



**Cultuurhistorische Verkenning
Spaanse Polder
Rotterdam**

juli 2019

Inhoudsopgave

Inleiding	p. 3
Ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis 1928 - heden	p. 5
Introductie	
Ontwerpgeschiedenis Spaanse Polder	
De rol van architectuur in de Spaanse Polder	
Trading estates: Experimenten met moderne bedrijfshuisvesting	
Planning en de weerbarstige praktijk	
Tweestrijd: Stadswijk of toch monofunctioneel bedrijventerrein?	
Conclusies	
Architectonische en Cultuurhistorische analyse	p. 64
Introductie	
Tweede Wereldoorlog tot 1970: diversiteit, hiërarchie en kleinschaligheid	
1970 - 1985: Efficiëntie leidt tot uniformiteit	
1985 - heden: Schaalvergroting en expressie	
Conclusies	
Objecteninventarisatie	p. 71
Introductie	
Methode	
Categorieën	
Inventarisatie bijzondere objecten	
Belangrijke structuren, ensembles en fricties	
Conclusies en Aanbevelingen	p. 126
Introductie	
Algemene conclusie	
Waardering op onderdelen	
Bronnen	p. 130
Colofon	p. 132

Cultuurhistorische verkenning Spaanse Polder Rotterdam

Crimson Historians & Urbanists

Juli 2019

omslag: Luchtfoto van de Spaanse Polder in aanleg, 1947
(bron: Gemeente archief Schiedam)

Crimson
HISTORIANS AND URBANISTS

Inleiding

Crimson Historians & Urbanists is door dienst Stadsontwikkeling van de Gemeente Rotterdam gevraagd een Cultuurhistorische Verkenning op te stellen naar de Spaanse Polder. Deze opdracht ligt in het verlengde van het onderzoek dat wij eerder in 1998 uitvoerden naar de totstandkoming van het bedrijventerrein, eveneens in opdracht van de gemeente Rotterdam.¹

Aanleiding voor dit nieuwe onderzoek is drieledig. Allereerst zijn er plannen van de dienst Stadsontwikkeling voor een (gedeeltelijke) stedenbouwkundige transformatie van het industrieterrein. Het gebied heeft sinds haar aanleg in 1941 als gevolg van incidentele, ruimtelijke ingrepen haar heldere, logische structuur deels verloren. Daarnaast bestaat er de wens om de zuidelijke delen van de Spaanse Polder te herontwikkelen tot een stedelijk woon-werkgebied. En ten slotte is er een behoefte aan het hebben van een praktisch document waarin de afzonderlijke gebouwen in de Spaanse Polder zijn geïnventariseerd en voorzien van een beknopte waardenstelling.

Het resultaat van dit onderzoek zal als een toetsingskader fungeren voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Spaanse Polder. Of met andere woorden: met dit onderzoek wordt de bandbreedte aangegeven waarbinnen toekomstige ruimtelijke en programmatische wijzigingen in het industrieterrein kunnen plaatsvinden, zowel op stedenbouwkundig niveau als op gebouwniveau.

Opzet onderzoek:

1. Ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis 1928 - heden

In het eerste deel van de rapportage wordt ingezoomd op de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp van de Spaanse Polder. In dit hoofdstuk wordt onder meer de aanleiding en noodzaak voor de stadsuitbreiding beschreven, er wordt ingegaan op het planontwikkelingsproces en het uiteindelijke resultaat vandaag de dag. Het hoofdstuk eindigt met een aantal beknopte conclusies. Basis voor dit deel van de studie vormt het onderzoek Spaanse Polder dat Crimson in 1998 in opdracht van de toenmalige Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting uitvoerde.

2. Architectonische en Cultuurhistorische analyse

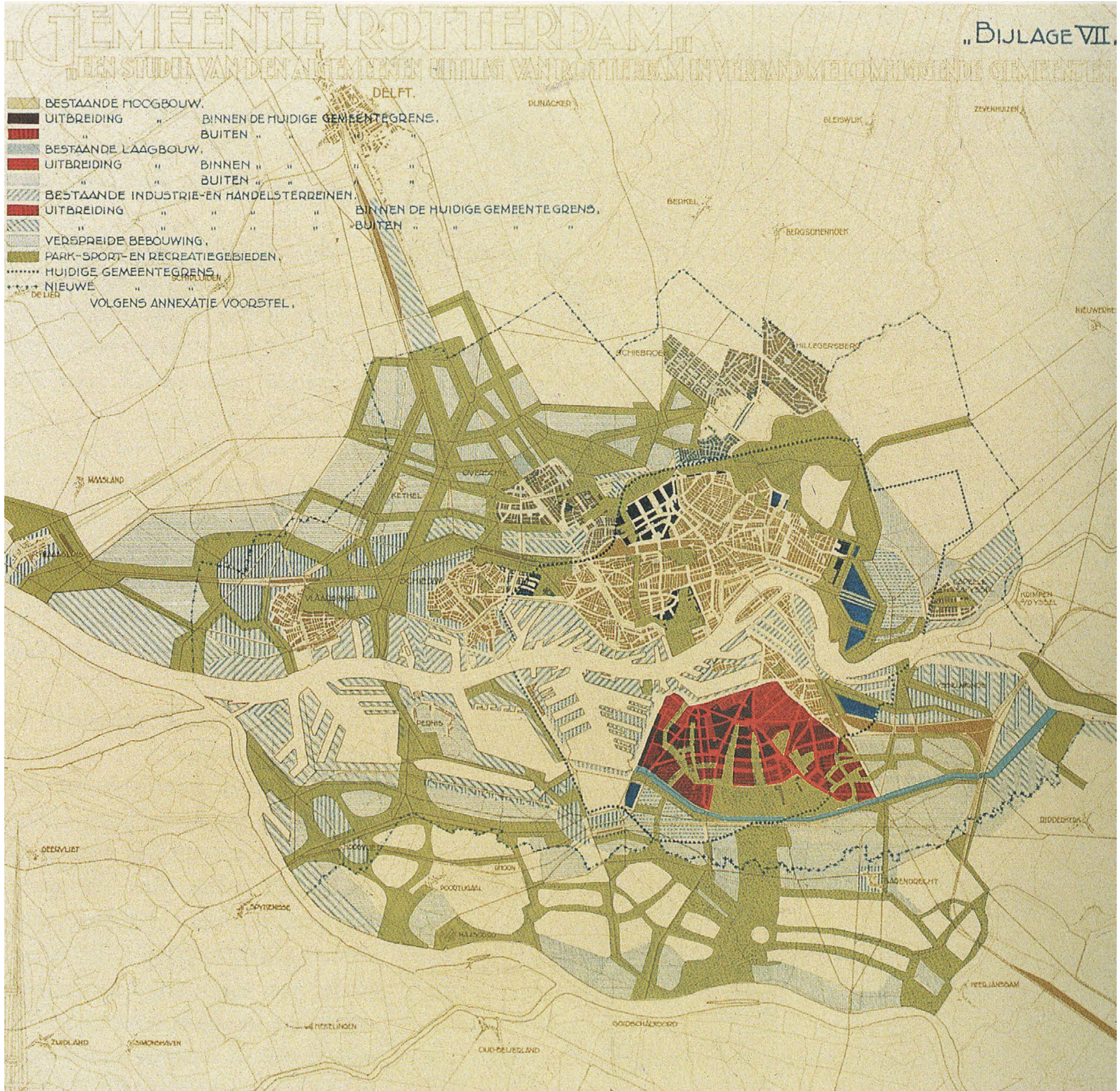
In het tweede deel van het onderzoek volgt een algemene analyse over de architectuur in de Spaanse Polder. Er worden verschillende bedrijfsvorm-typologieën beschreven en de architectuur wordt bestudeerd en geanalyseerd binnen de context waarbinnen deze tot stand is gekomen. Ten slotte wordt geschetst welk architectonisch beeld dit heeft opgeleverd voor de Spaanse Polder. Het hoofdstuk eindigt eveneens met een aantal beknopte algemene conclusies.

3. Objecteninventarisatie

In dit deel van het rapport volgt een objectsgewijze beoordeling van de gebouwen, vanuit hun architectonische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische bijzonderheid. De gebouwen worden beknopt beschreven binnen de context van de Spaanse Polder en gewaardeerd. De waardering wordt aanvullend gevisualiseerd met een overzichtskaart met daarin de afzonderlijke gebouwen en complexen. Deze zijn voorzien van een kleurcodering, die de mate van 'bijzonderheid' bepaalt. Naast objecten worden aansluitend ook bijzondere ensembles en structuren van een waardering voorzien, en fricties benoemd.

4. Conclusies en aanbevelingen

Ten slotte mondt het onderzoek en de analyse uit in een algemene waardering van het gebied in relatie tot de architectuur, cultuur en stedenbouw en wordt afgesloten met een reeks aanbevelingen in hoofdlijnen over hoe in de toekomst om te gaan met de herontwikkeling van de Spaanse Polder. Het resulteert onder meer in een aantal richtlijnen over hoe de ruimtelijke structuur te herstellen of te versterken.



"Een studie van den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten", W.G. Witteveen, 1928 (bron Stadsarchief Rotterdam)

Ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis 1928 - heden²

Introductie

De goede reputatie die de Nederlandse stedenbouw geniet heeft zij te danken aan de beroemde ontwerpers voor woonwijken en stadscentra van ontwerpers als Berlage, Van Eesteren en Van Traa. Het zijn ontwerpen die gecommisioneerd werden door de overheid, en ook de uitvoering ervan werd door uitgebreide bureaucratische en financiële constructies begeleid. Het zijn daarmee Gesamtkunstwerke van de stedenbouw en de politiek. In de historiografie gaat deze vorm van stedenbouw door voor de stedenbouw. Industriegebieden komen dan ook niet vaak in de geschiedenisboeken voor.

De stedenbouw die een industriewijk voortbrengt voldoet aan geheel andere regels dan het ontwerp van een woonwijk. De ecologie van de industrie bestaat uit een systeem van machines, draaicirkels, raccordementen, vrachtauto's, kantines, treinen. De overwegingen die ten grondslag liggen aan het stedenbouwkundige plan zijn letterlijk onmenselijk, want ze hebben te maken met transport en vervoer, locatiekeuze, aansluiting op weg en spoor, bedrijfsvoering, daglichttoetreding. De planning gaat volgens een principe dat je verder alleen in kantoorparken en in restzones langs de snelweg en in andere vergeten perifere gebieden ziet. Aan de basis ervan liggen berekeningen over de meest efficiënte verkaveling en de beste infrastructuur; de bouw van bedrijven wordt aan de eigenbouwers overgelaten. Deze stedenbouw lijkt nog het meest op die uit de negentiende eeuw, toen eigenbouwers binnen de door de overheid uitgezette verkaveling en infrastructuur ieder hun huizenblokje neerzetten. In de industriewijken zien we niet -zoals in woonwijken - een langzaam voortschrijdende voltooiing van het stedenbouwkundige plan, geen straten die tegelijk gebouwd worden, er is geen andere samenhang tussen de gebouwen onderling dan dat ze allemaal van dezelfde bouwsystemen of goedkope gevelpanelen gebruik maken, er is geen strakke rooilijn. Er is een veld met de lijnen die door wegen, havens en sporen uitgezet worden en er zijn bedrijven die nu eens hier, dan weer daar, een plekje in bezit nemen. De losse plukjes industrie weerspiegelen de werking van de markt in tegenstelling tot de geoliede productie van massale volkswoningbouw door de overheid.

Toch is Spaanse Polder méér stad dan andere industriewijken en zelfs méér stad dan sommige woonwijken. Hier bestond de ambitie om met het beperkte programma een stedelijke omgeving te maken, met een centrum, recreatievelden, bomen, vista's, winkels, plantsoenen en een zwembad. Er is ook architectuur. Bekende architecten hebben hier - door de vakwereld - gewaardeerde gebouwen neergezet. Die werken zijn door de gebruikers echter voortdurend aangepast aan hun permanent veranderende eisen. Hier bestaat alleen de traditie van de korte duur. Net als in de haven of op andere bedrijfsterreinen is de architectuur volkomen ondergeschikt aan de economische bedrijfsvoering. Een ideale industriewijk met een hoge dichtheid aan bedrijvigheid en sociale activiteiten, met een stedelijk beeld en karakter, met een sfeer van harmonie en netheid, met Architectuur, is het nooit helemaal geworden. De Spaanse Polder is dus een mislukking. Maar wel een mislukking met restanten van geniale, vergezochte en idealistische ideeën, met een potentie tot stedelijkheid en een ambitieniveau dat voor de toekomst van dit langzaam voortpruttelende gebied een voorzet kan geven.

2] Dit hoofdstuk is een bewerking van het onderzoeksrapport 'Spaanse Polder' dat Crimson Architectural Historians in 1998 uitvoerde in opdracht van de toenmalige dienst Stedenbouw & Volkshuisvesting van de Gemeente Rotterdam. Het onderzoek maakte deel uit van het project Haven- & Industriegebieden dat op initiatief van de Stichting Comité Wederopbouw te Rotterdam tot stand kwam.

Ontwerpgeschiedenis Spaanse Polder

De stedelijke economie van Rotterdam was voor de oorlog grotendeels afhankelijk van de haven. De stad leefde van de scheepvaart, niet alleen van het laden en lossen, maar ook van alle daarmee verbonden nijverheden en bedrijven. De kwetsbaarheid van deze eenzijdige economische structuur bleek tijdens de economische crisis van de jaren dertig, toen de transitohandel zo sterk verminderde dat de stedelijke machine tot stilstand kwam. Toen bleek ook de achterstand die Rotterdam had op concurrent Antwerpen, waar men naast de transitohandel ook veel eigen industrieën bezat. Een soortgelijke industrialisatie van verzorgende en scheppende bedrijven zou het te zeer van de transitohandel afhankelijke Rotterdam minder conjunctuurgevoelig moeten maken. De belangrijkste voorvechter van dit idee was L.H.J. Angenot, chef van de afdeling Economische en Sociale belangen en Research van de gemeentelijke Technische Dienst. Hij was ervan overtuigd dat een toenemende industrialisatie en een verbreding van de stedelijke economie van verkeers- naar veredelingsindustrie onontbeerlijk was om aan de depressie te ontkomen. Dit gold echter niet alleen voor Rotterdam; vanaf het kabinet van premier Colijn (1935) werd industrialisatie als structurele (in tegenstelling tot conjuncturele) bestrijding van de werkeloosheid één van de voornaamste doelen van het regeringsbeleid, dat gepaard ging met de oprichting van Economisch-Technologische Instituten overal in het land.

Angenot verbond de noodzaak tot industrialisatie vooral met demografische gegevens: door de voorspelde bevolkingsgroei zou het onmogelijk zijn de agrarische sector als hoofdbron van inkomsten te blijven beschouwen. In de tweede plaats verbond hij het vraagstuk met de op dat moment beginnende globalisatie: de textielindustrie verplaatste zich naar Nederlands-Indië, de zware industrie naar Zuid-Europa en Azië. De oude industrielanden zouden zich daarom moeten richten op het produceren van kwaliteitsgoederen. Het stichten van grote autonome industriecomplexen zag Angenot als oplossing, want die boden zowel stedenbouwkundige als industriële voordelen: ze waren goedkoper in de aanleg van infrastructuur, door hun omvang maakten ze het mogelijk de industrie te combineren met de aanleg van een woonwijk (wat bij één enkele fabriek onmogelijk was) en tenslotte kenden grote terreinen in de periferie minder beperkingen op het gebied van hinder en stank dan in de stad. Het denken over de plaats, de uitrusting en de organisatie van industrieterreinen, en het formuleren van de vestigingsvoorwaarden voor industrieën bleef Angenot vanaf de crisis constant bezig houden in talloze lezingen en artikelen.³

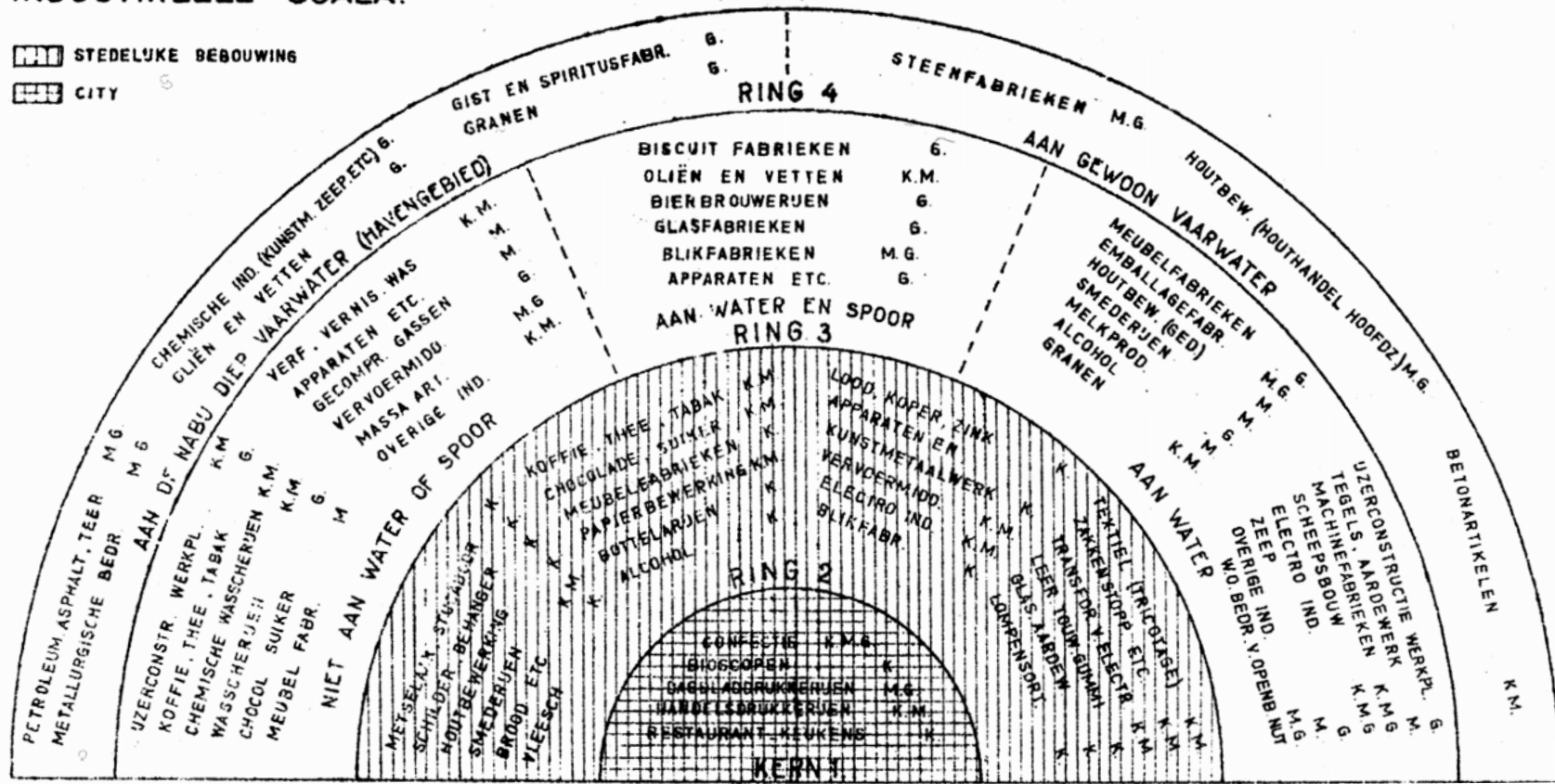
1928: 'Studie voor den algemeenen uitleg van Rotterdam'

Een nijpend probleem bij het projecteren van nieuwe ruimte-eisende industriewijken in Rotterdam was echter het gebrek aan grond dat bestond door de nauwe gemeentegrenzen. Wanneer zij het probleem afdoende wilde oplossen kon Rotterdam niet anders dan terreinen van de kleine buurgemeenten, die zelf de benodigde investeringen niet konden opbrengen, annexeren. Een goede plek nabij de stad in westelijke richting (de kant waarheen zich de stad ontwikkelde) ontbrak. Een nieuwe ruimtelijke oriëntering voor de industriesector vond zijn uitdrukking in de projectie van een industrieterrein aan de noordzijde van de stad, in de Spaanse Polder langs de Delfshavense Schie. De vestigingsvoordelen die dit in de periferie van de stad gelegen terrein zouden bieden, moesten zorgen voor de aantrekking van bedrijven en industrieën, waarvan de bestaansmogelijkheden niet rechtstreeks afhankelijk waren van het havenverkeer en de internationale handel. Het waren juist die bedrijven die nodig waren als conjunctuur-

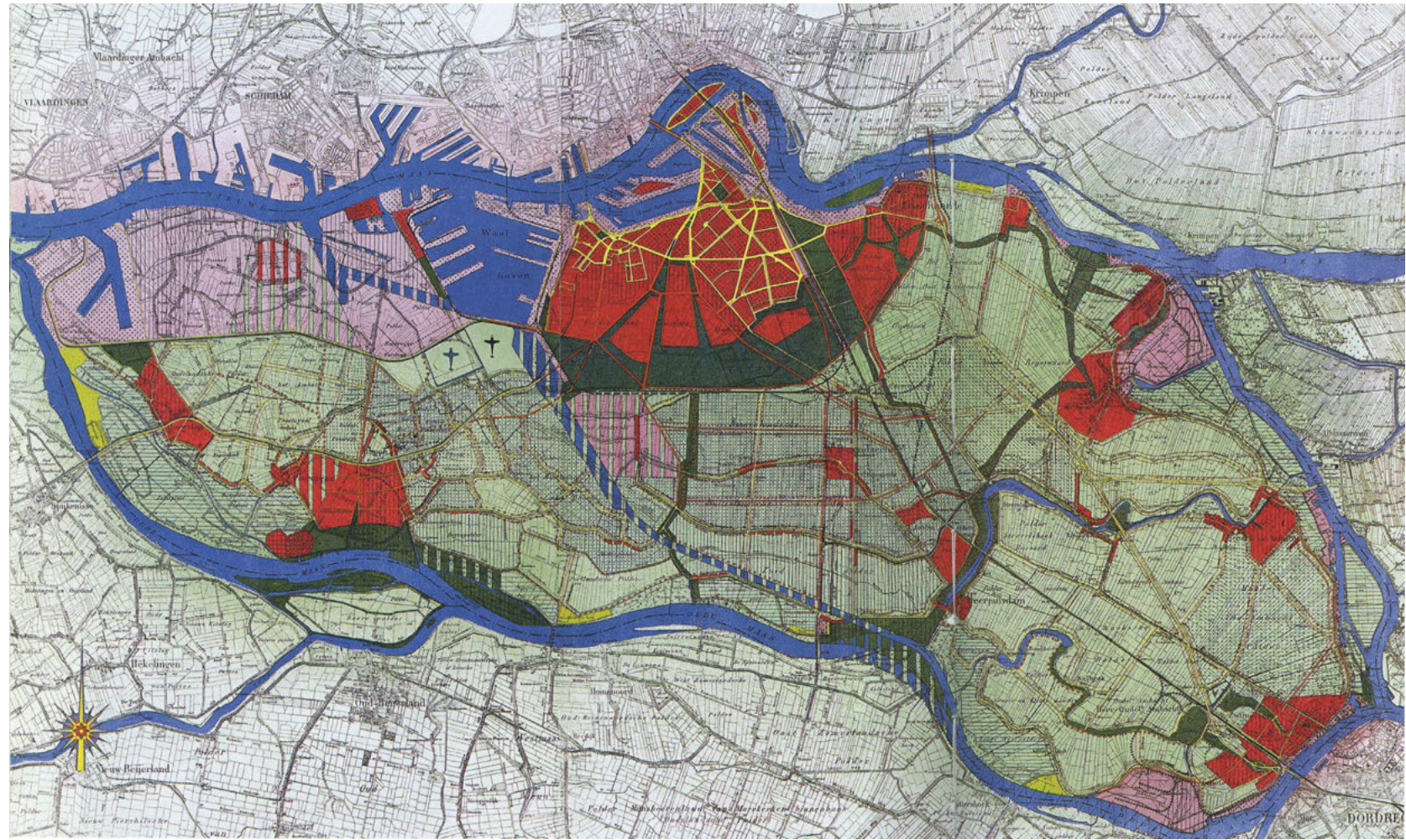
3] L.H.J. Angenot, 'De industrialisatie van Rotterdam', 29-1-1934, G.A.R. L.H.J. Angenot, 'De industriële ontwikkeling van Rotterdam, 10 jaar geleden en thans', 18-12-1939, Stichting Havenbelangen, G.A.R.

INDUSTRIEEL SCALA.

STEDELIJKE BEBOUWING
 CITY



Ringenschema uit het Streekplan IJsselmonde, 1937



Streekplan IJsselmonde, 1937

stabiliserend element in de Rotterdamse economie.⁴ De geordende industriële uitbouw kon niet langer op zich laten wachten. Het startsein was in 1926 al gegeven door de vestiging in de Spaanse Polder van de fabriek van Van Nelle.

Angenots pleidooi voor het stichten van een industrieterrein ten noorden van de stad werd gevolgd door W.G. Witteveen, vanaf 1924 chef van de afdeling Architectuur en stedenbouw van de Gemeentewerken. Waarschijnlijk sloot die ligging ook aan bij het stadsmodel dat Witteveen voor ogen stond. In de loop der jaren had Rotterdam zich tot allesbehalve een samenhangende stadsvorm met een historische kern ontwikkeld. De haven had het tempo en de richting aangegeven en de rest van de stad was gevolgd. Tegen deze achtergrond ontwikkelde Witteveen in 1928 een ideaalplan voor de stad met als doel het vinden van een oplossing voor het probleem van de vormeloze, uitdijende stad. Met zijn *Studie voor den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten* wilde Witteveen een formeel concentrisch systeem bereiken waaraan de verschillende mechanismen van het centrum, de woonwijken, de industrie en de haven onderworpen werden. Met de samenballing van alle stedelijke activiteiten keerde Witteveen zich tegen de tendens van het uiteenvallen van de stad en het dichtslippen van het platteland. Binnen een systeem van *parkways* werd een omvangrijk gebied rondom de stad verkaveld in woon- en werkgebieden.

De Spaanse Polder werd voor een deel bestemd tot uitbreidingsgebied van de naastgelegen gemeente Overschie, terwijl een strook in het verlengde van de Van Nellefabriek tot industrieterrein ingericht zou worden. De uitbreiding van Overschie werd ontworpen door de directeur van Gemeentewerken, de architect Sutterland, die een 'welvarend dorp' tekende in een Blijddorpachtige verkaveling met grote blokken.⁵ De titel van Witteveens Studie maakt al duidelijk wat de angel van het plan was: voor de uitvoering ervan was een omvangrijke annexatie van buurgemeenten nodig. Op de linkeroever lukte het inderdaad, met steun en onder druk van de grote oliemaatschappijen die zich daar wilden vestigen, om een aanzienlijke vergroting van het grondgebied te bewerkstelligen. Op de noordoever werd een poging gedaan om Maassluis, Vlaardingen en Schiedam bij 'Groot-Rotterdam' in te lijven, maar tevergeefs. Een groot stuk van de Spaanse Polder behoorde echter al tot Rotterdams grondgebied en de gemeenteraad besloot in 1928 dan ook deze te onteigenen voor industrievestiging. Nog hetzelfde jaar moest deze operatie echter afgelast worden vanwege allerlei onteigeningsbezwaren van de over een aantal eigenaren verdeelde polder. Pas bij de komst van de Duitsers veranderde de regelgeving op het gebied van annexatie en onteigening zodanig dat de Spaanse Polder opnieuw als industrieterrein gedacht kon worden.

1937: Streekplan IJsselmonde - Ringschema

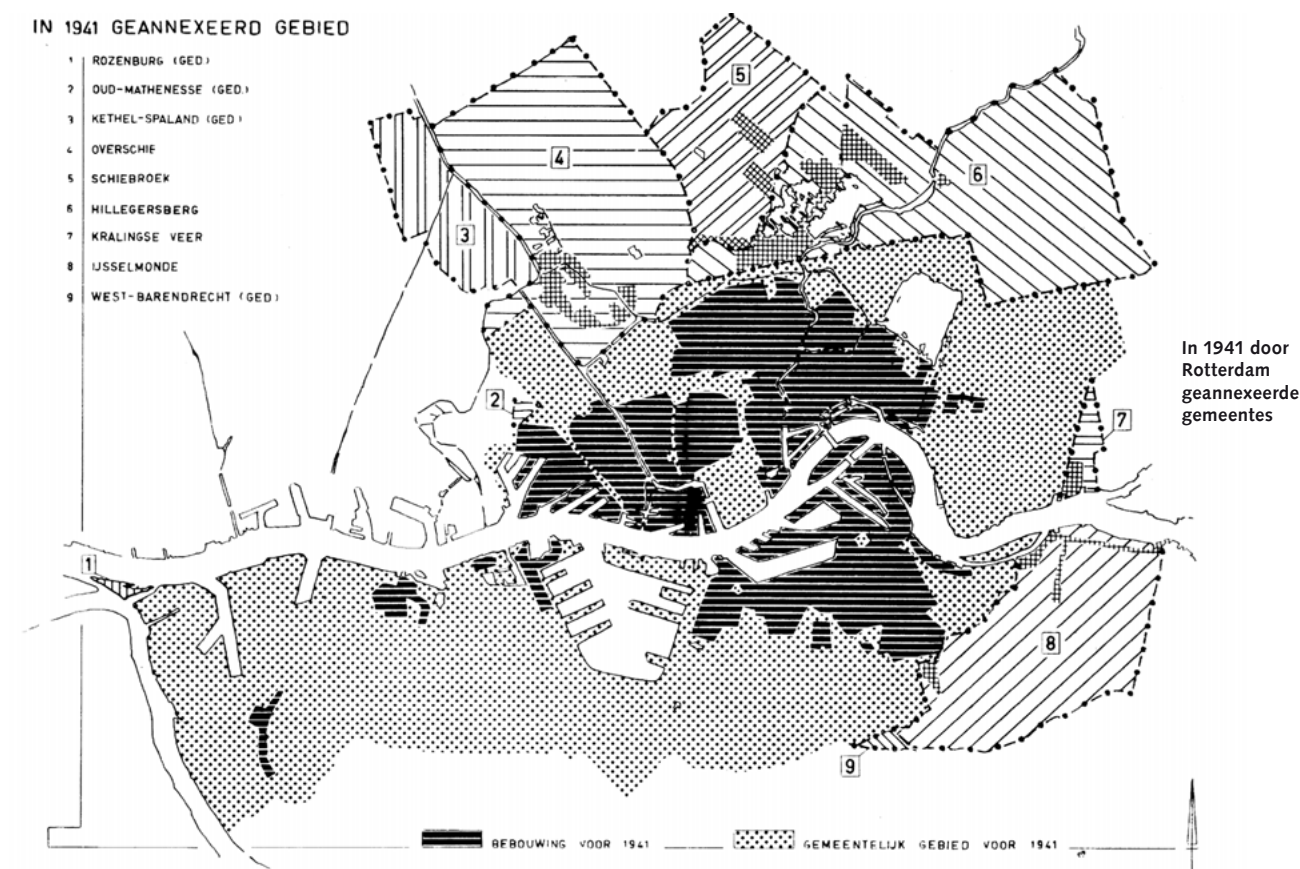
De logica achter de bestemming van de Spaanse Polder tot industrieterrein werd nog eens onderstreept door het zoneringsmodel dat Witteveen en Angenot ontwikkelden en dat in 1937 gepubliceerd werd als onderdeel van het *Streekplan IJsselmonde*. Witteveen was op dat moment al opgeklommen tot directeur van de Gemeentelijke Technische dienst, waarin eigenlijk alle diensten op het gebied van de stedelijke ontwikkeling waren verenigd. Na de praktische mislukking van de *Studie*, die met de stad Rotterdam als kern gepoogd had het ommeland te veroveren om de meest grootschalige ingrepen gedaan te krijgen, wordt het *Streekplan* gekarakteriseerd door een omgekeerde focus: dit plan bekijkt de transformaties die de stad zou moeten ondergaan vanuit de schaal van heel IJsselmonde. De taak van de makers van het plan (o.a. Witteveen, Angenot, stedenbouwkundige P. Verhagen en J.A.G. van der Steur), was het aangeven van richtlijnen voor een harmonische ontwikkeling van de regio IJsselmonde als een integraal bestanddeel van het Rotterdamse havengebied. De economische groei was de belangrijkste aanleiding voor de vergroting van het grondgebied waarop de stedenbouw betrekking had. Het verkeersvraagstuk speelde daarin een grote rol.

4] Zie: F. de Goey, *Ruimte voor industrie. Rotterdam en de vestiging van industrie in de haven 1945-1975*, Delft 1990.

5] Het plan is te beschouwen als een uitbreiding van Rotterdam op Overschie's grondgebied. Het werd goedgekeurd, maar niet uitgevoerd, waarschijnlijk vanwege de kwestie van de gemeentegrenzen en de geplande annexatie door Rotterdam, die in 1941 plaatsvond. Zie: 'De uitbreidingsplannen in den Spaanschen Polder', *De Ochtendkrant* 11-7-1930, Van Nellearchief.

Het ontstaan van dit streekplan moeten we zien in het licht van de ontwikkelingen in de stedenbouw en planning, waar het inzicht ontstond dat door het (ook toen al!) uitdijen van de steden ook andere planningsdocumenten noodzakelijk waren dan alleen het bekende uitbreidingsplan. Het streekplan had niet het ontwerp, maar de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van een hele regio in onderling verband als kader. De schaal was groter, en de uitwerking van de voorstellen was globaler. Overigens niet met de instemming van Witteveen, die het streekplan niet als een plan kon beschouwen, en het als uitsluitend een schetsplan wilde kwalificeren.

Eén van die schematische voorstellen bleek echter later van kernachtige betekenis te zijn: het zoneringsschema. Dit ging uit van een rationele differentiatie van verschillende soorten verkeer, transport en bedrijvigheid. De verschillende industrieën werden verdeeld door een stelsel van vier ringen rondom het centrum. Dit abstracte schema werd vervolgens vertaald in ringwegen, die zorgden voor de onderverdeling van de stad in cirkels. Zij gaven een ordening van bedrijven aan, aan de hand van het type infrastructuur dat zij nodig hadden. De afstand tot de kern was één van de factoren die de aard van de industrie bepaalde. Kantoren kwamen in de stad, nijverheid er direct omheen en industrieën vonden hun plek buiten het centrum, in de periferie. Een terrein zoals de Spaanse Polder, gekoppeld aan de belangrijkste verkeersaders en aan de radiale uitlopers van het stadslichaam, was binnen dit schema een ideale vestigingsplaats voor industrie. Los van zijn formele consequenties werd het idee voor functiescheiding en zoneringschema binnen het Basisplan van Van Traa overgenomen en uitgevoerd.



1940: Oorlog en annexatie omliggende gebieden

Het is een welbekend feit dat de wederopbouw van het Rotterdamse centrum allereerst steunde op een verandering in de regelgeving en de *orgware*:⁶ een rigide onteigening en opschoning van het gebombardeerde centrum maakte het geheel opnieuw denken van het centrum mogelijk. Dezelfde nieuwe (Duitse) *orgware* maakte ook dat de Spaanse Polder direct na de aanvang van de oorlog

6] *Orgware*, afkorting van *organisationware*: alle factoren die met bestuur, organisatie, regelgeving, wetten en politiek te maken hebben.

ONTWIKKELINGSPLAN ROTTERDAM 1960

900000 INWONERS



L.H.J. Angenot, 1940/1941, Ontwikkelingsplan Rotterdam 1960 (bron: Stadsarchief Rotterdam)

opnieuw ter hand kon worden genomen. Zodra Witteveen het wederopbouwplan voor het centrum en het Algemeen Uitbreidingsplan voor Groot-Rotterdam met 1,5 miljoen inwoners had getekend (oktober 1940) kon met de onteigeningsprocedure gestart worden. Naast de binnenstadsgebieden die voor herbouw bestemd werden, werd ook grond onteigend voor nieuwe industriegebieden en woningbouw.

Al in september 1940 werd de Spaanse Polder onteigend.⁷ Dit werd mogelijk door een speciale wetgeving, die was uitgevaardigd in verband met de verwoesting van circa 40 hectare bedrijfsterrein in de binnenstad. Een bijkomend voordeel was dat de kosten van deze operatie ten laste van de wederopbouwrekening kwamen.⁸ Met onteigening alleen kon Rotterdam haar territorium echter niet voldoende uitbreiden. De nieuwe bestemmingen in de periferie en de gewenste grootte van het industrieterrein maakten nog steeds een uitbreiding van de gemeentegrenzen noodzakelijk.

Op 25 April 1941 werd besloten tot annexatie van Schiedam, Vlaardingen en Schipluiden, onder gelijktijdige opheffing van Overschie, Schiebroek, Hillegersberg, IJsselmonde, Kethel, Spaland en Vlaarding-Ambacht.⁹ Met de opheffing van de gemeenten Kethel en Spaland - opnieuw een besluit dat alleen met de nieuwe Duitse *orgware* doorgezet kon worden - viel het noordelijke deel van de Spaanse Polder onder de gemeente Rotterdam. Niet alleen werd met deze annexatie de aanleg van een industriewijk eindelijk realiseerbaar, het gaf ook de mogelijkheid tot een eventuele uitbreiding van het industriegebied naar het noorden. Daarmee zou de Spaanse Polder nog lange tijd kunnen voorzien in de te verwachte behoefte aan industrieterreinen. Nog hetzelfde jaar (1941) werd begonnen met het opspuiten van het eerste deel van de Spaanse Polder, die 2.10 meter onder N.A.P. lag en opgehoogd moest worden tot 0.35 meter boven N.A.P., oftewel met een pakket aarde van bijna 2,5 meter dikte.

De geografische ligging van de Spaanse Polder maakt de aantrekkelijkheid ervan als industrielocatie begrijpelijk. Het gebied wordt aan drie zijden omspoeld door waterwegen, waarmee een goede bereikbaarheid per boot al gegeven was. De spoorlijn Rotterdam-Schiedam begrenst het gebied aan de zuidzijde, zodat een spoorwegaansluiting makkelijk te maken was. Rijkswaterstaat zou met de aanleg van rijksweg 20 onderlangs het gebied zorgen voor aansluiting op het nationale snelwegennet. De Nederlandse Spoorwegen waren van plan een stationnetje te bouwen tussen de Spaanse Polder en Spangen, ideeën die vandaag de dag nog altijd een grote actualiteitswaarde hebben voor de verdere ontwikkeling van de Spaanse Polder. Vlaktbij was tenslotte het Rotterdamse vliegveld Zestienhoven gepland. Daarmee lag de Spaanse Polder als een spin in een dicht transportweb. De bestaande woongebieden in Spangen en Schiedam en de toekomstige in Kleinpolder zouden in de huisvesting van de arbeiders kunnen gaan voorzien.

Net zoals men tot een sterke concentratie van de verschillende industrieën in de Spaanse Polder hoopte te komen, wenste men ook een geconcentreerde vestiging van arbeiders bij het werk in plaats van de bestaande inefficiënte spreiding van woon- en werkgebieden in Rotterdam. Daarmee ontstond in dit plan onder de regie van Witteveen een voorbode van de configuratie die we uit de periode Van Traa kennen: die van de woon-werkstad, met een nauwe en hiërarchische band tussen werkgebieden en woonwijken.

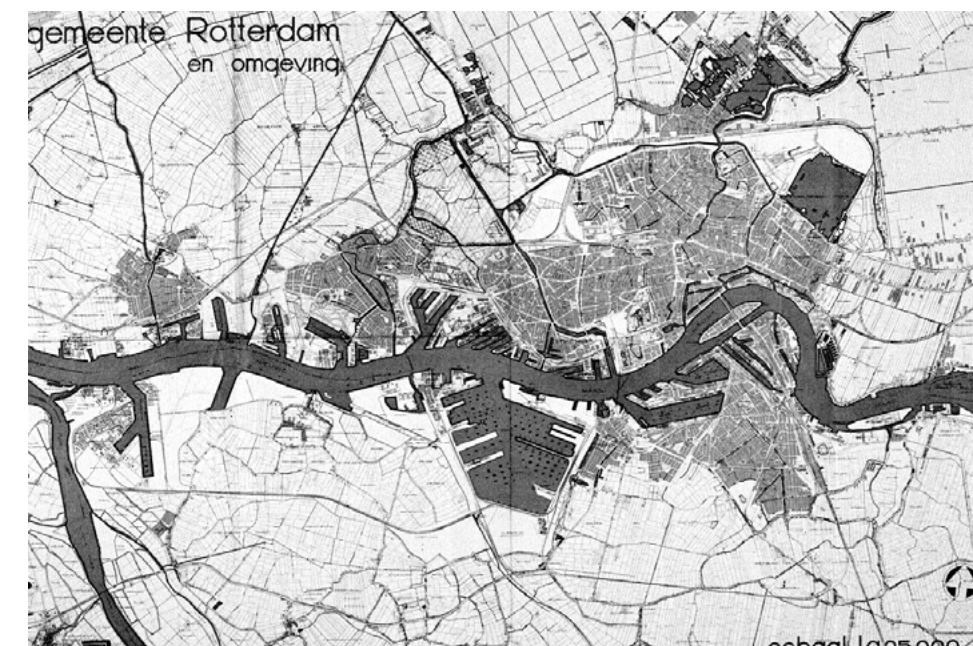
1941: Eerste stedenbouwkundige schets

Vergeleken met het twijfelende en trage voortschrijden van de besluitvorming rond de Spaanse Polder vóór de oorlog is het tempo dat men in de eerste oorlogsjaren vol weet te houden adembenemend. Niet alleen weet men de onteigening en de annexatie rond te krijgen, ook de werving van industrieën en het

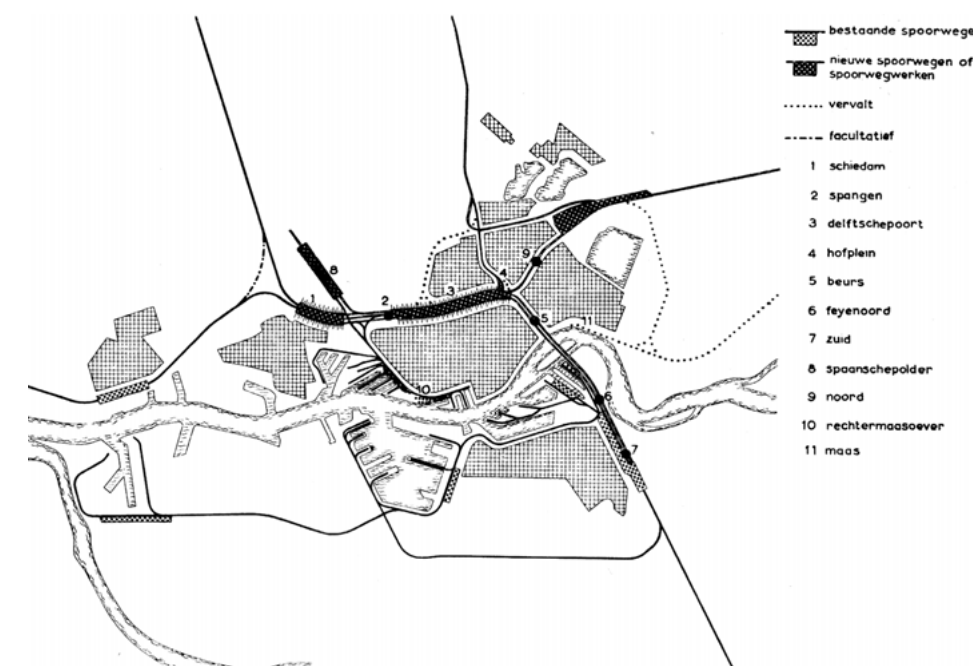
7] De onteigende grond was door een grenswijziging tussen Overschie en Rotterdam in mei 1940, net voor de Duitse inval, bij de gemeente Rotterdam gaan behoren.

8] Herstructurering bedrijfsterrein Spaansepolder, Rotterdam, Stadsontwikkeling, Verkeersdienst, Grondbedrijf, gemeentewerken, dienst midden- en kleinbedrijf, 1985.

9] Zie Gemeente-archief Verz.gedr.st. 1941, vlgnr.35, p.409, officieel verslag p.36-43. 'Annexatie van de omliggende gemeenten', brief aan de gemeenteraad d.d. 20 mei 1941.



Rotterdam in 1940 met gearceerd de toekomstige Spaanse Polder



Spoorwegplan 1946 met station Spangen



Wegenschema van de Ruit om Rotterdam met knooppunten en afslagen



boven: De Spaanse Polder voor aanvang van de werkzaamheden

onder: Het industriegebied langs de Schiedamse Schie met de Tollensfabriek en verffabriek Molyn, circa 1945



Ontwerp Spaanse Polder, 1942

ontwerpen van een plan worden aangevangen, terwijl men bovendien ook nog daadwerkelijk met de aanleg - of in ieder geval met het opspuiten - begint.

De Spaanse Polder was tot dat moment een groene vlakte met koeien en sloten en vrijwel geen bebouwing tot aan de Schiedamse Schie, waar een kleinschalig ouder industriegebied langs het water lag. Hoewel even met de gedachte werd gespeeld dit gebied op te ruimen voor een efficiëntere lay-out van het nieuwe industriegebied, is het buiten schot gebleven en bestaat het nog altijd als noordelijke begrenzing van de Spaanse Polder. Enige bijzonderheid in het gebied was de aanwezigheid van de resten van het kasteel Spangen, een slot uit de veertiende eeuw met donjons en grachten dat al in 1572 door de Spanjaarden verwoest werd. De fundamenten kwamen nog één keer aan het licht bij het bouwrijp maken van het terrein in de oorlog, zoals ook bij het ruimen van alle ondergrondse dingen in de binnenstad de oude dam in de Rotte en het slot Bulgersteijn gevonden werden. Het kasteel bleek direct ten zuiden van de Bornissehaven te liggen, slechts enkele centimeters onder de oppervlakte. Voor de archeologie was het ophogen van de Spaanse Polder dus de eerste en laatste kans om de historie van dit gebied bloot te leggen.

Het eerste stedenbouwkundige ontwerp voor de Spaanse Polder dateert uit 1941. Het is een schets die vooral de maximale (uitbreidings)mogelijkheden van het gebied in kaart brengt. Het industrieterrein beslaat hier een zeer groot oppervlak, van de spoorlijn Rotterdam-Schiedam in het zuiden tot aan de Poldervaart ver in het noorden. Net zoals de wederopbouw van de stad in de eerste plaats gericht was op het herstel van de haven en in de wederopbouw van de binnenstad een belangrijke rol werd voorzien voor het binnenvaartverkeer en daartoe de benodigde kanalen werden aangelegd, zo wordt ook dit ontwerp voornamelijk beheerst door water. Daarmee is het een typerend ontwerp voor de eerste oorlogsjaren en het belang dat Witteveen persoonlijk aan watertransport hechtte. In plaats van de huidige vijf zijn in deze schets tien havenbekkens gegraven, uitmondend in de Delfshavense Schie. Dit water vormde een deel van de belangrijke vaarweg van de Coolhaven naar Den Haag, die door de bouw van de Parksluizen (1931-1933) toegankelijk was geworden voor grote binnenvaartschepen. Door het nieuwe Noorderkanaal werd dit water in verbinding gesteld met de Rotte en de binnenstad van Rotterdam. De Spaanse Polder vormt daarmee een schakel in de hervorming van het waterwegenstelsel in Rotterdam, waaraan Witteveen al lange tijd werkte. Een opvallend verschil met de huidige situatie is de aanwezigheid van drie havenbekkens ten westen van de Schiedamse Schie. Het ontwerp daarvan gebeurde op aandrang van Schiedam, die ook op haar eigen grondgebied industrielocaties met aansluiting op een (spoor)haven wilde kunnen aanbieden. Deze eigenzinnige eis stuitte op bezwaren van de Rijksdienst voor het Nationale Plan; in het kader van de nationale planning was geen behoefte aan zoveel havens dicht bij elkaar.¹⁰ In het *Streekplan IJsselmonde* was zelfs voor Schiedam en Vlaardingen samen niet eens zo'n enorm areaal aan industrieterreinen voorzien. De gemeentelijke rivaliteit speelde verder geen rol in het plan; de Schiedamse havens zijn er niet gekomen.

Ontwerp

Het plan voor de Spaanse Polder steunde in deze fase op een driedelige zonering. Er werd onderscheid gemaakt tussen de terreinen langs de havenbekkens aan de Delfshavense Schie, die bereikbaar waren over water en aan de westzijde aangesloten waren op een spoorwegemplacement. De aanleg van dit emplacement werd gerealiseerd door de bocht in de spoorlijn Rotterdam-Den Haag af te snijden.¹¹ Door vervolgens van het emplacement lijnen - raccordementen - af te takken kregen de terreinen op de havenpielen spoorwegaansluiting. De meest westelijke terreinen, grenzend aan de Schiedamse Schie,

maakten geen gebruik van hun ligging aan water en waren niet aangesloten op het spoor. Ze werden gezien als kleinere industriekevels, uitsluitend te bereiken over de weg. De twee soorten bedrijfsterreinen werden gescheiden door een wigvormige open ruimte, waarin een groenstrook opgenomen was, wegen, een vijver en natuurlijk het spoorwegemplacement. Hoewel in latere jaren nog dikwijls geschoven werd met de verkaveling, de hoofdwegen en de raccordementen, bleven de uitgangspunten ongewijzigd: verschillende zones voor verschillende soorten industrieën, met elk een regelmatige, geometrische verkaveling, van elkaar gescheiden door een wig met centrale en groene voorzieningen. Door de afwijkende vorm van de centrale wig - een attribuut dat door zijn vorm en groenbestemming typisch is voor de stedenbouw van Witteveen - werd een regelmatige en dus efficiënte verkaveling van de te exploiteren terreinen aan weerszijden mogelijk.

Naast de zonering waren de ontworpen wegverbindingen de tweede pijler onder het plan. De Spaanse Polder werd aangesloten op het nationale snelwegennet, waaraan Rijkswaterstaat op dat moment net begonnen was. Rijksweg 20 werd in 1941 nog ten zuiden van het gebied geprojecteerd en zou de verbinding vormen met het Westland, met rijksweg 13 naar Den Haag en de tunneltraverse naar Dordrecht. Twee andere oost-westverbindingen werden verkregen door een verlenging van de 2e Hogebanweg vanuit Overschie (de latere Vlaardingweg), die in het oosten aansluit op rijksweg 13 en in het westen op rijksweg 20. Parallel daarmee liep tenslotte de verlenging van de Doenkade in het noordelijkste gedeelte van het plan. Al deze oost-westverbindingen werden aan elkaar verbonden door de Thurlowedweg, die langs de groene wig liep in noord-zuidelijke richting. Met dit gridvormige wegenschema volgde het plan de systematiek van de door Rijkswaterstaat geplande snelwegen en van het in de binnenstad ontworpen wegennetwerk. Het volgde daarmee de laatste inzichten van efficiënte wegenaanleg. De uitgebreidheid van het netwerk laat een optimistische kijk zien op de aanleg van de infrastructuursystemen rond Rotterdam, waarvan delen tot op de dag van vandaag nog steeds niet aangelegd zijn (zoals de Doenkade).

Een verder uitgewerkt en goedgekeurd plan volgde niet meteen. Onduidelijkheden bleven bestaan over de voorgestelde omlegging van de Schiedamse Schie waardoor de bestaande oude bebouwing aan het water zou moeten verdwijnen. Bovendien hield het plan geen rekening met de Schiedamse gemeentegrens die het westelijke deel van de Spaanse Polder doorkruiste. De onderhandelingen over grenswijziging, grondruil en de door Schiedam gewenste havens op haar grondgebied kostten tijd.¹² In 1943 werd - om ongewenste bouwinitiatieven te voorkomen - al wél vast een uitbreidingsplan vastgesteld, dat echter nog in niets op een definitief ontwerp leek, maar uitsluitend de industriebestemming vastlegde.¹³

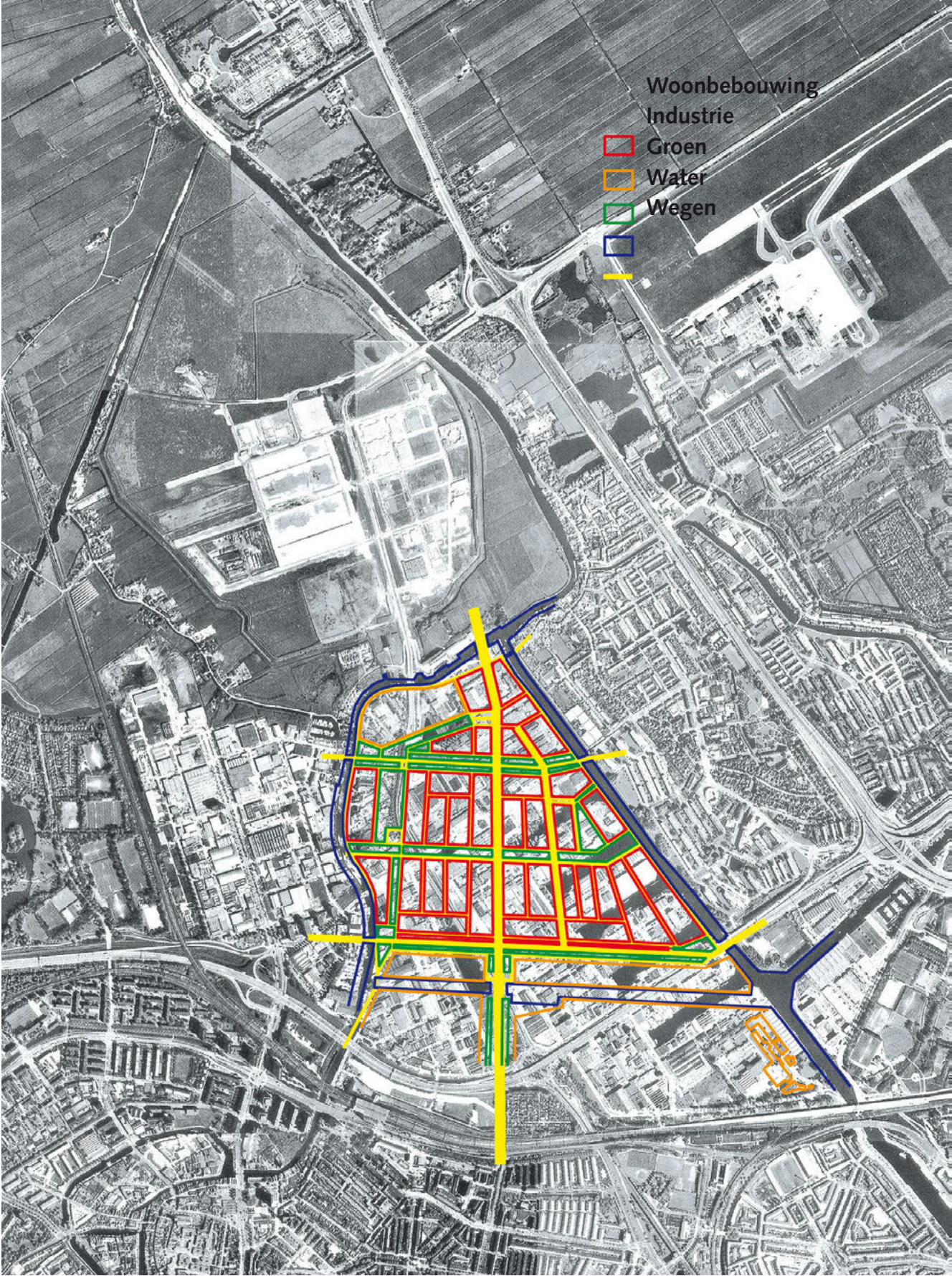
10] Dit werd verwoord door F. Bakker Schut, die als afgevaardigde van de Rijksdienst voor het Nationale Plan de vergaderingen van de dienst Stadsontwikkeling bijwoonde.

11] Bovendien werd ook een nieuwe zuidelijke verbinding ontworpen met het emplacement op de Rechter Maasoever in Delfshaven. Het goederenemplacement in de Spaanse Polder zou hierdoor ook kunnen dienen voor het goederenverkeer van de zeehavens in het Vierhavengebied. Om de spoorbaan met goederenemplacement te kunnen realiseren werd in het ontwerp de Schiedamse Schie ± 500 m naar het noorden verlegd.

12] Zie voor de onderhandelingen hieromtrent: Archief Stadsontwikkeling 491.04 (34 107.1/108.2), Doos 29 Spaanse polder Algemeen 1940-aug. 1942.

13] Verzameling gedrukte stukken 1958 vlg. nr. 146.

