

Beschermd stadsgezicht Blijdorp/Bergpolder



Datum in procedure: 11-09-2006

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing
van het beschermd stadsgezicht Blijdorp/Bergpolder
gemeente Rotterdam (Zuid-Holland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing: 05-11-2014

Errata:

Rotterdam, Blijdorp/Bergpolder

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Blijdorp/Bergpolder in de gemeente Rotterdam als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

Inleiding

Het beschermd stadsgezicht Blijdorp/Bergpolder omvat de gelijknamige stadswijken van Rotterdam. Deze uitbreidingswijken zijn grotendeels tot stand gekomen op basis van het Uitbreidingsplan voor het Noord- en Noordwestelijk Stadsdeel, dat ir. W.G. Witteveen in samenwerking met de architect W. Kromhout Czn. heeft ontworpen en dat in 1931 werd vastgesteld. Het poldergebied kwam via annexatie(s) in 1902/1903 binnen de gemeentegrenzen van Rotterdam te liggen en is op harmonieuze wijze bebouwd met halfhoge, merendeels gesloten blokken met etagewoningen voor arbeiders en middenstand, hoofdzakelijk in de jaren dertig en veertig.

De hoofdstructuur van het gebied wordt bepaald door twee noord-zuid-lopende hoofdwegen (Statenweg en Schieweg/Schiekade) en de oost-westlopende verbinding hiertussen, de Stadhoudersweg. In het noorden wordt het gebied afgesloten door de Gordelweg. Deze wegen ontsluiten niet alleen de wijken zelf, maar vormen tevens de entree vanuit het noorden tot het centrum van Rotterdam.

De bebouwing bestaat uit etagewoningen in hoofdzakelijk gesloten bouwblokken en enkele stroken van drie tot vijf bouwlagen. De afzonderlijke bouwblokken zijn als een compositorisch geheel ontworpen en verschillende bouwblokken samen vormen grotere architectonische eenheden, die in symmetrische ensembles rond de hoofdwegen zijn gerangschikt. De detaillering van de bouwblokken bestaat uit een opvallend harmonieuze melange van meer traditionele tot zakelijke architectuur, waarbij de schaal en het karakter van de bebouwing de wijken een stedelijke allure verschaffen.

Tegelijkertijd zorgt de royale groenvoorziening, in de vorm van groenstroken, lanen en de prominente Statensingel voor een lommerrijk karakter. Westelijk vindt het gebied een bijzondere groene begrenzing in de vorm van diergaarde Blijdorp en het Vroesepark.

Het zijn deze kenmerken en kwaliteiten die de hoofdmotieven hebben gevormd voor het voorstel om de samenhangende uitbreidingswijken Blijdorp en Bergpolder aan te wijzen als beschermd stadsgezicht.

Ontstaan en ontwikkeling

Voorspel

Tijdens de snelle eind 19^e-eeuwse expansie van Rotterdam bleven de Blijdorpsche polder en Bergpolder, noordelijk van de stad, onbebouwd. De gemeentegrens liep tot de Beukelsdijk en de Bergweg en de genoemde polders hoorden respectievelijk bij de gemeentes Overschie en Hillegersberg.

In 1899 en 1901 ontwikkelden de Bouwmaatschappijen 'Immobilia' (later 'Nieuwerschie') en 'Insulinde' hier enkele bouwplannen op door hun aangekochte grond, met eenvoudige stratenplannen, gebaseerd op de aanwezige polderslootverkaveling. Kort daarna (1902/1903) werden de delen van de Blijdorpsche polder en Bergpolder gelegen binnen de Ceintuurbaan, door Rotterdam geannexeerd ten behoeve van stadsuitbreiding met woningbouw voor de werkende stand.

Op grond van de Woningwet (1901) tekende G.J. de Jongh (directeur Gemeentewerken) een Algemeen Uitbreidingsplan voor de gemeente Rotterdam (goedgekeurd 29 maart 1906). Binnen het noordelijk en noordwestelijk deel van dit uitbreidingsplan (Blijdorp en Bergpolder) werd een aansluiting gemaakt op de plannen van Immobilia en Insulinde.

De noodzaak een verbindingskanaal aan te leggen tussen de Delfshavensche Schie en de Rotte en de wens voor meer groen en sportterreinen - op aandrang van de Gemeentelijke Gezondheidscommissie - veroorzaakten een aanpassing van het plan in 1909.

De Jongh presenteerde toen een gecombineerd kanalen- en parkenplan waarin een ontwerp voor een groot landschappelijk park in de Blijdorpsche polder is opgenomen, in het verlengde van de Heemraadssingel. Vanaf dit moment blijft een omvangrijk park in dit stadsuitbreidingsgebied een vast ontwerpgegeven.

De Jonghs opvolger A.C. Burgdorffer ontwierp vervolgens een monumentaler opgezette variant voor Blijdorp (goedgekeurd op 6 mei 1915) waarin een groot centraal park is opgenomen dat wordt gedomineerd door een 'volksgebouw'. Westelijk van het park is een apart sportterrein geprojecteerd. De uitvoering van Burgdorffers plan raakte, evenals De Jonghs plan, door de economische malaise gefrustreerd. Bovendien diende zich een nieuw programmapunt aan: de Spoorwegen verlangden zuidelijk in de Blijdorpsche polder een nieuw (hoofd)spoorwegstation.

Plan Kromhout

In 1920 ging het gemeentebestuur over tot aankoop van grond in Blijdorp en Bergpolder. Architect W. Kromhout Czn. kreeg opdracht een stedenbouwkundig plan te maken voor het noordelijk stadsdeel binnen de Ceintuurbaan, gebaseerd op de spoorwegplannen en met 2.500 woningen, een park (12 ha) en sportterreinen.

Kromhout ontwierp, mede onder invloed van de socialistische wethouder Ane Heykoop en de directeur van de Gemeentelijke Woningdienst ir. A. Plate, een esthetisch-idealistisch plan met een markant driehoekig park met een centrale as van grote vijvers, direct aansluitend op het nieuwe station. Rond het park ligt, in een even strak geometrisch-symmetrische figuur, de woonbebouwing in zowel stroken als gesloten bouwblokken gegroepeerd. Vanuit het midden loopt de bebouwing in hoogte op tot maximaal vier bouwlagen geheel aan de buitenzijde.

Het plan werd in 1924 goedgekeurd, maar is niet gerealiseerd door een samenspel van factoren, waaronder de bijzonder slechte financiële situatie.

Uitbreidingsplan Blijdorp, Witteveen (1927)

In verband met nieuwe verkeersontwikkelingen werd het plan Kromhout ingrijpend gewijzigd door ir. W.G. Witteveen, sinds 1924 chef van de Hoofdafdeling III (stadsuitbreiding en gebouwen) en in

1926 gepromoveerd tot stadsarchitect en chef van de binnen de Dienst Gemeentewerken opgerichte Hoofdafdeling Stadsontwikkeling. Daarnaast schetste Witteveen uitbreidingsperspectieven van Blijdorp richting Overschie - mogelijk door verlegging van de spoorbaan - en bepleitte hij de noodzaak in Blijdorp voorzieningen op te nemen voor een groentemarkt en een haven voor de binnenvaart. Bovendien deed Witteveen het voorstel de scheiding tussen Blijdorp en Bergpolder, de Rotterdamsche Schie, gedeeltelijk te dempen en gedeeltelijk tot binnenhaven te vergraven, de Noorderhaven, uitmondend in het nieuwe verbindingskanaal Schie/Rotte.

Witteveens 'Uitbreidingsplan Blijdorp', in 1927 gepresenteerd door de directeur Gemeentewerken H.G. de Roode, stuitte vanwege de al te eenzijdige nadruk op infrastructuur, ten koste van (monumentale) openbare groenvoorziening en esthetiek, echter op zware kritiek. Witteveen kreeg de opdracht in overleg te treden met Kromhout.

Plan Kromhout-Witteveen

In februari 1929 wordt een gecombineerd plan gepresenteerd voor het 'noordwestelijk en noordelijk stadsgedeelte' - door Witteveen in zijn toelichting aangeduid als het 'plan Kromhout-Witteveen', waarin het infrastructurele stramien van Witteveens ontwerp met Verbindingskanaal, Noorderhaven en de vrijwel loodrecht op elkaar gerichte hoofdwegen grotendeels is gehandhaafd. Kromhouts parkontwerp wordt getransplanteerd in de as van de verlengde Heemraadssingel. Het park wordt daarmee onderdeel van een noord/zuidvoerende 'parkway' en splitst tevens het uitbreidingsplan in twee delen. De bebouwing is gegroepeerd in symmetrische eenheden van gesloten bouwblokken binnen een overwegend recht stratenpatroon, maar door het aanbrengen van knikken en diagonalen in met name de hoofdverkeersstructuur heeft het plan in belangrijke mate aan karakter en variatie gewonnen.

