

SPAANSE



POLDER

INHOUD₃

INLEIDING.....	5
POGINGEN.....	7
Krappe grenzen.....	8
Ringenschema.....	13
OORLOG.....	17
Begin.....	20
Ontwerp.....	25
AMBITIES I, ARCHITECTUUR.....	29
De commissie.....	33
Voorbeeldtrits.....	37
Aanwijzingen en Richtlijnen.....	46
Werkwijze.....	50
AMBITIES II, TRADING ESTATES.....	53
Voordelen.....	58
Industriepark Spaanse Polder.....	64
D.O.....	69
PLAN 1946.....	75
Zonering.....	78
Bomen.....	82
BOUW.....	87
Architectuur.....	89
Constructie.....	96
Beton en staal.....	103
VRACHTAUTO EN GROTE SCHAAL.....	109
Grote gebouwen.....	114
NU.....	121
TOEKOMST.....	129

INLEIDING₅

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

De stede­bouw die een industriewijk voortbrengt voldoet aan geheel andere regels dan het ontwerp van een woonwijk. De ecologie van de industrie bestaat uit een systeem van machines, draaicirkels, raccordementen, vrachtauto's, kantines, treinen. De overwegingen die ten grondslag liggen aan het stede­bouwkundige plan zijn letterlijk onmenselijk, want ze hebben te maken met transport en vervoer, locatie­keuze, aansluiting op weg en spoor, bedrijfsvoering, daglichttoetreding.

De planning gaat volgens een principe dat je verder alleen in kantoorparken en in restzones langs de snelweg en in andere vergeten perifere gebieden ziet. Aan de basis ervan liggen berekeningen over de meest efficiënte verkaveling en de beste infra­structuur; de bouw van bedrijven wordt aan de eigenbouwers overgelaten. Deze stede­bouw lijkt nog het meest op die uit de negentiende eeuw, toen eigenbouwers binnen de door de overheid uitgezette verkaveling en infra­structuur ieder hun huizen­blok­je neerzetten.

In de industriewijken zien we niet -zoals in woonwijken - een langzaam voort­schrijdende voltooiing van het stede­bouwkundige plan, geen straten die tegelijk gebouwd worden, er is geen andere samenhang tussen de gebouwen onderling

6

dan dat ze allemaal van dezelfde bouwsystemen of goedkope gevelpanelen gebruik maken, er is geen strakke rooilijn. Er is een veld met de lijnen die door wegen, havens en sporen uitgezet worden en er zijn bedrijven die nu eens hier, dan weer daar, een plekje in bezit nemen. De losse plukjes industrie weerspiegelen de werking van de markt in tegenstelling tot de geoliede productie van massale volkswoningbouw door de overheid.

Toch is Spaanse Polder méér stad dan andere industriewijken en zelfs méér stad dan sommige woonwijken. Hier bestond de ambitie om met het beperkte programma een stedelijke omgeving te maken, met een centrum, recreatievelden, bomen, vista's, winkels, plantsoenen en een zwembad.

Er is ook architectuur. Bekende architecten hebben hier - door de vakwereld - gewaardeerde gebouwen neergezet. Die werken zijn door de gebruikers echter voortdurend aangepast aan hun permanent veranderende eisen. Hier bestaat alleen de traditie van de korte duur. Net als in de haven of op andere bedrijfsterreinen is de architectuur volkomen ondergeschikt aan de economische bedrijfsvoering.

Een ideale industriewijk met een hoge dichtheid aan bedrijvigheid en sociale activiteiten, met een stedelijk beeld en karakter, met een sfeer van harmonie en netheid, met Architectuur, is het nooit geworden. De Spaanse Polder is dus een mislukking. Maar wel een mislukking met restanten van geniale, vergezochte en idealistische ideeën, met een wens tot stedelijkheid en een ambitieniveau dat voor de toekomst van dit langzaam voortpruttelende gebied een voorzet kan geven.

POGINGEN₇

De stedelijke economie van Rotterdam was voor de oorlog grotendeels afhankelijk van de haven. De stad leefde van de scheepvaart, niet alleen van het laden en lossen, maar ook van alle daarmee verbonden nijverheden en bedrijven. De kwetsbaarheid van deze eenzijdige economische structuur bleek tijdens de economische crisis van de jaren dertig, toen de transitohandel zo sterk verminderde dat de stedelijke machine tot stilstand kwam. Toen bleek ook de achterstand die Rotterdam had op concurrent Antwerpen, waar men naast de transitohandel ook veel eigen industrieën bezat. Een soortgelijke industrialisatie van verzorgende en scheppende bedrijven zou het te zeer van de transitohandel afhankelijke Rotterdam minder conjunctuurgevoelig moeten maken.

De belangrijkste voorvechter van dit idee was L.H.J. Angenot, chef van de afdeling Economische en Sociale belangen en Research van de gemeentelijke Technische Dienst. Hij was ervan overtuigd dat een toenemende industrialisatie en een verbreding van de stedelijke economie van verkeers- naar veredelingsindustrie onontbeerlijk was om aan de depressie te ontkomen.

Dit gold echter niet alleen voor Rotterdam; vanaf het kabinet van premier Colijn (1935) werd industrialisatie als structurele (in tegenstelling tot conjuncturele) bestrijding van de werkeloosheid één van de voornaamste doelen van het overheidsbeleid, dat gepaard ging met de oprichting van Economisch-Technologische Instituten overal in het land.

Angenot verbond de noodzaak tot industrialisatie vooral met demografische gegevens: door de voorspelde bevolkingsgroei zou het onmogelijk zijn de agrarische sector als hoofdbron van inkomsten te blijven beschouwen. In de tweede plaats verbond hij het vraagstuk met de op dat moment beginnende globalisatie: de textielindustrie verplaatste zich naar Nederlands-Indië, de zware industrie naar Zuid-Europa en Azië. De oude industrielanden zouden zich daarom moeten richten op het produceren van kwaliteitsgoederen.

Het stichten van grote autonome industriecomplexen zag Angenot als oplossing, want die boden zowel stedenbouwkundige als industriële voordelen: ze waren goedkoper in de aanleg van infrastructuur, door hun omvang maakten ze het mogelijk de industrie te combineren met de aanleg van een woonwijk (wat bij één enkele fabriek onmogelijk was) en tenslotte kenden grote terreinen in de periferie minder beperkingen op het gebied van hinder en stank dan in de stad. Het denken over de plaats, de uitrusting en de organisatie van industrieterreinen, en het formuleren van de vestigingsvoorwaarden voor industrieën bleef Angenot vanaf de crisis constant bezig houden in talloze lezingen en artikelen¹.

Krappe grenzen

Een nijpend probleem bij het projecteren van nieuwe ruimte-eisende industriewijken in Rotterdam was echter het gebrek aan grond dat bestond door de nauwe gemeentegrenzen. Wanneer zij het probleem

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

afdoende wilde oplossen kon Rotterdam niet anders dan terreinen van de kleine buurgemeenten, die zelf de benodigde investeringen niet konden opbrengen, annexeren.

Een goede plek nabij de stad in westelijke richting (de kant waarheen zich de stad ontwikkelde) ontbrak. Een nieuwe ruimtelijke oriëntering voor de industriesector vond zijn uitdrukking in de projectie van een industrieterrein aan de noordzijde van de stad, in de Spaanse Polder langs de Delfshavense Schie. De vestigingsvoordelen die dit in de periferie van de stad gelegen terrein zouden bieden, moesten zorgen voor de aantrekking van bedrijven en industrieën, waarvan de bestaansmogelijkheden niet rechtstreeks afhankelijk waren van het havenverkeer en de internationale handel. Het waren juist die bedrijven die nodig waren als conjunctuurstabiliserend element in de Rotterdamse economie². De geordende industriële uitbouw kon niet langer op zich laten wachten. Het startsein was in 1926 al gegeven door de vestiging in de Spaanse Polder van de fabriek van Van Nelle.

Angenots pleidooi voor het stichten van een industrieterrein ten noorden van de stad werd gevolgd door W.G. Witteveen, vanaf 1924 chef van de afdeling Architectuur en stedenbouw van de Gemeentewerken. Waarschijnlijk sloot die ligging ook aan bij het stadsmodel dat Witteveen voor ogen stond. In de loop der jaren had Rotterdam zich tot alles behalve een samenhangende stadsvorm met een historische kern ontwikkeld. De haven had het tempo en de richting aangegeven en de rest

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

rechts:

"Een studie van den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten", W.G. Witteveen, 1928. G.A.R.

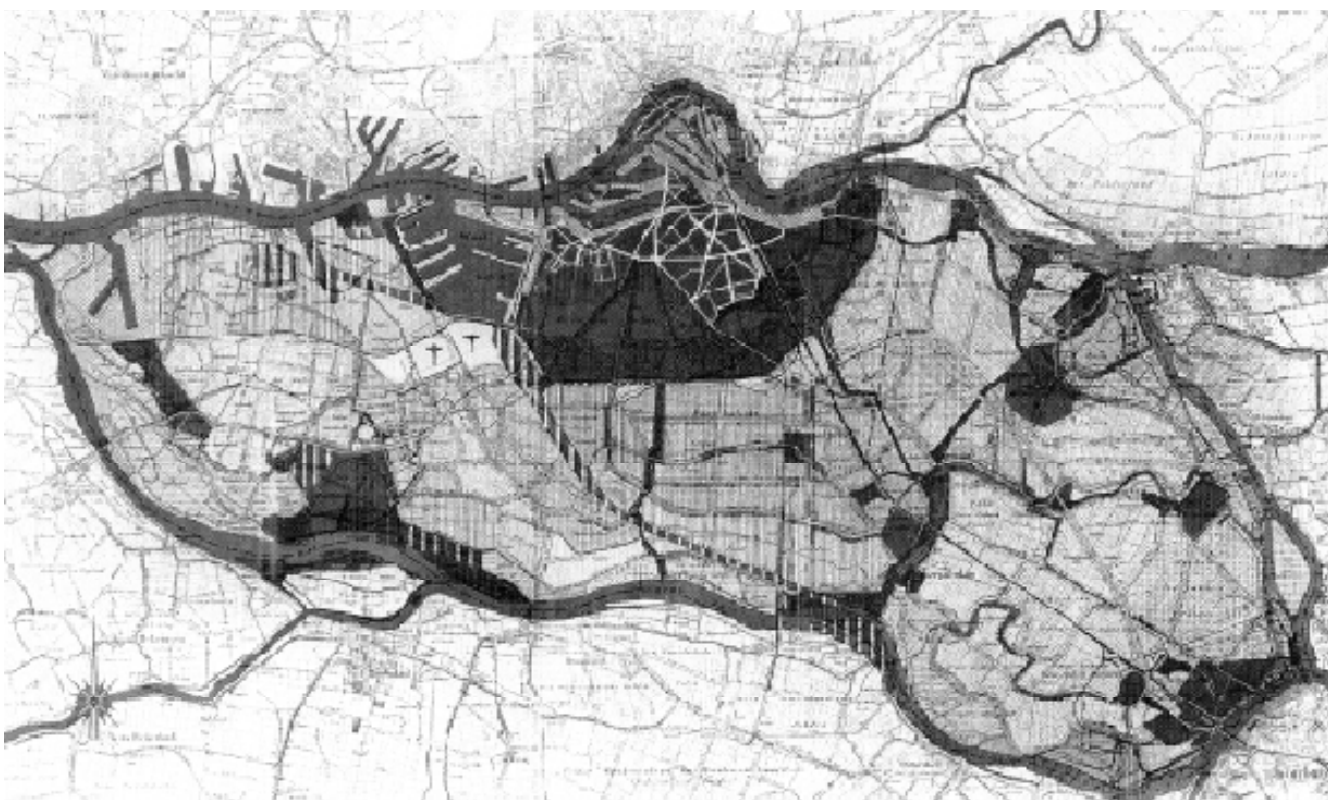
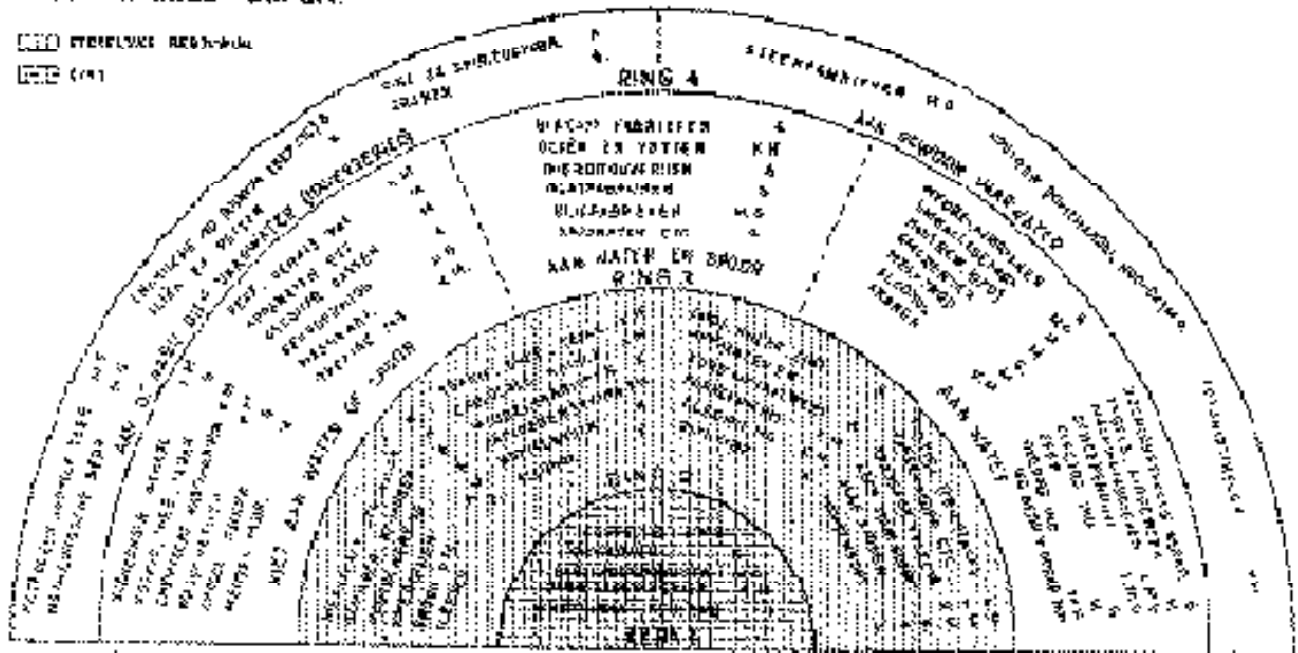
van de stad was gevolgd. Tegen deze achtergrond ontwikkelde Witteveen in 1928 een ideaalplan voor de stad met als doel het vinden van een oplossing voor het probleem van de vormeloze, uitdijende stad. Met zijn *Studie voor den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten* wilde Witteveen een formeel concentrisch systeem bereiken waaraan de verschillende mechanismen van het centrum, de woonwijken, de industrie en de haven onderworpen werden. Met de samenballing van alle stedelijke activiteiten keerde Witteveen zich tegen de tendens van het uiteenvallen van de stad en het dichtslibben van het platteland. Binnen een systeem van *parkways* werd een omvangrijk gebied rondom de stad verkaveld in woon- en werkgebieden. De Spaanse Polder werd voor een deel bestemd tot uitbreidingsgebied van de naastgelegen gemeente Overschie, terwijl een strook in het verlengde van de Van Nellefabriek tot industrieterrein ingericht zou worden. De uitbreiding van Overschie werd ontworpen door de directeur van Gemeentewerken, de architect Sutterland, die een 'welvarend dorp' tekende in een Blijdorppachtige verkaveling met grote blokken³.

De titel van Witteveens *Studie* maakt al duidelijk wat de angel van het plan was: voor de uitvoering ervan was een omvangrijke annexatie van buurgemeenten nodig. Op de linkeroever lukte het inderdaad, met steun en onder druk van de grote oliemaatschappijen die zich daar wilden vestigen, om een aanzienlijke vergroting van het grondgebied te bewerkstelligen. Op de noordoever werd een poging gedaan om Maassluis,

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

INDUSTRIELLE SCALA.

INDUSTRIELLE REGIONEN
IND (CM)



Vlaardingen en Schiedam bij 'Groot-Rotterdam' in te lijven, maar tevergeefs. Een groot stuk van de Spaanse Polder behoorde echter al tot Rotterdams grondgebied en de gemeenteraad besloot in 1928 dan ook deze te onteigenen voor industrievestiging. Nog hetzelfde jaar moest deze operatie echter afgelast worden vanwege allerlei onteigeningsbezwaren van de over een aantal eigenaren verdeelde polder. Pas bij de komst van de Duitsers veranderde de regelgeving op het gebied van annexatie en onteigening zodanig dat de Spaanse Polder opnieuw als industrieterrein gedacht kon worden.

Ringenschema

De logica achter de bestemming van de Spaanse Polder tot industrieterrein werd nog eens onderstreept door het zoneringsmodel dat Witteveen en Angenot ontwikkelden en dat in 1937 gepubliceerd werd als onderdeel van het *Streekplan IJsselmonde*. Witteveen was op dat moment al opgeklommen tot directeur van de Gemeentelijke Technische dienst, waarin eigenlijk alle diensten op het gebied van de stedelijke ontwikkeling waren verenigd. Na de praktische mislukking van de *Studie*, die met de stad Rotterdam als kern gepoogd had het ommeland te veroveren om de meest grootschalige ingrepen gedaan te krijgen, wordt het *Streekplan* gekarakteriseerd door een omgekeerde focus: dit plan bekijkt de transformaties die de stad zou moeten ondergaan vanuit de schaal van heel IJsselmonde.

De taak van de makers van het plan (o.a. Witteveen, Angenot, stede-
bouwkundige P. Verhagen en J.A.G. van der Steur), was het aangeven van
richtlijnen voor een harmonische ontwikkeling van de regio IJsselmonde
als een integraal bestanddeel van het Rotterdamse havengebied. De
economische groei was de belangrijkste aanleiding voor de vergroting
van het grondgebied waarop de stedenbouw betrekking had. Het ver-
keersvraagstuk speelde daarin een grote rol.

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

Eén van die schematische voorstellen bleek echter later van kernachtige
betekenis te zijn: het zoneringschema. Dit ging uit van een rationele
differentiatie van verschillende soorten verkeer, transport en bedrijvig-
heid. De verschillende industrieën werden verdeeld door een stelsel van
vier ringen rondom het centrum. Dit abstracte schema werd vervolgens
vertaald in ringwegen, die zorgden voor de onderverdeling van de stad
in cirkels. Zij gaven een ordening van bedrijven aan, aan de hand van het

type infrastructuur dat zij nodig hadden.

De afstand tot de kern was één van de factoren die de aard van de industrie bepaalde. Kantoren kwamen in de stad, nijverheid er direct omheen en industrieën vonden hun plek buiten het centrum, in de periferie. Een terrein zoals de Spaanse Polder, gekoppeld aan de belangrijkste verkeersaders en aan de radiale uitlopers van het stadslichaam, was binnen dit schema een ideale vestigingsplaats voor industrie. Los van zijn formele consequenties werd het idee voor functiescheiding en zonering binnen het Basisplan van Van Traa overgenomen en uitgevoerd.

links:

L.H.J. Angenot, 1940/1941,
Ontwikkelingsplan Rotterdam 1960,
G.A.R.

onder:

In 1941 door Rotterdam geannexeerde
gemeentes

OORLOG₁₇

Het is een welbekend feit dat de wederopbouw van het Rotterdamse centrum allereerst steunde op een verandering in de regelgeving en de *orgware*⁴: een rigide onteigening en opschoning van het gebombardeerde centrum maakte het geheel opnieuw denken van het centrum mogelijk. Dezelfde nieuwe (Duitse) *orgware* maakte ook dat de Spaanse Polder direct na de aanvang van de oorlog opnieuw ter hand kon worden genomen.

Zodra Witteveen het wederopbouwplan voor het centrum en het Algemeen Uitbreidingsplan voor Groot-Rotterdam met 1,5 miljoen inwoners had getekend (oktober 1940) kon met de onteigeningsprocedure gestart worden. Naast de binnenstadsgebieden die voor herbouw bestemd werden, werd ook grond onteigend voor nieuwe industriegebieden en woningbouw. Al in september 1940 werd de Spaansepolder onteigend⁵. Dit werd mogelijk door een speciale wetgeving, die was uitgevaardigd in verband met de verwoesting van circa 40 hectare bedrijfsterrein in de binnenstad. Een bijkomend voordeel was dat de kosten van deze operatie ten laste van de wederopbouwrekening kwamen⁶.