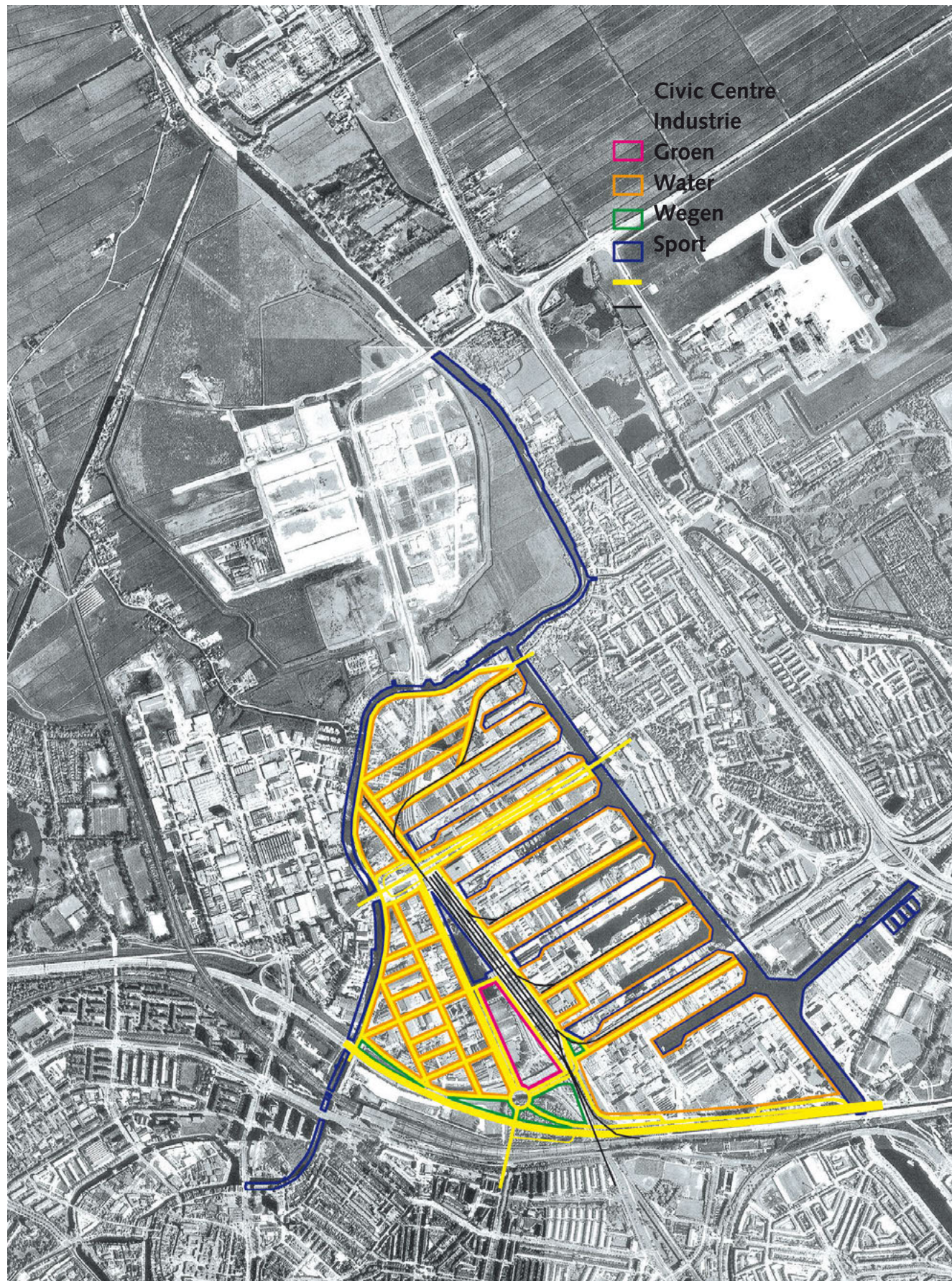
Reconstructie planontwikkeling 1930 - 1946



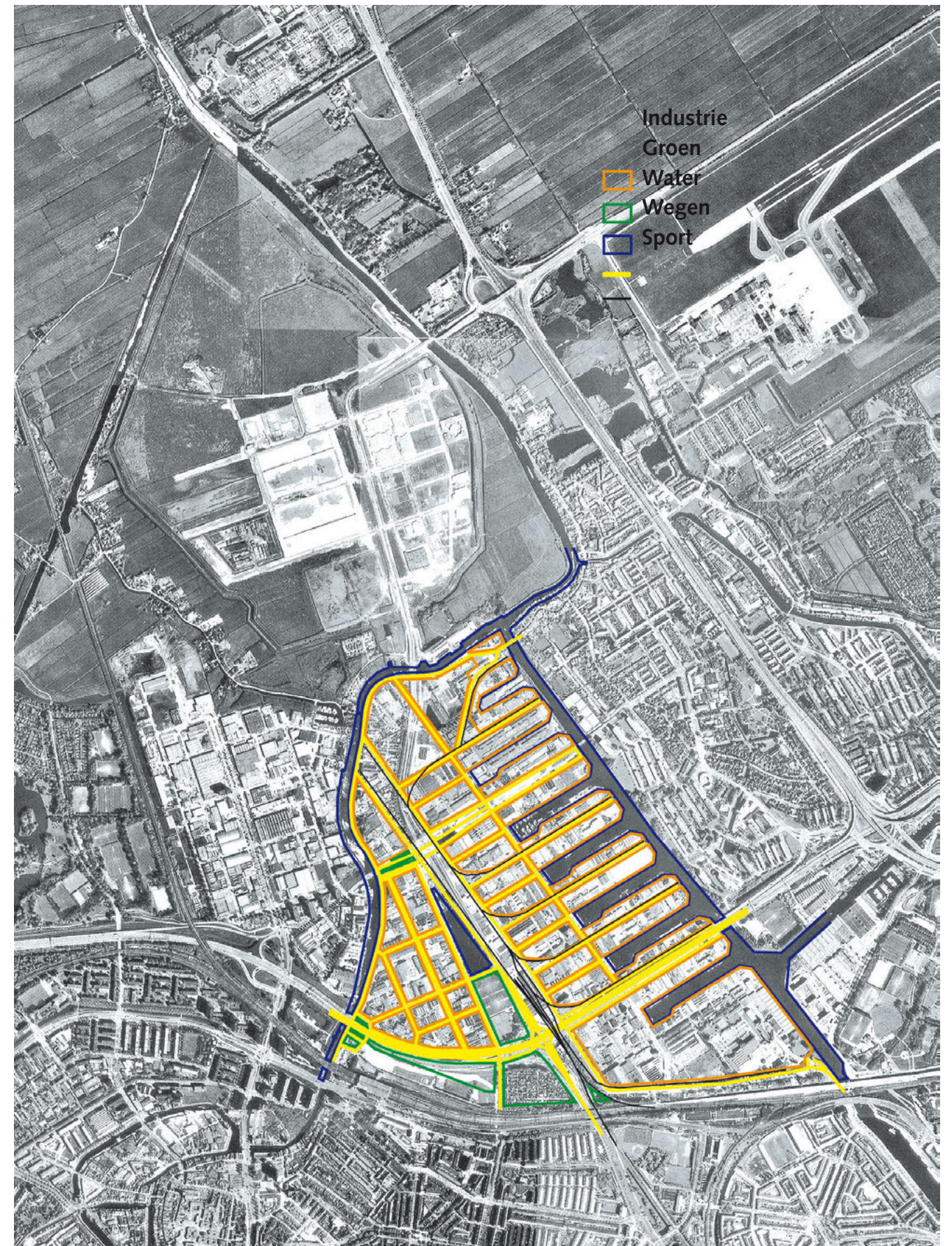
1930



1941



1943



1946

De rol van architectuur in de Spaanse Polder

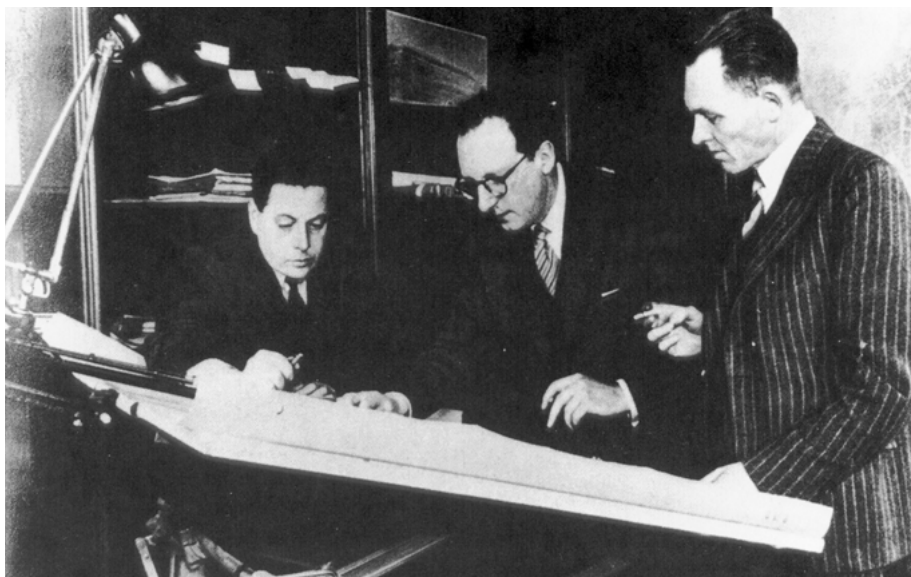
Ook al bleef de officiële goedkeuring en uitwerking van het plan nog even uit, dat vormde geen belemmering voor het denken over de invulling van het gebied. De contouren van de Spaanse Polder waren geschetst en daarbinnen projecteerden niet alleen de dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw, maar ook het Rotterdamse bedrijfsleven toekomstvisies. Terwijl het stedenbouwkundige plan te karakteriseren valt als efficiënt, modern en pragmatisch, gingen de ambities voor de bedrijfsmatige en architectonische toekomst van het gebied veel verder. Commercieel, sociaal en architectonisch moest de Spaanse Polder een ideaalvoorbeeld worden van een naoorlogse industriewijk, "een complex dat zijn weerga in Nederland niet kent", zoals Van Traa het formuleerde.¹⁴ Vanaf de eerste schetsen van het gebied werd aan de inhoudelijke voorwaarden en de organisatorische structuren die daarvoor nodig waren gewerkt. Bij het formuleren van de ambities voor het gebied speelde de Van Nellefabriek, als pionier aan de rand van het terrein, een belangrijke rol. Dat gold voor het programma van het complex en de architectonische uitwerking, en bovendien besliste de eigenaar en opdrachtgever ervan, C.H. van der Leeuw, ook daadwerkelijk mee over de planning van de Spaanse Polder.



C.H. van der Leeuw

De Van Nellefabriek werd vanaf zijn ontstaan tot ver na de oorlog gezien als een schoolvoorbeeld van hoe een industriecomplex zou moeten zijn. De architectonische uitgangspunten van licht, lucht en uitzicht zag men niet als cliché's, maar als een nieuwe standaard; de sociale voorzieningen voor de arbeiders, de bibliotheek, sportvelden, kantines, zag men niet als een paternalistisch initiatief om de productie te verhogen, maar als een verworvenheid die het levensgeluk van de arbeiders verhoogde. De Van Nellefabriek werd het symbool van de verlichte ondernemer die een grote verantwoordelijkheid op zich nam, niet alleen voor de welvaart maar ook voor het welzijn van de werkende bevolking. Tijdens de oorlog werden deze uitgangspunten bepraat en uitgewerkt door de Club van Rotterdam, de Rotterdamse *captains of industry* rond Van der Leeuw, die wekelijks in de theekoepel van de Van Nellefabriek vergaderden.¹⁵ Hoewel zij weinig concrete voorstellen deden vormden ze een soort schaduw-gemeenteraad van Rotterdam die alle zaken van belang besprak. De Club voorzag na de oorlog een 'nieuwe dageraad', die economische vooruitgang combineerde met geestelijke en maatschappelijke vooruitgang, waarbij ze zich vooral richtten tegen de sociale ongelijkheid en de traditionele standsverschillen en voor een emancipatie van de arbeid. Dit werd verwoord door J.Ph. Backx, directeur van Thomsens Havenbedrijf. "In zijn ogen zou de werkende stand na de bezetting een meer prominente plaats opeisen: hij typeerde het drama dat zich in de wereld voltrok als een 'war of the common man'. Ten slotte was Backx ervan overtuigd dat de wederopbouw geen economisch, maar een spiritueel vraagstuk was", aldus Cor Wagenaar.¹⁶

C. van Traa, W.G. Witteveen en J.C.L.B. Pet



Bovendien stond de Club van Rotterdam aan de basis van de OPRO (Opbouw Rotterdam), een groep architecten waarvan o.a. Van Tijen en Van den Broek deel uitmaakten en die tijdens de oorlog werkte als een architectuur-laboratorium. Zo onderzochten Van Tijen en Van den Broek het vraagstuk van de bedrijfshuisvesting. Met de OPRO kregen de onbestemde metafysische discussies van de Club van Rotterdam een uitgesproken pragmatisch en inzetbaar verlengstuk. Met de parameters van de Van Nellefabriek werd het stedenbouwkundige plan voor de Spaanse Polder uitgewerkt. Dat betekende dat het ontwerp van de wijk een bijdrage moest leveren aan het sociale leven en de emancipatie van de arbeiders, dat het stedenbouwkundige plan de modernste kennis op het gebied van industriewijken moest incorporeren en dat de Spaanse Polder door een zorgvuldige en zakelijke vormgeving van de architectuur een prettige, doelmatige en menselijke omgeving moest worden. Concreet werden deze eisen omgezet in het ontwerp van sportvelden en een zwembad in de centrale groene wig als recreatievoorzieningen speciaal voor de arbeiders. Bovendien plande men een civic centre, waarin allerlei gemeenschappelijke voorzieningen zouden komen. De naam verraadt al de invloed van de Engelse

14] Hij zei dat bij de installatie van de commissie voor de architectonische verzorging van de Spaanse Polder, ASRO-archief, 22 juni 1944, G.A.R.

15] Naast Van der Leeuw speelden ook enkele andere leden van de Club van Rotterdam een rol in de planning van de Spaanse Polder: K.P. van der Mandele (voorzitter van de Kamer van Koophandel) en H.C. Hintzen (van bank Mees en Hope en opdrachtgever van Van Tijen en Maaskant).

16] Zie: Cor Wagenaar, *Welvaarsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1993, 215 e.v.

Trading Estates, waarover later meer. In 1944 werd door de architect Fleischer een ontwerp gemaakt voor dat *civic centre* aan of in de groene wig. Het was gedacht als een enorm symmetrisch blok, opgebouwd rond een expeditiehof met aan weerszijden werkplaatsen en winkels. Ook de politie, de brandweer en de post waren er ondergebracht en er was een café-restaurant. Typerend is de ongeremde combinatie van de industriële typologie van een verzamelgebouw met de classicistische en monumentale betongevels.

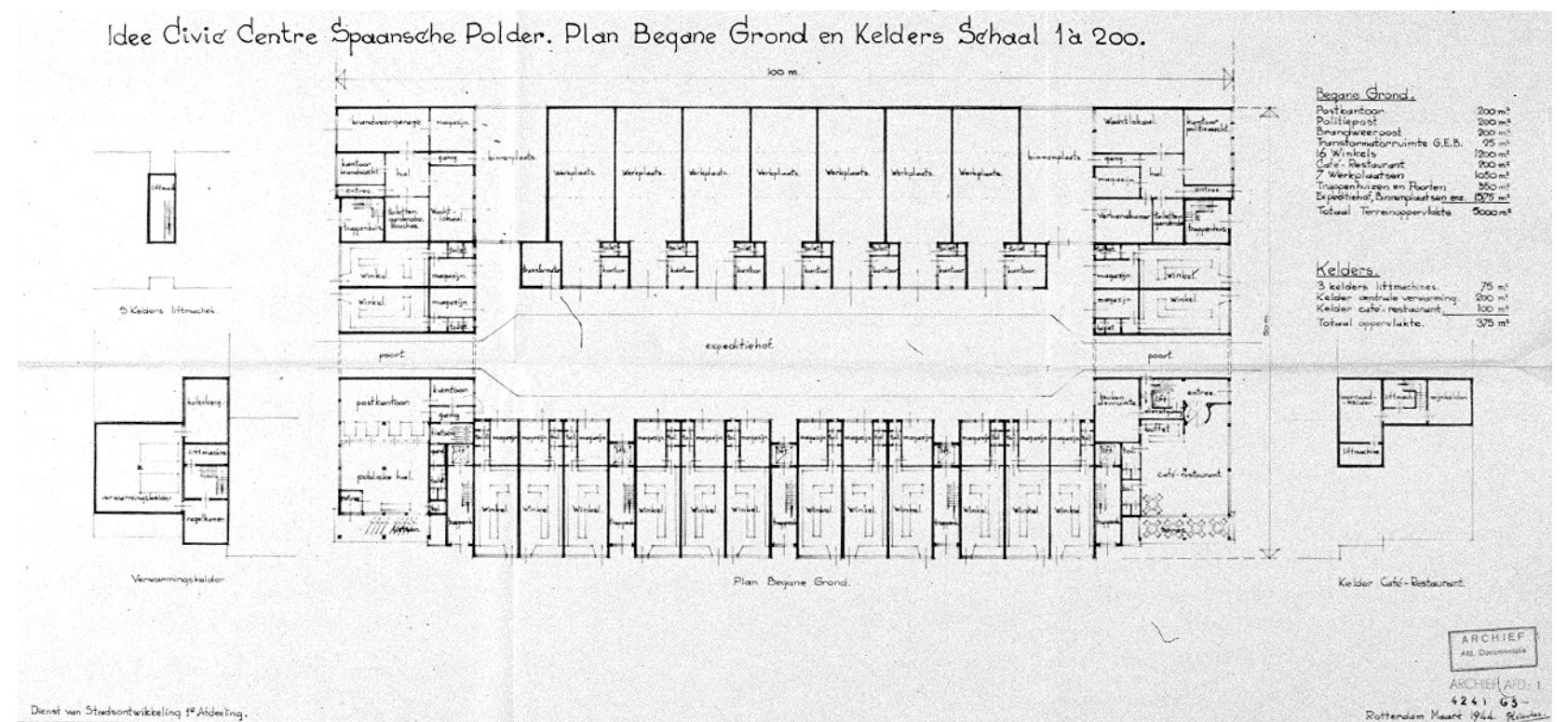
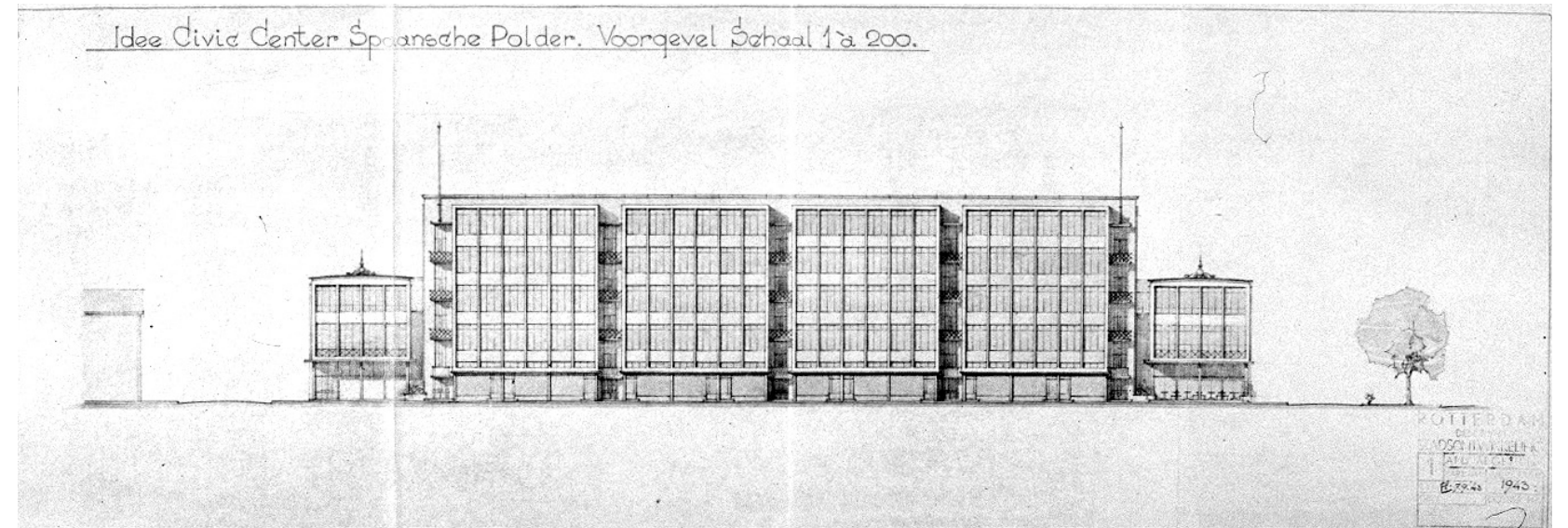
1944: De oprichting van een Welstandscommissie

Ook voor het stellen van de architectonische ambities voor de Spaanse Polder waren zowel de Club van Rotterdam, het voorbeeld van de Van Nellefabriek en ontwikkelingen in het buitenland bepalend; met name in Engeland en de Verenigde Staten stond de industriële bouw al op een hoger plan. Er werd een organisatie opgericht om de kwaliteit van het stedenbouwkundig plan en de architectuur te waarborgen: de *commissie voor de architectonische verzorging van de Spaanse Polder*. Deze stelde *Aanwijzingen en richtlijnen* op voor de bebouwing en begeleidde de ingediende ontwerpen. De bouw van fabrieken viel (en valt) vaak niet onder het werkterrein van architecten, maar werd door aannemers of ingenieurs 'ontworpen' die zich niets aan architectonische regels lieten liggen. De nadruk op het belang van architectuur voor de Spaanse Polder was dus ook het veroveren van een werkterrein voor architecten en een opwaardering van industriegebieden in het algemeen. Al in december 1943 was door het ASRO van Witteveen een eerste schets voor de *Aanwijzingen en Richtlijnen* voor bebouwing van de Spaanse Polder opgesteld. Deze schets was zeer specifiek over de driedimensionale opbouw en vormgeving van het plan.¹⁷ Zo was bijvoorbeeld rode baksteen verboden, terwijl langs de randen van het gebied en langs de toevoerwegen werd hogere en representatievere bebouwing voorgeschreven.¹⁸ In snel tempo volgden de bouwinitiatieven elkaar op: in januari 1944 waren er al 29 bouwplannen ingediend.¹⁹ Dit was voor Van Traa reden om aan te dringen op de oprichting van een orgaan

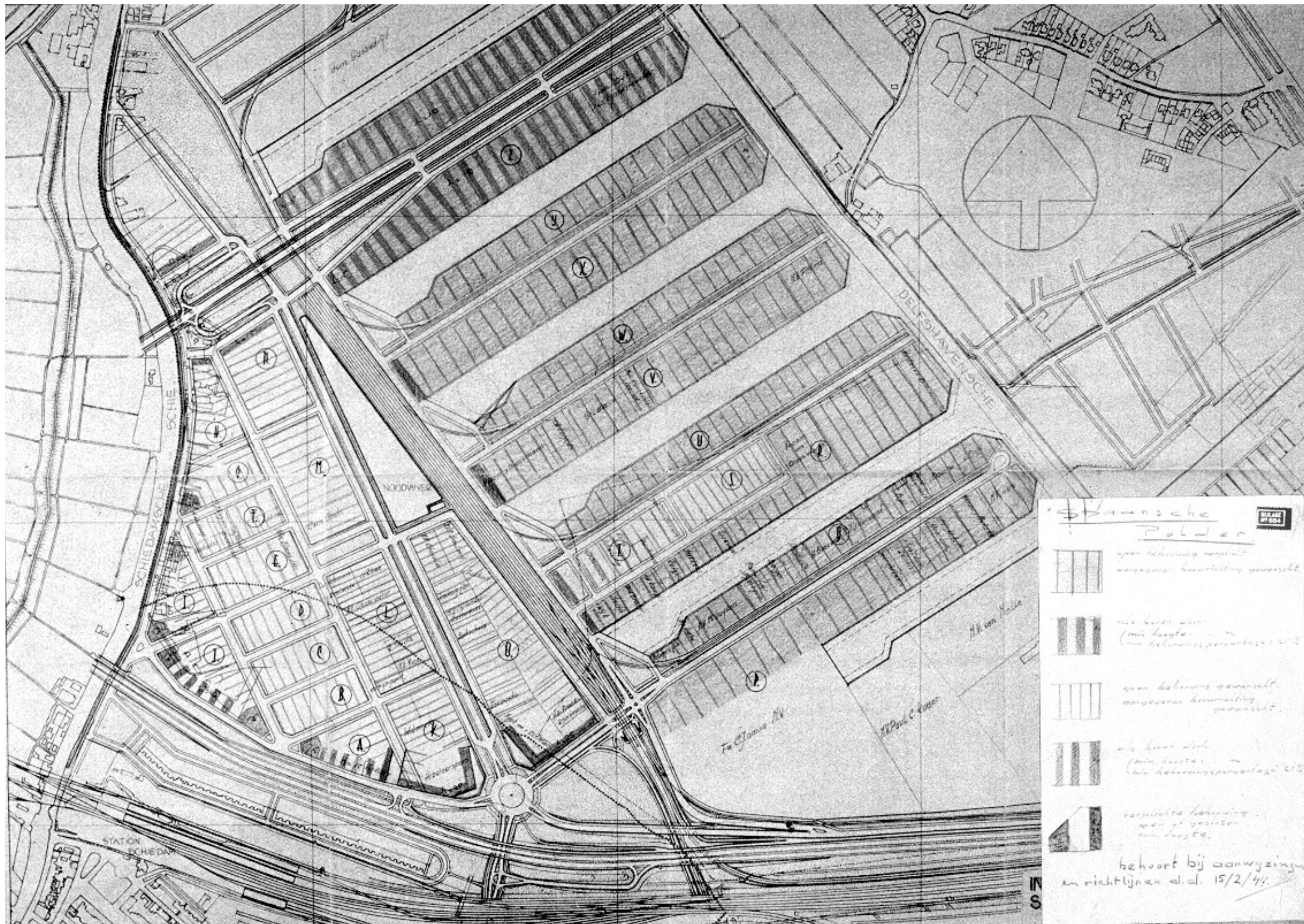
17] Het stedenbouwkundig plan voor de Spaanse Polder was onderverdeeld in gebieden waar open bebouwing verplicht en/of gewenst was. Er waren verschillen in bebouwingspercentages en bouwhoogten. Hierbij waren vooral de gebouwen langs de toevoerwegen en de meer representatievere plaatsen hoger gedacht. Bij de regels voor de uitwendige vormgeving en detaillering ter bevordering van de aanpassing van de bebouwing van de terreinen onderling werd voorgeschreven dat al het muurwerk in een lichte kleur gepleisterd, gesausd of geverfd moest worden of uit lichtkleurige betonbaksteen opgetrokken moesten worden. Toepassing van rode baksteen was niet toegestaan. De daken moesten plat of flauw hellend zijn en voor deze hellende daken moesten de vormen lessenaars- of zadeldak worden gekozen. De daken moesten afgedekt worden met een materiaal van een grijze of zwarte kleur.

18] Al bij een van de eerste plannen bleek hoe moeilijk dit te handhaven was. Juist voor een dergelijk terrein (langs de zuidelijke spoorlijn) had de uitgeverij Nijgh en Van Ditmar interesse en men had zelfs al door de architecten Van Dijk en Efficers een bouwplan laten opstellen. Aangezien Nijgh en Van Ditmar geen behoefte had aan een hoog gebouw maar het stedenbouwkundig plan hier toch nadere eisen aan stelde, vond hierover in december 1943 een overleg plaats met Van Traa en Angenot. De beide ASRO medewerkers blijven onverbiddelijk wat de hoogte betreft; het gebouw van Nijgh en Ditmar is echter nooit gebouwd.

19] Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, Archief Dienst Stadsontwikkeling, doos 17: Spaanse Polder Richtlijnen 1943-sept.1948



Aanzicht en plattegrond van het Civic Centre, architect Fleischer, 1944 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



Kaart met aanwijzingen voor de openheid van de bebouwing en de hoogte ervan, behorende bij de 'Aanwijzingen en Richtlijnen', 1944

dat de architectuur van de Spaanse Polder zou sturen.²⁰ De door het ASRO opgestelde *Aanwijzingen en richtlijnen* waren zijns inziens niet voldoende om een verantwoorde architectonische invulling te bewerkstelligen. De in de binnenstad gevolgde werkwijze met een supervisorenstelsel, waarbij de Spaanse Polder opgedeeld zou worden in sectoren met elk een eigen supervisor, werd vanwege de omslachtige en tijdrovende procedure niet meer toegepast. Ook het aanstellen van één supervisor, waarbij door Van Traa al de namen van J.H. van den Broek en/of W. van Tijen genoemd werden, zou niet volstaan omdat de omvang van het industriegebied te groot was.²¹ Hierop werd een kleine commissie benoemd, met een vertegenwoordiger van het ASRO, Van den Broek en Van Tijen en nog een vertegenwoordiger van de gemeente. Deze commissie zou advies geven over bouwplannen zodat 'in dien polder een rationele industriële bebouwing ontstaat, welke mede architectonisch verantwoord is'.²² Van Tijen en Van den Broek mochten in de commissie plaatsnemen omdat 'die zich veel op het gebied van den fabrieksbouw hebben bewogen', zowel in gerealiseerde gebouwen als in hun onderzoeken binnen de OPRO.²³

De commissie zou zich als een Welstandscommissie richten op de controle van de ingediende bouwplannen maar had daarnaast ook een preventieve rol: zij zou voor het ontwerp van industriegebouwen uitgangspunten opstellen, die het over-all beeld zouden harmoniseren maar die geen technische belemmering of aantasting van de vrijheid van de architect zouden vormen. Verder werd ook C.H. van der Leeuw, de pas benoemde Gedelegeerde van de Algemeen Gemachtigde bij het ASRO, als lid en voorzitter van de commissie uitgenodigd. Op 25 mei 1944 (een maand na het vertrek van Witteveen) werd de *Commissie voor de Architectonische verzorging van de Spaanse Polder* geïnstalleerd. Van der Leeuw werd voorzitter van de commissie, Van Traa secretaris; de leden waren W. Valderpoort (hoofd van de Bouwpolitie/ Welstandscommissie van Rotterdam)²⁴, R.H. Fledderus (architect bij het ASRO), Van den Broek en Van Tijen. Doordat Fledderus, Van der Leeuw en Van Traa ook een belangrijke rol speelden in de ASRO kan de commissie eigenlijk als een verkapte onderafdeling gezien worden van de tekenkamer van de ASRO. Hoewel Van Traa 'slechts' de positie van secretaris had, bezat hij een grote zelfstandigheid en uit zijn commentaar blijkt wat voor soort criteria de commissie hanteerde. Daaruit blijkt dat de commissie een architectuur voorstond die duidelijk van een industrieel karakter was, functioneel en harmonisch en niet te monumentaal.²⁵

Voorbeeldtrits van architectonische visitekaartjes: Fabrieken voor Van Nelle, Paul Kaiser en Jamin

De inhoud van de richtlijnen die de commissie opstelde komt niet als een verrassing als we kijken naar de voorbeelden die de meeste leden al vóór de instelling van de commissie hadden gegeven van wat zij als goede en gave industriearchitectuur beschouwden. Voorzitter Van der Leeuw was immers de opdrachtgever voor de Van Nellefabriek, Van den Broek was de ontwerper van de Paul C. Kaiser-fabriek

20] Op 4 maart 1944 wees Van Traa tijdens een bespreking op het ASRO met onder andere de ir. H.W. Mouton (de secretaris van de Algemeen Gemachtigde voor de Wederopbouw en Bouwnijverheid die belast was met de Rotterdamse wederopbouw) op de architectonische problemen die zich bij gebrek aan een sturend orgaan ongetwijfeld in de Spaanse Polder zouden gaan voordoen.

21] GAR, Archief Dienst Stadsontwikkeling, doos 29, 4 maart 1944 bespreking op het ASRO.

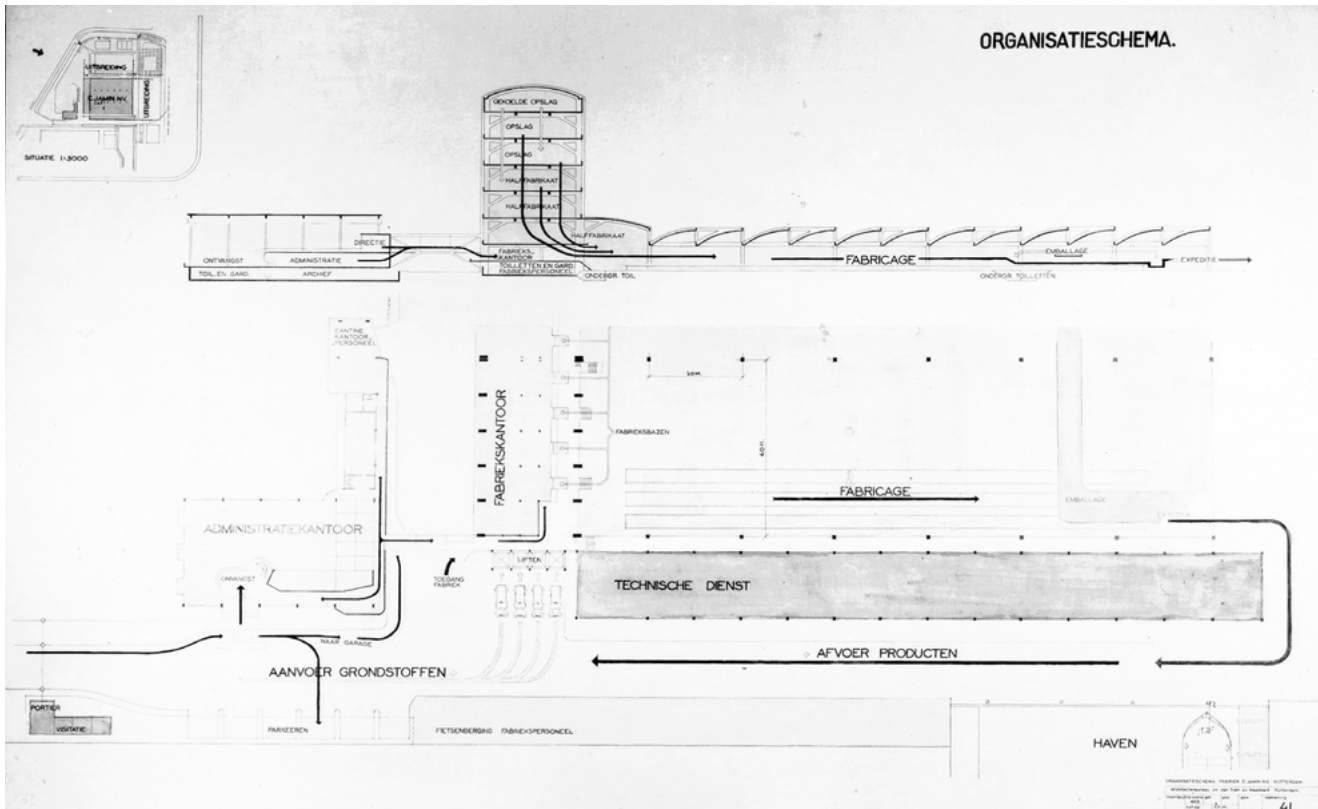
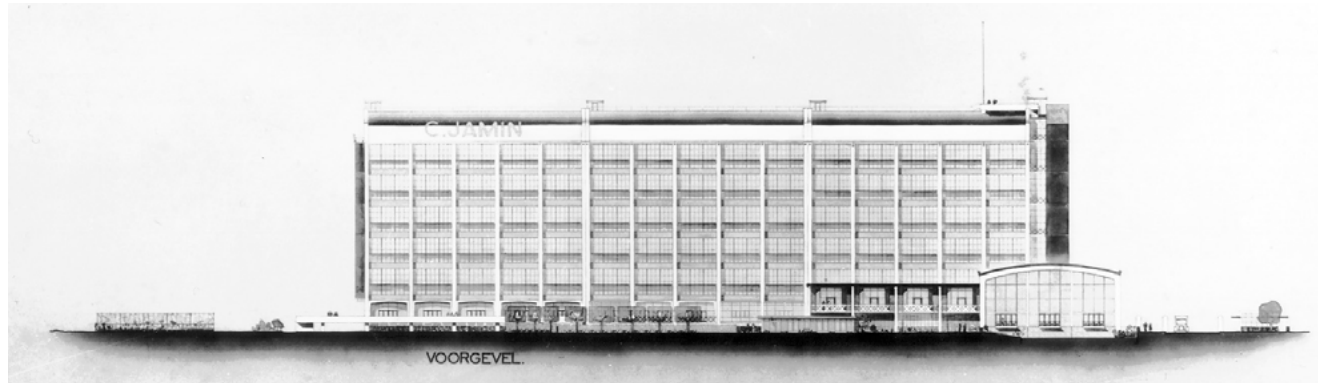
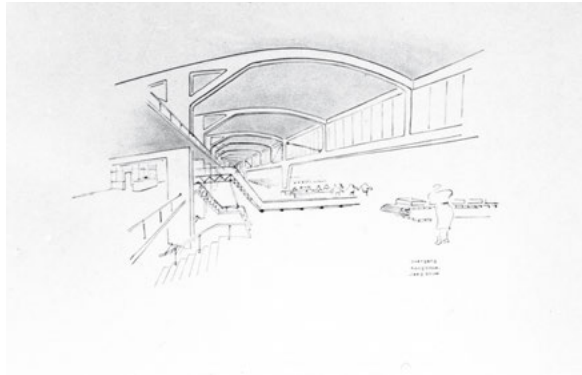
22] ibidem, brief Ir. Mouton aan Wethouder voor den Technische Dienst der Gemeente Rotterdam, gedateerd 8 mei 1944.

23] Van Tijen was medeontwerper van het niet gerealiseerde industriegebouw voor Jamin en Van den Broek was medeontwerper van het eveneens nooit gerealiseerde gebouw voor Paul C. Kaiser. Beide gebouwen moesten in aansluiting op de Van Nellefabriek in de Spaanse Polder gerealiseerd worden. De Tollensfabriek (verffabriek) in 1941- 1943 gebouwd naar ontwerp van Van den Broek (architectenbureau Brinkman en van den Broek) aan de Overschieweg 35 in de Spaanse Polder (in 2003 tot rijksmonument benoemd) is ander voorbeeld van de ontwerp ervaring in industriearchitectuur.

24] De industriewijk in de Spaanse Polder was niet alleen bestemd voor gedupeerden van het bombardement die een wederopbouwplicht hadden en dus binnen de bevoegdheid van het ASRO vielen, maar eveneens voor nieuwe bedrijven van elders. De ingediende ontwerpen van deze nieuwe gegadigden vielen binnen de juridische bevoegdheid van de Bouwpolitie (Welstandscommissie) als adviseur van het Gemeentebestuur van Rotterdam. Hierom zat ook Valderpoort in de commissie.

25] Notitie van Van Traa, 11 november 1947, Archief dienst Stadsontwikkeling, doos 17, G.A.R.

Ontwerp voor de Jamin fabriek,
Van Tijen en Maaskant, 1941-1943



(1943-1945, niet uitgevoerd) en de Tollens verffabriek (aan de Schiedamse Schie, 1941-1943) en Van Tijen was samen met Maaskant de ontwerper van de Jaminfabriek (1941-1943, niet uitgevoerd). Deze gebouwen en ontwerpen fungeerden als ideaalvoorbeeld voor de uitwerking van de Spaanse Polder. De Van Nellefabriek lag er natuurlijk al en vormde in zijn architectonische en sociale ambitie en in de organisatie van de bedrijfsonderdelen op het terrein een voorbeeld voor de nieuwe fabrieken. Net als de Van Nellefabriek waren die onderdelen in een orthogonale oriëntatie op de Delfshavense Schie (en daarmee op het stratenplan van de Spaanse Polder) afgestemd en niet op de Matlingeweg waaraan ze lagen.

Jamin fabriek

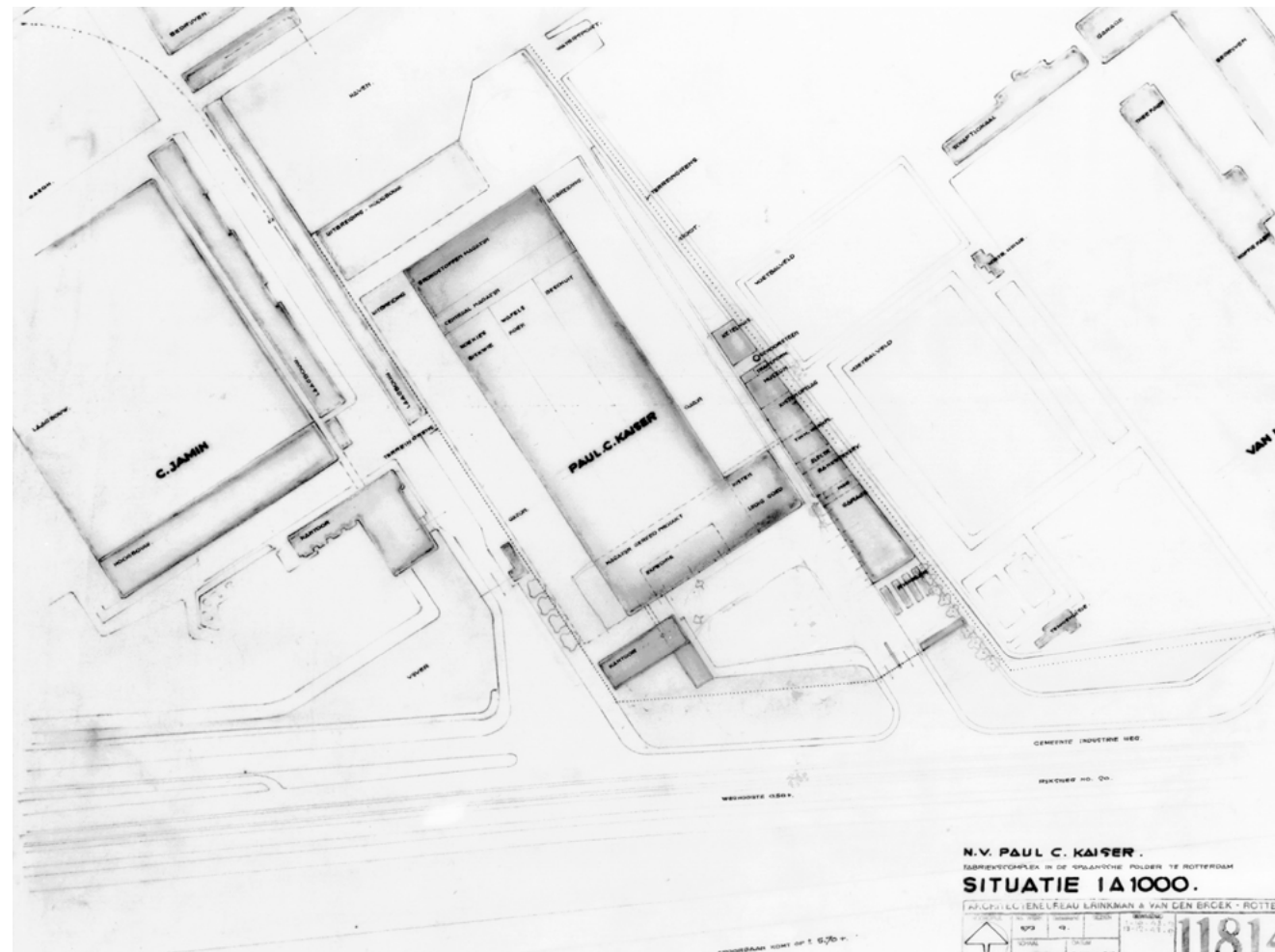
De fabriek van Jamin was voor de oorlog gevestigd in het oostelijke deel van de binnenstad en werd bij het bombardement ernstig beschadigd. Hoewel de fabriek gelijk begon met herstel en zelfs uitbreiding, was het duidelijk dat Jamin volgens het wederopbouwplan niet thuishoorde in de binnenstad. Als vervanging werd in 1941 een terrein in de Spaanse Polder aangeboden, een prestigieuze plek vlak naast de Van Nellefabriek. Van Tijen en Maaskant werden ingeschakeld om een ontwerp te maken, dat in 1943 af was. Het was een vrij ideale locatie, met haven- en spooraansluiting aan de oostzijde. Het ontwerp is te begrijpen vanuit de volgorde in de aan-en afvoer van goederen en de route van de goederen door het gebouw heen. Grondstoffen worden ontvangen en geadministreerd in het kantoor. Vandaar vervolgt de route naar de opslag van grondstoffen boven in de hoogbouw, naar het stadium van halffabrikaat onder in de hoogbouw, naar de fabricage via lange lopende banden in de laagbouw, naar de emballage achter in de laagbouw, naar de expeditie uit de laagbouw, naar de schepen in de haven, de treinen op het spoor en de vrachtwagens. De opbouw van de fabriek volgens dit principe lijkt dus op dat van de Van Nellefabriek, die opgebouwd was volgens dezelfde 'van boven naar beneden'-volgorde.

Naast de grote productie-unit, gevormd door de hoog- en laagbouw samen, werden de overige onderdelen van het complex (portiersloge, auto- en fietsenstalling en kantoor met kantine) in aparte gebouwen ondergebracht. Het kantoor heeft een dubbelhoge hal met een entresol waarop zich de directievertrekken bevinden. Via een directiegang was het kantoor met de fabriek verbonden. Men had zicht op de werkvloer vanaf een bordes voor de fabrieksbazen. Zo bestond ook hier een uitgekiend systeem van controle en zicht, zoals die in de Van Nellefabriek bestond op het kantoorpersoneel. Alle onderdelen van het complex zijn verenigd door dezelfde vormgeving: een betonconstructie met borstweringen van baksteen. Jamin schaart zich daardoor in de reeks van gelijktijdige projecten van het bureau Van Tijen en Maaskant zoals het Luchtvaartlaboratorium in Amsterdam en de Zuidpleinflat in Rotterdam-Zuid. De gevel van de hoogbouw bestaat voornamelijk uit glas, verdeeld in twee secties; de onderste ramen, op ooghoogte, zijn voor het uitzicht van de arbeiders. Het glasvlak daarboven dient voor licht en ventilatie. De gevel is in drieën geleed en neemt daarin de driedeling van de hal erachter over. Het leeuwendeel van het terrein bleef (voorlopig) leeg en was ingevuld met voetbalvelden, drie tennisbanen, een korfbalveld, een terrasje met tafels en een bloemenkas. Het grootste deel van deze leegte was echter bedoeld voor een uitbreiding in de toekomst, die de fabriek aan twee zijden zou vergroten.

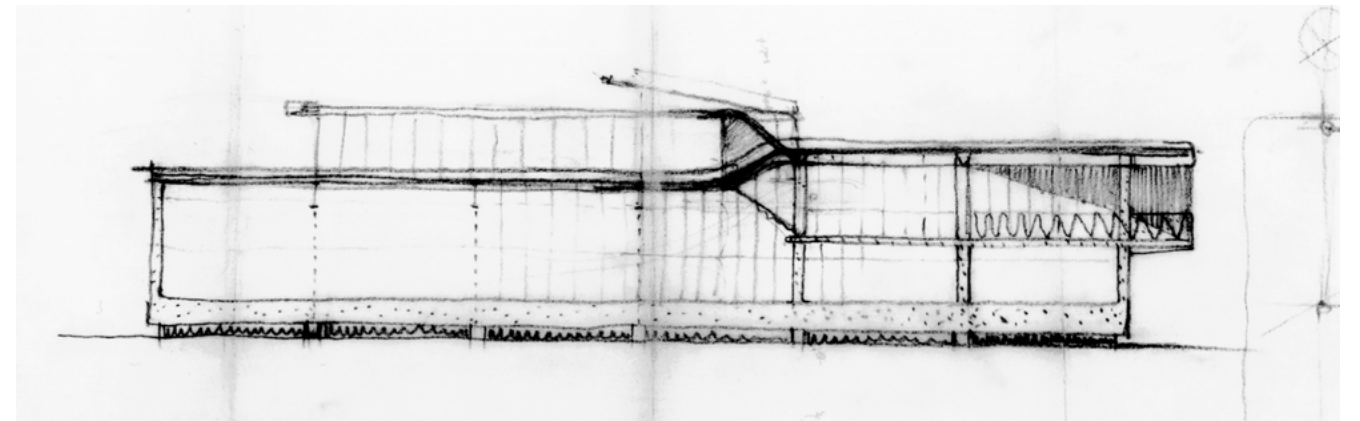
Paul Kaiser fabriek

Anders dan de Jaminfabriek, die ontwikkeld lijkt als een universeel model, met de nadruk op de meest algemeen geldige principes voor industriebouw in plaats van op de aspecten die specifiek zijn voor deze locatie of opdrachtgever, bestaan van de fabriek voor Paul Kaiser (1943- 1945) van J. van den Broek eindeloze reeksen voorstudies, deelstudies, perspectieven etc. Niet het ontwikkelen van een simpel herhaalbaar model stond de ontwerper hier voor ogen, maar het ontwerpend onderzoeken van de relaties tussen de verschillende delen van de plattegrond, de verschillende opstanden, de uitwerking van de gevels etc. Toch zijn beide fabrieken in hun principiële opzet gelijk: een rechthoekige plattegrond voor de productiehal, met daaromheen een configuratie van de overige gebouwdelen op het terrein, die bovendien onderling dezelfde relatie bezitten. Het productieproces vindt hier plaats van de achterzijde

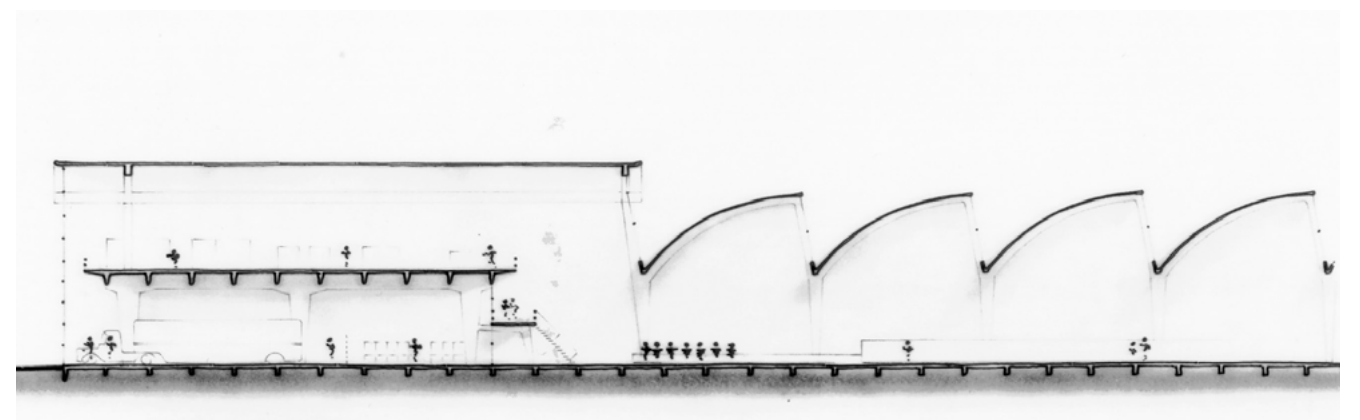
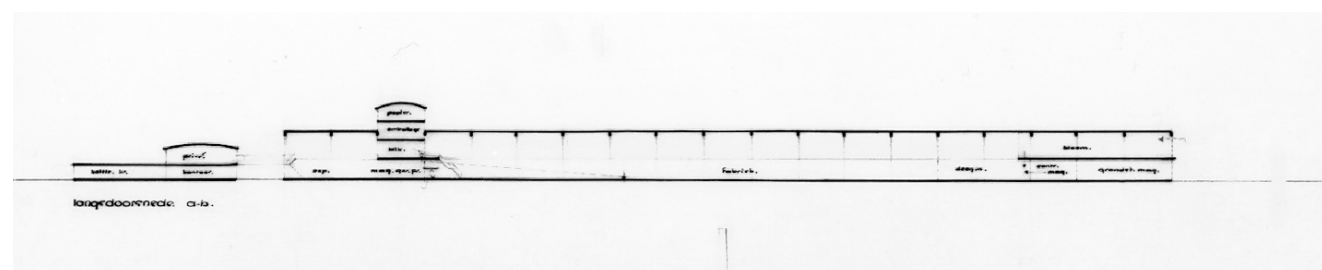
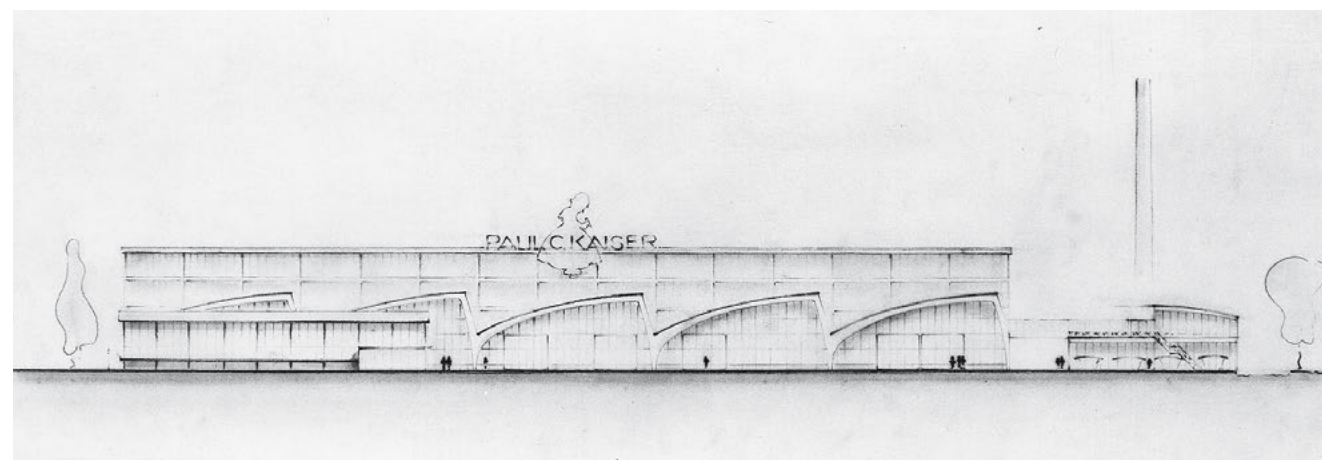
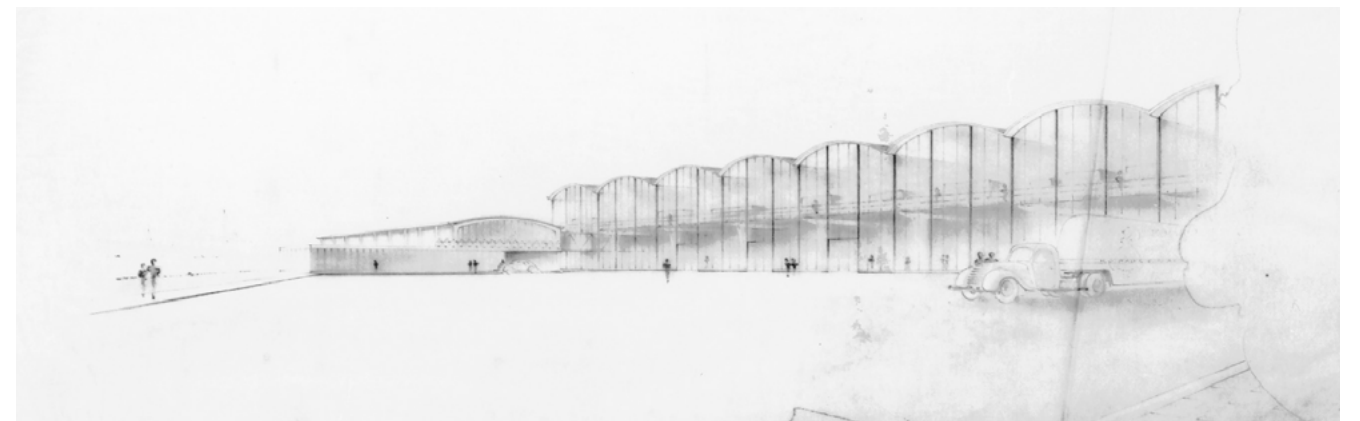
Ontwerp voor de fabriek van Paul C. Kaiser, Brinkman & Van den Broek, 1943
 Variatie met sheddaken in de lengte en hoog magazijn

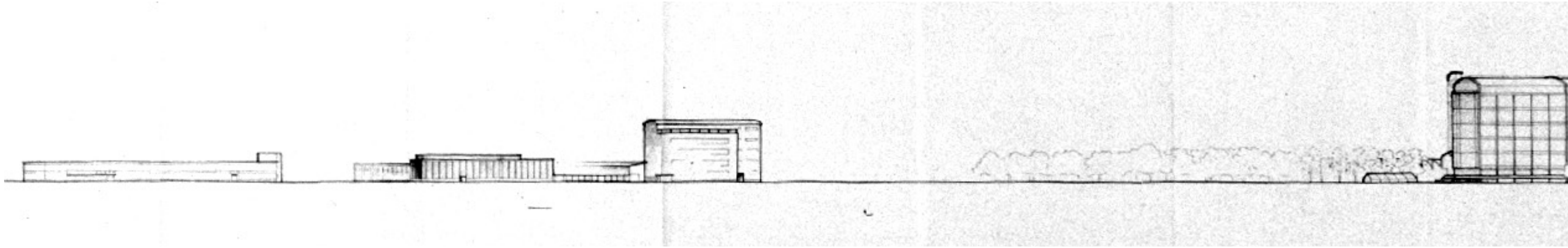


Vormstudie voor het kantoor

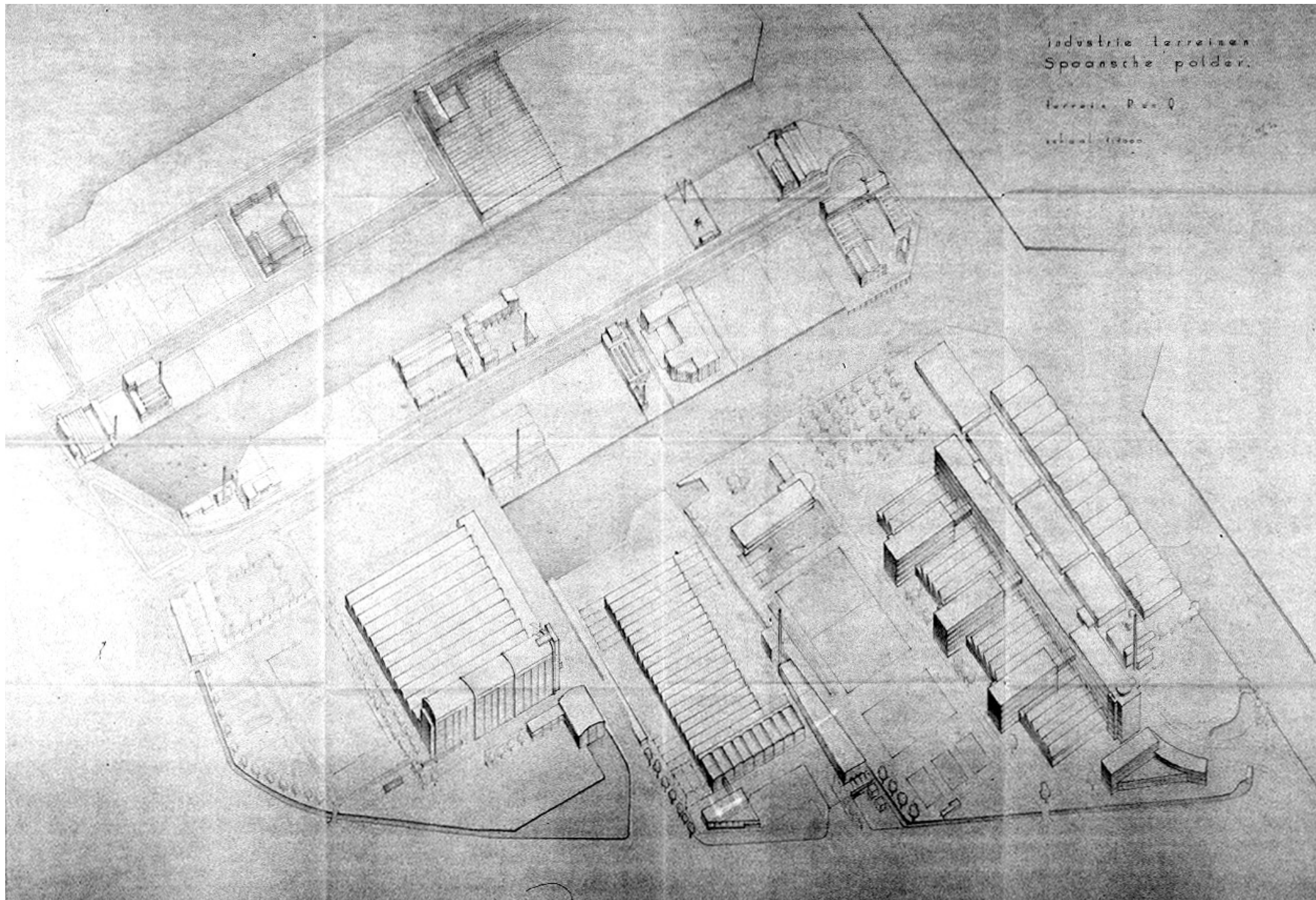


Variatie met schaaldaken en hal met sheddaken in de breedte

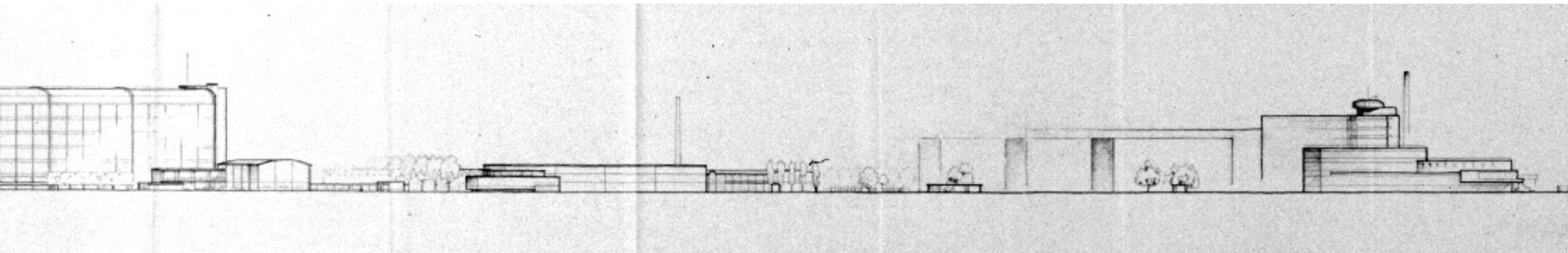




Zuidelijke gevelwand van de Spaanse Polder langs rijksweg 20, met vlnr: De Arbeiderspers, Nijgh en Van Ditmar, Frank Rademakers, C. Jamin, Paul C. Kaiser en Van Nellefabrieken, ASRO circa 1943 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



Axonometrie zuidelijk deel van de Spaanse Polder met Jamin, Paul Kaiser en Van Nellefabrieken (bron: Stadsarchief Rotterdam)



van het terrein naar voren; grondstoffen worden aan de achterzijde in het gebouw gebracht, de fabricage vindt plaats in de hal en aan de voorzijde pikken de vrachtwagens de kant en klare producten op. Het ontwerp van de hallen is heel precies om de machines en lopende banden heengedrapeerd. Ze zijn in de lengte onderverdeeld in drie delen: voor koekjes en biscuit, voor wafels en voor koek en beschuit. De constructie volgt deze driedeling. Anders dan bij Van Tijen en Maaskant, die vooral niet te weinig ruimte wilden en waar flexibiliteit ook een zekere overruimte betekende, is dit ontwerp een maatkostuum, een perfecte contramal van het productieproces.

