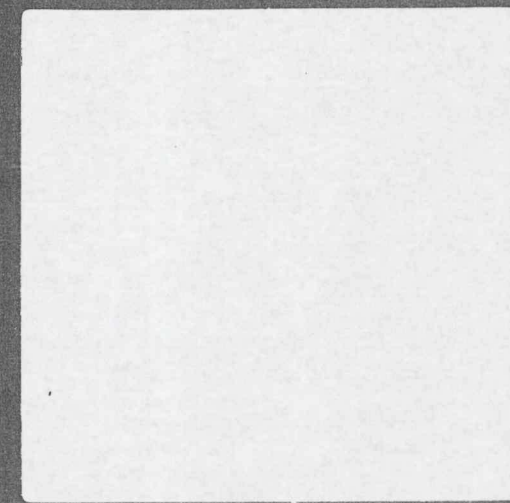
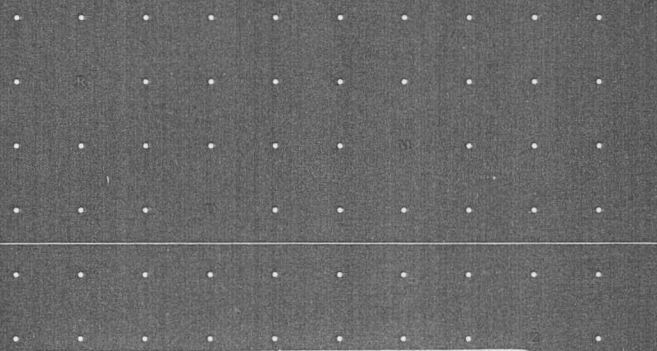
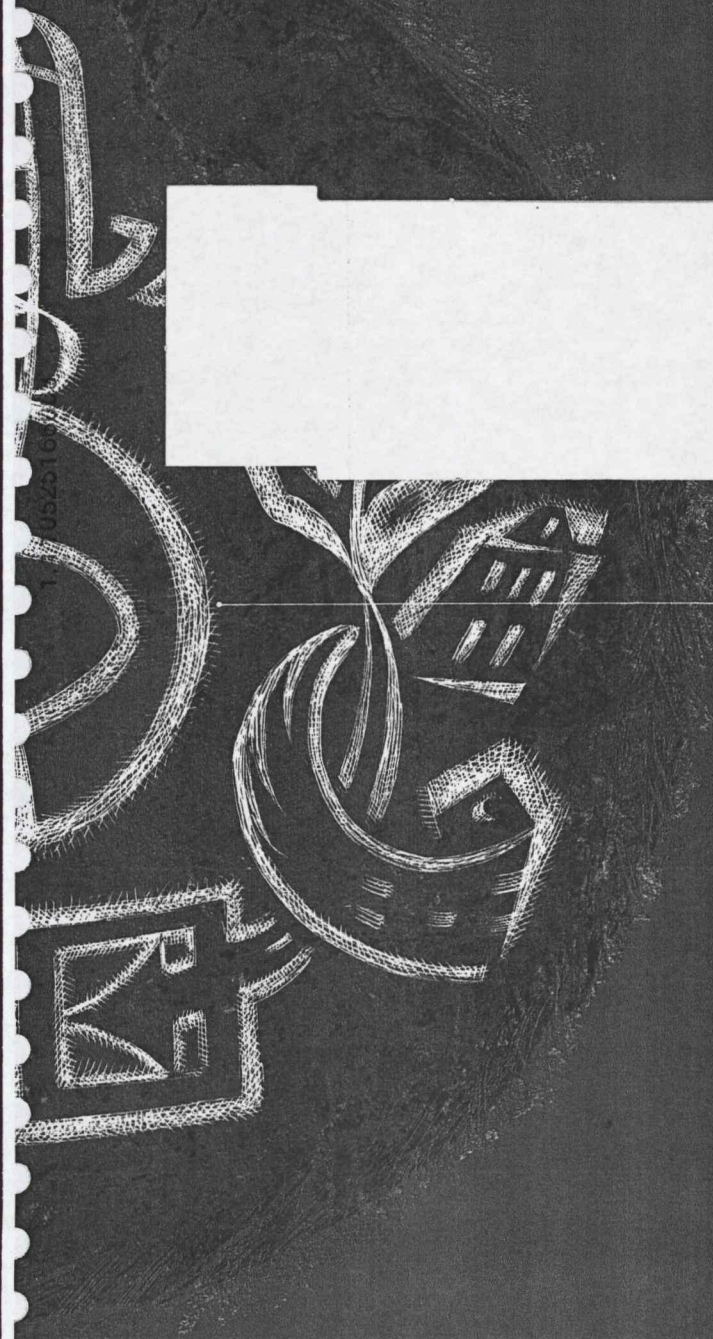


10 282.
C 2

RIJKSDIENST VOOR DE MONUM



datum in procedure: 17 FEB. 2004

datum aanwijzing: 15 FEB. 2008

errata:

TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van
het beschermd stadsgezicht **Noordereiland**
gemeente Rotterdam (Zuid-Holland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

*Foto: gezicht op Noordereiland met de Koningshaven.
Op de achtergrond de huidige oeververbindingen: de Hef (spoorbrug buiten
gebruik), de Koninginnebrug en Willemsbrug (verkeersbruggen).*



ROTTERDAM, NOORDEREILAND

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 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 op de 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 300 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 het Noordereiland te Rotterdam als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

INLEIDING

De realisatie van het Noordereiland maakte deel uit van een langdurige planvorming voor haven- en stadsuitbreiding op de Linker Maasoever. De daadwerkelijke uitvoering is sterk beïnvloed door de Rotterdamsche Handelsvereniging (R.H.V.), onder leiding van directeur Lodewijk Pincoffs. In 1879 werd met het graven van de Noorderhaven (later Koningshaven genoemd) het topje van Feijenoord afgesneden, waardoor het Noordereiland ontstond. Over het eiland kwam, door middel van een vaste spoor- en verkeersbrug over de Maas en beweegbare spoor- en verkeersbruggen over de Koningshaven, definitief een vaste oeververbinding tussen de Linker en Rechter Maasoever tot stand.

Op het Noordereiland werd woonbebouwing gepland, waarvoor onder meer de R.H.V.-architect Th.J. Stieljes verschillende stedenbouwkundige plannen ontwierp. Ontevredenheid bij de gemeente over het in 1879 door de R.H.V. ingediende bebouwingsplan leidde tot invloed van de directeur van Gemeentewerken, G.J. de Jongh, die twee pleinen met plantsoenen in de kern van het eiland introduceerde en dringend pleitte voor bredere straatprofielen en diepere (gesloten) bouwblokken. De suggesties werden door de R.H.V. grotendeels overgenomen en droegen bij tot het definitieve plan voor het Noordereiland, getekend door A.W. Mees, technisch adviseur van de R.H.V. (1880). Op basis van dit stedenbouwkundig ontwerp kwam vanaf 1882 op het eiland een gevarieerde bebouwing tot stand van etagewoningen, kantoren en (overwegend) kleinschalige bedrijfjes in diverse stijlen (eclecticisme, neorenaissance, Jugendstil), gebouwd door particuliere bouwondernemingen. Vooral de bebouwing aan de Maaskade en (in mindere mate) de Prins Hendrikkade wordt gekenmerkt door een representatieve allure. Een allure die ook binnen de kern van het eiland gestalte kreeg door de vormgeving van een pleinenreeks, met als meest prominente deel het Burgemeester Hoffmanplein.