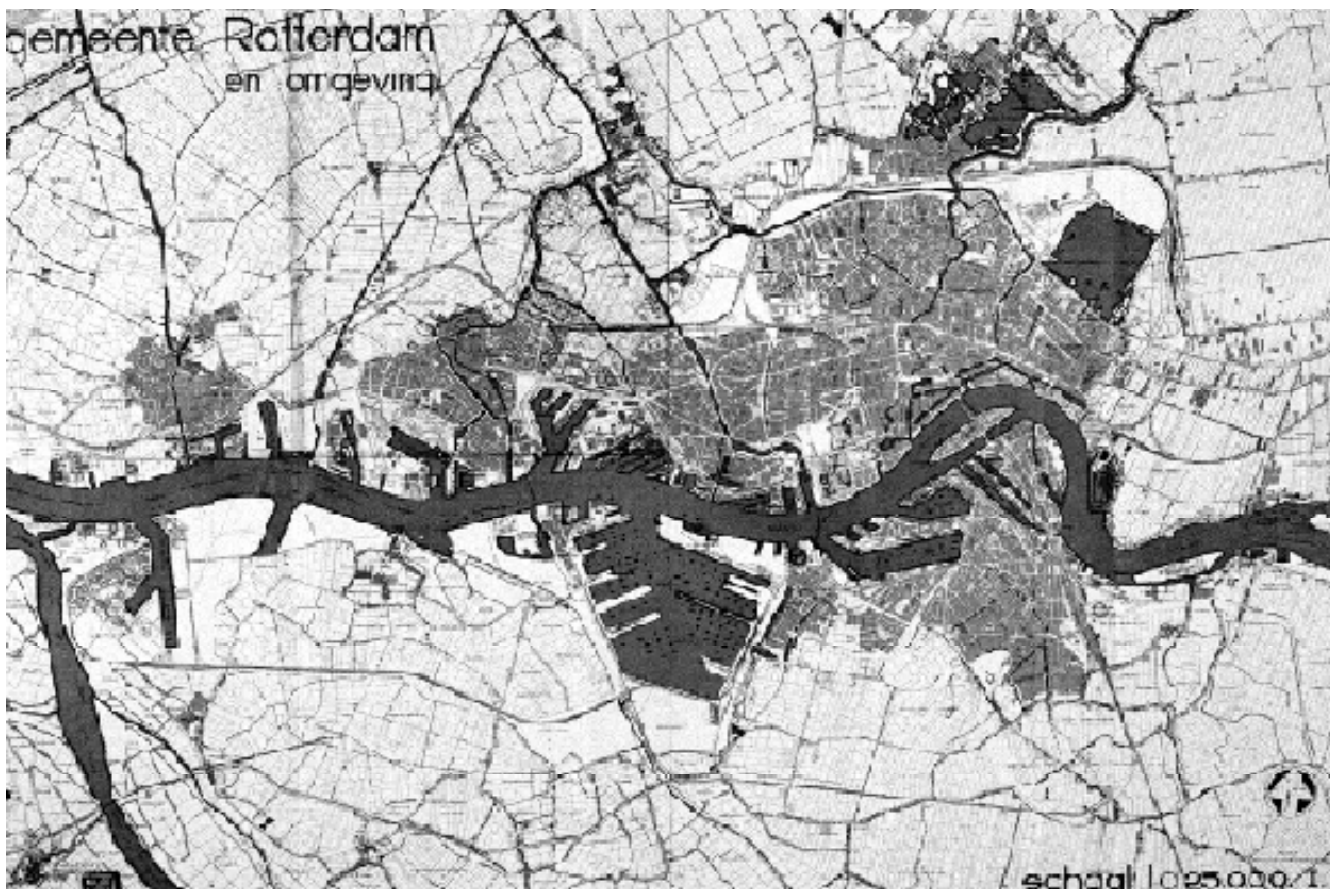
Met onteigening alleen kon Rotterdam haar territorium echter niet voldoende uitbreiden. De nieuwe bestemmingen in de periferie en de gewenste grootte van het industrieterrein maakten nog steeds een uitbreiding van de gemeentegrenzen noodzakelijk. Op 25 April 1941 werd besloten tot annexatie van Schiedam, Vlaardingen en Schipluiden, onder gelijktijdige opheffing van Overschie, Schiebroek, Hillegersberg,

4. Orgware, afkorting van organisation-ware: alle factoren die met bestuur, organisatie, regelgeving, wetten en politiek te maken hebben

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

6. *Herstructurering bedrijfsterein Spaansepolder, Rotterdam*, Stadsonwikkeling, Verkeersdienst, Grondbedrijf, gemeentewerken, dienst midden- en kleinbedrijf, 1985

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



boven:

Rotterdam in 1940 met gearceerd de toekomstige Spaanse Polder

linksonder:

Spoorwegplan 1946 met station Spangen

rechtsonder:

Wegenschema van de Ruit om Rotterdam met knooppunten en afslagen

IJsselmonde, Kethel, Spaland en Vlaardinger-Ambacht⁷. Met de opheffing van de gemeenten Kethel en Spaland - opnieuw een besluit dat alleen met de nieuwe Duitse *orgware* doorgezet kon worden - viel het noordelijke deel van de Spaanse Polder onder de gemeente Rotterdam. Niet alleen werd met deze annexatie de aanleg van een industriewijk eindelijk realiseerbaar, het gaf ook de mogelijkheid tot een eventuele uitbreiding van het industriegebied naar het noorden. Daarmee zou de Spaanse Polder nog lange tijd kunnen voorzien in de te verwachte behoefte aan industrieterreinen. Nog hetzelfde jaar (1941) werd begonnen met het opspuiten van het eerste deel van de Spaanse Polder, die 2.10 meter onder N.A.P. lag en opgehoogd moest worden tot 0.35 meter boven N.A.P., oftewel met een pakket aarde van bijna 2,5 meter dikte.

De geografische ligging van de Spaanse Polder maakt de aantrekkelijkheid ervan als industrielocatie begrijpelijk. Het gebied wordt aan drie zijden omspoeld door waterwegen, waarmee een goede bereikbaarheid per boot al gegeven was. De spoorlijn Rotterdam-Schiedam begrenst het gebied aan de zuidzijde, zodat een spoorwegaansluiting makkelijk te maken was. Rijkswaterstaat zou met de aanleg van rijksweg 20 onderlangs het gebied zorgen voor aansluiting op het nationale snelwegennet. De Nederlandse Spoorwegen waren van plan een stationnetje te bouwen tussen de Spaanse Polder en Spangen, ideeën die nu opnieuw een grote actualiteitswaarde kunnen hebben zowel voor de verdere ontwikkeling van de Spaanse Polder als voor die van de noodlijdende gemeente

boven:

De Spaanse Polder voor aanvang van de werkzaamheden

onder:

Het industriegebied langs de Schiedamse Schie met de Tollensfabriek en verffabriek Molijn, circa 1945

Delfshaven. Vlaktbij was tenslotte het Rotterdamse vliegveld Zestienhoven gepland. Daarmee lag de Spaanse Polder als een spin in een dicht transportweb.

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

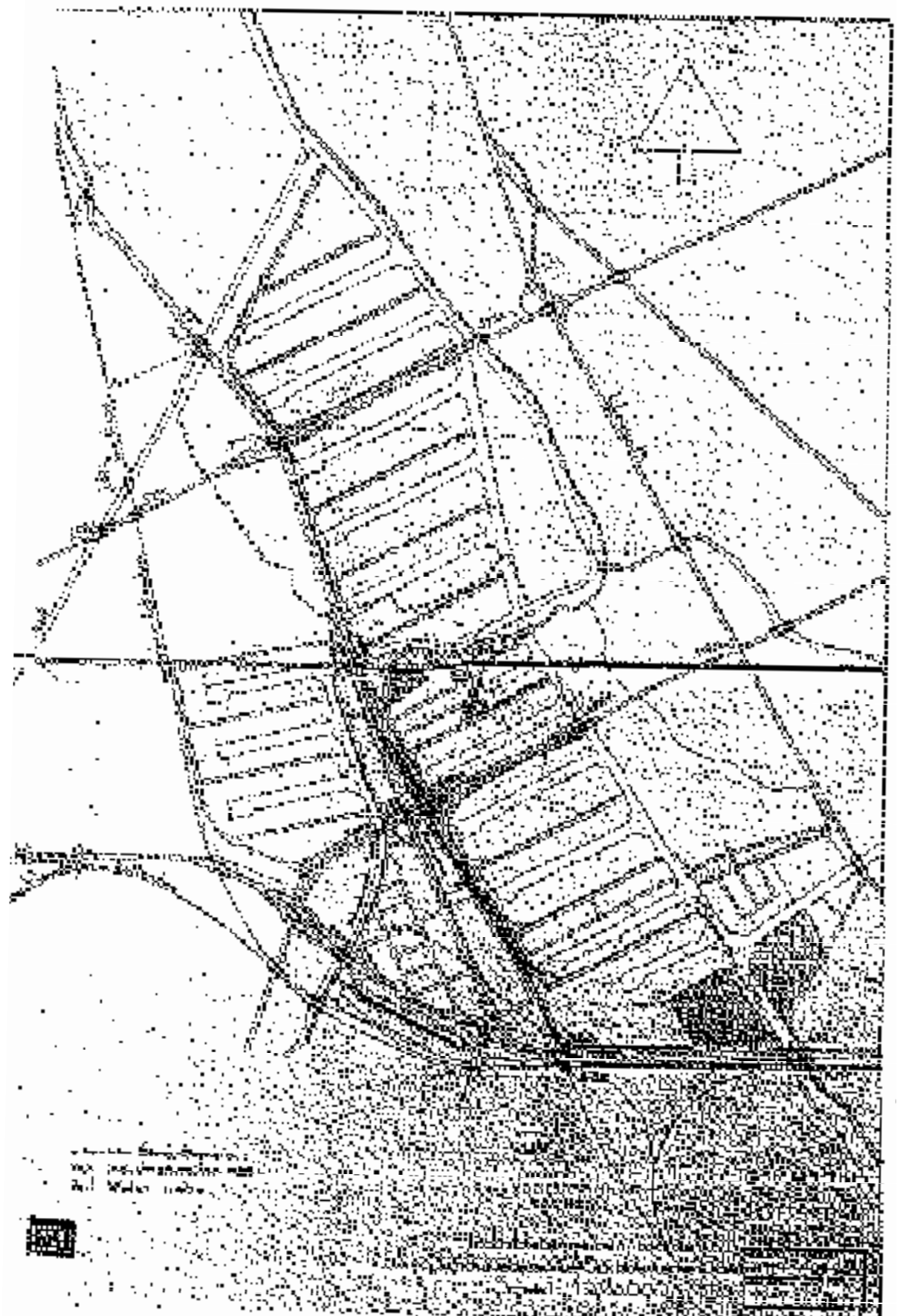
Begin

Vergeleken met het twijfelende en trage voortschrijden van de besluitvorming rond de Spaanse Polder vóór de oorlog is het tempo dat men in de eerste oorlogsjaren vol weet te houden adembenemend. Niet alleen weet men de onteigening en de annexatie rond te krijgen, ook de werving van industrieën en het ontwerpen van een plan worden aangevangen, terwijl men bovendien ook nog daadwerkelijk met de aanleg – of in ieder geval met het opspuiten – begint.



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

Het eerste stedenbouwkundige ontwerp voor de Spaanse Polder dateert uit 1941. Het is een schets die vooral de maximale (uitbreidings)mogelijkheden van het gebied in kaart brengt. Het industrieterrein beslaat hier een zeer groot oppervlak, van de spoorlijn Rotterdam-Schiedam in het zuiden tot aan de Poldervaart ver in het noorden. Net zoals de wederopbouw van de stad in de eerste plaats gericht was op het herstel



van de haven en in de wederopbouw van de binnenstad een belangrijke rol werd voorzien voor het binnenvaartverkeer en daartoe de benodigde kanalen werden aangelegd, zo wordt ook dit ontwerp voornamelijk beheerst door water. Daarmee is het een typerend ontwerp voor de eerste oorlogsjaren en het belang dat Witteveen persoonlijk aan watertransport hechtte.

In plaats van de huidige vijf zijn in deze schets tien havenbekkens gegraven, uitmondend in de Delfshavense Schie. Dit water vormde een deel van de belangrijke vaarweg van de Coolhaven naar Den Haag, die door de bouw van de Parksluizen (1931-1933) toegankelijk was geworden voor grote binnenvaartschepen. Door het nieuwe Noorderkanaal werd dit water in verbinding gesteld met de Rotte en de binnenstad van Rotterdam. De Spaanse Polder vormt daarmee een schakel in de hervorming van het waterwegenstelsel in Rotterdam, waaraan Witteveen al lange tijd werkte.

Een opvallend verschil met de huidige situatie is de aanwezigheid van drie havenbekkens ten westen van de Schiedamse Schie. Het ontwerp daarvan gebeurde op aandrang van Schiedam, die ook op haar eigen grondgebied industrielocaties met aansluiting op een (spoor)haven wilde kunnen aanbieden. Deze eigenzinnige eis stuitte op bezwaren van de Rijksdienst voor het Nationale Plan; in het kader van de nationale planning was geen behoefte aan zoveel havens dicht bij elkaar⁸. In het

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

Streekplan IJsselmonde was zelfs voor Schiedam en Vlaardingen *samen* niet eens zo'n enorm areaal aan industrieterreinen voorzien. De gemeentelijke rivaliteit speelde verder geen rol in het plan; de Schiedamse havens zijn er niet gekomen.

Ontwerp

Het plan voor de Spaanse Polder steunde in deze fase op een driedelige zonering. Er werd onderscheid gemaakt tussen de terreinen langs de havenbekkens aan de Delfshavense Schie, die bereikbaar waren over water en aan de westzijde aangesloten waren op een spoorwegemplacement. De aanleg van dit emplacement werd gerealiseerd door de bocht in de spoorlijn Rotterdam-Den Haag af te snijden⁹. Door vervolgens van het emplacement lijnen - raccordementen - af te takken kregen de terreinen op de havenpieren spoorwegaansluiting.

De meest westelijke terreinen, grenzend aan de Schiedamse Schie, maakten geen gebruik van hun ligging aan water en waren niet aangesloten op het spoor. Ze werden gezien als kleinere industriekavels, uitsluitend te bereiken over de weg.

De twee soorten bedrijfsterreinen werden gescheiden door een wigvormige open ruimte, waarin een groenstrook opgenomen was, wegen, een vijver en natuurlijk het spoorwegemplacement.

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

Hoewel in latere jaren nog dikwijls geschoven werd met de verkaveling, de hoofdwegen en de raccordementen, bleven de uitgangspunten ongewijzigd: verschillende zones voor verschillende soorten industrieën, met elk een regelmatige, geometrische verkaveling, van elkaar gescheiden door een wig met centrale en groene voorzieningen. Door de afwijkende vorm van de centrale wig – een attribuut dat door zijn vorm en groenbestemming typisch is voor de stedenbouw van Witteveen – werd een regelmatige en dus efficiënte verkaveling van de te exploiteren terreinen aan weerszijden mogelijk.

Naast de zonering waren de ontworpen wegverbindingen de tweede pijler onder het plan. De Spaanse Polder werd aangesloten op het nationale snelwegennet, waaraan Rijkswaterstaat op dat moment net begonnen was. Rijksweg 20 werd in 1941 nog ten zuiden van het gebied geprojecteerd en zou de verbinding vormen met het Westland, met rijksweg 13 naar Den Haag en de tunneltraverse naar Dordrecht.

Twee andere oost-westverbindingen werden verkregen door een verlenging van de 2e Hogeбанweg vanuit Overschie (de latere Vlaardingweg), die in het oosten aansluit op rijksweg 13 en in het westen op rijksweg 20. Parallel daarmee liep tenslotte de verlenging van de Doenkade in het noordelijkste gedeelte van het plan. Al deze oost-westverbindingen werden aan elkaar verbonden door de Thurledeweg, die langs de groene wig liep in noord-zuidelijke richting.

Met dit gridvormige wegenschema volgde het plan de systematiek van

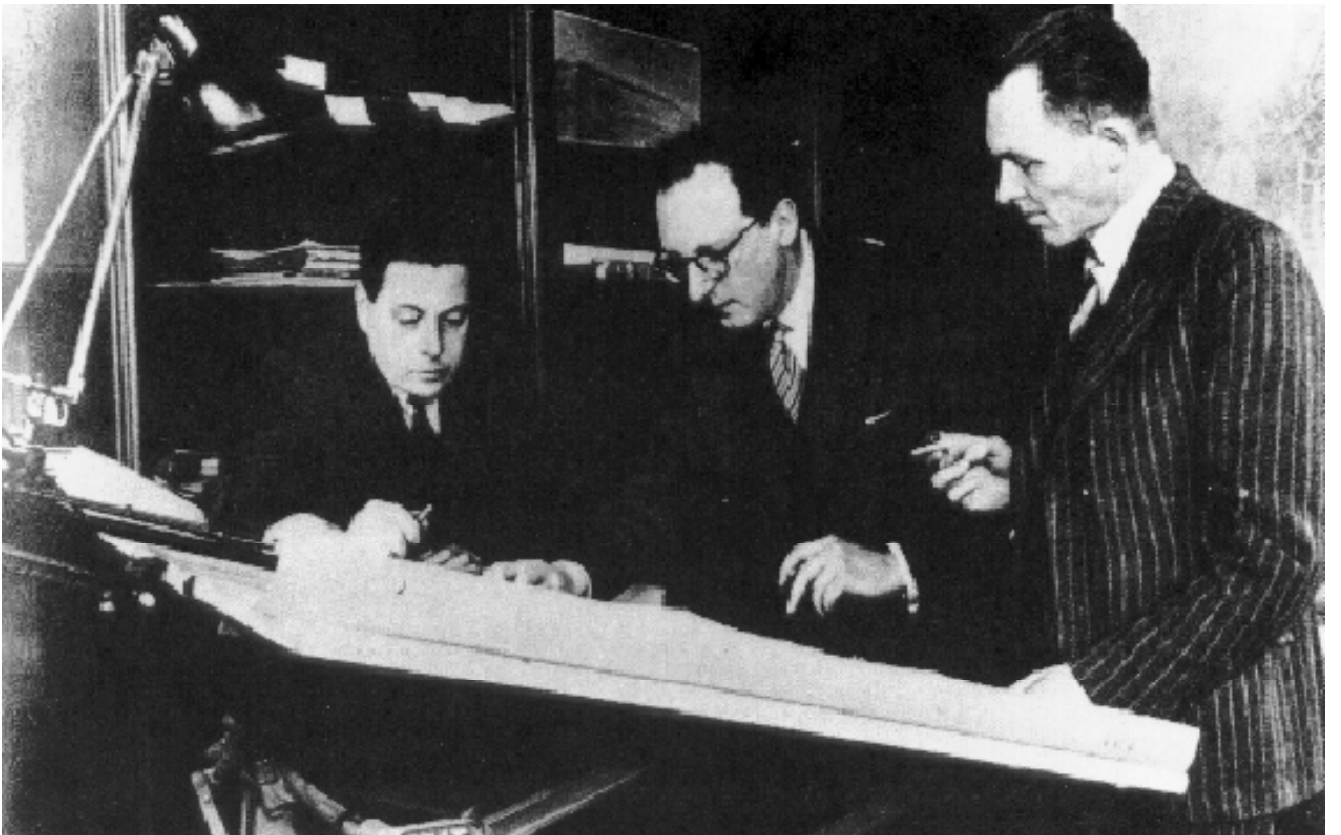
de door Rijkswaterstaat geplande snelwegen en van het in de binnenstad ontworpen wegennetwerk. Het volgde daarmee de laatste inzichten van efficiënte wegeaanleg. De uitgebreidheid van het netwerk laat een optimistische kijk zien op de aanleg van de infrastructuursystemen rond Rotterdam, waarvan delen tot op de dag van vandaag nog steeds niet aangelegd zijn (zoals de Doenkade).

Een verder uitgewerkt en goedgekeurd plan volgde niet meteen. Onduidelijkheden bleven bestaan over de voorgestelde omlegging van de Schiedamse Schie waardoor de bestaande oude bebouwing aan het water zou moeten verdwijnen. Bovendien hield het plan geen rekening met de Schiedamse gemeentegrens die het westelijke deel van de Spaansepolder doorkruiste. De onderhandelingen over grenswijziging, grondruil en de door Schiedam gewenste havens op haar grondgebied kostten tijd¹⁰.