Ook op andere punten blijkt de precisie in dit ontwerp. In de voorstudies wordt eindeloos getekend aan de verhouding tussen het kantoor en de hal, tussen de verschillende gevels, tussen de verschillende geveldelen onderling. De schaaldaken van de hal paste Van den Broek ook al toe in een gebouw met een heel andere functie: de iets eerdere vertrekhal van de Holland Amerika Lijn op de Wilhelminapier, maar hier is de detaillering bijna klassiek door de uitkragende daklijst en de dubbelhoge glazen vliesgevel. Geheel los staat daarachter de betonnen constructie van het magazijn, met uitzicht over de fabriekshal. De productiehal erachter heeft halfronde sheddaken. Van den Broek maakte ook varianten met andere (beton en staal)dakconstructies, met een hoogbouw voor de emballage en het magazijn. Het kantoor vervult in de studies steeds de rol van kleinschaliger en plastischer betonarchitectuur tegenover de glazen abstractie van de productiehal. Hier experimenteert hij met de expressie van de daklijst, de plaats en vorm van de kantine en personeelsruimtes en de vormgeving daarvan in de gevel en de loopbruggen. De betonconstructie is uitgesproken aanwezig en is gecombineerd met een decoratieve detaillering van hekwerken, balkons, dakopbouw etc. De drie gebouwen vormden gezamenlijk de meest zuidelijke gevelwand van de Spaanse Polder langs de geplande rijksweg 20, samen met de fabrieken van Frank Rademaker, Nijgh en Van Ditmar en de Arbeiderspers. De gedetailleerde manier waarop de gevels van dit diverse gezelschap in één aanzicht werd ondergebracht is ongeëvenaard in industrieplanning. Hiermee werden de normen voor de architectuur in de Spaanse Polder gesteld: die moest een uitdrukking zijn van het productieproces, de vorm moest een weergave zijn van de verschillende bedrijfsonderdelen, elke fabriek moest een zelfstandige eenheid zijn met een groene ruimte aan de straat, het stedenbouwkundige beeld van een straatwand moest opgebouwd worden uit autonome eenheden. Het waren allemaal proefondervindelijk gevonden oplossingen voor de ideale vormgeving van een industriewijk, die vervolgens geprojecteerd werden op de rest van de Spaanse Polder.

1944: Aanwijzingen en Richtlijnen voor de Bebouwing

Deze algemene uitgangspunten werden uitgewerkt tot de *Aanwijzingen en Richtlijnen voor de bebouwing*, die op 12 augustus 1944 door de commissie vastgesteld werden.²⁶ Ze werden als volgt ingeleid: 'Teneinde het gehele gebied van den Spaanschepolder, waar uitsluitend industrie gevestigd zal worden, tot een zoo goed mogelijk geheel te doen uitgroeien, dient het streven niet uitsluitend gericht te zijn op het bereiken van een zoo hoog mogelijk rendement, doch mede op het scheppen van een gezonde, veilige en harmonische omgeving voor den in dit gebied werkende mensch.' Na studie van de complexen Van Nelle, Jamin en Paul C. Kaiser kwam de commissie tot de volgende stelling: de bouwplannen konden gecoördineerd worden door een bepaald straatbeeld na te streven dat in overeenstemming was met het karakter van de industriële gebouwen.²⁷ Dit karakter werd gekenmerkt door de zelfstandigheid van de gebouwen; ieder gebouw heeft zijn eigen vorm en uiterlijk die met name door het productieproces werden bepaald. Juist de open ruimtes rondom de individuele bouwvolumes maakten een op elkaar afgestemde ligging en een welgeordend geheel mogelijk. Hiervoor werden voor alle afzonderlijke terreinen enkele regels opgesteld. Bij voorkeur moest die zelfstandigheid benadrukt worden door een bedrijf in een enkel bouwvolume onder te brengen en er kon alleen een splitsing in meerdere bouwvolumes toegepast worden wanneer het bedrijf in samenstellende elementen ook een geleding had (bijvoorbeeld een werkhall en een kantoor). Wanneer een complex werd gesplitst in verschillende bouwvolumes moesten deze gegroepeerd worden tot een 'adelijk geheel'.²⁸

Ter verdere versterking van de zelfstandigheid van een gebouwencomplex werd voorgesteld om onbebouwde terreinen langs de straat af te scheiden door een in de rooilijn geplaatste muur van 2,50 meter hoog. Deze muur moest in hetzelfde materiaal als de gevels worden uitgevoerd. Uitgaande van het individuele pand werden regels opgesteld die op het niveau van de straatwand (en wijk) een coördinerende en harmoniserende uitwerking hadden. Tussen de gebouwen onderling was geen gelijkschakeling mogelijk dus werd de individualiteit van de objecten benadrukt. Dit werd bereikt doordat elk object met zijn hoofdas loodrecht op de straatas gericht moest zijn en een onbebouwde strook van 2,50 meter moest handhaven langs de zijerfscheiding, zodat een lege zone van 5 meter tussen twee

26] Ze waren een vrijwel ongewijzigde versie van de in 1943 opgestelde *Aanwijzingen en Richtlijnen*

27] De ingrediënten van dit straatbeeld werden in maquettes en gevelschema's onderzocht op hun mogelijkheden en onderlinge verhoudingen. Van den Broek verwoordde de uitkomsten van de commissie in artikelen en in voordrachten.

28] J.H. Van den Broek, 'De Architectonische Verzorging van Industriewijken', *Bouw* 1947, 259-260.



Straatwand ergens in de Spaanse Polder, jaren vijftig (bron: Stadsarchief Rotterdam)

gebouwen zou ontstaan.²⁹ Ter versterking van het zelfstandige karakter van het gebouw moest ook deze lege strook aan de wegzijde worden afgesloten met een muurtje van 2,50 meter, dat in dit geval juist moest contrasteren met het hoofdvolume door kleur of structuur. Dit muurtje gaf de mogelijkheid een harmonische wand te maken met de wat betreft silhouet zeer verschillende naburige panden.³⁰

Heel onverwacht is de uitzonderlijke specifieke manier waarop een schijnbaar triviaal architectonisch attribuut als een muurtje in de Spaanse Polder werd ingezet om het beeld van de wijk als geheel te regisseren. Vanwege de diversiteit van industriebouw wierp men zich op de tussenruimte als harmoniserend middel. De richtlijnen waren gericht op een extensiever en ruimer beeld. De leegte tussen de objecten was wat de eenheid van het gebied zou vormen. De muurtjes bepaalden op bijna schilderachtige wijze het beeld. Door uit te gaan van het individuele pand werd de architectonische vrijheid van de architect gewaarborgd en kon de commissie specifiek architectonische regels voor de bebouwing opstellen. In de richtlijnen werd vastgelegd dat het uiterlijke aanzien van het ontwerp een uitdrukking van de aard, het karakter en de constructie van het gebouw moest zijn: 'Derhalve is het noodig, dat de architectuur de uitdrukking is van de functie van het gehele bouwwerk of van zijn onderdelen'.³¹ In het bijzonder werd elke poging geweerd om een industrieel bouwwerk achter een gevel van een ander karakter te verstoppen 'of den skeletbouw in de architectuur te ontkennen'.³² Ook kapconstructies waren niet toegestaan, de daken moesten plat of flauw hellend worden afgedekt. Het gebruik van materiaal met een rustiek karakter (zoals handvormsteen) of een te opvallende kleur diende vermeden te worden. Eveneens werden er 'juiste' details vereist. De uitwendige details moesten eenvoudig en zakelijk zijn, in overeenstemming zijn met het karakter van industriebouw en aan redelijk eisen van welstand voldoen. Opschriften of reclames dienden zodanig aangebracht te worden dat zij een 'gaaf' onderdeel van het eigen complex vormden.³³

Werkwijze van de Welstandscommissie

Wat was de werkwijze van de commissie? Een schetsplan voor een nieuw gebouw in de Spaanse Polder moest door een architect ontworpen worden op basis van de *Aanwijzingen en Richtlijnen* en werd daarna ingediend bij het ASRO, dat een eerste juridische en technische beoordeling opstelde. Hierna werd het schetsontwerp doorgestuurd naar de secretaris van de commissie en de vertegenwoordiger van de Bouwpolitie. Stemde de commissie, na overleg met het ASRO, in met het bouwplan dan kon het schetsontwerp uitgewerkt en uitgevoerd worden. Stemde de commissie echter niet in met het schetsplan dan werden in een bespreking tussen de architect en de commissie de kritiekpunten uiteengezet. Door deze werkwijze wordt duidelijk gemaakt dat de commissie inderdaad als een preventieve welstandscommissie fungeerde, die niet alleen controleerde maar ook meedacht. Daarmee was het een eerste aanzet tot vervanging van het slecht functionerende supervisiesysteem van het Rijk, waarmee de gemeente de zeggenschap over de drie-dimensionale invulling van het gebied naar zich toe trok. Ook tot in de toekomst, want de opgestelde richtlijnen bleven ook van kracht als een kavel verkocht werd.

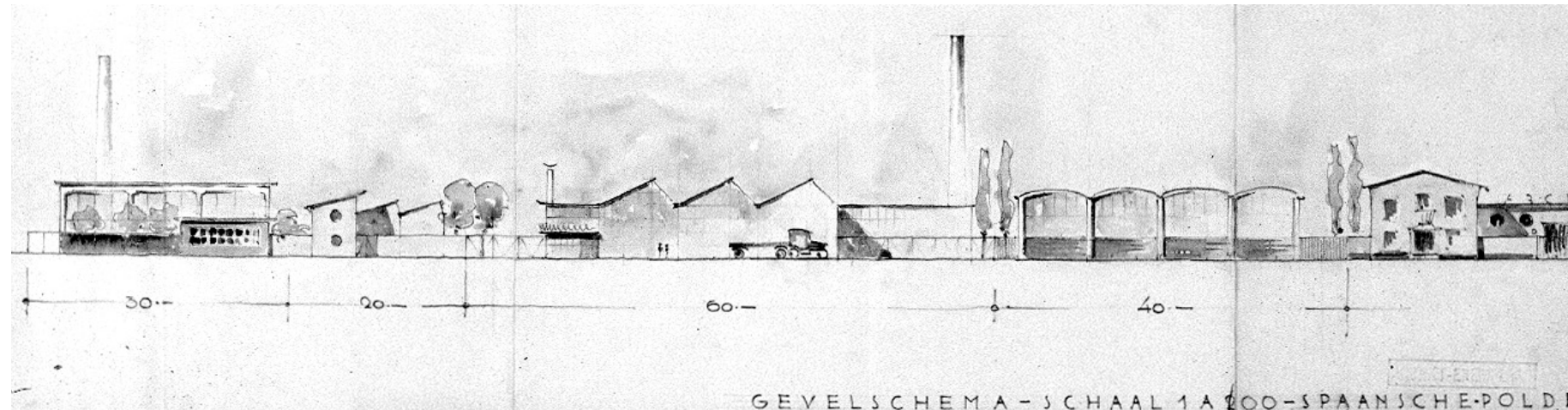
29] In eerste instantie (1943) was de breedte van de onbebouwde strook nog gerelateerd aan de hoogte van de naastgelegen bouwmassa. Bij een bouwhoogte van 7,50 meter of minder moest deze strook minstens 2,50 meter bedragen. Bij een grotere bouwhoogte moest deze strook minstens zo breed zijn als één-derde deel van die hoogte. Deze formule ter verkrijging van open bebouwing was verwerkt in een soort schema waaruit verschillende varianten gedestilleerd konden worden. Waarschijnlijk is vanwege economische redenen afgezien van deze bepaling. GAR, Archief Dienst Stadsontwikkeling, doos 17.

30] De stroken leverden ook op architectonisch niveau een bijdrage. Ze boden de mogelijkheid een zijwaartse licht- en luchttoetreding in het bouwplan op te nemen of om in deze strook een secundaire functie (fietsenstalling of bergplaats) op te nemen.

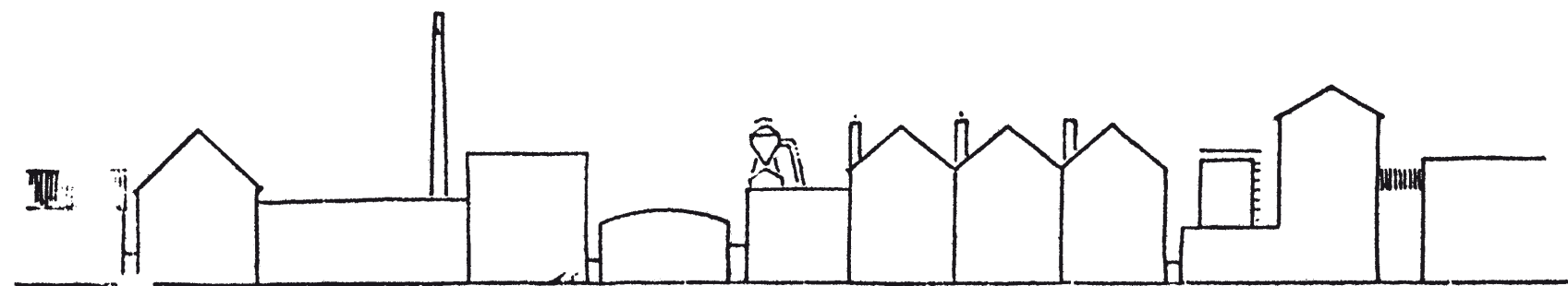
31] 'Schets Aanwijzingen en Richtlijnen voor Bebouwing van het Industrieterrain Spaanse Polder, 16 december 1943' in: GAR, Archief Dienst Stadsontwikkeling, doos 17.

32] GAR, Archief Dienst Stadsontwikkeling, doos 17: Spaanse Polder Richtlijnen 1943 - sept.1948, Aanwijzingen en Richtlijnen voor bebouwing van het Industriegebied Spaanse Polder, gedateerd 15 februari 1944.

33] In 1948 werd er nog een extra bepaling aan de richtlijnen en aanwijzingen toegevoegd. Deze aanvulling betrof de verzorging van de open terreinen die van grote invloed was op de aanblik van het gehele industriecomplex. Voor zover de onbebouwde terreinen op een perceel niet nadrukkelijk bestemd waren voor werkruimte of opslag, moest bij het ontwerpen al rekening gehouden worden dat deze open delen dan ingericht moesten worden als plantsoen of gazon.



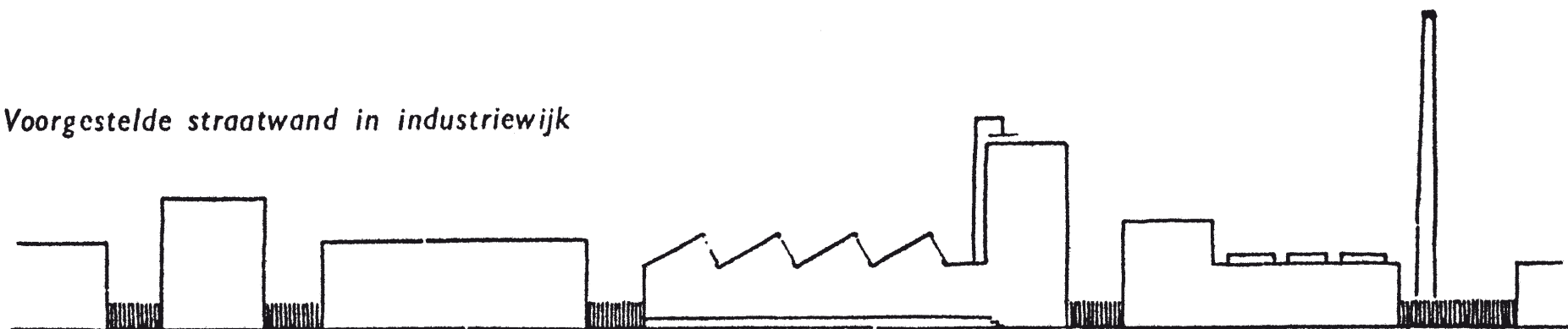
Ideale straatwand in de Spaanse Polder
(bron: Stadsarchief Rotterdam)



Geveltkening van een goede en een slechte
straatwand, illustratie bij artikel van Van den Broek
(bron: Bouw 1947, 260)

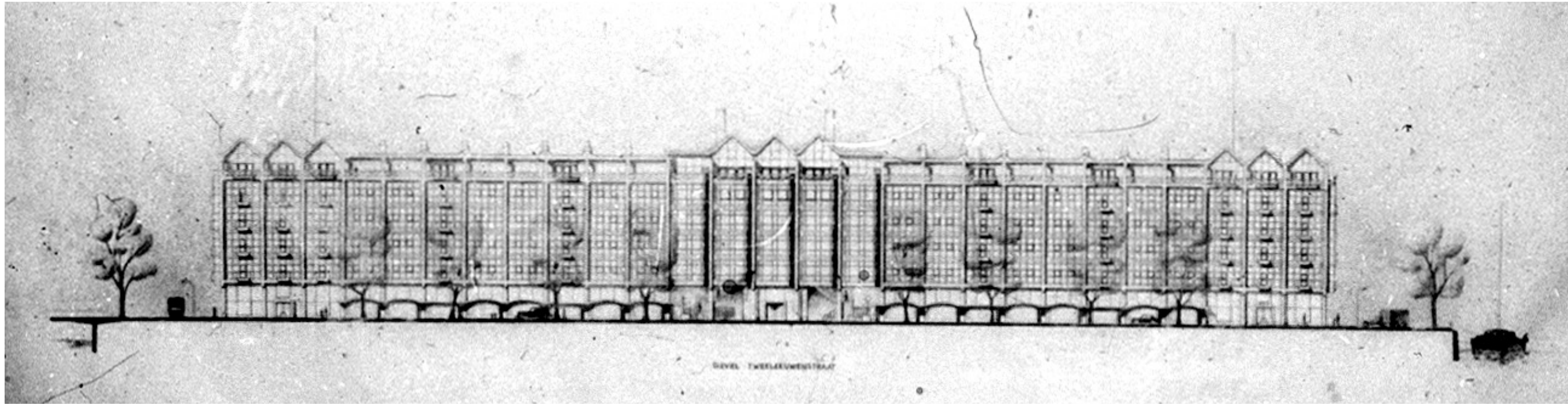
Gebruikelijke straatwand met fabrieksgebouwen

Voorgestelde straatwand in industriewijk



Niet alleen de vormgeving van gebouwen, maar ook van verkeerskunstwerken viel onder de commissie. Met name het zuidelijke verkeersplein kwam aan de orde. De typologie ervan leek sterk op die van het knooppunt dat in de binnenstad was ontworpen op de plaats van de Oude Haven. Het bestond uit twee recht boven elkaar gestapelde rotondes en had daarom de bijnaam 'het petroleumstel'. Van dit omvangrijke en kostbare knooppunt vond Van Traa 'dat het misschien wat te monumentaal is'. Omdat men later het Giessenplein niet meer als hoofdentree tot de wijk beschouwde, maar de afritten bij de Industrieweg, werd het nooit uitgevoerd. Tijdens de vergaderingen van de commissie was ook de architectenkeuze onderwerp van bespreking. Vooral Van der Leeuw vond dat er hoge eisen gesteld moesten worden aan het vakmanschap van de architecten en dat dit ook in de richtlijnen moest worden opgenomen.³⁴ Toch werd deze eis enigermate afgezwakt onder invloed van Van den Broek en Van Tijen,

waarschijnlijk bang voor architecten-ranglijstjes zoals die in de binnenstad gehanteerd werden. In de *Aanwijzingen en Richtlijnen* werd de passage 'die algemeen erkenning geniet wegens zijn hoogen graad van vakmanschap en begaafdheden' vervangen door 'die kundig is'.³⁵ In 1948, na het vertrek van Van der Leeuw als voorzitter, werd de commissie opgeheven en werd haar taak overgedragen aan de toen net ingestelde Werkcommissie voor de binnenstad. De aanwijzingen en richtlijnen bleven echter van kracht.



Ontwerp voor een bedrijfsverzamelgebouw in de Twee Leeuwenstraat, Van Tijen en Maaskant, 1943-1945

Trading estates: experimenten met moderne bedrijfshuisvesting

Naast de organisaties en commissies die zich bezig hielden met het verheffen van het sociale en architectonische peil van de Spaanse Polder, stortte de Kamer van Koophandel zich in een experiment op het gebied van de moderne bedrijfshuisvesting. Met het oog op de vele bedrijfjes die bij het bombardement hun huisvesting waren kwijtgeraakt en die ook niet opnieuw in de binnenstad zouden terugkeren vanwege de zonerings in het wederopbouwplan, richtte de Kamer van Koophandel in 1947 de *Stichting Industriepark Spaanse Polder* op. Deze zou zich richten op het realiseren van collectieve huisvesting voor deze bedrijfjes, vergelijkbaar met de initiatieven die de groothandelaars ontplooiden om tot het Groothandelsgebouw te komen en de winkeliers van de binnenstad om de Lijnbaan op te richten. Collectieve gebouwen waren geen noviteit, ze bestonden al in het buitenland (Duitsland, Engeland) en ook in Rotterdam waren al voor de oorlog experimenten gedaan met dergelijke gemeenschappelijke huisvesting voor bedrijven. Daarin werden de hoofdrollen gespeeld door de Industriestichting Rotterdam en het architectenbureau Van Tijen en Maaskant.

Al voor 1940 poogde men te komen tot collectieve (her)huisvesting van kleinere bedrijven in de binnenstad, als onderdeel van de sanering van de binnenstad die met de aanleg van het stadhuis, postkantoor en de aanleg van de Meent vorm kreeg. Voor de oostelijke binnenstad ontwierpen Van Tijen en Maaskant in 1939 in opdracht van de bank Mees en Zonen een industrieverzamelgebouw.³⁶ Het zou enkele wrakke blokken woningen (150 stuks) vervangen aan de Goudsesingel en de Breestraat en diende zo het dubbele doel van sanering van de binnenstad en ontwikkeling van een nieuwe industrietypologie voor kleine bedrijven. Deze waren immers altijd gevestigd in oude woonpanden, waar - volgens de architecten - 'alleen zeer ondoelmatig en duur gewerkt kon worden in de slecht verlichte, slecht gelegen, ondoelmatig verwarmde en niet voor het doel gebouwde oudere panden'.³⁷ Er kon dus geld verdiend worden met het bedenken van een moderne huisvesting voor dergelijke bedrijven. Het ontworpen verzamelgebouw was dan ook een commerciële onderneming met sociale ambities, die op de arbeidsvreugde en de hygiëne van de werkplaats een gunstige invloed zou uitoefenen door de introductie van "goede cantinegelegenheden voor ontspanningsruimten, zowel op de begane grond als op de daken, voor sociaal werk onder het personeel en evenzeer voor beter coördinatie en onderlinge aanpassing en ordening van de betrokken bedrijven, die aan de bestaansmogelijkheden van deze bedrijven alleen ten goede kan komen".³⁸ Met het bombardement was het vraagstuk van de sanering opgelost en het plan kwam niet tot uitvoering. Toch vinden we in dit *pilot project* de meeste uitgangspunten terug van de ontwerpen die Van Tijen en Maaskant na 1940 maakten voor de serie verzamelgebouwen aan de Oostzeedijk, de Twee Leeuwenstraat (een niet uitgevoerd ontwerp midden in de binnenstad tussen Beurs en Rotte), de Goudsesingel, het Groothandelsgebouw en het Industriepark Spaanse Polder. Veel van deze projecten deden ze samen met de *Industriestichting*, die op 1 december 1940 werd opgericht door de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel, om te voorzien in de bouw en de exploitatie van gebouwen voor de herhuisvesting van bedrijven die door het bombardement hun ruimtes waren verloren.³⁹

De Stichting begon met enkele noodindustriewijken in het Zomerhofkwartier achter het Hofplein (1940-1942), die zeer succesvol waren. Vervolgens bouwde de Stichting 20 werkplaatsjes aan de Sluisjesdijk (1940).⁴⁰ Daarna volgden de Oostzeedijk en de Goudsesingel.

36] In 1940 stelt de heer Hintzen van de bank Mees en Zonen aan de Stichting Rotterdam 1940 voor om het bestaande plan uit 1939 nog eens van stal te halen en na te gaan of het ook niet in de nieuwe binnenstad van Rotterdam een plaats zou kunnen krijgen. Het industriegebouw Goudsesingel is de opvolger (op bijna dezelfde plaats) van dit ontwerp uit 1939.

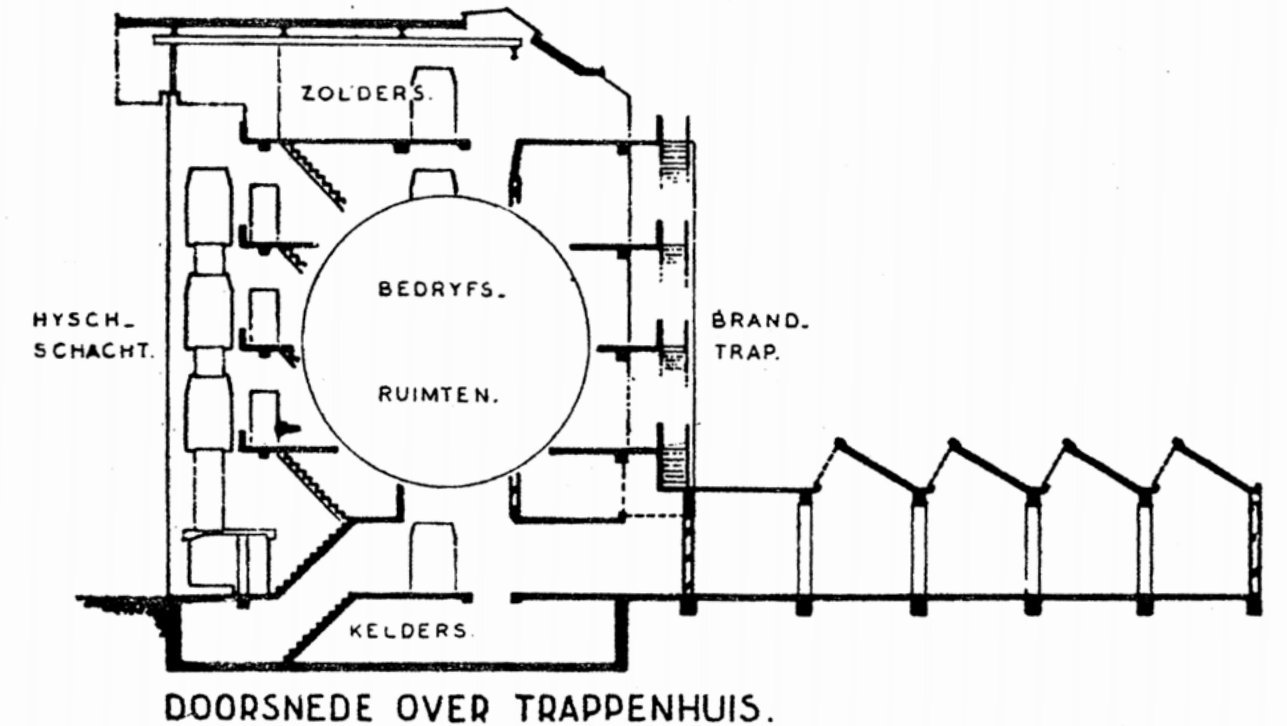
37] Brief van Mr. H.C. Hintzen aan de Industrie-commissie van de Stichting Rotterdam 1940, met bijlage over het ontwerp van het verzamelgebouw van Van Tijen en Maaskant, 20-9-1940, Archief Stichting Rotterdam 1940, G.A.R.

38] Idem.

39] De stichting kwam voort uit de Stichting Rotterdam 1940, die een speciale Industrie-commissie in het leven had geroepen, die op zijn beurt weer een aparte stichting oprichtte voor de objectsgewijze begeleiding van de bouw en de exploitatie van nieuwe industriegebouwen. Dit werd de Industriestichting Rotterdam.

40] Zie: Camp & Kamphuis, *Waalhaven*, Comité Wederopbouw 1998.

PLATTEGROND VAN
BEG. GR. EN 1^e EN 2^e EN 3^e ETAGE.



Schematische doorsnede van het industriegebouw Oostzeedijk



Industriegebouw Oostzeedijk, Van Tijen en Maaskant, 1941-1947



Industriegebouw Goudsesingel, Van Tijen en Maaskant, 1945-1949

Vanwege de expertise die Van Tijen en Maaskant bezaten op het gebied van de collectieve bedrijfshuisvesting werden ze nauw betrokken bij het project in de Spaanse Polder. Deze betrof niet het oprichten van grote verzamelgebouwen zoals in de binnenstad, maar het inrichten van een Industriepark naar voorbeeld van de Engelse *Trading Estates*. Maaskant maakte samen met A.G. van de Veen (van de Kamer van Koophandel) in 1947 een studiereis naar Engeland om het fenomeen te bestuderen en bracht verslag uit aan de initiatiefnemers.⁴¹ De *Trading Estates* bestonden al sinds het eind van de negentiende eeuw en waren in Engeland een groot succes. Een van de bekendste was de *Slough Estate* circa 40 kilometer ten noordwesten van Londen, ontstaan in 1918 uit afgedankte legeropslagplaatsen, die ingericht en verhuurd werden voor de uitoefening van een industrieel bedrijf. De Estate bouwde zelf de (standaard)fabrieken, nam de levering van gas, water en elektra voor haar rekening en zorgde ook voor het spoorwegvervoer van en naar het dichtstbijzijnde station. De levering van al deze faciliteiten maakte dat zij een winstgevende onderneming was en vormde daarmee voor de Nederlanders het ideale model voor de particuliere Estate. Een tweede generatie Estates betrof de tuinsteden met Estates, bijvoorbeeld Welwyn ten noorden van Londen. Het was een harmonieuze stad met een industrieel als integraal deel van het geheel dat ook als zodanig is ontworpen. Ook hier waren de fabrieken vrijwel allemaal door de Estate zelf gebouwd. Tenslotte bestond een derde generatie Estates uit gebieden die door de Engelse overheid tot special area werden uitgeroepen, waar met financiële steun van de overheid industriegebieden werden ingericht om volksverhuizingen van de bevolking -vanwege massale werkloosheid - te voorkomen. Ook dit model met overheidssteun werd in Nederland als een voorbeeldig project beschouwd.

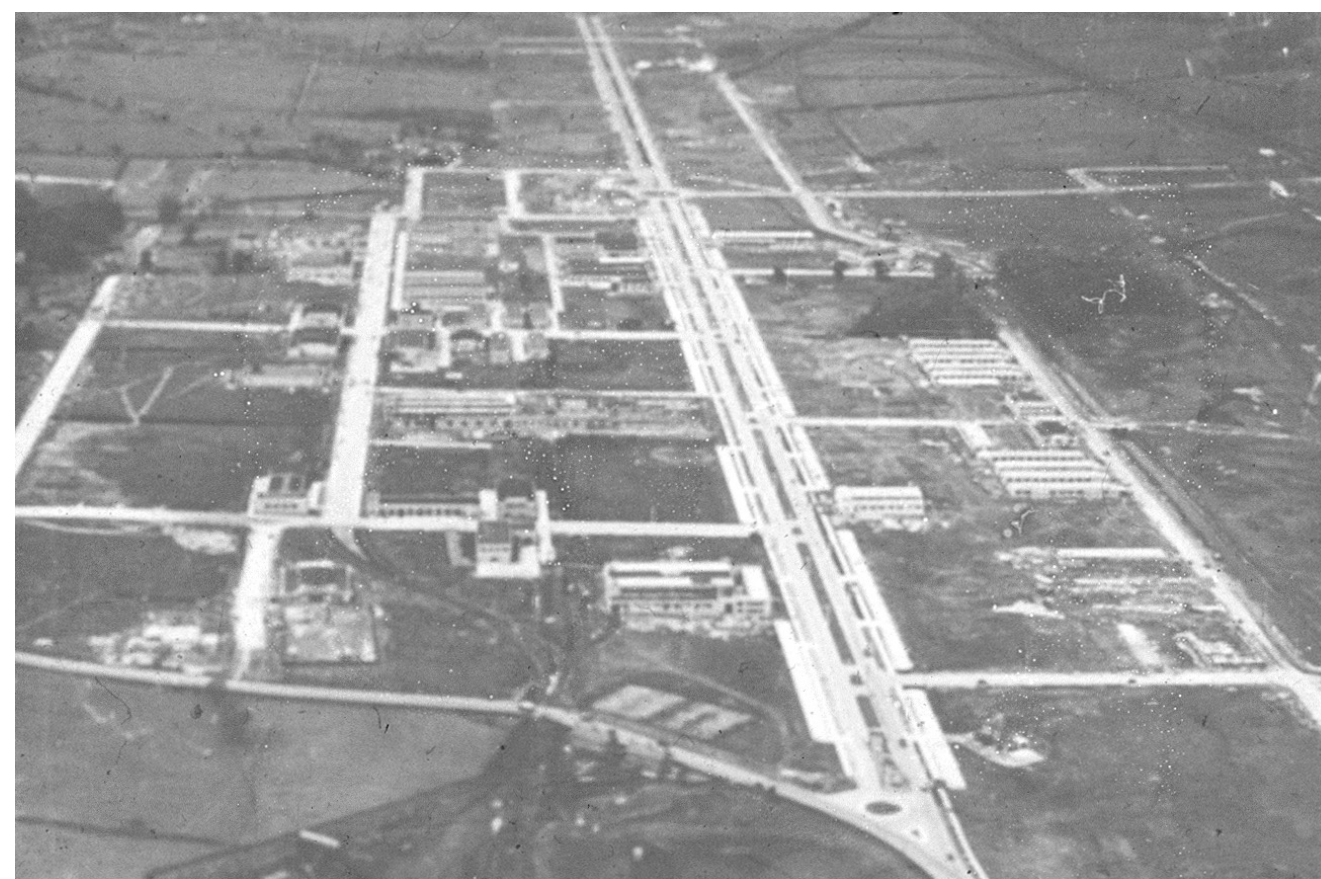
Voordelen van collectieve bedrijfshuisvesting

De voordelen van collectieve huisvesting waren in de eerste plaats financieel-economisch. Door de gestegen prijzen van grondstoffen en machines waren veel ondernemers na de oorlog niet meer in staat hun kapitaal te steken in de bouw van een fabriek. Wanneer bedrijven zelf moeten gaan bouwen betekent het dat zij een deel van het bedrijfskapitaal moeten vastleggen op een wijze dat een deel der middelen niet meer beschikbaar is voor het productieproces, en daartoe is menig ondernemer niet in staat. Bovendien kost zelf bouwen veel tijd, waardoor de markt in tussentijd weer veranderd kan zijn. Met oog daarop werd het noodzakelijk om collectieve ruimtes voor de verhuur te bouwen. Andere financiële voordelen liggen vooral in de collectieve exploitatie, zoals Van Tijen en Maaskant voor de oorlog al hadden ontdekt: "nl. in het tot een maximum belasten van de liften en de trappenhuizen, gemeenschappelijke expeditie- en reserve opslagruimte, huurbare vergaderkamers, kantines, gemeenschappelijke personeelsvoorziening (b.v. conciërge, portier), goedkope centrale verwarming en stoomvoorziening etc. Dit is de economie van het object en wanneer men deze opgeeft, dan gaan de financiële voordelen grotendeels verloren en houdt men enkel de concentratie en daardoor een zekere standing over. Men kan nl. met een dergelijk groot complex (en dit is wel een van de redenen dat ze steeds groter geworden zijn) een sfeer scheppen: men maakt een eigen stand in een eigen wereld."⁴² Puur de kwantiteit van de vierkante meters bepaalde de sterkte van het architectonische gebaar dat gemaakt kon worden.

Het is overigens duidelijk dat de exploitatievoordelen waarover Maaskant spreekt veel beter werden benut in het Groothandelsgebouw, waaraan hij tegelijkertijd werkte, dan in de Spaanse Polder. Op de

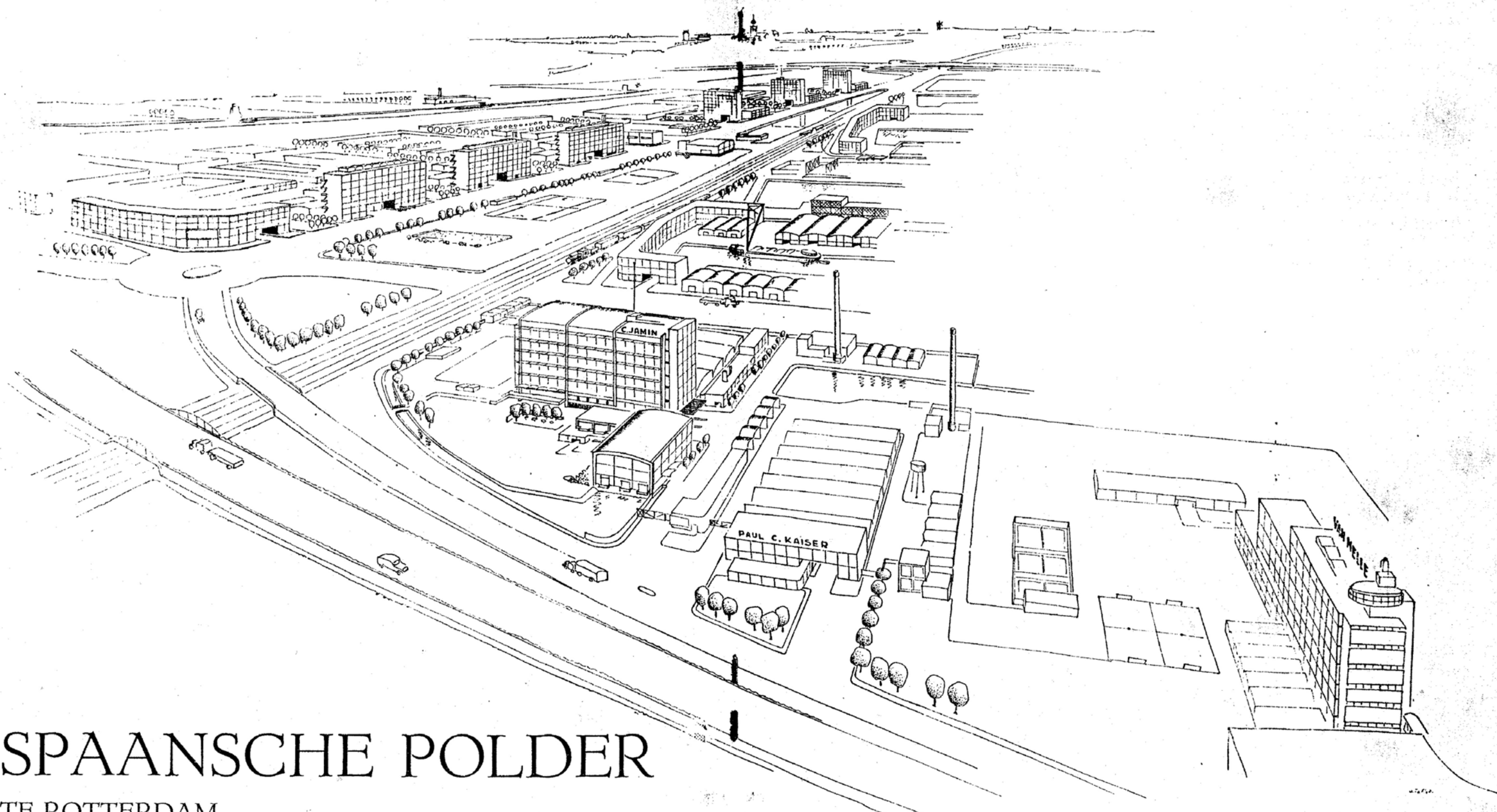
41] Tot de initiatiefnemers behoorde ook de heer Hintzen van Mees & Zonen, in 1939 de opdrachtgever van Van Tijen en Maaskant voor het verzamelgebouw aan de Twee Leeuwenstraat. Hij speelde voor het industriepark een vrij belangrijke rol: op 22 mei 1946 schrijft hij aan de secretaris van de Kamer van Koophandel een voorstel tot het stichten van een industriepark in de Spaanse polder volgens het voorbeeld van de Engelse trading estates. Maaskant bracht verslag uit van zijn studiereis in een vergadering op 4 juli 1946 met belanghebbenden bij de vestiging van kleine industrieën in de Spaanse Polder. Aanwezig zijn: W.F. Lichtenhauer (alg.secr. K.v.K.), J. Brautigam, H.C. Hintzen (Mees & Zonen), A.G. van der Veen (Stichting Industriepark), H.A. Maaskant en W. van Tijen en vele belanghebbenden uit het bedrijfsleven. Het verslag werd gepubliceerd in: 'Moderne vormen van industriehuisvesting. Industriepark en industrieflat', **Bouw** 1947, 254-259.

42] H.A. Maaskant en A.G. van der Veen, 'Collectieve bedrijfsvestiging. De voordelen ener gemeenschappelijke exploitatie', **Bouw** 1947, 253-254.



De Slough Estate, foto's H.A. Maaskant, 1947

INDUSTRIE PARK



SPAANSCH POLDER
TE ROTTERDAM

foto's van de *Slough Estate* is goed te zien welke aspecten van het straatbeeld werden gewaardeerd en omgezet in architectonische ambities voor de Spaanse Polder: de ruime en verzorgde aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur, vooral de hoofdontsluitingsweg, de nette en opgeruimde bedrijfs-erven achter een hek en vooral de muurtjes langs de straat, die de bonte variëteit aan bedrijfsgebouwen (vaak niet meer dan schuurtjes) een zekere continuïteit verleenden. Op een foto van een van de andere Estates (Team Valley bij Gatesheadon-Tyne) zien we bovendien een wensdroom van de Nederlanders in vervulling gegaan: hier staat op een centrale plek in de Estate een gebouw met gemeenschappelijke voorzieningen, een *civic centre* dat zijn collectieve betekenis uitdrukt in een monumentale en symmetrische aanleg aan een pleintje. Al deze elementen vinden we terug in een promotiebrochure, die in opdracht van de Kamer van Koophandel gedrukt werd.⁴³

Een perspectief van de Spaanse Polder siert de voorkant van deze brochure. Het loont de moeite om deze nader te bekijken, want hij geeft het toenmalige ideaalbeeld van de Spaanse Polder. Het perspectief focust nadrukkelijk op de centrale as, waarvan het groene en open karakter duidelijk wordt gemaakt. Natuurlijk prijken de boegbeelden van de Rotterdamse industriearchitectuur - Van Nelle, Kaiser en Jamin - op de voorgrond. In de verte zien we kleinere en lagere blokken met veel bomenrijen. Maar de hoofdrol is weggelegd voor de grote indrukwekkende blokken aan de Thurledeweg, een drievoudige en rudimentaire herhaling van het Groothandelsgebouw, uitgevoerd als poortgebouw. Dit zijn de industriegebouwen waarvan Van den Broek verwacht dat ze 'waardevolle architectonische monumenten' zouden worden.⁴⁴ Aan de overzijde worden de raccordementen aan de Schuttevaerweg begeleid door de vloeiende vorm van slingerende fabrieken met drie lagen. Achteraan zien we de (eerste) locatie van de collectieve hallen, opnieuw een drievoudige herhaling van flats die haaks op lagere eenheden staan. Het geeft een beeld van een stedelijke boulevard met hoge dichtheid, met intensieve bebouwing en een bloeiend sociaal leven in de centrale wig rond het *civic centre*. Want de doelstelling van de Stichting Industriepark eindigde niet bij de bouw van het complex fabrieksruimten voor ieder bedrijf afzonderlijk. Zij wilde vooral ook voorzien in gemeenschappelijke behoeften als kantines, plantsoenen, een *civic centre* en wachthuisjes voor de bus, hetgeen voor elk bedrijf van groot nut kon zijn. Zo zouden de bedrijven in staat worden gesteld tot een betere bedrijfsvoering, zowel commercieel als sociaal.

1944: De eerste ontwerpen voor het Industriepark Spaanse Polder

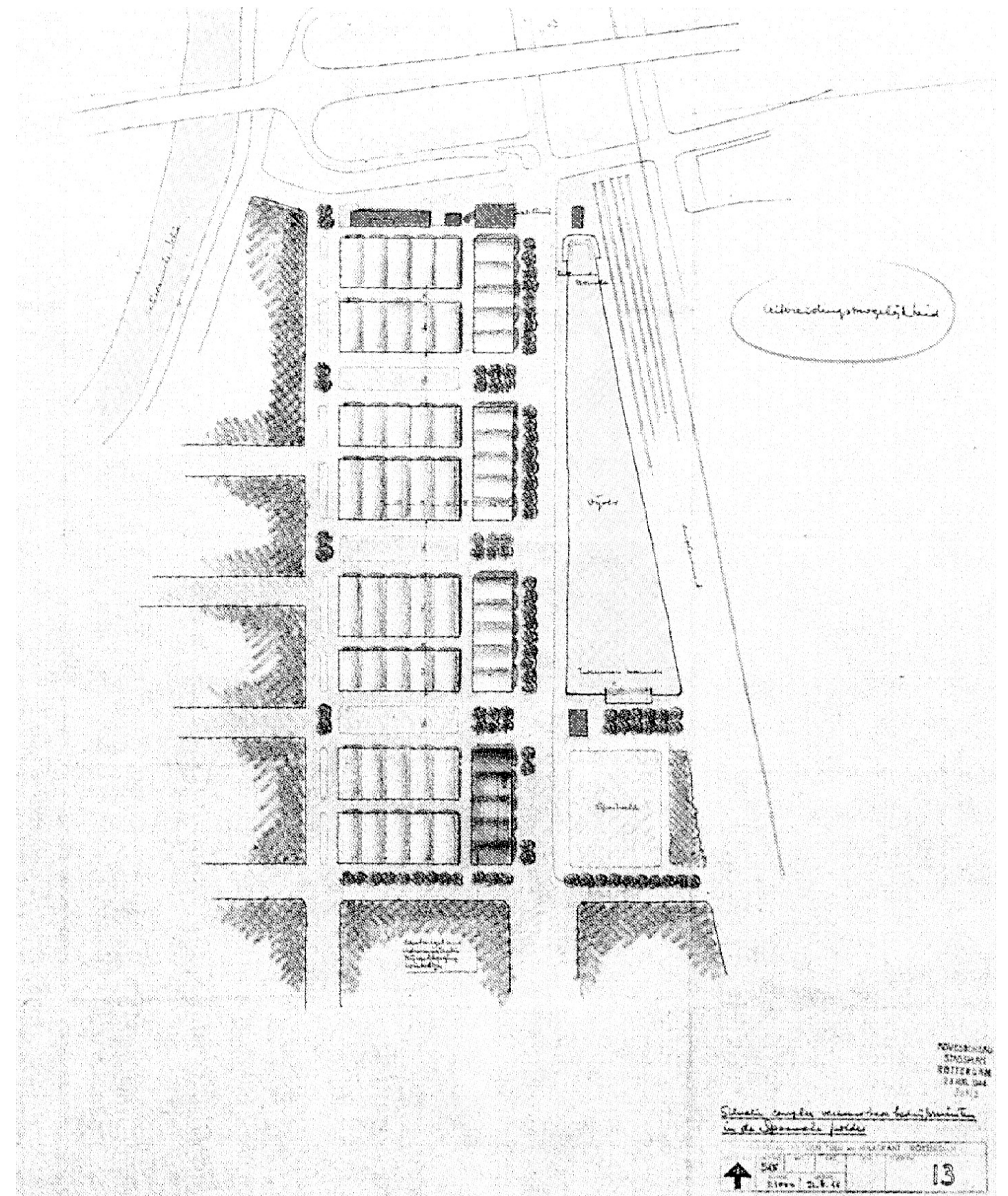
Al in 1944 maakten Van Tijen en Maaskant een eerste ontwerp voor een complex collectieve hallen ten westen van de noodvijver.⁴⁵ Op dit terrein zouden 60 hallen met een gemiddeld verhuurbare bedrijfsruimte van 600 m² (in totaal 37500 m² bedrijfsruimte) kunnen worden gebouwd. De hallen waren vrij simpel overdekt met een schaaldak en bestonden uit één enkele ruimte, met aan de voorzijde een kantoortje op een bordes. Van Tijen en Maaskant realiseerden dit type later in andere steden, zoals in Den Bosch. Het ontwerp voor het gehele complex is nauwelijks *site-specific*, het schetst eerder de principes waar collectieve bouw in de voorgestelde typologie van hallen-laagbouw aan moet voldoen. Curieus is de variant waarin sprake is van een combinatie van industriepark en industrieflat, doordat een hoog gebouw is opgenomen in de middelste strook hallen. Ook dit is een principe-ontwerp en laat zien hoe de productie binnen een dergelijke flat (nogal lijkend op de Jaminfabriek) zich voltrekt. De onderdelen die zich buiten het eigenlijke productieproces bevinden, bijvoorbeeld de voorzieningen voor de arbeiders als kantine en

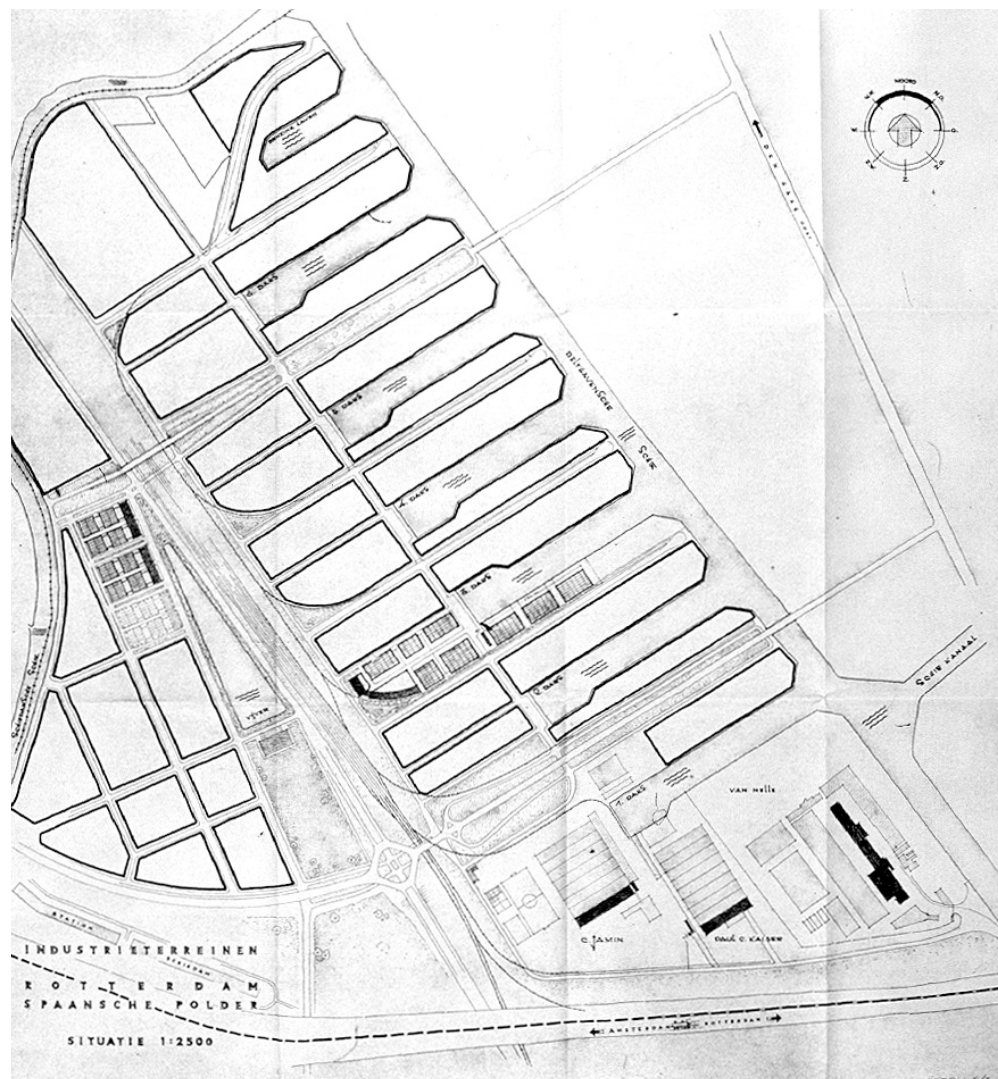
43] 'Industriepark Spaansepolder', 1946, G.A.R., met tekening van architect L.A. Hoogstraten. Op 7 januari 1947 werd vervolgens een speciale stichting in het leven geroepen om de bouw van het industriepark te verwezenlijken, bestaande uit de heren: C. van der Akker, D. van der Bij, W.H. Fockema, J. Brautigam, G.W. Dooremans, W.H. Fockema Andreae, T.A.A. Janssens, A.G. van der Veen, H. Willemse.