BEGRENZING

Het te beschermen stadsgezicht Noordereiland ligt tussen de Nieuwe Maas en de Koningshaven. De noordelijke begrenzing, aan de Nieuwe Maas, wordt gevormd door de Maaskade. De zuidelijke begrenzing, aan de Koningshaven, bestaat uit de Prins Hendrikkade met een uitloper rondom de voormalige spoorbrug de Hef en de Koninginnebrug. Aan de westelijke punt van het eiland wordt de begrenzing tegenwoordig gevormd door de Meeuwenstraat met aanliggende kade, maar oorspronkelijk heette deze (gedeeltelijk afgesneden) punt het 'Prinsenhoofd'. De oostelijke punt heet het 'Antwerpse hoofd'. De lengte van het eiland (circa 1.225 meter) strekt zich uit over de gehele breedte van de basis van de Stadsdriehoek van Rotterdam en het eiland is circa 225 meter breed.

De begrenzing van het beschermd stadsgezicht Noordereiland is weergegeven op de bijgevoegde kaart, MSP/40/02.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

Fysieke ondergrond

Rotterdam-Zuid, ten zuiden van de huidige Nieuwe Maas, deel uitmakend van de delta via welke de grote rivieren in de Noordzee uitstromen, bestond oorspronkelijk uit een door riviertakken en kreken doorsneden eilandenrijk. Het gebied had een wisselend uiterlijk als gevolg van de constante invloed van zowel zee- als rivierwater. Menselijke grip op dit gebied verliep veel moeizamer dan op de stroomruggen ten noorden van de Maas. Terwijl op Noord, vanaf het in de 13^e eeuw geconsolideerde dijktracé Oost- en Westzeedijk, het gebied blijvend door de mens kon worden geoccupeerd, verdween op Zuid het inmiddels ontgonnen en bedijkte veenlandschap in 1373 weer vrijwel geheel onder water. Zee en rivieren zetten vervolgens in anderhalve eeuw een dikke laag klei en zand af, waardoor het veen, voor zover niet al weggespoeld, hier is samengeperst tot een zeer dun laagje.

Vanaf de hogere gebieden werden de ondergelopen gronden gestaag teruggewonnen. Er ontstond een verbrokkeld stelsel van kommen, dat uiteindelijk het gehele eiland IJsselmonde omvatte. Pas in 1580, - met de indamming van de rivierarm de Koedood - werden eindelijk ook op Zuid de dijken geconsolideerd. Buitendijks bleef echter, direct tegenover de Stadsdriehoek, aan de binnenzijde van de rivierbocht een losse zandplaat over.

In 1642 werden hier twee strekdammen aangelegd, die aanslibbing van grond mogelijk maakten en waardoor het eiland Feijenoord vorm kreeg. In de loop van de 17^e eeuw en het begin van de 18^e eeuw werd Feijenoord stukje voor stukje bedijkt, doch bleef door een smal stroompje, het Zwanegat, gescheiden van de rest van Zuid.

In 1869 werden, in verband met plannen tot stadsuitbreiding en havenaanleg op Zuid, het eiland Feijenoord en de buitengorzen van Charlois en Katendrecht door Rotterdam geannexeerd. Het is dan nog steeds zeer spaarzaam bebouwd, met onder andere geheel in het noordwesten een scheepshelling (vanaf 1840), enkele bouwwerken op de zuidoostelijke oever van het Zwanegat en enige bedrijvigheid aan de oostelijke rand van Feijenoord, direct aan de Maas. Het belangrijkste was hier de Stoomfabriek Feijenoord, gevestigd op de plek van het voormalige Pesthuis (in 1716 gebouwd, maar nooit als zodanig benut.) In 1850 werd ook de boomkwekerij van de gemeente Rotterdam op Feijenoord gevestigd en op de griendgronden werden biezengronden gewonnen.

Planvorming voor stadsuitbreiding en havenontwikkeling op Zuid

Kort na 1830 werden de eerste plannen ingediend voor de ontwikkeling van Zuid. Deze plannen stonden in het teken van zowel stadsuitbreiding (voor bewoning) als havenontwikkeling.

Problemen met de oeververbinding - die geen belemmering voor de scheepvaart mocht vormen - en met de financiering, verhinderden de eerste decennia dat deze plannen tot uitvoering kwamen.

Twee ingrijpende ontwikkelingen in de infrastructuur zorgden voor een belangrijke doorbraak in de planvorming en uitvoering: de aanleg van de Nieuwe Waterweg (1864-1872) en de doortrekking van de spoorlijn van Rotterdam naar Antwerpen, in aansluiting op het traject Amsterdam-Rotterdam (vastgelegd in de Spoorwegwet van 1860). De combinatie van spoor- en havenfaciliteiten zou leiden tot de kwalitatieve verandering in het infrastructurele concept van de haven, van stapelmarkt tot transitohaven.

Tot dan toe was de havenontwikkeling uitsluitend gericht op de vermeerdering van kades en pakhuizen volgens de ruimtelijke en functionele opzet van de oude havens.

Begin 1865 stemde de gemeenteraad, aangespoord door nationale belangen, in met de bouw van een spoorwegviaduct. Men begon overtuigd te raken van de voordelen van een combinatie van spoor- en havenfaciliteiten. Bovendien drong het besef door dat bij een voortdurend toenemende welvaart een uitbreiding aan de overzijde van de rivier onvermijdelijk zou zijn.

In snel tempo volgden nu voorstellen van een meer pragmatisch karakter dan de ideaalplannen van W.N. Rose. Het oorspronkelijke ambitieuze (totaal)concept van W.N. Rose - met een aantal doorsnijdende kanalen - werd vervangen door een eenvoudiger en goedkoper opzet. Uitgangspunten in deze plannen waren de nieuwe spoor- en waterwegen, waarop moderne havenfaciliteiten moesten aansluiten. In samenwerking met De Michaelis (Staatsspoorwegen) ontwierpen Rose en C.B. van der Tak in 1868 voor de doorgaande scheepvaart een korter kanaal door de noordpunt van Feijenoord. Deze Noorderhaven (later Koningshaven genoemd) sneed het topje van Feijenoord los: het Noordereiland. Over de haven werden twee beweegbare bruggen geprojecteerd, over de rivier twee vaste oeververbindingen. Op de plaats van het eerder geplande lange doorvaartkanaal (Westerkanaal) kwam een lang, doodlopend havenbassin te liggen met aan het eind alleen een smal spuikanaal naar de rivier. Deze lange insteekhaven was nu bedoeld als ruime spoorweghaven, met aan de zuidwestelijke kant een goederenstation en groot spoorwegemplacement. Dit plan werd in 1870 goedgekeurd, maar de financiering leek opnieuw een onoverkomelijk probleem. In 1872 toonde de hiertoe door Lodewijk Pincoffs opgerichte Rotterdamsche Handelsvereniging zich bereid het eiland Feijenoord te ontginnen en voor havendoeleinden te exploiteren.