In 1943 werd – om ongewenste bouwinitiatieven te voorkomen – al wèl vast een uitbreidingsplan vastgesteld, dat echter nog in niets op een definitief ontwerp leek, maar uitsluitend de industriebestemming vastlegde¹¹.

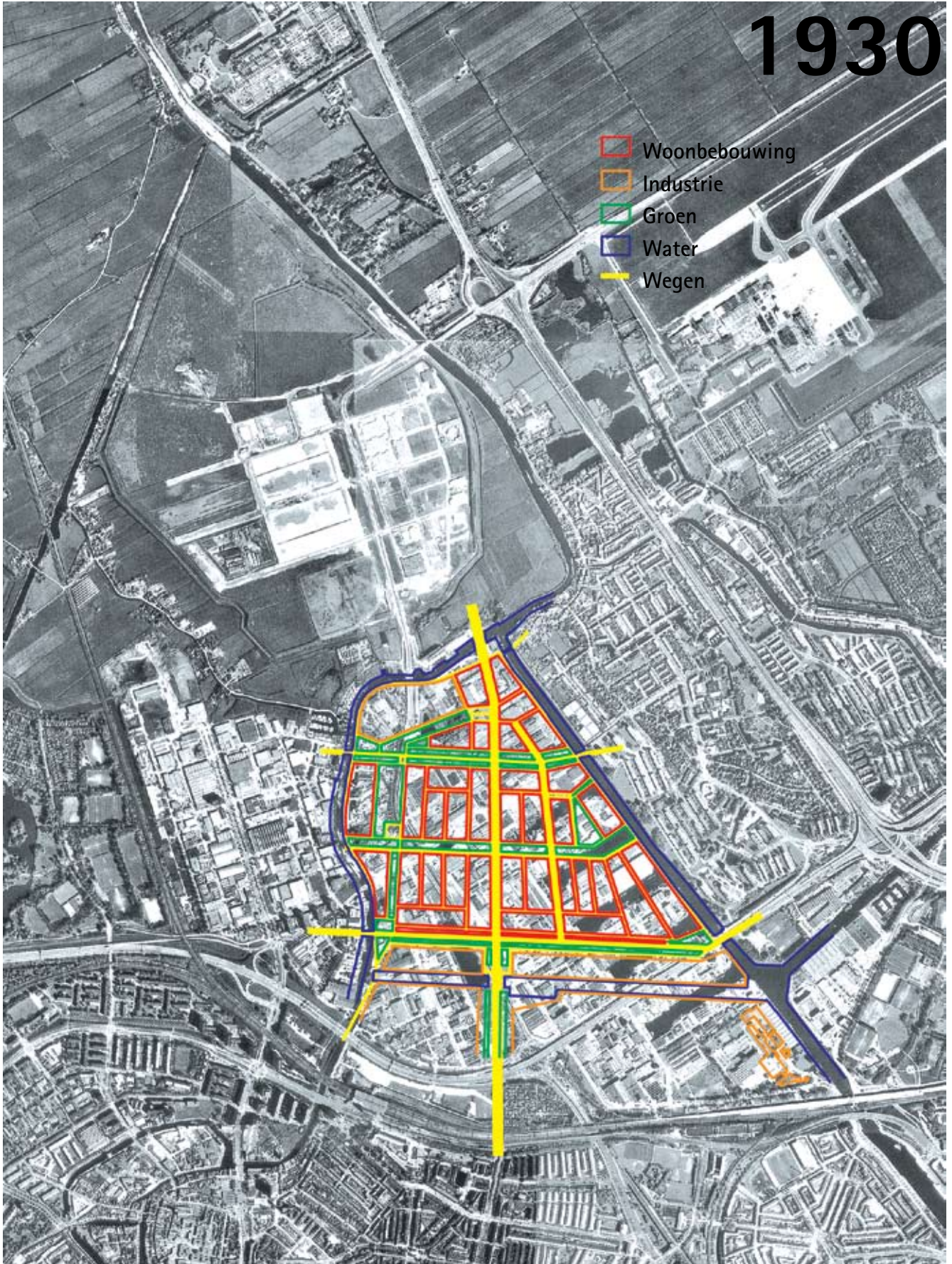
10. Zie voor de onderhandelingen hieromtrent: Archief Stadsontwikkeling 491.04 (34 107.1/108.2), Doos 29 Spaanse polder Algemeen 1940-aug. 1942

11. Verzameling gedrukte stukken 1958 vlgnr. 146

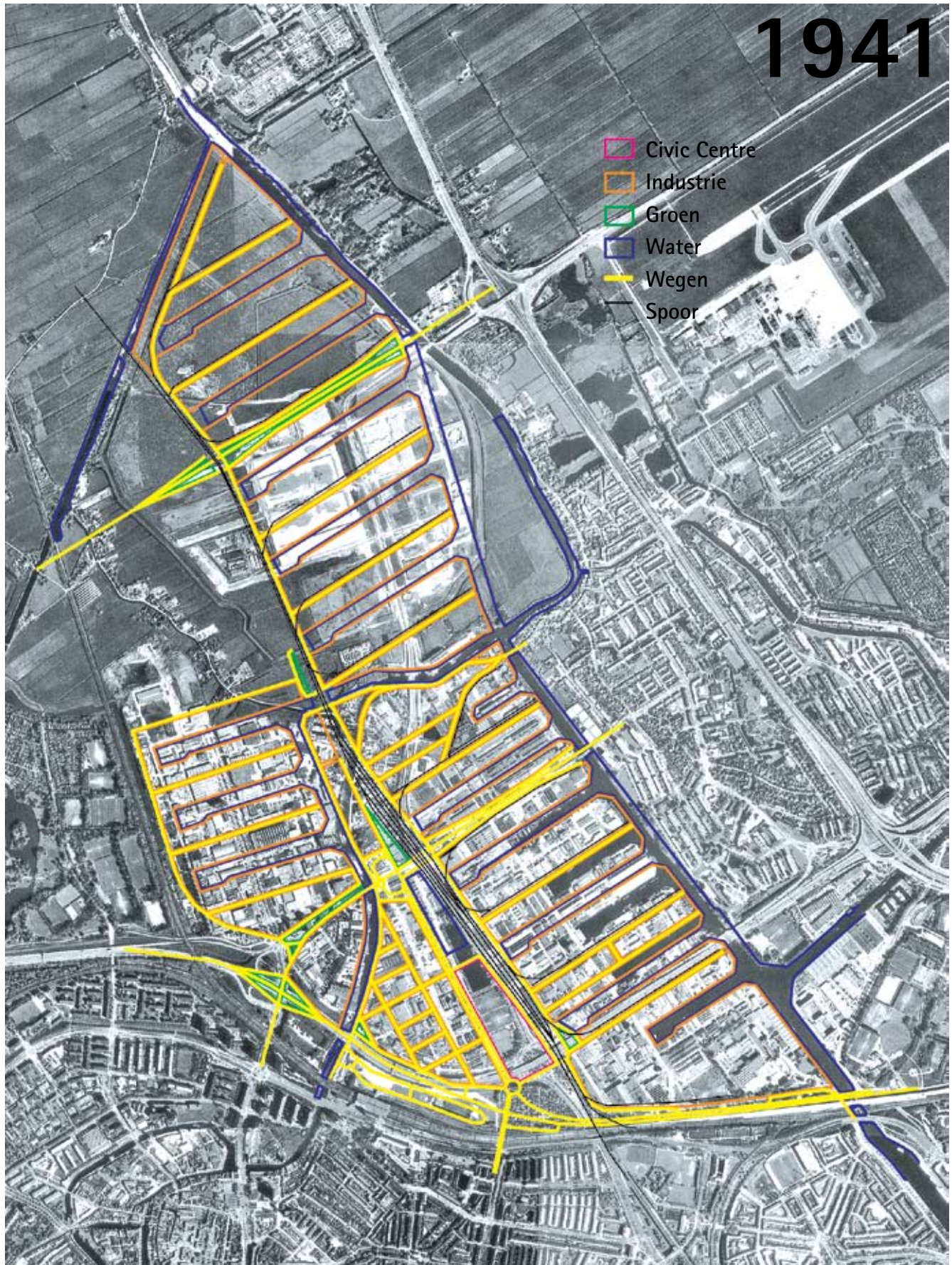


1930

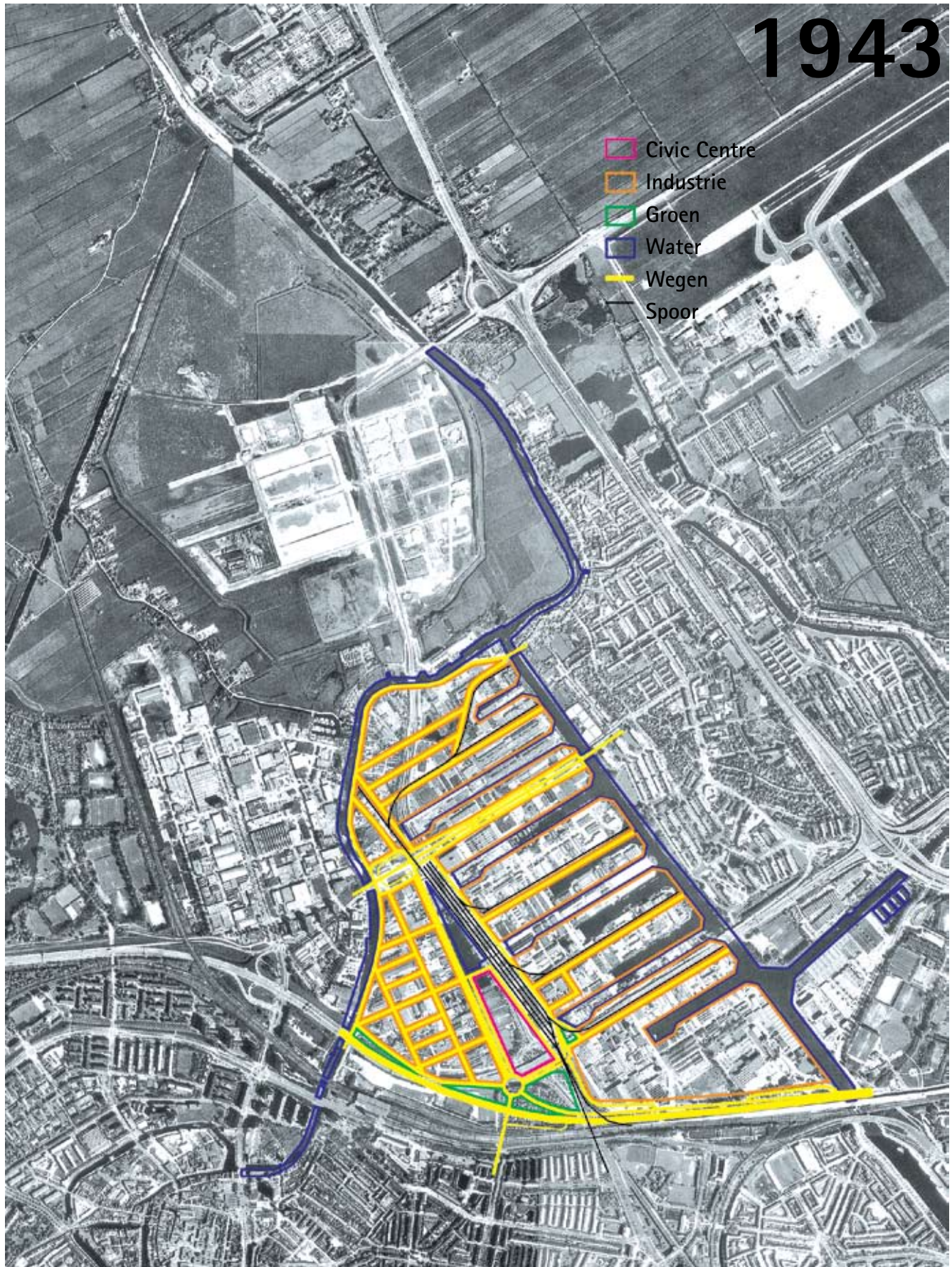
- Woonbebouwing
- Industrie
- Groen
- Water
- Wegen



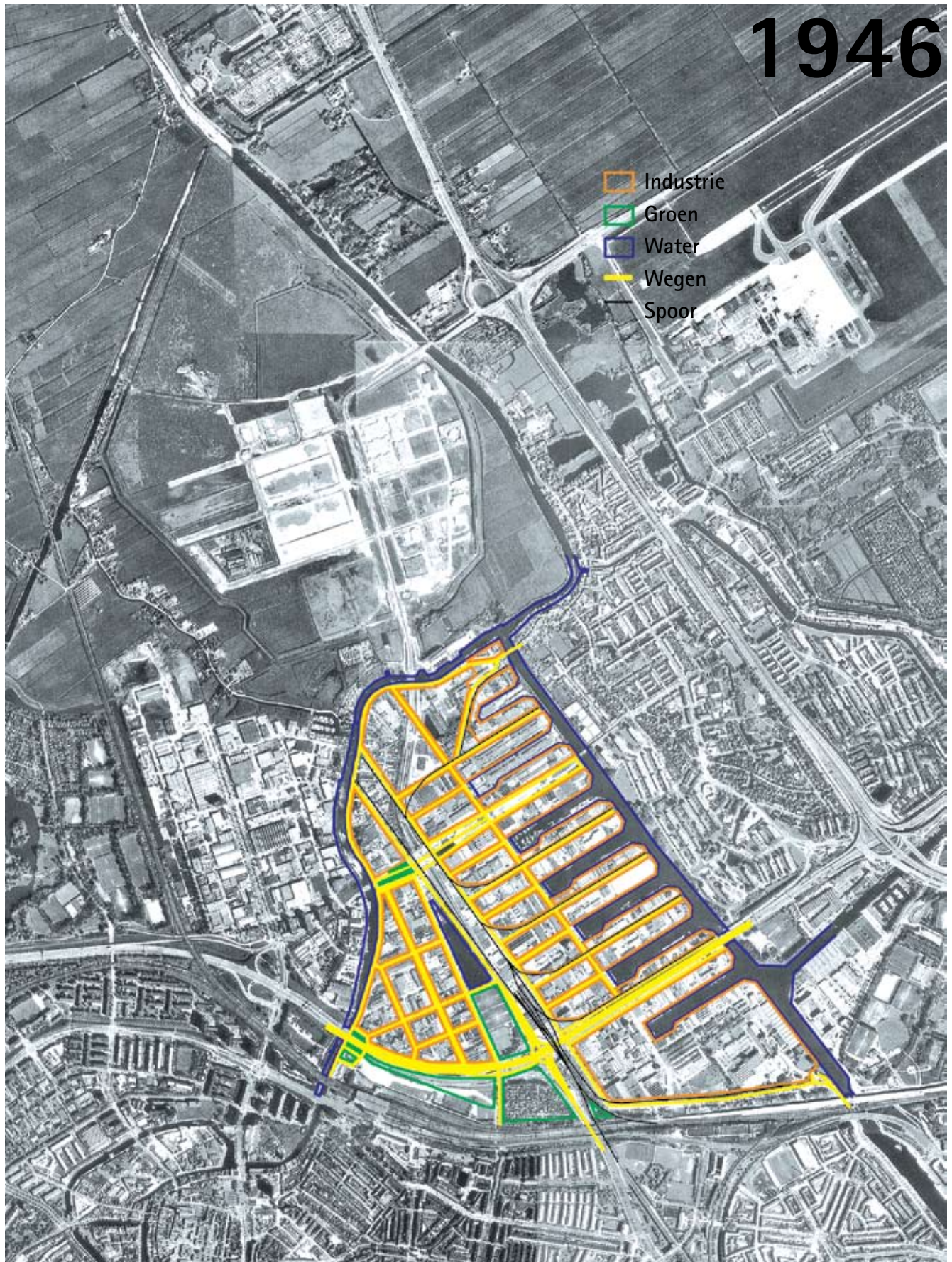
1941



1943



1946



- Industrie
- Groen
- Water
- Wegen
- Spoor

links:
C.H. van der Leeuw
onder:
Van Traa, Witteveen en Pet

AMBITIES I.29

ARCHITECTUUR

Ook al bleef de officiële goedkeuring en uitwerking van het plan nog even uit, dat vormde geen belemmering voor het denken over de invulling van het gebied. De contouren van de Spaanse Polder waren geschetst en daarbinnen projecteerden niet alleen de dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw, maar ook het Rotterdamse bedrijfsleven toekomstvisies. Terwijl het stedenbouwkundige plan te karakteriseren valt als efficiënt, modern en pragmatisch, gingen de ambities voor de bedrijfsmatige en architectonische toekomst van het gebied veel verder. Commercieel, sociaal en architectonisch moest de Spaanse Polder een ideaalvoorbeeld worden van een naoorlogse industriewijk, "een complex dat zijn weerga in Nederland niet kent", zoals Van Traa het formuleerde¹². Vanaf de eerste schetsen van het gebied werd aan de inhoudelijke voorwaarden en de organisatorische structuren die daarvoor nodig waren gewerkt.

Bij het formuleren van de ambities voor het gebied speelde de Van Nellefabriek, als pionier aan de rand van het terrein, een belangrijke rol. Dat gold voor het programma van het complex en de architectonische uitwerking, en bovendien besliste de eigenaar en opdrachtgever ervan, C.H. van der Leeuw, ook daadwerkelijk mee over de planning van de Spaanse Polder.

De Van Nellefabriek werd vanaf zijn ontstaan tot ver na de oorlog gezien als een schoolvoorbeeld van hoe een industriecomplex zou moeten zijn. De architectonische uitgangspunten van licht, lucht en uitzicht zag men niet als cliché's, maar als een nieuwe standaard; de sociale voorzienin-

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

rechts:

Aanzicht en plattegrond van het Civic Centre, architect Fleischer, 1944, G.A.R.