Evenals in beide voorgaande plannen wordt een singelaanleg opgenomen, die aansluit op de Spoorsingel en westelijk afbuigt, maar

ook deze singel wint aan kracht door de van Witteveen overgenomen stevigere opzet en de (waarschijnlijk) door Kromhout ingebrachte verdere vormwil.

De totale oppervlakte van het plan omvat 202 ha, waarvan 88 ha bouwterrein, 86,5 ha straataanleg, 5,4 ha havenaanleg en 22,5 ha parkaanleg. Ten opzichte van het plan Witteveen is de oppervlakte bestemd voor verkeerswegen iets kleiner, terwijl de parkruimte evenveel groter is geworden. Witteveen formuleert het ambitieniveau van het plan als volgt: '(...) doelstelling is in het noordwesten van de gemeente een stad te laten verrijzen die de toets der vergelijking met wat elders in ons land werd bereikt ten volle zal kunnen doorstaan en die niet alleen een belangrijke stap zal betekenen in de richting van het, in steeds ruimeren kring onderschreven, doel Rotterdam als woonstad recht te doen wedervaren, doch die voor dit en volgende geslachten een blijvend monument zal worden van wat onze stad ook op dit gebied in staat is te volbrengen.' ¹ Tevens stelde hij voor een 'bebouwingscommissie' in het leven te roepen, die alle uitgangspunten van het uitbreidingsplan zou moeten bewaken. De Commissie diende de gronduitgifte voor te bereiden en een voortdurend contact te onderhouden met architecten en bouwers.

Uitbreidingsplan noord- en noordwestelijk stadsdeel

Met de spoorwegen werd geen overeenstemming bereikt over het verleggen van de spoorbaan, waardoor op 15 oktober 1931 de gemeenteraad een verkleinde en in enkele opzichten gewijzigde versie van het Uitbreidingsplan Blijdorp vaststelde, nu genaamd 'Uitbreidingsplan Noord- en Noordwestelijk stadsdeel'. In het 'grote' ontwerp was evenwel al rekening gehouden met het feit dat de verplaatsing van de spoorlijn nog geruime tijd zou kunnen duren. Het plan was dan ook zo samengesteld dat aan weerszijden van de spoorlijn kon worden gebouwd en dat alleen die bouwblokken nog

¹ GAR, Dossiers Plaatselijke Werken I, 1927, inventarisatienummer 2362, dossiernummer. 456.40.

niet zouden worden ingevuld, die door het spoortracé worden doorsneden. Dit gezamenlijke plan Witteveen-Kromhout werd richtinggevend voor de verdere ontwikkeling en hoofdstructuur van Blijdorp/Bergpolder en is tot op heden herkenbaar gebleven.

In 1932 startte de uitgifte van grond aan particuliere bouwondernemingen en kon er, na dertig jaar planvorming, eindelijk worden gebouwd. In 1930 was een plan voor de volgorde van gronduitgifte in vijf fasen getekend, maar de werkelijke bouwpraktijk verliep veel grilliger.

De bebouwing van het nieuwe stadsdeel verliep - hoewel niet volgens het opgestelde schema - voorspoedig. Het noordelijk en noordoostelijk deel van het plan wordt het eerst gebouwd en was al in 1935 voltooid. In het zuidelijk deel werd doorgebouwd tot 1939. De latere bebouwing van Blijdorp/Bergpolder heeft als gevolg van de economische verslechteringen door de Tweede Wereldoorlog een soberder karakter gekregen.

De Rotterdamsche Schie werd in fasen gedempt en omgevormd tot de Schieweg, Stadhoudersweg en Noorderhaven. Deze binnenvaartvoorziening heeft echter nooit naar verwachting gefunctioneerd en werd daardoor in de jaren vijftig alweer gedempt. Vanaf 1931 werd het Noorderkanaal met bijbehorende sluiswerken gerealiseerd.

Doorgaande verkeersroutes

In de stedenbouwkundige structuur is veel aandacht besteed aan een adequaat hoofdverkeerswegenstelsel, resulterend in de aanleg van twee hoofdassen in noord-zuidrichting: de Statenweg in het verlengde van de Henegouwerlaan (en de in 1936-1942 gerealiseerde Maastunnel) en de Schiekade - Schieweg richting Hofplein en aansluitend op de Coolasingel. Als centrale dwarsverbinding komt de Stadhoudersweg tot stand. Aan deze centrale grote weg wordt het

overgrote deel van de winkels geprojecteerd. En geheel noordelijk, langs het Verbindingskanaal, wordt de Gordelweg aangelegd. De ruim met groen begeleide hoofdstructuur van Blijdorp vormt een voor Witteveen karakteristieke variant van de in Amerika ontwikkelde 'parkways', die voortkomen uit de Beautiful Movement. Het gebruik van stelsels van parken en parkwegen en duidelijk afgebakende buitengrenzen voor de stad vormden de twee belangrijkste instrumenten in zijn streven naar het vormgeven van de stad als eenheid. Even herkenbaar in de hoofdropzet van Blijdorp is Kromhouts gebruik van geometrische patronen, met afwisseling van gebogen en geknikte lijnen, waarvoor hij inspiratie putte uit de publicaties van C. Sitte en C. Gurlitt. Daarnaast is, zoals al in zijn eerdere plan voor Blijdorp, ook zijn waardering voor de City Beautiful Movement afleesbaar.

Hoofdkenmerken van deze stroming in bijvoorbeeld de uitbreidingsplannen voor San Francisco en Chicago waren brede straten met uniforme bouwblokken, symmetrische opbouw van pleinen en stadsdelen en het gebruik van assen met focuspunten en parken van klassieke opbouw. De voor die tijd flink brede profielen van de hoofdwegenstructuur in Blijdorp zijn hierop geïnspireerd. Om toch de gewenste bouwoppervlakten te halen, zijn veel secundaire straten relatief smal.

Bebouwingsschema en verkaveling: gesloten bouwblokken en bijzondere varianten

Het uitbreidingsplan stond in zijn geheel een traditionele blokverkaveling voor met gesloten bouwblokken, slechts hier en daar geopend ten behoeve van algemene voorzieningen op de semi-openbare binnenterreinen. De bouwblokken zijn in veelal symmetrische ensembles gegroepeerd rond de verkeersstructuur, die op basis van een traditionele typologie van pleinen, straten en boulevards is opgebouwd. Dit ondanks de grote aandacht aan het begin van de jaren dertig voor nieuwe, open verkavelingsvormen (strokenbouw), met name binnen de CIAM en de '8 en Opbouw'.

Vanuit de Rotterdamse architectenvereniging Opbouw werden dan ook verschillende alternatieve verkavelingsplannen geleverd, die overigens over het algemeen wel inpasbaar waren in de hoofdstructuur van het plan en waarvan er enkele daadwerkelijk werden gerealiseerd. Zo vormt het woningcomplex Vroesenlaan een transformatie van het in Blijdorp vastgestelde bebouwingsschema in de vorm van een halfopen bouwblok met een gemeenschappelijk binnenterrein en flexibele woningplattegronden en aan de Dr. de Visserstraat verrees in de periode 1933-1934 de Bergpolderflat, een galerijflat met staalskelet, ontworpen door W. van Tijen en J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt. Het moeilijk te verkavelen driehoekige terrein tussen de Borgesiusstraat en de Dr. Visserstraat in Bergpolder gaf aanleiding tot verschillende ontwerpen en wordt uiteindelijk bebouwd met een project van M.J. Granpré Molière (1935), een van de weinige voorbeelden van stedelijke woningbouw uit de vroege Delftse School.

In 1940 werd de meest noordelijke strook van Blijdorp, die in de jaren dertig onbebouwd was gebleven, door J.H. van den Broek als onderdeel van zijn 'duizend woningenplan' bebouwd. Bij de uitvoering ervan werden de hoeken van de voorziene gesloten bouwblokken opengelaten, zodat een nieuwe verkavelingsvorm ontstond. Deze verschillende alternatieven vormen bijzondere varianten binnen de overigens homogene bouwblokken in de wijk.

Bebouwingsprofielen en architectonische eenheden

Hoewel het idee van één architectonisch ontwerp (zoals in het plan Kromhout) voor Blijdorp was verlaten, werd heel nadrukkelijk gestreefd naar een grote mate van eenheid in de architectonische uitvoering van de plannen.

Om de gewenste harmonie te realiseren, werden bij de gronduitgifte vrij stringente voorwaarden gesteld, vastgelegd in plantekeningen waarop onder meer bestemming, bebouwingsprofielen (aantal verdiepingen en afdekking in de vorm van kap of plat), het aantal

toegestane woningen per pand en de woningbreedte stonden ingetekend. Daarnaast waren gemeentelijke verordeningen van kracht met aanvullende bebouwingsvoorschriften op de Bouw- en Woonverordening, waarvan in sommige gevallen ook wel werd afgeweken (zie 'Woningtypologie').