Van groot belang bij de conceptvorming van de havenactiviteiten was de aanleg van de Nieuwe Waterweg, die in 1872 daadwerkelijk gereedkwam en Rotterdam haar vermaarde open zeeverbinding verschafte. Het doortrekken van de staatsspoorweg over de Maas en het inrichten van een handelsterrein op Feijenoord opende het perspectief voor de voornemens om van het uiteinde van de Nieuwe Waterweg de voorhaven van Rotterdam te maken. Het totale Feijenoord-project, inclusief oeververbinding was een publiek-private aangelegenheid, waarbij rijk, gemeente en R.H.V. sterk afhankelijk waren van elkaars medewerking.

De plannen werden enigszins aangepast en aangevuld met de Binnenhaven en Entreporthaven. De gemeente en de R.H.V. kwamen overeen dat aan de R.H.V. het grootste deel van de gronden op het Noordereiland (voor woningbouw) en de gronden van Feijenoord (voor handelsondernemingen) en de strook ten zuiden van de Noorderhaven zouden overgaan.

De gemeente verplichtte zich tot het verzorgen van de toegangen tot het terrein, het voltooiën van de Noorderhaven inclusief bruggen, het overbruggen van de Maas en het Spuikanaal, de kades, de bestrating en de riolering van het Noordereiland en het graven van de Spoorweghaven. Het oostelijk van de spoorlijn gelegen terrein bleef grotendeels in eigendom van de gemeente en werd deels bestemd voor industrievestigingen, deels voor woningbouw. Pincoffs realiseerde naast de Spoorweghaven van het Rijk zijn eigen binnenhaven (Entreporthaven), met op aanliggende terreinen de nodige loodsen, kranen en spoorrails, in aansluiting op het door het rijk gefinancierde goederenstation op de Linker Maasoever.

Voor de uitwerking van haar plannen had de R.H.V. als technisch adviseur ir. Th.J. Stieltjes ingehuurd. Vanuit de gemeente stelden W.N. Rose en C.B. van der Tak hun deskundigheid ter beschikking.

De drie partijen gingen uiterst voortvarend te werk. In korte tijd werden de Binnenhaven en de Entreporthaven aangelegd (1873), gevolgd door de Koningshaven (1879) en Spoorweghaven (1878). Door het graven van de Koningshaven ontstond ten noorden van de haven een langgerekt kunstmatig eiland: het Noordereiland. Dit eiland werd via de Willemsbrug (1868-1878, ontwerp van Rose en Van der Tak) over de Maas met de oude Stadsdriehoek verbonden en via de Koninginnebrug (1876, gewijzigd in 1878 en geheel vervangen in 1929 naar ontwerp van A.H. van Rood, W.G. Witteveen en A. van der Steur) over de Koningshaven met Feijenoord.

Stedenbouwkundige ontwikkeling

Het oorspronkelijke plan van de R.H.V. (1872) voor het Noordereiland voldeed aan de overeenkomst, die bepaalde dat de R.H.V. op het Noordereiland negen vlakken bouwgrond (in totaal 90.000 m²) tot ontwikkeling moest brengen. De westelijke punt van het eiland kon voorlopig niet worden ontwikkeld, omdat hier vanaf 1840 de Sleephellingsociëteit was gevestigd, met een erfpachtcontract tot 1895.

De definitieve inrichting van het eiland kwam echter pas tot stand, nadat nog twaalf andere plannen de revue hadden gepasseerd, waaronder een vijftal voorstellen van R.H.V.-architect Th.J. Stieltjes.

Ontevredenheid bij de gemeente over het in 1879 door de R.H.V. ingediende bebouwingsplan (een licht gewijzigde variant van Stieltjes, getekend door Van Hattem) leidde uiteindelijk tot bemoeienis van de directeur van Gemeentewerken, G.J. de Jongh. Hij tekent twee plannen (A en B), waarbij hij onder andere pleinen met plantsoenen in de kern van het eiland introduceerde en dringend pleitte voor bredere straatprofielen en diepere (gesloten) bouwblokken. De suggesties werden door de R.H.V. grotendeels overgenomen en droegen bij tot het definitieve, goedgekeurde plan voor het Noordereiland, naar ontwerp van A.W. Mees, technisch adviseur van de R.H.V. Mees zette daartoe eerst alle vorige bebouwingsplannen voor het Noordereiland op een rij; de voordelen (rentabiliteit, welstand en hygiënische overwegingen) van de verschillende eerdere plannen combineerde hij in zijn (definitieve) voorstel. Het overzicht van de verschillende plannen toont de pogingen om tot een uitgebalanceerde rangschikking van bouwblokken te komen rondom de twee assen, die zich onoverkomelijk opdringen: de dwarsas, gevormd door de (hooggelegen) spoorverbinding over de Maas en de hieraan parallel lopende Van der Takstraat in het verlengde van de Koninginnebrug en de Willemsbrug, en de lengteas over het eiland, ingegeven door de langgerekte morfologie van het eiland.

Aan de verschillende ontwerpopties valt behalve de 'assenkwestie' als belangrijk uitgangspunt de noodzaak af te lezen om het eiland aan de Maaszijde door een gesloten schil van langgerekte bouwblokken tegen de wind te beschermen. Door hoogwaardige architectonische invulling op deze toplocatie kon hiermee tevens een representatief stadssilhouet tot stand komen. In de luwte van de Koningshaven werden korte bouwblokken met meerdere dwarsstraten ontworpen om de betrokkenheid met de binnenvaartactiviteiten aan de Prins Hendrikkade te optimaliseren en een maximale bouw dichtheid mogelijk te maken.

De dwarsas over het eiland, spoordijk en stadsstraat, werd in het stedenbouwkundig plan niet ontkend maar juist benadrukt door bouwblokken aan weerszijden van de spoordijk te plaatsen. Het conflict tussen dwars- en lengteas én tussen de schilvorming aan de Maaskade en kleine bouwblokken aan de Prins Hendrikkade, is uiteindelijk opgelost door het vormgeven van een lengteas. Deze bestaat uit een open kern in de vorm van twee langgerekte pleinen met landschappelijke invulling: het Burgemeester Hoffmanplein op de westelijke eilandhelft en het Prins Frederikplein op de oostelijke eilandhelft. Doordat beide pleinen in elkaars verlengde werden geprojecteerd, overbruggen ze, op conceptueel niveau, de structurele scheiding tussen beide eilandhelften gevormd door de brede Van der Takstraat, in het verlengde van de Willemsbrug, en de hoge spoordijk. Tegelijkertijd functioneren ze als natuurlijke schakel tussen de gesloten noordelijke schil en de open zuidelijke verkaveling.

Maar vooral werd met deze prestigieuze pleinenreeks getracht mensen uit de goeude burgerstand te bewegen zich op het Noordereiland te vestigen. Waarschijnlijk vanuit dezelfde overweging is in deze tijd een plan gemaakt voor de inrichting van de westpunt met terrassen, bomen en aanlegplaatsen voor veerboten en luxejachten. Dit plan, nog voorbarig gezien het feit dat de westpunt nog in erfpacht van de Sleephellingssociëteit was, werd niet gerealiseerd. Vooralsnog vormde de Sleephellingstraat de bebouwingsgrens aan de westzijde.