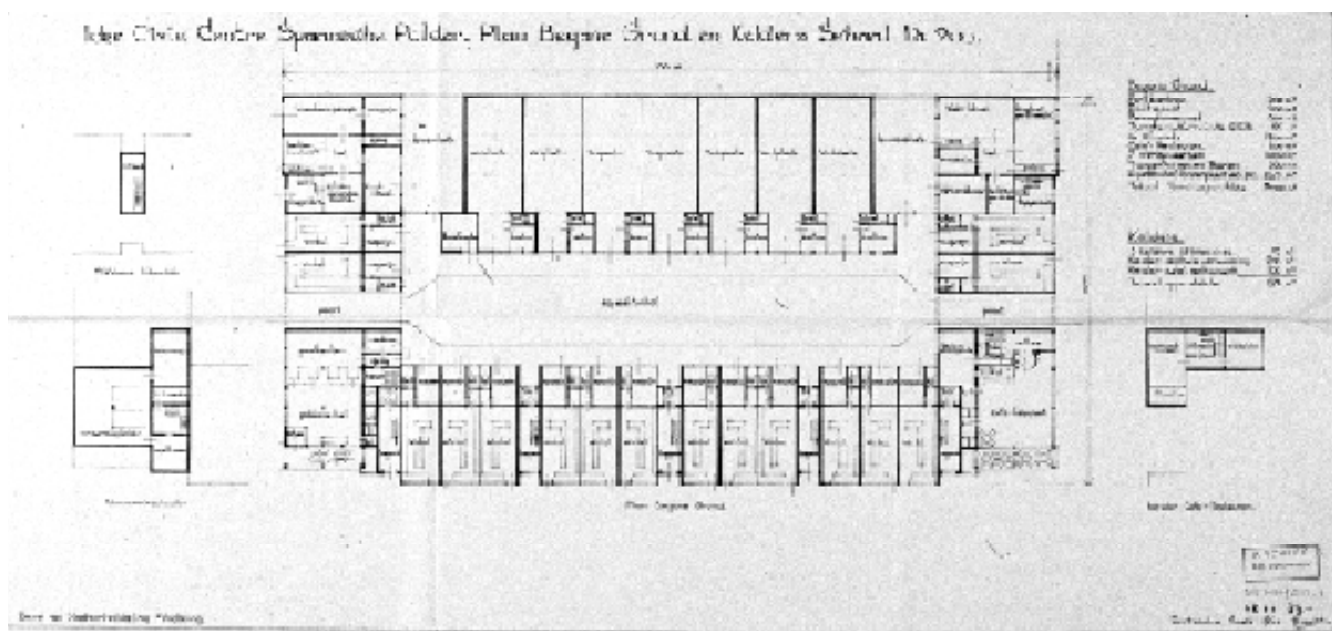
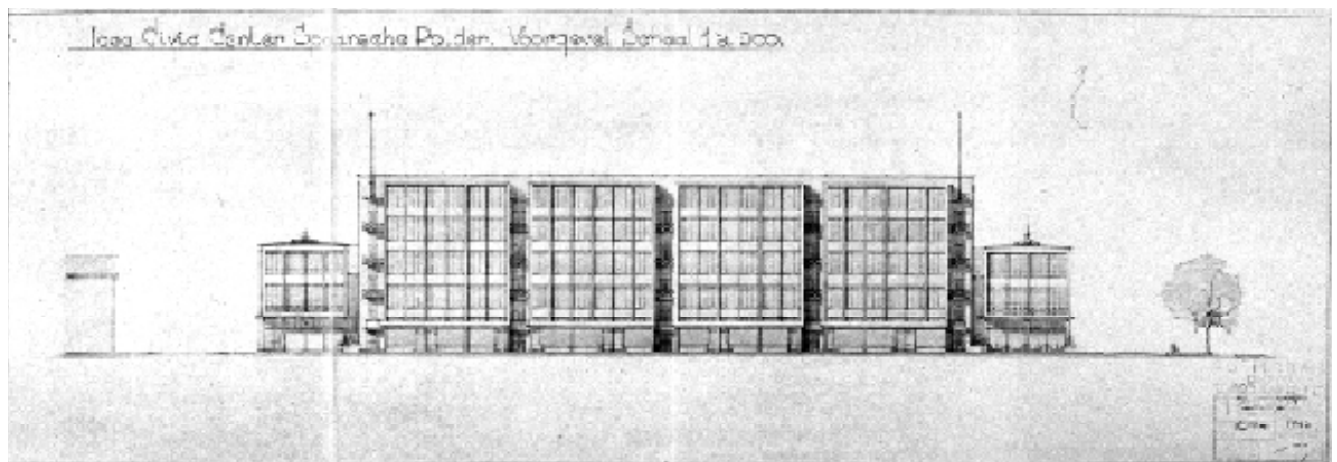
gen voor de arbeiders, de bibliotheek, sportvelden, kantines, zag men niet als een paternalistisch initiatief om de productie te verhogen, maar als een verworvenheid die het levensgeluk van de arbeiders verhoogde. De Van Nellefabriek werd het symbool van de verlichte ondernemer die een grote verantwoordelijkheid op zich nam, niet alleen voor de welvaart maar ook voor het welzijn van de werkende bevolking. Tijdens de oorlog werden deze uitgangspunten bepraat en uitgewerkt door de Club van Rotterdam, de Rotterdamse *captains of industry* rond Van der Leeuw, die wekelijks in de theekoepel van de Van Nellefabriek vergaderden¹³. Hoewel zij weinig concrete voorstellen deden vormden ze een soort schaduw-gemeenteraad van Rotterdam die alle zaken van belang besprak.

De Club voorzag na de oorlog een 'nieuwe dageraad', die economische vooruitgang combineerde met geestelijke en maatschappelijke vooruitgang, waarbij ze zich vooral richtten tegen de sociale ongelijkheid en de traditionele standsverschillen en voor een emancipatie van de arbeid. Dit werd verwoord door J.Ph. Backx, directeur van Thomsens Havenbedrijf. "In zijn ogen zou de werkende stand na de bezetting een meer prominente plaats opeisen: hij typeerde het drama dat zich in de wereld voltrok als een 'war of the common man'. Ten slotte was Backx ervan overtuigd dat de wederopbouw geen economisch, maar een spiritueel vraagstuk was", aldus Cor Wagenaar¹⁴.

Bovendien stond de Club van Rotterdam aan de basis van de OPRO (Opbouw Rotterdam), een groep architecten waarvan o.a. Van Tijen en

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

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



Van den Broek deel uitmaakten en die tijdens de oorlog werkte als een architectuur-laboratorium. Zo onderzochten Van Tijen en Van den Broek het vraagstuk van de bedrijfshuisvesting. Met de OPRO kregen de onbestemde metafysische discussies van de Club van Rotterdam een uitgesproken pragmatisch en inzetbaar verlengstuk.

Met de parameters van de Van Nelle fabriek werd het stedenbouwkundige plan voor de Spaanse Polder uitgewerkt. Dat betekende dat het ontwerp van de wijk een bijdrage moest leveren aan het sociale leven en de emancipatie van de arbeiders, dat het stedenbouwkundige plan de modernste kennis op het gebied van industriewijken moest incorporeren en dat de Spaanse Polder door een zorgvuldige en zakelijke vormgeving van de architectuur een prettige, doelmatige en menselijke omgeving moest worden.

Concreet werden deze eisen omgezet in het ontwerp van sportvelden en een zwembad in de centrale groene wig als recreatievoorzieningen speciaal voor de arbeiders. Bovendien plande men een *civic centre*, waarin allerlei gemeenschappelijke voorzieningen zouden komen. De naam ver-raadt al de invloed van de Engelse *Trading Estates*, waarover later meer. In 1944 werd door de architect Fleischer een ontwerp gemaakt voor dat *civic centre* aan of in de groene wig. Het was gedacht als een enorm symmetrisch blok, opgebouwd rond een expeditiehof met aan weerszijden werkplaatsen en winkels. Ook de politie, de brandweer en de post waren er ondergebracht en er was een café-restaurant. Typend is de

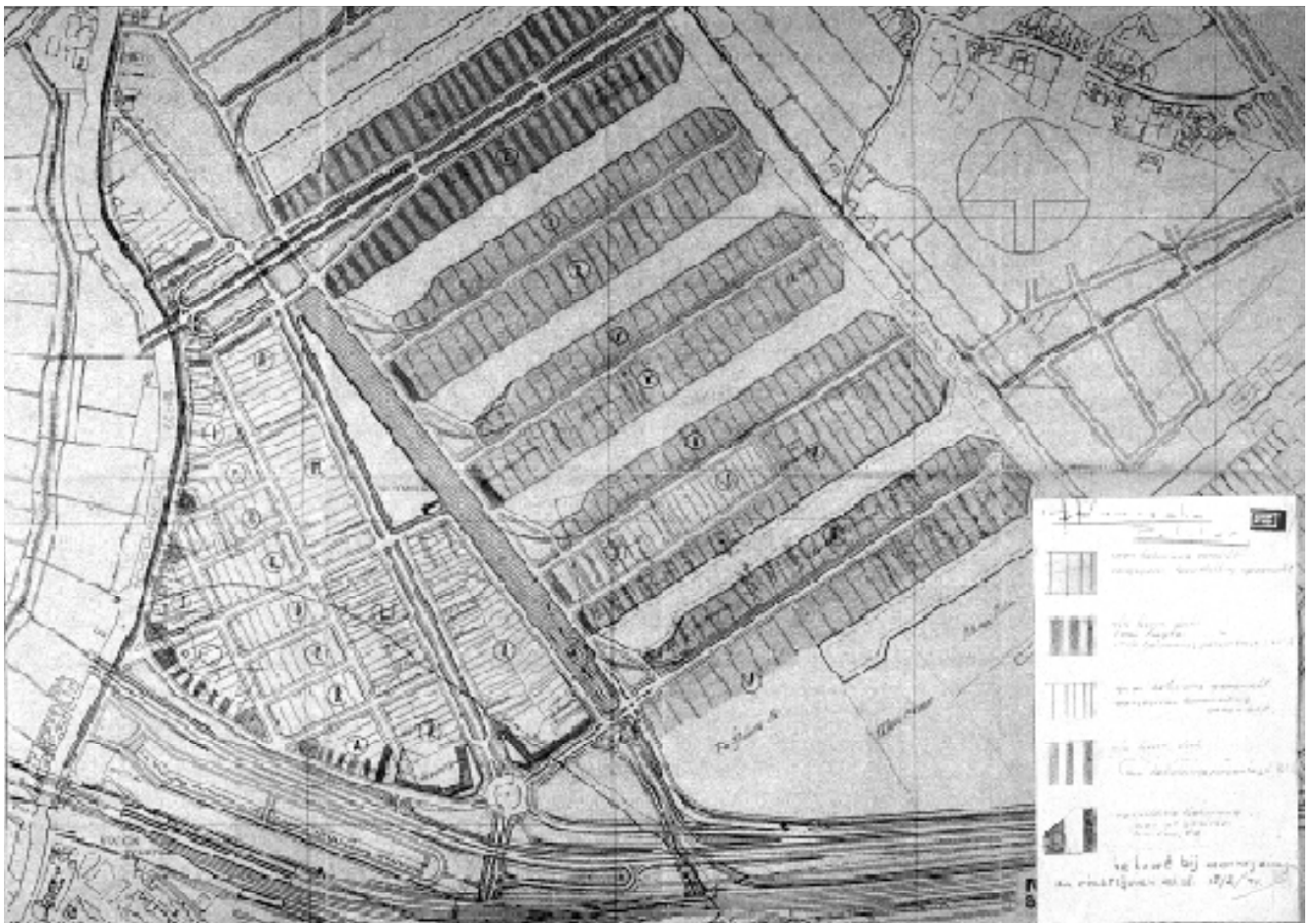
ongeremde combinatie van de industriële typologie van een verzamelgebouw met de classicistische en monumentale betongevels.

De Commissie

Ook voor het stellen van de architectonische ambities voor de Spaanse Polder waren zowel de Club van Rotterdam, het voorbeeld van de Van Nellefabriek en ontwikkelingen in het buitenland bepalend; met name in Engeland en de Verenigde Staten stond de industriebouw al op een hoger plan. Er werd een organisatie opgericht om de kwaliteit van het stedenbouwkundig plan en de architectuur te waarborgen: de *commissie voor de architectonische verzorging van de Spaanse Polder*. Deze stelde *Aanwijzingen en richtlijnen* op voor de bebouwing en begeleidde de ingediende ontwerpen.

De bouw van fabrieken viel (en valt) vaak niet onder het werkterrein van architecten, maar werd door aannemers of ingenieurs 'ontworpen' die zich niets aan architectonische regels lieten liggen. De nadruk op het belang van architectuur voor de Spaanse Polder was dus ook het veroveren van een werkterrein voor architecten en een opwaardering van industriegebieden in het algemeen.

Al in december 1943 was door het ASRO van Witteveen een eerste schets voor de *Aanwijzingen en Richtlijnen* voor bebouwing van de Spaanse Polder opgesteld. Deze schets was zeer specifiek over de drie-



links:

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

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

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

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

18. Op 4 maart 1944 wees Van Traa tijdens een bespreking op het ASRO met onder andere de ir. H.W. Mouton (de secretaris van de Algemeen Gemachtigde

dimensionale opbouw en vormgeving van het plan¹⁵. Zo was bijvoorbeeld rode baksteen verboden, terwijl langs de randen van het gebied en langs de toevoerwegen werd hogere en representatievere bebouwing voorgeschreven¹⁶.

In snel tempo volgden de bouwinitiatieven elkaar op: in januari 1944 waren er al 29 bouwplannen ingediend¹⁷. Dit was voor Van Traa reden om aan te dringen op de oprichting van een orgaan dat de architectuur van de Spaanse Polder zou sturen¹⁸. De door het ASRO opgestelde *Aanwijzingen en Richtlijnen* waren zijns inziens niet voldoende om een verantwoorde architectonische invulling te bewerkstelligen. De in de binnenstad gevolgde werkwijze met een supervisorinstelsel, waarbij de Spaanse Polder opgedeeld zou worden in sectoren met elk een eigen supervisor, werd vanwege de omslachtige en tijdrovende procedure niet meer toegepast. Ook het aanstellen van één supervisor, waarbij door Van Traa al de namen van J.H. van den Broek en/of W. van Tijen genoemd werden, zou niet volstaan omdat de omvang van het industriegebied te groot was¹⁹. Hierop werd een kleine commissie benoemd, met een vertegenwoordiger van het ASRO, Van den Broek en Van Tijen en nog een vertegenwoordiger van de gemeente. Deze commissie zou advies geven over bouwplannen zodat 'in dien polder een rationele industriële bebouwing ontstaat, welke mede architectonisch verantwoord is'²⁰. Van Tijen en Van den Broek mochten in de commissie plaatsnemen omdat 'die zich veel op het gebied van den fabrieksbouw hebben bewogen', zowel in gerealiseerde gebouwen als in hun onderzoeken binnen de OPRO²¹.

De commissie zou zich als een Welstandscommissie richten op de controle van de ingediende bouwplannen maar had daarnaast ook een preventieve rol: zij zou voor het ontwerp van industriegebouwen uitgangspunten opstellen, die het over-all beeld zouden harmoniseren maar die geen technische belemmering of aantasting van de vrijheid van de architect zouden vormen. Verder werd ook C.H. van der Leeuw, de pas benoemde Gedelegeerde van de Algemeen Gemachtigde bij het ASRO, als lid en voorzitter van de commissie uitgenodigd.

Op 25 mei 1944 (een maand na het vertrek van Witteveen) werd de *Commissie voor de Architectonische verzorging van de Spaanse Polder* geïnstalleerd. Van der Leeuw werd voorzitter van de commissie, Van Traa secretaris; de leden waren W. Valderpoort (hoofd van de Bouwpolitie/Welstandscommissie van Rotterdam²²), R.H. Fledderus (architect bij het ASRO), Van den Broek en Van Tijen. Doordat Fledderus, Van der Leeuw en Van Traa ook een belangrijke rol speelden in de ASRO kan de commissie eigenlijk als een verkapte onderafdeling gezien worden van de tekenkamer van de ASRO. Hoewel Van Traa 'slechts' de positie van secretaris had, bezat hij een grote zelfstandigheid en uit zijn commentaar blijkt wat voor soort criteria de commissie hanteerde. Daaruit blijkt dat de commissie een architectuur voorstond die duidelijk van een industrieel karakter was, functioneel en harmonisch en niet te monumentaal²³.

voor de Wederopbouw en Bouwnijverheid die belast was met de Rotterdamse wederopbouw) op de architectonische problemen die zich bij gebrek aan een sturend orgaan ongetwijfeld in de Spaanse Polder zouden gaan voordoen.

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

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

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

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

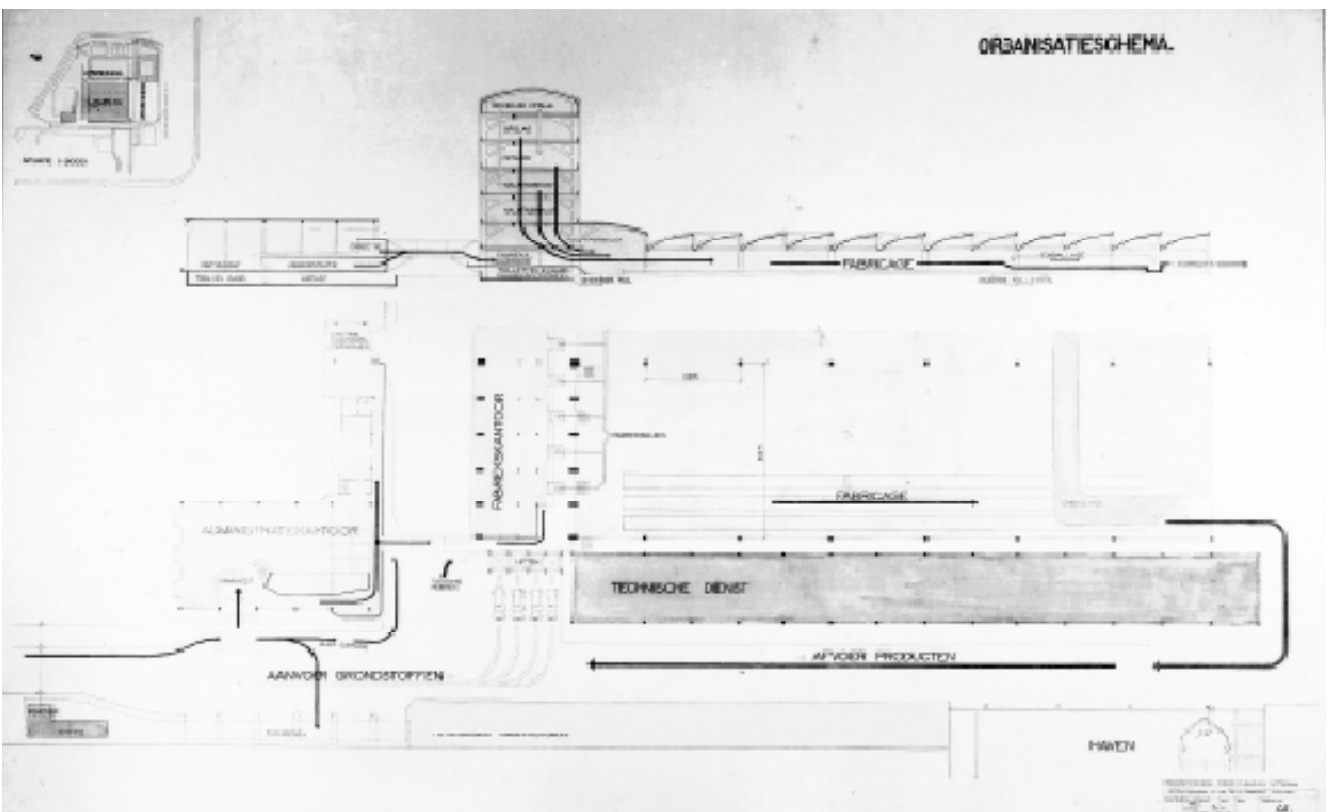
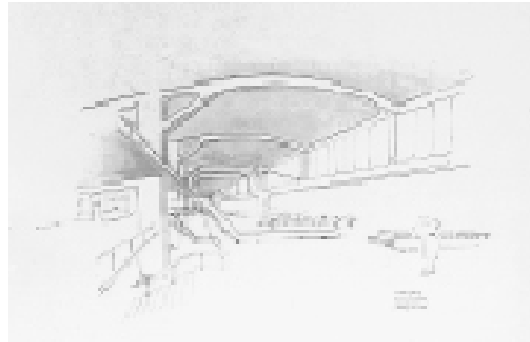
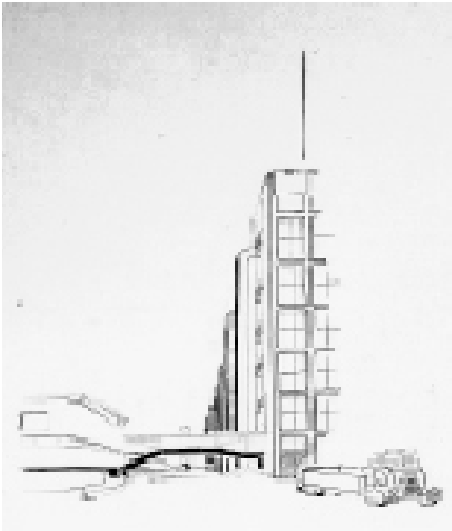
23. Notitie van Van Traa, 11 november 1947, Archief dienst Stadsontwikkeling, doos 17, G.A.R.

Voorbeeldtrits

De inhoud van de richtlijnen die de commissie opstelde komt niet als een verrassing als we kijken naar de voorbeelden die de meeste leden al vóór de instelling van de commissie hadden gegeven van wat zij als goede en gave industriearchitectuur beschouwden. Voorzitter Van der Leeuw was immers de opdrachtgever voor de Van Nellefabriek, Van den Broek was de ontwerper van de Paul C. Kaiser-fabriek (1943-1945, niet uitgevoerd) en de Tollens verffabriek (aan de Schiedamse Schie, 1941-1943) en Van Tijen was samen met Maaskant de ontwerper van de Jaminfabriek (1941-1943, niet uitgevoerd). Deze gebouwen en ontwerpen fungeerden als ideaalvoorbeeld voor de uitwerking van de Spaanse Polder.

De Van Nelle fabriek lag er natuurlijk al en vormde in zijn architectonische en sociale ambitie en in de organisatie van de bedrijfsonderdelen op het terrein een voorbeeld voor de nieuwe fabrieken. Net als de Van Nellefabriek waren die onderdelen in een orthogonale oriëntatie op de Delfshavense Schie (en daarmee op het stratenplan van de Spaanse Polder) afgestemd en niet op de Matlingeweg waaraan ze lagen.