Ter voorbereiding van de vaststelling van de diverse bouwhoogten werd door middel van perspectieftekeningen en tekeningen van straatprofielen het esthetisch effect ervan getoetst. Tevens werden op de plantekeningen de verschillende bouwblokken binnen het uitbreidingsplan in architectonische eenheden gegroepeerd en werden de bouwvoorstellen niet pandsgewijs, maar op hun merites binnen deze architectonische eenheden beoordeeld.

De in de bebouwingsprofielen voorgeschreven dakvormen werden bepaald door het specifieke gewenste karakter van de wijkdelen. Langs de hoofdverkeerswegen en bij arbeiderswoningen een plat dak en aan de singels en enkele middenstandsblokken met een meer intiem karakter, een pangedekte kap. Deze voorschriften zijn grotendeels in acht genomen en dragen in hoge mate bij aan het homogene straatbeeld van Blijdorp en Bergpolder.

Centraal Plan

Midden in de wijk, op de kruising van de twee hoofdverbindingswegen Statenweg en Stadhoudersweg - het hoogtepunt van het uitbreidingsplan - is een voorbeeldproject gerealiseerd dat de toon moest zetten voor de verdere invulling van het uitbreidingsplan door de particuliere bouwers. Van dit 'Centraal Plan', dat uit vier bouwblokken bestaat van twee tot vijf bouwlagen op de hoeken van het genoemde kruispunt, zijn de contouren en woningtypen bepaald door Witteveen. De architectonische detaillering is van de hand van de architecten A. Otten, W.Th.H. ten Bosch en J.H. van den Broek. Hoewel de vier blokken elk in detail verschillen, hebben ze een strakke gevelopbouw met grote raampartijen en smalle stalen hekjes gemeen.

Woningtypologie

De meeste woningen in het gebied zijn uiteindelijk, naar voorbeeld van het Centraal Plan, ondergebracht in gesloten bouwblokken van drie, vier en vijf lagen, voorzien van een kap of een al dan niet terugliggende zolderverdieping met bergruimte. Op enkele plaatsen werd ook ruimte voor herenhuizen gemaakt, zoals langs 'de parkweg' in het verlengde van de Heemraadssingel (de huidige Van Aerssenlaan).

Wat betreft de woningplattegronden zetten Witteveen en zijn collega-hoofdamtensaren hoog in:

'Blijddorp zal naar onze meening een woonwijk moeten worden van de 20^e eeuw en zulks geheel en al, d.w.z. niet alleen voor de voorbijgangers maar ook voor de bewoners, een woonwijk, waarin het woningtype en het uiterlijk een klaar, gaaf geheel vormen. (...) Voor zoolang deze materie privaatrechtelijk moet worden geregeld, zullen de gebruikelijke verkoopwaarden dus moeten worden aangevuld met een verbod op bedsteden en van niet rechtstreeks aan de buitenlucht uitkomende vertrekken en keukens en met den eisch, dat alle tot eenzelfde woning behorende vertrekken, keukens en privaten door één vrij portaal van de gemeenschappelijke ruimten moeten zijn gescheiden. Uit den aard der zaak zal men dan ook bij de indeeling der grondpercelen dadelijk van de moderne, breedere typen moeten uitgaan.'²

In de eerste aanvullende bouwvoorschriften werd een verbod op alcoof-woningen, souterrains (voor bewoning) en bedsteden opgenomen, al werd een aantal uitzonderingen toegestaan. In die gevallen werd wel als eis gesteld dat de alcoof door dubbele schuifdeuren in directe verbinding staat met twee kamers, die

rechtstreeks contact hebben met de buitenlucht en het betrokken pand ten minste 7 meter breed is.

Pas in 1937 wordt de alcoofwoning officieel middels de Bouwverordening verboden, maar toen was Bergpolder al vrijwel geheel bebouwd.

Hierdoor, en door het feit dat in Blijddorp uiteindelijk meer middenstandswoningen zijn gebouwd, zijn er uiteindelijk verschillen in de woontechnische kwaliteiten tussen deze twee wijken ontstaan. Zo is ook de woningdichtheid in Bergpolder hoger dan in Blijddorp.

Qua woningontsluiting komen in Blijddorp/Bergpolder de volgende typen voor:

1. Haags portiek met gedeelde zolder;
2. Haags portiek met maisonnette;
3. twee over één trap, gedeelde zolder met eigen trap;
4. combinatie: 1^e etage eigen opgang, 2^e en 3^e etage twee over één trap en een gedeelde zolder met eigen trap;
5. twee over één trap met een gedeelde zolder ook twee over één trap;
6. combinatie: Haags portiek, 1^e etage eigen toegang, 2^e en 3^e etage twee over één trap, gedeelde zolder met eigen trap;
7. portieketage zonder zolder;
8. portieketage met bergingen op zolder;
9. portieketage met maisonnettes in de vier à vijf lagen hoge bebouwing.

Groen en recreatie

De geprojecteerde groenvoorzieningen zijn grotendeels in de jaren dertig uitgevoerd: de Statensingel als groene ader door het zuidwestelijke deel, de verschillende groene assen in het noordelijke deel en de doorgaande wegen met laanbeplanting en groenstroken. De meeste overige straten in de wijk zijn van bomen voorzien, met name bloesemdragende soorten als Japanse kers, sierappel, meidoorn

² GAR, Dossiers Plaatselijke Werken I, 1927, inventarisatienummer 2362, dossiernummer 456.40, Rapport betreffende de bebouwing van het noordwestelijk stadsdeel, p. 34-39.

en kastanje. Een deel van de bouwblokken, vaak met een directe relatie naar een park of de singel, is tevens voorzien van voortuinen.

In de bouwvoorschriften werd er nadrukkelijk op gewezen dat 'de aan de openbare straat grenzende onbebouwde grond als tuin moet worden aangelegd en onderhouden' en 'van de openbare straat moet worden afgescheiden door een opengewerkt ijzeren hek tot een hoogte van maximaal 1.10 m'.

Vroesepark

Het naar ontwerp van Kromhout-Witteveen aangelegde noordelijke deel van het stadspark wordt in 1934 voltooid. Het zuidelijke deel is afgestaan ten behoeve van de aanleg van Diergaarde Blijdorp. Tijdens de laatste oorlogswinter werd door houtkap zoveel schade aangericht in het park, dat er in feite van algehele verwoesting sprake was. In 1949 werd door J.T.P. Bijhouwer een 'restauratieplan' getekend, dat in 1950 kon worden uitgevoerd dankzij financiële steun van het rijk.

Dit Vroesepark is niet langer uitsluitend een representatief wandel- en sierpark zoals het Kromhoutpark, maar biedt veel meer ruimte voor actieve recreatie. De bestaande waterpartijen van Kromhout, die het park in tweeën splitsten, werden gewijzigd. De zuidelijke vijver is gedempt ten behoeve van een grote speelweide. Grond voor de demping werd verkregen door een sloot rondom het park te graven. Aan de kant van de Vroesenlaan ligt deze sloot meer binnenwaarts. Noordelijk in het park werd een speelterrein met zandbakken en een schoolsportveld aangelegd en ruimte voor een openluchtschool.

In het westen ligt een zonneweide en in het midden was in de plannen een theehuis met terras aan een van de waterpartijen gepland, dat helaas niet werd gerealiseerd. Noordoostelijk ligt een wandelplantsoen en aan de Vroesenlaanzijde ligt over de gehele lengte van het park een boomrijke wandelroute. De verschillende onderdelen van het park zijn gescheiden door paden. Hoewel de oorspronkelijke parkaanleg van Kromhout nog slechts ten dele is te herkennen, vormt het Vroesepark

een belangrijke groenvoorziening in de wijk, met een hoge belevingswaarde.

Diergaarde Blijdorp

In 1937 werd besloten de vanaf 1855 aan de Diergaardesingel aangelegde dierentuin te verplaatsen naar het terrein ten westen van de Van Aerssenlaan. Hiermee werd Blijdorp een prominente groen- en recreatievoorziening rijker. De Koninklijke Rotterdamse Diergaarde Blijdorp is aangelegd in de periode 1939-1941 naar een ontwerp in mengvorm van functionalistische en neobarokke stijl van de architect S. van Ravesteyn en vervult tot op heden een belangrijke bovenwijkse functie.

Sport

In de Van Maanenstraat is - volgens plan - in 1936-1937 het Sportfondsenbad Rotterdam Noord gerealiseerd, een combinatiebad met een amfibiebad en openluchtbad gebouwd in Zakelijk Expressionistische stijl door het architectenbureau J.H. de Roos en W.F. Overeijnder. Het amfibiebad is een overdekt zwembad waarbij het zadeldak boven het zwembassin bij goed weer kan worden opengeschoven.