Het Burgemeester Hoffmanplein werd in 1883 verrijkt met het Stieltjesmonument en in 1898, ter gelegenheid van de troonsbestijging, met het monument voor Koningin Wilhelmina.

De Maas- en Prins Hendrikkade werden bestemd als aanlegplaatsen voor het binnenscheepvaartverkeer. Aan de Maaskade ontstond vanaf 1882 een vrij luxe bebouwing van etagewoningen en kantoren in eclectische en neorenaissancestijl van vier tot vijf bouwlagen hoog. Aan de Prins Hendrikkade vonden de meer 'ambachtelijke' scheepvaartactiviteiten plaats.

In 1895 liep de erfpachtovereenkomst van de Sleephellingssociëteit af, waarna ook de westelijke punt van het eiland vanaf de Sleephellingstraat verkaveld kon worden. Het stedenbouwkundig plan werd uitgebreid met een tweetal langgerekte bouwblokken: één aan de Maaskade en één aan de Prins Hendrikkade, ten westen van de Sleephellingstraat.

De westpunt werd gereserveerd voor een aanlegplaats van veerponten. In het verlengde van het Burgemeester Hoffmanplein werd de brede Prins Hendriklaan met een groene middenberm geprojecteerd. Dwars hierop kwamen de Sleephellingstraat, eveneens met een breed profiel en middenberm, en de Prins Hendrikstraat.

De Prins Hendriklaan kreeg door middel van laanbeplanting en het zeer brede profiel het karakter van een langgerekt plein, dat een versterking vormt van de lengteas over het eiland. Vooral doordat de verbinding tussen het Burgemeester Hoffmanplein en de Prins Hendriklaan, de Burgemeester Hoffmanstraat, een vrij smal profiel heeft, werken de pleinen ruimtelijk verrassend.

Op de westpunt van het eiland, het Prinsenhoofd, werd een vrijwel driehoekig bouwblok ontworpen. Daarachter, tussen twee doorlopende dwarsstraten tussen Maas- en Prins Hendrikkade, een eveneens van noord tot zuid doorlopend smal bouwblok.

De kades werden rondom de westpunt als een ringweg met elkaar verbonden en de grond werd als bouwgrond verkocht. Op het westelijke Prinsenhoofd werd in 1898 een luxueus woningblok gebouwd.

Op de uiterste punt van het eiland werden in 1896 steigers aangelegd ten behoeve van de Gemeentelijke Veerdienst. Hiermee kreeg het Noordereiland een directe verbinding met de Leuvehaven en de Wilhelminakade. De steigers werden vanwege de wisselende waterstanden op verschillende hoogten gebouwd. De kaden aan weerszijden van de aanlegsteigers werden voorzien van decoratieve granieten/ijzeren balustrades, die aan de Maas- en Koningshavenzijde doorliepen en na enkele tientallen meters naar binnen bogen en daardoor een min of meer afgesloten ruimte vormden. Het eilandhoofd werd hier aangekleed met bomen en straatmeubilair.

Pas rond 1920, zo'n veertig jaar na de overbrugging van de Maas, waren de kavels op het Noordereiland geheel bebouwd. Er is dan een gevarieerde bebouwing tot stand gekomen van woonhuizen, veelal met kantoor- of andersoortige bedrijfsruimte op de begane grond, pakhuizen en enige andere bedrijven en bedrijfjes. De bedrijvigheid is voornamelijk gebaseerd op de (binnenvaart)activiteiten die op en aan de kades plaatsvinden: stuwadoors- en expeditiebedrijven, zeilmakerijen, verhuur van dekkleden, opslag. Maar ook waren er een kopergieterij, koffiepellerij, een handelsdrukkerij en een karton- en nagefabriek gevestigd. Dit brede scala was bovendien gelardeerd met koffiehuizen, kappers en winkels voor de dagelijkse levensbehoeften.

De Van der Takstraat, die via de bruggen over de Maas en de Koningshaven de verbinding tussen noord en zuid verzorgde, leidde de verdere ontsluiting en bebouwing van het Noordereiland in. De meest luxe bebouwing werd op de westelijke eilandhelft gerealiseerd. Maar ook binnen dit deel van het eiland was nog sprake van een zekere hiërarchie: de meest prominente handelshuizen, firma's en particulieren vestigden zich aan de representatieve Maaskade, het Prinsenhoofd en het westelijke deel van de Prins Hendrikkade, terwijl de gegoede middenstand de bouwkavels rondom het Burgemeester Hoffmannplein en de Prins Hendriklaan betrok. Het 'gewone volk' zou met name zijn intrek nemen in soberder straten op de oostelijke eilandhelft. Hoewel ook in de kern van deze eilandhelft een plein in landschapsstijl werd aangelegd, stond dit plein in een lagere rangorde, doordat het kleiner was en er geen gedenktekens werden opgericht. Desalniettemin kreeg dit deel van het eiland een joyeuze evenknie van het Prinsenhoofd toen de firma H. Braakman & Co op het Antwerpse Hoofd in de periode 1898-1902 een bijzonder pand met twee ranke torentjes liet bouwen voor de stoomdienst naar Antwerpen. Ook bij het Antwerpse Hoofd was er een aanlegplaats voor veerponten (naar het Maasstation aan de Oosterkade en naar de kop van de Nassaukade).

Bombardement en wederopbouw

Tijdens de eerste vier dagen van de Tweede Wereldoorlog lag het Noordereiland in de frontlinie. Door oorlogshandelingen gingen meer dan 600 woningen verloren.

Verwoest werden op de westelijke punt van het Noordereiland de twee meest westelijke bouwblokken en het noordelijke blok oostelijk hiervan. Op de oostelijke punt sneuvelde het bouwblok noordelijk van het Prins Frederikplein, het blok oostelijk hiervan en het bouwblok op het Antwerpse Hoofd.

Het 'Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam' (1946) voorzag in vervangende nieuwbouw van de verwoeste bouwblokken, binnen het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan. Daarnaast werd bovendien een nieuwe verkeersbrug over de Maas geprojecteerd, ten oosten van het spoortracé. De oude Willemsrug zou daarbij komen te vervallen, evenals de Koninginnebrug over de Koningshaven. De nieuwe Willemsbrug zou in een rechte lijn vanaf de Rechter Maasoever worden doorgetrokken over de Koningshaven en aansluiten op de Oranjeboomstraat. Ten behoeve van de nieuwe brug moesten de bouwblokken tussen de spoordijk en het Frederiksplein worden gesloopt.

Deze nieuwe brug (of tunnel in latere plannen) werd voorlopig niet gerealiseerd. Wel kwamen nieuwe bouwblokken tot stand ten noorden en ten westen van de Prins Hendriklaan (1950/1951, architecten: D. Dürrer en H.P.J. de Vries) en het bouwblok ten noorden van de Marineweg (1950/1955, architect: E.H. Kraayvanger). Hoewel de nieuwe bouwblokken zijn vormgegeven in een typerend wederopbouwidiom, sluiten ze in vorm, materiaalvoering en bouwhoogte vrij goed aan bij de bestaande bebouwing en de vroegere verkaveling. Alleen het bouwblok ten westen van de Prins Hendrikstraat werd opgetrokken op een ander grondplan dan het oorspronkelijke blok.