De fabriek van Jamin was voor de oorlog gevestigd in het oostelijke deel van de binnenstad en werd bij het bombardement ernstig beschadigd. Hoewel de fabriek gelijk begon met herstel en zelfs uitbreiding, was het duidelijk dat Jamin volgens het wederopbouwplan niet thuishoorde in de binnenstad. Als vervanging werd in 1941 een terrein in de Spaanse Polder aangeboden, een prestigieuze plek vlak naast de Van Nellefabriek.



links:

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

Van Tijen en Maaskant werden ingeschakeld om een ontwerp te maken, dat in 1943 af was. Het was een vrij ideale locatie, met haven- en spoor-aansluiting aan de oostzijde.

Het ontwerp is te begrijpen vanuit de volgorde in de aan- en afvoer van goederen en de route van de goederen door het gebouw heen. Grondstoffen worden ontvangen en geadmistreerd in het kantoor. Vandaar vervolgt de route naar de opslag van grondstoffen boven in de hoogbouw, naar het stadium van halffabrikaat onder in de hoogbouw, naar de fabricage via lange lopende banden in de laagbouw, naar de emballage achter in de laagbouw, naar de expeditie uit de laagbouw, naar de schepen in de haven, de treinen op het spoor en de vrachtwagens. De opbouw van de fabriek volgens dit principe lijkt dus op dat van de Van Nellefabriek, die opgebouwd was volgens dezelfde 'van boven naar beneden'-volgorde.

Naast de grote productie-unit, gevormd door de hoog- en laagbouw samen, werden de overige onderdelen van het complex (portiersloge, auto- en fietsenstalling en kantoor met kantine) in aparte gebouwen ondergebracht. Het kantoor heeft een dubbelhoge hal met een entresol waarop zich de directievertrekken bevinden. Via een directiegang was het kantoor met de fabriek verbonden. Men had zicht op de werkvloer vanaf een bordes voor de fabrieksbazen. Zo bestond ook hier een uitgekend systeem van controle en zicht, zoals die in de Van Nellefabriek bestond op het kantoorpersoneel.

Alle onderdelen van het complex zijn verenigd door dezelfde vormge-

rechts:

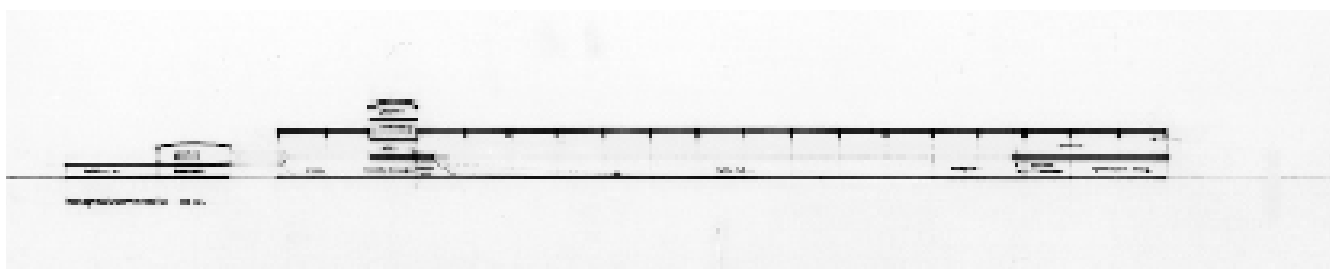
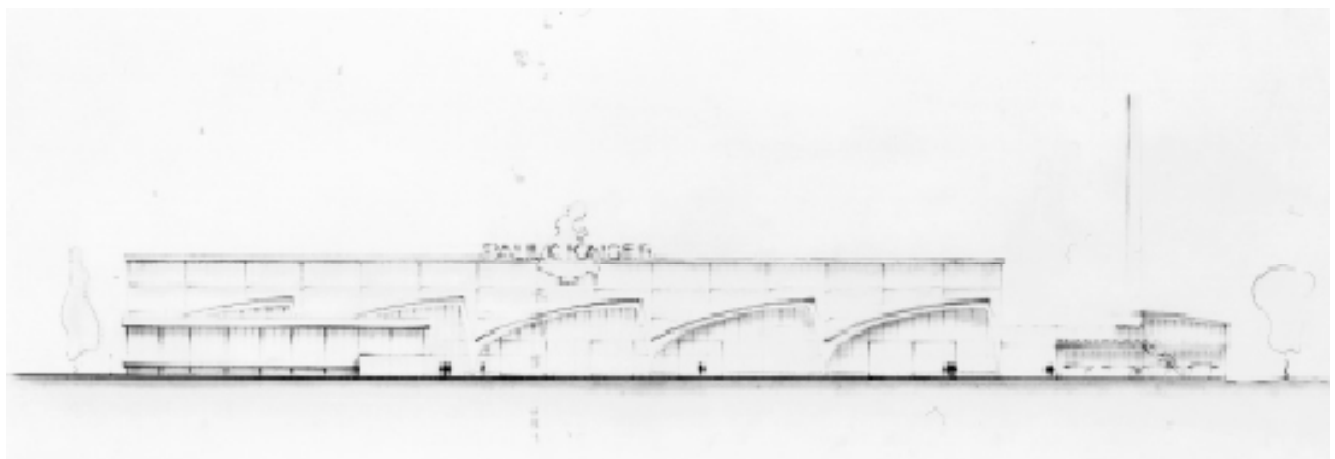
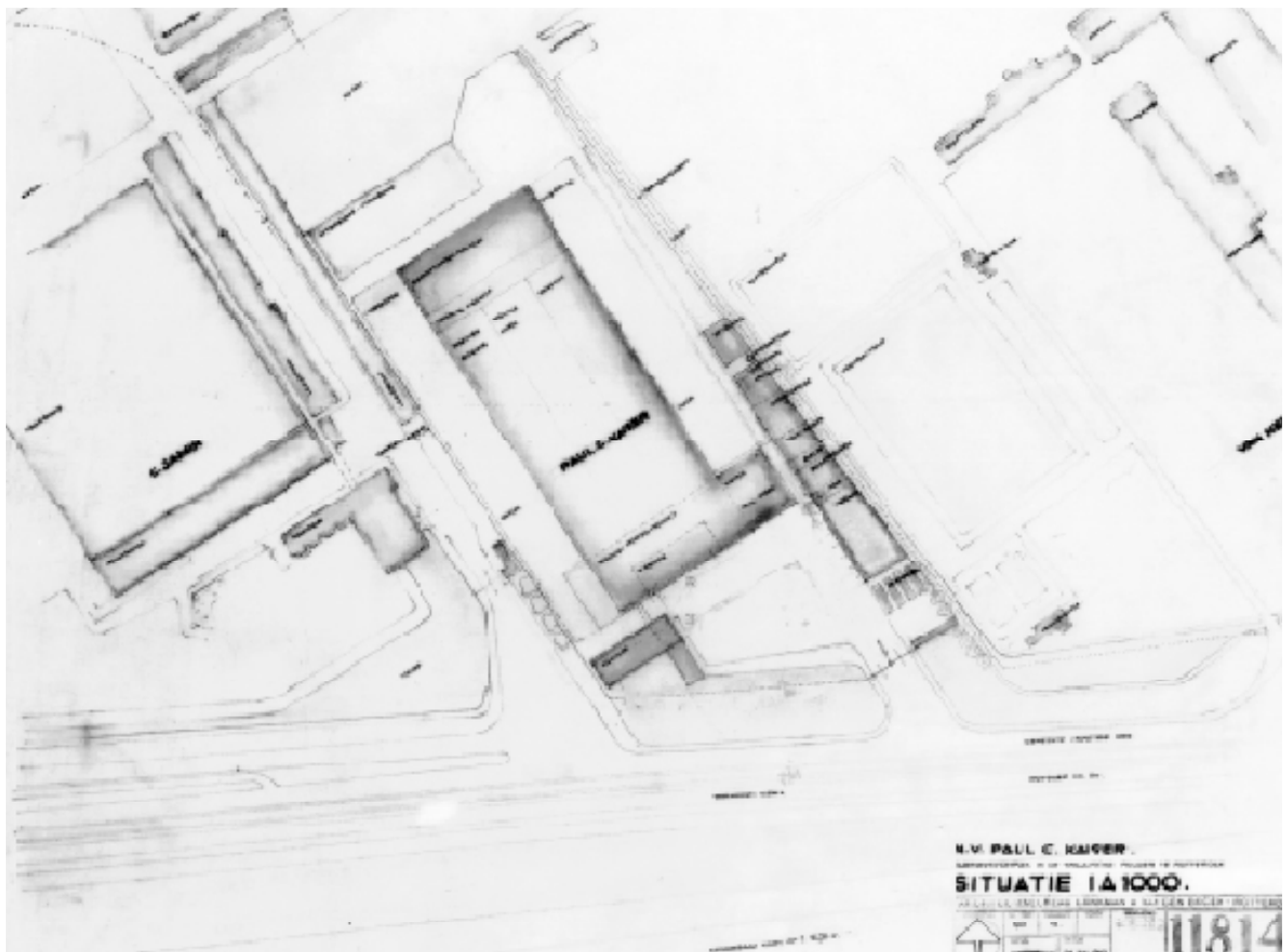
Ontwerp voor de fabriek van Paul C. Kaiser, Brinkman & Van den Broek, 1943.

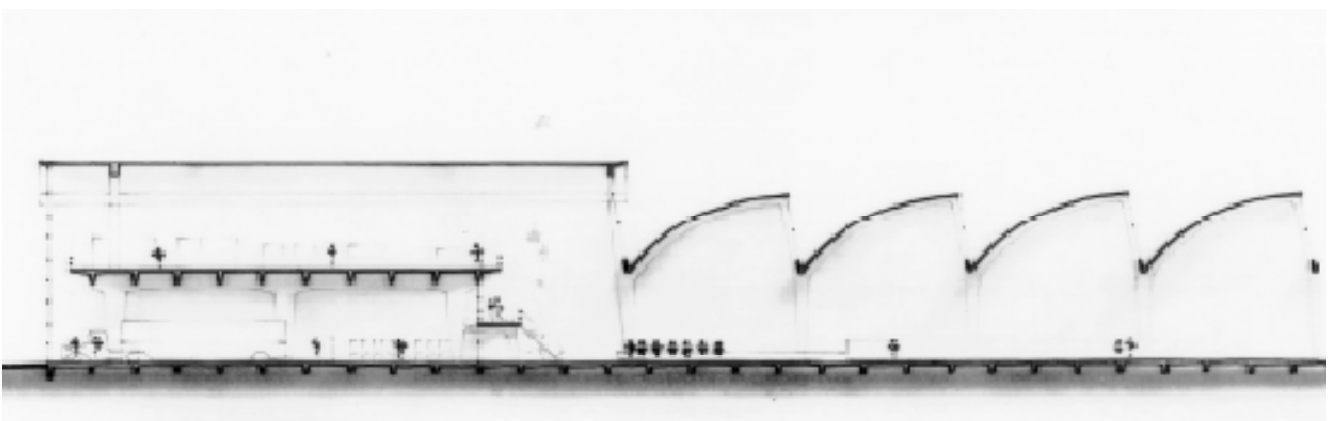
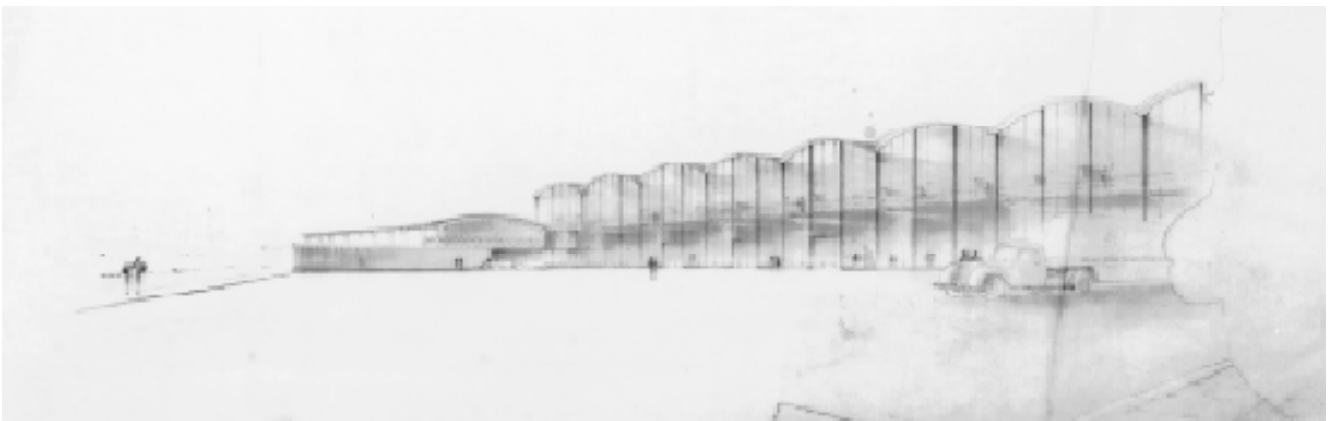
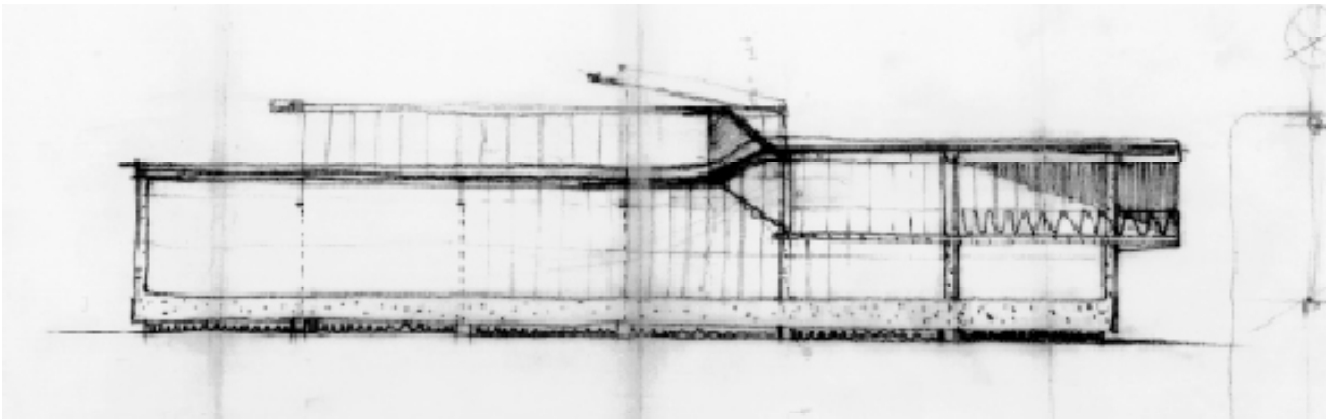
Variatie met sheddaken in de lengte en hoog magazijn

ving: een betonconstructie met borstweringen van baksteen. Jamin schaart zich daardoor in de reeks van gelijktijdige projecten van het bureau Van Tijen en Maaskant zoals het Luchtvaartlaboratorium in Amsterdam en de Zuidpleinflat in Rotterdam-Zuid. De gevel van de hoogbouw bestaat voornamelijk uit glas, verdeeld in twee secties; de onderste ramen, op ooghoogte, zijn voor het uitzicht van de arbeiders. Het glasvlak daarboven dient voor licht en ventilatie. De gevel is in drieën geleed en neemt daarin de driedeling van de hal erachter over. Het leeuwendeel van het terrein bleef (voorlopig) leeg en was ingevuld met voetbalvelden, drie tennisbanen, een korfbalveld, een terrasje met tafels en een bloemenkas. Het grootste deel van deze leegte was echter bedoeld voor een uitbreiding in de toekomst, die de fabriek aan twee zijden zou vergroten.

Anders dan de Jamin-fabriek, die ontwikkeld lijkt als een universeel model, met de nadruk op de meest algemeen geldige principes voor industriebouw in plaats van op de aspecten die specifiek zijn voor deze locatie of opdrachtgever, bestaan van de fabriek voor Paul Kaiser (1943-1945) van J. van den Broek eindeloze reeksen voorstudies, deelstudies, perspectieven etc. Niet het ontwikkelen van een simpel herhaalbaar model stond de ontwerper hier voor ogen, maar het ontwerpend onderzoeken van de relaties tussen de verschillende delen van de plattegrond, de verschillende opstanden, de uitwerking van de gevels etc.

Toch zijn beide fabrieken in hun principiële opzet gelijk: een rechthoe-



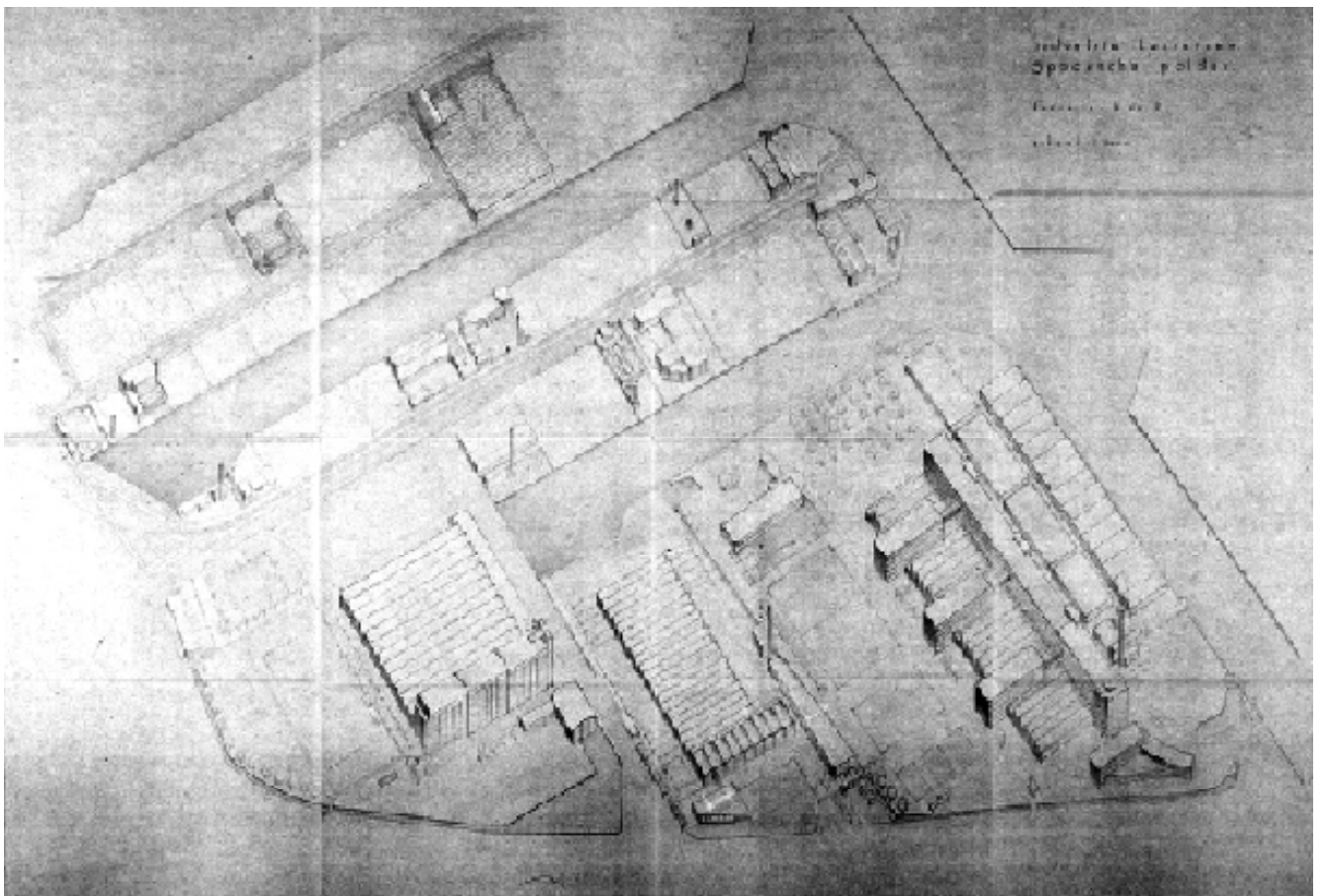
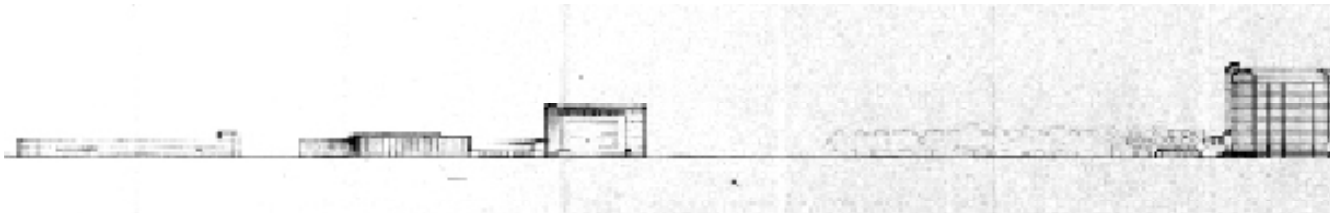


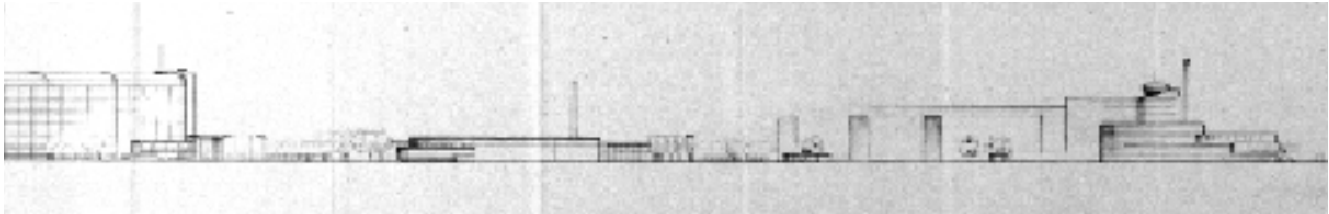
linksboven:
vormstudie voor het kantoor
daaronder:
Variatie met schaaldaken en hal met
sheddaken in de breedte

kige plattegrond voor de produktiehal, met daaromheen een configuratie van de overige gebouwdelen op het terrein, die bovendien onderling dezelfde relatie bezitten.