Behalve in het Vroesepark is ook op het binnenterrein achter de Schepenstraat een tennisbaan aangelegd en ten zuiden van de Bentincklaan zijn sportterreinen met een sintelbaan gerealiseerd.

Bijzondere gebouwen

Het bestemmingsplan voor Blijdorp voorzag in ruimte voor 27 scholen, zeven kerken, verschillende rijkskantoren, het Sophia Kinderziekenhuis aan de Gordelweg (inmiddels gesloopt) en één theater, hoewel men al betwijfelde of er veel behoefte aan zou zijn.

Hoewel er tijdens de discussies over het uitbreidingsplan in 1931 door verschillende raadsleden werd betoogd dat er in het plan te veel en te exact ruimte was bestemd voor bijzondere voorzieningen - en ervoor werd gepleit hier niet al te strikt aan vast te houden - bleek er na de

oorlog juist een gebrek aan terrein te zijn voor met name de scholenbouw en verzorgende bedrijven. Door middel van een amendement op het uitbreidingsplan in 1955 worden na de opheffing van het noodwinkelkwartier in het gebied ten zuiden van de Bentincklaan en aan de overzijde van de Statenweg dan ook alsnog verschillende scholen en bedrijfsterreinen aangelegd.

Op het kruispunt Statenweg/Bentincklaan/Walenburgerweg wordt tevens een hoog woongebouw met een laag garageboxen en een winkelblok toegevoegd. De gedempte Noorderhaven wordt gebruikt voor de bouw van bijzondere voorzieningen en ook op de voor een theater of bioscoop vrijgehouden locatie (op de kop van de splitsing Bergselaan/Stadhoudersweg) wordt uiteindelijk hoogbouw gerealiseerd.

Op de hoek Statenweg/Walenburgerweg wordt in 1939 het gebouw St. Homobonus gebouwd. In Blijdorp zijn vier kerken en een synagoge gebouwd, waarvan twee met een fraaie ligging aan de Statensingel, de Prinskerk (J.C. Meischke en P. Schmidt, 1933) en de Statenkerk (inmiddels gesloopt).

Huidig ruimtelijk karakter

Stedenbouwkundige structuur

De stedenbouwkundige aanleg van Blijdorp/Bergpolder is uitgevoerd volgens het oorspronkelijke ontwerp van Kromhout en Witteveen, dat voorzorg in de realisatie van een harmonieuze, grootstedelijke woonwijk, en is nog in grote mate intact. De heldere structuur en ruimtelijke opbouw zijn geconstrueerd op een logisch stramien van hoofdverkeerswegen en gevarieerde patronen van secundaire straten en pleinen en bestaat uit een symmetrische en geometrische ordening van architectonische eenheden, overwegend in de vorm van ensembles van (bijna) gesloten (woning)bouwblokken. Groenstroken, laanbeplanting van de (hoofd)wegen, plantsoenen in de vorm van groene 'assen' in een regelmatige spreiding over de wijk en het Vroesepark en Diergaarde Blijdorp voegen een ruime hoeveelheid groen toe.

De hoofdverkeersstructuur van Blijdorp bestaat uit de Gordelweg, Schieweg, Stadhoudersweg en Statenweg, thans prominente verkeersaders. Blijdorp vormt de noordwestelijke 'entree' tot het centrum van Rotterdam en een belangrijke verbinding naar Rotterdam-Zuid, door de aansluiting op de Henegouwerlaan en de Maastunnel. De keerzijde van dit succes is dat de grote verkeersbelasting voor een deel ten koste is gegaan van de helderheid van de oorspronkelijke inrichting van de openbare ruimte en de daarbij behorende groenstructuur.

De verkaveling ten zuiden van de Stadhoudersweg heeft een gevarieerder karakter dan die ten noorden van de Stadhoudersweg. Hier is de verkaveling rationeler van opzet. De homogeniteit van de stedenbouwkundig structuur wordt op enkele plaatsen onderbroken door verschillende 'varianties' c.q. kritische kanttekeningen, zowel daterend van voor de oorlog als daarna, zoals bijvoorbeeld het Vroeseblok, het woningbouwproject van Granpré Molière, de Bergpolderflat, het woonhuis Gestel aan de Bentincklaan en de hoogbouw op de hoek Walenburgerweg/Statenweg.

Deze 'incidenten' zijn niet alleen interessant als verrijking van de wijk vanwege hun specifieke stedenbouwkundige en/of architectuurhistorische kwaliteiten, maar zijn daarnaast met name interessant voor toekomstige ontwikkelingen, omdat ze 'de rek' van het oorspronkelijke stedenbouwkundig ontwerp aantonen.

Architectuur

De oorspronkelijke bebouwing - merendeels tot stand gekomen in de periode 1932-1941 - is nog grotendeels intact en heeft door de lange, overwegend plat afgedekte blokken met vaak terugspringende bovenverdiepingen, doorlopende balkons, langgerekte vensterstroken of linten van identieke ramen een sterk horizontaal karakter. Repeterende verticale motieven zijn de vensters of openingen van de gemeenschappelijke portieken. Kappen komen vooral voor in de centrale delen van de woonbuurten. Het principe van de architectonische homogeniteit is gerealiseerd doordat bouwblokken of stroken steeds door één architect zijn ontworpen. Op verschillende centrale plaatsen zijn zelfs meerdere blokken door één architect of architectenteam ontworpen.

De bouwhoogte varieert van drie tot vijf bouwlagen, uitgezonderd enkele stroken herenhuizen, waarbij de hoofdwegen worden begeleid door de hogere bouwblokken. Deze opzet verleent de wijk een grootstedelijke uitstraling.

In de architectonische detaillering is het accent niet gelegd op de afzonderlijke woningen, maar op de compositie van het blok als geheel, veelal met een klassieke opbouw, die bestaat uit een basement c.q. een uniforme begane grondverdieping, een regelmatig middendeel en een bekroning in de vorm van een afwijkende bovenste verdieping. De gevels zijn zonder uitzondering opgetrokken in gele en rode baksteen, gemetseld in kettingverband en vaak voorzien van verdiept voegwerk. Kozijnen zijn van (donker geschilderd) dun geprofileerd staal

of (wit geschilderd) hout. Hoewel over het algemeen ingetogen van karakter, is de architectonische detaillering voorzien van een scala van fraai uitgewerkte verbijzonderingen.

Stilistisch gezien is Blijddorp/Bergpolder interessant vanwege de opvallend harmonieuze melange van meer traditionele en zakelijke architectuur, uitgevoerd door een keur van ook landelijk bekende lokale architecten, waardoor hier wel gesproken kan worden van vooroorlogse 'shake hands'.

Hierdoor onderscheidt Blijddorp/Bergpolder zich van bijvoorbeeld het Amsterdamse Plan Zuid van Berlage, waar het expressionisme van de Amsterdamse School het architectuurbeeld domineert. Deze stilistische verschillen dragen bij tot de rijkdom aan variatie in detaillering, die Blijddorp/Bergpolder kenmerkt. Woningblokken en straatdelen zijn binnen de harmonieuze stedenbouwkundige opbouw goed van elkaar te onderscheiden en kennen elk een eigen identiteit. De belangrijkste aantasting van het homogene karakter van de Blijddorpse architectuur komt voort uit de verbrokkeling van het eigendom (de woonbebouwing is oorspronkelijk over het algemeen bloksgewijs tot stand gekomen en beheerd). Deze manifesteert zich in een wisselende wijze van onderhoud en/of renovatie van panden of zelfs losse appartementen binnen een blok.

Groenstructuur

Brede plantsoenstroken, de Statensingel, forse groene randgebieden in de vorm van Diergaarde Blijddorp, Vroesepark en de zoom van volkstuinen langs het Noorderkanaal, veel bomen, voortuinen en ruime achterterreinen verlenen Blijddorp/Bergpolder een lommerrijk karakter. Het oostelijke deel van Bergpolder is in dit opzicht minder rijk bedeed, bovendien is het verkavelingspatroon hier dichter. Van groot belang is de Statensingel, die een voortzetting vormt van het Rotterdamse singelcircuit (Spoorsingel). Dit tracé vormt een aantrekkelijke wandeling vanuit het centrum van de stad naar de Diergaarde of zelfs het Vroesepark en vice versa.

Helaas heeft de toegenomen verkeersdruk, zowel dóór de wijk als in de wijk (parkeren) de oorspronkelijke groenstructuur gedeeltelijk schade berokkend. Daarnaast is door gewijzigde beheersopvattingen, rationalisering van het onderhoud of door bebouwing, de oorspronkelijke inrichting van plantsoenen en parken soms gewijzigd.