Oeververbindingen

Het luchtspoor met bijbehorende spoorbruggen uit 1877 werd in 1927 aan een grotere doorvaarthoogte aangepast door middel van een markante hefbrug naar ontwerp van P. Joosting. Recentelijk zijn de Willemsspoortunnel en het ondergrondse Blaakstation in gebruik genomen en zijn de spoorbrugonderdelen over de Maas gesloopt; alleen de Hef resteert nog over de Koningshaven.

Na de oorlog werd de veerdienst Willemsplein-Prinsenhoofd-Wilhelminakade opgeheven en verdwenen de aanlegsteigers op het Prinsenhoofd en Antwerpse Hoofd. In 1961 werd de metrotunnel onder de Maas gegraven, waarbij het tracé net onder het Prinsenhoofd doorliep. Hiervoor werd het Prinsenhoofd afgegraven en het oorspronkelijke bouwblok gesloopt (de plannen tot herbouw zijn nooit uitgevoerd). De Meeuwenstraat, voorheen een dwarsstraat, vormt voortaan de westelijke beëindiging van het eiland.

Door de toenemende verkeersdruk was al vóór de Eerste Wereldoorlog sprake van plannen tot vervanging van de bruggen. In eerste instantie leidde dit tot de ophoging en verbreding van de Willemsbrug over de Maas en de vervanging van de oude draaibrug over de Koningshaven door een basculebrug, de huidige Koninginnebrug. Hoewel de Maastunnel (1937-1942) en de Van Brienenoordbrug (1965) daarna voor ontlasting van de verkeersstroom zorgden, bleef de situatie rond het Noordereiland problematisch. Vanaf de jaren zestig werd een gecombineerde spoor- en autoverbinding overwogen: de Willemstunnel.

De woningen oostelijk van de spoorbrug werden gesloopt, zoals ook al in het Basisplan (1946) was voorgesteld. Na felle protesten, door met name het wijkorgaan Feijenoord, werd de koppeling van auto- en spoorverbinding losgelaten en werd in de periode 1978-1981 voor het autoverkeer over de Maas een tuibrug, de nieuwe Willemsbrug, gebouwd op grote doorvaarthoogte en werd in 1981 de oude Willemsbrug afgebroken. Het hoge brugtracé sluit via ruime bochten aan op de gespaarde Koninginnebrug. Vanuit de binnenstad wordt de brug ontsloten vanaf de Blaak en via gebogen opritten ook vanaf de Maasboulevard. De westelijke en oostelijke eilandhelft worden nu sterker dan voorheen van elkaar gescheiden.

Stadsvernieuwing en nieuwbouw

In 1974 werd, deels in verband met de plannen voor de Willemstunnel en deels in het kader van een nieuwe politiek van stedelijk beheer, een begin gemaakt met de stadsvernieuwing met als belangrijk pilotproject de Van der Takstraat. De eerste fase van dit project werd uitgevoerd door het architectenbureau Van Olst, dat zich conform de toenmalige stadsvernieuwingspraktijk voornamelijk concentreerde op de (typologische) woningverbetering. Men veroorloofde zich vergaande wijzigingen in het karakteristieke architectonische gevelbeeld (dakdozen, trespa-beplating, kunststofkozijnen, schilderen van de bakstenen gevels). In een later stadium nam architectenbureau Leo de Jonge het traject over, waarbij het, in tegenstelling tot de eerdere fase, erin is geslaagd het oorspronkelijke gevelbeeld zo veel mogelijk te respecteren. In 1981 werd het Antwerpse Hoofd opnieuw bebouwd met een woonblok van 218 woningen, ontworpen door het architectenbureau Kokon (architecten J. Ledderhof en F. van de Seyp). In tegenstelling tot de tijdens de wederopbouw gebouwde nieuwbouw contrasteert dit project, zowel qua plattegrond en bouwhoogte als qua materiaalgebruik, met de historische bebouwing op het Noordereiland. In 1999 werd op het braakliggende terrein aan de oostzijde van de aanlanding van de Willemsbrug een grootschalig woonblok gerealiseerd. De gevelwanden van dit blok volgen in hoofdlijnen de voormalige rooilijnen van de Maaskade, de Ruitersstraat en de Prins Hendrikkade. Een binnenhof markeert het voormalige Prins Frederikplein. De gevelwand aan de brugzijde is geheel gesloten en sluit in maat en schaal meer aan bij de brugtraverse dan bij de bebouwingstructuur van het Noordereiland.

Niet alleen het Noordereiland en zijn oeververbindingsen zijn onderhevig aan aanpassingen aan hedendaagse woon-, werk- en verkeerseisen, maar vooral de gebieden aan de overzijde van de Maas- en Koningshaven. Voor de Kop van Zuid en met name voor de Wilhelminapier, waar nog enkele gebouwen herinneren aan de door De Jongh ingezette havenontwikkelingen, werden vanaf de vroege jaren tachtig enkele rigoureuze plannen gepresenteerd. Deze hebben uiteindelijk geresulteerd in de concrete 'tweede verstedelijking' van de Kop van Zuid. Bij de verwezenlijking hiervan speelt de aanleg van een tweede brug, de nieuwe Erasmusbrug (1993-1996), iets ten westen van het Noordereiland een belangrijke rol. Deze verbindt het nieuwe stadsdeel op Zuid op prestigieuze wijze met de Stadsdriehoek (Coolingsingel).

HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER

Het Noordereiland is in één keer ontstaan door het graven van de Koningshaven (1878). De vorm van het eiland herinnert aan het oorspronkelijke silhouet van de noordpunt van Feijenoord: de rechte Prins Hendrikkade aan de zuidzijde van het eiland maakt een lichte knik naar het westelijke eilandhoofd, het Prinsenhoofd, waarna deze aan de noordzijde overgaat in de meer glooiende contour van de Maaskade, die oostwaarts de kromming van de Maas volgt tot aan het Antwerpse Hoofd, de meest oostelijke punt van het eiland.

Doordat het eiland overal wordt begrensd door water, is het besloten karakter van een eenduidig stadsdeel bewaard gebleven. De formele begrenzing van het te beschermen gebied wordt gevormd door de brede kades met bomenrij en de terugliggende aaneengesloten gevelwanden met gevarieerde, overwegend luxe bebouwing. (Oorspronkelijk stond de bomenrij dicht bij de rooilijn om de havenactiviteiten op de kades niet te storen.) In visuele zin wordt de begrenzing van het Noordereiland echter verbreed door de omliggende wateren en is verankerd aan Feyenoord door de Koninginnebrug en de spoorbrug, de Hef. In feite eindigt het te beschermen gebied bij de aanlanding van deze bruggen aan de zuidzijde van de Koningshaven op het Stieltjesplein. Deze oeververbindingsen vormen een essentieel element in de ontwikkeling en het karakter van het Noordereiland.

Op het Noordereiland is nog een groot deel van de oorspronkelijke 19^e-eeuwse stedenbouwkundige structuur, zoals deze planmatig werd aangelegd, bewaard gebleven. De ruimtelijke karakteristiek is typisch 19^e-eeuws en wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van lange en korte gesloten bouwblokken, zodanig gevarieerd dat de specifieke kwaliteiten van de bouwlocatie maximaal werden benut en langs de Maaskade een visueel samenhangend waterfront is gerealiseerd met representatieve woon- en kantoorbebouwing.