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

Ook op andere punten blijkt de precisie in dit ontwerp. In de voorstudies wordt eindeloos getekend aan de verhouding tussen het kantoor en de hal, tussen de verschillende gevels, tussen de verschillende geveldelen onderling. De schaaldaken van de hal paste Van den Broek ook al toe in een gebouw met een heel andere functie: de iets eerdere vertrekhal van de Holland Amerika Lijn op de Wilhelminapier, maar hier is de detaillering bijna klassiek door de uitkragende daklijst en de dubbelhoge glazen vliesgevel. Geheel los staat daarachter de betonnen constructie van het magazijn, met uitzicht over de fabriekshal. De productiehal erachter heeft halfronde sheddaken. Van den Broek maakte ook varianten met





boven:

Zuidelijke gevelwand van de Spaanse Polder langs rijksweg 20, met vlnr: De Arbeiderspers, Nijgh en Van Ditmar, Frank Rademakers, C. Jamin, Paul C. Kaiser en Van Nellefabrieken, ASRO circa 1943, G.A.R.

linksonder:

Axonometrie zuidelijk deel van de Spaanse Polder met Jamin, Paul Kaiser en Van Nellefabrieken, G.A.R.

andere (beton en staal)dakconstructies, met een hoogbouw voor de emballage en het magazijn. Het kantoor vervult in de studies steeds de rol van kleinschaliger en plastischer betonarchitectuur tegenover de glazen abstractie van de productiehal. Hier experimenteert hij met de expressie van de daklijst, de plaats en vorm van de kantine en personeelsruimtes en de vormgeving daarvan in de gevel en de loopbruggen. De betonconstructie is uitgesproken aanwezig en is gecombineerd met een decoratieve detaillering van hekwerken, balkons, dakopbouw etc.

De drie gebouwen vormden gezamenlijk de meest zuidelijke gevelwand van de Spaanse Polder langs de geplande rijksweg 20, samen met de fabrieken van Frank Rademaker, Nijgh en Van Ditmar en de Arbeiderspers. De gedetailleerde manier waarop de gevels van dit diverse gezelschap in één aanzicht werd ondergebracht is ongeëvenaard in industrieplanning. Hiermee werden de normen voor de architectuur in de Spaanse Polder gesteld: die moest een uitdrukking zijn van het productieproces, de vorm moest een weergave zijn van de verschillende bedrijfsonderdelen, elke fabriek moest een zelfstandige eenheid zijn met een groene ruimte aan de straat, het stedenbouwkundige beeld van een straatwand moest opgebouwd worden uit autonome eenheden. Het waren allemaal proefondervindelijk gevonden oplossingen voor de ideale vormgeving van een industriewijk, die vervolgens geprojecteerd werden op de rest van de Spaanse Polder.

Aanwijzingen en Richtlijnen

Deze algemene uitgangspunten werden uitgewerkt tot de *Aanwijzingen en Richtlijnen voor de bebouwing*, die op 12 augustus 1944 door de commissie vastgesteld werden²⁴. Ze werden als volgt ingeleid: 'Teneinde het gehele gebied van den Spaanschepolder, waar uitsluitend industrie gevestigd zal worden, tot een zoo goed mogelijk geheel te doen uitgroeien, dient het streven niet uitsluitend gericht te zijn op het bereiken van een zoo hoog mogelijk rendement, doch mede op het scheppen van een gezonde, veilige en harmonische omgeving voor den in dit gebied werkende mensch.'

Na studie van de complexen Van Nelle, Jamin en Paul C. Kaiser kwam de commissie tot de volgende stelling: de bouwplannen konden gecoördineerd worden door een bepaald straatbeeld na te streven dat in overeenstemming was met het karakter van de industriële gebouwen²⁵. Dit karakter werd gekenmerkt door de zelfstandigheid van de gebouwen; ieder gebouw heeft zijn eigen vorm en uiterlijk die met name door het productieproces werden bepaald. Juist de open ruimtes rondom de individuele bouwvolumes maakten een op elkaar afgestemde ligging en een welgeordend geheel mogelijk. Hiervoor werden voor alle afzonderlijke terreinen enkele regels opgesteld. Bij voorkeur moest die zelfstandigheid benadrukt worden door een bedrijf in een enkel bouwvolume onder te

24. Ze waren een vrijwel ongewijzigde versie van de in 1943 opgestelde *Aanwijzingen en richtlijnen*.

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

26. J.H. Van den Broek, 'De Architectonische Verzorging van Industrierijken', *Bouw* 1947, 259-260

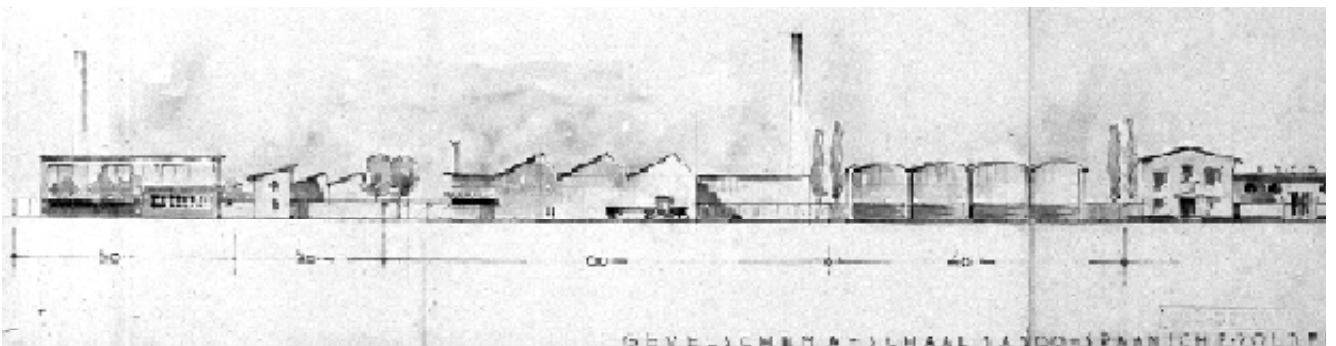
27. In eerste instantie (1943) was de breedte van de onbebouwde strook nog gerelateerd aan de hoogte van de naastgelegen bouwmassa. Bij een bouwhoogte van 7,50 meter of minder moest deze strook minstens 2,50 meter bedragen. Bij een grotere bouwhoogte moest deze strook minstens zo breed zijn als één derde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

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

brenge en er kon alleen een splitsing in meerdere bouwvolumes toegepast worden wanneer het bedrijf in samenstellende elementen ook een geleding had (bijvoorbeeld een werkhal en een kantoor). Wanneer een complex werd gesplitst in verschillende bouwvolumes moesten deze gegroepeerd worden tot een 'adelijk geheel'²⁶. Ter verdere versterking van de zelfstandigheid van een gebouwencomplex werd voorgesteld om onbebouwde terreinen langs de straat af te scheiden door een in de rooilijn geplaatste muur van 2,50 meter hoog. Deze muur moest in hetzelfde materiaal als de gevels worden uitgevoerd.

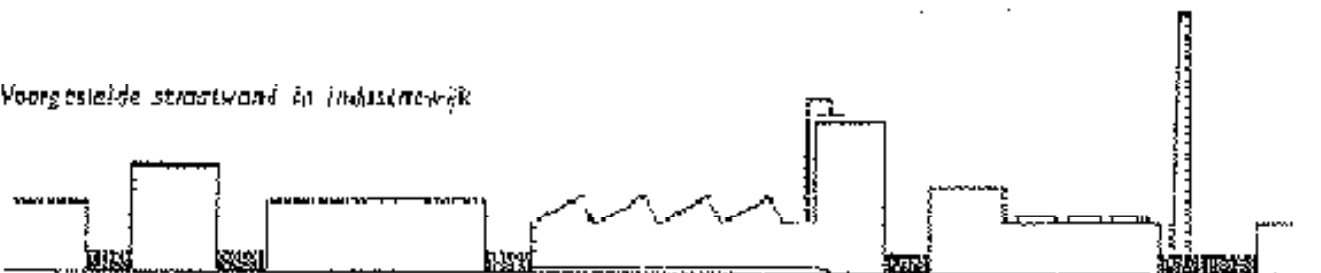
Uitgaande van het individuele pand werden regels opgesteld die op het niveau van de straatwand (en wijk) een coördinerende en harmoniserende uitwerking hadden. Tussen de gebouwen onderling was geen gelijkschakeling mogelijk dus werd de individualiteit van de objecten benadrukt. Dit werd bereikt doordat elk object met zijn hoofdas loodrecht op de straatas gericht moest zijn en een onbebouwde strook van 2,50 meter moest handhaven langs de zijerscheiding, zodat een lege zone van 5 meter tussen twee gebouwen zou ontstaan²⁷.

Ter versterking van het zelfstandige karakter van het gebouw moest ook deze lege strook aan de wegzijde worden afgesloten met een muurtje van 2,50 meter, dat in dit geval juist moest contrasteren met het hoofdvolume door kleur of structuur. Dit muurtje gaf de mogelijkheid een harmonische wand te maken met de wat betreft silhouet zeer verschillende naburige panden²⁸.



Gebwikelijke straatwand met fabrieksgebouwen

Voorgesleide straatwand in industriewijk



links:

Straatwand ergens in de Spaanse Polder, jaren '50, G.A.R.

linksmidden:

Ideale straatwand in de Spaanse Polder, G.A.R.

linksonder:

Geveltekening van een goede en een slechte straatwand, illustratie bij artikel van Van den Broek in *Bouw* 1947, 260

Heel onverwacht is de uitzonderlijke specifieke manier waarop een schijnbaar triviaal architectonisch attribuut als een muurtje in de Spaanse Polder werd ingezet om het beeld van de wijk als geheel te regisseren. Vanwege de diversiteit van industriebouw wierp men zich op de tussenruimte als harmoniserend middel. De richtlijnen waren gericht op een extensiever en ruimer beeld. De leegte tussen de objecten was wat de eenheid van het gebied zou vormen. De muurtjes bepaalden op bijna schilderachtige wijze het beeld.

Door uit te gaan van het individuele pand werd de architectonische vrijheid van de architect gewaarborgd en kon de commissie specifiek architectonische regels voor de bebouwing opstellen. In de richtlijnen werd vastgelegd dat het uiterlijke aanzien van het ontwerp een uitdrukking van de aard, het karakter en de constructie van het gebouw moest zijn: 'Derhalve is het noodig, dat de architectuur de uitdrukking is van de functie van het gehele bouwwerk of van zijn onderdelen'²⁹. In het bijzonder werd elke poging geweerd om een industrieel bouwwerk achter een gevel van een ander karakter te verstoppen 'of den skeletbouw in de architectuur te ontkennen'³⁰. Ook kapconstructies waren niet toegestaan, de daken moesten plat of flauw hellend worden afgedekt. Het gebruik van materiaal met een rustiek karakter (zoals handvormsteen) of een te opvallende kleur diende vermeden te worden. Eveneens werden er 'juiste' details vereist. De uitwendige details moesten eenvoudig en zakelijk zijn, in overeenstemming zijn met het karakter van industrie-

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

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

bouw en aan redelijk eisen van welstand voldoen. Opschriften of reclames dienden zodanig aangebracht te worden dat zij een 'gaaf' onderdeel van het eigen complex vormden³¹.

Werkwijze

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

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

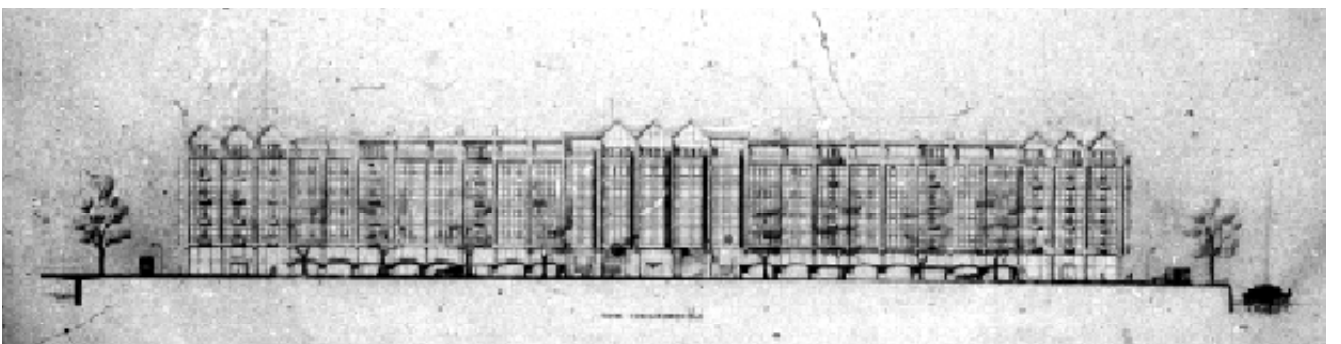
Niet alleen de vormgeving van gebouwen, maar ook van verkeerskunstwerken viel onder de commissie. Met name het zuidelijke verkeersplein kwam aan de orde. De typologie ervan leek sterk op die van het knooppunt dat in de binnenstad was ontworpen op de plaats van de Oude Haven. Het bestond uit twee recht boven elkaar gestapelde rotondes en had daarom de bijnaam 'het petroleumstel'. Van dit omvangrijke en kostbare knooppunt vond Van Traa 'dat het misschien wat te monumentaal is'. Omdat men later het Giessenplein niet meer als hoofdentree tot de wijk beschouwde, maar de afritten bij de Industrierweg, werd het nooit uitgevoerd.

Tijdens de vergaderingen van de commissie was ook de architectenkeuze onderwerp van bespreking. Vooral Van der Leeuw vond dat er hoge eisen gesteld moesten worden aan het vakmanschap van de architecten en dat dit ook in de richtlijnen moest worden opgenomen³². Toch werd deze eis enigermate afgezwakt onder invloed van Van den Broek en Van Tijen, waarschijnlijk bang voor architecten-ranglijstjes zoals die in de binnenstad gehanteerd werden. In de *Aanwijzingen en Richtlijnen* werd de passage 'die algemeen erkenning geniet wegens zijn hoogen graad van vakmanschap en begaafdheden' vervangen door 'die kundig is'³³.

In 1948, na het vertrek van Van der Leeuw als voorzitter, werd de commissie opgeheven en werd haar taak overgedragen aan de toen net ingestelde Werkcommissie voor de binnenstad. De aanwijzingen en richtlijnen bleven echter van kracht.

32. Verslag vergadering commissie 21 juni 1944, G.A.R.

33. Verslag vergadering commissie 5 juli 1944, G.A.R.



links:

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

AMBITIES II.53

TRADING ESTATES

Naast de organisaties en commissies die zich bezig hielden met het verheffen van het sociale en architectonische peil van de Spaanse Polder, stortte de Kamer van Koophandel zich in een experiment op het gebied van de moderne bedrijfshuisvesting. Met het oog op de vele bedrijfjes die bij het bombardement hun huisvesting waren kwijtgeraakt en die ook niet opnieuw in de binnenstad zouden terugkeren vanwege de zonering in het wederopbouwplan, richtte de Kamer van Koophandel in 1947 de *Stichting Industriepark Spaanse Polder* op. Deze zou zich richten op het realiseren van collectieve huisvesting voor deze bedrijfjes, vergelijkbaar met de initiatieven die de groothandelaars ontplooiden om tot het Groothandelsgebouw te komen en de winkeliers van de binnenstad om de Lijnbaan op te richten.

Collectieve gebouwen waren geen noviteit, ze bestonden al in het buitenland (Duitsland, Engeland) en ook in Rotterdam waren al voor de oorlog experimenten gedaan met dergelijke gemeenschappelijke huisvesting voor bedrijven. Daarin werden de hoofdrollen gespeeld door de Industriestichting Rotterdam en het architectenbureau Van Tijen en Maaskant.

Al voor 1940 poogde men te komen tot collectieve (her)huisvesting van kleinere bedrijven in de binnenstad, als onderdeel van de sanering van de binnenstad die met de aanleg van het stadhuis, postkantoor en de aanleg van de Meent vorm kreeg. Voor de oostelijke binnenstad ontwierpen Van Tijen en Maaskant in 1939 in opdracht van de bank Mees en Zonen een industrieverzamelgebouw³⁴. Het zou enkele wrakke blokken

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

rechtsboven:
Schematische doorsnede van het industriegebouw Oostzeedijk
rechtsonder:
Industriegebouw Oostzeedijk, Van Tijen en Maaskant, 1941-1947

woningen (150 stuks) vervangen aan de Goudsesingel en de Breedestraat en diende zo het dubbele doel van sanering van de binnenstad en ontwikkeling van een nieuwe industrietypologie voor kleine bedrijven. Deze waren immers altijd gevestigd in oude woonpanden, waar - volgens de architecten - 'alleen zeer ondoelmatig en duur gewerkt kon worden in de slecht verlichte, slecht gelegen, ondoelmatig verwarmde en niet voor het doel gebouwde oudere panden'³⁵. Er kon dus geld verdiend worden met het bedenken van een moderne huisvesting voor dergelijke bedrijven. Het ontworpen verzamelgebouw was dan ook een commerciële onderneming met sociale ambities, die op de arbeidsvreugde en de hygiëne van de werkplaats een gunstige invloed zou uitoefenen door de introductie van "goede cantinegelegenheid voor ontspanningsruimten, zowel op de begane grond als op de daken, voor sociaal werk onder het personeel en evenzeer voor beter coördinatie en onderlinge aanpassing en ordening van de betrokken bedrijven, die aan de bestaansmogelijkheden van deze bedrijven alleen ten goede kan komen"³⁶.