Nadere typering van te beschermen waarden

Het cultuurhistorisch belang van Blijddorp/Bergpolder is gelegen in het feit dat het ontwerp van W. Kromhout Czn. en W.G. Witteveen is voortgekomen als deelplan uit een op grond van onderzoek verkregen totale visie op de stad en regio: Studie voor den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten (1928). Hierbij was de focus op een adequate hoofdverkeersstructuur (zowel weg- als waterverkeer) richtinggevend. Daarnaast werd de opzet van het plan bepaald door het streven naar een harmonieuze, grootstedelijke woonwijk met optimale recreatie- en groenvoorzieningen en een verbetering van de woningtypologie voor de doelgroep (arbeiders en middenstand). De samenwerking tussen Witteveen en Kromhout heeft geleid tot een even functioneel als esthetisch stedenbouwkundig plan, dat kenmerkend is voor de ontwikkeling van de stedenbouwkunde van de jaren twintig en dertig.

De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur van Blijddorp/-Bergpolder is grotendeels intact en van belang vanwege de heldere structuur en ruimtelijke opbouw, geconstrueerd op een logisch patroon van hoofdverkeerswegen en bestaande uit een symmetrische en geometrische ordening van architectonische eenheden, overwegend in de vorm van monumentale ensembles van gesloten (woning)bouwblokken en stroken met een stedelijke schaal en vormgeving. Groenstroken en laanbeplanting van de (hoofd)wegen en parkvoorzieningen in de vorm van groene 'assen' in een regelmatige spreiding over de wijk voegen een ruime hoeveelheid groen toe. Met name het gebied aan weerszijden van de Statensingel heeft door de aanwezigheid van voortuinen en de manifestere aanwezigheid van achtertuinen (door de strokenaanleg) het karakter van een tuinstad.

Daarnaast is van belang dat de groenstructuur aantakt aan het Rotterdamse singelcircuit (Statensingel/Spoorsingel, diergaarde-Van Aersenlaan/Heemraadsingel) en dat het in het westen en noorden een dominante groene begrenzing kent in de vorm van respectievelijk de Diergaarde, het Vroesepark en de zoom van volkstuinen langs het Noorderkanaal.

Architectuurhistorisch is de bebouwing van Blijddorp/Bergpolder van belang als zeldzaam voorbeeld van een opvallend harmonieuze melange van meer traditionele en zakelijke architectuur, naar ontwerp van een diverse architectengroep, waaronder (inter)nationale bekendheden uit zowel het modernistische kamp als de traditionele richting, als W. van Tijen, J.H. van den Broek en M.J. Granpré Molière en typisch Rotterdamse architecten als J.H. de Roos en W.F. Overeijnder en W.Th.H. ten Bosch.

De voor Blijddorp/Bergpolder karakteristieke eenheid in het stadsbeeld is, behalve op stedenbouwkundig niveau (door middel van een strak regime betreffende de bebouwingsprofielen) ook op architectonisch niveau, tot stand gebracht door het bij de gronduitgifte en welstandstoezicht gehanteerde principe van de architectonische eenheden. De architectuurhistorische waarde van Blijddorp/Bergpolder wordt verder bepaald doordat er, ondanks het ingetogen en soms zelfs sobere karakter van de architectuur, sprake is van een grote mate van rijkdom in variatie in de vormgeving van vele uiteenlopende architectonische details.

Blijddorp/Bergpolder 'huisvest' een bijzondere reeks van architectuurhistorische, stedenbouwkundige en/of landschappelijke objecten en/of ensembles met (inter)nationale betekenis, waaronder bijvoorbeeld het Vroeseblok (J.H. van den Broek), diergaarde Blijddorp (S. van Ravesteyn), de Bergpolderflat (W. van Tijen e.a.), het Sportfondsenbad (J.H. de Roos en W.F. Overeijnder), het

woningbouwproject van M.J. Granpré Molière en woonhuis Gestel (J.A. Brinkman en J.H. van den Broek). Oostelijk wordt de wijk begrensd door een markant infrastructureel monument: het spoorwegviaduct van de Hofpleinlijn (1905).

Een aantal van deze objecten of ensembles is tevens van belang als variatie op het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan en doorbreekt de homogeniteit ervan. Deze 'incidenten' illustreren de vooroorlogse zoektocht naar nieuwe verkavelings- en bebouwingsvormen: gesloten bouwblok/strokenbouw, laagbouw/hoogbouw.

De Gordelweg/Schieweg, Statenweg en Stadhoudersweg vormen belangrijke routes in de ontsluiting van het Rotterdamse centrum en Rotterdam Zuid. Hierdoor is het harmonieuze stedenbouwkundige, architectonische en lommerrijke karakter van Blijddorp/Bergpolder van beeldbepalende waarde als noordwestelijke 'entree' tot de stad.

Op de cultuurhistorische waardenkaart zijn de hoofdkenmerken van de historisch-ruimtelijke waarde aangegeven voor het beschermd stadsgezicht Blijddorp/Bergpolder.

Begrenzing

Het beschermd stadsgezicht Blijddorp/Bergpolder wordt aan de westzijde begrensd door de spoorlijn Rotterdam-Utrecht. De noordgrens wordt gevormd door de zuidelijke oever van het Noorderkanaal en de oostgrens loopt respectievelijk langs het spoorwegviaduct van de Hofpleinlijn (Insulinestraat), de achterrooilijnen van de bebouwing aan de zuidzijde van de Bergselaan en de achterrooilijnen van de bebouwing aan de oostzijde van de Schieweg tot aan de Bergweg. De zuidelijke begrenzing verloopt van oost naar west respectievelijk langs de hoekbebouwing Walenburgerweg/Bergweg, de achterrooilijnen van de bebouwing aan de Schepenstraat (inclusief tennispark) tot aan het Walenburgerplein, Walenburgerweg en volgt van hieraf de bebouwingsgrens van het plan Blijddorp tot aan de Stationssingel en voert dan in westelijke richting, zuidelijk van het gebouw Homobonus, en volgt ten slotte de Bentincklaan en de Diergaardetunnel tot aan het spoor.

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/40/05.

Waardering

De wijken Blijdorp/Bergpolder zijn (grotendeels) in de periode 1932-1942 aangelegd volgens het in 1931 aangenomen Uitbreidingsplan voor het Noord- en Noordwestelijk stadsgedeelte, ontworpen door stadsarchitect W.G. Witteveen in samenwerking met architect W. Kromhout Czn.

Het stadsdeel is vooral van belang als geslaagd voorbeeld van zowel esthetisch als functioneel/civieltechnisch georiënteerde stedenbouw, sterk gericht op het realiseren van een adequate hoofdverkeersstructuur, optimale centrale, recreatie- en groenvoorzieningen en een verbetering van de woningtypologie voor arbeiders en middenstand. Tevens heeft een strikte regie van de architectonische uitvoering - door de particuliere bouwondernemers - geleid tot een grote mate van architectonische en visuele eenheid en een grootstedelijk karakter.

Het stadsdeel wordt gekenmerkt door de functionele hoofdverkeersstructuur en de daar omheen in symmetrische ensembles van gesloten bouwblokken en stroken gegroepeerde monumentale bebouwing van etagewoningen van drie tot vijf bouwlagen, uitgevoerd in een opvallend harmonieuze melange van meer traditionele tot zakelijke trant naar ontwerp van een keur van zowel landelijk bekende als Rotterdamse architecten.

Daarnaast wordt de ruimtelijke kwaliteit van het stadsdeel in belangrijke mate bepaald door de royale groenstructuur in de vorm van plantsoenen, het Vroesepark, laanbeplanting, groenstroken, de Statensingel, diergaarde Blijdorp en de noordelijke zoom van volkstuinten.

Als zodanig is Blijdorp/Bergpolder van algemeen belang vanwege de bijzondere stedenbouwkundige, cultuur- en architectuurhistorische waarden, alsmede vanwege het beeldbepalende karakter als 'entree' tot het centrum van Rotterdam. Daarnaast is Blijdorp/Bergpolder van belang als een van de weinige gerealiseerde stedenbouwkundige ontwerpen van W.G. Witteveen en W. Kromhout Czn. en heeft de ontwikkeling van de wijk ook een belangrijke rol gespeeld in de oeuvres van verschillende architecten waaronder J.H. van den Broek en W. van Tijen. Diverse onderdelen zijn dan ook als afzonderlijke monumenten beschermd.