In de tweede plaats is het a-symmetrische, nagenoeg orthogonale stratenpatroon van belang, met in de kern zich tot pleinen verbredende straten, waaraan aan de Maaszijde de lange bouwblokken grenzen en aan de zijde van de Koningshaven een gedifferentieerde reeks van korte bouwblokken.

Het eiland wordt door de brede Van der Takstraat in het verlengde van de voormalige oude Willemsbrug en de parallel hieraan gelegen spoordijk verdeeld in een oostelijk en een westelijk deel, die van oudsher ook twee min of meer verschillende buurten vormden.

Deze dwarsas werd oorspronkelijk op stedenbouwkundig niveau gearticuleerd door bouwblokken. Deze werden ten behoeve van een nieuwe oeververbinding over (en onder) de Maas gesloopt, terwijl ook het spoortraject inmiddels is ontmanteld. De spoordijk en de Hef resteren nog. De nieuwe Willemsbrug ligt veel oostelijker en sluit moeizamer aan op de Koninginnebrug, waardoor de huidige stedenbouwkundige situatie de oorspronkelijke logica mist. De interventies in deze dwarsas hebben zowel de stedenbouwkundige structuur van het oostelijke eilanddeel verstoord, als de relatie tussen beide eilandhelften geproblematiseerd.

Aan de westzijde van de aanlanding van de nieuwe Willemsbrug ligt momenteel nog een bouwterrein braak. De invulling hiervan kan bijdragen tot een hernieuwde aanhechting en verheldering.

De ruggengraat van het westelijke eilanddeel wordt gevormd door het langgestrekte Burgemeester Hoffmanplein (oorspronkelijk met landschappelijke groenaanleg), in westelijke richting overgaand in de smalle Burgemeester Hoffmanstraat en de daaropvolgende brede Prins Hendriklaan.

Aan weerszijden van de middenas, aan de kaden, bevinden zich gesloten bouwblokken tussen korte dwarsstraten. Aan de noordzijde van het Burgemeester Hoffmanplein bevinden zich twee lange, gesloten bouwblokken met relatief diepe binnenterreinen. Tussen deze bouwblokken, precies in het zicht van het Stieltjesmonument op het Burgemeester Hoffmanplein, bevindt zich een dwarsstraat; de Cornelis Trompstraat. Tussen het Burgemeester Hoffmanplein en de Prins Hendrikkade bevonden zich, haaks op het plein, oorspronkelijk vijf kleine, gesloten bouwblokken met de lange zijden aan de dwarsstraten.

Het bouwblok tussen de Leliestraat en de Anjerstraat is eind jaren tachtig gesloopt en heeft plaatsgemaakt voor vier kleinere vierkante blokjes (Lelieblokken) met een dwarsstraat in het verlengde van de Cornelis Trompstraat. Aan het westelijke einde van het Burgemeester Hoffmanplein worden de noordelijke en de zuidelijke kade met elkaar verbonden door de Thorbeckestraat.

In westelijke richting vernauwt de structuur zich. Hier bevinden zich aan weerszijden van de smalle Burgemeester Hoffmanstraat twee diepe bouwblokken. De morfologie van deze, iets taps lopende, bouwblokken wordt bepaald door de richting van de (brede) Sleephellingstraat. Het schuine verloop van deze straat verwijst naar de oorspronkelijke erfscheiding van de, tot 1895 in gebruik zijnde, meer westelijk gelegen Sleephelling.

In het westen verbreedt de Burgemeester Hoffmanstraat zich in de Prins Hendriklaan, met aan weerszijden twee lange, gesloten bouwblokken. Haaks op de Prins Hendriklaan is een derde doorlopende dwarsstraat, de licht gebogen Prins Hendrikstraat. De oorspronkelijk tussen deze straat en het Prinsenhoofd gelegen bouwblokken werden tijdens de oorlog verwoest en vrijwel direct na de oorlog herbouwd met een gewijzigd grondplan. De rooilijn aan de Prins Hendrikstraat kreeg daarbij geen gebogen verloop meer. De Meeuwenstraat, oorspronkelijk een dwarsstraat tussen twee bouwblokken, omgrent in de huidige situatie het meest westelijke deel van het nieuwe bouwblok, dat de huidige contour van het eiland bepaalt en een breed binnenterrein heeft.

In tegenstelling tot de betrekkelijk gaaf bewaard gebleven situatie westelijk van het voormalige spoortracé is de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur van de oostelijke eilandhelft minder goed herkenbaar. De oostelijke punt van het eiland, ten noordoosten van de Marinestraat, werd tijdens de oorlog verwoest. Bovendien werd - zoals hierboven reeds beschreven - de stedenbouwkundige structuur ingrijpend gewijzigd door de aanleg van de nieuwe Willemsbrug. Het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan is echter grotendeels nog leesbaar. De kern van dit deel wordt gevormd door restanten van het smalle, driehoekige Prins Frederikplein, ooit de groene tegenhanger van het Burgemeester Hoffmanplein, hoewel dit plein nooit de geplande landschappelijke inrichting heeft gekregen.

De nog resterende dwarsstraten, de De Ruyterstraat en de Olivier van Noortstraat, zijn licht geknikt. Tussen deze straten loopt, schuin van noordwest naar zuidoost en parallel aan het silhouet van de Maas, de Marinestraat. De bouwblokken parallel hieraan schikken zich naar de morfologie van het eilandhoofd. Van het oorspronkelijke plan zijn twee bouwblokken met bedrijfspanden aan de Prins Hendrikkade bewaard gebleven. De overige bouwblokken zijn een nieuwe invulling, deels wederopbouw en deels jaren tachtig en negentig, waarbij de laatste twee deels afwijken van de oorspronkelijke ruimtelijke structuur. Ondanks de nog leesbare, oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur is, door een totaal veranderde architectonische invulling, de stedenbouwkundige eenheid binnen deze eilandhelft sterk aangetast.

De oorspronkelijke groenstructuur, die het stedenbouwkundige plan haar specifieke en bewust nagestreefde rijkdom verschaft, is in de loop der jaren weliswaar gedeeltelijk veranderd, maar nog steeds van beeldbepalende waarde. Zoals al is vermeld, werd de bomenrij op de kades verder van de rooilijn geplaatst. Rondom het Antwerpse Hoofd zijn de meeste bomen verdwenen. Recentelijk zijn elders veel bomen herplant. In de Prins Hendriklaan resteert de laanbeplanting, maar het Burgemeester Hoffmanplein heeft de oorspronkelijke verfijning verloren. Door een zorgvuldige herinrichting kan dit plein echter onmiddellijk weer aan allure winnen.

Aan de kades is de havenactiviteit sterk teruggelopen. Slechts een klein aantal binnenvaartschepen meert nog aan in de Koningshaven, waar sporadisch bedrijfsjes aan de scheepvaart herinneren. Toch is de sfeer van bedrijvigheid goed behouden, met name doordat de wederopbouwblokken en de Lelieblokken op de begane grond goed functionerende bedrijfsruimten bevatten. Veel bedrijfsruimtes zijn tegenwoordig, behalve door winkels, in gebruik genomen door architecten- en ontwerp bureaus.