44] J.H. van den Broek, 'De architectonische verzorging van industriewijken', *Bouw* 1947, 259-260.

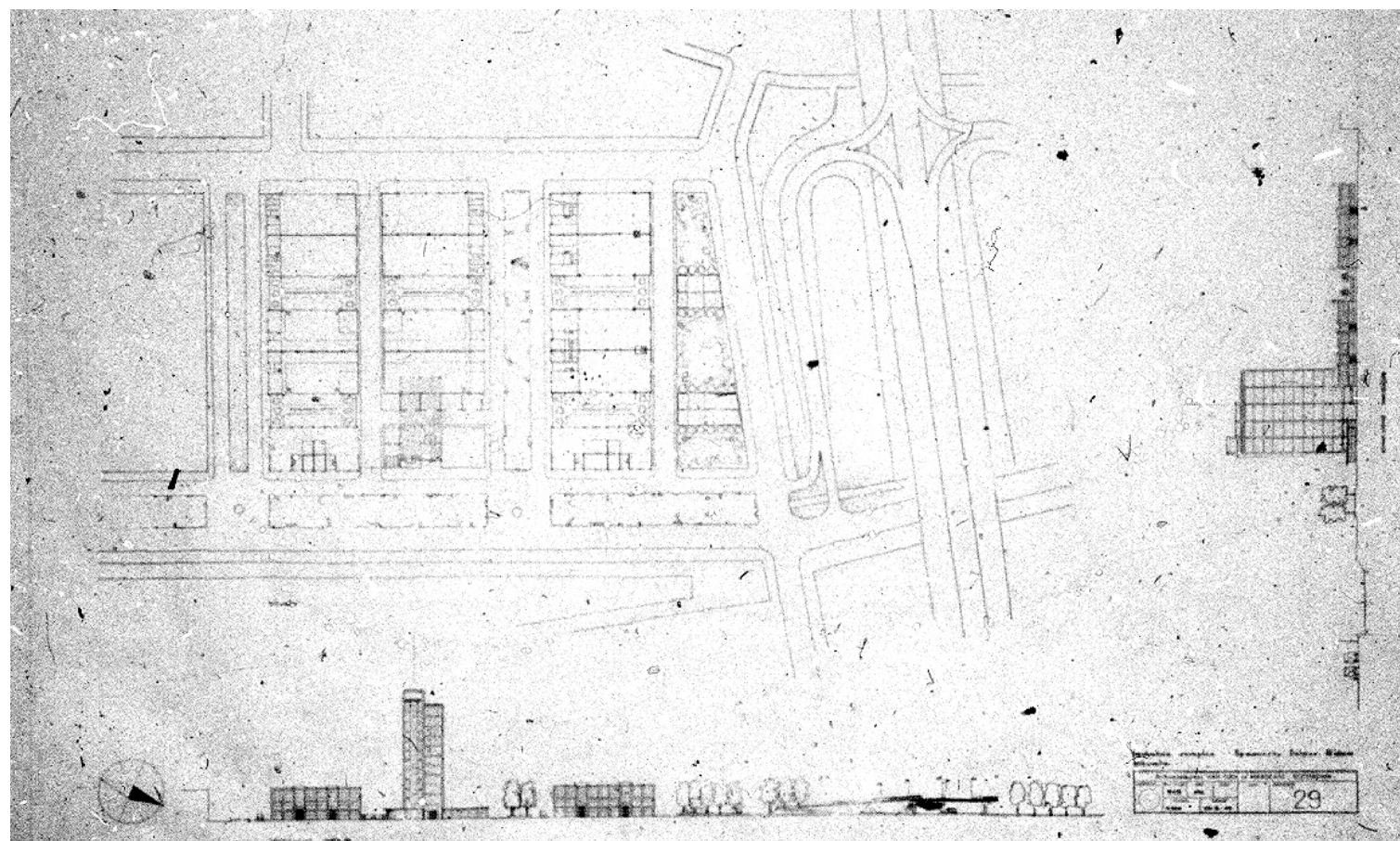
45] Op dat moment ging het initiatief waarschijnlijk uit van de ASRO. Volgens Cor Wagenaar werd het stedenbouwkundig plan voor deze 'Slough Estate' gemaakt door Angenot (Welvaartsstad in wording, afb.135), maar op de tekeningen is slechts sprake van Van Tijen en Maaskant. Besprekingen over de 'Slough Estate' werden gehouden op het ASRO, met Van Traa, maar ook in de theekoepel van Van Nelle met Van der Leeuw en vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel.

Plan voor een Industriepark in de Spaanse Polder, 1944, G.A.R.





De eerste en de tweede locatie voor het Industriepark. Op de eerste locatie zijn de hallen twee aan twee gerangschikt met hogere volumes langs de Thurledeweg



Plattegrond van het eerste complex hallen. Tussen de hogere bouwdelen aan de Thurledeweg is een hoog fabrieksgebouw gepland, Van Tijen en Maaskant, 1944

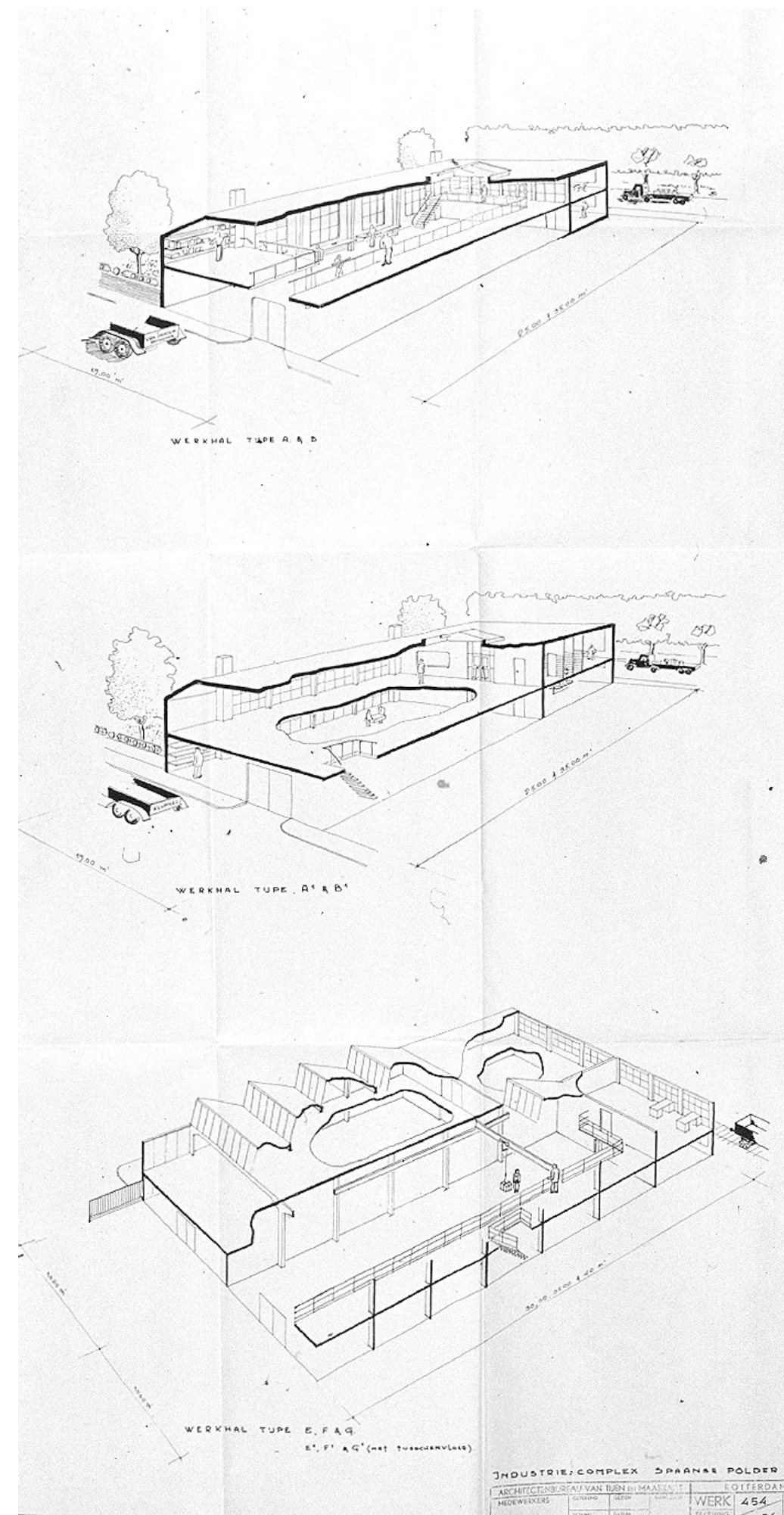
fietsenstalling, bevinden zich ook buiten het hoge volume en zijn daar op de begane grond eenvoudig tegenaan geschoven.

Het ontwerp volgt dus de bekende ontwerpmethodode in de industriële architectuur (én de *Aanwijzingen en Richtlijnen* voor de bebouwing in de Spaanse Polder) dat elk aspect van de productie in een apart volume wordt ondergebracht. Verder was in dit plan ruimte ingericht voor groenstroken, expeditiestraten, een centrale, een garage, enkele dienstwoningen en het al geprojecteerde sportveld. Het totale complex zou gesplitst kunnen worden in een viertal na elkaar te bouwen eenheden die elk uit 10 à 15 hallen bestonden. Bij de architectuur zou niet de identiteit van de afzonderlijke onderdelen, maar die van het gehele complex voorop staan. Dit laatste was een belangrijk punt en was bedoeld als stimulans om tot een homogene bebouwing te komen in de gehele Spaanse Polder. Het gekozen gebied voor het Industripark was niet willekeurig uitgezocht. De locatie lag in de meest westelijke strook van de Spaanse Polder, de strook zonder vaarwater- en spoorwegaansluiting. De grond was daarom relatief goedkoop en de huurprijs van de te bouwen eenheden kon laag gehouden worden. De centrale wig met de noodvijver waaraan het gebied aan de oostzijde grensde, was in het bestaande plan voor de Spaanse Polder al bestemd voor sport- en recreatiedoeleinden. Het ontwerp voor de *Slough Estate* maakte hier gebruik van. De noodvijver kreeg in het ontwerp van Van Tijen en Maaskant de bestemming van een zwembad, geheel uitgerust met trapjes en een duikplank, waarbij de vijver werd verdeeld in een mannen en vrouwen zwemgelegenheden. Er kleefden echter een aantal bezwaren aan dit voorstel. De bestaande gemeentegrens die de strook doorkruiste maakte de uiteindelijke bestemming op deze plek nog onduidelijk; bovendien werd verwacht dat niet iedereen in de Spaanse Polder opgenomen wensten te worden in de *Slough Estate*.⁴⁶ Deze bedrijven zouden dan aangewezen zijn op de middelste en oostelijke stroken, die echter alleen duurdere terreinen bevatten vanwege hun weg-, spoor-, en wateraansluiting. Men vreesde dat deze bedrijven zich bij gebrek aan goedkopere gronden op het grondgebied van concurrent Schiedam zouden vestigen.

1949: Definitief ontwerp Industripark Spaanse Polder

Pas na de oorlog werden de plannen voor de oprichting van collectieve gebouwen concreter. Binnen de nationale herstel- en industrialisatiepolitiek werd het tekort aan bedrijfsruimte opeens even dringend als het woningtekort. Een belangrijk verschil met de vooroorlogse situatie was het feit dat veel bedrijven niet meer in staat waren zelf een ruimte te bouwen. Bovendien bestond er geen traditie in het bouwen van bedrijfsruimten voor de verhuur, want in tegenstelling tot de woningbouw was de fabrieksbouw geen beleggingsobject, waaruit men door verhuur een rendement kweekte.⁴⁷ Toen uit een enquête onder bedrijven bleek dat er veel animo voor het industripark was, werd - nauwelijks verrassend - besloten om Van Tijen en Maaskant de ontwerpdracht te geven. In januari 1949 werd het definitieve plan gepresenteerd.⁴⁸ Het complex beslaat nu een andere locatie, een gedeelte tussen de Industrierweg en de Schuttevaerweg. Een vloeroppervlakte van ± 15000 m² zou aan een twintigtal bedrijven van middelgrote omvang plaats gaan bieden. Er werden verschillende types ontworpen, met een hal of met een verdiepingsvloer. Het type met de hal werd uitgevoerd, met een overkapping van drie of vier sheddaken. Elk blok bestaat uit een voorbouw met individuele kantoren, terwijl de grote hal gemeenschappelijk is. De kantoren kijken via een bordes uit op de werkvloer. In totaal zijn er 25 eenheden; de bedrijven konden één, twee of drie eenheden in gebruik nemen. Door de opzet waren de ruimtes vooral geschikt voor bedrijven die een combinatie van kantoor-, magazijn- en

Ontwerp voor verschillende types hallen in het Industripark Spaanse Polder, Van Tijen en Maaskant, 1946



46] Men wilde de eerste collectieve hallen uitbreiden in het gedeelte ten westen ervan, grenzend aan de Schiedamse Schie. Bij verwezenlijking van dit plan zou praktisch de gehele westelijke strook van de Spaanse Polder met collectieve bebouwing worden gevuld.

47] Zie: H.A. Maaskant en A.G. van der Veen, 'Moderne vormen van industrievestiging. Industripark en industrieplat', *Bouw* 1947, 254.

48] Verzameling gedrukte stukken 1949 volgnummer 10.



fabrieksruimte nodig hadden.⁴⁹ De betonconstructie is in de gevels ingevuld met baksteen en vierkante vensters. Elke kantoor/magazijngevel is met een voor Van Tijen en Maaskant ongewone hang naar verbijzondering en segmentering in drie delen verdeeld, waarvan er één schuin gezet werd ten opzichte van de rooilijn. Achter elke hal ligt een binnenplaats, afgescheiden door een muur. Omdat de blokken rug-aan-rug zijn geschakeld, zijn tussen de werkplaatsen semi-openbare straten ontstaan met aan weerszijden binnenplaatsen. In een blok langs de Gantelhaven waren gemeenschappelijke (personeels) ruimtes ontworpen, maar die zijn nooit gebouwd. De voordelen van de collectieve exploitatie werden daarmee natuurlijk aanzienlijk beperkt en lagen minder in het sociale dan in het technische vlak van de gedeelde opslagruimtes en de centrale verwarming. Ook niet uitgevoerd werden de ontworpen hoge fabrieken. Het geheel heeft door de vormgeving, de kleine schaal, de semi-openbare straten, de aankleding met bomen en struikjes geen stedelijke, maar eerder een dorpsse sfeer. Overeenstemming werd datzelfde jaar bereikt tussen de Herstelbank, de gemeente, bedrijven en de Stichting Industriepark: men vormde een naamloze vennootschap tot bouw en exploitatie van het geheel. Hoewel de financiering jarenlang een probleem bleef, was het complex in 1952 toch voltooid. Het was daarmee het eerste complex fabrieksruimtes in Nederland dat voor de verhuur gebouwd was. Het was ook de eerste vestiging van betekenis in de Spaanse Polder en werkte als aanjager voor de ontwikkeling van het gehele gebied, dat tot dan toe maar druppelsgewijs volliep.

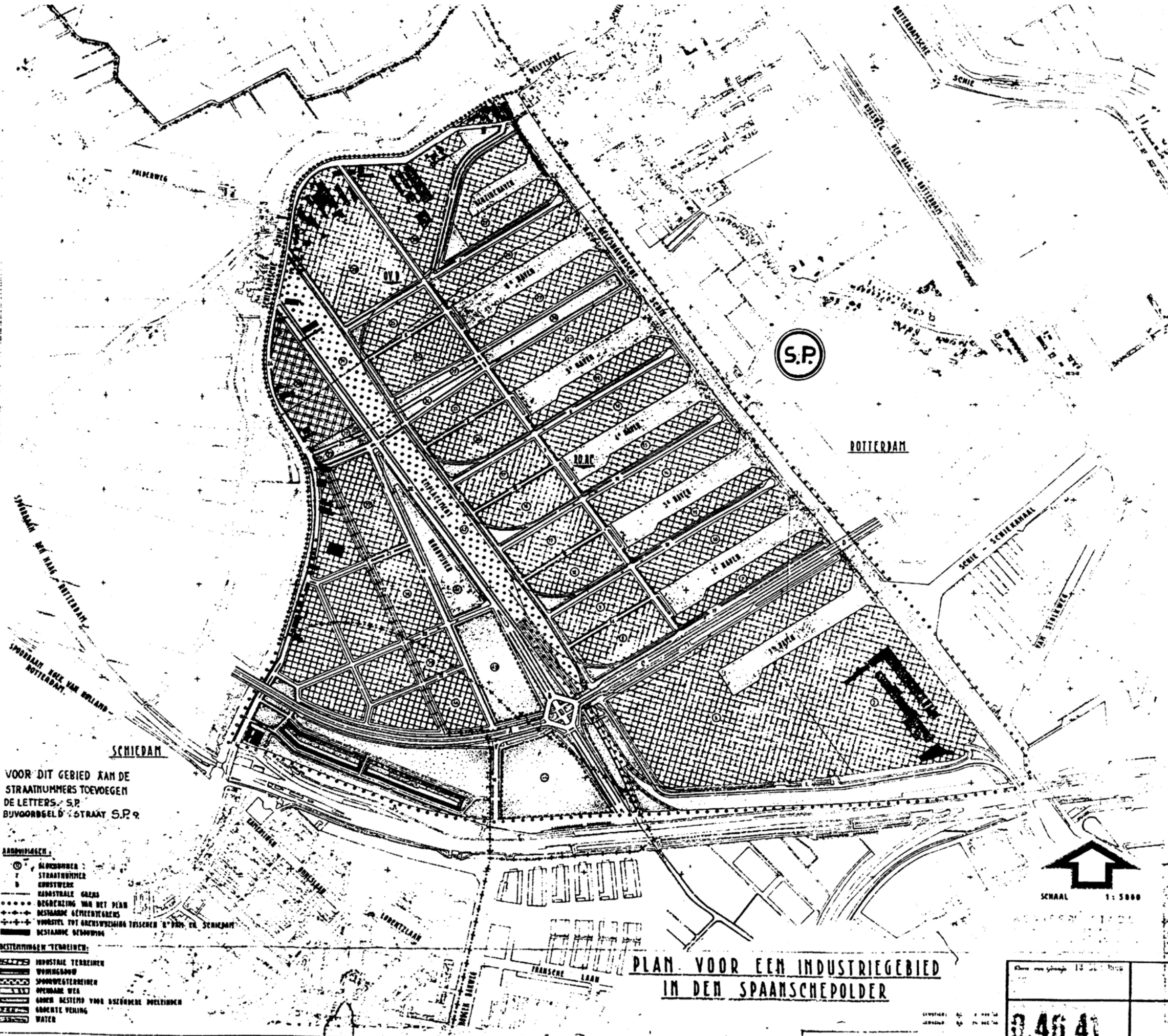


Industriepark Spaanse Polder, Van Tijen en Maaskant, 1952

49] Overigens bestonden er tussen de blokken verschillen in grootte en oriëntatie. In totaal zijn er vier hallen gerealiseerd, die A, B, C en D genummerd zijn. Hal A, 120 meter lang, is georiënteerd op de Breevaartstraat en is door de Wilkstraat in tweeën gedeeld. Elk deel telt drie bedrijfsruimtes van 16 x 27.51 meter. Rug aan rug met hal A ligt hal B, die is georiënteerd op de Gantelstraat en dezelfde indeling heeft als hal A, met een uitbreiding van drie eenheden aan de overzijde van de Loetestraat. Hal C en D zijn identiek; ze tellen beide vijf eenheden. Hal C oriënteert zich op de Loetestraat, hal D op de Industrierweg. Een verdere differentiatie bestaat uit de grootte van de hallen: hal A en C hebben vier sheddaken, hal B en D drie. Voor een actuele situatie zie Objecteninventarisatie, p. 71.



Tijdens de bouw zijn de vides van de gemeenschappelijke hallen zichtbaar, later afgedekt met sheddaken



VOOR DIT GEBIED KAN DE
STRAATNUMMERS TOEVOEGEN
DE LETTERS S.P.
BIV. VOORBEELD: STRAAT S.P. 9

- ABBREVIATIES:**
- ⊙ AANKOMSTER
 - ⊙ STRAATNUMMER
 - ⊙ HOOFDWEG
 - ⊙ HOOFDSTRAAT
 - ⊙ GEGEBENDE VAN HET PLAN
 - ⊙ BESTAANDE GEBIEDSGRENS
 - ⊙ VOORSTEL TOT AFGRENSING TUSSEN 'S.P.' EN SCHIEDAM
 - ⊙ BESTAANDE BEBOUWING
- BEDELTINGEN 'TERREIN':**
- ▨ INDUSTRIËLE TERREINEN
 - ▨ WOHNGEBIED
 - ▨ SPORWEGTERREINEN
 - ▨ OPBERGINGS WEG
 - ▨ GROND BESTEMP VOOR ANDEREN DOELINDEN
 - ▨ ANDERTE BEBOUWING
 - ▨ WATER

**PLAN VOOR EEN INDUSTRIEGEBIED
IN DEN SPANSCHEPOLDER**



Dit plan is gemaakt op 10/11/1946	
0.46.41	

'Plan voor een industriegebied in den Spanschepolder', 1946

Planning en de weerbarstige praktijk

1946: Vaststelling van het bestemmingsplan Spaanse Polder

In augustus 1946 werd door het College van Algemene Commissarissen voor den Wederopbouw een gedetailleerd plan tot bestemming van de Spaanse Polder vastgesteld. Het is een uitwerking van het plan dat vijf jaar eerder was getekend; het verschilt in maatvoering, aantal havens en verkaveling, maar het onderliggende principe is onveranderd.⁵⁰ Het plan beslaat het gebied dat afgebakend wordt door de Schiedamse Schie, de Delfshavense Schie en de spoorlijn Rotterdam-Schiedam. Een verdere bestemming voor het gebied ten noorden hiervan (zoals in het plan van '41), zou alleen gegeven worden wanneer zou blijken dat uitbreiding in de Oost-Abtspolder noodzakelijk zou worden.⁵¹ De infrastructurele hoofdlijnen die in 1941 geschetst waren zijn overgenomen, maar een opvallend verschil met het oude plan is het tracé van rijksweg 20, dat nu niet meer de zuidelijke begrenzing van het gebied vormt en zijn parallelroute langs het spoor heeft verlaten. De rijksweg heeft nu een nieuw tracé: hij steekt tussen de eerste en tweede haven de Delfshavense Schie over om rechtstreeks op het Kleinpolderplein aan te sluiten. We zien hier de eerste tekenen van het autonoom worden van de rijkswegen, waarbij Rijkswaterstaat zich niet meer voegt naar bestaande routes en straten, maar de kortste en meest efficiënte route kiest, onafhankelijk van wat er op het maaiveld ligt. Dit had de nodige consequenties voor de aanleg van de weg, ook financieel. Omdat de Spaanse Polder al gepland was, moest het hele tracé verhoogd worden aangelegd. Van Traa protesteerde tegen de nieuwe loop omdat het de Spaanse Polder splitste in een zuidelijk en een noordelijk deel. Rijkswaterstaat was onverbiddelijk, ook al had dat een viaduct van een kilometer lengte tot gevolg. Langs het viaduct werden ventwegen aangelegd zodat de snelweg op een lokaal niveau ontsloten kon worden. De verlegde rijksweg had grote gevolgen voor het stedenbouwkundige plan. Ten eerste kwam de uitwisselaar met het lokale verkeer, het verkeersplein dat eerst aan het einde van de Thurledeweg gepland was, nu aan het einde van de Matlingeweg te liggen, die daarmee automatisch tot hoofdverbindingsweg werd gepromoveerd.

Het knooppunt is als een enorme verhoogde rotonde weergegeven, een petroleumstel. Deze rotonde was nodig om een van de zwakke punten uit het vorige plan te verhelpen: op deze plek kruiste de weg het emplacement op hetzelfde niveau. De spoorwegovergang zou volgens de NS zo'n 100 keer per dag dicht moeten, met een totaal van 258 minuten. Om een dergelijk oponthoud te vermijden werd op een niveau van 6.50 NAP een hoog rotatieplein ontworpen, aansluitend op rijksweg 20. Snelverkeer kon zo ongehinderd de Spaanse Polder inrijden. De afritten van de hooggelegen rijksweg 20 moesten aansluiten op de Industrieweg, de straat naar het noorden en de Doenkade. Om plaats te bieden aan die weg moesten de geprojecteerde havenbekkens ingekort worden; om dan nog aan voldoende kadelengete te komen werd hun aantal uitgebreid van vijf naar zeven stuks.

Wat gepland was als het visitekaartje en het belangrijkste aanzicht van de Spaanse Polder, het gebied rond Van Nelle met nieuwe fabrieken van Paul Kaiser en Jamin, had nu opeens zijn betekenis verloren en werd alleen door mensen vanuit de trein gezien. De gemeentelijke stedenbouwers waren gedwarsboemd door Rijkswaterstaat en het gebied heeft nooit enige bebouwing van betekenis gekregen.

Zonering

De zonering in verschillende stroken is als principe volgehouden, maar verder gedifferentieerd. De havenbekkens zijn in lengte ingekort, waardoor in plaats van drie zones vier zijn ontstaan. Binnen de orthogonale hoofdlijnen zijn gebieden te onderscheiden naar functie en infrastructurele aansluitingen.

^{50]} Goedkeuring van dit plan uit '46 vond overigens niet plaats. Er bleef onzekerheid bestaan met betrekking tot het aantal insteekhavens en de behoefte aan spooraansluiting van de betrokken bedrijven en industrieën. Besloten werd om de terreinen in ten zuiden van de Vlaardingweg alvast uit te geven. Verwacht werd dat de tijdens de ervaringen tijdens de gronduitgifte de onzekerheden konden wegnemen. Pas in 1958 werd het definitieve plan vastgesteld.

^{51]} Tot aan de Vlaardingweg is een breed goederenemplacement geprojecteerd, terwijl ten noorden hiervan de nodige ruimte is gereserveerd voor een eventuele vergroting van het emplacement bij uitbreiding van de Spaanse Polder.



Luchtfoto van de Spaanse Polder in aanleg, 1947 (bron: Gemeente archief Schiedam)



De Van Nellefabriek met daarnaast wat de locaties hadden moeten worden van C. Jamin en Paul C. Kaiser, circa 1990



De meest westelijke zone
voor klein-industrie

Eerste zone

Het eerste gebied betreft de strook industrieterreinen in het oostelijk deel van de wijk met de insteekhavens die uitmonden in de Delfshavense Schie. In het westen wordt de strook ontsloten door de Industrieweg. Door de aanleg van deze weg die direct langs de koppen (met zwaaikommen) van de insteekhavens loopt, ontstaan landtongen met industrieterreinen. De landtongen worden in oost-westelijke richting ontsloten door wegen die loodrecht op de Industrieweg staan. Deze verdelen de landtongen in twee ongelijke helften. Aan de noordkant van de landtongen zijn de terreinen van een geringere diepte dan die aan de zuidkant, om de differentiatie in de aangeboden terreingrootte te vergroten. Door de wegen niet aan de waterkant te projecteren kon het laden en lossen vanaf het water direct op het fabrieksterrein gebeuren. Via raccordementen vanaf het emplacement zijn de terreinen op de landtongen behalve per weg en water ook per spoor toegankelijk. De inkorting van de ontworpen insteekhavens van ± 800 meter tot de helft heeft ook te maken met een bijstelling van de verwachting die het goederentransport over water zou spelen. Tijdens de oorlog werd deze een grotere rol toebedeeld dan realistisch bleek.

Tweede zone

De tweede zone betreft de strook industrieterreinen ten oosten van de Industrieweg. De spoorbaan met goederenemplacement en de hieraan parallel lopende Schuttevaerweg begrenzen deze strook aan de westzijde. De grote wegen vanaf de landtongen vormen de oost-westelijke ontsluitingswegen. Hierdoor ontstaan vierkante percelen die op hun beurt weer doorsneden worden door dwarswegen. Bovendien worden ze aan de zuidzijde afgerond door de raccordementen van de spoorlijn.⁵² De kavels in deze strook zouden zowel per weg als per rail te bereiken zijn. Bovendien zouden de meest oostelijke percelen ook voor de binnenvaart toegankelijk zijn omdat een openbare loswal werd ingericht aan de kopeinden van de insteekhavens. Het gebied ten zuiden van de rijksweg 20 valt buiten dit systeem van verkaveling. De ligging van de eerste insteekhaven en de grote afmetingen van de terreinen in dit gedeelte werden bepaald door de aanwezigheid van de reeds bestaande fabriek van Van Nelle en de al ingediende vraag naar grote terreinen voor de fabrieken Paul Kaiser en Jamin.

Derde zone

De derde zone betreft het meest westelijke deel van de Spaanse Polder, bestemd voor kleine industrie. De strook wordt aan de westzijde begrensd door de Schiedamse Schie en aan de oostzijde ontsloten door de Thurledeweg. De interne ontsluiting is een orthogonaal wegensysteem. Door het ontbreken van insteekhavens in dit gebied heeft de Schiedamse Schie als vaarweg voor het goederentransport vrijwel geen betekenis. De kavels in dit deel zouden louter op wegtransport zijn aangewezen. Dit westelijke gebied is ontworpen zonder rekening te houden met de bestaande gemeentegrens tussen Schiedam en Rotterdam dat het gebied in een boog doorsnijdt. In het plan is wel een voorstel geprojecteerd voor een nieuwe loop van de gemeentegrens. Deze houdt rekening met de ontworpen verkaveling in het gebied en loopt in noord-zuidelijke richting in de as van de Strickledeweg.⁵³

Vierde zone

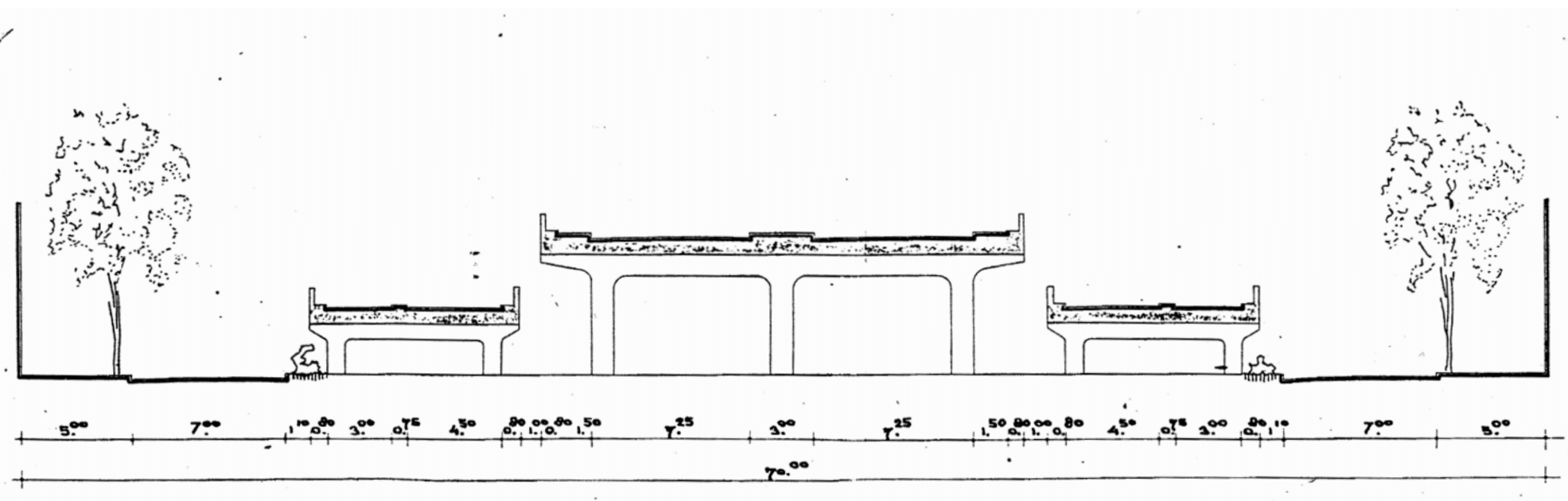
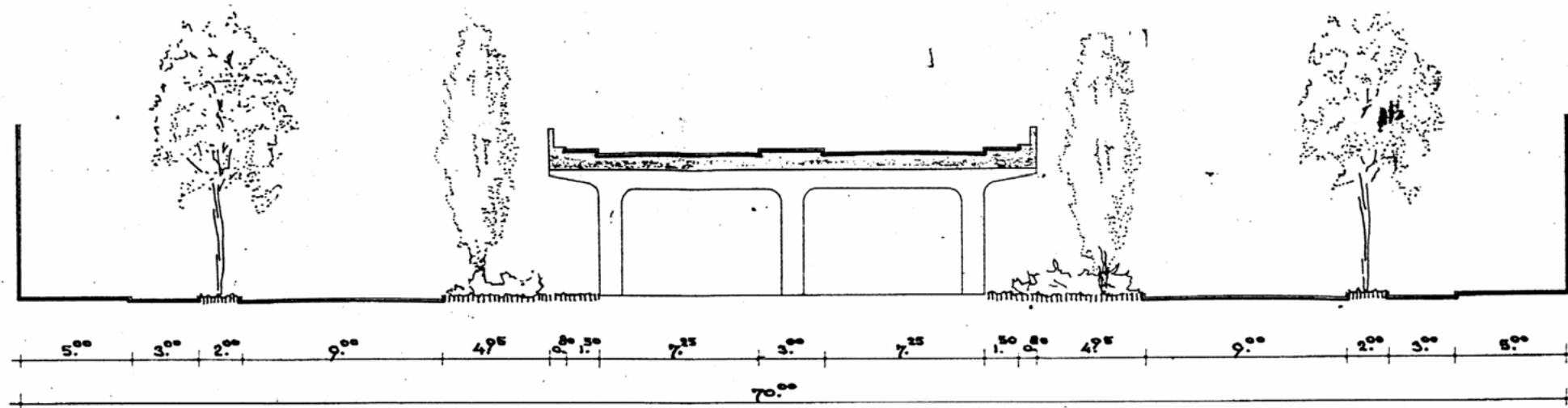
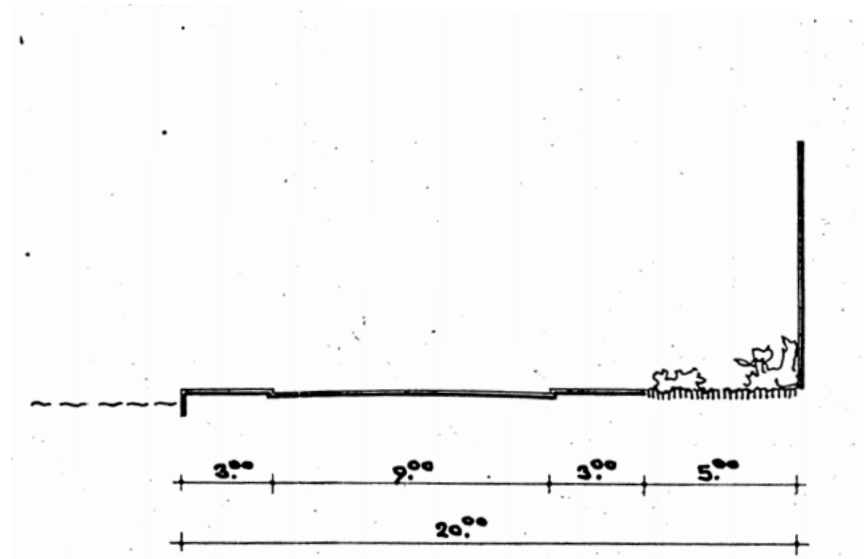
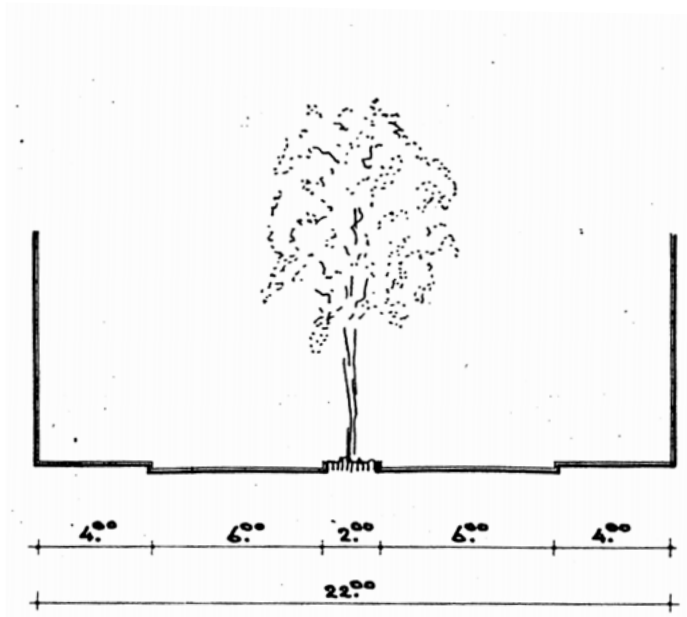
De vierde zone is die van de centrale wig met spoorwegemplacement, vijver, recreatieterreinen en gemeenschappelijke voorzieningen. De afwijkende vorm van de wig dient nog steeds om de orthogonale verkaveling van de omliggende zones mogelijk te maken. Het noordelijke gedeelte van deze driehoek is

52] De raccordementen in deze zone zijn aan de noordzijde van de wegen geprojecteerd waardoor een groot oppervlakte van de betreffende industrieterreinen verloren gaat. Het alternatief om de raccordementen aan de zuidzijde van de wegen te projecteren is echter niet toegepast.

De aftakking van de raccordementen vanaf het emplacement in oostelijke richting maakt een kruising van de Schuttevaerweg noodzakelijk.

Wanneer de raccordementen aan de zuidzijde van de wegen naar de landtongen gevoerd zouden zijn, zouden twee wegekruisingen nodig zijn. Deze wegekruisingen zouden voor opstoppingen kunnen zorgen waardoor dit alternatief niet gekozen is.

53] De voorgestelde nieuwe gemeentegrens werd uiteindelijk in 1951 doorgevoerd.



Wegprofielen met bomen en bosjes

in het plan bestemd voor een grote noodvijver, die bij zware regenval als tijdelijke waterberging moest dienen en in de warme zomermaanden diende voor een koele duik. Ten zuiden hiervan is een groot plantsoen ontworpen met de bedoeling hier een *civic centre* te bouwen. De harde grenzen van de Spaanse Polder maken het gebied tot een sterk afgesloten geheel dat slechts via enkele geprojecteerde wegen direct contact heeft met de aangrenzende woongebieden. Verschillende openbare diensten, winkels en verzorgende bedrijfjes moesten daarom in de industriewijk ondergebracht worden. In het civic centre zouden o.a. een 'volkskoffiehuis', een medisch centrum, een postkantoor, een sportgebouwtje en enkele winkels gehuisvest worden: een bescheiden versie van het *centre* dat Fleischer in 1944 ontwierp. Een tramlijn over de Thurledeweg zou het centrum van de Spaanse Polder met het stadscentrum verbinden. In aansluiting op het plantsoen is de grond ten zuiden van rijksweg 20 eveneens voor recreatie bestemd, waarbij gedacht werd aan sport- en speelvelden. De zones bevatten door de verschillende infrastructurele mogelijkheden terreinen van uiteenlopende grondprijzen, waarbij de terreinen met de volledigste accommodatie natuurlijk het duurst zouden worden. Grofweg kan gesteld worden dat het oostelijk deel van de industriewijk de duurere terreinen bevat en naar het westen toe de uit te geven gronden goedkoper worden.

Bomen

Het plan beperkte zich niet tot een efficiënte verkaveling. Naast de *Aanwijzingen en Richtlijnen* voor de architectuur die via de commissie werden geregeld, werd ook het groene karakter van de wijk in het plan vastgelegd. Het belang van de beplanting blijkt uit de kaart met wegprofielen, waar de meeste wegen van bomen zijn voorzien. De hoofdontsluitingswegen krijgen een profiel met een tweede bomenrij. Ook de enorme verkeersrotonde van rijksweg 20 is opgevuld met groen. Bij de drie zuidelijke toegangswegen (de Schuttevaerweg bij de van Van Nellefabriek, de Laanslotenseweg en de Hogebanweg) wordt de bezoeker verwelkomd met groenvoorziening. De resthoeken van de afgeschuinde percelen die de raccordementen in het middelste terreinstrook veroorzaken, zijn in het plan bestemd tot grasveldjes. De kopeinden van de havenarmen zijn niet bebouwd, om het zicht op het water te handhaven. Ze zijn in het ontwerp voorzien van plantsoenstrookjes; beplanting en bankjes zouden hier voor een mooi uitkijkplaatsje kunnen zorgen.

Al deze aandacht voor een groene inrichting van de openbare ruimte lijkt een vervulling van het idealisme van de Club van Rotterdam, maar als we naar Angenot luisteren dan klinkt het allemaal wat pragmatischer. In een lezing die hij in 1943 hield, wees hij op het verschil tussen groene gebieden in een industriewijk en een woonwijk, waar in het laatste geval het groen erg belangrijk is en intensief gebruikt wordt. "In een industriewijk echter, waar het plantsoen niet opzettelijk wordt gezocht, komt het plantsoen het meest tot zijn recht daar, waar het verkeer langs wordt gevoerd. In een industriewijk geniet men van het plantsoen slechts 'en passant'. Weliswaar bestaat de mogelijkheid om onder schafttijd even een luchtje te scheppen door een straatje om te lopen; daarbij zullen de jongens graag een stukje veld opzoeken om een balletje te schoppen, maar dit is slechts een beperkt gebruik."⁵⁴ Daarmee relativeerde hij het belang van de recreatievelden aanzienlijk. Bomen zag hij eigenlijk alleen als een verzachting van het zakelijke karakter van de wijk. Algemene voorzieningen beschouwde hij wel als onontbeerlijk: een politiebureau, brandweerpost, postkantoor, benzinstation en ook een 'geheelonthouders-koffiehuis' en winkels. Toch geeft hij in dezelfde lezing al alle argumenten waarom deze voorzieningen er in de Spaanse Polder nooit zijn gekomen: "In een industriewijk is alles op één doel gericht: het werk, dat alle aandacht opeist. Alles wat daar niet mee samenhangt is slechts uitzondering. Buiten de werktijden wordt de industriewijk gemeden. Niet alleen de mensen, die een afkeer van hun werk hebben begeven er zich zo laat mogelijk heen en verlaten het zo snel mogelijk; ook degenen, die met opgewektheid en werklust hun dagelijkse arbeid verrichten, hernemen aan het eind van de werkdag met overtuiging hun persoonlijke vrijheid en spoeden zich weg. Uit het wezen van de industriewijk valt derhalve alles weg wat buiten de sfeer van de arbeid ligt."⁵⁵ Daarmee had hij een juiste voorspelling gegeven van het geringe

^{54]} L.H.J. Angenot, 'Het stedenbouwkundig ontwerpen van een industriewijk', *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw* 1945, 39.

^{55]} Idem.



Zwemmers in de Alblashaven, 1949 (foto: J. Roovers)



De eerste vestiging in de Spaanse Polder van Handels- en Sorteerdrijf S. Bijl aan de Bornissehaven, 1948 (foto: J. Roovers)

belang dat later aan bomen, plantsoenen, zwembaden en andere gemeenschappelijke sociale voorzieningen gehecht zou worden en waarom die vervangen werden door parkeerplaatsen, vijver en volkstuinen.

1942 – 1960: De Spaanse Polder vult zich met bedrijven en fabrieken

Vergeleken met het tempo waarmee de planvorming van de Spaanse Polder startte, verliep het volstromen met bedrijven en fabrieken nogal traag. In 1942 hadden zich al 60 gegadigden voor een terrein aangemeld, met een totaalreservering van bijna 40 hectare, oftewel circa 30% van het totale terrein. Het waren voornamelijk door het bombardement gedupeerde bedrijven. Van die zestig was er direct na de oorlog nog één over, die in 1948 zijn bedrijf opende. De foto van die eerste vestiging, een onooglijk huis met een hal erachter, midden in de vlakke van de polder, geeft niet bepaald een bemoedigend idee van de stedelijkheid zoals die hier door de planners voorgespiegeld werd. Ook van architectonische ambities is geen spoor. De vrij intensieve, aaneengesloten bebouwing, zoals die op maquettes en tekeningen voorgesteld werd en waar de richtlijnen voor de architectuur eigenlijk op anticipeerden, bleef uit. Er ontstonden geen aaneengesloten straten en blokken, maar object na object koos een eenzame positie binnen de uitgezette kavels. Geheel anders dan in de woningbouw, waar wijken straat na straat systematisch uit de grond werden gestampt, vertoonde de 'stedebouw door de markt' in de Spaanse Polder eerder het beeld van een Amerikaans pioniersstadje, waar eigenbouwers nu eens hier en dan weer daar een plukje bebouwing realiseerden. Tot 1960 was het gebied nauwelijks vol te noemen, ten minste niet met bebouwing. Dat kwam natuurlijk door de vele opslagterreinen, open havens en terreinen die voor uitbreiding werden vrijgehouden. Het had waarschijnlijk ook te maken met de late aanleg van wat de Spaanse Polder zo aantrekkelijk had moeten maken: haar uitstekende infrastructuur.

Direct na de oorlog was het gebied alleen toegankelijk via een weg die achter langs de Van Nellefabriek liep. De Spaanse Polder lag eenzaam en moeilijk bereikbaar. Rijksweg 20 - en daarmee de brug over de Delfshavense Schie - werd pas in het midden van de jaren zestig gebouwd. Het station dat de Nederlandse Spoorwegen bij Van Nelle wilde bouwen kwam er niet. De Spaanse Polder was nauwelijks de spin in het infrastructurele web die zij had moeten zijn. Het beeld van de Spaanse Polder in de jaren zestig was dan ook niet dat van een geoliede, dichtbebouwde industriewijk met stedelijke allure, een gecontroleerde omgeving door regie van het beeld van de architectuur en van het collectieve gedrag van de arbeider. Op foto's zien we een typisch extensief, perifeer beeld van woonboten in de havens, caravans op lege terreintjes, opslag achter onooglijke hekken en mensen die zwemmen; niet in de vijver die daarvoor bedoeld was, maar in de havens zelf.

Toepassing van de architectuurregels in de praktijk

Dit alles wil niet zeggen dat de architectuurregels van de commissie van Van den Broek en Van Tijen niet toegepast werden. Vooral in het zuidelijke deel van de Spaanse Polder vinden we straatjes met gebouwen uit de jaren vijftig en zestig, die het beoogde ruimtelijke effect laten zien van openheid en afstand dat bereikt wordt door een geritmeerde leegte tussen de objecten. De objecten zelf zijn steeds van een extreme simpelijkheid, rechthoekige kantoorblokjes met een betonconstructie die aan de buitenkant de geleding bepaalt, met eventueel een hal erachter. Het kantoor heeft meestal twee lagen, eventueel met een dienstwoning op het dak, de productiehal of garage heeft één laag. Simpelijkheid en soberheid werd door de architectuurcommissie als een deugd van industriële architectuur gezien en ook bevorderd. Monumentaliteit werd al snel als 'te veel' beoordeeld.



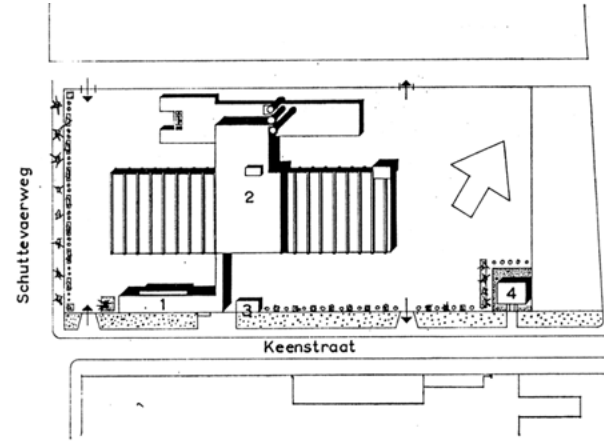
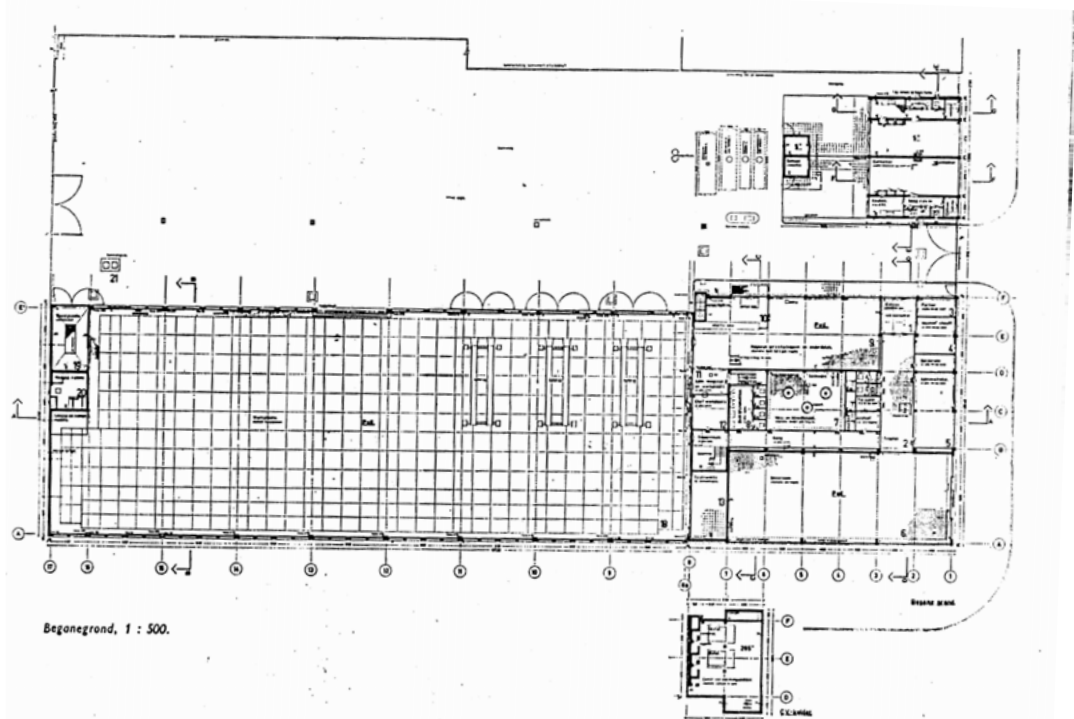
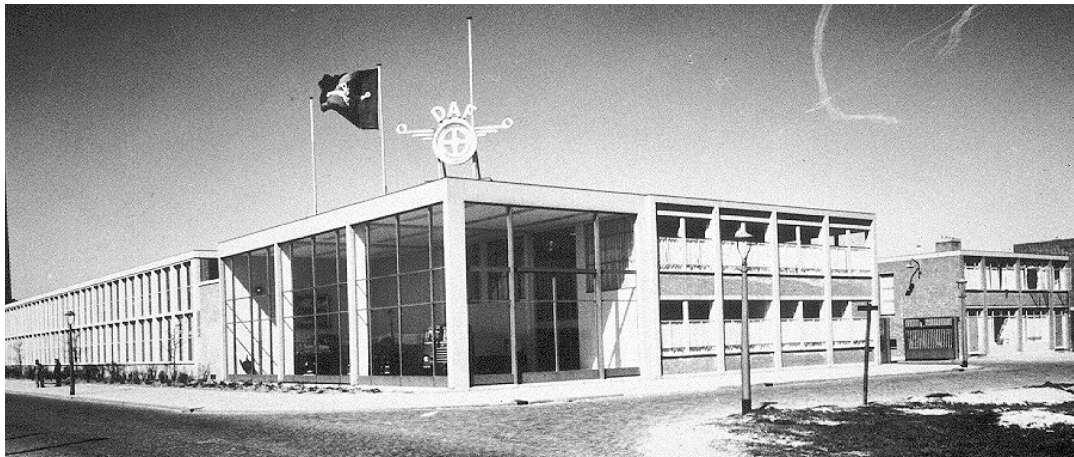
Havens met plezierjachten en woonboten



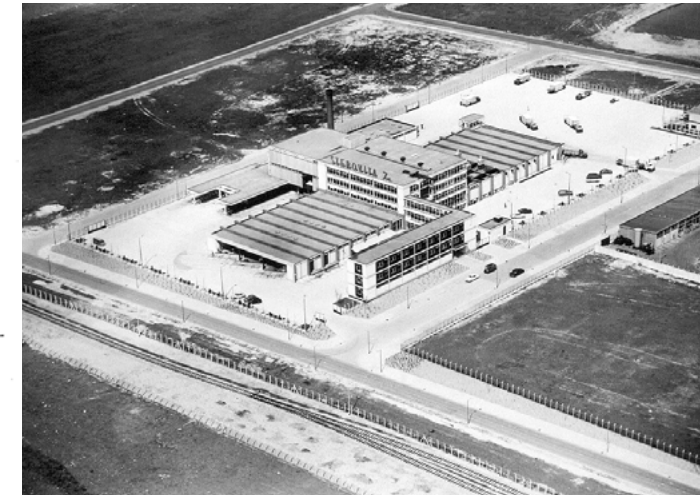
Braakliggende veldjes met auto's en caravans



Graafstroomstraat, 1998. Losse objecten met 5 meter tussenruimte, afgescheiden door 30 centimeter teruggezette muurtjes en hekken



Situatie: 1. kantoor, 2. fabriek, 3. transformatorhuis, 4. woningen.



Sterovita-fabriek aan de Schuttevaerweg, J.A. Lelieveldt en A. Hoogerwerf, 1961



DAF-garage aan de Schuttevaerweg, Æ.G. en J.D. Postma, circa 1958

Architectonische uitblinkers: Fabrieken voor DAF, Sterovita en Gilda

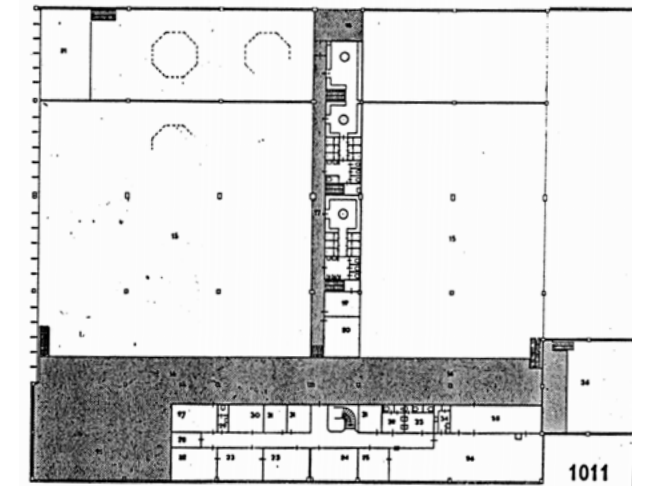
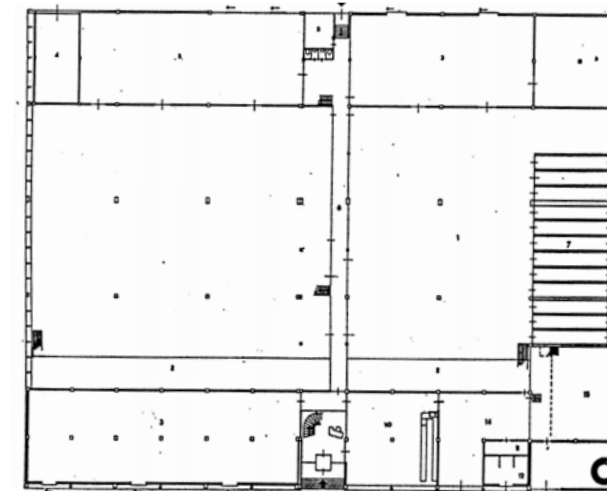
Een uitzondering daarop is de DAF-garage aan de Schuttevaerweg, ontworpen door ingenieurs- en architectenbureau Æ.G. en J.D. Postma, die kennelijk nog nét kon. Het is een combinatie van utilitaire ruimtes met een staalconstructie en representatieve ruimtes binnen een betonskelet. Het grootste element van het complex is de garage, een rechthoek van 24 x 68 meter, die met stalen liggers geheel kolomloos is opgetrokken. Het is een eenvoudige utilitaire ruimte met Stelconplaten op de vloer, zeer licht door de toegepaste constructie en de lange sheddaken. De gevel ziet er daarentegen eerder klassiek uit door de gekozen indeling van de schokbetonnen raamelementen. De *eyecatcher* van het bedrijf bevindt zich op de hoek, waar onder een enorm DAF-insigne de showroom staat: een groteske etalage voor vrachtwagens. De enige ingang aan de voorgevel is drie meter hoog en alleen voor vrachtauto's; mensen moeten achterom naar hun eigen entree.