Rechtsgevolg van de aanwijzing

Ter effectueering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

Bronnen

Literatuur

- G. Andela, 'De gemaakte natuur', In: H. Moscoviter (red.), *Op de groei gemaakt 'Gerieflijkheden voor een wel-ingerichte stad'; anderhalve eeuw Gemeentewerken Rotterdam*, Rotterdam 1996, p. 105-129.
- *Architectuur in Rotterdam 1890-1945*, Rotterdam 1991.
- Aussems & Partners, *Bij de tijd, instandhouding van cultuurhistorisch waardevolle wijken uit de periode 1920-1940*, Zeist 1992.
- H. Berens, 'Monster en lustoord in Rotterdamse stadsbeelden'. In: L. de Klerk en H. Moscoviter (red.), *En dat al voor de arbeidende klasse; 75 jaar Volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992.
- R. Blijstra, *Rotterdam stad in beweging*, Amsterdam 1965.
- G.S. Bos, 'Ir. W.G. Witteveen (1891-1979); zijn tijd; zijn werk'. In: *Rotterdams Jaarboekje*, 83 reeks, jrg. 8, Rotterdam 1980, p. 127-142.
- J. Bouman, W. van Tijen en M.J. Granpré Molière in de Bergpolder; 'wat jij wilde, is niet gebleven, wat wij hoopten is niet gekomen', Dordrecht 1995.
- J.H. van den Broek, 'Woningcomplex in het plan Blijdorp te Rotterdam'. In: *Bouwkundig Weekblad Architectura*, 1936, nr. 20, p. 225-232.
- J. Brouwer, 'Het park in stadsuitbreiding Blijdorp; een documentatie, analyse en interpretatie van de verschillende uitbreidingsplannen voor Blijdorp in Rotterdam'. In: *Oase*, 12 (1986), p. 7-18.
- *De 8 en Opbouw*, 1939 (16), p. 161-174.
- *Eerste Rotterdamse monumentenatlas*, Rotterdam 1992.
- *Handelingen van de gemeenteraad van Rotterdam*, 1931, p. 154-155.
- *Hier! Niet elders*, Off. uitgave met instemming en medewerking van de Rotterdamsche Middenstandsvereniging 'Handel en Nijverheid' ter bevordering van het zaken- en bedrijfsleven te Rotterdam, Rotterdam 1941.
- E. van der Hoeven, J.J.P. Oud en Bruno Taut; *ontwerpen voor een nieuwe stad Rotterdam-Berlijn*, Rotterdam 1994.
- I. Jager, *Willem Kromhout Czn.*, Rotterdam 1992.
- Kromhout, 'Het plan Blijdorp te Rotterdam'. In: *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw*, 1927, p. 106.
- J.B. van Loghem, 'St. Homobonus'. In: *De 8 en Opbouw*, 1939 (9), p. 88-96.
- J.B. van Loghem, 'De stad zonder kunst; straatprofielen, open en gesloten woonblokken in Rotterdam'. In: *De 8 en Opbouw*, 1936 (12), p. 103-105.
- J. Molenaar en W. van Winden architecten, *Verleidelijk stadsbeeld; Bergpolder/Blijdorp; studie naar architectonische waarden en stedenbouwkundige structuur*, Rotterdam 1994.
- H. Oud, J.J.P. Oud architect 1890-1963; *feiten en herinneringen gerangschikt*, 's-Gravenhage 1984.
- M. Provoost, *Asfalt; automobilititeit in de Rotterdamse stedenbouw*, Rotterdam 1996.
- L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw; de ontwikkeling van de stad voor 1940*, Rotterdam 1948.
- R. Stroink (red.), *Ir. J.H. van den Broek; projecten uit de periode 1928-1948, (tentoonstellingscatalogus)*, Delft 1981.
- W. van Tijen, 'Het woongebouw Bergpolder' te Rotterdam in aanbouw! In: *De 8 en Opbouw*, 1934, p. 45-49.

- *Verzameling Gedrukte stukken*, 1929, volgnr. 180, p. 818.
- *Verzameling Gedrukte stukken*, 1931, volgnr. 39, p. 387-389 en volgnr. 248, p. 1256.
- C. Wagenaar, *Welvaartsstad in wording; de wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992.
- J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch, *Rotterdam en hoe het bouwde, 2e uitgebreide druk*, Leiden 1941.
- W.G. Witteveen, 'Uitbreidingsplan voor het noordelijk en noordwestelijke stadsdeel (Blijdorp) te Rotterdam'. In: *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedeboouw*, 1929, p. 169-179.

Kaarten

- Stedenbouwkundige karakteristiek, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart, RDMZ 2006.
- Plan De Jongh, 1901. In: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en stedeboouw*. Jaargang 10, 1929.
- Plan Kromhout, 1921. In: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en stedeboouw*. Jaargang 8, 1927.
- Plan Witteveen, 1929. In: *Bij de tijd, instandhouding van cultuurhistorische waardevolle wijken uit de periode 1920-1940*. Zwolle 1992.
- Plan Kromhout-Witteveen, 1929. In: Ida Jager, Willem Kromhout Czn. Rotterdam 1992.
- Luchtfoto: Blijdorp/Bergpolder. Bron: Gemeente Rotterdam.

Colofon

Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2014

Onderzoek en tekst

Camp en Kamphuis, M.I. Kamphuis, m.m.v. F.L. Hooimeijer

Kaartmateriaal

Begrenzingskaart en thematische kaarten: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex en ing. J.P. van Rooijen.

Foto omslag

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ing. J.P. van Rooijen

Redactie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ing. J.P. van Rooijen

Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/Mailfors, Amersfoort

Bijlagen

1. Stedenbouwkundige karakteristiek.
2. Waarderingskaart.
3. Plan De Jongh, 1901.
4. Plan Kromhout, 1921.
5. Plan Witteveen, 1929.
6. Plan Kromhout-Witteveen, 1929.
7. Luchtfoto: Blijdorp/Bergpolder.