Kenmerkend voor de typisch 19^e-eeuwse tot vroeg 20^e-eeuwse bebouwing van het Noordereiland zijn: de gesloten bouwblokken met gevarieerd (particulier) ingevulde, aaneengesloten gevelwanden binnen een strikt aangehouden rechte of licht gebogen rooilijn volgens het stedenbouwkundig plan van A.W. Mees en met een eenvormige bouwhoogte van vier of vijf bouwlagen met kap, het overwegend gebruik van rode baksteen, natuurstenen detailleringen, zware geprofileerde daklijsten en bakgoten, de toepassing van (gedecoreerde) gietijzeren constructieve elementen (lateien, winkel-/bedrijfspuien) en verbijzonderde hoekoplossingen.

Een opvallend onderscheid is dat bij de eclectische panden, met name aan de Maaskade, het Burgemeester Hoffmanplein en de Van der Takstraat, de hier rijk toegepaste stucdecoraties het straatbeeld bepalen, terwijl de decoraties in de dwarsstraten en aan de Prins Hendrikkade voornamelijk in gekleurde baksteen en natuursteen zijn uitgevoerd.

NADERE TYPERING VAN TE BESCHERMEN WAARDEN

- Het door brede wateren omgeven Noordereiland met zijn specifieke morfologie, die verwijst naar de 19^e-eeuwse vorm van de noordelijke oever van Feijenoord, en zijn karakteristieke kades en oeververbindingen.
- Het vanaf de noordelijke oever zichtbare, representatieve 19^e-eeuwse stadssilhouet van Zuid, gevormd door de gevelbebouwing aan de Maaskade.
- De interactie tussen de schilbebouwing van de Maaskade en de rivier, waarbij de verhouding tussen de bouwhoogte ten opzichte van de brede kades de weidsheid van de Maasstroom versterkt.

- De architectonische en stedenbouwkundige eenheid in schaal en bouwhoogte (vier en vijf bouwlagen met kap) en de aaneengesloten gevelwanden binnen de strikte rooilijnen van de gesloten bouwblokken, met ver-
bijzonderde afgeschuinde hoeken.
- De goed bewaarde stedenbouwkundige structuur van het gehele Noordereiland met zijn lange trits van zorgvuldig geschakeerde, gesloten bouwblokken rond een smalle kern van openbare ruimtes en omgeven door brede kades.
- De ruimtelijke reeks en zichtas van Burgemeester Hoffmanplein - Burgemeester Hoffmanstraat - Prins Hendriklaan, met nog gedeeltelijk de oorspronkelijke groenaanleg in de vorm van laanbeplanting in de Prins Hendriklaan en monumenten (Stieltjes- en Koningin Wilhelminamonument) op het Burgemeester Hoffmanplein. Voorts op de oostelijke eilandhelft, hier conceptueel op aansluitend, de fragmenten van het Prins Frederikplein. Deze rudimenten vormen nog steeds de structurele schakel tussen de beide eilandhelften.
- De lege, brede kades (Maas- en Prins Hendrikkade) met bomenrij, ijzeren bolders en gedeeltelijk nog aanwezige gietijzeren balustrades, steigers.
- Het structuurbepalende spoorwegtracé, als vaste constante in de planvorming, oorspronkelijk geaccentueerd door langgerekte gesloten bouwblokken aan weerszijden van het spoor en nu nog leesbaar door de spoordijk en de Hefbrug.
- De overbrugging van de Koningshaven door de Koninginnebrug en de spoorbrug, de Hef.
- De grotendeels bewaarde, laat 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse architectonische invulling van aaneengesloten gevelwanden en gesloten bouwblokken met gevarieerde, overwegend luxe bebouwing in diverse stijlen en detailleringen (eclectisch, neorenaissance, overgangsstijl, Jugendstil), met, vooral aan de Maaskade, representatieve kantoor- dan wel bedrijfsruimtes op de begane grond en woningen op de verdiepingen.

- De Van der Takstraat als brede stadsstraat, oorspronkelijk aansluitend op de oude Willemsbrug en Koninginnebrug, waarbij de bouwblokken de belangrijkste concentratie aan winkelveorzieningen (op de begane grond) bevatten.
- De cultuurhistorische waarde van het Noordereiland en de Koningshaven als visualisatie van een belangrijke fase van de ontwikkeling van Rotterdam tot wereldhavenstad.

Op de bijgaande cultuurhistorische waardenkaart zijn de hoofdkenmerken aangegeven van de historisch-ruimtelijke waarde van het beschermd stadsgezicht Noordereiland aangegeven.

Waardering

Het Noordereiland maakt deel uit van de historische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid. Het eiland is ontstaan door het graven van de Koningshaven (1878), op grond van langdurige planvorming van de haven, in het kader van de haven- en stadsuitbreiding van Rotterdam op de Linker Maasoevers. De particuliere bebouwing dateert uit de laatste decennia van de 19^e en de eerste decennia van de 20^e eeuw volgens een door A.W. Mees ontworpen stedenbouwkundig plan (1880), dat is beïnvloed door de directeur van Gemeentewerken, G.J. de Jongh. De structuur en de schaal van de bebouwing zijn kenmerkend voor de 19^e-eeuwse wijze van stadsuitbreiding en de architectonische invulling ervan door met name particuliere bouwmaatschappijen. Het eiland kent een architectonisch, stilistisch gevarieerde bebouwing van étagewoningen, kantoren en een aantal kleinschalige bedrijfjes en fabrieken. Vooral de schilbebouwing aan de Maaskade en de Prins Hendrikkade wordt gekenmerkt door een representatief karakter. Als zodanig is het Noordereiland van algemeen belang wegens de bijzondere stedenbouwkundige, cultuur- en architectuurhistorische waarden, alsmede vanwege het beeldbepalende karakter in het silhouet van Rotterdam aan de rivier.

RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden vastgesteld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij 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 verdere ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

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

BRONNEN

- G. Andela, H. Hellenga en P. Rosenberg, *Monumenten Inventarisatie Rapport Rotterdam*, Rotterdam 1990.
- R. Blijstra, *Rotterdam; Stad in beweging*, Amsterdam 1965.
- J.W. van Borselen, *Sporen in Rotterdam; stadsgeschiedenis rondom de trein*, Rotterdam 1993.
- J. van Dalen e.a., *Oud werk: overzicht van industrieel erfgoed in Rotterdam*, Rotterdam 1983.
- Devolder, *Tracé spoortunnel; Negen Concepten*, Rotterdam 1988.
- J. de Graaf, *Architectuur en stedenbouw in Rotterdam 1850-1940*, Zwolle 1992.
- *Handelingen van de Gemeenteraad*, 5-2-1880, blz. 17-23; 4-3-1880, blz. 30-33.
- *De Kop van Zuid: ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982.
- F. Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.
- *Project Rotterdam De Kop van Zuid; historische structuuranalyse*, Delft 1991.
- L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, Rotterdam 1924.
- L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw*, Rotterdam 1948.
- *Stadsvernieuwing Rotterdam 1974-1984*, Rotterdam 1985.
- *Verzameling gedrukte stukken*, 1880:1 litt. a tm k.
- H.A. Voet, en H.J.S. Klaassen, *Groeten uit Rotterdam-Zuid; deel 1: Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht, Afrikaandervijk*, Capelle a/d IJssel 1984.
- H.A. van Ysselsteijn c.i., *De Haven van Rotterdam*, Rotterdam 1908.