Het voorbeeld van de horizontale uitsplitsing van een fabriek naar zijn verschillende samenstellende delen van het productieproces, dat was gegeven door de voorbeeldtrits van Van Nelle, Paul Kaiser en Jamin, werd gevolgd door vele fabrieken. Sterovita, een melkfabriek gebouwd in 1961 door architecten J.A. Lelieveldt en ir. A. Hoogerwerf aan de Schuttevaerweg, is daar één van. Het is een los op het terrein geplaatste configuratie van gebouwen, waarvan alleen het kantoor zich in de rooilijn - van de Keenstraat - voegt. Het dunne schijfje van het kantoor is via het nog dunnere schijfje van de loopbrug verbonden met een enorme fabriek, die symmetrisch is opgebouwd met een hoog deel centraal op een lage platte hal. In de hoogbouw bood een grote vide niet alleen de directeur, maar ook de bezoeker, via het kijkbalkon een blik op de papvaten die op de werkvloer stonden opgesteld. Slechts één derde van het terrein was bebouwd, de rest bleef leeg, gereserveerd voor een eventuele uitbreiding. Door de autonome plaatsing van kantoor, dienstwoningen en trafohuisje zouden deze niet in de weg staan. Zoals gebruikelijk bij prestigieuze industriegebouwen die opgeladen werden met sociale en culturele ambities werden er de nodige gevelplastieken, wandschilderingen en tegelmozaïeken (van een koe) aangebracht in het kantoor en de fabriek.

De fabriek die Huig Maaskant voor Gilda, een fabriek van drop en toffees, ontwierp aan de Schuttevaerweg laat een tegengestelde ambitie zien dan de Sterovita-fabriek.⁵⁶ De verschillende onderdelen van het productieproces zijn hier juist als een eenheid binnen één rechthoekig volume vormgegeven in dezelfde architectonische taal; een principe waaraan Maaskant ook in latere projecten vasthield. In de rechthoek van de plattegrond zijn de verschillende afdelingen van het bedrijf verdeeld doordat de productievloer aan weerszijden wordt ingeklemd door de stroken van het kantoor aan de voorzijde en het magazijn aan de achterzijde. Ze worden met elkaar verbonden door een 'dikke gang', die beneden alleen muur is en de hal verdeelt in drop en suikerwerken, en daarboven is volgestouwd met toiletgroepen en kleedkamers. Zelfs het ketelhuis is binnen de contouren van de rechthoek ondergebracht. Belangrijker dan de expressie van de verschillende functies in de gevel is de bijna didactische manier waarop de grote lijn van het architectonisch ontwerp 'uitgelegd' wordt. Aan de voorzijde zijn de ruimtes voor het magazijn, de kantoren, de expeditie en de kantine in hetzelfde systeem verenigd door de repeterende stalen gevelpanelen en de scherpe horizontale lijnen van het dak, de vloer en het laadbordes die de gevel beheersen. In de zijgevel wordt de diepte van het kantoor aangegeven door een materiaalwisseling van baksteen naar betonnen lamellen. Deze zgn. 'verticale schoepen' tegen de zon worden net als de voorgevel steeds onderbroken door een donkere kolom uit het betonskelet, die de gevel verder verticaal ritmeert. Het hele gebouw zweeft een beetje; dat komt omdat een laadbordes nodig was voor de expeditie aan de voorzijde, maar het kwam ook wel goed uit: zware gebouwen die lijken te zweven was een architectonisch schoonheidsideaal van Maaskant.

Het gebouw straalt een zekere monumentaliteit uit; die ontstaat niet door een verbijzondering van het representatieve gedeelte, zoals gebruikelijk, maar door een gebrek aan nadruk op losse

Plattegrond voor de Gildafabriek aan de Schuttevaerweg, H.A. Maaskant, 1957





Caramel- en toffeefabriek Gilda
aan de Schuttevaerweg 122, 1957
(bron: Stadsarchief Rotterdam,
foto: A. Groeneveld)

onderdelen. De reductie in de compositie en de schikking van alle elementen binnen het geheel maakt dat het gebouw als één groot gebaar van enkele lijnen gelezen wordt. De entree valt nauwelijks op, behalve als gat in de gevelwand en verstoort daarom het geheel niet. Hij wordt alleen indirect aangeduid door twee tekens aan weerszijden: een vlaggemast links en de letters Gilda rechts op het dak.

Constructie van fabrieksgebouwen in de Spaanse Polder

Sinds het begin van de twintigste eeuw, toen de laagbouwfabriek met sheddaken zijn intrede deed (na de verdiepingsbouw van de stoomfabrieken in de vorige eeuw), was de maximale overspanning en de flexibele werkvloer een permanent thema in de ontwikkeling van fabrieksgebouwen. Dit was direct verbonden met de (Amerikaanse) introductie van de lopende band die om ononderbroken productielijnen vroeg. In de wederopbouwperiode werd het laagbouwtype verder ontwikkeld waarbij vooral de dakconstructie het probleem van integratie van constructie, daglichttoetreding en distributie binnen de fabriek moest oplossen. Men streefde naar een zo groot mogelijk vrij oppervlak, en dat wordt bepaald door de kolomafstand en de overspanning van de constructie.

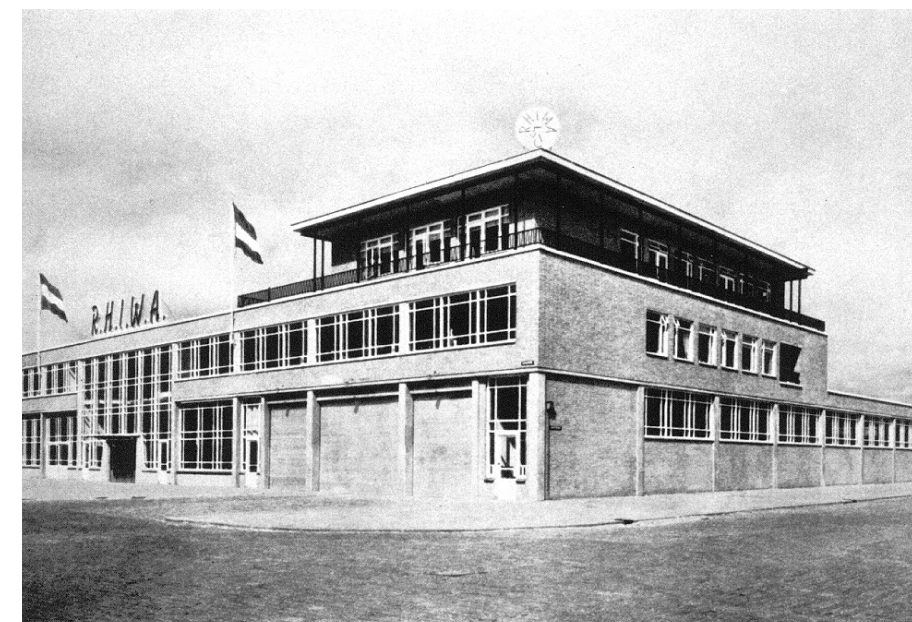
Laagbouw in een rechthoekig grondplan (hallenbouw) was ideaal. Dit bood ten opzichte van verdiepingsbouw verschillende voordelen. Er was een groot vrij oppervlak te realiseren dat niet of nauwelijks gehinderd werd door kolommen, scheidingsmuren of trappen; de bouwkosten waren belangrijk minder; er ontstond vanaf het maaiveld een directe toegang voor vrachtauto's of vorkheftrucks; er was op een eenvoudiger en betere manier daglichttoetreding te realiseren via het dak; het toezicht op het bedrijfsproces en de werknemers werd vergemakkelijkt door een vollediger overzicht; de grondvloer liet grotere belastingen toe zelfs wanneer er lichte funderingen waren toegepast en een eventuele uitbreiding of verandering van het fabrieksgebouw was eenvoudiger te realiseren. Aan de constructie werden nog andere eisen gesteld: zij diende ook voor de bediening en distributie binnen de fabriek. Er moesten transportbanen zoals loopkranen aan worden bevestigd. Leidingen voor elektriciteit, water of gas werden via de draagconstructie door de fabriek geleid waardoor een flexibel bedrijfsschema werd bereikt omdat de leidingen op elk gewenst punt aan de constructie konden worden bevestigd. Bovendien moest de constructie zodanig zijn dat de daklichten (bijvoorbeeld sheddaken, vensterstraten of lichtkoepels) konden worden aangebracht.⁵⁷

Grofweg werden aan alle industriële gebouwen in de wederopbouw dezelfde eisen gesteld: een maximaal rendement tegen zo laag mogelijke kosten, een grote flexibiliteit in het bedrijfs- en ruimteschema,⁵⁸ eenvoudige en makkelijk aanpasbare constructies met een groot vrij oppervlak en een groot draagvermogen, en tenslotte goede daglichttoetreding. Per individueel geval kon de nadruk op deze eisen sterk verschillen en dat belemmerde de normalisatie van complete bedrijfsgebouwen. Standaardisatie zoals die door de overheid in de woningbouw op dat moment gestimuleerd werd, was niet mogelijk. De belangrijkste reden daarvoor was natuurlijk dat de overheid geen enkele greep op de eigenbouw van bedrijven bezat die vergelijkbaar was met haar uitgebreide volkshuisvestingsapparaat met zijn omvattende bureaucratische en financiële constructies. Ondanks de ongeschiktheid van de sector om tot algemene studies te komen naar typen bedrijfsgebouwen, vond er wel onderzoek plaats op het vlak van bouwtechnische en bouwfysische problemen van concrete industriële objecten. Dat gebeurde door dezelfde organisatie die zich ook met standaardisatie van het wonen bezig hield, de Stichting Ratiobouw, een stichting tot rationalisatie van het bouwen, opgericht door de overheid en het georganiseerde bedrijfsleven en ondergebracht bij het Bouwcentrum. Voorbeelden van hun onderzoek zijn de 'gemeenschappelijke aspecten van bedrijfsbouw in hun algemeenheid'⁵⁹, zoals

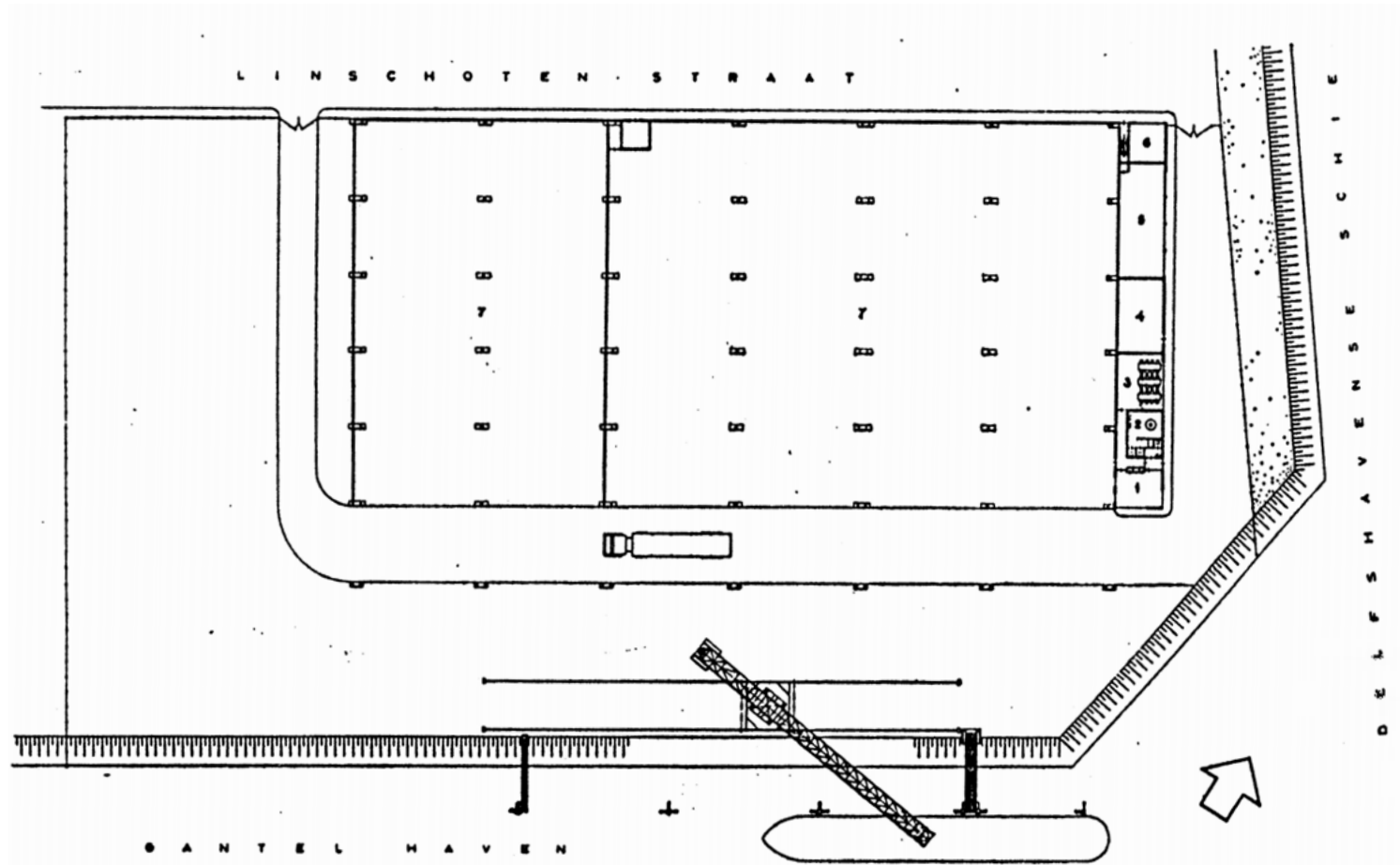
57] Arbeidsbesluiten in deze periode legden vast dat het raamoppervlak niet minder mocht zijn dan 10 procent van het totale vloeroppervlak. In 1958 was dit gestegen tot 15 procent.

58] Zie: B.H.H. Zweers en W.N. de Bruijn, 'Een analytische methode voor het ontwerpen van bedrijfsgebouwen, deel 1 en 2', *Polytechnisch Tijdschrift* 1959, 890b-894b en 926b-930b.

59] Stichtingen Bouwcentrum, Ratiobouw, Bureau Documentatie Bouwwezen, Bouw, 'Tien jaar Studie Documentatie Voorlichting Opleiding 1949-1959', monografie *Bouw* 1959 nr.35, 990.



RHIWA-fabriek aan de Giessenweg



Plattegrond voor de opslaghallen van de firma Diepenveen



Aan de Gantelhaven staan (iets boven het midden) de 8 opslaghallen voor staal voor de firma Diepenveen, Van Bruggen, Drexhage, Sterkenburg en Bodon, 1959

transportproblemen en de plaatsing van machines. De resultaten van deze zeer diverse onderzoeken werden in de jaren veertig en vijftig in documentatiebladen en verschillende vaktijdschriften zoals *Bouw*, *Technisch Bouwblad* en *Polytechnisch Tijdschrift* gepubliceerd.

Ondanks de vele uitgewerkte voorbeelden van standaardfabrieken in de literatuur bleef standaardisatie en normalisatie in de directe naoorlogse periode moeilijk doordat het bedrijfs- en ruimteschema vaak tot bepaalde economische en constructieve oplossingen voerden die per geval zeer verschillend waren.⁶⁰ Prefab onderdelen zoals wandelementen, vensterpielen en daklichten werden natuurlijk wél op grote schaal toegepast. Vooral kantoorgebouwen leenden zich voor prefabconstructies, omdat de eisen die aan dit bouwdeel gesteld werden minder specifiek waren dan die aan een hal voor auto's, koekjes of stalen buizen. Datgene wat het gezicht van de fabriek bepaalt, het kantoor aan de weg, is daardoor vreemd genoeg het meest bepaald door de catalogus van de toeleveringsbedrijven van prefabelementen.

In de Spaanse Polder vinden we vele gebouwen die weliswaar volgens de architectuurregels van de *Aanwijzingen en Richtlijnen* gebouwd zijn, maar waar eigenlijk de (maximale) vrije overspanning van de productieafdeling de kern van het ontwerp was. Vaak was dit het meest onzichtbare deel, omdat het achter het aan de straat gelegen kantoor stond. Soms komen de hallen toch in het zicht, door de configuratie van de fabrieksdelen op het terrein of puur door zijn afmetingen. Een mooi voorbeeld is het complex hallen dat Van Bruggen, Drexhage, Sterkenburg en Bodon in het midden van de jaren vijftig ontwierpen aan de Gantelhaven. Het ziet eruit als een standaardontwerp, maar is toch precies afgestemd en voortgekomen uit de eisen van het bedrijf en de gegevens van de locatie. De hallen werden gebouwd voor opdrachtgever W.B. Diepeveen, die een vrije overspanning eiste ter grootte van de lengte van het handelsstaal, dat hier opgeslagen zou worden, 16,70 meter. Op de tekeningen van het gebouw is te zien dat de ecologie van het complex samengesteld is uit een boot, een kraan, een vrachtauto en hallen. Het personeel figureert in een marginaal smal strookje langs de zijkant van de hallen, waar wat personeelsruimtes gebouwd zijn. Het is eigenlijk nauwelijks een gebouw te noemen; het bestaat uit een dak en een kraan. Het heeft geen wanden en geen gevel. De vloer is niet verbonden met het dak, in verband met de enorme krachten van het staal die anders de constructie uit het lood zouden kunnen trekken. De afmetingen van het gebouw staan niet vast: het ontwerp bevatte eerst vier hallen, in 1959 waren dat er zes geworden en inmiddels zijn er acht. Naast de afmetingen van het handelsstaal werd het ontwerp bepaald door de draaicirkel van de torenkraan aan de waterkant, die het staal uit de boten op auto's en voor de hallen moest kunnen neerleggen, waaraan het door loopkatten verder het gebouw ingetild zou kunnen worden.

Materialisatie: beton en staal

Voor de grote overspanningen van fabriekshallen, waarbij twintig meter de meest voorkomende maat was, waren in feite maar twee constructiematerialen geschikt: een staal- of een betonconstructie. Beide komen in de Spaanse Polder veelvuldig voor, ook in combinatie met elkaar binnen één complex. Welke van de twee constructies idealer was, was in het begin van de jaren vijftig (nog steeds) onderwerp van een verhitte richtingsstrijd. Het was een polemiek die voornamelijk via de verschillende vaktijdschriften werd gevoerd. Inzet waren vooral de mogelijkheden en tekortkomingen van beide constructiewijzen, want de bouwkosten en de bouwtijd ontliepen elkaar niet veel meer.

Een staalconstructie met een vakwerkconstructie onder een plat dak was de langst bekende constructiemethode en werd het meest toegepast in de fabriekshallen. Een staalconstructie had zeker in de jaren veertig en begin jaren vijftig bij de toepassing in hallenbouw verschillende voordelen boven een betonconstructie. Het was voornamelijk iets goedkoper doordat de constructie grotendeels in de werkplaats gereedgemaakt kon worden en op de bouwplaats alleen maar gemonteerd hoefde te worden waardoor men minder afhankelijk was van weersomstandigheden. De staalconstructie was lichter, had hierdoor een eenvoudige fundering en was eenvoudig aan te passen en te versterken wanneer



Smitfort Staal aan de Giessenweg

Aanleg rijksweg 20 in de jaren zestig



het ruimte- en bedrijfsschema mochten veranderen. Nadelen aan de keuze voor een staalconstructie waren er ook. Zo ging veel van de vrije hoogte en een deel van het daglicht verloren door de vakwerkconstructie. Bovendien was staal in vergelijking met beton minder goed bestand tegen hoge temperaturen en moest door middel van een afschermende laag beschermd worden tegen brand.

Gewapend beton was in de directe naoorlogse periode bij toepassing in de hallenbouw nog niet in staat zich echt los te maken van oude constructiebepgrppen zoals die op hout of staal van toepassing waren. Dikke balken of kolommen bij toepassing van gewapend beton waren het gevolg. Ook de economische toepassing van gewapend beton door middel van standaardisatie en normalisatie was in de directe naoorlogse periode niet goed mogelijk. Dat kwam door de verschillende bedrijfseisen omtrent het vrije oppervlak en de draagkracht, waardoor steeds nieuwe en in het beste geval slechts enkele malen te gebruiken (dure) bekistingen gemaakt moesten worden. Het voorgespannen beton was in de vroege jaren vijftig van kapitaal- en materiaalschaarste, waarin men zoveel mogelijk probeerde te doen met zo weinig mogelijk materiaal, een belangrijke ontwikkeling. In het voorgespannen beton werd zowel minder staal als beton gebruikt, wat buiten de materiaal- en kostenbesparing de afmetingen van de constructie minder groot maakte.⁶¹ Bovendien kon een grotere overspanning bereikt worden. De keuze voor staal of beton lijkt vooral bepaald te zijn door de eisen die de opdrachtgever stelde aan de architectonische kwaliteit en de voorkeur van de architect voor een bepaalde ruimtewerking of voor het karakter van het materiaal. Maaskant zei hierover: "Een van de hoogste vormen van architectuur is het scheppen van ruimten voor mensen om in te verblijven. Het is altijd mooi als een ruimtebegrenzing zo eenvoudig mogelijk is. Dat laatste is met een betonconstructie gemakkelijker te bereiken dan met een staalconstructie, die veelal meer onderdelen heeft, welke de ruimte doorkruisen, waardoor de functionele vorm niet zo duidelijk tot uitdrukking te brengen is."⁶²

1958: 'Uitbreidingsplan-in-onderdelen-Spaansepolder'

De bebouwing van de Spaanse Polder rukte op vanuit het zuiden tot aan de Vlaardingweg, maar het gedeelte noordelijk daarvan bleef tot aan de oude industrie langs de Schiedamse Schie leeg tot circa 1960. Voor dit deel van het gebied voldeed het oude plan uit 1943 - dat overigens nooit officieel was goedgekeurd - niet meer. Op 27 oktober 1958 werd eindelijk het *Uitbreidingsplan-in-onderdelen-Spaansepolder* goedgekeurd, dat voor het noordelijke deel een aantal belangrijke wijzigingen inhield. De onzekerheden over de toekomstige layout van dit terrein hadden in de eerste plaats te maken met de behoefte aan insteekhavens. Bij een overzicht uit 1955 bleek dat de vraag naar terreinen aan vaarwater beneden de verwachting bleef. Daarbij kwam, dat er nog slechts enkele terreinen voor 'droge' industrieën over waren. De vijf insteekhavens ten zuiden van de Vlaardingweg zouden ruimschoots aan de vraag naar 'natte' terreinen voldoen. Besloten werd om de noordelijke insteekhavens te laten vervallen; dit zou een grotere oppervlakte aan industrieterreinen opleveren. Ook voor een spooraansluiting bleek aanmerkelijk minder belangstelling te bestaan dan oorspronkelijk was verwacht. De raccordementen naar de landtongen kwamen hierdoor te vervallen. Via een openbare los- en laadgelegenheid in het plan konden alle in het industriegebied gevestigde bedrijven toch van het emplacement gebruik maken. Met een uitbreiding van de Spaanse Polder naar het noorden werd nog steeds rekening gehouden, maar een spooraansluiting speelde hierin geen rol meer. De ruimte die ten noorden van de Vlaardingweg was gereserveerd voor een toekomstige uitbreiding van het emplacement, verviel. Deze ruimte wordt in het nieuwe plan o.a. gevuld met een verbreding van de Matlingeweg. Het belang van deze weg en de aansluiting op de rijksweg 20 is in dit plan nog verder toegenomen. Door de grote vlucht die het wegtransport nam, verschoof de aandacht van het goederentransport te water en per rail naar het goederentransport over weg. De verbrede Matlingeweg werd over de Schiedamse Schie geleid om in de toekomst doorgetrokken te kunnen worden naar het toekomstige industriegebied in de Oost-Abtspolder en de Doenkade.



Aanleg rijksweg 20 met afrit bij de Industrieweg



Het tracé van rijksweg 20 naast de Gildafabriek, (foto J. Roovers, 1961)



De Mercedes-garage aan rijksweg 20, met kantoren en parkeren op elke etage, ingenieursbureau Baart, 1979

61] A.S.G. Bruggeling, 'Fabrieksmatig vervaardigd voorgespannen beton', *Bouw* 1953 nr.10, 166-168.

62] Maaskant, H.A., 'Staal of beton?', *Bouw* 1954, nr.25, 504-507.

BEHOORT BIJ VERZ. OEDR. STUKKEN 1958 VOLG. N^o. 146
GEMEENTEBLAD N^o. 39 VAN 1959

HIERBIJ BEHOREN DE „BEOUWINGSVOORSCHRIFTEN
SPAANSEPOLDER“ EN HET BLAD WEGPROFIELEN
ALLE INGESCHREVEN MATEN ZIJN UITGEDRUKT IN METERS

PROJ. I. 240
Secretarie
Bureau van
Waarborging N^o. 286



VERKLARING

- KADASTRALE TOESTAND
- BESTAANDE BEBOUWING
- ROOILIJN
- RACCORDEMENT
- GRENS VAN HET PLAN
- KADASTRALE SECTIEGRENS
- KADASTRALE GEMEENTEGRENS
- GEMEENTEGRENS

BESTEMMING

- | | | | |
|--|--|----------|---|
| | OPENBARE WEG | ZIE ART. | 1 |
| | RECREATIE | - - - | 2 |
| | SPOORWEGTERREIN MET DAARBIJ
BEHORENDE BEBOUWING | - - - | 3 |
| | WATER | - - - | 4 |
| | INDUSTRIETERREIN | - - - | 5 |
| | TUIN | - - - | 5 |
| | BRUGWACHERSHUISJE | | |



SCHAAL 1:2500

GEMEENTE ROTTERDAM
UITBREIDINGSPLAN IN ONDERDELEN
„SPAANSEPOLDER“

VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD D.D. 19-6-58
GOEDGEKEURD DOOR GED. STATEN D.D. 27-10-58

Uitbreidingsplan in onderdelen
„Spaansepolder“, 1958
(bron: Stadsarchief Rotterdam)

1958 - 1965: Schaalsprong in Spaanse Polder Noord

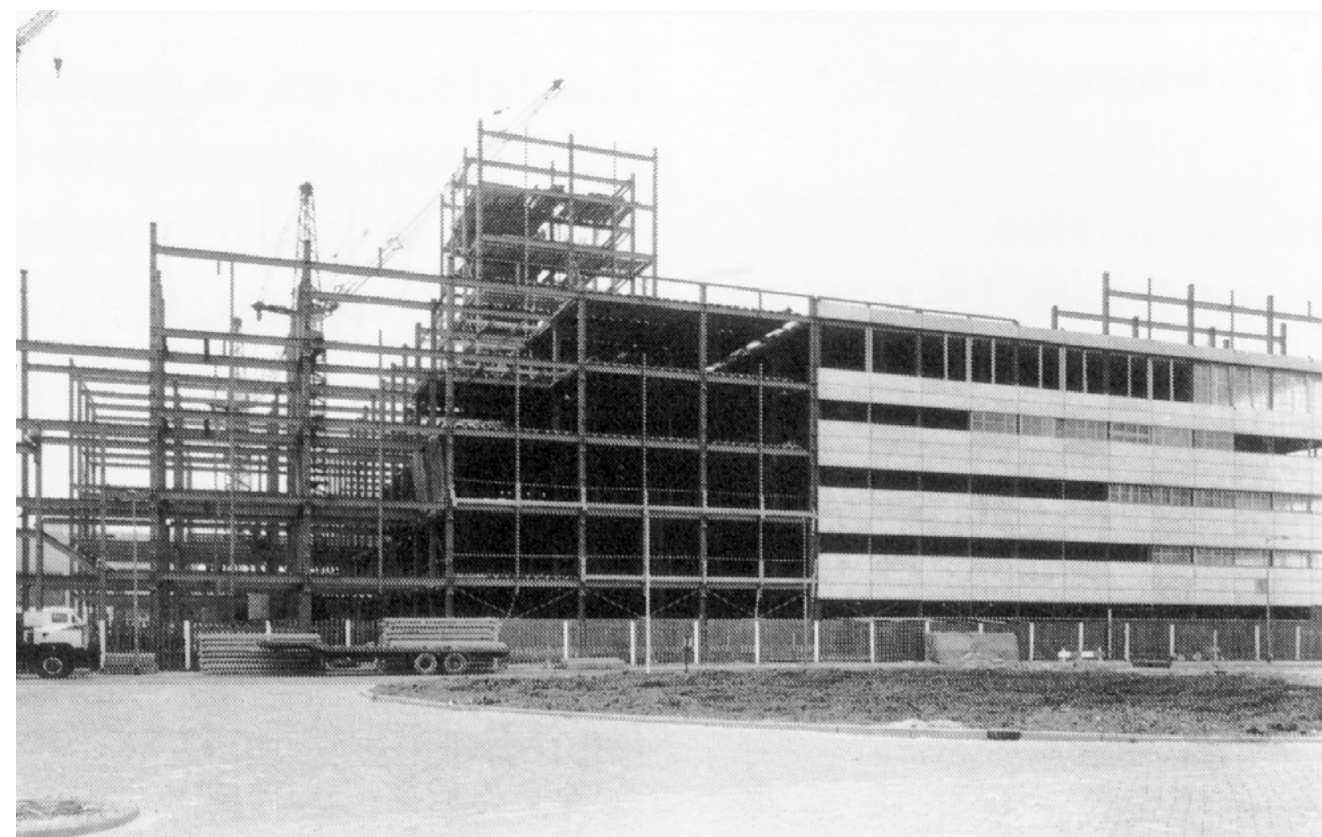
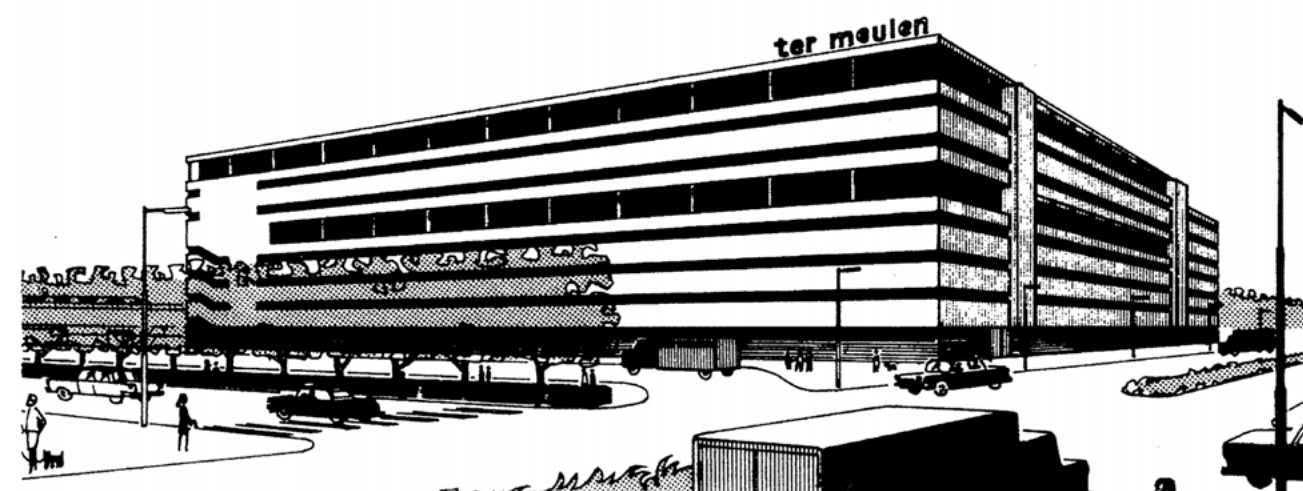
De ambities van stedelijkheid en compleetheit van de wijk werden ingeruild voor de meer traditionele waarden van een industrieterrein: efficiëntie, flexibiliteit en uitnutten van de beschikbare grond. De centrale wig met gemeenschappelijke voorzieningen verloor zijn functie. De sportvelden tussen de noodvijver en rijksweg 20 werden in de jaren vijftig verhuurd aan een voetbal- en korfbalvereniging voor het hele westelijke stadsdeel van Rotterdam. Daarmee hielden de velden op een exclusieve voorziening te zijn voor de arbeiders in het industriegebied. De ruimte die oorspronkelijk bestemd was voor recreatiedoeleinden verdween helemaal, toen bij een wijziging van het uitbreidingsplan in 1959 de velden ten zuiden van de rijksweg 20 bestemd werden voor volkstuinen, de huidige Volkstuin vereniging Vreelust. Daarmee verdween ook de plaats waar het *civic centre* oorspronkelijk was geprojecteerd. Als compensatie hiervoor werd een veel kleiner stukje grond ten noorden van de noodvijver gereserveerd voor een veldje en een aantal sociale voorzieningen. De strenge voorschriften voor de architectuur werden steeds sterker als een belemmering ervaren en niet als een kwaliteit van de Spaanse Polder. De vijf meter tussenruimte tussen twee objecten werd als een verspilling gezien waartegen de beoogde harmonie en ruimtelijkheid niet opwoog. In 1965 werd de leegte van vijf meter als onaanvaardbaar gekarakteriseerd in verband met de ruimteschaarste, die 'een zo intensief mogelijk gebruik van de beschikbare terreinen tot een gebiedene eis' maakt.⁶³ Vandaar dat Van den Broeks richtlijnen in dat jaar herzien werden, zowel voor de Spaanse Polder als de Waalhaven, waar ze ook toegepast waren.⁶⁴

Het noordelijke gedeelte van de Spaanse Polder werd in het plan van 1958 verkaveld in grote en rechthoekige blokken. De bedrijven die zich hier zouden vestigen waren van een andere generatie dan de 'oude' bebouwing ten zuiden van de Vlaardingweg. De expansie van het goederentransport over de weg zorgde voor de vestiging van grootschalige bedrijven die hoofdzakelijk gericht waren op wegtransport. Het autoverkeer nam toe en daarmee de noodzaak tot parkeergelegenheid. Vanaf 1961 werden nieuwe bedrijven verplicht in een nieuwe bouwverordening om parkeren op eigen terrein in te richten. Voor het al bebouwde gedeelte ten zuiden van de Vlaardingweg was dat niet meer mogelijk, daar werd voorgesteld de bestaande groenstroken in het plan op te heffen en in te richten als parkeerruimte.

De opkomst van wegtransport leidt tot Grote Gebouwen: Ter Meulen en H.H. de Klerk en Zn.

Het gebouw dat Van den Broek en Bakema in 1962-1969 ontwierpen voor Ter Meulen aan de Vlaardingweg is een mooi voorbeeld van de schaalvergroting en de gerichtheid op wegtransport. Het werd als een concentratie van alle afdelingen van het bedrijf ontworpen, als een gigantische kubus met het hoofdkantoor, het postorderbedrijf en goederenopslag. Tijdens het ontwerpproces openbaart de schaalvergroting zich in een opeenvolging van vergrotingen in het programma. In 1962 zou het gebouw drie lagen hebben en een inhoud van 69.000 kubieke meter, in 1964 waren het vier lagen met een uitbreidingsmogelijkheid van een vijfde laag, in 1967 werden het zes lagen met een uitbreidingsmogelijkheid tot acht, met een inhoud van 130.000 vierkante meter.⁶⁵ Met die hoogte had het gebouw de grenzen van de bebouwingsvoorschriften bereikt. De betonnen gevels hebben een materialiteit en ongenaakbaarheid die een massief blok suggereren, maar van dichtbij blijkt het gebouw behangen met betonnen prefab panelen alsof het een verticaal systeemplafond is. De constructie is een maximaal flexibele en aanpasbare oplossing: het hele gebouw is in montagebouw uitgevoerd met een staalskelet. Ook het interieur is flexibel, zo zeer dat het geheel ongedefinieerd is. De plattegrond is uitsluitend volgens eisen van vrije indeelbaarheid tot stand gekomen en bestaat uit vier lege kwadranten, door brandmuren van elkaar gescheiden. Vier trappenhuizen aan de gevel

Hoofdkantoor voor Ter Meulen aan de Vlaardingweg, Van den Broek en Bakema, 1962-1969



63] Nota van de dienst Stadsontwikkeling aan college van B & W, betreffende wijziging bouwvoorschriften Spaanse Polder en Waalhaven, 1965.

64] Zie hiervoor: Thieu Caris, *Waalhaven-Zuid*, Comité Wederopbouw 1998.

65] Folder Hoofdkantoor, magazijnen en postorderbedrijf H. ter Meulen, RKS 1992.



Kruising Matlingeweg en Vlaardingweg, met aan het kruispunt het Ter Meulengebouw van Van den Broek en Bakema en linksboven de Groothandelsmarkt

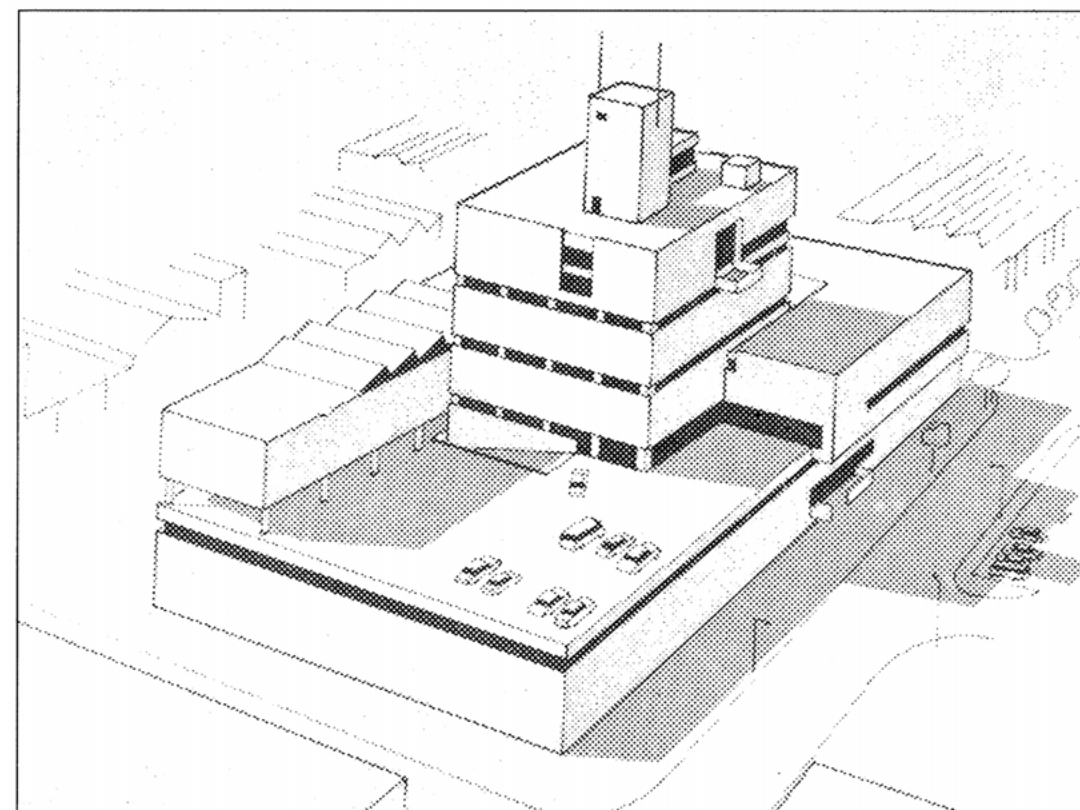
zijn verder de enige vaste elementen, samen met een toren in het midden: een cluster liften, trappen en installaties. Hoewel het gebouw één groot blok is, is ook hier de regel van de architectencommissie (*form shows function*) geëerbiedigd dat de afzonderlijke afdelingen van de organisatie zichtbaar moeten zijn. Ze zijn hier niet horizontaal uiteengelegd, maar verticaal opgestapeld. De kantoren bevinden zich achter de terugliggende vensterstroken, de magazijnen hebben slechts een smalle, hoge raamstrook, en de verticale betonkokers bevatten de trappen. Een essentieel onderdeel van het complex was de leegte van een groot deel van het bouwterrein: 80 bij 32 meter bleef onbebouwd en was nodig als parkeerterrein en stalling. Vandaaruit werden de goederen van het postorderbedrijf uit de magazijnen in de vrachtwagens geladen en vervoerd naar mensen in het hele land.

Bedrijfsgebouw voor H.H. de Klerk en Zn.

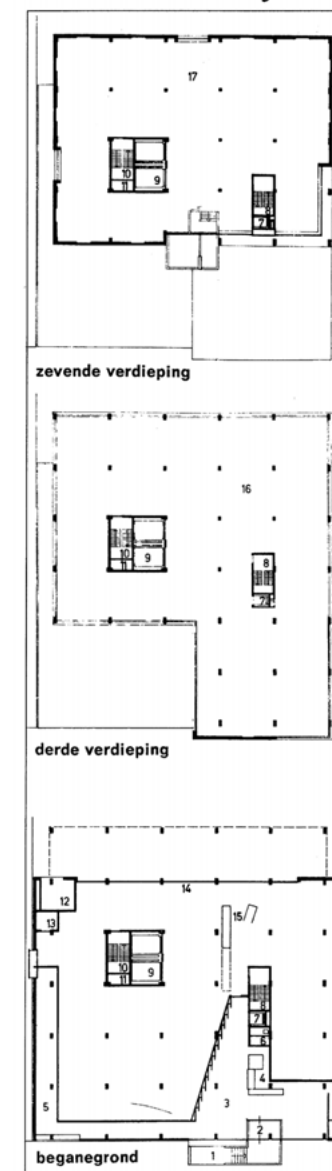
Een ander object dat een nieuwe schaal introduceerde was het gebouw dat Jan Hoogstad in 1968 voor de firma H.H. de Klerk en Zonen ontwierp. Deze (in 2011 gesloopte) bakstenen kolos is waarschijnlijk zijn beste werk en stond in de volksmond ook bekend als de 'Spaanse toren'. Een deel van zijn werking ontleent het gebouw aan dat het een onvoltooid project is: het staat bovenop het Industriepark van Van Tijen en Maaskant en vult met zijn footprint vier binnenplaatsen. Boven het lage complex met de verspringende geveltjes rijst nu het zware volume van de 'Spaanse toren' op. Het was echter de bedoeling dat deze toren op een podium zou komen te staan dat niet alleen de binnenplaatsen, maar ook het hele blok werkplaatsen zou vervangen. Dit podium zou de bestaande fabriek, die in de verzamelgebouwen was gevestigd, vervangen. Vanaf de achterkant zou een hellingbaan naar een deck voeren, dat als parkeerterrein was gedacht. Als laatste fase van de nieuwbouw zou aan de voorzijde een kantoor worden gebouwd op het podium. Uitgevoerd is dus alleen de eerste fase, die magazijnen en showrooms bevat. Ook dit gebouw is ontworpen vanuit het idee van flexibiliteit en groei; het is gebouwd met een betonskelet dat de vloeren zoveel mogelijk open laat. Ze worden slechts onderbroken door twee harde kernen van liften en trappen, die zover boven het gebouw uitsteken dat nog drie verdiepingen zouden kunnen worden toegevoegd. Niet alleen door de lompe plaatsing boven op het complex, maar ook door de vormgeving en de materialisatie van de gevels is het gebouw een zeldzaam voorbeeld van brutalisme in Nederland. Ook hier zijn de verschillende ruimtes zo vormgegeven dat voor de goede verstaander te zien is wat zich waar bevindt, maar in dit geval heeft Hoogstad de verschillen in het programma aangegrepen en overdreven om tot een ongewone gevelcompositie te komen. Uit de simpele vorm van de bakstenen kubus zijn bovenin grote gaten gehouwen, waarachter zich de showrooms bevinden. Van ver af, vanaf de snelweg, toonde het gebouw zich als een logo van het bedrijf. Dit effectbejag vonden we ook in het interieur van het gebouw, waar de voor het publiek toegankelijke ruimtes op een extreme manier zijn ingericht met loodzware betonnen trappen die zweven boven de grond, een showroom met een enorm daklicht en modieuze interieurs die werden ingericht door de beroemde designer Kho Liang Le.

Distributiekolossen

Onopvallender zijn de bedrijven uit de distributiesector die zich ook in het noordelijke deel van de Spaanse Polder hebben gevestigd. Als architectonische vorm hebben ze de doos gekozen, bekleed met golfplaat, soms gekleurd of gestreept. Van de activiteiten in het interieur wordt niets zichtbaar, behalve dat aan één gevelzijde openingen zijn gemaakt, waar vrachtwagens hun lading af- of aanleveren. Alleen de firmanaam en de reclame verraden de inhoud van de gebouwen. Hier lijkt de Spaanse Polder het meest op de anonieme en abstracte distriparken die in het havengebied en langs de snelweg staan. Daar hoort ook de Groothandelsmarkt bij, een met slagbomen afgesloten terrein met aan weerszijden twee rijen loodsden, waar goederen opgeslagen liggen.



Showrooms en magazijnen voor H.H. de Klerk aan de Industrieweg, J. Hoogstad, 1968



Groothandelsmarkt, foto 1970





De voormalige DAF fabriek in huidige staat



De voormalige Gilda fabriek in huidige staat



Het voormalige Ter Meulengebouw in huidige staat

Tweestrijd: stadswijk of toch monofunctioneel bedrijventerrein?

Jaren tachtig en negentig: Ongeplande stedelijkheid in de Spaanse Polder

De grootste structurele veranderingen in de Spaanse Polder vonden grotendeels plaats in de jaren tachtig en negentig. Aan het spoorwegemplacement langs de Matlingeweg bleek zo weinig behoefte te bestaan dat deze gesloopt werd. Daarmee kwam een brede strook in het centrum van het gebied vrij, die opnieuw voor bebouwing bestemd kon worden. Een groot deel daarvan is in de jaren negentig opgevuld met een nieuw gebouwenfront. De aantrekkelijkheid van deze zone is niet alleen te danken aan haar centrale ligging in de Spaanse Polder, maar ook aan de doortrekking van de Matlingeweg naar het noorden, die verbonden werd met de Doenkade en rijksweg 13. De Matlingeweg doorkruist het bedrijventerrein Rotterdam Noord-West, gesticht op het terrein dat in 1941 voor een uitbreiding van de havenbekkens van de Spaanse Polder gedacht was.

De standing van dit terrein, met tal van modernistische spiegelglasgebouwen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de Spaanse Polder voor nieuwe bedrijven. Het beeld van de Spaanse Polder als een industriewijk met een stedelijk karakter, met een intensieve bebouwing die architectonisch verantwoord zou zijn, met een menswaardige en ordelijke omgeving en met faciliteiten voor de sociale ontplooiing van de arbeider is als zodanig typisch een ideaalbeeld uit de jaren veertig. De invulling die dit ideaal heeft gekregen lijkt toch niet opgewassen te zijn geweest tegen de krachten van economie en bedrijfsvoering, die de ontwerpers wensten te onderwerpen aan een hogere sociaal-esthetische orde. Hoewel het interessant is om te kijken welke rudimenten van het oude ideaalbeeld nog standhielden in die periode, is het interessanter om te ontdekken welke soort van stedelijkheid dan wél ontstond in de Spaanse Polder sinds de jaren tachtig.

Het idee dat de Spaanse Polder een industriepark zou worden, met veel bomen, plantsoenen en groen bleef nog op enkele plaatsen zichtbaar, maar over het algemeen namen parkeerplaatsen steeds vaker de plek van de beoogde bomen in. Een druk verkeer, van vrachtwagens maar ook van particulieren die bijvoorbeeld de doe-het-zelf-zaken bezochten, kwam in de plaats van een verstilde werkomgeving. Het geplande *civic centre* in de groene wig kwam er niet, hoewel de ondernemers behoefte bleven hebben aan gemeenschappelijke voorzieningen: eetgelegenheden, winkels en een benzinstation.⁶⁶ De plaats en de rol van een monumentaal symbool van collectiviteit werd sinds 1995 vervuld door een Mc Donalds aan de rand van de vijver langs de Thurledeweg. In plaats van een concentratie van voorzieningen werden de kiosken en restaurants in deze periode bijna achteloos verspreid over het gehele terrein, zonder opvallende behuizing en zonder een speciale vanuit stedenbouwkundige overwegingen beredeneerde plek. Maar ze waren er zeker wel: café's, snackbars, broodjeszaken en een benzinstation. Sinds de jaren tachtig werd er ook een ander publiek in de Spaanse Polder geïntroduceerd; terwijl vroeger alleen de 'witte' Rotterdammers overdag de fabrieken bevolkten, bezochten ook 'nieuwe' Rotterdammers de vele Hindoestaanse of Surinaamse feesten die 's avonds in partycentra werden georganiseerd.

Daarnaast ontwikkelden zich meer activiteiten die men niet direct zou verwachten in een volgens de zoneringsgedachte opgezet plan, dat uitging van een strenge scheiding van functies in het belang van de bewoners rondom, maar vooral ook in het belang van de uitbreidings-, lawaai- en overlastmogelijkheden van de bedrijven. Er werden rommelmarkten gehouden op braakliggende kavels, de collectieve hallen van Van Tijen en Maaskant huisvestten steeds meer Turkse handeltjes, in het voormalige Ter Meulengebouw vestigden zich jonge, hippe architectenbureaus, zilversmeden en kappers en in o.a. de Pelsershaven lagen woonboten. Het was geen klassiek beeld van een ordelijke stedelijke omgeving, maar de Spaanse Polder bezat daarmee wel degelijk stedelijke kwaliteiten. Dat de Spaanse Polder nog steeds functioneerde als een vrij goed bedrijfsterrein, had ongetwijfeld ook te maken met de flexibiliteit van de bestaande architectuur. Een constante in de industriearchitectuur immers was (en is



Partycentrum Spaanse Polder (foto: Peter de Krom)

Doe het zelf garage (foto: Frank Hanswijk)





Topografische kaart Overschie, 1973

nog altijd) het streven naar de meest vrije plattegrond en de grootste overspanning mogelijk. Die twee uitgangspunten maken het mogelijk om met relatief kleine inspanningen nieuwe functies in een gebouw onder te brengen. Het wordt duidelijk als we naar de uitgevoerde architectuur in de Spaanse Polder kijken, dat de industriebouw ondanks alle inspanningen van de toenmalige ontwerpers nog steeds het minst dankbare terrein is om 'Architectuur' te willen. Voor de meeste eigenaars voldoet hun huisvesting prima wanneer het een doosje is met licht en ruimte en de firmanaam op het dak. Al vrij snel verloor men het respect voor architectuur. De gebouwen die destijds in de vakbladen gepubliceerd werden, zijn inmiddels verbouwd om te voldoen aan veranderde eisen in de bedrijfsvoering of aan de eisen van een nieuwe eigenaar. Welk architectonisch beeld dit opleverde wordt in het volgende hoofdstuk uitgebreider omschreven.

Behalve in extreme gevallen zoals de Van Nellefabriek, die jarenlang als visitekaartje van het bedrijf functioneerde, bleek de architectonische kwaliteit van een gebouw allesbehalve een pre. Vaak leek het zelfs meer een last te zijn: een showroom met veel glas, een gevel met een bijzondere compositie zorgen alleen maar voor beperkingen in het gebruik. Het is dan waarschijnlijk ook geen toeval dat de gebouwen die - vanwege hun ontwerp of hun architectonische beeld - in deze historische analyse naar voren zijn gebracht als de meest interessante, het eerst door latere veranderingen zijn aangetast. Het bepalende beeld hield kennelijk beperkingen in voor een dynamisch gebruik. Dat zien we bij de Gildafabriek, die door de aangrenzende kruidenfabriek Verstegen geannexeerd en van zijn voorgevel ontdaan werd; de statige gevel van de DAF-garage werd bekleed met golfplaat en de betonconstructie van de showroom van een nieuwe kleur voorzien. De gevel van het gebouw voor Ter Meulen werd verbouwd, allemaal nodig om de industriële gebouwen aan te passen aan nieuwe vormen van gebruik. Dit had direct te maken met een verschuiving van de productiesector naar de dienstverlenende sector: de (Arbo) wetgeving stelde andere eisen aan een kantoor dan aan een magazijn.

De jaren negentig en meer recentere architectuur op de plaats van het spoorwegemplacement liet zien dat één uitgangspunt van industriële architectuur overeind bleef: het waren nog steeds doosjes met een firmanaam erop. Het verschil is dat die doosjes zich niet meer wilden scharen in een familie van doelmatige en sobere lotgenoten, maar dat ze de aandacht wilden trekken door kleur, spiegelglas of reclame. Het ideaal van een homogeen, sober en doelmatig architectonisch beeld bestond niet meer; de nieuwe gebouwen waren onbeschaamd ordinaris en schreeuwerig. De toenmalige generatie gebouwen wilde niet hetzelfde zijn, maar anders.

2003-2015: Planmatige herstructurering van de Spaanse Polder

In het begin van de eeuwwisseling vonden in de directe nabijheid van de Spaanse Polder een aantal stedelijke ontwikkelingen plaats die (in)direct van invloed waren op het functioneren van het bedrijventerrein. De transformatie van de Van Nellefabriek van een industrieel centrum tot een cultureel centrum, en een Unesco wereldmonument dat bezoekers van over de hele wereld trekt, maar ook een ontmoetingsplaats is, een hub van designbureaus en andere creatieve industrieën droeg bij aan het dichterbij de stad brengen van de Spaanse Polder als geheel. Hetzelfde gold voor het nieuwe Sparta Stadion en de vernieuwing van Spangen. Stap voor stap werden gebieden en complexen toegankelijker en aantrekkelijk gemaakt die voorheen als een obstakel tussen Rotterdam en de Spaanse Polder lagen. Ook intern heeft de Spaanse Polder veranderingen doorgemaakt die haar een plek hebben gegeven in de *daily urban system* van meer en meer Rotterdammers of zelfs als *destination* voor meer incidentele bezoekers die niet in eerste instantie tot de klasse der ondernemers behoren.

Deze ontwikkeling ging parallel met een plannings- en beleidsperiode die gek genoeg juist de Spaanse Polder wilde specialiseren en consolideren als een bedrijventerrein pur sang, en dus als een eiland van grootschalige en discrete bedrijvigheid, ongehinderd door de dagelijkse, kleinschalige en meer informele activiteiten die we met stedelijkheid associëren. Tussen 2003 en 2015 werd de Spaanse Polder planmatig



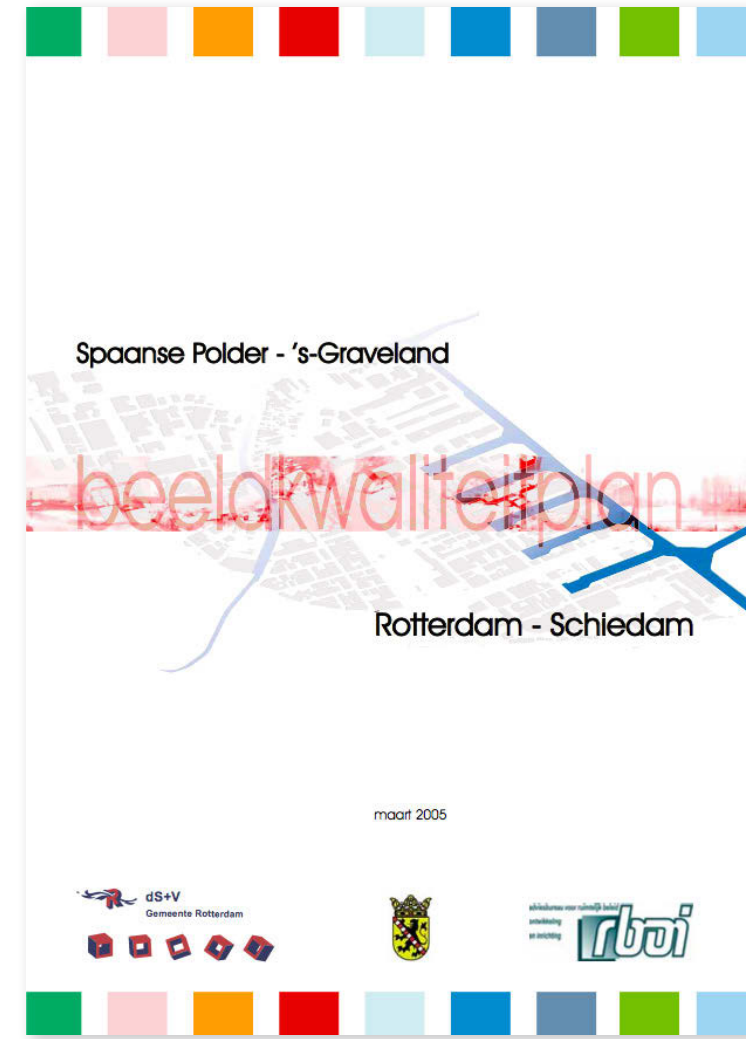
Art Rotterdam in de Van Nelle Fabriek (foto: Guido Pijper)



Het gerestaureerde Justus van Effen-woonblok in naastgelegen wijk Spangen



Sparta stadion met nieuwbouw, grenzend aan de Spaanse Polder (bron: AD)



Beeldkwaliteitsplan, 2005

Plan van Aanpak 2015



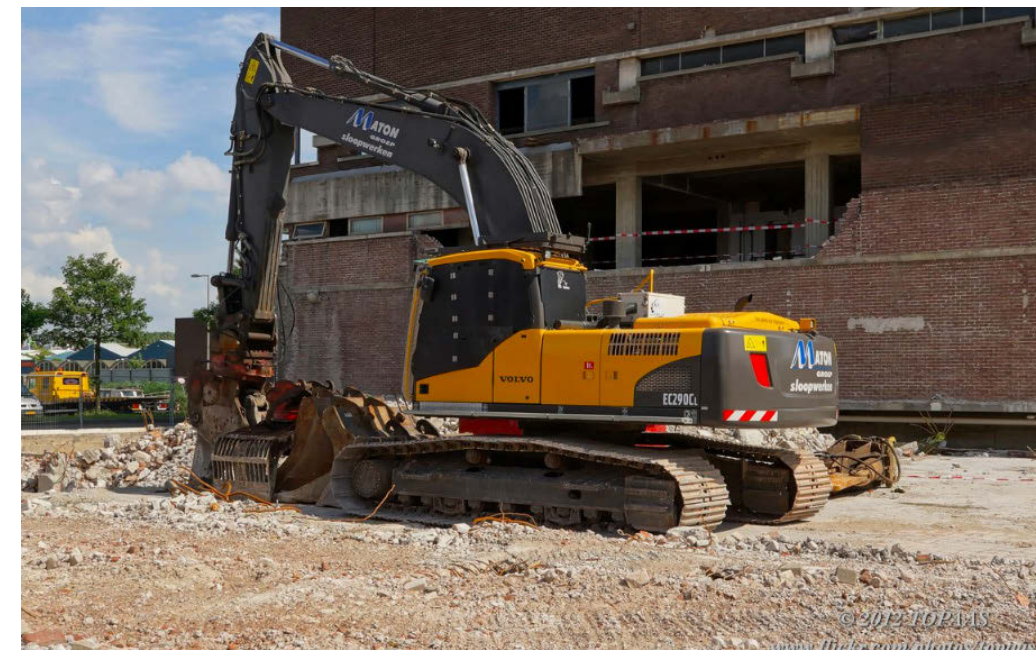
vernieuwd aan de hand van een nieuwe ontwikkelingsvisie⁶⁷ van waaruit een bestemmingsplan en een beeldkwaliteitsplan voort vloeiden.⁶⁸ Het doel van de ontwikkelingsvisie was om de Spaanse Polder te herstructureren tot zuiver bedrijventerrein en te ontdoen van wezensvreemde activiteiten en bestemmingen als partycentra en het wonen in woonboten en woonwagenkampen. De meest belangrijke beslissing was de Spaanse Polder te consolideren als een bedrijventerrein van categorie 5, dus met de ongelijkheid van zware chemische industrie. Alleen categorie 6 is 'zwaarder' en gericht op kerncentrales en olieraffinaderijen. Dit betekende opnieuw een zorgvuldige zonering van het gebied en zware veiligheidsnormen. Detailhandel en uiteraard wonen zijn bijvoorbeeld uitgesloten in een categorie 5 bedrijventerrein. De planning bevestigde daarmee de reeds in de jaren vijftig ingezette beweging van een gebied dat in zijn ontwerp en gebruik ook sociale en culturele ambities had, dat een werkgemeenschap zou zijn met daarbij behorende openbare ruimtes, collectieve voorzieningen en een diverse branchering.