Stedenbouwkundige karakteristiek Blijdorp/Bergpolder

Legenda

grens beschermd stadsgezicht

waardevolle stedenbouwkundige composities

primair

secundair

tertiair

quartair

waardevolle stedenbouwkundige hoofdstructuur

belangrijke stedenbouwkundige assen

belangrijke verkeersstructuur als sedenbouwkundige drager

primair

secundair

waardevol stedenbouwkundig groen en water

waardevol grootschalig groen en park

landmarks

waardevolle ruimtelijke oriëntatie bebouwing-park

interessant panorama

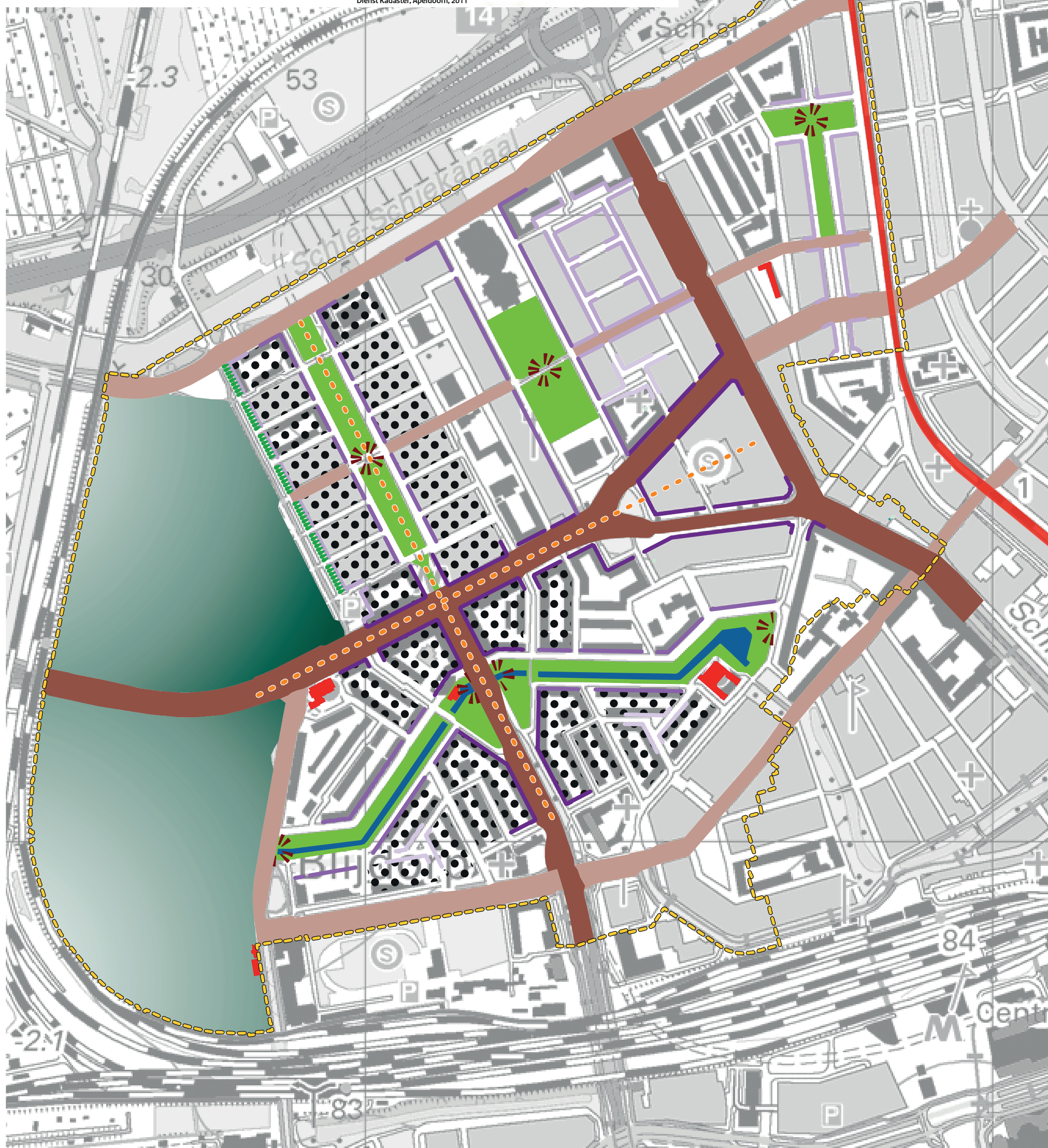
0 100 200 m

© RCE, e-KS/BB
27 oktober 2014



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Topografie Topografische
Dienst Kadaster, Apeldoorn, 2011



Waarderingskaart Blijdorp/Bergpolder

Legenda

- grens beschermd stadsgezicht
- belangrijke gebouwen door ensemblewaarde
- rijks- en gemeentelijke monumenten
- gebouwen afwijkend van het oorspronkelijke stedelijke weefsel
- recreatieterrein
- open binnenterreinen
- belangrijke waterstructuur