Kaarten

1. Kaart van Rotterdam en omliggende landerijen, 1784, Gemeentearchief Rotterdam.
2. Kaart met plannen van W.N. Rose tot aanleg van havens en woonwijken Coolpolder - Delfshaven - Eiland Feijenoord, 1838, Gemeentearchief Rotterdam.
3. Plan der uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord, 1874, Gemeentearchief Rotterdam.
4. Kaart van Rotterdam, gemeentewerken, 1910, Gemeentearchief Rotterdam.
5. Bestemming herbouw binnenstad Rotterdam, 1946 (plan Witteveen), Gemeentearchief Rotterdam.
6. Waarderingskaart, RDMZ 2004.

COLOFON

Uitgave: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 2004

Onderzoek en tekst:

- Bureau Monumenten, Gemeente Rotterdam, drs. M.I. Kamphuis, drs. E.P. van der Hoeven

Begrenzingskaart: RDMZ, drs. H.C. de Groot

Waarderingskaart: RDMZ, ing. J.P. van Rooijen, drs. B.A.R.T Broex

Foto omslag: RDMZ, ing. J.P. van Rooijen

Redactie: RDMZ, drs. E.B. Manuel

PRODUCTIE

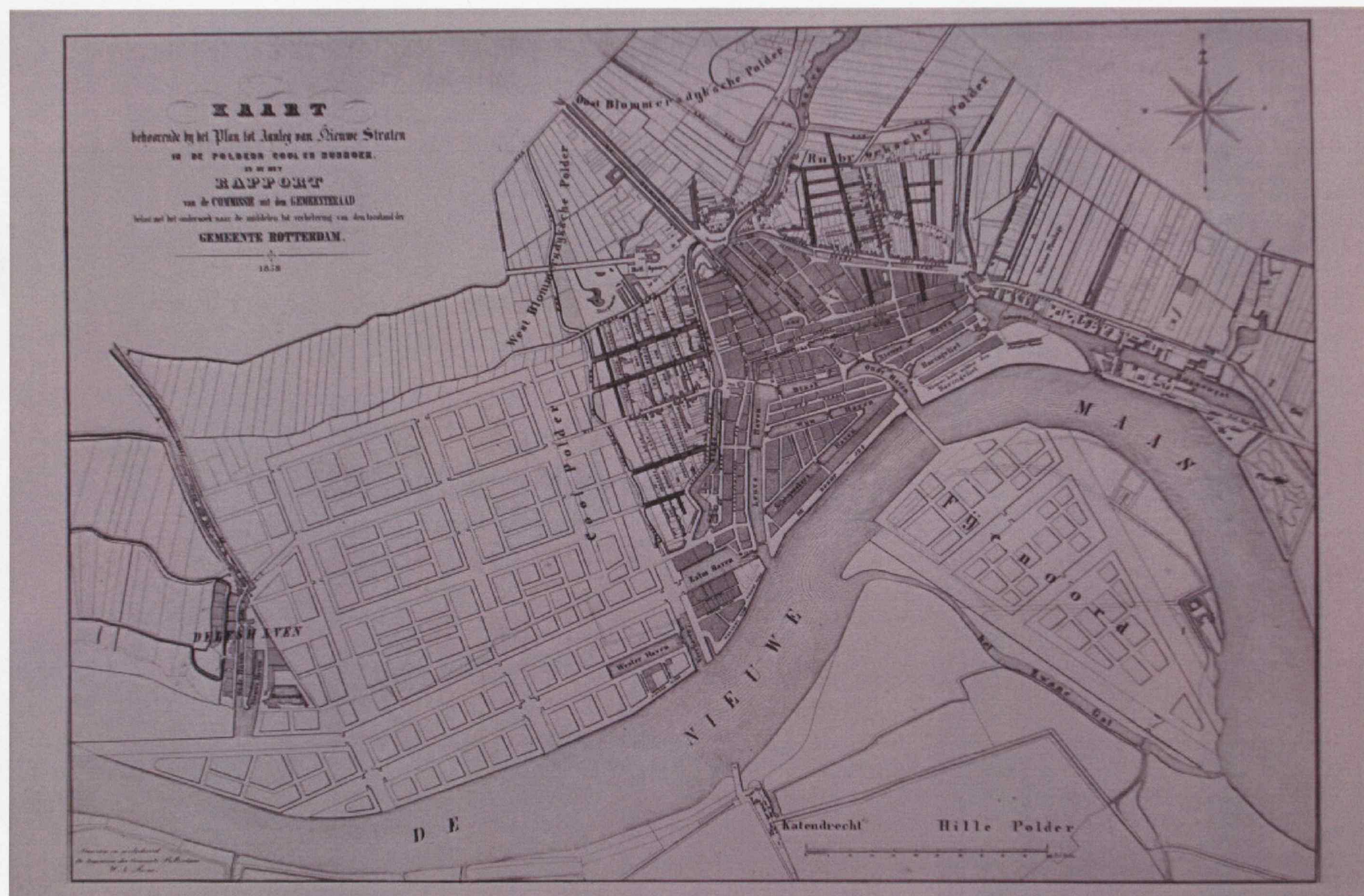
RDMZ, Zeist/Pure Digital Copycenter, Doorn

BIJLAGEN

1. Kaart van Rotterdam en omliggende landerijen, 1784.
2. Kaart met plannen van W.N. Rose tot aanleg van havens en woonwijken Coolpolder - Delfshaven - Eiland Feijenoord, 1838.
3. Plan der uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord, 1874.
4. Kaart van Rotterdam, gemeentewerken, 1910.
5. Bestemming herbouw binnenstad Rotterdam, 1946 (plan Witteveen).
6. Waarderingskaart, RDMZ 2004.



Kaart 1 Kaart van Rotterdam en omliggende landerijen, 1784



Kaart 2 Kaart met plannen van W.N. Rose tot aanleg van havens en woonwijken Coolpolder - Delfshaven - Eiland Feijenoord, 1838

PLAN
der uitbreiding van
Rotterdam op Nijenoord, 1872.

N I E U W E
M A A S

R I V I E R

Nieuwe Haven

Binnen Haven

Buiten Haven

Spoorweg

1000 Meters

1. Nieuwe Haven
2. Binnen Haven
3. Buiten Haven
4. Spoorweg
5. Nieuwe Maas
6. Nieuwe Maas
7. Nieuwe Maas
8. Nieuwe Maas
9. Nieuwe Maas
10. Nieuwe Maas

Kaart 3

Plan der uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord, 1874



Kaart 4 Kaart van Rotterdam, gemeentewerken, 1910



Kaart 5 *Bestemming herbouw binnenstad Rotterdam, 1946 (plan Witteveen)*

Waarderingskaart huidig ruimtelijk karakter Noordereiland Rotterdam

Legenda

- begrenzing beschermd stadsgezicht
- beeldbepalende bebouwing/objecten
- beeldondersteunende bebouwing
- historisch-ruimtelijk belangrijk gebied
- overige bebouwing
- belangrijke ruimtelijke begrenzing
- verdwenen ruimtelijke begrenzing
- topografie
- kadastrale perceelsgrens

0 125 250 m



RDMZ, RIV/BB
15 januari 2004



RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Kenmerkend dwarsprofiel (—)