De belangrijkste ingrepen die voortvloeiden uit de ontwikkelvisie waren daarmee gericht op schaalvergroting en purificatie. De openbare ruimte werd aangepakt en het gebied werd ontdaan van de vele bedrijfsverzamel panden, deze langdurig leegstaande gebouwen vertegenwoordigden een bedrijfstype die niet langer meer wenselijk werd geacht voor de Spaanse Polder. Het eerste gebouw dat in het bijzijn van toenmalig wethouder Karakus in een feestelijke ceremonie sneuvelde was de Spaanse toren, het eerder besproken fabrieksgebouw dat Jan Hoogstad in 1968 voor de firma H.H. de Klerk en Zonen ontwierp.⁶⁹ Met name bij de aanleg van de gebouwen langs de Matlingeweg, op de plaats van een obsolete spoorlijn, en de gebouwen langs de snelweg zagen we vanaf dat moment een architectuur die is gericht op de beleving vanaf de snelweg of vanuit de door het gebied navigerende vrachtwagenchauffeur, heel duidelijk niet op die van de voetganger of fietser. Daarnaast werd in de ontwikkelvisie een duidelijke zone gereserveerd langs de Schiedamse Schie, een mooie fietsroute langs historische boerderijen, huizen en bedrijfspanden die Schiedam verbindt met het middeleeuwse Overschie.

2014: Beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan

De heldere uitgangspunten achter de meest recente vernieuwing van de Spaanse Polder komen tot uiting in het Beeldkwaliteitsplan. Het plan ging uit van drie principes: 1. Een duidelijke basisstructuur gekenmerkt door de continuïteit van lijnen, het creëren van markante knooppunten en duidelijk waarneembare clusters van bij elkaar horende gebouwen. 2. Een herkenbare routing, onder meer bereikt door het geven van een eigen karakter aan de verschillende lijnen en routes. 3. Het afstemmen van de grote vlakken en de vormgeving van de bebouwing en de openbare ruimte, onder andere door beleid op erfscheidingen en een gedeeld materiaal- en kleurgebruik.

Het Spaanse Polder Beeldkwaliteitsplan samen met het in 2014 vastgestelde bestemmingsplan laat eenzelfde soort richting zien als dat het zelfstandig van de stad opererende Rotterdamse Havenbedrijf hanteerde bij het verbeteren van haar functionele en ruimtelijke kwaliteit in dezelfde periode. Terwijl het Havenbedrijf nieuwe terreinen uitgaf op de Tweede Maasvlakte en haar gebieden in de Europoort vernieuwde, en haar terreinen in de stad afstootte om hergebruikt te worden voor meer stedelijke functies, liet zij door West 8 een plan ontwikkelen voor haar visuele kwaliteit, wat zij liet handhaven door een Quality-Team dat opereerde als een private Welstandscommissie. De nieuwe en oude bedrijven werden door het havenbedrijf niet alleen gestimuleerd om hun activiteiten innovatiever en schoner te maken, maar ook om hun behuizing en terreinen in te richten volgens een aantal heldere uitgangspunten, door de ontwerpers geformuleerd. In de haven was 'low on architecture' een belangrijk



Start van de sloop van het voormalige fabrieksgebouw voor de firma H.H. de Klerk en Zonen (Spaanse Toren)



Terrein van de Spaanse Toren na sloop (bron: Loxam)

67] Spaanse Polder 2015. Samen vernieuwen, samen ondernemen. Plan van Aanpak revitalisering Spaanse Polder, 's-Graveland-Zuid fase 1 tot 2006, uitgave van de gemeente Rotterdam en gemeente Schiedam, 2003 en www.rotterdam.nl/wonen-leven/overschie/20150212-Uitvoeringsplan-SO-Overschie-2015-18.pdf

68] Beeldkwaliteitsplan Spaanse Polder, 's Graveland, Rotterdam, Schiedam, dS+V, maart 2005

69] www.cobouw.nl/bouwbreed/nieuws/2011/08/revitalisering-spaanse-polder-begint-met-sloop-10179457.

thema, alsmede een beperkt 'bleek' kleurenschema en continuïteit in erfscheidingen, toegangen en het aanbrengen van bedrijfsnamen en logo's. Het uitgangspunt was dat de haven steeds grootschaliger werd en dat de visuele kwaliteit dus niet moest worden afgestemd op de schaal en snelheid van de fietser of voetganger, maar op dat van de snelweg. Om een toekomstgerichte en duurzame indruk te maken, moest de architectonische 'resolutie' van de bebouwing dus worden aangepast, namelijk drastisch verlaagd. Eenzelfde ambitie zien we terug in de plannen en de uitgevoerde ontwikkelingen voor de Spaanse Polder. De uitgangspunten voor welstand voor de Rotterdamse haven werden in hoofdlijnen overgenomen voor de Spaanse Polder en vastgelegd in de Welstandsnota. Ook hier zien we gebouwen en ruimtes groter, abstracter en eenvoudiger worden, goed leesbaar voor de ondernemer die als klant of aanbieder van producten het gebied bezoekt.

Huidige situatie: Spaanse Polder als 'supermarkt voor de onderwereld'?

Toch is de werkelijkheid weerbarstiger gebleken en heeft de Spaanse Polder in tegenstelling tot haar grote broer het Havenbedrijf minder immuun gebleken tegen ongeplande ontwikkelingen, informeel gebruik en besmetting van de heldere uitgangspunten met versturende elementen. Veel van deze informele activiteiten en slordige plekken binnen de bestaande uiterst heldere ruimtelijke structuur, vormen vandaag de dag dan ook opnieuw de aanleiding voor een verdere vernieuwing of zelfs een drastische aanpak van de Spaanse Polder, slechts enkele jaren na het voltooiën van de vernieuwing, waarvoor de stad zelfs een prijs heeft ontvangen.⁷⁰ Het meest in het oog springende 'probleem' van de huidige Spaanse Polder, die leidt tot de noodzaak om in te grijpen, is die van de criminaliteit.

Criminologisch onderzoek heeft vorig jaar uitgewezen dat de Spaanse Polder rond de 200 autobedrijfjes kent, waarvan velen niet zijn gericht op de 'normale' klandizie maar directe toeleveranciers zijn voor de georganiseerde criminaliteit. Hier worden auto's en bestelwagens uitgerust met dubbele bodems en andere vernuftigheden om wapens en drugs te kunnen smokkelen. Meer dan 100 van de bedrijven kunnen geen klanten overleggen en moeten dus tot deze branche worden gerekend. De Gemeenten Schiedam en Rotterdam hebben hiervoor verschillende maatregelen getroffen. Zo heeft men een stadsmarinier aangesteld om de veiligheid in het gebied te waarborgen. Deze heeft, om de sociale controle te verhogen, een pand gekregen te midden van de problematische bedrijven. Het was interessant en verontrustend dat het initieel de gemeenten grote moeite kostte om een van de pandeigenaren zover te krijgen een ruimte aan de stadsmarinier te verhuren.⁷¹ Ten tweede heeft de lokale overheid van de bedrijven geëist een vergunning aan te vragen, en dus inspecteurs toe te laten in hun bedrijf. Van bedrijven die dit weigeren kan men verwachten dat ze illegaal opereerden. De Spaanse Polder, door de burgemeester van Schiedam een 'supermarkt voor de onderwereld' genoemd, wordt nu vernieuwd door niet alleen administratieve acties maar ook ruimtelijke, zoals de 'symbolische sloopactie' van panden die malafide bedrijven huisvesten.⁷²

De criminaliteit in de Spaanse Polder laat echter ook iets anders zien, dat wellicht niet alleen maar negatieve implicaties heeft. Het laat zien dat de stad zich niet buiten laat sluiten, maar langs allerlei kanalen toegang weet te krijgen tot het gebied. Gezien de ligging van de Spaanse Polder, tussen drukke en diverse woonwijken in, bereikbaar op allerlei verschillende wijzen van alle kanten, zou het ook bijna onvoorstelbaar zijn als de stedelijkheid zich hier zou laten op afstand houden door bestemmingsplannen en beeldkwaliteitsplannen. De keerzijde van deze zelfde medaille is immers dat er ook allerlei legale en gewenste activiteiten plaatsvinden in de Spaanse Polder die het gebied juist haar kwaliteit en aantrekkelijkheid geven, al zijn ze niet of nauwelijks voorzien in de plannen en in het beleid. Een van de meest opvallende nieuwe toevoegingen aan de verzameling bijzondere gebouwen in de Spaanse Polder is het nieuwe gebouw van de groothandel Schmidt Zeevis, een gigantisch scheepsvormig gebouw met speciaal een haven eromheen gegraven zodat de boeg echt door (stilstaand) water wordt ompoeld. Dit gebouw waarvan de vorm

Spaanse Polder als 'supermarkt voor de onderwereld' (bron: RTV Rijnmond)

"Een supermarkt voor de onderwereld", zo omschrijft burgemeester Lamers van Schiedam de Spaanse Polder en de aangrenzende 's-Gravelandse Polder. Samen met collega Ahmed Aboutaleb van Rotterdam gaat hij het bedrijventerrein 'zuiveren' en heroveren op de onderwereld.

70] In 2011 ontving de Spaanse Polder een Menzis award voor bedrijventerreinen in de categorie 'economie'. Via: www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/achtergrond/achtergrond/criminelen-schrikken-van-mannen-in-pak.9581012.lynkx.

71] www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/criminelen-schrikken-van-mannen-in-pakken.9573134.lynkx

72] www.rijnmond.nl/nieuws/173206/Offensief-tegen-supermarkt-van-de-criminaliteit-Spaanse-Polder.

duidelijk is gericht op het snelwegpubliek, is het hoofdkwartier waar vanuit de tientallen bestel- en vrachtwagens van Schmidt vis leveren aan horecabedrijven in de regio. Maar Schmidt is ook een institutie als een detailhandel en een horecagelegenheid zelf in Rotterdam, en wilde dan ook een visbar en restaurant openen in hun nieuwe gebouw. Hiervoor moest echter een uitzondering worden gemaakt op de strenge regels van een categorie 5 bedrijventerrein. Schmidt is slechts een van de vele voorbeelden van de dilemma's waarvoor de Spaanse Polder zich ziet geplaatst. Ook groothandels zoals Schmidt, de verwachte Food Hub of Zegro en bedrijfsverzamelgebouwen zoals de Spaanse Kubus, zijn gemengder van karakter dan hun bedrijfsnaam doet vermoeden. Zo heeft de Zegro een inpandig Grand Café en ook zijn er bij tijd en wijle meer detailhandel en horeca achtige activiteiten geweest in de Spaanse Kubus. Tellen we dit op bij de al veel langere traditie van feestzalen en bonafide garages en autohandels of andere voorbeelden van maak- en vermaaksindustrie, zien we dat ondanks de officiële Spaanse Polder als een clean bedrijventerrein, er een verstedelijkte, gelaagde, afwisselende Spaanse Polder is, nog helemaal los van de 'supermarkt van de onderwereld' waar men zich over beklagt. De vraag is echter of de nieuwe ronde van vernieuwing nu juist harder en repressiever moet optreden tegen inbreuken op het bestemmingsplan om zo het gebied te zuiveren van de ongewenste informele activiteiten, of dat ze juist het stedelijke gebruik moet omarmen, al betekent dit wellicht het opgeven van het idee van een kraakhelder categorie 5 bedrijventerrein, middenin de stad.

We zien nu dat de ambitie van het niet door kleinschalige en kwetsbare activiteiten verstoorte bedrijventerrein oploopt tegen grote en kleine tegenstrijdigheden en dilemma's. Zo is er het conflict tussen het behouden van de historische fiets- en wandelroute langs de Schiedamse Schie en het groene karakter van de Doenkade, en de toegankelijkheid voor zwaar vrachtverkeer van de achterliggende bedrijven. Er is het conflict tussen het veel meer gemengde en hybride karakter van groothandelsbedrijven en de duidelijke regels over detailhandel en horeca. En er is het conflict tussen een ontwikkeling van de Spaanse Polder als een historisch gelaagd gebied van kleinschalige bedrijvigheid en recreatie, en de toekomstvisie van de stad die meer richting een kwaliteit als die van het havengebied gaat. Tenslotte is er de evidente tegenstelling tussen de ambitie om door middel van meer sociale controle de criminaliteit terug te dringen, en de ambitie om een extensief gebruikt en ingericht bedrijventerrein categorie 5 te maken.

Wellicht zou de keuze moeten zijn geen keuze te maken voor het een of het ander, maar juist in de bron van de problematiek van ongeautoriseerd gebruik, ook de oplossing te zien. Als de reeds bestaande, positieve, stedelijke functies die de Spaanse Polder nu kent, niet slechts verborgen zouden blijven achter de abstracte gevels van de bebouwen of de erfscheidingen, maar zich aan de straat konden presenteren, zou de sociale controle reeds toenemen. Als met andere woorden de Spaanse Polder zou worden ontworpen als wat hij in feite is, een stadswijk die slechts een ding mist, namelijk bewoners, misschien zou dit een deel van de problemen doen oplossen. Stedelijkheid impliceert ontmoeting, toegankelijkheid, zichtbaarheid en diversiteit van gebruik en gebruikers. Wonen is niet per se een voorwaarde voor een stadswijk. Een Spaanse Polder ontworpen op een 18 uurs in plaats van een 8 uurs economie, ontworpen op het reeds bestaande gemengde gebruik door individuen en bedrijven en ontworpen op haar eigen historische en architectonische gelaagdheid zou wellicht de sociale controle en ook de economische *resilience* met zich meebrengen die het gebied toekomstbestendig maakt.

Deze stedelijke benadering wordt uiteraard alleen maar bevestigd door de wens van de stadsstedenbouwkundigen voor verdere verdichting van het gebied langs haar grens met de woonwijken Nieuw Mathenesse en Spangen, met het vooruitzicht op het bouwen van een NS station bij het Sparta Stadion als ultieme bevestiging van het feit dat de Spaanse Polder in feite een stadswijk is van Rotterdam, de werkstad. Zo zou, op onverwachte en niet geheel geplande wijze, zeventig jaar na dato, toch nog invulling gegeven kunnen worden aan de ambitie om van de Spaanse Polder een werkgemeenschap te maken en niet slechts een verzameling bedrijven.





Conclusies

- De Spaanse Polder is ontworpen als een ideale industriewijk met een hoge dichtheid aan bedrijvigheid en sociale activiteiten, met een stedelijk beeld en karakter, geordend volgens een helder zoneringsprincipe. Het ideologische grondbeginsel waarop de Spaanse Polder was geordend was gericht op de verheffing van de arbeiders in het gebied.
- Architectuur vormde een essentieel instrument om een harmonieus beeld te creëren. Deze werd door middel van een uitgebreide set aan voorschriften en richtlijnen gestuurd door een speciaal hiervoor opgerichte Welstandscommissie.
- De Spaanse Polder was een proeftuin voor nieuwe ruimtelijke (bedrijfs)modellen. De ontwikkeling van het Industriepark Spaanse Polder was het eerste collectieve bedrijfsverzamelgebouwenpark in Nederland.
- Als gevolg onverwachte ontwikkelingen ten aanzien van het nationale verkeersnetwerk ontwikkelde de Spaanse Polder zich nauwelijks als spin in het infrastructurele web die zij had moeten zijn.
- De strenge richtlijnen en voorschriften voor architectuur werden snel losgelaten, waardoor de beoogde visuele harmonie vanaf de jaren tachtig en negentig, onder invloed van toenemende automatisering en efficiëntie, in het gedrang kwam.
- De ruimtelijke structuur verloor in de afgelopen decennia aan helderheid door diverse, incidentele aanpassingen: het uitvullen van open, groene ruimtes en het loslaten van het *civic centre*. Stedelijke voorzieningen als restaurants, kiosken en benzinestations werden lukraak door het gebied verspreid. De ruimtelijke structuur van de Spaanse Polder is desondanks nog intact.
- In de loop der decennia ontwikkelden zich binnen de bestaande ruimtelijke structuur verschillende stedelijke, informele activiteiten. In de huidige ruimtelijke ontwikkelingsvisie is een keuze gemaakt om de Spaanse Polder op te vatten als een monofunctioneel, extensief en op automobilititeit gericht bedrijventerrein in de op-een-na zwaarste categorie 5 bedrijvigheid, waarbij stedelijke informaliteit niet langer gewenst meer is. De aanwezigheid van drukbezochte stedelijke voorzieningen als Mc Donalds, Zegro en Schmidt Zeevis staat op spanning met de officiële bestemming van Spaanse Polder als zuiver bedrijventerrein.



HOGefa aan de Thurledeweg



Bakkerij Van der Meer en Schoep aan de Industrieweg



Essor Machinefabriek aan de Graafstroomstraat, 1998

Architectonische en Cultuurhistorische analyse

Introductie

In het voorgaande hoofdstuk is uiteengezet hoe architecten die in de Spaanse Polder werkten door de geldende *Aanwijzingen en Richtlijnen voor de gebouwen* in een duidelijke richting werden geduwd. Hieronder worden de belangrijkste aspecten uit dit document opgesomd:

- Zelfstandigheid van de gebouwen; ieder gebouw heeft zijn eigen vorm en uiterlijk dat wordt bepaald door het productieproces, de aard van het gebouw en de constructie. Dus geen toepassing van louter esthetiserende, niet-functionele gevels.
- Het gebouw bestaat voor zover mogelijk uit één volume, tenzij het bedrijf meerdere functies heeft zoals kantoor en werkplaats. In dat geval zijn deze onderdelen als verschillend functies te herkennen.
- Onbebouwde terreinen moeten worden afgeschermd door een 2,5 meter hoge muur die op de rooilijn is geplaatst. Deze muur moet in hetzelfde materiaal als de gevel zijn uitgevoerd.
- De individualiteit van de objecten moet worden benadrukt. Gebouwen moeten niet tegen elkaar worden gebouwd maar minimaal 2,5 meter vrij worden gehouden van de zijergrens. Op deze manier kan verse lucht (ventilatie) en daglicht toetreden via de zijgevels. Aan de straatzijde worden deze open stroken dichtgezet met een muurtje dat in materiaal is opgetrokken dat contrasteert met het toegepaste materiaal van het hoofdgebouw. (Op die manier werd het gebouw visueel losgemaakt van de aanpalende panden.)
- De gebouwen hebben bij voorkeur platte daken. Flauwe lessenaarsdaken en zadeldaken zijn ook toegestaan.

Tweede Wereldoorlog tot 1970: diversiteit, hiërarchie en kleinschaligheid

Op bedrijventerrein Spaanse Polder waren bedrijven van verschillende grootte gehuisvest. Grote bedrijven zoals Van Nelle, Gildafabriek, en Tollens laten zich moeilijk met elkaar vergelijken. Deze bedrijven hadden elk hun eigen specifieke productieprocessen die in sterke mate de vormgeving van de fabrieksgebouwen bepaalden. Een eenduidige typologie, wijze van verkaveling, materiaalgebruik of bouwkundige detaillering is uit deze gebouwen dus niet te herleiden. Aangezien de belangrijkste grote bedrijfsgebouwen in het voorgaande hoofdstuk al aan bod kwamen beperken we ons hieronder vooral tot de middelgrote en kleinere gebouwen.

Bedrijfsgebouwen met twee-laags voorgebouw

Bij de middelgrote en kleinere bedrijfsgebouwen zoals Hogefa aan de Thurledeweg, de bakkerij Van der Meer en Schoep aan de Industrieweg of Essor Machinefabriek aan de Graafstroomstraat is een duidelijke gemene deler te herkennen. De opgestelde richtlijnen en aanwijzingen voor de Spaanse Polder zijn bij dit type bedrijfsgebouw goed gevolgd. Allereerst is er een duidelijk onderscheid te maken tussen het kantoorgedeelte aan de straat en de achterliggende werkplaats of opslagloods. Het twee-laagse kantoorvolume was op de begane grond meestal meer gesloten, op de verdieping paste men grotere ramen toe. Hoewel de voorgevels van dit type bedrijven een representatieve kwaliteit bezitten is de vormgeving vooral functionalistisch. Overbodige decoratie of ornamentiek is achterwege gelaten. De draagconstructie van de gebouwen, beton of staal, is aan de buitenzijde in het zicht gelaten. De gevelsluiting – meestal metselwerk of staalplaat en de raamkozijnen – plaatste men tussen de kolommen en balken, en niet zoals vanaf de jaren zeventig gebruikelijk werd, voor de kolommen en balken. In de gevel is zo de technische opbouw afleesbaar geworden: allereerst de draagconstructie van balken en kolommen; de niet-dragende metselwerken of

staalplaat invullingen daartussen, afgewisseld met houten, schokbetonnen of stalen raamkozijnen. Deze meer representatieve twee-laagse voorgebouwde hebben zonder uitzondering een plat dak. Belangrijk is verder dat – geheel volgens de richtlijnen – de voorgebouwen niet direct tegen de zijerfgrens aan werden gebouwd. Vaak is er wel een éénlaagse berging of garage in de tussenstrook aangeplakt. Die tussenstrook had verschillende voordelen. Allereerst voorkomt de tussenstrook brandoverslag tussen panden onderling. Daarnaast biedt de strook de mogelijkheid om daglicht en ventilatie toe te laten in de hal. Ieder gebouw kreeg bovendien daarmee de gewenste 'zelfstandigheid'.

Voor de productieruimte of werkplaats kon gekozen worden uit verschillende soorten constructiemethoden in staal en beton. Betonnen constructies hadden het voordeel van de betere brandwerende eigenschappen, maar door het grote gewicht vereiste deze een sterkere fundering. Staalconstructies waren veel lichter waardoor bouwsnelheid en –kosten konden worden gereduceerd. Dat er na de Tweede Wereldoorlog nog weinig platte daken werden toegepast op loodsen had ongetwijfeld te maken met de angst voor lekkages. Toen de kwaliteit van verschillende soorten dakbedekking toenamen in de jaren zeventig verdween ook de noodzaak om hellende daken of tongewelven toe te passen.

Doosvormige bedrijfshallen met platte daken

Bij kleinere bedrijfsbouwen, die feitelijk alleen bestonden uit werkplaats met een inpandig kantoortje herkennen we een vergelijkbare variëteit in draagconstructies.

Allereerst zijn er de eenvoudige doosvormige loodsen met platte daken. Deze vinden we in de Spaanse Polder in allerlei formaten. Op het eind van de Breevaartstraat bevindt zich de grote loods van Doornbos die zich nog grotendeels in oorspronkelijke staat bevindt. De loods daar schuin tegenover, aan de Breevaartstraat 10 is weliswaar ingepakt met nieuwe beplating maar had tot enkele jaren terug een vergelijkbare uitstraling. Een vergelijkbaar exemplaar, enkele jaren geleden gesloopt, stond op de hoek van de Linschotenstraat en de Industrieweg aan de Gantelhaven. Een fraai, maar veel kleiner exemplaar in deze typologie staat aan de Thurledeweg 27. Deze doosvormige loodsen met platte daken hebben een typische bouwwijze die zowel bij kleine als bij grotere exemplaren consistent werd toegepast.

De draagconstructie is in staal uitgevoerd en het staalskelet is in de gevel zichtbaar. De loodsen zijn kolomvrij, waardoor er alle ruimte is om machines, kraanbanen, voertuigen of schepen vrij in de ruimte te bewegen. Voor de onderste gevelstrook paste men meer robuuste materialen toe, zoals metselwerk of beton, met daarboven een (dikwijls zeer royale) rondlopende glasstrook om daglichttoetreding te verzekeren. De dakrand werkte men af met verticale geprofileerde staalplaten.

Zadeldaken

Loodsen met flauw hellende zadeldaken werden in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog met regelmaat toegepast; zowel enkelvoudig als geschakeld. Op een enkele uitzondering na werden deze loodsen haaks op de weg gebouwd, dus met de topgevels aan de straat. Deze loodsen werden zowel in staal als in beton gebouwd. Voor loodsen met hellende daken in beton werden met regelmaat een driescharnierspanten toegepast. Het portaal bestaat in dit geval uit twee delen, een linker en een rechter deel waarbij de kolom en de schuine ligger uit één geheel bestaan. De voet van het spant staat op de fundering en kan een klein beetje bewegen. En ook bij de nok, waar de twee spanten elkaar ontmoeten is de verbinding scharnierend gemaakt zodat kleine zettingsverschillen kunnen worden opgevangen. Dit betekent dat de betonconstructie minder zwaar uitgevoerd kon worden. Dit type betonconstructie is na 1970 in toenemende mate verdrongen door eenvoudige staalconstructies die nog veel lichter waren en bovendien over dezelfde scharnierende eigenschappen beschikten.

De vrijwel ongewijzigde natuursteenwerkplaats van D.M. van der Wel aan de Bornissestraat uit 1961 is een fraai voorbeeld van een dergelijke scharnierende betonnen constructie.



Loods van Doornbos, na oplevering, circa 1966



Voorbeeld van een kleine doosvormige hal aan de Thurledeweg 27



D.M. van der Wel aan de Bornissestraat



Loods met tonschalen van Diepenveen aan de Gantelhaven



Boogspant constructie aan de Bornissestraat



Rijksverkeersinspectiegebouw, 1972 (foto: Stadsarchief Rotterdam)

Gebogen daken

Bedrijfsgebouwen met gebogen daken zijn ook in de Spaanse Polder terug te vinden. Van deze dakvorm zijn in Nederland in twee varianten toegepast; met boogspanten en als tonschalen. Boogspanten zijn bijvoorbeeld terug te zien bij de hallen aan de Bornissestraat 14-18 en het bedrijfsgebouw aan de Breevaartstraat 51. In de Bornissestraat zijn er gebogen spanten geplaatst waarop bimsbetonplaten zijn gelegd. Bij het gebouw aan de Breevaartstraat zijn er betonnen cassette-elementen toegepast. In feite is bij dit type allen het spant gebogen, het dak zelf is opgebouwd uit (geprefabriceerde) elementen. Het is niet zeker of de tweede variant, het betonnen schaaldak in de Spaanse Polder voorkomt. Bij de schaaldaken zijn er geen betonspanten nodig omdat het schaaldak zijn sterkte en stijfheid krijgt uit het geprefabriceerde dak zelf. Het relatief dunne gebogen betondak rust dan op randbalken die worden ondersteund door muren of kolommen. Vanwege de geringe dikte van de beton kon er materiaal en gewicht bespaard worden.

Concluderend kunnen we stellen dat de eerste generatie bedrijfsgebouwen uit de Spaanse Polder worden gekenmerkt door een herhaling van min of meer gestandaardiseerde relatief kleinschalige elementen. We zien bijvoorbeeld repeterende boogvormen en sheddaken, of geschakelde zadeldaken. De gebogen daken hebben een specifieke kromming die ondanks de verschillende schaal min of meer hetzelfde blijft; de flauwe helling van de zadeldaken is tamelijk consistent, hetzelfde geldt voor de toegepaste sheddaken. Er is dus zowel variëteit als consistentie in vorm.

Daarnaast speelt de draagconstructie een dominante rol. Niet staat de constructie ten dienste van de functie, ook de gevelindeling wordt op de draagconstructie afgestemd. In de meeste gevallen blijft de constructie zichtbaar en is er een duidelijk onderscheid tussen dragende en niet-dragende elementen. De architectuur krijgt hierdoor een geassembleerd karakter. Het gebouw heeft hierdoor een representatieve kwaliteit op verschillende schalen: in de volume-opbouw, gevelindeling, en het detailniveau.

1970 - 1985: Efficiëntie leidt tot uniformiteit

In de jaren zeventig is er betrekkelijk weinig gebouwd in de Spaanse Polder, mogelijk als gevolg van de economische recessie die de wereld teisterde. De bedrijfspanden zijn op veel punten verschillend ten opzichte van de gebouwen uit de jaren vijftig en zestig. Het onderscheid tussen voorgebouw en loods, dat kenmerkend is voor de eerste generatie gebouwen in de Spaanse Polder, wordt dan losgelaten. Bedrijfshal en kantoorgedeelte komen in één ruim, doosvormig volume te liggen. De positie van het kantoor is alleen nog te herkennen aan de horizontale bandvensters in de voorgevel. De overheaddeuren, die bij vroegere bedrijfsgebouwen vaak in de zij- of achtergevel ligt krijgt een veel prominentere plaats in de voorgevel. Het principe van de kleinschalige geschakelde kapvormen uit de jaren vijftig en zestig – sheddaken, tongewelven, en zadeldaken – komt vanaf 1970 vrijwel niet meer voor. Ook de bouwkundige detaillering wordt aangepast. De gevelsluiting, veelal metselwerk of staalplaat, bevindt zich vanaf de jaren zeventig niet meer tussen de draagconstructie, maar wordt er voor langsgetrokken. Het geassembleerde karakter van de bedrijfsgebouwen, waarbij de verschillende bouwkundige onderdelen (constructie, invulling, raamopeningen, etc.) als aparte onderdelen te herkennen zijn, wordt eveneens losgelaten. Aan de architectonische vormgeving van de gevels, het gebouwvolume of de plattegrond wordt bovendien steeds minder aandacht besteed. Economisch nut lijkt bij de meeste panden de enige bepalende parameter voor het ontwerp te zijn. Het voormalig Rijksverkeersinspectiegebouw aan de Thurlledeweg 95 uit 1972 vormt daarop in positieve zin een uitzondering. Het gebouw is één van de weinige panden in de Spaanse Polder die met louter een kantoorfunctie werd bestemd. De architectuur is expressionistischer dan de zakelijke bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig en zestig. De gebouwvolumes hebben een sculpturale vorm en ook het materiaalgebruik is hoogwaardig, vooral de plastisch behandeling van de beton is interessant. Bij dit atypische gebouw is kwaliteit duidelijk voor utiliteit gegaan.

1985 - heden: Schaalvergroting en expressie

Eind jaren tachtig ontstaat opnieuw de tendens om duidelijk herkenbare kantoorgebouwen te maken. Dit zijn ook de jaren dat er in toenemende mate gekozen wordt voor schaalvergroting. Vooral aan de Matlangerweg verschijnen verschillende nieuwe grote bedrijven. De bedrijfshal blijft een vrijwel dichte, staalplaten doos waar een visuele 'aandachtstrekker' wordt voorgeplaatst. Opvallend vaak wordt dit bereikt door een spiegelende glazen gevel te maken waarin een rond element is opgenomen. Bij deze verbijzonderingen is er met minimale middelen naar een zo groot mogelijk visueel effect gestreefd. Een afgeronde hoek in spiegelglas; een halfronde uitbouw, enkele onder 45 graden afgeschuinde hoeken, of een paar blikken felgekleurde verf (bij voorkeur in de kleuren van de huisstijl) is de enige speelruimte die de architect gegeven wordt. Dit resulteert in bedrijfsgebouwen die weliswaar allemaal 'lekker zichzelf zijn', maar tegelijkertijd geen van alle architectonisch echt origineel of verfijnd zijn.

Bij de gebouwen die na 2000 zijn gebouwd wordt dit principe voortgezet. Deze meer recente, grootschalige gebouwen communiceren vooral met de automobilist die in een fractie van een seconde de veronderstelde eigenheid van het gebouw moet kunnen begrijpen. Bij de nieuwbouw van Schmidt Zeevis in 2015 aan de Matlangerweg is dit principe heel duidelijk. Omdat de nieuwbouw op de plaats van de voormalige sportvelden in de groene wig resulteerde in 8000m² 'verharding' werd het bedrijf door de regelgeving gedwongen een waterberging te creëren zodat bij hoosbuien het riool niet overbelast zou raken. De noodzakelijke waterberging bracht de architect op het idee om het gebouw in de vorm van schip te ontwerpen.⁷³ Met dit trucje domineert Schmidt Zeevis nu het beeld van de Spaanse Polder op een cruciale positie. Vanaf de A20 en de Matlangerweg kan men niet meer om het decor van de nepboot heen kijken. Voor eenieder die het bedrijf bezoekt, of langs de secundaire Thurledeweg voorbij rijdt, wordt direct duidelijk dat het maar een flinterdun laagje decor is dat zeevishandel van de talloze andere banale distributiedozen scheidt. De restaurantfunctie van Schmidt Zeevis is een meerwaarde in een stadsdeel waar kwaliteitsvolle horeca tot voor kort vrijwel afwezig waren, maar is het is een gemiste kans dat dit voor fietsers en voetgangers moeilijk bereikbaar is. Zelf voor automobilisten is de entree langs de gesloten achterzijde niet vanzelfsprekend.

Iets vergelijkbaars zien we bij het gebouw van Allsafe dat enkele jaren geleden aan het eind van de Thurledeweg werd gebouwd. Opvallend is de schaalsporg vergeleken met de bescheiden korrelgrootte van de oorspronkelijke bedrijfsarchitectuur aan deze straten. Problematischer dan de schaalgrootte is echter dat ook dit gebouw louter communiceert richting automobilisten die met 100 km/u langsrijden op de verhoogde A20. Voor hen heeft de architect een etalageraam gemaakt waarachter genummerde garageboxen te zien zijn, wat verder verduidelijkt wordt door een ultrakorte retorische vraag in metershoge letters: "opslagruimte nodig?". Wie op de Thurledeweg langs het gebouw loopt, fietst, of rijdt ziet echter niets van dit alles, daar doemt alleen een gesloten en vervreemde geelblauwe muur op. Eigenlijk lijdt ook de nieuwe Porschegarage, die op de plaats van de leegstaande Mercedesgarage op de hoek van de Giessenweg en de Schuttevaerweg moet komen aan dit syndroom. Opnieuw zien we hier een snelwegetalage, een gebouw waarin de architectonische expressie vooral betekenis heeft vanachter het stuur van de auto. Het is architectuur met een spanningsboog van drie seconden.

Een ander gevolg van de schaalvergroting die sinds de jaren negentig is ingezet is de komst van de anonieme distributiedozen. De gevels van deze gebouwen bestaan in de meeste gevallen voor 95% uit volledig gesloten sandwichpanelen of geprofileerde staalplaten. Dit resulteert in een weinig kwaliteitsvol straatbeeld. Deze recente bebouwing vormt een schril contrast met de naoorlogse bebouwing waarbij ook de grote fabriekscomplexen met oog voor detail waren ontworpen. Waar de grote gebouwen uit de jaren vijftig en zestig nog zijn opgebouwd uit repeterende, of meer kleinschalige eenheden of volumes, zien we nu vooral blinde eenvormige gevelvlakken. Men moet zich af vragen of de Spaanse Polder gezien de unieke cultuurhistorische kwaliteiten het gebied is waar dergelijke gebouwen van lage kwaliteit moeten worden ontwikkeld.



Spiegelglas en 'afgeronde' hoeken



Opslagloods van All Safe aan de Thurledeweg



Constructie en eindresultaat van Schmidt Zeevis (foto's: Schmidt Zeevis)



Impressie van het Porsche centrum aan de A20 (beeld: Frame Vastgoed)



Anonieme distributiedozen



Spaanse toren



Bedrijfspannd van Kraaijvanger Architecten aan de Giessenweg voor en na overschildering

Inpakken van de gevel

Ook ontwikkelde zich de tendens om historische bedrijfsgebouwen te voorzien van een nieuwe gevelplating. Hoewel hier vanuit bouwfysisch oogpunt veel voor te zeggen valt, zorgt het er ook voor de oorspronkelijke architectuur veel minder goed ervaarbaar wordt. Een vergelijkbaar effect heeft het overschilderen van panden, wat bijvoorbeeld is gedaan bij het pand aan de Giessenweg 55; een ontwerp van Kraaijvanger Architecten. Door alles in één kleur te schilderen wordt de functionalistische architectuur beduidend minder helder.

We nemen de ruimte om hier tot besluit nog eens de recent gesloopte Spaanse toren van Jan Hoogstad in herinnering te halen. Wat men ook van het gebouw vond, het werkte in ieder geval op verschillende niveaus. Het gebouw had een plint met een menselijke maat, iets wat ook aanwezig was in de aangrenzende, en tevens deels gesloopte bedrijfsverzamelgebouwen van Maaskant en Van Tijen. De Spaanse toren, die een heel andere functie, schaal en vormgeving had dan deze aanpalende bedrijfsunits voegde zich desalniettemin goed naar de kleinschaligere burens. Met het uitkragende volume werd op subtiële wijze de entree gemarkeerd; de nog grotere metselwerk doos daarnaast maakte het gebouw ook

op stedenbouwkundig vlak betekenisvol en bood het pand een duidelijke signatuur. Vroeger was natuurlijk niet alles beter, toch was de Spaanse toren een voorbeeld hoe een gebouw op verschillende niveaus kan bijdragen aan de stedelijke omgeving. Helaas heeft die gelaagdheid op architectonisch niveau sinds de jaren tachtig steeds meer plaatsgemaakt voor eendimensionaliteit die zo ongeveer op alle vlakken van de Nederlandse bedrijfsarchitectuur van toepassing is geworden.

Ondanks het feit dat er afgelopen jaren een aanzienlijk aantal historische bedrijfspanden zijn verdwenen blijft de Spaanse Polder een unieke werkstad die als staalkaart gezien kan worden van de twintigste-eeuwse bedrijfsarchitectuur. De hoge architectonische en cultuurhistorische waarde van veel van deze historische bebouwing zou de aanleiding moeten zijn om bij toekomstige bouwprojecten hogere eisen te stellen aan de architectuur.

Conclusies

- In de Spaanse Polder staat een groot aantal gebouwen van de eerste generatie (1950-1970). Deze zijn gedocumenteerd in de in het rapport opgenomen Objecteninventarisatie. Bij veel van deze gebouwen is een architectonische uitwerking te herkennen van de stedenbouwkundige principes die door de geestelijk vaders van de Spaanse Polder waren opgesteld in de *Aanwijzingen en Richtlijnen*.
- De Spaanse Polder kan bovendien worden gezien als een staalkaart van modernistische bedrijfsarchitectuur waar naast vooroorlogse toppers zoals de Van Nellefabriek en de Tollensfabriek ook grote variëteit aan bedrijfsgebouwen uit de wederopbouwperiode zijn te zien.
- Bij deze bedrijfsgebouwen speelt de draagconstructie vaak een bepalende rol. In veel gevallen is de constructieve logica van het gebouw af te lezen in de gevel. De gevelsluitingen (metselwerk, plaatmateriaal of raamkozijnen) zijn dan tussen de draagconstructie geplaatst. De technische opbouw van de gebouwen wordt dus niet verhuld achter een representatieve gevel maar vormt in feite het leidmotief voor de architectuur. Bovendien zijn er verschillende constructiemethoden terug te vinden die in de loop der jaren in ongebruik zijn geraakt, zoals de bedrijfshallen gebouwd met betonnen driescharnierspanten of betonnen boogspanten.
- De oorspronkelijke architectuur van de Spaanse Polder staat onder druk. Afgelopen jaren zijn verschillende panden gesloopt, zoals de Spaanse toren (2011) de voormalige verffabriek Molyn aan de Overschieseweg 54. Daarnaast is er een groeiende tendens om oudere bedrijfspanden te bekleden met een nieuwe gevel. Dit heeft twee voordelen: vocht en tocht worden zo buitengehouden en vooral de energiezuinigheid neemt toe.
- Met regelmaat worden gebouwen in de Spaanse Polder volledig overschilderd. Het pand op de hoek van de Giessenweg en de Industrieweg van Kraaijvanger Architecten is hier illustratief. Het gebouw is aan de buitenzijde volledig overschilderd in één grijze kleur. De ervaarbaarheid van de elementaire vormgeving en het oorspronkelijke materiaalgebruik is daarmee grotendeels verloren gegaan.
- Sinds de jaren tachtig is de architectuur steeds grootschaliger en eendimensionaler geworden. Dit staat in feite op gespannen voet met de kleinschalige oorspronkelijke stedelijke structuren uit de jaren vijftig en zestig. De meest recente trend zijn de nieuwe gebouwen langs de A20 die uitsluitend als snelwegetalages fungeren voor het langszazende verkeer en verder geen kwaliteit toevoegen aan het leef- en werkklimaat van de Spaanse Polder.

Waarderingsplattegrond



- rijksmonument
- beeldbepalend object
- beeldondersteunend object
- gesloopt
- rijksmonument
- bufferzone Unesco monument

Objecteninventarisatie

Introductie

In dit deel van het rapport volgt een beoordeling van de afzonderlijke gebouwen in de Spaanse Polder. Het onderzoeksgebied beperkt zich tot het deel van de Spaanse Polder op Rotterdams grondgebied. Het doel van deze objecteninventarisatie is het beschikken over een praktisch document waarin de afzonderlijke gebouwen in de Spaanse Polder zijn geïnventariseerd en voorzien van een beknopte waardenstelling ten aanzien van hun 'monumentaliteit' of mate van 'bijzonderheid'. Het document vormt zo een inhoudelijke maar hanteerbare onderligger voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en geeft de gemeente Rotterdam handvatten bij de omgang met de stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische kwaliteiten van de objecten. Ter illustratie: op het moment van opstellen van dit rapport lopen er een aantal omgeving vergunningsaanvragen voor de sloop/nieuwbouw van enkele objecten in de Spaanse Polder. Deze studie helpt onder andere om dergelijke bouwaanvragen gefundeerd te kunnen beoordelen.

Methode

Deze reeks van gebouwen is beoordeeld op basis van archiefonderzoek en literatuurstudie en op basis van inspectie ter plekke. De objecten zijn vervolgens beoordeeld vanuit hun architectonische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische bijzonderheid, gaafheid en zeldzaamheid.⁷⁴ Alle gebouwen zijn opgenomen in een overzichtswaarderingskaart en alle voorzien van een kleurcodering en een nummer die verwijst naar de bijbehorende beschrijving. Voor deze kleurcodering vormen de richtlijnen uit het document 'Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen' van de Gemeente Rotterdam het uitgangspunt.⁷⁵ Deze kleurcodering bepaalt de mate van 'bijzonderheid'. Niet al deze objecten zijn van een even grote waarde in architectuurhistorisch opzicht. De scope is breed, van enkele iconische rijksmonumentale gebouwen zoals De Van Nellefabriek en de Tollensfabriek, tot en met kleine loodsen en hallen zonder enige formele status, maar met een zekere cultuurhistorische of nostalgische waarde.

De 'bijzondere' gebouwen zijn vervolgens beknopt beschreven en geïllustreerd binnen de context van hun positie in de Spaanse Polder. Dit geldt alleen voor de objecten die over een zekere mate van bijzonderheid beschikken. Voor de indifferente gebouwen wordt slechts volstaan met een kleurcodering op de overzichtskaart. Naast objecten zijn ook bijzondere ensembles, compositorische gehelen en structuren gewaardeerd. Denk hierbij aan historisch landschap, kades en oevers maar ook aan open ruimtes, gridwegastructuur en/of bijzondere korrelstructuren. Ook zijn gebouwen met annexen en andere elementen die samen een waardevol geheel vormen meegenomen in de waardering.

Het gaat hier om een eerste inventarisatie waarbij de gebouwen op hoofdlijnen zijn onderzocht en op basis daarvan gewaardeerd. Wij raden aan om, op het moment dat dit aan de orde is, per individueel object nader onderzoek te doen in de vorm van een uitgebreidere, cultuur- en bouwhistorische verkenning.

Categorieën

- **Rijksmonumenten.** Deze gebouwen vertegenwoordigen de hoogste monumentwaarde. De objecten zijn onderdeel van het originele ontwerp, in goede staat bewaard gebleven en van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Dit betekent dat er vanzelfsprekend naar gestreefd moet worden het onderdeel of ensemble intact te houden en zoveel mogelijk te beschermen.
- **Gemeentelijke monumenten.** Deze gemeentelijke monumenten zijn van hoge, lokale monumentwaarde. Elementen met deze kleur zijn onderdeel van het originele ontwerp en van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Ook voor deze objecten geldt uiteraard dat deze zoveel mogelijk intact dienen te worden gehouden.
- **Toekomstige monumenten.** Deze objecten bevinden zich op het moment van opstellen van dit rapport in een monumenten aanwijzings procedure. Na formele vaststelling gelden voor deze objecten de voorwaarden voor gemeentelijk monument.
- **Beeldbepalende objecten.** Dit zijn gave gebouwen die geen formele monumenten status hebben maar door hun vorm, volume, of architectonische verschijning wel kenmerkend zijn voor het aanzien van de Spaanse Polder. Bij deze objecten vormt behoud het uitgangspunt.
- **Beeldondersteunende objecten.** Deze gebouwen zijn weliswaar minder gaaf in hun verschijning bijvoorbeeld als gevolg van verbouwingen en andere aanpassingen, maar wel kenmerkend voor het gebied. De gebouwen beschikken over voldoende kwaliteit om te bewaren.
- **Waardevolle ensembles.** Structuren en ensembles die een zekere waarde of kwaliteit vertegenwoordigen voor de Spaanse Polder. Het gaat hierbij om delen van de stedelijke structuur, het landschap, kades en oevers, wegprofielen, open ruimtes, compositorische architectonische gehelen of juist korreltypes die essentieel zijn voor de kwaliteit van Spaanse Polder. De gemarkeerde onderdelen/structuren zijn beeldbepalend en bij de omgang ermee geldt behoud, bescherming en versterking het uitgangspunt.
- **Verstorende elementen/fricties.** Deze ruimtelijke elementen vertegenwoordigen een negatieve waarde. Deze elementen hebben een verstorende werking op de ruimtelijke kwaliteit van de Spaanse Polder en zouden idealiter aangepast moeten worden en/of in de toekomst voorkomen zien te worden.

74] Voor dit onderzoek zijn alleen de exterieurs van de gebouwen onderzocht.

75] 'Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen. Kennen, borgen en benutten van gebouwd Rotterdams erfgoed als ontwikkelkracht voor de stad', opgesteld door Gemeente Rotterdam, Cluster Stadsontwikkeling, Bureau monumenten en cultuurhistorie, November 2017.



Van Nelle fabriek, datum onbekend

Inventarisatie bijzondere objecten

1. Van Nelleweg 1

Gebouw: Van Nelle-fabriek

Architect: Brinkman en Van der Vlugt

Bouwjaar: 1926-1930

Waardering: Rijksmonument en UNESCO werelderfgoed

De voormalige Van Nelle Fabriek is een uniek voorbeeld van modernistische industriearchitectuur waarbij het motto 'licht, lucht en ruimte' over het hele complex de hoofdtoon voert. De fabriek is onderverdeeld in een hoofdkantoor, de fabriek zelf, het ketelhuis, het expeditiegebouw en de opslagloodsen van latere datum (1942). De fabriek is bekleed met een vliesgevel, mogelijk gemaakt door een betonnen paddenstoelkolommenstructuur. De trappenhuizen verdelen de fabriek in drie delen, waarbij in elk deel vanaf de bovenverdieping naar beneden het productieproces van tabak, koffie of thee plaatsvond. Kenmerkend zijn de luchtbruggen, eveneens volledig bekleed met glas, die dwars over de expeditiestraat de fabrieksruimtes met het expeditiegebouw verbinden.



2. Industrieweg 150

Gebouw: Voormalige bakkerij Van der Meer en Schoep, nu 'Bakkersland'.

Architect: M.J.L. Gadron

Jaartal: 1960

Waardering: Beeldbepalend

Bakkerij Van der Meer en Schoep was in de jaren na de Tweede Wereldoorlog een van de grootste industriële bakkerijen van Nederland. Het concern had vele tientallen winkels in de stad; ook werd met brood en banket langs de deur gegaan.

De bakkersfabriek op de hoek van de Industrieweg en de Graafstroomstraat werd in 1960 ontworpen door architect M.J.L. Gadron en bestond uit een 60 meter lang twee-laags voorgebouw waarin kantoren waren ondergebracht en drie fabriekshallen met elk een overspanning van 20 meter en een lengte van 134 meter. Het betonskelet van het voorgebouw is in de gevel afleesbaar en is opgevuld met niet-dragende metselwerk vlakken en gevelpuien. Deze fabrieksruidtes werden uitgevoerd met betonnen schaaldaken. In 1964 zijn er nog twee fabriekshallen bijgebouwd. Het voorgebouw en de productieruimtes onder de schaaldaken hebben dus een duidelijke, geheel eigen vormgeving.





DAF-garage net na oplevering

3. Graafstroomstraat 93

Gebouw: Voormalige Daf-garage

Architect: Æ.G. en J.D. Postma

Bouwjaar: 1957

Waardering: Beeldondersteunend

Op de hoek van de Graafstroomstraat en de Schuttevaerweg bevindt zich het gebouw dat oorspronkelijk gebouwd werd als Daf-garage. De straathoek bevond zich een showroom waar de laatste vrachtwagenmodellen in stonden uitgesteld. De hoge glaspui is echter in de loop der jaren vervangen en er is een extra verdieping in gemaakt. Net als veel andere gebouwen in de Spaanse Polder was bij de Daf-garage het betonskelet aan de buitenzijde in het zicht gelaten, bij het oorspronkelijke voorgebouw is dit nog zichtbaar. De achterliggende werkplaats had een gevel met schokbetonnen elementen. Of deze elementen verdwenen zijn, of dat ze alleen zijn ingepakt achter een nieuwe gevelbekleding is niet uit ons onderzoek naar voren gekomen. Hoewel dit gebouw dus door opeenvolgende verbouwingen sterk aan kwaliteit heeft ingeboet adviseren wij bij toekomstige ontwikkelingen te onderzoeken welke oorspronkelijke elementen nog achter latere gevellingen schuil gaan.





4. Graafstroomstraat 85

Gebouw: NV Industrie Fabricage en HandelsMij. Essor

Architect: C. Slob

Bouwjaar: 1955

Waardering: Beeldbepalend

Twee-laags voorgebouw met rechthoekige plattegrond met daarachter een fabriekshal, eveneens met rechthoekige plattegrond, afgedekt met een flauw zadeldak. Het voorgebouw was enerzijds bestemd voor bedrijfsactiviteiten op de begane grond, en kantoorfunctie op de verdieping. Het voorgebouw is gebouwd in betonskelet en opgedeeld in zeven traveeën ingevuld met baksteen en glasvensters. De dragende delen zijn daarbij in het zicht gelaten. Op de begane grond zijn de traveeën identiek: gesloten met alleen bovenin een venster, afgewisseld door een drietal entrees die toegang bieden tot de verdieping en de werkruimtes. Op de verdieping hebben alle vensters dezelfde roedeverdeling. In 1955 is het pand aan zowel de linker- als rechterzijde uitgebreid met een garage en fietsenstalling. Het object heeft bovendien aan weerszijden haar zelfstandigheid behouden door de open zij-erfstructuur



5. Graafstroomstraat 79-83

Gebouw: Perspex- en plastic industrie J. van Schagen NV en Gewapende Kunststoffen industrie J. van Schagen

Architect: R. Litters (vermoedelijk)

Bouwjaar: 1960

Waardering: Beeldbepalend

Nog vrijwel intact bedrijfspand dat bestaat uit een twee-laags voorgebouw onder een plat dak met daarachter een één-laagse uitgestrekte werkplaats. De begane grond was bestemd voor kantooractiviteiten, de verdieping had een woonfunctie. Deze woonfunctie is onder meer herkenbaar door het balkon aan de voorgevel en de transparantie van deze bouwlaag, er zijn ramen aan de achterzijde van het volume aangebracht voor voldoende daglichttoetreding.



6. Graafstroomstraat 75

Gebouw: NV Machinefabriek W. van Dijk
 Architect: L.C. van Hulsteijn en R. Arnoys
 Bouwjaar: 1962
 Waardering: Beeldbepalend

Voorgebouw met daarachter een fabriekshal voor de fabricage van machines. Twee-laags volume aan de straatzijde met in het midden van de gevel een entree. Bedrijfsactiviteiten kregen een plek in de plint; de kantoren waren gesitueerd op de verdieping. Er is door de architect een aantal eenvoudige verbijzonderingen toegepast die het representatieve karakter van het voorgebouw benadrukken, zoals de toepassing van een natuurstenen lage borstwering op de begane grond. Daarnaast ligt de plint een fractie naar achter en heeft hij ronde kolommen geplaatst in het verlengde van het ritmiek in de verdiepingsevel. De oorspronkelijke parcellering is nog intact. Door de open zij-erfscheiding, treedt er voldoende daglicht binnen in de fabriekshal.



7. Graafstroomstraat 69-71

Gebouw: Meubelfabrikant Lems en Van der Ven NV
 Architect: Onbekend
 Bouwjaar: 1979
 Waardering: Beeldbepalend

Bedrijfspannd voor Lems en van der Ven NV, gespecialiseerd in meubelen en betimmeringen. Rechthoekig, langgerekt volume in sobere, modernistische architectuurstijl. De begane grond was bestemd voor bedrijvigheid, hetgeen tot uiting kwam in een gesloten plint in baksteen met een toegang voor vrachtverkeer. Daarboven waren twee bouwlagen voor kantoren en andere functies gesitueerd. Deze twee lagen zijn in transparante lintvensters uitgevoerd die rondom het hele bouwvolume zijn doorgetrokken en worden afgewisseld door brede gesloten banden. Verbijzondering vindt men bij de entree die aan de rechterzijde van de gevel is gepositioneerd en wordt gemarkeerd door een afwijkende verticale glasgevel. In gave staat en daarmee beeldbepalend.



8. Graafstroomstraat 61-63

Gebouw: Meubelfabrikant Lems en Van der Ven NV

Architect: L.C. van Hulsteijn

Bouwjaar: 1964

Waardering: Beeldondersteunend

Bedrijfspannd voor Lems en van der Ven NV, gespecialiseerd in meubelen en betimmeringen. Het pand bestond onder meer uit werkplaatsen, kantoren en een kantine voor de werknemers. De hoofdopzet van het gebouw is een horizontaal geleed twee-laags voorgebouw, met daarachter een voor dit type bedrijfsgebouw kenmerkende achterbouw. De voorgevel toont een duidelijke onderverdeling tussen de verdiepingen, waarbij de betonconstructie in het zicht is gelaten. De horizontaliteit in de gevel wordt verder benadrukt door de langgerekte vensterstroken op beide verdiepingen.

Het complex is in een beperkt gave staat. Het is in de loop tijd in een grijze kleur geverfd waardoor de oorspronkelijke heldere functionalistische gevel beduidend aan architectonische kracht heeft ingeboet. Daarnaast is de entree vervangen door een garagedeur. Deze wijziging vond wel binnen het bestaande gevel raamwerk plaats. De bestaande parcellering is nog gedeeltelijk in stand, het object wordt aan de rechterzijde door een laag muurtjes langs de rooilijn afgesloten. Aan de linkerkant is het zij-erf helaas dichtgezet.