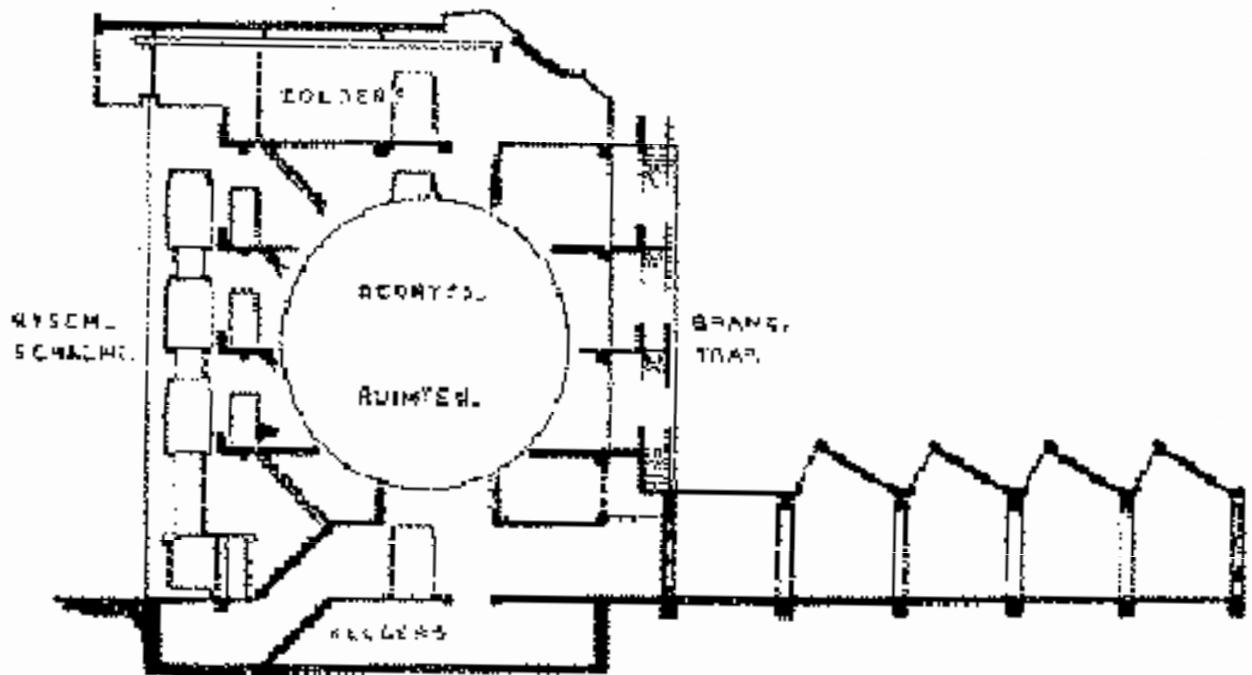
Met het bombardement was het vraagstuk van de sanering opgelost en het plan kwam niet tot uitvoering. Toch vinden we in dit *pilot project* de meeste uitgangspunten terug van de ontwerpen die Van Tijen en Maaskant na 1940 maakten voor de serie verzamelgebouwen aan de Oostzeedijk, de Twee Leeuwenstraat (een niet uitgevoerd ontwerp midden in de binnenstad tussen Beurs en Rotte), de Goudsesingel, het Groothandelsgebouw en het Industriepark Spaanse Polder.

Veel van deze projecten deden ze samen met de *Industriestichting*, die

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

36. Idem

PLATTEGROND VAN
BEG. GR. EN 1^{EN} EN 2^{EN} EN 3^{EN} ETAGE.



DOORSNEDE OVER TRAPPENTUUS.





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

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

39. Tot de initiatiefnemers behoorde ook de heer Hintzen van Mees & Zonen, in 1939 de opdrachtgever van Van Tijen en Maaskant voor het verzamelgebouw aan de Twee Leeuwenstraat. Hij speelde voor het industriepark een vrij belangrijke rol: op 22 mei 1946 schrijft hij aan de secretaris van de Kamer van Koophandel een voorstel tot het stichten van een industriepark in de Spaanse polder volgens het voorbeeld van de Engelse *trading estates*.

Maaskant bracht verslag uit van zijn studiereis in een vergadering op 4 juli 1946 met belanghebbenden bij de vestiging van kleine industrieën in de Spaanse Polder. Aanwezig zijn: W.F. Lichtenhauer (alg.secr. K.v.K.), J. Brautigam, H.C. Hintzen (Mees & Zonen), A.G. van der Veen (Stichting Industriepark), H.A. Maaskant en W. van Tijen en vele belanghebbenden uit het bedrijfsleven.

Het verslag werd gepubliceerd in: 'Moderne vormen van industriehuisvesting. Industriepark en industrieplat', *Bouw* 1947, 254-259

op 1 december 1940 werd opgericht door de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel, om te voorzien in de bouw en de exploitatie van gebouwen voor de herhuisvesting van bedrijven die door het bombardement hun ruimtes waren verloren³⁷. De Stichting begon met enkele noodindustriewijken in het Zomerhofkwartier achter het Hofplein (1940-1942), die zeer succesvol waren. Vervolgens bouwde de Stichting 20 werkplaatsjes aan de Sluisjesdijk (1940)³⁸. Daarna volgden de Oostzeedijk en de Goudsesingel.

Vanwege de expertise die Van Tijen en Maaskant bezaten op het gebied van de collectieve bedrijfshuisvesting werden ze nauw betrokken bij het project in de Spaanse Polder. Deze betrof niet het oprichten van grote verzamelgebouwen zoals in de binnenstad, maar het inrichten van een Industriepark naar voorbeeld van de Engelse *Trading Estates*. Maaskant maakte samen met A.G. van de Veen (van de Kamer van Koophandel) in 1947 een studiereis naar Engeland om het fenomeen te bestuderen en bracht verslag uit aan de initiatiefnemers³⁹.

De *Trading Estates* bestonden al sinds het eind van de negentiende eeuw en waren in Engeland een groot succes. Een van de bekendste was de *Slough Estate* circa 40 kilometer ten noordwesten van Londen, ontstaan in 1918 uit afgedankte legeropslagplaatsen, die ingericht en verhuurd werden voor de uitoefening van een industrieel bedrijf. De Estate bouwde zelf de (standaard)fabrieken, nam de levering van gas, water en elec-

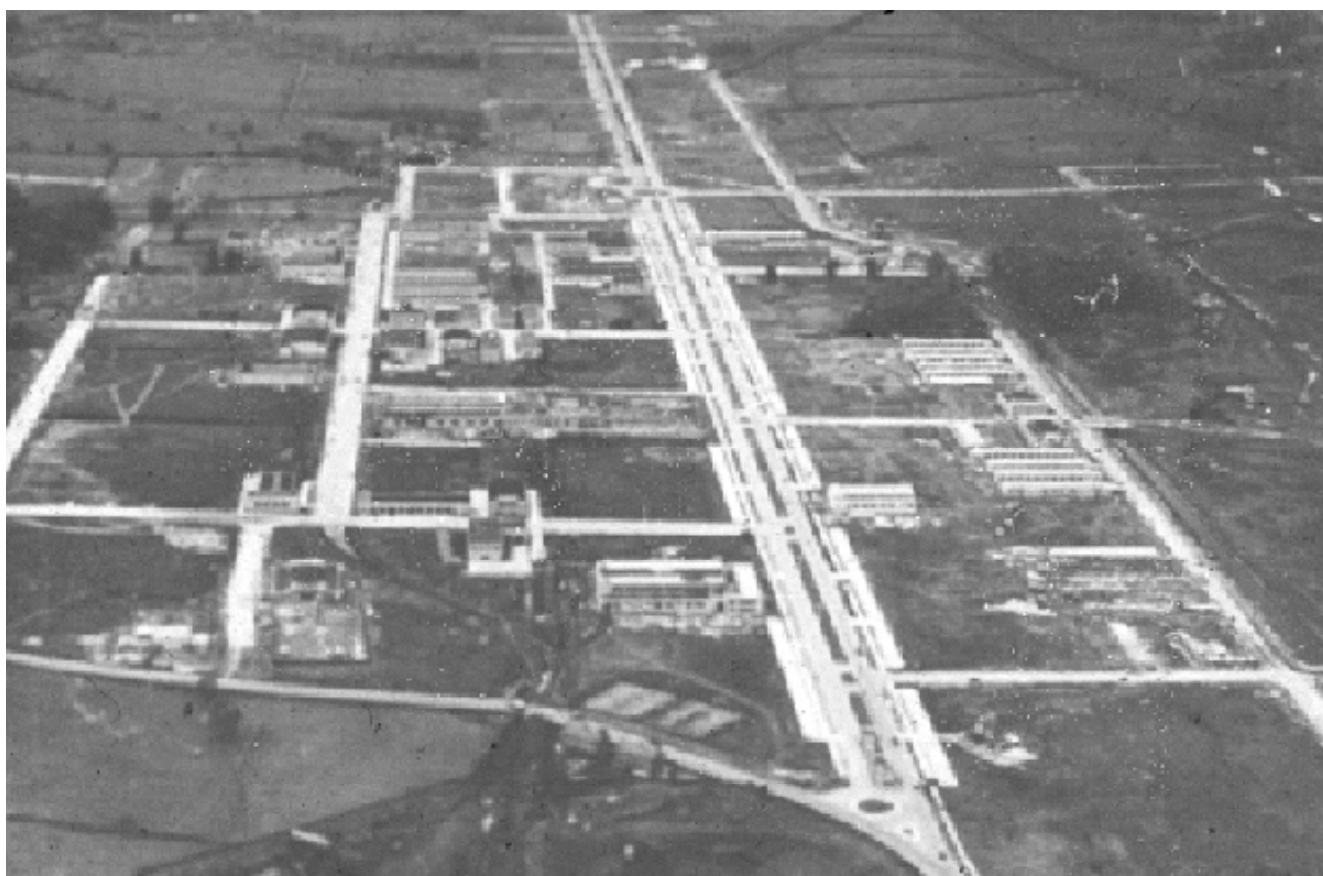
tra voor haar rekening en zorgde ook voor het spoorwegvervoer van en naar het dichtbijzijnde station. De levering van al deze faciliteiten maakte dat zij een winstgevende onderneming was en vormde daarmee voor de Nederlanders het ideale model voor de particuliere Estate.

Een tweede generatie Estates betrof de tuinsteden met Estates, bijvoorbeeld Welwyn ten noorden van Londen. Het was een harmonieuze stad met een industriewijk als integraal deel van het geheel dat ook als zodanig is ontworpen. Ook hier waren de fabrieken vrijwel allemaal door de Estate zelf gebouwd.

Tenslotte bestond een derde generatie Estates uit gebieden die door de Engelse overheid tot *special area* werden uitgeroepen, waar met financiële steun van de overheid industriegebieden werden ingericht om volksverhuizingen van de bevolking -vanwege massale werkloosheid - te voorkomen. Ook dit model met overheidssteun werd in Nederland als een voorbeeldig project beschouwd.

Voordelen

De voordelen van collectieve huisvesting waren in de eerste plaats financieel-economisch. Door de gestegen prijzen van grondstoffen en machines waren veel ondernemers na de oorlog niet meer in staat hun kapitaal te steken in de bouw van een fabriek. Wanneer bedrijven zelf moeten gaan bouwen betekent het dat zij een deel van het bedrijfskapitaal moeten vastleggen op een wijze dat een deel der middelen niet



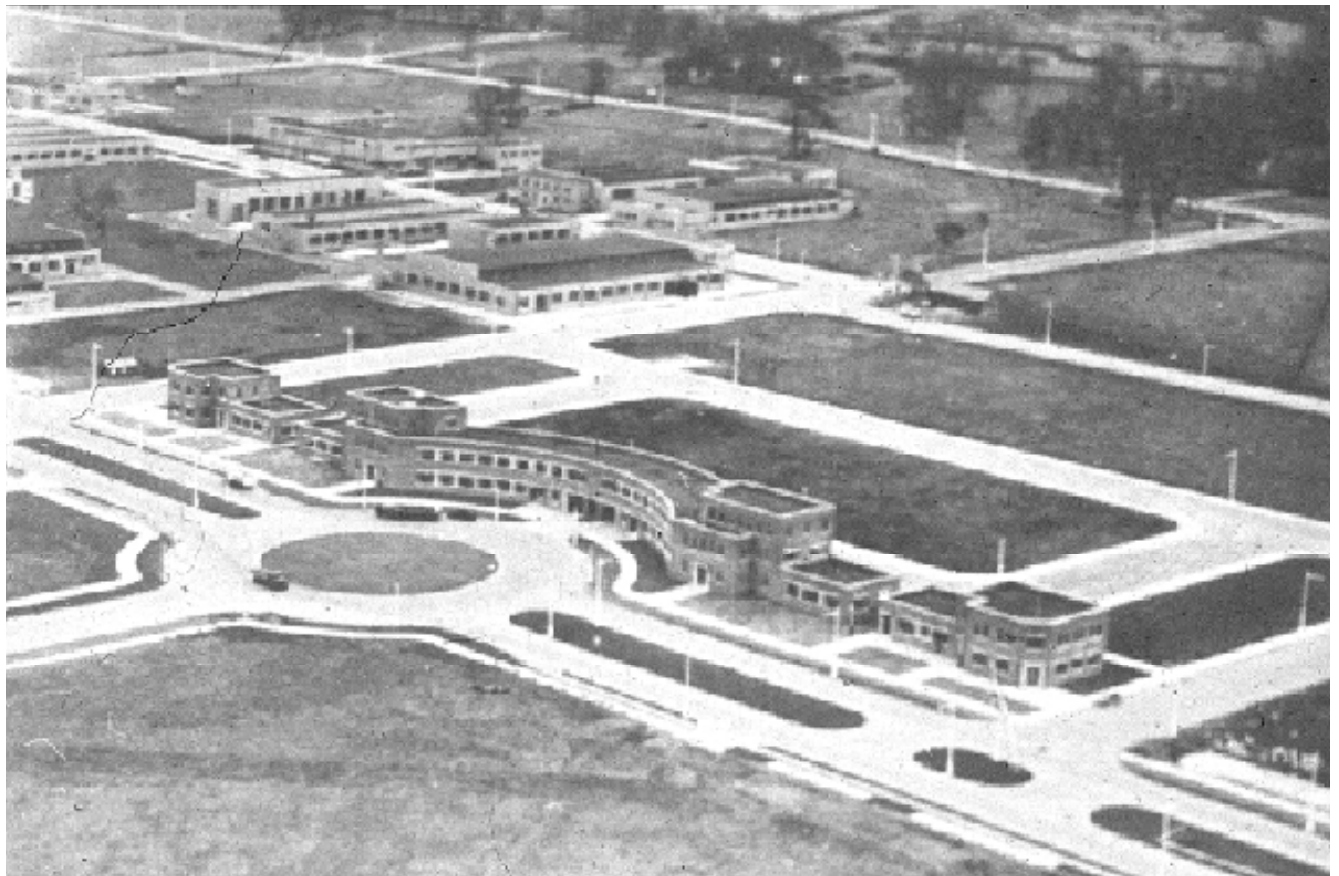
rechtsboven:
Civic Centre in Team Valley bij
Gateshead-on-Tyne
rechtsonder:
Muurtjes als afscheiding van bedrijfs-
terreinen in de Slough Estate

meer beschikbaar is voor het productieproces, en daartoe is menig ondernemer niet in staat. Bovendien kost zelf bouwen veel tijd, waardoor de markt in tussentijd weer veranderd kan zijn. Met oog daarop werd het noodzakelijk om collectieve ruimtes voor de verhuur te bouwen.

Andere financiële voordelen liggen vooral in de collectieve exploitatie, zoals Van Tijen en Maaskant voor de oorlog al hadden ontdekt: "nl. in het tot een maximum belasten van de liften en de trappenhuizen, gemeenschappelijke expeditie- en reserve opslagruimte, huurbare vergaderkamers, cantines, gemeenschappelijke personeelsvoorziening (b.v. conciërge, portier), goedkope centrale verwarming en stoomvoorziening etc. Dit is de economie van het object en wanneer men deze opgeeft, dan gaan de financiële voordelen grotendeels verloren en houdt men enkel de concentratie en daardoor een zekere standing over. Men kan nl. met een dergelijk groot complex (en dit is wel een van de redenen dat ze steeds groter geworden zijn) een sfeer scheppen: men maakt een eigen stand in een eigen wereld."⁴⁰ Puur de kwantiteit van de vierkante meters bepaalde de sterkte van het architectonische gebaar dat gemaakt kon worden. Het is overigens duidelijk dat de exploitatievoordelen waarover Maaskant spreekt veel beter werden benut in het Groothandelsgebouw, waaraan hij tegelijkertijd werkte, dan in de Spaanse Polder.

Op de foto's van de Slough Estate is goed te zien welke aspecten van het straatbeeld werden gewaardeerd en omgezet in architectonische ambi-

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



ties voor de Spaanse Polder: de ruime en verzorgde aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur, vooral de hoofdontsluitingsweg, de nette en opgeruimde bedrijfs-erven achter een hek en vooral de muurtjes langs de straat, die de bonte variëteit aan bedrijfsgebouwen (vaak niet meer dan schuurtjes) een zekere continuïteit verleenden.

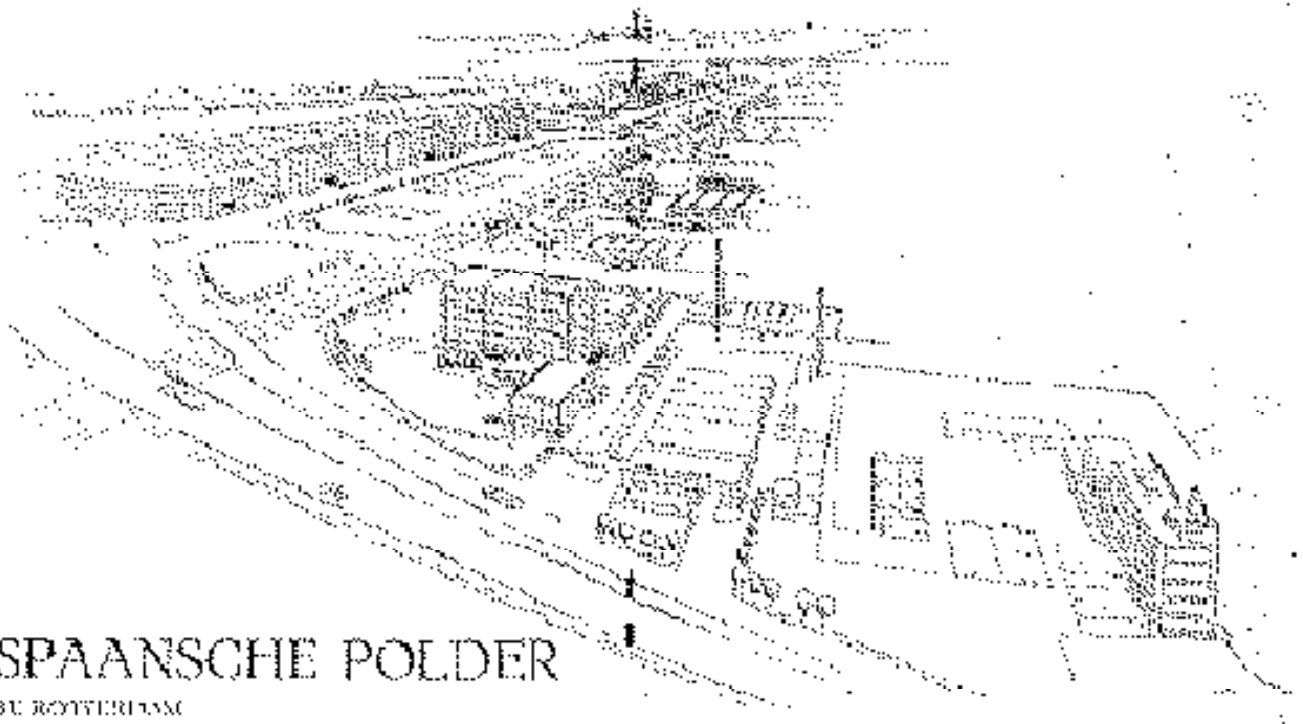
Op een foto van een van de andere Estates (Team Valley bij Gateshead-on-Tyne) zien we bovendien een wensdroom van de Nederlanders in vervulling gegaan: hier staat op een centrale plek in de Estate een gebouw met gemeenschappelijke voorzieningen, een *civic centre* dat zijn collectieve betekenis uitdrukt in een monumentale en symmetrische aanleg aan een pleintje.

Al deze elementen vinden we terug in een promotiebrochure, die in opdracht van de Kamer van Koophandel gedrukt werd⁴¹. Een perspectief van de Spaanse Polder siert de voorkant van deze brochure. Het loont de moeite om deze nader te bekijken, want hij geeft het toenmalige ideaalbeeld van de Spaanse Polder. Het perspectief focust nadrukkelijk op de centrale as, waarvan het groene en open karakter duidelijk wordt gemaakt. Natuurlijk prijken de boegbeelden van de Rotterdamse industriearchitectuur - Van Nelle, Kaiser en Jamin - op de voorgrond. In de verte zien we kleinere en lagere blokken met veel bomenrijen. Maar de hoofdrol is weggelegd voor de grote indrukwekkende blokken aan de Thurledeweg, een drievoudige en rudimentaire herhaling van het Groothandelsgebouw, uitgevoerd als poortgebouw. Dit zijn de industrie-

41. 'Industriepark Spaansepolder', 1946, G.A.R., met tekening van architect L.A. Hoogstraten.