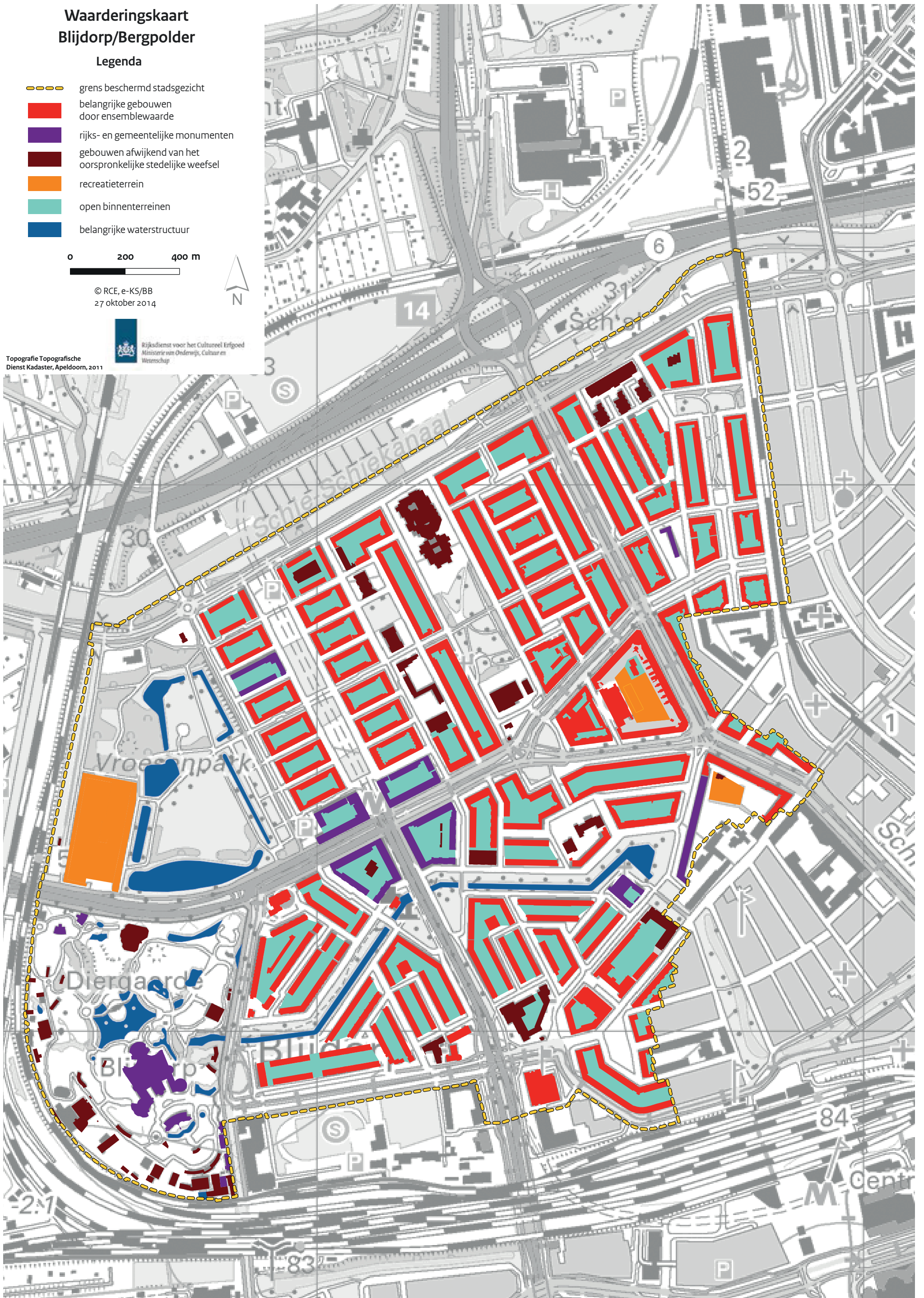
0 200 400 m

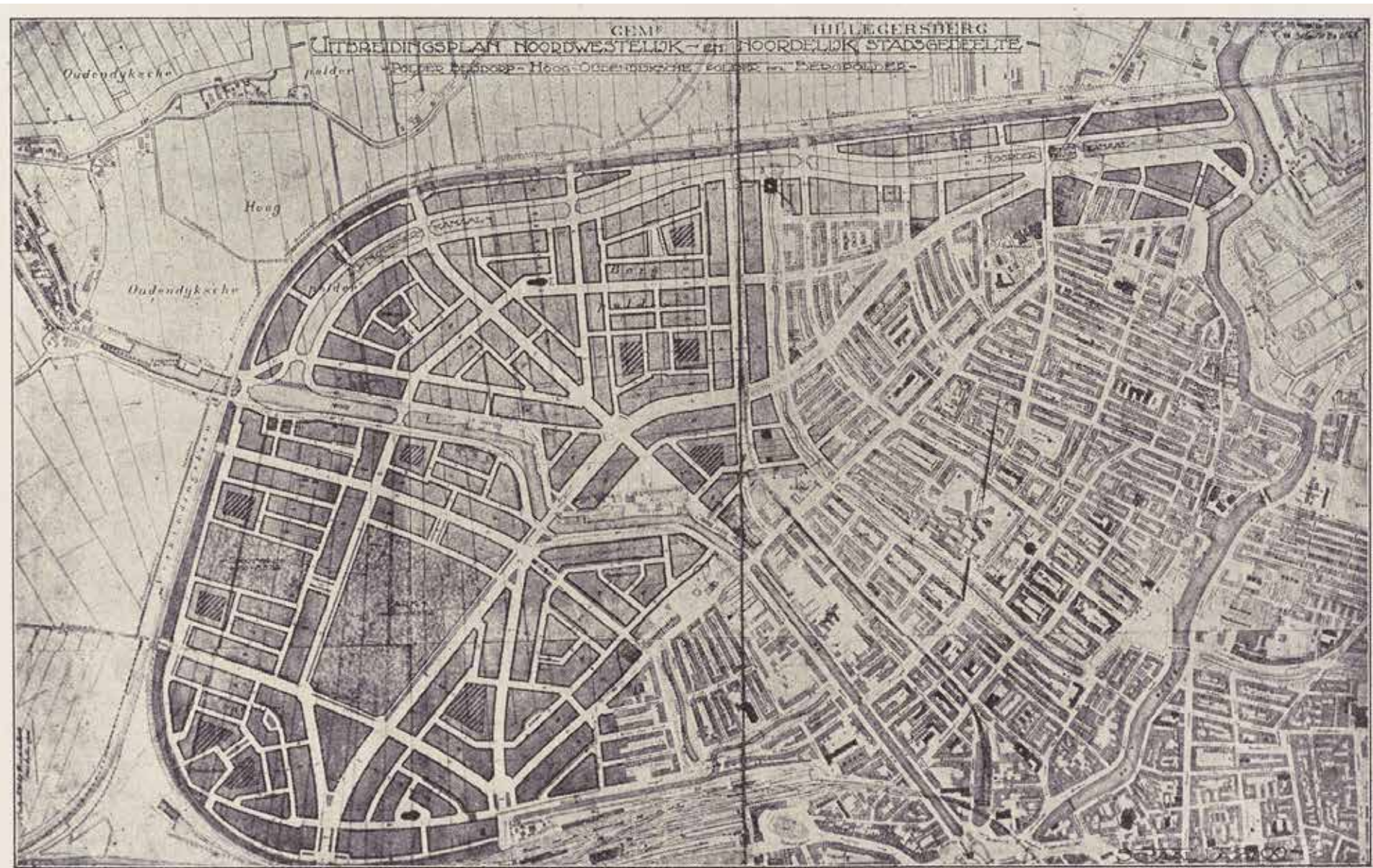
© RCE, e-KS/BB
27 oktober 2014



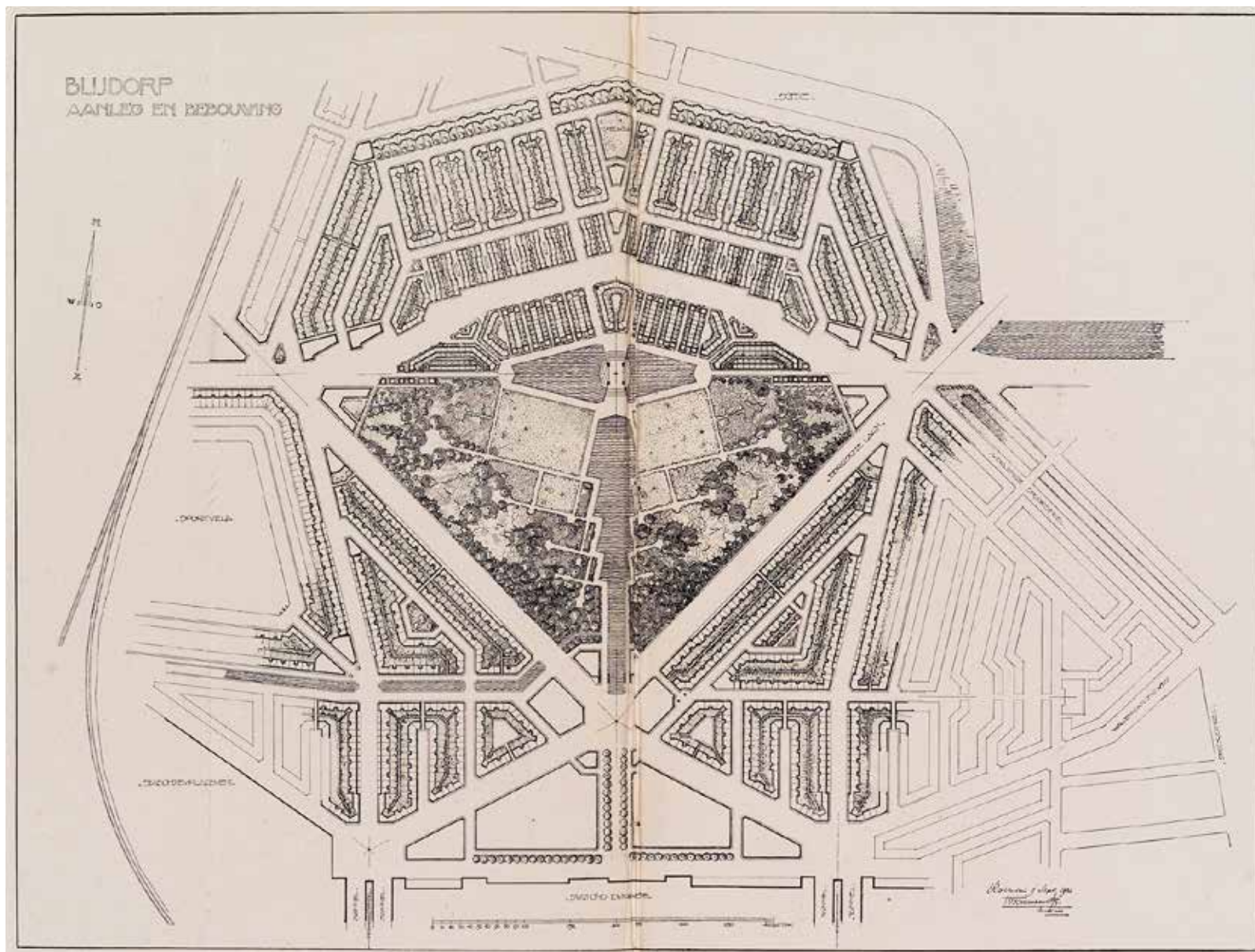
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Topografie Topografische
Dienst Kadaster, Apeldoorn, 2011





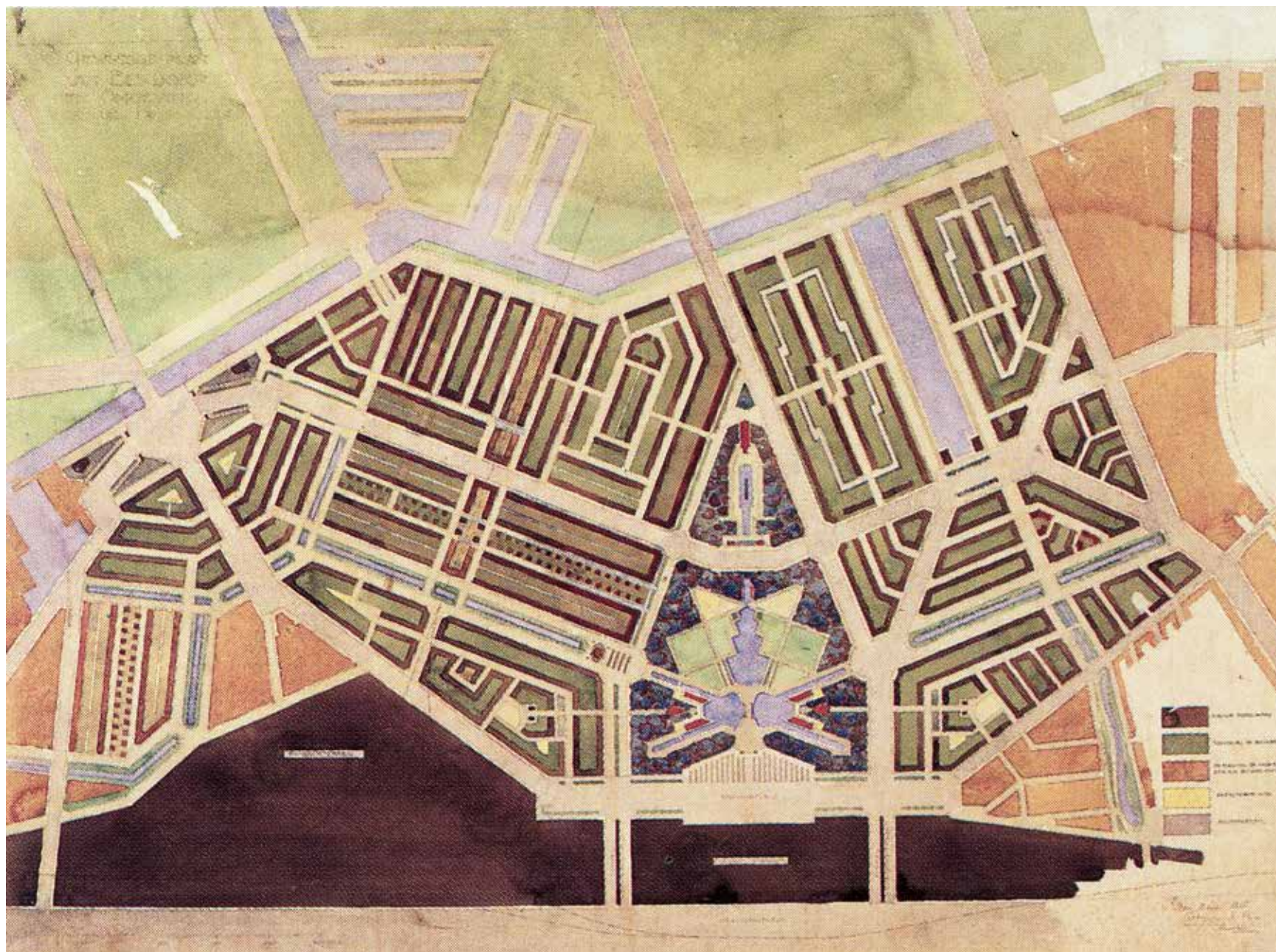
Kaart 3 Plan De Jongh, 1901



Kaart 4 Plan Kromhout, 1921



Kaart 5 Plan Witteveen, 1929



Kaart 6 Plan Kromhout-Witteveen, 1929



Kaart 7 Luchtfoto: Blijdorp/Bergpolder