9. Graafstroomstraat 45

Gebouw: Bedrijfspannd voor J. de Vos

Architect: J.P.L. Hendriks – L.A. van den Bosch – J. Hendriks Architecten

Bouwjaar: 1960

Waardering: Beeldondersteunend

Dit bedrijfsgebouw op de hoek van de Industrieweg en de Graafstroomstraat werd gebouwd in opdracht van de firma J. De Vos, een bedrijf dat centrale verwarmingen en kasverwarming maakte. Voor het ontwerp werd het bureau Hendriks – Van den Bosch – Hendriks aangetrokken, het bureau dat ook verantwoordelijk was voor het Minervahuis aan de Meent en de Thaliabioscoop aan de Lijnbaan. Het bedrijfsgebouw voor J. De Vos was echter veel pragmatischer van aard. Het gebouw heeft een twee-laags voorgebouw waarbij de begane grond iets is teruggelegd ten opzichte van de eerste verdieping. Op de begane grond bevond zich onder andere een showroom, op de tweede verdieping kantoorruimtes en een personeelskantine. Opvallend is verder de staalconstructie die aan de buitenkant van de gevelsluiting staat aan de zijde van de Industrieweg. De bedrijfshal achter het kantoorgedeelte was oorspronkelijk maar half zo groot als de huidige toestand en ook gebouwd met een metselwerk gevelsluiting en een staalconstructie. Het deel dat grenst aan de Alblashaven is van later datum.



10. Graafstroomstraat 39

Gebouw: Firma Steur en Van Der Veer

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1962

Waardering: Beeldondersteunend

Klein twee-laags doosvormig volume met een uitgestrekte bedrijfsruimte die voor toegankelijk is voor vrachtverkeer via de voorgevel. Aan de voorzijde zijn de kantoren gesitueerd en verdeeld over twee verdiepingen. Het gebouw is in baksteen uitgevoerd en heeft een verbijzondering in de gevel ter hoogte van de verdieping door de toepassing van drie ruitvormige ramen.



11. Schuttevaerweg 122

(blok Schuttevaerweg, Alblasstraat, Giessenweg en Industrieweg)

Gebouw: voormalige 'Gilda'-fabriek

Architect: Hugh Maaskant, e.a.

Bouwjaar: 1954-1959

Waardering: Beeldbepalend

Fabriek voor suikerwaren van de firma Gilda ontworpen door Maaskant, die vanaf het vroegste moment betrokken was bij de totstandkoming van de Spaanse Polder. De fabriek is vormgegeven als rechthoekig, plat volume in een heldere, sobere architectonische taal, waarin de verschillende afdelingen van het bedrijf op ingenieuze wijze zijn onderverdeeld. Aan de voorzijde zijn de ruimtes voor onder andere het magazijn, de kantoren en de kantine in hetzelfde systeem verenigd door de repeterende stalen gevelpanelen en de scherpe horizontale lijnen van het dak beheersen de gevel. In de zijgevel wordt de diepte van het kantoor aangegeven door een materiaalwisseling van baksteen naar betonnen lamellen. Het gebouw lijkt bovendien iets te zweven. In de jaren tachtig is het complex overgenomen door specerijenfabriek Verstegen, die het complex in de daarop volgende decennia flink uitbreidde met verschillende nieuwe volumes. De gevels van de oorspronkelijke Gilda fabriek zijn sindsdien flink aangetast door een witte verflaag, maar desondanks is in de fabriek nog duidelijk de hand van Maaskant te herkennen.





12. Giessenweg 62

Gebouw: Verstegen's specerijenhandel

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1964

Waardering: Beeldbepalend

Verstegen heeft momenteel bijna het gehele bouwblok tussen de Alblasstraat en de Giessenstraat in gebruik. Toen zij eind 1964 vanuit het stadscentrum vertrokken was de omvang van het bedrijf aanzienlijk kleiner. Alleen het twee-laagse kantoorgebouw aan de Giessenweg 62 en de vijf-laagse productieruimte waren toen in handen van Verstegen. Het kantoorgebouw is gebouwd met een betonconstructie die met roodbruin metselwerk is ingevuld. De eerste verdieping kraagt enigszins uit en heeft rechthoekige raampartijen die in naar buiten stekende lijsten zijn gezet. Het grote raamkozijn boven de entreepartij heeft een glas-in-loodraam op het bedrijfslogo van Verstegen te zien is. De productieruimtes zijn ondergebracht in het vijf-laagse volume dat enkele meters terug staat ten opzichte van de straat. Elke verdieping heeft hoog gemetselde borstweringen waarboven zich rondlopende, lage bandvensters bevinden. Elke verdieping had tenslotte laaddeuren (nu niet meer in gebruik afgewerkt met een reclamepaneel) waarlangs goederen konden worden aan- of afgevoerd.



13. Giessenweg 56

Gebouw: Groothandelsmaatschappij W. van Gilst

Architect: L.A. Hoogenstraaten

Bouwjaar: 1964

Waardering: Beeldbepalend

Gebouwd in opdracht van de huidige gebruiker, de groothandelaar W. van Gilst. Het pand valt duidelijk in de typologie van de in de jaren vijftig en zestig gerealiseerde bedrijfspanden, waarbij een twee-laags voorgebouw met daarachter gebouwde loodsen of werkplaatsen gebruikelijk waren. In dit geval is de zichtbare constructie bestaande uit stalen draagbalken en ingevuld met geel metselwerk. De zijgevels zijn in contrast uit rood baksteen opgetrokken en springen ten opzichte van de voorgevel iets naar voren. De begane grond heeft op enkele vierkante vensters, een overheaddeur en een entree na, een gesloten karakter. De kantoorverdieping is opener, met horizontale raampartijen. Zoals volgens de *Aanwijzingen en Richtlijnen* bepaalde positionering van panden zijn aan weerszijde expeditiestraten aangebracht, die aan de linkerkant met een latere garage is opgevuld. De staat van het voorgebouw is vrij goed en nagenoeg onveranderd. L.A. Hoogenstraaten (1913-1993) is de architect van dit object, hij was gedurende 10 jaar een van de naaste medewerkers van Willem van Tijen en speelde in die hoedanigheid een sleutelrol bij de totstandkoming van het Groothandelsgebouw.



14. Giessenweg 50

Gebouw: Technisch Bureau Geveke & Co.
 Architect: Architectenbureau Pouderoen
 Bouwjaar: 1962
 Waardering: Beeldondersteunend

Het pand aan de Giessenweg 50 vormt tevens de tweede ingang van de Alblasstraat 7 en maakt daarmee deel uit van het voormalig complex van het Technisch Bureau Geveke & Co. Aan de Giessenwegkant is een functionalistisch fabrieksgebouw gevestigd op een rechthoekige plattegrond met een hoge, enkele laag. Wel lijkt het gebouw een extra verdieping ingebouwd te hebben aan de zijde van de Giessenweg. Aan de gehele langsgevels zijn lage, afgesloten ruimtes die mogelijk fungeerden als expeditiestraten of bergingen. Boven deze ruimtes is het gebouw opengewerkt met hoge, smalle ramen die over alle zijden van de gevels doorlopen en worden afgesloten met een brede daklijst. Aan de achterzijde van het pand geeft een hoge overheaddeur toegang tot het binnenterrein van de Alblasstraat. Aan dit gebouw is nog goed de functie van fabriekspand te herkennen en de staat lijkt zo goed als onveranderd.



15. Giessenweg 30-32

Gebouw: Voormalig bedrijfsgebouw Befago met dienstwoning
 Architect: Bureau Kraaijvanger
 Bouwjaar: 1958
 Waardering: Beeldondersteunend

De Betonfabriek Rotterdam (Befago, na de naamswijziging Mebin) had na de Tweede Wereldoorlog op meerder plaatsen rond het centrum betonfabrieken. Befago was groot geworden met het zogenaamde transportbeton, dat was een kant en klaar mengsel waar op de bouwplaats alleen nog maar water aan toe moest worden gevoegd. Daarvoor was het gebruikelijk dat het beton op de bouwplaats werd gemixt. De strategische ligging aan de Pelsershaven en de ontsluitingswegen naar Rotterdam waren van cruciaal belang voor dit bedrijf. Op de begane grond bevond zich onder andere een kantoor voor de terreinchef en een was- en kleedruimte. Op de eerste verdieping was de personeelskantine, de rest van de verdieping was een dienstwoning voor de terreinchef. Aan de zuidwestzijde wijst het balkon nog op die functie.

Het bedrijfsgebouwtje werd ontworpen door architectenbureau Kraaijvanger, dat in de binnenstad talloze representatieve gebouwen op zijn naam schreef zoals het Stationspostgebouw, De Doelen, het Holbeinhuis en de Steigerkerk. Het bedrijfsgebouwtje van Befago is daarbij vergeleken uiterst bescheiden maar desalniettemin van cultuurhistorisch belang voor de Spaanse Polder vanwege de relatie tot de wederopbouw van Rotterdam en de lokale bouweconomie die daar rond ontstond.



Betonfabriek Rotterdam, gezien vanaf de Alblashaven, datum onbekend



16. Giessenweg 41

Gebouw: Bedrijfsgebouw
 Architect: Architectenbureau Lengkeek
 Bouwjaar: 1961
 Waardering: Beeldondersteunend

Dit object behelst een twee-laags bedrijfspand met achterliggende loods, gebouwd voor de firma A.G. Blok. Het voorpand is niet direct in de voor de Spaanse Polder bekende bedrijfs-typologie van het twee-laags bedrijfspand te passen. Allereerst door de grote openheid van zowel begane grond als verdieping, met in beide lagen veel glas. Daarnaast heeft de overheaddeur in de voorgevel een prominente plaats gekregen. Mogelijk is er door de tijd heen flink verbouwd aan dit pand. Wel is de indeling van de gevel goed verzorgd en is het pand in een redelijke staat.



17. Giessenweg 55

Gebouw: Groenveld, Van der Poll & Co's Electrotechnische fabriek
 Architect: Bureau Kraaijvanger
 Bouwjaar: 1957
 Waardering: Beeldondersteunend

Voormalig kantoor- en fabriekspand, gebouwd in 1957, naar ontwerp van Bureau Kraaijvanger. Het object werd in 1968 voorzien van een extra verdieping. Het pand is sindsdien veelvuldig veranderd en verbouwd, waardoor de voorgevel aan de Giessenweg aanzienlijk is aangetast. Langs de Industrieweg heeft het pand echter een opmerkelijke gevel waarbij de originele sheddaken goed zichtbaar zijn vanaf de straat. Door de kenmerkende vorm van deze gevelzijde, alsmede de zichtbaarheid, is dit pand beeldondersteunend voor het gebied.



18. Giessenweg 65-69

Gebouw: R.H.I.W.A.-fabriek

Architect: H. Russcher

Bouwjaar: 1955

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig fabriekspand van de N.V. Rotterdamse Handel in Wagenartikelen. Het fabriekskomplex was aan de Giessenweg 16 meter breed en bedroeg met 50 meter aan de Industrieweg de gehele zijde van het blok. Op de begane grond waren de werkplaatsen, het magazijn en garage gevestigd. Aan de Giessenwegzijde had het pand nog een verdieping met kantoren en een drietal dienstwoningen. Daarboven was op een gedeelte van de gevelenlengte, enigszins terug gelegen van de gevel, nog een rechthoekige verdieping gesitueerd met een overkragende daklijst en balkon. Op de hoek van de Industrieweg en de Bornissestraat is in 1964 een keramisch wandreliëf van de Henk Tieman aangebracht, die *het ontstaan, ontwikkeling en huidige activiteiten van de N.V. Rhiwa* voorstelde. Het complex is goeddeels in gave conditie, inclus de originele openingen in de voorgevel zoals deuren en garagepoorten. De door de tijd aangebrachte veranderingen als beplating en beschildering zijn reversibel waardoor het pand beeldbepalend is voor het gebied.



19. Giessenweg 71-73

Gebouw: Fa. Wed. G. Dooremans & Zn.

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1954

Waardering: Beeldondersteunend

Twee-laags voorgebouw aan de Giessenweg, met aan de achterzijde een langgerekte één-laagse hal. Opgetrokken in baksteen, met een duidelijke hiërarchie tussen de plint voor de bedrijfsactiviteiten en de dienstwoning op de verdieping. Het exterieur van het gebouw bevindt zich in relatief gave staat (de zijgevel is afgedekt met golfplaat) en maakt deel uit van de beeldbepalend ensemble aan de Giessenweg, onder meer vanwege de nog intacte en consequente doorvoering van de parcellering.



20. Giessenweg 75

Gebouw: J.G. Cupedo

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1957 (1959 en 1960 uitbreidingen)

Waardering: Beeldondersteunend

Eenvoudig twee-laags voorgebouw onder een plat dak met in de plint ruimte voor de bedrijfsactiviteiten en op de verdieping een dienstwoning. Achter het voorgebouw vindt men een een-laagse fabriekshal onder een flauw zadeldak. De verdieping van het voorgebouw kraagt op uiterst subtiële wijze uit boven de begane grond waardoor er een heldere visuele hiërarchie ontstaat tussen beide functies. Het gebouw bestaat uit een betonconstructie die in het zicht is gelaten, en is 'uitgevuld' met glasvlakken en baksteen. Datzelfde geldt voor de fabriekshal, de borstwering is in baksteen uitgevoerd met daarboven lintvensters voor daglichttoetreding. Het bedrijfspand is niet in gave staat, in de oorspronkelijke situatie was het exterieur onbehandeld, en de glasvlakken van zowel het voorgebouw als de fabriekshal waren voorzien van houten kozijnen met roedeverdeling. Het pand maakt deel uit van een beeldbepalend ensemble.



21. Schuttevaerweg 116

Gebouw: Mercedesgarage J. Van Dijk & Zn.

Architect: Onbekend

Jaar: 1979

Waardering: Beeldbepalend (sloopvergunning afgegeven)

Voormalig Mercedesgarage van de ondernemer John van Dijk. Het in 1979 opgeleverde pand met een oppervlakte van 20.000 vierkante meter was een uitgebreid garagebedrijf met showrooms, wasstraten, een werkplaats met 25 onderhoudsbruggen en een spuitinrichting. Op de bovenste verdieping was ruimte gereserveerd voor de directiekamers. Voor wachtenden op een onderhoudsbeurt voor hun auto was er een restaurant en kapsalon ingericht. Eind jaren zeventig was de Mercedesgarage in Nederland de grootste en modernste in zijn soort. Het pand is prominent op de hoek van de Schuttevaerweg en Giessenweg geplaatst en was zodoende goed zichtbaar vanaf de rijksweg A20 en viel andermaal op door een grote Mercedes-ster en de bedrijfsnaam die het dak sierden. Het gebouw heeft een rechthoekige plattegrond en is in vier lagen opgetrokken. De betonconstructie is in de gevel deels zichtbaar en verder met een lichte kleur baksteen opgevuld. Aan de twee straatzijden is de gevel op de drie bovenste lagen opengewerkt met horizontale raampartijen die aan de andere twee zijden versmallen. Enkele bijzonderheden zijn een uitspringend geveldeel op de derde etage aan de Giessenweg en de uitspringende trappenhuizen en de liftschacht aan de korte zijden van het pand. Sinds het faillissement van de Mercedesimporteur in 2013 staat het gebouw leeg en is het enigszins in verval geraakt. Momenteel zijn er plannen voor sloop en herbouw voor wederom een autoshowroom.





22. Bornissestraat 10

Gebouw: bedrijfs- en kantoorgebouw
 Architect: L. C. van Hulsteijn en Rien Arnoys
 Bouwjaar: 1958
 Waardering: Beeldondersteunend

Voormalig bedrijfspand van de firma F. W. Verhaar. Het complexje behelst een twee-laags voorgebouw met een voor de Spaanse Polder kenmerkende zichtbare betonconstructie, met daarachter een tweetal loodsen. Het voorpand is op de begane grond opgedeeld in een breder middendeel met entree en aan weerszijde twee bouwdelen met garagedeuren. Op de tweede laag was het kantoor gevestigd en is over de gehele lengte van het pand een raampartij. Naast het ontwerp is ook de positionering van het gebouw in het straatensemble, met aan beide zijden een smalle expeditiestraat, typerend voor de bebouwing die in de jaren vijftig en zestig in de Spaanse Polder werd gerealiseerd. Op een aantal kleine ingrepen na is de originele vorm nog goed herkenbaar.



23. Bornissestraat 12

Gebouw: D.M. van der Wel Natuursteen
 Architect: Marcel Arts
 Bouwjaar: 1960
 Waardering: Beeldbepalend

Deze natuursteenwerkplaats vervult nog altijd zijn oorspronkelijke functie. In de voorgevel is duidelijk het betonnen kniespant te herkennen dat met metselwerk is ingevuld. Over de gevel is een natuurstenen band aangebracht. Dit bescheiden bedrijfsgebouw heeft cultuurhistorische waarde vanwege de gaafheid en de heldere en functionele architectuur. Een deel van de kozijnen is in schokbeton uitgevoerd.



24. Bornissestraat 14-18

Gebouw: Bedrijfsgebouw Unisol

Architect: W.J. Fiolet

Bouwjaar: 1958

Waardering Beeldbepalend

Dit bedrijfspand aan de Bornissestraat werd gebouwd voor Unisol, een bedrijf dat isolatiemateriaal produceerde. Momenteel is het gebouw in gebruik als een van de vele garagebedrijven die de Spaanse Polder rijk is. De werkplaatsen bestaan uit drie traveeën met boogspanten waarop bimsbetonplaten zijn gelegd. Op de zuidoosthoek bevindt zich een kleine kantoorruimte. De gevels van het gebouw, waarin opvallend veel glas is toegepast bevinden zich nog grotendeel in oorspronkelijke staat. De schuifdeur in de voorgevel van de meest oostelijke hal is waarschijnlijk nog origineel. Dit gebouw is van waarde vanwege de gaafheid, de in ongebruik geraakte constructiemethode met betonnen boogspanten en de ensemblewerking met de aangrenzende oorspronkelijke bebouwing.



25. Bornissestraat 17

Gebouw: Bedrijfsgebouw A.C. Stout

Architect: Onbekend

Jaar: 1956

Waardering: Beeldondersteunend

Voormalig bedrijfspand van de firma A. C. Stout. Deze bedrijfsloods heeft een flauw hellend zadeldak met sheddaken. De voorgevel springt iets uit met een middenrisaliet, goeddeels gevuld door een glazen pui, met aan de rechterzijde een smalle entree. Aan de linkerzijde naast het risaliet is een garagedeur gesitueerd. De bijzonderheid van dit pand komt van de sheddaken die in tegengestelde richting van het zadeldak in een flauwe V-vorm omhoog wijzen. Daarmee past het pand in de afwisselende reeks dakvormen die men vindt bij andere industriële panden in de Bornissestraat. Het pand is in onveranderde en behoorlijk goede staat.



huidige situatie

situatie 2008

26. Breevaartstraat 6

Gebouw: Industriehal voor firma J.F. Doornbos

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1966

Waardering: Beeldbepalend

Loods bestemd voor de handel in zwaar materieel zoals hijskranen. Het langgerekte hoge volume is haaks op de Bornissehaven gepositioneerd en bestaat uit een hoog loodsgebouw met daarnaast een lager in baksteen uitgevoerd volume bestemd voor kantoor en magazijn. De loods heeft een open plattegrond en is opgebouwd uit een hoge volledig gesloten bakstenen borstwering, met daarboven rondom een glazen vliesgevel die royaal daglicht toelaat in de loods, afgezoomd met een brede dakrand. De loods vervult vandaag de dag nog vrijwel dezelfde functie en bevindt zich nog in gave staat.

27. Breevaartstraat 11-17

Gebouw: N.V. IJzerhandel N. Bollegraaf

Architect: Architectenbureau W. & B. Lengkeek

Bouwjaar: 1955-1956/1960

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig fabrieksgebouw met dienstwoning uit 1955, die enkele jaren later in 1960 is uitgebreid met een grote industriehal. In dit complex is te zien dat de architect zich strikt hield aan de voorgeschreven architectonische richtlijnen van destijds. Het gebouw was van oorsprong aan weerszijden afgesloten met een mooi vormgegeven betonnen schutting van 2.50 meter hoog. Ook in de uitvoering van de gebouwen zien we vergelijkbare elementen. Er is in de volumes een duidelijk onderscheid in functies zichtbaar: dienstwoning, werkplaats en industriehal zijn vormgegeven als aparte volumes die door middel van onder meer een tussenlid een geheel vormen. Daarnaast is bij de hoge industriehal als de lagere werkplaats de staalconstructie zichtbaar gelaten. Binnen het stramien van de staalconstructie zijn de vlakken vervolgens opgevuld met baksteen en glas. Rond 2015 is het gehele complex ingepakt in gesloten gevelplaten, de aangrenzende dienstwoning is in de dezelfde kleur geverfd.



28. Breevaartstraat 51

Gebouw: Voormalige Avis verffabriek

Architect: L.A. Hoogenstraaten

Bouwjaar: 1960

Waardering: Beeldbepalend

Het gebouw aan de Breevaartstraat, een voormalige verffabriek van het Avis-concern, is opgebouwd met betonnen boogspanten waarop cassettenplaten zijn gelegd. De raamkozijnen zijn uitgevoerd in schokbeton met een borstwering in metselwerk. De erfafscheiding aan de voorzijde is een soort verlenging van de voorgevel. L.A. Hoogenstraaten (1913-1993) is de architect van deze fabriek, hij was gedurende 10 jaar een van de naaste medewerkers van Willem van Tijen en speelde in die hoedanigheid een sleutelrol bij de totstandkoming van het Groothandelsgebouw.



29. Industrieweg 137-139

Gebouw: Voormalig bedrijfspanden van F.A.G. Nederland N.V.

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1952

Waardering: Beeldbepalend

De panden op de adressen 137 en 139 beslaan bijna de gehele zijde van de Industrieweg tussen de Bornissestraat en de Breevaartstraat. Ook op de Breevaartstraat 44 is een deel van het pand gevestigd. In de gevelwand is een afscheiding te zien tussen de twee panden. Toch is het complex als geheel gebouwd op een rechthoekige plattegrond met aan de beide straatzijden twee bouwlagen die overgaan in een hoge enkele laag waar de achtergelegen werkplaats of loods was gesitueerd. In grote lijnen komt de gevelwand overeen met de typologie van twee-laags bedrijfsruimtes uit de jaren vijftig en zestig, met een zichtbare betonconstructie en metselwerken gevelsluiting. Het huidige aanzicht van het pand is echter begin jaren tachtig ontstaan, toen het complex is verbouwd. Oorspronkelijk had het pand aan de Industrieweg slechts een enkele entree op het adres 137. Hierboven was een tweetal kantoren gevestigd. De raampartij van het hoekkantoor is aan de Industriewegzijde verbijzonderd met een betonnen, trapsgewijs uitspringende vensteromlijsting, een afwijking van de doorgaans puur functionalistisch ontworpen bedrijfspanden in de Spaanse Polder. Het geveldeel op nummer 139 had op de begane grond over de gehele lengte raampartijen, slechts onderbroken door de betonconstructie. De gevel van de verdieping was blind, op een smalle raamstrook direct onder de daklijst na. Aan de Breevaartstraat was over de hoogte van beide bouwlagen een omlijste entree met een uitkragend betonnen afdak. In 1980 zijn de gevels en de pandindeling grondig herzien. Hoewel het pand daarmee zijn originele staat verloor is het gebouw toch van waarde, onder meer door de ten dele behouden gevelstructuur en de ornamenten in de gevel. Ook de samenhang met het aangrenzende pand aan de Breevaartstraat maakt het een waardevol object.



Situatie maart 2019



Bedrijfsgebouw Holland Atlas, datum onbekend

30. Breevaartstraat 46-48

Gebouw/complex: Bedrijfsgebouw Atlas Copco Holland N.V.

Architect: N. Sitters (Fiolet & Sitters)

Bouwjaar: 1952

Waardering: Beeldondersteunend

Fabriek voor luchtcompressoren, pneumatische werktuigen en verfstallaties. Twee- tot drie-laags fabrieksgebouw uitgevoerd in betonskelet en ingevuld met baksteen. Het complex is met name in de plint gewijzigd, in de van oorsprong gesloten bakstenen plintgevels zijn binnen het bestaande gevelsysteem kozijnen en deuren toegevoegd en de opvallende betonnen band tussen tweede en derde verdieping is inmiddels aangepast. In hoofdopzet is het complex nog redelijk gaaf.

Ten tijde van het opstellen van deze rapportage (maart 2019) is het gebouw gesloopt, waarmee industrieel erfgoed verloren is gegaan.



31. Schuttevaerweg 106 en 110

Gebouw: Fabrieksgebouw voor N.V. S. van Hessen

Architect: G.T.J. Kuiper

Bouwjaar: 1964

Waardering: Beeldondersteunend

Dit bedrijfsgebouw op de hoek van de Schuttevaerweg en de Breevaartstraat was oorspronkelijk gebouwd voor de firma S. Van Hessen, een bedrijf waar natuurdarmen en kunstarmen werden verwerkt voor de vleesverwerkende industrie. Ook was er een tweede bedrijf gevestigd dat handelde in verpakkingsmaterialen en -machines. Het twee-laagse voorgebouw met horizontale bandvensters is zeer typisch voor de bedrijfsarchitectuur uit de jaren zestig in de Spaanse Polder. De draagconstructie van het gebouw is opgebouwd uit een betonskelet, zowel voor het kantoordeel als de achterliggende bedrijfshallen. Van cultuurhistorische waarde is tenslotte ook het kunstwerk op de zijgevel aan de kant van de Breevaartstraat.



32. Gantelstraat 8-12, Gantelstraat 14-18, Industrieweg 129-133, Loetestraat 2-10, Breevaartstraat 67-71

Gebouw/complex: Industriepark Spaanse Polder

Bouwjaar: 1952

Architect: Maaskant en Van Tijen

Waardering: Beeldbepalend

Industriepark bestemd voor de collectieve bedrijfshuisvesting van kleinere bedrijven in de Spaanse Polder. Het belang van het Industriepark schuilt met name in de initiële combinatie van bedrijfsruimtes met gemeenschappelijke voorzieningen zoals kantines en plantsoenen. Het was bovendien het eerste complex fabrieksruimtes in Nederland dat voor de verhuur gebouwd was. In totaal werden er 25 eenheden gerealiseerd, alle uitgevoerd in betonconstructie die in de gevels werd ingevuld met baksteen en vierkante vensters. Elke kantoor/magazijngevel is met een segmentering in drie delen verdeeld, waarvan er steeds één schuin is gezet ten opzichte van de rooilijn. Achter elke hal ligt een binnenplaats, afgescheiden door een muur. Omdat de blokken rug-aan-rug zijn geschakeld, zijn tussen de werkplaatsen semi-openbare straten ontstaan met aan weerszijden binnenplaatsen. De afzonderlijke units van het complex zijn in het verleden intern behoorlijk aangetast, maar als complex is het Industriepark nog heel goed herkenbaar en daarmee, mede door de vooruitstrevende intenties waarmee het destijds is ontworpen, van cultuurhistorische waarde.





Opslaghallen van W.B. Diepeveen en Co in aanbouw

33. Linschotenstraat 2-4

Gebouw: W.B. Diepeveen en Co NV.

Architect: Van Bruggen, Drexhage, Sterkenburg en Bodon

Bouwjaar: 1954-1956

Waardering: Beeldondersteunend

Opslaghallen gesitueerd aan de pier van de Gantelhaven, van oorsprong bestemd voor staalopslag. Met auto's en hijskranen werd het staal van en naar de schepen getransporteerd. Het complex omvatte oorspronkelijk zes overdekte opslaghallen met op de kop ruimte voor kantoor, was- en kleedruimte, schaftlokaal, garages en fietsenbergingen. Het complex is afgedekt met een reeks flauwe tongewelven. Na oplevering is het gebouw uitgebreid met vier extra hallen. De gevels van het complex zijn opnieuw opgemetseld en voorzien van entrees en raampartijen en aan weerszijden ingepakt met golfplaatmateriaal. De van oorsprong open plattegrond is gecompartmenteerd in afzonderlijke units. De imposante reeks gebogen kappen is nog in gave staat en beeldbepalend voor het complex.



34. Linschotenstraat 3-9

Gebouw: bedrijfsterrein met loodsen

Architect: A. Doorewaard

Bouwjaar: 1954-1956

Waardering: Beeldondersteunend

Betreft het voormalige autobedrijf 'Centrum'. Op het terrein lagen oorspronkelijk twee grote loodsen, waarvan recentelijk de westelijk gelegen loods is afgebroken. De nog bestaande loods bestaat uit één ruimte op een rechthoekige plattegrond. De voor- en achtergevel worden gevormd door vijf geschakelde topgevels die overkapt worden met zadeldaken. De topgevels zijn ingevuld met raampartijen met kozijnen in roedeverdeling die naar beneden doorlopen tot twee derde van de voorgevel en daarna overgaan in metselwerk. Hiermee heeft het pand een voor de vroege loodsen kenmerkend open karakter gekregen. Echter, recentelijk is een deel van de glazen gevelvulling bedekt met plaatmateriaal en is het metselwerk overgeschilderd. Ondanks deze veranderingen bezit het bestaande pand waarde door de nog goed herkenbare vormgeving en doordat de recente afdekking van de voorgevel reversibel is. Bovendien heeft het object een waardevolle samenhang met de bebouwing in de rest van de straat, met name de tegenoverliggende rij loodsen op de Linschotenstraat 2-18.



35. Linschotenstraat 39

Gebouw: Lamaker's Fijnhouthandel

Architect: Swaneveld en Goslinga

Bouwjaar: 1959

Waardering: Beeldondersteunend

Betreft de voormalige bedrijfspanden van de houthandel Lamaker. Het perceel is aan de westkant bebouwd met een een-laagse bedrijfsruimte die met de langsgevel aan de straatzijde is geplaatst en overdekt wordt met drie, in grootte verschillende, flauw hellende zadeldaken. Op het oostelijke deel van het perceel is een hogere loods geplaatst die haaks op de rest van de bebouwing met de kopse kant aan de straatzijde staat. Beide gebouwen worden verbonden door een tussenliggende ruimte met plat dak en een entree. Recentelijk is de gevel geheel ingepakt met plaatmateriaal, waardoor de originele gevelinvulling aan het zicht is onttrokken. Het pand behoudt toch zijn waarde doordat de verbouwing reversibel is. Daarnaast maakt het object deel uit van het uitgebreide oeuvre van bedrijfsgebouwen in de Spaanse Polder van architecten Swaneveld en Goslinga.



36. Linschotenstraat 43

Gebouw: Bedrijfsgebouw Klopcon

Architect: W.J. Fiolet

Bouwjaar: 1963

Waardering: Beeldbepalend

Dit twee-laagse bedrijfsgebouw heeft een zeer eenvoudige, maar verzorgde vormgeving. Het gebouw is vooral van waarde vanwege het kenmerkende gevelbeeld gecombineerd met de stedenbouwkundige positionering. Bovendien scoort dit gebouw goed op het aspect gaafheid.



37. Linschotenstraat 47-49

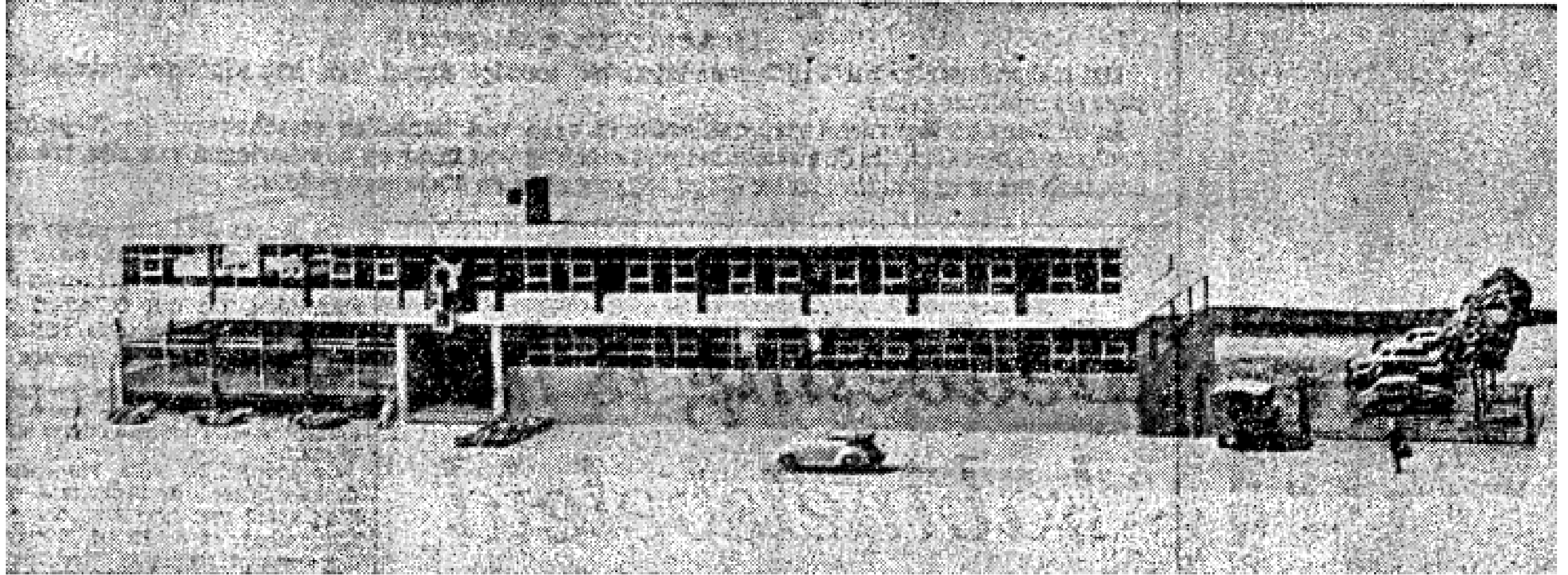
Gebouw: Van Dijks Scheepsuitrustingen

Architect: Swaneveld en Goslinga

Bouwjaar: 1963

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig middelgroot bedrijfspand voor het vervaardigen van scheepsuitrustingen. De splitsing in nummers 47 en 49 stamt van latere datum dan de oplevering en het pand is als geheel ontworpen. Het betreft een twee-laags fabrieks- en kantoorpand, waar de begane grond voor de fabricage is bedoeld en op de verdieping de directiekamers en magazijn waren gevestigd. Ook is het pand voor de helft onderkelderd. In de voor- en achtergevel is de betonconstructie zichtbaar gebleven. Vanaf de westelijke zijde zijn er op de begane grond drie traveeën opengewerkt met raampartijen over bijna de gehele gevelvlakken. Daarnaast bevindt zich een portiek, ooit gekroond met een inmiddels verwijderd ornament op de verdieping. Rechts van de entree heeft de begane grond een geslotener karakter. De plint van de achtergevel is geheel open gelaten door glazen puien. De verdieping had over de lengte van de voor- en achtergevel raampartijen, slechts onderbroken door het ornament boven het portiek en de betonconstructie. Hoewel het pand inmiddels gesplitst is en het gebouw zodoende aan de oostelijke kant een tweede entree kreeg, heeft het in grote lijnen zijn gaafheid behouden. Ook is het object van waarde door de verzorgde en open industriële architectuur en de plaats die het inneemt binnen de reeks bedrijfspanden in de Spaanse Polder van de architecten Swaneveld en Goslinga.



Bedrijfspannd voor Van Dijks Scheepsuistrusting (bron: Het Vrije Volk, 10 juni 1963)



38. Keenstraat 26-34

Gebouw: Kantoor met werkplaats

Architect: W. Baas / Swaneveld en Goslinga

Bouwjaar: 1953-1954, 1970

Waardering: Beeldbepalend

Het kantoor met werkplaats op nummer 32 is in 1953-1954 opgeleverd naar ontwerp van W. Baas. In 1970 is het complex door de architecten Swaneveld en Goslinga gespiegeld en tot dubbele omvang vergroot, waarbij het kantoorgebouw bovendien een extra verdieping kreeg. Door de uitbreiding had het geheel een breed dubbel-laags kantoorgebouw met aan weerszijde identieke loodsen, gescheiden door opritten. De tweede laag van het kantoor kreeg een open betonconstructie met glazen pui. Zowel het kantoorgebouw als de werkplaatsen zijn in nagenoeg onveranderde conditie sinds de verbouwing in 1970. Bovendien heeft het complex door de goed aanvullende verbouwing een zekere architectonische kwaliteit en is daarmee beeldbepalend voor het gebied.



39. Keenstraat 40

Gebouw: Twee houtloodsen van de Crooswijkse Houthandel

Architect: Onbekend

Bouwjaar: Onbekend

Waardering: Beeldondersteunend

Betreft twee houtloodsen van de Crooswijkse Houthandel. Hoewel het aan de Industrieweg gelegen bedrijfspand tamelijk nieuw is, zijn de bijbehorende twee loodsen ouder. De loods dichtst bij het kantoorpand gelegen is een houten opslagloods met zadeldak. Direct onder de dakvoet bevindt zich over de gehele lengte van de langzijde van de loods een rij ventilatieroosters met daaronder ramen. De gevel is aan de kopse kant vanaf de daklijst tot en met de raampartij beslagen met verticale houten latten. Daaronder gaat de houtbekleding langs alle zijden over in horizontale belatting. De dieper op het perceel gelegen houtopslagloods heeft een opmerkelijk vlinderdak met een zeer brede daklijst. Ook de gevels van deze loods zijn volledig met hout belat. De tweede loods is in aanzienlijk slechtere staat dan de eerste. Toch hebben beide loodsen door hun materiaalgebruik een markante positie binnen de bebouwing van Spaanse Polder, met name de tweede loods met zijn opvallende dakvorm.



40. Schuttevaerweg 60-62

Gebouw: Voormalige bedrijfspand van Van Gelder Compagnie

Architect: Swaneveld en Goslinga

Bouwjaar: 1966

Waardering: Beeldbepalend

Dit ontwerp van Swaneveld en Goslinga uit 1966 staat op de hoek van de Schuttevaerweg en de Keenstraat. Bij Van Gelder Compagnie werden onder andere machineonderdelen geproduceerd. De verschillende gebouwdelen zijn in de gevel tot uitdrukking gebracht. Het deel rechts naast de entree aan de Schuttevaerweg heeft een hoge metselwerk borstwering, daarachter was de werkplaats en het magazijn voorzien. Het deel links naast de entree, en de hoek om aan de Keenstraat, was oorspronkelijk een ontvangstruimte met showroom. Om die reden waren hier hoge glaspuien toegepast. Op de eerste verdieping heeft het gebouw rondlopende bandvensters gekregen waarachter kantoorruimtes waren gesitueerd. Op de zuidoosthoek van de eerste verdieping bevond zich oorspronkelijk een bedrijfswoning met drie slaapkamers welke vanaf de begane grond een aparte toegang had. Deze bedrijfswoning is later bij het kantoordeel getrokken. Dit gebouw is een goed voorbeeld van de functionalistische naoorlogse bedrijfsarchitectuur in de Spaanse Polder en is bovendien in goede staat. Bovendien is dit gebouw van waarde als onderdeel van de kwalitatief hoogwaardige bedrijfsarchitectuur binnen het oeuvre van de Rotterdamse wederopbouwarchitecten Swaneveld en Goslinga.



41. Keenstraat 55

Gebouw: Sterovita N.V.

Architect: J.A. Lelieveldt

Bouwjaar: 1957-1960

Waardering: Beeldbepalend

In 1957 vangt de bouw aan van het, op de Van Nelle na, grootste fabriekspand in de Spaanse Polder. Naast een fabriekspand van 122 meter lang, 55 meter breed en 14,5 meter hoog worden er ook een kantoorgebouw, een transformatorhuis en twee dienstwoningen gebouwd. Architect J.A. Lelieveldt was gevraagd een fabriek te ontwerpen rondom de productie van melkflessen. Het opslaan, vullen en reinigen van de flessen vergde meer ruimte in het bedrijf dan de melk zelf, die via leidingen wordt getransporteerd. In 1960 wordt de fabriek geopend met Pelsertstraat 30 als expeditietoegang. Alleen het kantoor is langs de rooilijn van de Keenstraat gebouwd. Vervolgens is er een loopbrug van dit kantoorgebouw richting het fabrieksgebouw dat op zijn beurt bestaat uit een lage platte hal met centraal een hoog deel. Inmiddels is er aan de rechterzijde van het gebouw nog een groot gebouwdeel, bekleed met platen, bijgebouwd. Op het hele terrein staan verschillende formaten opslagtanks. Het complex is beeldbepalend omdat het één van de eerste grotere panden is die in de Spaanse Polder is gebouwd, en het oorspronkelijke gebouw ondanks de verbouwingen nog duidelijk zichtbaar is.



Voorheen de Melkunie in de fabriek
aan de Keenstraat 55, ca. 1969



42. Vlaardingweg 2-4

Gebouw: Bedrijfsgebouw Snaathorst

Architect: Architectenbureau Rothuizen-Visker

Bouwjaar: 1964

Waardering: Beeldbepalend

Bedrijfsgebouw voor de firma Snaathorst met kantoren, werkplaatsen, kantines op de bovenste etage een bedrijfswoning. Snaathorst was een metaalbewerkingsbedrijf waar onder andere verwarmingsinstallaties en airco's werden gemaakt. De gevel heeft een dynamisch spel van verschuivende vlakken waarin bovendien veel in is glas toegepast, zowel in het kantoorgedeelte als in de werkplaatsen. Het gebouwdeel met de witte omegaprofilering op de tweede etage is een latere toevoeging. Verder is het exterieur van het gebouw nog grotendeels in oorspronkelijke staat.



43. Vlaardingweg 26-28

Gebouw: Voormalige triplexfabriek en fineerloods (Eurofin & Atlas houtindustrie)

Architect: H. van Dam

Bouwjaar: 1961

Waardering: Beeldondersteunend

Twee geschakelde bedrijfshallen afgedekt met flauw hellende zadeldaken met betonnen kniespanen. De hallen kunnen worden bevoorrad via de sluisen waar een voertuig doorheen kan rijden. De kozijnen aan de straatzijde zijn uitgevoerd in hout, in de zijgevel vinden we kozijnen in schokbeton. De linkse loods was de fineeroplage, de rechterloods was de triplexfabriek waar het fineer werd verlijmd.



44. Vlaardingweg 30

Gebouw: Garagebedrijf en servicestation Gebr. H.&G. Lagendijk

Architect: P. van Loon

Bouwjaar: 1957

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig garagebedrijf met servicestation en bezinepomp van de firma Gebr. H. & G. Lagendijk. Naast de bedrijfsruimtes was er in het voorgebouw ook een kantoor en woning gesitueerd. Van het originele complex is in de huidige situatie alleen het voorgebouw nog aanwezig, de achtergelegen loodsen zijn in de jaren tachtig aangebouwd. Dit voorgebouw is een rechthoekig, twee-laags pand met een kenmerkende zichtbare betonconstructie en metselwerken gevelsluiting. Aan de oostelijke zijgevel is een lage berging of garage aangebouwd. De vensterindeling van het pand is door de tijd heen aanmerkelijk veranderd. De waarde van dit pand schuilt in de verder nog herkenbare gevelstructuur en plaats binnen het straatensemble, waar het een harmonische samenhang heeft met de belendende panden. Ook de zichtbaarheid door de half vrijstaande situering is belangrijk voor de historische straatstructuur.



45. Pelsertstraat 1, tweede ingang Vlaardingweg 54

Gebouw: Technisch Bureau J.H. Goud

Architect: Architectenbureau F.C. De Weger

Bouwjaar: 1963

Waardering: Beeldondersteunend

In 1963 werd het gebouw van Technisch Bureau J.H. Goud, adviseur en installateur van centrale verwarming, geopend. In dit gebouw werden cv-installaties in serie vervaardigd. Vanaf 1974 wordt de indeling van het bedrijfspand herhaaldelijk veranderd en uitgebreid. Sindsdien zijn er verschillende ondernemers gevestigd in het pand waaronder Ter Meulen en Nederlands oudste furnituurenleverancier Jonco. Ook nu fungeert het pand als een bedrijfsverzamelgebouw voor verschillende kleinere bedrijven. Het complex bestaat afwisselend uit één en twee bouwlagen. Aan de Pelsertstraat zijn vooral expeditietoegangen te vinden van bedrijven, met een terrein voor het laden en lossen. Aan de Industrieweg vallen de strookvensters op beide verdiepingen over de hele lengte van de gevel op. Ondanks de verbouwingen en toegevoegde ingangen, is het aanzicht van het pand nog in originele sfeer.



46. Vlaardingweg 62

Gebouw: Ter Meulen magazijn en kantoor

Architect: Van den Broek en Bakema

Bouwjaar: 1962-1969

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig magazijn en kantoorgebouw voor Ter Meulen Post. Ontworpen als reusachtige kubus waarin het hoofdkantoor, het postorderbedrijf en de goederenopslag waren ondergebracht. De betonnen gevels suggereren een massief blok, maar van dichtbij blijkt het gebouw behangen met betonnen prefab panelen alsof het een verticaal systeemplafond is. De omvang en het volume van Ter Meulen illustreert de schaalvergroting die in halverwege de jaren zestig in de Spaanse Polder plaatsvond. Met het wegtrekken van Ter Meulen Post is het gebouw omgedoopt tot Spaanse Kubus en huisvest het kleine ondernemingen. De gevels van het complex zijn enkele jaren geleden cosmetisch aangepakt en voorzien van een 'bont' kleurenpalet. Het gebouw is echter in hoofdlijnen nog in redelijke gave staat.



Ter Meulen Post, 1972



Groothandelsmarkt, 1970

47. Industrieweg 40-46, Groothandelsmarkt 1-241

Gebouw(en): Markthallen van de 'Groothandelsmarkt Spaanse Polder', met portiershuisje, restaurant, bank- en kantoorgebouw

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1968-1969

Waardering: Beeldondersteunend

De Groothandelsmarkt werd eind jaren zestig in gebruik genomen als gecentreerde groente-, fruit- en levensmiddelenmarkt voor grossiers en detaillisten, ter bevoorrading van Rotterdam en omstreken. Het gebied van tien hectare diende als vervanging van de Noordpleinmarkt in de wijk Crooswijk, die door verval, rattenplagen en ontoereikende bebouwing niet meer van de tijd werd geacht. De vroegst gerealiseerde opstallen bestonden uit drie rijen magazijnen, waarvan de middelste rij een dubbel volume had. In de magazijnen waren 132 verkoopruimtes ondergebracht. De ruimtes waren vijf meter hoog en hadden een overkragende daklijst die een beschutte uitstalmogelijkheid gaf. Bij de ingang van het complex sloot een portiershuisje en omheining het gebied af van de rest van de Spaanse Polder. Naast het portiershuisje was eveneens een restaurant en kantoorgebouw opgeleverd, waar naast de Dienst Marktwezen ook een bankfiliaal was gevestigd. De huidige situatie kent aan de noordzijde van het complex latere uitbreidingen. Alle uit de eind jaren zestig stammende gebouwen bestaan in goeddeels onveranderde vorm. In 2016 heeft de gemeente de Groothandelsmarkt verkocht aan investeringsmaatschappij Urban Industrial, die plannen heeft om het gebied te ontwikkelen tot moderne 'food hub'. Bij de ontwikkeling zijn aanzienlijke verbouwing van de historische magazijnen gepland.



Groothandelsmarkt, 1970



48. Overschieseweg 2

Gebouw: Brugwachtershuis en brug
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: 1657 (volgens gevelsteen)
 Waardering: Rijksmonument

Aan weerszijden van de zeventiende-eeuwse rijksmonumentale Hoge Brug over de Delftse Schie waren oorspronkelijk een tweetal brugwachtershuisjes gesitueerd. Vanuit deze huisjes werd de brug bediend ten behoeve van de scheepvaart. Het brugwachtershuisje aan de Overschieseweg vormt een uiterst zeldzame, en daarmee zeer waardevolle, herinnering aan het zeventiende-eeuwse verleden van het waterknooppunt Schiedam, Overschie en de stad Rotterdam. Het huisje (uit 1657) maakt deel uit van een omvangrijker monumentaal ensemble langs de Overschieseweg.



49. Overschieseweg 10-12

Gebouw: Vlasfabriek
 Architect: Onbekend
 Bouwjaar: 1908
 Waardering: Rijksmonument

Het gebouw dat vandaag bekendstaat als 'de Vlasfabriek' is het oudste industriële gebouw van de Spaanse Polder. Het pand werd gebouwd in opdracht de coöperatie 'Ons Belang' en fungeerde als graanmaalders voor diervoeding. Het gebouw was strategisch gelegen op het kruispunt van de Schiedamse Schie, de Delfse Schie en de Delfhavense Schie. Het hoofdgebouw ligt daarom eerder tegen het water dan aan de weg zodat de aanmerende schepen gemakkelijk konden worden gelost of geladen. In de jaren zestig is het gebouw verkocht aan Kortman en Schulte, het bedrijf dat het bekende waspoeder Biotex in het gebouw ging maken. Toen die activiteiten stakten ging het pand over naar verschillende eigenaren waarna het recent in gebruik is genomen als bedrijfsverzamelgebouw. De decoratieve metselwerktoepassingen, gevelindeling en burchachtige vormtaal is typisch voor de industriële architectuur van rond 1900.



50. Overschieseweg 14-16

Gebouw: Boerderij "De Honderdmorgen"

Architect: Onbekend

Bouwjaar: ca. 1675

Waardering: Rijksmonument

Boerderij "De Honderdmorgen" is een uiterst zeldzame en daarmee waardevolle boerenhoeve uit de zeventiende eeuw. Naast het hoofdhuis bestaat het complex uit twee bijgebouwen. De boerderij maakt deel uit van een omvangrijker historisch ensemble langs de Overschieseweg richting Overschie.



51. Overschieseweg 32-33

Gebouw: N.V. Glimfabriek

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1928

Waardering: Beeldbepalend

Voormalig kantoor- en fabrieksgebouw van de N.V. Glimfabriek, voor was- en poetsmiddelen. Het fabriekscomplex had aan de voorzijde een sober uit donker baksteen opgetrokken kantoorgebouw met dienstwoning. Achter dit gebouw waren de fabricageruimte, magazijn en garage gesitueerd. Het pand had een plat dak met oorspronkelijk een grote vierkante toren waarop de letters "GLIM" in verticale lijn waren aangebracht. Door de jaren heen zijn de achterliggende bedrijfsruimten aanzienlijk verbouwd en vervangen, maar het kantoorgebouw aan de straatzijde heeft grotendeels de originele vorm behouden. Wel is in 1988 de markante toren gesloopt en is recentelijk de gevel overgeleverd. Het aan de straatzijde gelegen kantoorpand is door zijn gedeeltelijk oorspronkelijke vorm en architectonische kwaliteit beeldbepalend.



Glimfabriek, 1951



52. Overschieseweg 34-36

Gebouw: Voormalige verffabriek, laboratorium en kantoor voor Tollens & Co
 Architect: J. H. Van den Broek
 Bouwjaar: 1940-1943
 Waardering: Rijksmonument

De fabriek is in de periode 1940-1943 gebouwd, en vervolgens in 1952 en 1958 in dezelfde functionalistische stijl uitgebreid door het bureau Van den Broek & Bakema. Met deze verbouwingen werden verdiepingen toegevoegd en verkreeg de fabriek onder meer zijn kenmerkende lessenaarsdak. Mede door de latere verbouwingen heeft het complex verschillende bouwvolumes en dakconstructies. Het uiteindelijke pand bestond grofweg uit drie delen. Vanaf de Schiezijde was het gebouw gesplitst met in het linkerdeel de productiehal die werd overdekt met een opvallende betonnen zaagdak. Aan de rechterkant was op drie verdiepingen een kantoor- en laboratoriumvleugel gesitueerd. Op de zuidelijke kop bevonden zich in vier rechthoekige verdiepingen onder andere de ontvangsthal en een magazijn. De zijgevels kenmerken zich door een grote openheid en herhaling van de vierkante betonconstructie. Door de grote cultuur- en architectuurhistorische waarde, alsmede de plaats in het oeuvre van de architect is het object tot rijksmonument benoemd.



53. Overschieseweg 89

Gebouw: Woning
 Architect: Onbekend
 Jaar: Rond 1900
 Waardering: Beeldondersteunend

Vrijstaande woning met mansardekap. In architectonisch opzicht vertegenwoordigt de woning geen uitgesproken waarde maar in cultuurhistorisch opzicht is deze wel van belang. De bebouwing maakt deel uit van de eeuwenoude Schiedamse Weg langs de Schiedamse Schie. Als gevolg van de annexatie van Overschie door Rotterdam kreeg de weg vanaf 1941 de naam Overschieseweg.



Het stallencomplex voor boerderij Bouwlust op het terrein van huize Adriana, 1973

54. Overschieseweg 104

Gebouw: Huize Adriana (inclusief stallen 'Bouwlust')

Architect: Onbekend

Bouwjaar: 1923

Waardering: Beeldondersteunend

Vrijstaande boerderijwoning met op het terrein een vermoedelijk begin negentiende-eeuwse stallencomplex (exacte datering onbekend). In architectonisch opzicht vertegenwoordigen de objecten an sich geen uitgesproken waarde maar in cultuurhistorisch opzicht zijn ze zeker van belang. De bebouwing maakt deel uit van de eeuwenoude Schiedamse Weg langs de Schiedamse Schie. Als gevolg van de annexatie van Overschie door Rotterdam kreeg de weg vanaf 1941 de naam Overschieseweg.

Ten tijde van het opstellen van deze rapportage (mei 2019) zijn beide objecten gesloopt, waarmee industrieel erfgoed verloren is gegaan.



55. Galateestraat 9-11

Gebouw: bedrijfsgebouw voor twee aannemingsbedrijven
 Architect: Onbekend
 Bouwjaar: 1964
 Waardering: Beeldondersteunend

Dit bedrijfsgebouw heeft een langgerekt twee-laags voorgebouw gericht op de Strickledeweg. Daarachter bevindt zich een ruimte loods met zadeldak, gebouwd met een constructie van betonnen kniespanen. Het bedrijfsgebouw werd in 1964 gebouwd voor twee aannemersbedrijven en wordt momenteel gebruikt als autogarage. Enkele jaren geleden heeft het gebouw een nieuwe gevelkleding gekregen waardoor de typische vormgeving uit de jaren zestig minder goed waarneembaar is geworden. Omdat deze ingreep grotendeels reversibel is blijft er genoeg reden om het gebouw als waardevol te bestempelen.



56. Thurledeweg 95

Gebouw: Kantoor van de Rijksverkeersinspectie
 Architect: P.H. Cuperus
 Bouwjaar: 1972
 Waardering: Beeldbepalend

Het kantoor voor de Rijksverkeersinspectie, gebouwd in 1972, is vermoedelijk het enige gebouw in de Spaanse Polder waarvoor de rijksoverheid als opdrachtgever optrad. De architectuur is veel minder functionalistisch dan de omliggende gebouwen uit de jaren vijftig en zestig. De sculpturale bovenbouw staat op een schijfvormige onderbouw met patio. Veel aandacht is besteed aan de vormgeving van de draagconstructie, met name de betonnen schijven waar de bovenbouw op staat zijn bijzonder expressief. Bij het storten van de gevel van het trappenhuis is een bijzondere bekistingswijze toegepast. Door verdraaiing van de bekistingsplanken is een bijzonder patroon ontstaan op de gevel, bovendien zorgen spelingen van enkele centimeters tussen de planken voor een bijzonder reliëf.



Kantoor van de
Rijksverkeersinspectie,
1972



57. Thurledeweg 85

Gebouw: HOGefa (Hollandse Gereedschappenfabriek)
 Architect: Bureau Kraaijvanger
 Bouwjaar: 1954
 Waardering: Beeldbepalend

Het bedrijfsgebouw van HOGefa (Hollandse Gereedschappenfabriek) is een ontwerp van het Rotterdamse bureau Kraaijvanger, dat o.a. ook verantwoordelijke was voor het Stationspostkantoor en concertgebouw De Doelen.

Het pand voor HOGefa werd gebouwd in 1954 en bestaat uit een twee-laags voorgebouw met daarachter een een-laagse productieloods met sheddaken. De voorgevel van het gebouw is grotendeels in oorspronkelijke staat. De vormgeving is uiterst sober maar zorgvuldig en met oog voor detail uitgevoerd. De zijgevels zijn in een bruinrode metselsteen uitgevoerd en fungeren als zelfstandige 'boeken steunen'. De horizontaliteit van het voorgebouw wordt benadrukt door de bandvensters en de terugliggende plint bij de aansluiting op het maaiveld. In tegenstelling tot veel andere bedrijfspanden uit deze periode is gebouw niet overschilderd waardoor de oorspronkelijke kleuren en materialen zichtbaar zijn gebleven.



58. Thurledeweg 53-57

Gebouw: N.V. Grobu
 Architect: Onbekend
 Bouwjaar: 1952
 Waardering: Beeldondersteunend

Twee-laags voorgebouw, met op begane grond ruimte voor bedrijfsactiviteiten/showroom en op de verdieping twee woningen met daarachter een langgerekte loods overkapt met sheddaken. De loods is separaat te bereiken via de Swaneblaakstraat door twee afzonderlijke garagedeuren. Na 2009 is het hele pand in een donkergrijze kleur geschilderd en is de gevel van loods in zijn geheel bekleed met golfplaten. Deze zelfde golfplaten zijn doorgezet naar het belendende pand waardoor het onderscheid tussen de verschillende panden is verdwenen. Het voorgebouw is conform de oorspronkelijke richtlijnen voor architectuur ontworpen: het verschil in functies is duidelijk herkenbaar, onder meer door de subtiel terug gelegen plint. Ook is de betonconstructie in het zicht gelaten. Het hekwerk dat het pand aan de Thurledeweg scheidt van het naastgelegen pand is eveneens volgens voorschrift vormgegeven.



59. Thurledeweg 40

Gebouw: Riologemaal

Architect: Aannemersbedrijf van Waterbouwkundige werken Fa. J.F. Barth & Zoon

Bouwjaar: 1960

Waardering: Beeldbepalend

Betreft een riologemaal aan de Thurledeweg, gelegen aan de vijver in de centrale wig tussen de Thurledeweg en de Matlingeweg. In 1960 gaf de stad opdracht uit voor de bouw van een riologemaal met transformatorruimte voor de afvalwaterverwerking van de Spaanse Polder. Het pand heeft een rechthoekige plattegrond met één bouwlaag, waar gedeeltelijk een extra verdieping is ingebouwd voor de ventilatiezolder. Op de begane grond waren onder andere de machinekamer, meterkasten en werkplaats gesitueerd. Daarnaast is het pand volledig onderkelderd voor de ontvangstbassins voor het afvalwater, de pompen en de vijzelruimte. De gevel is voor het grootste deel opengewerkt met een enigszins terug gelegen glazen pui, die doorloopt over drie van de vier gevels. Aan de zuidkant van het gebouw zijn de blinde kopgevel en een deel van de langsgevels met donker baksteen ingevuld. In de glazen pui zijn over drie gevels uitspringende horizontale latten aangebracht, een geleding die in de blinde muur doorloopt met afwijkende gele bakstenen banden. De westgevel wordt in het midden onderbroken door een omlijste brede entree. Ook de oostgevel is onderbroken door een smalle ingang. Het ontwerp komt overeen met het riologemaal aan Alexanderlaan, dat in hetzelfde jaar is opgeleverd. Het gemaal is in goede en geheel onveranderde staat.



60. Thurledeweg 23-27

Gebouw: C. Klein jr. Graafwerktuigen

Architect: Bureau Jac. Ouwkerk

Bouwjaar: 1967

Waardering: Beeldbepalend

De langgerekte hoge hal is opgetrokken uit een laag stenen borstwering met een daarboven een volledig uit glas opgetrokken gevel. De glazen vliesgevel wordt afgezoomd door een brede beplate dakrand. Materieel werd de loods ingebracht via reusachtige stalen schuifdeuren die eveneens gedeeltelijk in glas zijn uitgevoerd. Het naastgelegen twee-laagse kantoorgebouwtje heeft een vergelijkbare geleding, een gesloten stenen borstwering met daarboven een geheel in glas uitgevoerde gevel. Beide gebouwtjes zijn gebouwd volgens de bebouwingsrichtlijnen die golden in de Spaanse Polder. Beide objecten zijn los van elkaar gepositioneerd en voorzien van een open tussenruimte. Hiermee werden de verschillende functies en zelfstandigheid van de gebouwtjes benadrukt. Het zwarte glimmende tegelwerk is niet origineel; deze bedekken de oorspronkelijke metselwerk gevels. Dit zwarte tegelwerk en de grijze kozijnen zijn waarschijnlijk afgekeken van de één-laagse loodsen op het terrein van Van Nelle. Met uitzondering van het tegelwerk is het bijzondere gebouw in gave staat.



61. Thurledeweg 19

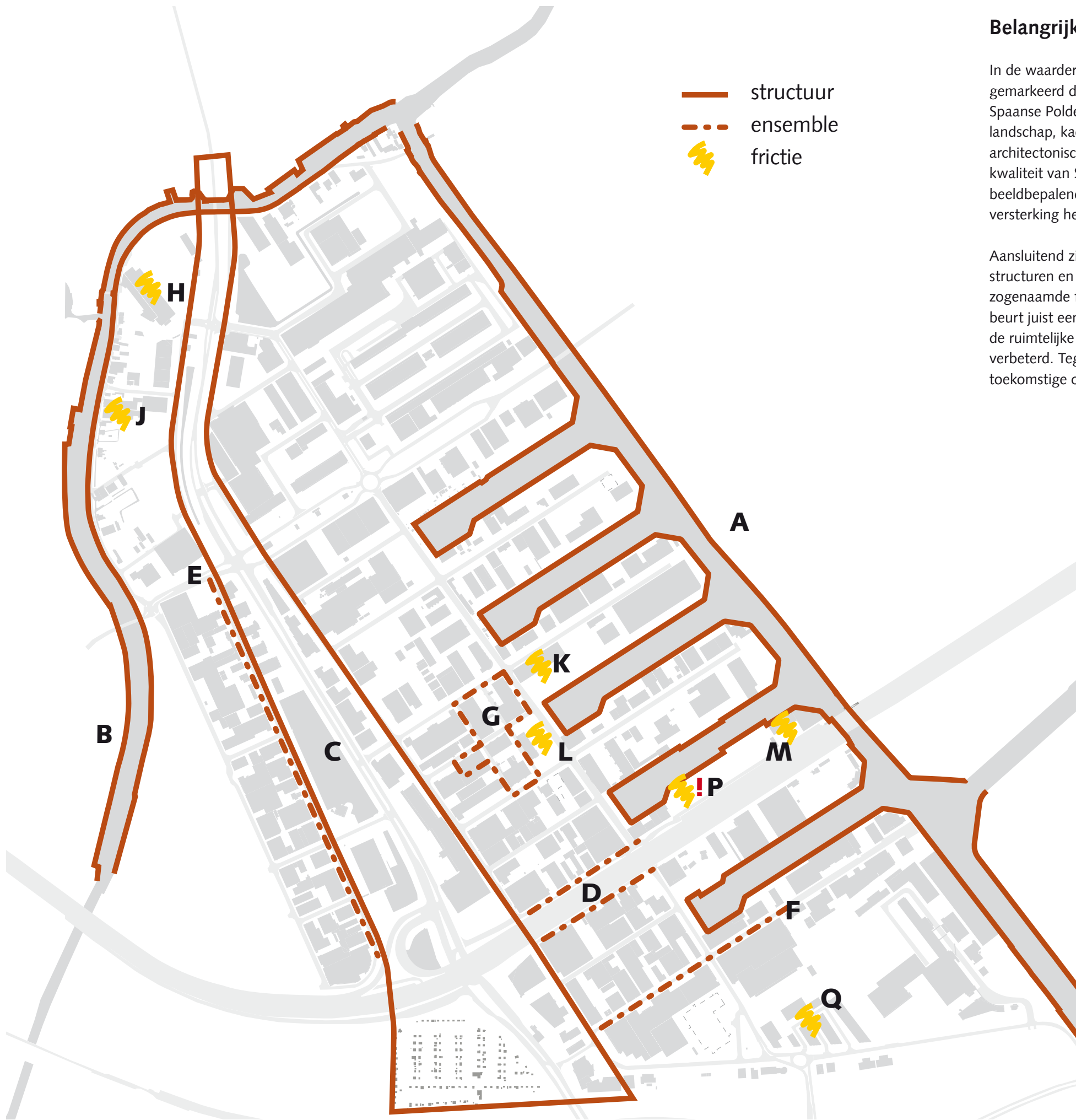
Gebouw: De Waal's Industrie

Architect: P.W. Vreeswijk

Jaar: 1960

Waardering: Beeldondersteunend

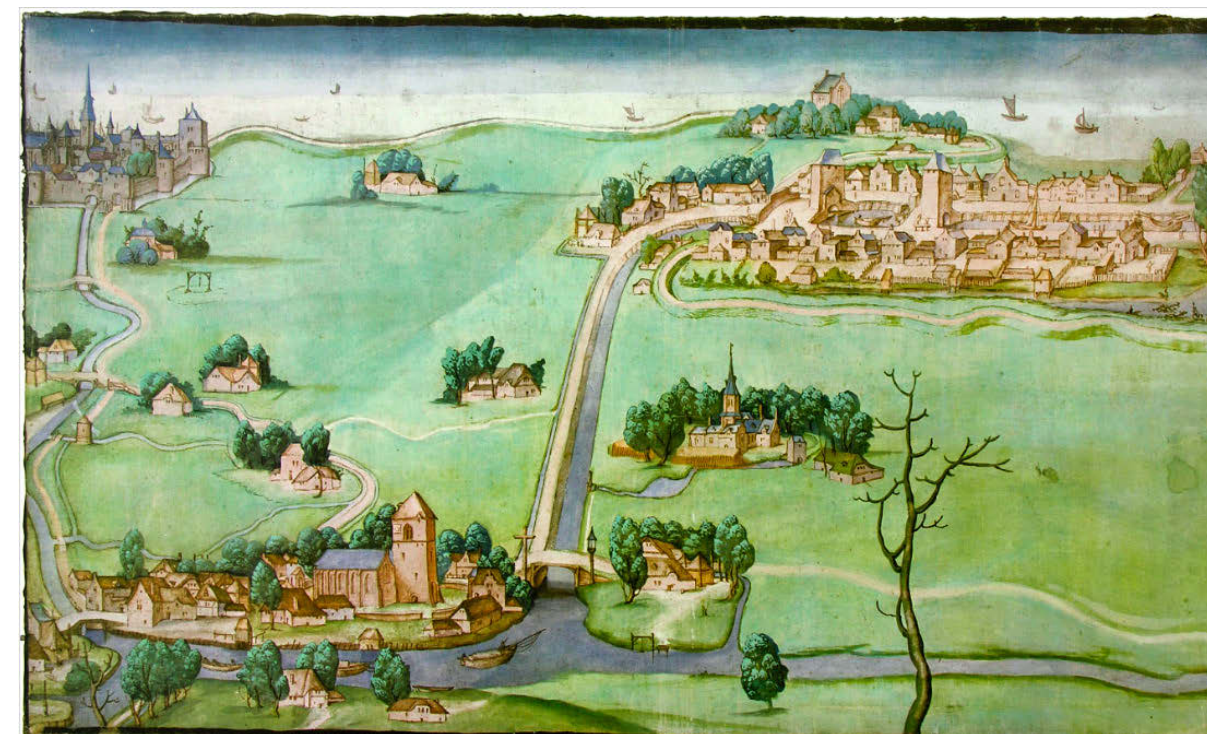
Uit de oorspronkelijke bouwtekeningen blijkt dat dit gebouw aanvankelijk fungeerde als een soort poortgebouw naar het achterliggende terrein. Op de begane grond bevindt zich links de toegangspoort het trappenhuis naar de eerste verdieping. Op de verdieping bevond zich een kantoorruimte, een schaftlokaal en een wachtkamer. De Waal's Industrie, een aannemersbedrijf, gebruikte de overdekte ruimte onder de verdieping waarschijnlijk voor het opslaan van bouwmaterialen die niet nat mochten worden. Hoewel het gebouw niet meer in oorspronkelijke staat is, zo zijn de kozijnen vervangen en is het gebouw overschilderd, blijft er genoeg over om de interessante typologie te ervaren.



Belangrijke structuren, ensembles en fricties

In de waarderingskaart zijn een aantal ruimtelijke structuren en ensembles gemarkeerd die een zekere waarde of kwaliteit vertegenwoordigen voor de Spaanse Polder. Het gaat hierbij om delen van de stedelijke structuur, het landschap, kades en oevers, wegprofielen, open ruimtes, compositorische architectonische gehelen of juist korreltypes die elk essentieel zijn voor de kwaliteit van Spaanse Polder. De gemarkeerde onderdelen/structuren zijn beeldbepalend en bij de omgang ermee geldt behoud, bescherming en versterking het uitgangspunt.

Aansluitend zijn in deze waardenkaart, naast de waardevolle objecten, structuren en ensembles, ook een aantal versturende elementen opgenomen, zogenaamde fricties. Deze ruimtelijke elementen vertegenwoordigen op hun beurt juist een negatieve waarde, vanwege de versturende werking ervan op de ruimtelijke kwaliteit van de Spaanse Polder. Idealiter worden deze plekken verbeterd. Tegelijkertijd dienen zij daarmee als negatief voorbeeld voor de toekomstige omgang in stedenbouwkundig opzicht.



Reproductie van het schilderij de drie Schieen uit 1512

Belangrijke structuren en ensembles

A. Havens, kades, waterstructuren

De waterloop aan de oostzijde van de Spaanse Polder wordt de Delfhavense Schie genoemd. Het kanaal loopt vanaf het historische tolhuis in de noordhoek van de Spaanse Polder naar het zuiden langs Spangen en het Nieuwe Westen en komt uit bij historisch Delfshaven. Dit kanaal werd al in 1391 in opdracht van de stad Delft gegraven om de verbinding tussen Delft en de Nieuwe Maas veilig te stellen en niet afhankelijk te zijn van Schiedam of Rotterdam. De Delfhavense Schie is dus een eeuwenoud stuk infrastructuur dat onderdeel is geworden van de veel moderne Spaanse Polder.

Rond 1920 werd Delfshavense Schie verlengd met het graven van de Coolhaven. In 1932 werd de Parksluis geopend waarmee de Delfshavense Schie en de Coolhaven een nieuwe verbinding kregen met de Maas. Door de ligging aan de Delfhavense Schie beschikte de Spaanse Polder dus niet alleen een goede verbinding met de Nieuwe Maas maar ook met steden als Delft en Den Haag. De vijf insteekhavens vormen dan ook een integraal onderdeel van het stedenbouwkundige ontwerp van de Spaanse Polder. Deze verbinding met het water was voor bedrijven als staalhandel Diepenveen aan de Linschotenstraat of de Befaro, de betonfabriek aan de Giessenweg van levensbelang.



Luchtfoto van de havenstructuur



B. Landschappelijk dijklint (Overschieseweg en de Schiedamse Schie)

Industriegebied Spaanse Polder wordt aan de oost- west- en noordzijde begrensd door water. Ten westen en noorden loopt de Schiedamse Schie, wat een overblijfsel is van de natuurlijke loop van de het oudste deel van de Schie. Dit is ook te zien aan meer organische loop van het water en de zachte oevers. Het historische belang van deze waterloop voor de stad Schiedam kan amper worden overschat. Hoewel rond 1900 de eerste industriële complexen zich vestigden aan het dijklint zoals de vlasfabriek in nabijheid van de Hoge Brug, en later de Tollensfabriek en de Molynefabriek behield de Overschieseweg toch het landschappelijke karakter. In de loop der jaren is er wel enige verrommeling opgetreden met de komst van oud-ijzerboeren, exportbedrijven van tweedehands auto's en allerhande bedrijfspanden.



Luchtfoto van de Schiedamse Schie met links de eerste industriële complexen



C. Groene wig

De wigvormige ruimtelijke structuur tussen het oostelijke en westelijke deel van de Spaanse Polder is één van de fundamentele bouwstenen van het oorspronkelijke stedenbouwkundige ontwerp voor het bedrijventerrein. Met deze wigvorm waren de stedenbouwkundigen in staat om de hoekverdraaiing in het stratenpatroon tussen het oostelijk en westelijk deel te camoufleren. Belangrijker echter was de open ruimte die als ruimtelijk en sociaal centrum van de Spaanse Polder moest gaan fungeren. In zijn volle glorie is de groene wig nooit gerealiseerd. Het geplande *civic centre* kwam er niet en nadat met de komst van de rijksweg A20 het zuidelijk deel van de wig geïsoleerd was komen te liggen werd dit deel bestemd voor volkstuinjes. De noordelijke punt tussen de Matlingeweg en de Thurledeweg werd in de jaren tachtig en negentig volgebouwd; het zuidelijke deel dat tot voor kort als sportveld werd gebruikt wordt nu grotendeels in beslag genomen door het pand van Schmidt Zeevis. Ondanks al deze veranderingen fungeert de wigvorm nog altijd als ruimtelijk centrum van de Spaanse Polder en zorgt het voor een duidelijke stedenbouwkundige hiërarchie. Dit is een belangrijke kwaliteit die in veel latere bedrijventerreinen afwezig is.



Luchtfoto van de groene wig, met daaraan grenzend de kleinschalige bebouwing aan de Thurledeweg



D. Giessenweg

Het op tekening aangegeven deel van de Giessenweg wordt beschouwd als een waardevol stedenbouwkundig ensemble vanwege de grote hoeveelheid bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig en zestig. Hoewel niet alle gebouwen in goede staat zijn, geven beide zijden van de Giessenweg een goede indruk hoe de Spaanse Polder in de decennia na de Tweede Wereldoorlog functioneerde. De bebouwing heeft een zekere informaliteit, grote en meer kleinschalige bebouwing wisselt elkaar af. Maar ook de grotere gebouwen, zoals de voormalige Gildafabriek of de voormalige Rhiwa-garage, zijn ontworpen met een voorgevel die eerder gericht is op de Giessenweg – het langzaamverkeer – en niet zozeer gericht is op de snelweg A20. Dit in tegenstelling tot de geplande Porschegarage of het pand van Shurgard schuin daar tegenover.



E. Thurledeweg

Aan de bedrijfsgebouwen aan de Thurledeweg is nog duidelijk zichtbaar dat dit gebied bedoeld was voor de meer kleinschalige bedrijfsgebouwen die niet waren aangesloten op de havens of het spooreplacement. De oorspronkelijke stedenbouwkundige richtlijnen zijn goed af te lezen aan de bebouwing, bijvoorbeeld in de parcellering, zoneringsvoorschriften en de bouwhoogtes. De vele bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig en zestig vormen een belangrijk ensemble in de Spaanse Polder.



F. Graafstroomstraat (oneven zijde)

Vooral aan de oneven zijde van de Graafstroomstraat is het oorspronkelijke straatbeeld van de Spaanse Polder bijzonder goed erfahrbaar. Aan de westzijde van de straat start het ensemble met de voormalige DAF-garage waarna er een consistente sequentie volgt van bedrijfsgebouwen met een twee-laags voorgebouw. De parcellering, bouwtypologie, en zonering is exemplarisch voor de Spaanse Polder. Specifiek van belang is de bomenrij die voor verzachting zorgt in de industriële straat, en deel uitmaakt van het oorspronkelijke stedenbouwkundige raamwerk.



G. Industriepark Spaanse Polder

Het Industriepark tussen de Linschotenstraat, de Gantelstraat, en de Breevaartstraat vormt een belangrijk stedenbouwkundig ensemble. De gebouwen, ontworpen door Maaskant en Van Tijen dateren uit de jaren veertig en werkten als aanjager voor de Spaanse Polder. Het Industriepark was een initiatief van de Kamer van Koophandel die voor de realisatie van dit project de Stichting Industriepark had opgericht. Dit voor de verhuur bestemde complex van seriematige bedrijfsgebouwen was het eerste in zijn soort in Nederland en vooral bedoeld voor bedrijven die tijdens het bombardement hun bedrijfsruimte waren verloren. Het complex is dus nauw verbonden met de wederopbouw van Rotterdam en de totstandkoming van de Spaanse Polder. Bovendien zijn de gebouwen typologisch vernieuwend. Niet alleen architectonisch maar ook stedenbouwkundig is dit als één geheel ontworpen. Om die reden is de ensemblewerking van belang. Tenslotte zijn de gebouwen van waarde binnen het oeuvre van Maaskant en Van Tijen.



Fricities

H. Overschieseweg 60

De grote en langgerekte bedrijfshal is vrij lukraak gepositioneerd aan de Overschieseweg en houdt op geen enkele wijze rekening met het bestaande karakter van het bijzonder historische lint waaraan het is gelegen. De verbinding wordt getypeerd door kleinschaligheid, lage volumes met kleine korrel, oriëntatie van de voorgevel aan de weg en een groene omzoming van het terrein aan de straat. Daarnaast dragen de geslotenheid van het hoge volume, de omvangrijke parkeerplaats aan de voorzijde van het object, het uitgestrekte opslagterrein aan de zijkant van het gebouw, en het traliehekwerk bij aan de versterking van het zeldzame, historisch landschappelijke karakter van deze verbinding.



J. Overschieseweg 86-87

Beide grote bedrijfshallen staan haaks op de Overschieseweg gepositioneerd en vormen door de omvang, de dubbele rij parkeerplaatsen aan de voorzijde en de traliehekwerken een verstoring van het bestaande landschappelijke karakter van het lint waaraan het is gelegen. De verbinding wordt getypeerd door kleinschaligheid, lage volumes met kleine korrel, voorgevel aan de weg en een groene omzoming aan de weg.



K. Industrieweg 120

Nieuwe invulling op de hoek van de Industrieweg en de Linschoterstraat. De architect heeft een poging gedaan om met de typologie aan te sluiten op een in de Spaanse Polder bekende bedrijfsvorm. Namelijk die van een representatief meerlaags voorgebouw waarin kantoor- en ontvangstfuncties zijn opgenomen, met daarachter een langgerekte gesloten loods voor de opslag van grote werktuigen en andere sloopmaterialen. Als type is het denkbaar maar de positionering van het volume is in deze opzet problematisch. Dergelijke gebouwen werden haaks op de weg geplaatst, waardoor werkplaats en loods uit het zicht werden onttrokken. In dit geval is er sprake van een hoek, waardoor de langgerekte gesloten doos een uitgestrekte gesloten plint aan de Linschoterstraat vormt. Het is daarmee strijdig met de universele kwaliteiten van een aantrekkelijke omgeving, of het nu een bedrijventerrein is of een stadswijk.



L. Industrieweg 135

Locatie van de voormalige Spaanse toren. Een duidelijk voorbeeld van een nieuwe invulling van een vrijgekomen leegstaand kavel die de bestaande stedenbouwkundige structuur verstoort. Het relatief kleine bouwvolume is naar achter geplaatst en het overige terrein, met name aan de hoofdas de Industrieweg, wordt volledig bepaald door een collectie hoogwerkers, aggregaten en ander zwaar bouwmaterieel. Idealiter zou het hoofdgebouw aan de Industrieweg worden gepositioneerd zodat de bestaande gevelwand en de rooilijn aan de Industrieweg niet wordt onderbroken.



M. Giessenweg 5 en Giessenweg 4-6

Nieuwbouw aan de kop van de Bornissehaven. Verstarend omdat de nieuwbouw ver terug is geplaatst ten opzichte van de rooilijn. De voorterreinen die hierdoor ontstaan zijn ingericht als grote parkeerplaatsen, afgesloten door een laag traliehekwerk. Hierdoor is de oorspronkelijke strakke rooilijn komen te vervallen en krijgt de Giessenweg een rommelig voorkomen. Idealiter wordt het hoofdgebouw aan de straatzijde gepositioneerd en de parkeer- en distributieactiviteiten zoveel mogelijk aan de achterzijde.



P. Giessenweg 7

Dit braakliggende plot aan de Giessenweg is in eigendom van gemeente Rotterdam. De verschillende bedrijfskavels staan al enkele jaren te koop. Het terrein langs wordt bewust vrijgehouden tot er zich een passende ontwikkeling aandient die binnen de gemeentelijke visie Etalage langs de A20 past. Concreet betekent dit dat met nieuwbouw van het plot de nadruk ligt op de ervaring van de bebouwing langs de snelweg. Er gelden voor het gebied op straatniveau slechts vrij globale stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals het volgen van de bestaande rooilijn van de naastgelegen bebouwing, parkeren en laden lossen op eigen terrein, het gebruik van de kade, het niet verder dichtbouwen van het water en de nu gehanteerde maximale hoogte van 15 meter. Om de matige kwaliteit van het naastgelegen pand aan de Giessenweg 5 niet leidend te laten zijn voor deze locatie zou nieuwbouw idealiter de oorspronkelijke strakke rooilijn volgen en vindt parkeren en opslag zoveel mogelijk uit het zicht aan de achterzijde van het terrein plaats. Daarnaast zou er geen samensmelting van bebouwing moeten plaatsvinden, waardoor het zicht op de kade en de haven (deels) gehandhaafd blijft.



Q. Hoek Schuttevaerweg/Industrieweg (o.m. Gaagstraat, Dulderstraat, Weerestraat)

Terrein voor kleinschalige bedrijvigheid dat ten westen van de Van Nellefabriek is gelegen en op de hoek van de Schuttevaerweg en de Industrieweg. De stedenbouwkundig structuur van het gebied wijkt af van de orthogonale structuur die we in de Spaanse Polder zien. Incidentele ruimtelijke incidenten als deze dragen bij aan de verrommeling van het gebied. Daarnaast ligt het op een belangrijke plek in de Spaanse Polder, enerzijds naast de iconische Van Nellefabriek en anderzijds vormt het een van de toegangswegen naar het bedrijventerrein.

Conclusies en Aanbevelingen

Introductie

Na analyse van de stedenbouwkundige- architectonische en cultuurhistorische waarde van het Spaanse Polder gebied en de inventarisering van de afzonderlijke objecten en structuren/ensembles volgen in dit laatste hoofdstuk een aantal algemene conclusies ten aanzien van (de omgang met) het huidige bedrijventerrein. Uit deze conclusies vloeien een de omgang met het gebied in de huidige situatie. Eveneens worden er ruimtelijke en programmatische richtlijnen uitgezet voor verbeteringen in het gebied.

Algemene conclusie

Na bestudering van de Spaanse Polder luidt de eerste conclusie dat het bedrijventerrein van grote cultuurhistorische waarde is voor Rotterdam, en van betekenis op de schaal van Nederland. De Spaanse Polder is ontworpen als meer dan slechts een functioneel bedrijventerrein, het was destijds bedacht als een experimentele werkstad uitgerust met een sociaal centrum, groenvoorzieningen, sportvelden en betekenisvolle Architectuur. Drijvende kracht achter deze gedachte was een groep prominente Rotterdamse industriëlen die tussen de jaren twintig en vijftig van de vorige eeuw trachtte een gezonde en inspirerende werk- en leefomgeving te creëren voor hun werknemers. Deze principes werden in die tijd ook al tot uitvoering gebracht in de woonsfeer, bijvoorbeeld bij de aanleg van het tuindorp Heijplaat. Ook op de kleinere schaal, op het vlak van de architectuur verwerkte men dit streven. De Van Nellefabriek van Brinkman & Van der Vlucht en de Tollensfabriek van J.H. van den Broek zijn daar voorbeelden van.

Uniek voor de Spaanse Polder was dat deze ideologie nu ook op grotere schaal werd vertaald naar de schaal van een bedrijventerrein. Ondanks dat sociaal-culturele ambitie door velerlei redenen sterk werden verdund gedurende de bouw van de Spaanse Polder, zijn er in de huidige ruimtelijke layout van het bedrijventerrein en in de architectuur uit de eerste decennia nog wel degelijk een aantal belangrijke sporen van deze ideologie terug te vinden. De groene, lege wig in het midden van de Spaanse Polder waar destijds het *civic centre* was gepland is daarvan het belangrijkste voorbeeld. Daarnaast noemen we ook (de restanten van) het Industriepark, destijds een grootschalig experiment voor collectieve bedrijfshuisvesting naar ontwerp van Maaskant en Van Tijen. In het Industriepark⁷⁶ konden bedrijfjes een ruimte huren en tegelijkertijd gebruik maken van verschillende gemeenschappelijke voorzieningen, vandaag de dag een populair verschijnsel maar in de wederopbouwperiode volstrekt origineel en uniek.

Ook in stedenbouwkundig opzicht vertegenwoordigt de Spaanse Polder een hoge waarde. De hoofdstructuur is vrijwel onaangetast gebleven en de heldere indeling in afzonderlijke zones is voldoende flexibel en robuust gebleken om veranderend gebruik op te vangen. De ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan was direct gerelateerd aan de beoogde architectuur in het gebied. Er werd door de initiatiefnemers en stedenbouwkundigen veel waarde gehecht aan de rol die architectuur zou kunnen spelen in het creëren van een harmonieus en aantrekkelijk stadsbeeld. De Spaanse Polder mocht immers geen lukrake verzameling van bedrijven worden met ieder een eigen visuele signatuur. Ondanks dat de Spaanse Polder zich in de loop der tijd meer ontwikkelde tot een 'gewoon' bedrijventerrein zijn er, als we goed kijken, nog talloze oorspronkelijke objecten zichtbaar in het straatbeeld. Deze zijn gebouwd volgens de strikte architectonische principes die men destijds voorschreef aan ondernemers die zich in het gebied wilden vestigen. Verspreid over het gehele bedrijventerrein vinden we een groot aantal gave en minder

gave bedrijfsgebouwen, fabrieken en loodsjes uit de jaren vijftig/zestig terug, die in architectonisch opzicht van hoge kwaliteit zijn en cultuurhistorisch van waarde. Gerenommeerde wederopbouw architecten als Kraaijvanger, Maaskant, Van Tijen, Van den Broek, Baas, Hendriks et cetera tekenden aan deze gebouwtjes. Destijds waren deze architecten ook verantwoordelijk voor wederopbouw iconen als De Doelen, het Groothandelsgebouw, de Lijnbaan en de bioscoop Thalia. De keuze om architecten van deze statuur een rol te geven voor een bedrijventerrein zegt iets over de grote ambities die men destijds had voor het gebied. Samen vormen al deze gebouwtjes in architectuurhistorisch opzicht een uiterst waardevolle verzameling van het industrieel erfgoed uit de wederopbouwperiode. Veel is er gesloopt maar er resteert nog voldoende om de oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische ambitie te ervaren. Deze collectie vormt een herinnering aan de wederopbouwgeschiedenis van Rotterdam, wat men de 'Gouden Eeuw' van Rotterdam zou kunnen noemen.

Aanbeveling

- Om deze algemene cultuurhistorische waarde van de Spaanse Polder te beschermen is het van groot belang dat deze wordt (h)erkend en bovendien snel wordt verankerd in gemeentelijk beleid. Beleid van bedrijventerreinen wordt echter in bijzondere mate gestuurd wordt door economische motieven en veel minder door ruimtelijke en culturele overwegingen. Deze aanbeveling betekent concreet dat men bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen, ontwikkelingsvisies, beeldkwaliteitsplannen en het beoordelen van sloop-en omgevingsvergunningen zich meer rekenschap moet geven van cultuurhistorische kwaliteiten en daar naar dient te handelen.

76] Huidige adressen: Gantelstraat 8-12, Gantelstraat 14-18, Industrierweg 129-133, Loetestraat 2-10, Breevaartstraat 67-71.

Waardering op onderdelen

Conclusies ten aanzien van cultuurhistorische waarden

- De Spaanse Polder als gebied scoort hoog op cultuurhistorische waarde. De sociaal-culturele intenties waarmee het gepland en ontworpen is en het stedenbouwkundige en architectonisch erfgoed dat hiervan is nagelaten vertellen het verhaal van de vooruitstrevendheid van de Rotterdamse industriële elite die de stad Rotterdam als geheel heeft bepaald. Men probeerde destijds invulling te geven aan de ambitie om van de Spaanse Polder een werkgemeenschap te maken door haar integraal te ontwerpen als onderdeel van de grote stad en niet slechts als een verzameling anonieme bedrijven.
- Bij de uitvoering verdween dit streven deels naar de achtergrond en werd de Spaanse Polder steeds 'gewoner'. Maar in haar geschiedenis, ook de recente, herkent men keer op keer de schizofrenie tussen de Spaanse Polder als stadswijk en de Spaanse Polder als een louter utilitair uit te baten terrein. De stedelijkheid wist steeds zijn weg terug te vinden naar de Spaanse Polder, niet gepland voor de arbeiders en werknemers, maar juist als ongepland toegevoegd programma voor stadsbewoners die partycentra bezoeken, of die vis gaan eten bij Schmidt of winkelen de Zegro. De Spaanse Polder is daarmee geen geïsoleerd gebied en heeft sinds haar ontstaan steeds gefungeerd als overloopgebied van de omliggende stadswijken. Het is een cultureel en commercieel centrum geworden en belangrijk als ontmoetingsplek voor een steeds bredere groep Rotterdammers. Deze vorm van gebruik staat echter haaks op de principes van de huidige ruimtelijke ontwikkelingsvisie waarin men juist monocultuur, extensiviteit van functies en automobilititeit centraal heeft gezet.
- Aansluitend vertegenwoordigt de Spaanse Polder ook een waarde ten aanzien van de gebruiksgeschiedenis. De wijze waarop de Spaanse Polder tot stand kwam past in de traditie van Rotterdam als werkstad. Vergelijkbaar met de traditie van de Rotterdamse haven is de Spaanse Polder net zo goed bakermat van tal van Rotterdamse bedrijven, zoals Van Nelle en Verstegen, Ter Meulen etc. Een groot aantal van deze bedrijven zijn nog altijd operationeel in het bedrijventerrein en maken nog steeds gebruik van hun oorspronkelijke faciliteiten. Voorbeelden hiervan zijn Bakkerij Van der Meer en Schoep (nu onder de naam Bakkersland), Machinefabriek Hogefa en natuursteenbedrijf D.M. Van der Wel. Bedrijven als cementfabriek BEFAGO en Doornbos kranen speelden bovendien een cruciale, concrete rol in de wederopbouw van het centrum van Rotterdam.

Aanbevelingen

- Wij pleiten er voor dat de gemeente in het toekomstig beleid tot uitdrukking laat komen dat de Spaanse Polder door haar ligging en recentelijke ontwikkeling van haar gebruik onlosmakelijk verbonden is met de stad. Het blijkt dat informele stedelijkheid zijn weg vindt richting het bedrijventerrein, ondanks de ruimtelijke en programmatische maatregelen die worden genomen om dit tegen te gaan. Omarm deze positieve onderdelen van stedelijkheid en neem dit op in de plannen en ontwerpen. Zorg dat stedelijkheid, gecontroleerd, kan plaatsvinden in de Spaanse Polder.
- Een belangrijke kans voor een stedelijke herpositionering van de Spaanse Polder ligt in het zuidelijke deel, rondom de Van Nellefabriek. Deze fabriek heeft zich ontwikkeld tot een cultureel centrum met een nationale reikwijdte (onder meer door de veelbezochte kunstbeurs Art Rotterdam). Door de ligging en de afwijkende functie in Van Nelle kan het gebied doorontwikkeld worden tot stedelijk woon-werkgebied, aansluitend op de stadswijken in de directe omgeving. Belangrijke voorwaarde is dat dit gebied beter dan nu bereikbaar wordt voor niet alleen fiets- en voetgangersverkeer maar ook door middel van het openbaar vervoer. Het plan van de Nederlandse Spoorwegen voor een Station Spangen vormt een ideale oplossing. Het station zou

niet alleen de Van Nellefabriek en omgeving bedienen, maar ook het Sparta-stadion. Dit zou profiteren van een goede bereikbaarheid per trein. Het is immers een massavoorziening op de schaal van de Randstad die zich bovendien met een geplande nieuwbouwwitbreiding zal richten op het plaats bieden aan interland- en EK-wedstrijden. De wijk Spangen, het grootschalige leisure complex Schiedam Euroscope en het verderop gelegen Merwe Vierhavengebied (M4H) zal eveneens gebruik kunnen maken van deze landelijke openbaar vervoersverbinding. Hierdoor zal de Spaanse Polder als geheel steeds meer een kruispunt van stedelijke netwerken gaan fungeren.

- Een belangrijke kans is de kleinschalige maakindustrie in de meer fijnmazige delen van de Spaanse Polder. Van oorsprong werd er al 'gemaakt' in de Spaanse Polder, in de fabriekshallen en werkplaatsen werden onderdelen voor uiteenlopende machines en werktuigen gefabriceerd en geassembleerd. Daarnaast bood de Spaanse Polder huisvesting aan talloze meubel- en timmerbedrijfjes, natuursteenfabrikanten en scheepsbouwbedrijven et cetera. Een deel van dit type bedrijvigheid is nog steeds operationeel in de Spaanse Polder. Door de aanzienlijke hoeveelheid kleinere en grotere bedrijfsverzamelgebouwen die nog resteren in het gebied - denk aan het voormalige Industriepark- en de fijnmazige stratenstructuur in bepaalde delen van het terrein lijkt het niet meer dan logisch om ook deze delen vandaag de dag uit te buiten als dé locatie voor de kleinschaligere maakindustrie van Rotterdam. Het M4H gebied is omgedoopt tot een 'Makers District', ten behoeve voor de ontwikkeling van de innovatieve maak-industrie. De Spaanse Polder zou daar een logische aanvulling op kunnen zijn. Deze kleinschaligere bedrijvigheid is bovendien een belangrijk instrument om meer levendigheid in het gebied te brengen en daarmee de sociale controle aanzienlijk te vergroten.
- Het huidige stratenplan in de Spaanse Polder is ingericht op auto- en vrachtvervoer, de stoepen en fietspaden zijn smal en ondergeschikt. De Industrieweg is onveilig omdat de smalle fietsstrook moet worden gedeeld met het gemotoriseerd (vracht)verkeer. Op secundaire assen zoals de Strickledeweg en de Thurledeweg zijn fietspaden afwezig. Het noordelijk deel van de Overschieseweg, die veel potentie heeft als recreatieve fietsroute, is daar infrastructuur nog niet voor uitgerust. Wij bevelen aan om binnen de bestaande structuur de wegprofielen in te richten met een aanzienlijke reservering voor langzaam verkeer. Dit dient niet alleen het doel om de bestaande stedelijkheid te faciliteren maar ook om de onafwendbare mobiliteitstransitie te accommoderen.

Conclusies ten aanzien van stedenbouwkundige en ensemblewaarden

Als gevolg van de ongewijzigde wegenstructuur en door de handhaving van de heldere zonering is de ruimtelijke structuur van de Spaanse Polder is nog in hoofdlijnen intact: de havenbekkens, de gebieden met kleinschalige bedrijvigheid en de delen met bedrijvigheid gericht op weginfrastructuur. Binnen de hoofdstructuur zijn een aantal onderdelen/ensembles te noemen die van specifieke waarde zijn:

- De groene, lege wig die de herinnering vormt aan de oorspronkelijke, vooruitstrevende plannen voor een sociaal centrum en ook zorgt voor een element van ruimtelijke kwaliteit in de Spaanse Polder.
- Binnen de Spaanse Polder zijn een aantal straten die nog een gave uitwerking zijn van de oorspronkelijke ontwerpprincipes ten aanzien van stedenbouw en architectuur. Dit is afleesbaar aan de positionering (en parcellering) van de bedrijfsgebouwen aan een strakke rooilijn, gecombineerd met een gevarieerde reeks gebouwtypologieën. Niet alle bebouwing in deze straten zijn nog in geheel oorspronkelijke staat, maar als ensemble zijn ze wel beeldbepalend. We noemen hier onder andere (delen van) de Thurledeweg, de Keenstraat, Graafstroomstraat en de Giessenweg.
- Dit geldt eveneens voor de (binnen)straten uit het Industriepark. De architectuur is niet overal meer in gave staat maar de stedenbouwkundige structuur is nog intact en daarmee van hoge waarde.
- De havenbekkens, de kades, en de doorzichten op het water vormen een essentieel onderdeel van de ruimtelijke structuur van de Spaanse Polder.
- Het middeleeuwse landschappelijke lint langs de Schiedamse Schie en bijbehorende kleinschalige lintbebouwing, inclusief de zachte, natuurlijke oevers, vormt een herinnering aan de pre-industriële waterstad Rotterdam en het cultuurlandschap tussen Rotterdam en Delft en is daarmee een waardevol, niet gepland, stedenbouwkundig ensemble binnen de Spaanse Polder.

Aanbevelingen

- Handhaaf de bestaande ruimtelijke structuur door geen wijzigingen toe te staan in de hoofdstructuur, inclusief de havenbekkens, door het handhaven van strakke rooilijnen. Houd open wat open is, met bijzondere nadruk op de lege, groene wig. Deze wig vormt een essentieel en uniek onderdeel van het stedenbouwkundige ontwerpconcept, verdere verdichting doet daar afbreuk aan.
- Streef bij de inrichting van de Spaanse Polder binnen dit ruimtelijk raamwerk naar het handhaven en toevoegen van universele kwaliteiten voor aantrekkelijke stedelijke gebieden. Dat wil zeggen: creëer waar mogelijk open plinten, handhaaf het zicht en de toegankelijkheid op het water en steek door waar het opportuun is. Zicht op water betekent kwaliteitsverhoging. Toegankelijke plinten betekenen levendigheid en veiligheid door sociale controle.
- Laat geen versmelting toe van bebouwing aan de straten en wegen. Bescherm de 'lucht' tussen de verschillende bedrijfsobjecten, deze zorgt voor individualiteit en gelaagdheid. De perceelsgewijze geleding is een kwaliteit.
- Laat parkeren en opslag van materiaal zoveel mogelijk op de binnenterreinen plaatsvinden, ten behoeve van het behoud van een aaneengesloten, strakke rooilijn. Dit verhoogt de belevingskwaliteit en de veiligheid.

- Respecteer de beeldbepalende, historische stratenstructuren zoals de Thurledeweg, het voormalige Industriepark en de Graafstroomstraat (inclusief de bomerij). Op stedenbouwkundig niveau wordt in deze gebieden een grotere mate van respect verlangd voor de historische context dan de andere niet aangewezen gebieden. Bescherm de bestaande parcellering en bouwhoogtes en laat geen versmelting tussen verschillende volumes toe. Om het Industriepark als integraal complex erfahrbaar te laten zijn raden we aan om de gevels op een uniforme wijze te behandelen. In de huidige situatie zijn sommige gevels geschilderd, anderen niet, hetgeen de oorspronkelijk door Maaskant en Van Tijen beoogde ensemblewerking verstoort.
- Koester de historische landschappelijke verbinding langs de Schiedamse Schie vanaf de kruising met de Delfhavense Schie, inclusief de natuurlijke oevers. Weer het vrachtverkeer te weren om het bestaande kleinschalige landschappelijke lintverkaveling te beschermen. Wij bevelen aan de vestiging van nieuwe bedrijfspanden langs dit bijzondere lint af te wijzen en het gebied uitsluitend te reserveren voor kleinschalige (residentiele- en bedrijfs)activiteiten. Om het groene karakter te bewaren zou parkeren bij voorkeur aan de achterzijde van de objecten plaatsvinden. Eventuele resterende bedrijfsactiviteiten aan de groene langzaam verkeersroute, moeten worden omzoomd met groen. Voorbeeld is de overzijde van de Schiedamse Schie: langs de natuurlijke oevers is eveneens bedrijvigheid in de vorm van grootschalige anonieme dozen maar ingepakt in groen. Het effect hiervan is kwaliteitsverhoging.
- In het verlengde daarvan ligt er een kans om Overschieseweg door te trekken richting Schiedam en Rotterdam. Hierdoor ontstaat een aansluitende meanderende groene, recreatieve langzaam verkeersroute met aan de ene zijde het water met natuurlijke oevers en aan de andere zijde de met groen omzoomde kleinschalige residentiële bebouwing.
- Maak de havens beter erfahrbaar, bijvoorbeeld door aan de zijdes en aan het einde van de havenbekkens groene verblijfszones te creëren.

Conclusies ten aanzien van architectuurhistorische en bouwtechnische waarden

- In de Spaanse Polder vinden we een collectie bedrijfsgebouwen en loodsen uit de vroege jaren vijftig en zestig. Deze zijn van grote architectuurhistorische waarde. Een overzicht van alle beeldondersteunende en beeldbepalende objecten vindt men in de objecteninventarisatie. Van waarde is de grote variëteit aan verschillende bedrijfsgebouwen. In de Spaanse Polder vinden we naast omvangrijke monumentale fabriekscomplexen zoals de Van Nellefabriek en de Tollensfabriek, ook tal van kleinere bedrijfsgebouwen in allerlei soorten. Dergelijke concentraties van industrieel architectonisch erfgoed uit het tweede en derde kwart van de twintigste eeuw zijn inmiddels zeldzaam voor Rotterdam. Veel van dit type gebouwen is ten prooi gevallen aan de sloophamer omdat bij bedrijfsgebouwen het gebruik vaak primeert boven esthetiek of cultuurhistorische waarde. Dit proces gaat ook nu door. Ondanks de sloop en ingrijpende renovaties van oorspronkelijke architectuur is er nog voldoende bewaard gebleven om te spreken van een hoge ensemblewaarde. De Spaanse Polder kan daarom gezien worden als een staalkaart van voor- en naoorlogse bedrijfsarchitectuur met een nadruk op de wederopbouwperiode.
- Deze naoorlogse bedrijfsarchitectuur uit de jaren vijftig en zestig heeft een duidelijk herkenbare signatuur die voor een belangrijk deel te danken is aan de duidelijke stedenbouwkundige en architectonische richtlijnen die door de ontwerpers van de Spaanse Polder werden opgesteld. De modernistische architectuur is sober en doelmatig, maar met oog voor detail ontworpen.
- De draagconstructie krijgt in de architectuur vrijwel zonder uitzondering een dominante rol. Bijna alle gebouwen zijn opgebouwd met een staal- of betonskelet dat op enige manier in de gevel zichtbaar is gemaakt. Het onderscheid tussen niet-dragende invullingen (metselwerk, staalplaat of gevelpuien) en constructie is afleesbaar gemaakt. Het zichtbaar maken van de techniek van het bouwen, is één van de kernkwaliteiten van de oorspronkelijke architectuur van de Spaanse Polder.
- De beton- en staalconstructies van de jaren vijftig en zestig hebben geleid tot een straatbeeld dat sterk gediversifieerd is binnen een helder raamwerk: repeterende zadeldaken, tonschalen, loodsen en sheddaken wisselen elkaar af. Vergeleken met de latere eenvormige 'distridozen' zorgt dit voor een zekere kleinschaligheid en menselijke maat die zeldzaam wordt in bedrijventerreinen.
- Een deel van de gebouwen in de Spaanse Polder is ontworpen door gerenommeerde Rotterdamse architecten die ook verantwoordelijk waren voor de wederopbouw iconen de binnenstad. Deze architecten tekenden niet alleen aan de bijzondere meer representatieve fabrieksgebouwen als DAF en Ter Meulen waren ook betrokken bij het ontwerp van doodgewone recht-toe-recht-aan bedrijfsloodsen in de Spaanse Polder.
- De ruimte tussen de gebouwen is ontworpen met meerdere functies voor ogen: om de individuele panden een zekere zelfstandigheid te geven, om daglichttoetreding en ventilatie zeker te stellen in de bedrijfsloodsen, en om de kans op brandoverslag te reduceren. De parcellering zorgde bovendien voor een rustgevende stedenbouwkundige compositie. Deze is nog steeds bepalend voor de ruimtelijke kwaliteiten van de Spaanse Polder.

Aanbevelingen

- Behoud het industrieel architectonisch erfgoed uit de jaren vijftig en zestig. Bescherm deze objecten waar mogelijk, koester ze en ga er zorgzaam mee om.
- Stel regels en aanwijzingen op voor de omgang met deze gebouwen. Voorbeelden zijn: goed onderhoud; volumes mogen niet worden ingepakt met gevelbeplating (aan binnenzijde isoleren) en bij schilderbeurten moeten niet-dragende onderdelen - metselwerk invullingen, plaatmateriaal of gevelpuien - en constructie als aparte onderdelen herkenbaar blijven.

- Naast de zorgvuldige omgang met de architectuur pleiten wij ook voor het beschermen van de open ruimte tussen de gebouwen, deze is essentieel verbonden met de architectonische kwaliteit van de monumenten en met de ruimtelijke kwaliteiten van de straten.
- De meer 'klassieke' welstandsbenadering waarbij alle nieuwbouw in de Spaanse Polder zich zal moeten verhouden tot het bestaande is te beperkend en gaat voorbij aan het feit dat we hier te maken hebben met een dynamisch bedrijventerrein. Logischer is het opstellen van een set architectonische randvoorwaarden of raamwerk waarbij uitgegaan wordt van de handhaving van de parcellering en er geen versmelting mag plaatsvinden tussen verschillende volumes. Binnen dit systeem wordt de architectuur verder vrijgelaten.
- De Spaanse Polder heeft altijd plaats geboden aan grote bedrijven die veel ruimte nodig hadden. Het is wenselijk om dergelijke gebouwen op te bouwen uit gedifferentieerde gebouwvolumes, bijvoorbeeld door bedrijfshallen op te delen in visueel kleinere, repeterende volumes. Denk bijvoorbeeld aan de historische geschakelde zadeldaken, sheddaken, of tonschalen. Hoogbouw is binnen dit principe ook goed denkbaar.
- De architectuur moet bijdragen op het niveau van de straat, bijvoorbeeld in de vorm van een meer transparante plint. Volledig gesloten dozen moeten waar mogelijk vermeden worden alsook gebouwen waarbij de architectuur zich alleen richt op de automobilist.
- In geval van nieuwbouw raden we aan om te sturen op architectenkeuze. Kies naast bureaus of ontwerpers die louter ervaring hebben met het ontwerpen van complexe (industriële) gebouwen, voor bureaus die affiniteit hebben met de transformatie van cultureel erfgoed en met het inpassen van projecten in een cultuurhistorisch hoogwaardige situaties.

Bronnen

Literatuur

Jaap Evert Abrahamse, Menne Kosian, Ad van der Zee, **Atlas van de Schie. 2500 jaar werken aan land en water**, Bussum 2016

L.H.J. Angenot, 'Het stedenbouwkundig ontwerpen van een industriewijk', **Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw** 1945, 39

'Bedrijfsgebouw te Rotterdam', **Bouw** 29, 1966, p.1120 (Swaneveld Goslinga)

Beeldkwaliteitsplan Spaanse Polder - 's Graveland, Rotterdam, Schiedam, dS+V, maart 2005

J.H. van den Broek, 'De architectonische verzorging van industriewijken', **Bouw** 31, 1947

A.S.G. Bruggeling, 'Fabrieksmatig vervaardigd voorgespannen beton', **Bouw** 10, 1953

Thieu Caris, Waalhaven-Zuid, Comité Wederopbouw 1998

Crimson Architectural Historians, **Spaanse Polder**, in opdracht van dS+V van de Gemeente Rotterdam, 1998

'De uitbreidingsplannen in den Spaanschen Polder', **De Ochtendkrant** 11-7-1930

'Fabrieksgebouw Sterovita te Rotterdam', **Bouw** 49, 1957

Flexus AWC, **Cultuurhistorische Verkenning en Waardenstelling Overschie Rotterdam**, i.o.v. Gemeente Rotterdam, Stadsontwikkeling, Bureau Monumenten & Cultuurhistorie Rotterdam, September 2017

Folder Hoofdkantoor, magazijnen en postorderbedrijf H. ter Meulen, RKS 1992.

'Garagebedrijf en kantoren', **Bouw** 36, 1959 (overDAF)

F. de Goey, **Ruimte voor industrie. Rotterdam en de vestiging van industrie in de haven 1945-1975**, Delft 1990

'Groothandelsmarkt te Rotterdam', **Bouw** 43, 1969

Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen. Kennen, borgen en benutten van gebouwd Rotterdams erfgoed als ontwikkelkracht voor de stad, opgesteld door Gemeente Rotterdam, Cluster Stadsontwikkeling, Bureau monumenten en cultuurhistorie, November 2017

Herstructurering bedrijfsterrein Spaansepolder, Rotterdam, Stadsontwikkeling, Verkeersdienst, Grondbedrijf, gemeentewerken, dienst midden- en kleinbedrijf, 1985

J. Hoogstad, 'Meubelfabriek en annexen te Rotterdam', **Bouwkundig Weekblad** 22, 1969

'Kantoor in de Spaanse polder te Rotterdam architectenbureau Hammel, Witstok, Zwarts', **Bouw** 12, 1972 (kantoor met bovenwoning aan de Giessenweg)

'Kantoor met magazijnen te Rotterdam', **Bouw** 8, 1973 (magazijnen Alusuisse)

H.A. Maaskant en A.G. van der Veen, 'Collectieve bedrijfsvestiging. De voordelen ener gemeenschappelijke exploitatie', **Bouw** 1947, 253-254

H.A. Maaskant en A.G. van der Veen, 'Moderne vormen van industrievestiging. Industripark en industrieflat', **Bouw** 1947, 254.

H.A. Maaskant, Fabriek van suikerwerken, **Bouw** 36, 1959

H.A. Maaskant, 'Staal of beton?', **Bouw** 25, 1954

'Melkfabriek te Rotterdam', **Bouw** 18, 1961

Nota van de dienst Stadsontwikkeling aan college van B & W, betreffende wijziging bouwvoorschriften Spaanse Polder en Waalhaven, 1965

'Opslagruimten voor handelstaal', **Bouw** 36, 1959, p.1014 (Diepeveen &Co)

A.G.M. Peters, 'Bedrijfspannd in de Spaanse Polder te Rotterdam', **Bouw** 26, 1969

M. Provoost, **Hugh Maaskant. Architect of Progress**, Rotterdam 2013

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, Provinciale Staten van Zuid-Holland 2005

'Schakels; bedrijfsgebouw te Rotterdam', **Bouw** 10, 1998 (Keenstraat-Industrieweg)

Spaanse Polder 2015. Samen vernieuwen, samen ondernemen. Plan van Aanpak revitalisering Spaanse Polder & 's-Graveland-Zuid fase 1 tot 2006, uitgave van de gemeente Rotterdam en gemeente Schiedam, 2003

'Standard Factories', **Building** 1946, 17-20

Stichtingen Bouwcentrum, Ratiobouw, Bureau Documentatie Bouwwezen, Bouw, 'Tien jaar Studie Documentatie Voorlichting Opleiding 1949-1959', monografie **Bouw** 35, 1959

Cor Wagenaar, **Welvaartsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952**, Rotterdam 1993

B.H.H. Zweers en W.N. de Bruijn, 'Een analytische methode voor het ontwerpen van bedrijfsgebouwen, deel 1 en 2', **Polytechnisch Tijdschrift** 1959, 890b-894b en 926b-930b

Archieven en beeld

Stadsarchief Rotterdam, beeldarchief, bouwtekeningenarchief, ASRO-archief e.m.
Het Nieuwe Instituut: Rijksarchief voor Nederlandse Architectuur en Stedenbouw
Gemeentearchief Schiedam, beeldarchief
Delpher
Google Maps

Websites

www.rotterdam.nl/wonen-leven/overschie/20150212-Uitvoeringsplan-SO-Overschie-2015-18.pdf
www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/achtergrond/achtergrond/criminelen-schrikken-van-mannen-in-pak.9581012.lynkx
<https://www.telegraaf.nl/nieuws/3288506/herovering-van-de-spaanse-polder>
<https://www.rijnmond.nl/nieuws/173206/Offensief-tegen-supermarkt-van-de-criminaliteit-Spaanse-Polder>
<https://indebuurt.nl/rotterdam/rotterdammers/rotterdammer-van-de-week/marcel-vroeger-ging-je-alleen-voor-de-bios-naar-de-stad~50043/>
<http://www.bvspaansepolder.nl/>
<https://www.ad.nl/rotterdam/fraaie-nieuwe-vestiging-voor-rotterdamse-porsche-dealer~a8aa99d86/>
<https://nieuws.top010.nl/nieuwbouw-schmidt-zeevis.htm>
<https://www.cobouw.nl/bouwbreed/nieuws/2011/08/revitalisering-spaanse-polder-begint-met-sloop-10179457>
<https://www.dearchitect.nl/geen-categorie/nieuws/2011/08/spaanse-toren-gaat-plat-101132657>
<http://www.bvspaansepolder.nl/alle-catagorieen/144-herinrichting-voormalig-spaanse-toren-kavel-nieuw-hoogtepunt-voor-loxam>
<https://www.vastgoedmarkt.nl/regios/nieuws/2011/08/herstructurering-bedrijventerrein-spaanse-polder-101106140>
<https://www.volkskrant.nl/mensen/het-ja-woord-op-een-bedrijventerrein~b215921d/>
<https://marketingfuel.nl/herontwikkeling-groothandelsmarkt-impuls-voor-foodsector-rotterdam/>
<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/in-schiedam-trouw-je-in-het-groot~bf637632/>
<http://bvspaansepolder.nl/alle-catagorieen/99-bestemmingsplan-is-er-door>
<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/overschie/20150212-Uitvoeringsplan-SO-Overschie-2015-18.pdf>
<https://www.breedbandinbedrijf.nl/news/view/Bedrijventerrein-Spaanse-Polder-in-Rotterdam-valt-in-de-prijzen.html>
<https://www.scribd.com/document/2594938/voorontwerp-bestplan-deel-2-Spaanse-Polder-s-Graveland>
https://www.cobouw.nl/bouwbreed/nieuws/2011/08/revitalisering-spaanse-polder-begint-met-sloop-10179457?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.134618033.1738272490.1547734250-552444588.1530218623
<https://brandpuntplus.kro-ncrv.nl/brandpunt/spaanse-polder/>
<https://schiedam24.nl/nl/nieuws/nieuws/nieuwe-apv-werkt-in-spaanse-polder-wordt-039kaf-van-koren039-gescheiden/9635>
<https://deschiedammeronline.nl/Artikel-Detail/Criminelen-kunnen-niet-zonder-huurautos>
<https://allecijfers.nl/wijk/wijk-spaanse-polder-rotterdam/>
<https://www.nsob.nl/wp-content/uploads/2017/07/NSOB-2017-Ondertussen-in-de-Spaanse-Polder.pdf>

Met dank aan

Lieke Droomers
Stefanie Korrel
Daan Veelers
Anneke de Gouw (Historisch Genootschap Roterodamum/ Erfgoedvereniging Heemschut - Zuid Holland)
Han Timmer (Erfgoedvereniging Heemschut - Zuid Holland)

Colofon

Cultuurhistorische Verkenning Spaanse Polder Rotterdam

In opdracht van Stadsontwikkeling Rotterdam

Crimson Historians & Urbanists met Jan van Ballegooijen

Rotterdam, juli 2019

Crimson
HISTORIANS AND URBANISTS