Op 7 januari 1947 werd vervolgens een speciale stichting in het leven geroepen om de bouw van het industriepark te verwezenlijken, bestaande uit de heren: C. van der Akker, D. van der Bij, W.H. Fockema, J. Brautigam, G.W. Dooremans, W.H. Fockema Andreae, T.A.A. Janssens, A.G. van der Veen, H. Willemse.

INDUSTRIE PARK



SPAANSCHER POLDER

BY ROYTERMAN

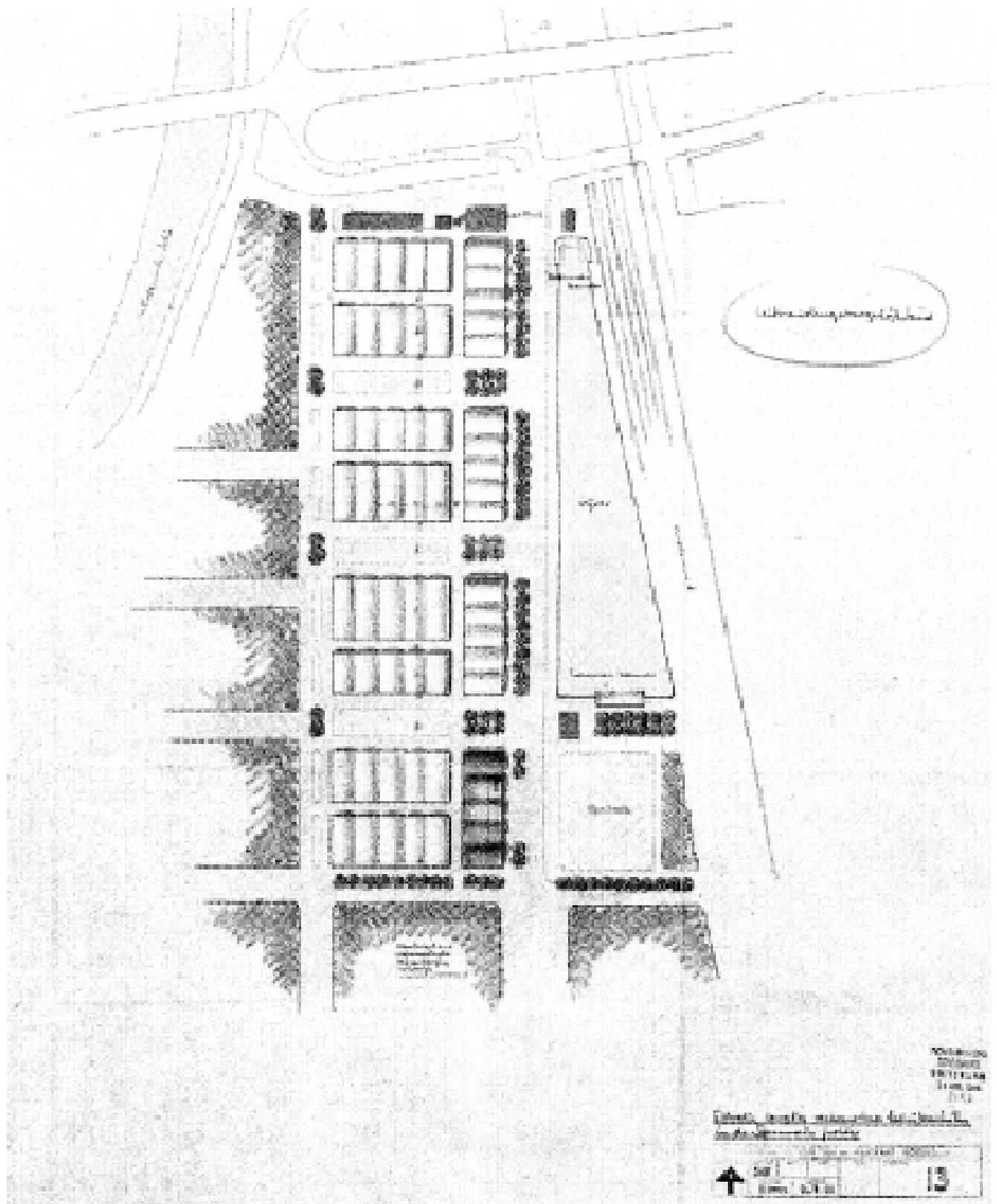
gebouwen waarvan Van den Broek verwacht dat ze 'waardevolle architectonische monumenten' zouden worden⁴². Aan de overzijde worden de raccordementen aan de Schuttevaerweg begeleid door de vloeiende vorm van slingerende fabrieken met drie lagen. Achteraan zien we de (eerste) locatie van de collectieve hallen, opnieuw een drievoudige herhaling van flats die haaks op lagere eenheden staan. Het geeft een beeld van een stedelijke boulevard met hoge dichtheid, met intensieve bebouwing en een bloeiend sociaal leven in de centrale wig rond het *civic centre*. Want de doelstelling van de Stichting Industriepark eindigde niet bij de bouw van het complex fabrieksruimten voor ieder bedrijf afzonderlijk. Zij wilde vooral ook voorzien in gemeenschappelijke behoeften als cantines, plantsoenen, een civic-centre en wachthuisjes voor de bus, hetgeen voor elk bedrijf van groot nut kon zijn. Zo zouden de bedrijven in staat worden gesteld tot een betere bedrijfsvoering, zowel commercieel als sociaal.

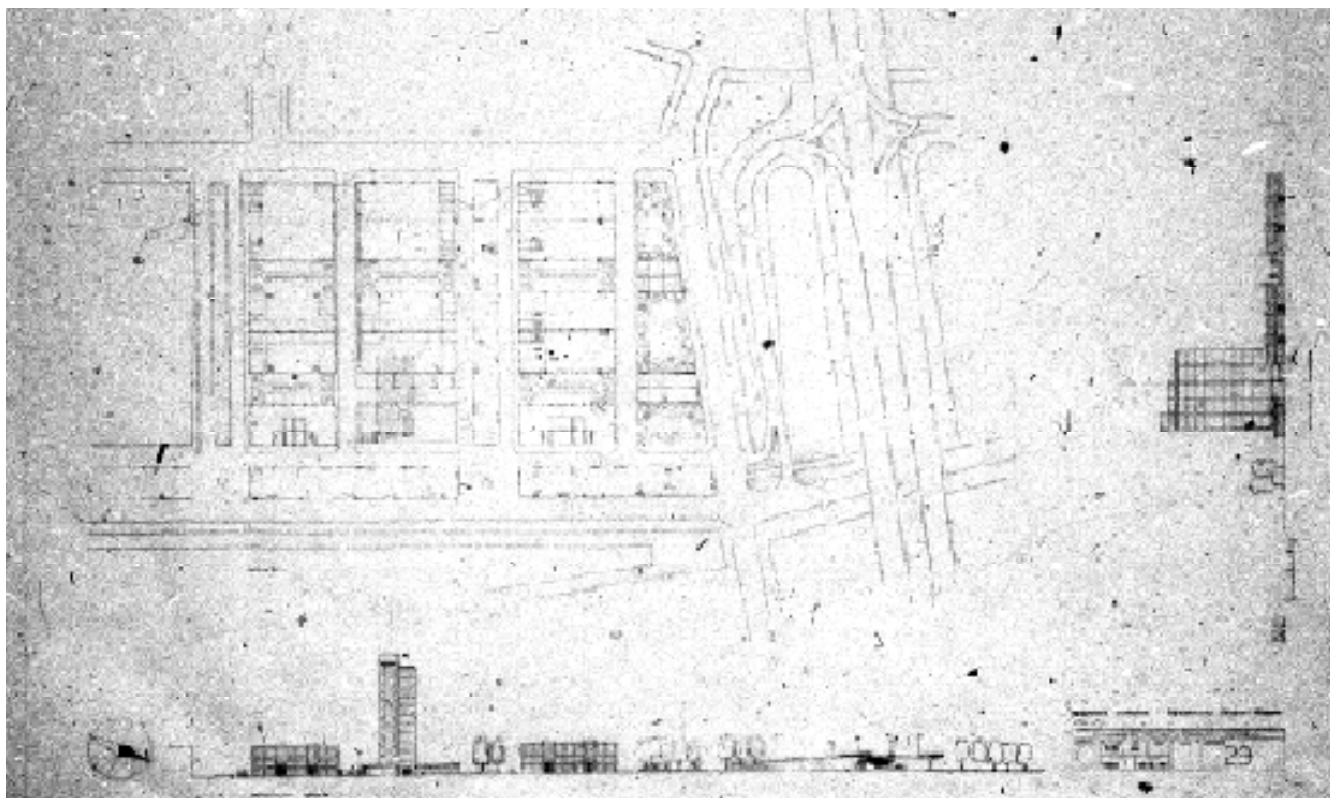
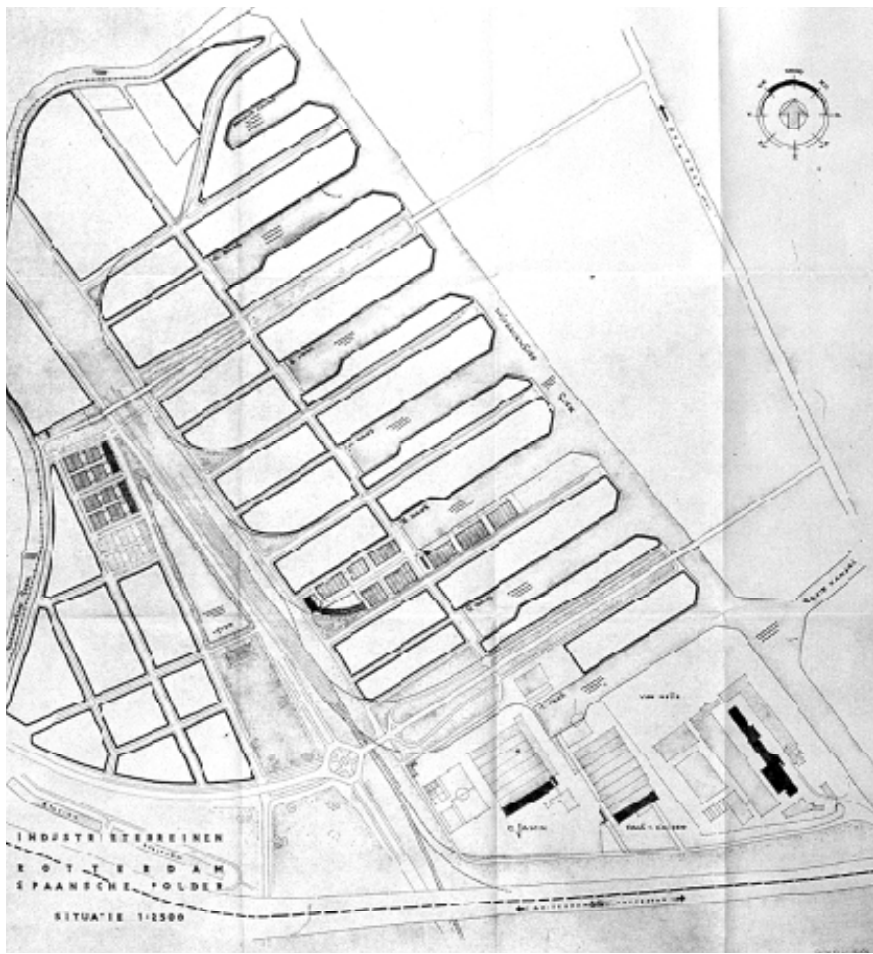
Industriepark Spaanse Polder

Al in 1944 maakten Van Tijen en Maaskant een eerste ontwerp voor een complex collectieve hallen ten westen van de noodvijver⁴³. Op dit terrein zouden 60 hallen met een gemiddeld verhuurbare bedrijfsruimte van 600 m² (in totaal 37500 m² bedrijfsruimte) kunnen worden gebouwd.

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

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





links:

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

linksonder:

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

De hallen waren vrij simpel overdekt met een schaaldak en bestonden uit één enkele ruimte, met aan de voorzijde een kantoortje op een bordes. Van Tijen en Maaskant realiseerden dit type later in andere steden, zoals in Den Bosch.

Het ontwerp voor het gehele complex is nauwelijks *site-specific*, het schetst eerder de principes waar collectieve bouw in de voorgestelde typologie van hallen-laagbouw aan moet voldoen. Curieus is de variant waarin sprake is van een combinatie van industriepark en industrieflat, doordat een hoog gebouw is opgenomen in de middelste strook hallen. Ook dit is een principe-ontwerp en laat zien hoe de productie binnen een dergelijke flat (nogal lijkend op de Jaminfabriek) zich voltrekt. De onderdelen die zich buiten het eigenlijke productieproces bevinden, bijvoorbeeld de voorzieningen voor de arbeiders als kantine en fietsenstalling, bevinden zich ook buiten het hoge volume en zijn daar op de begane grond eenvoudig tegenaan geschoven. Het ontwerp volgt dus de bekende ontwerpmethode in de industriële architectuur (én de *Aanwijzingen en richtlijnen* voor de bebouwing in de Spaanse Polder) dat elk aspect van de productie in een apart volume wordt ondergebracht.

Verder was in dit plan ruimte ingericht voor groenstroken, expeditiestraten, een centrale, een garage, enkele dienstwoningen en het al geprojecteerde sportveld. Het totale complex zou gesplitst kunnen worden in een viertal na elkaar te bouwen eenheden die elk uit 10 à 15 hallen bestonden. Bij de architectuur zou niet de identiteit van de afzonderlijke onderdelen, maar die van het gehele complex voorop staan. Dit laatste was

een belangrijk punt en was bedoeld als stimulans om tot een homogene bebouwing te komen in de gehele Spaanse Polder.

Het gekozen gebied voor het Industripark was niet willekeurig uitgezocht. De locatie lag in de meest westelijke strook van de Spaanse Polder, de strook zonder vaarwater- en spoorwegaansluiting. De grond was daarom relatief goedkoop en de huurprijs van de te bouwen eenheden kon laag gehouden worden. De centrale wig met de noodvijver waaraan het gebied aan de oostzijde grenste, was in het bestaande plan voor de Spaansepolder al bestemd voor sport- en recreatiedoel-einden. Het ontwerp voor de 'Slough Estate' maakte hier gebruik van. De noodvijver kreeg in het ontwerp van Van Tijen en Maaskant de bestemming van een zwembad, geheel uitgerust met trapjes en een duikplank, waarbij de vijver werd verdeeld in een mannen en vrouwen zwemgelegenheid.

Er kleefden echter een aantal bezwaren aan dit voorstel. De bestaande gemeentegrens die de strook doorkruiste maakte de uiteindelijke bestemming op deze plek nog onduidelijk; bovendien werd verwacht dat niet iedereen in de Spaanse Polder opgenomen wensten te worden in de 'Slough Estate'⁴⁴. Deze bedrijven zouden dan aangewezen zijn op de middelste en oostelijke stroken, die echter alleen duurdere terreinen bevatten vanwege hun weg-, spoor-, en wateraansluiting. Men vreesde dat deze bedrijven zich bij gebrek aan goedkopere gronden op het grondgebied van concurrent Schiedam zouden vestigen.

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

D.O.

Pas na de oorlog werden de plannen voor de oprichting van collectieve gebouwen concreter. Binnen de nationale herstel- en industrialisatiepolitiek werd het tekort aan bedrijfsruimte opeens even dringend als het woningtekort. Een belangrijk verschil met de vooroorlogse situatie was het feit dat veel bedrijven niet meer in staat waren zelf een ruimte te bouwen. Bovendien bestond er geen traditie in het bouwen van bedrijfsruimten voor de verhuur, want in tegenstelling tot de woningbouw was de fabrieksbouw geen beleggingsobject, waaruit men door verhuur een rendement kweekte⁴⁵.

Toen uit een enquête onder bedrijven bleek dat er veel animo voor het industriepark was, werd - nauwelijks verrassend - besloten om Van Tijen en Maaskant de ontwerpopdracht te geven.

In januari 1949 werd het definitieve plan gepresenteerd⁴⁶. Het complex beslaat nu een andere locatie, een gedeelte tussen de Industrieweg en de Schuttevaerweg. Een vloeroppervlakte van $\pm 15000 \text{ m}^2$ zou aan een twintigtal bedrijven van middelgrote omvang plaats gaan bieden. Er werden verschillende types ontworpen, met een hal of met een verdiepingsvloer. Het type met de hal werd uitgevoerd, met een overkapping van drie of vier sheddaken. Elk blok bestaat uit een voorbouw met individuele kantoren, terwijl de grote hal gemeenschappelijk is. De kantoren

45. Zie: H.A. Maaskant en A.G. van der Veen, 'Moderne vormen van industrievestiging. Industriepark en industrie-flat', *Bouw* 1947, 254

46. Verzameling gedrukte stukken 1949 volgnummer 10

rechts:

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

kijken via een bordes uit op de werkvloer. In totaal zijn er 25 eenheden; de bedrijven konden één, twee of drie eenheden in gebruik nemen. Door de opzet waren de ruimtes vooral geschikt voor bedrijven die een combinatie van kantoor-, magazijn- en fabrieksruimte nodig hadden⁴⁷.

De betonconstructie is in de gevels ingevuld met baksteen en vierkante vensters. Elke kantoor/magazijngevel is met een voor Van Tijen en Maaskant ongewone hang naar verbijzondering en segmentering in drie delen verdeeld, waarvan er één schuin gezet werd ten opzichte van de rooilijn. Achter elke hal ligt een binnenplaats, afgescheiden door een muur. Omdat de blokken rug-aan-rug zijn geschakeld, zijn tussen de werkplaatsen semi-openbare straten ontstaan met aan weerszijden binnenplaatsen. In een blok langs de Gantelhaven waren gemeenschappelijke (personeels)ruimtes ontworpen, maar die zijn nooit gebouwd. De voordelen van de collectieve exploitatie werden daarmee natuurlijk aanzienlijk beperkt en lagen minder in het sociale dan in het technische vlak van de gedeelde opslagruimtes en de centrale verwarming. Ook niet uitgevoerd werden de ontworpen hoge fabrieken. Het geheel heeft door de vormgeving, de kleine schaal, de semi-openbare straten, de aankleding met bomen en struikjes geen stedelijke, maar eerder een dorpse sfeer.

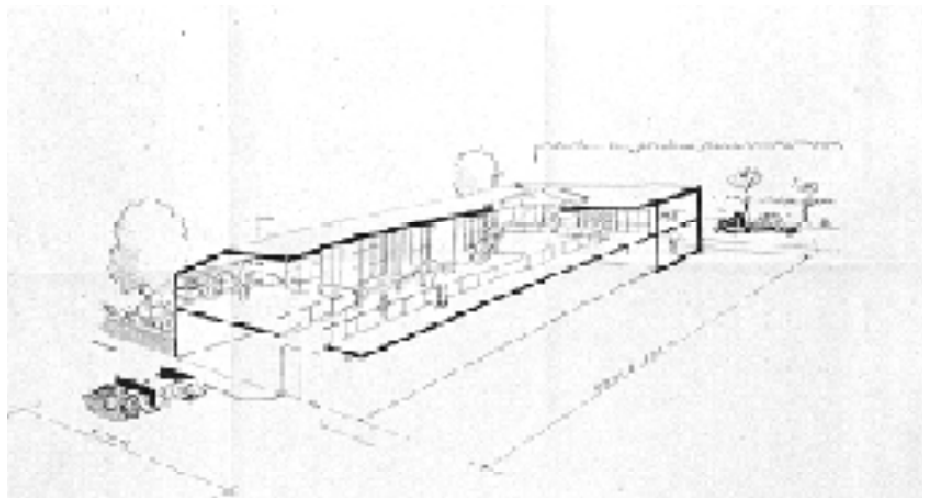
Overeenstemming werd datzelfde jaar bereikt tussen de Herstelbank, de gemeente, bedrijven en de Stichting Industriepark: men vormde een naamloze vennootschap tot bouw en exploitatie van het geheel. Hoewel

47. Overigens bestonden er tussen de blokken verschillen in grootte en oriëntatie. In totaal zijn er vier hallen gerealiseerd, die A, B, C en D genummerd zijn. Hal A, 120 meter lang, is georiënteerd op de Breevaartstraat en is door de Wilkstraat in tweeën gedeeld. Elk deel telt drie bedrijfsruimtes van 16 x 27.51 meter.

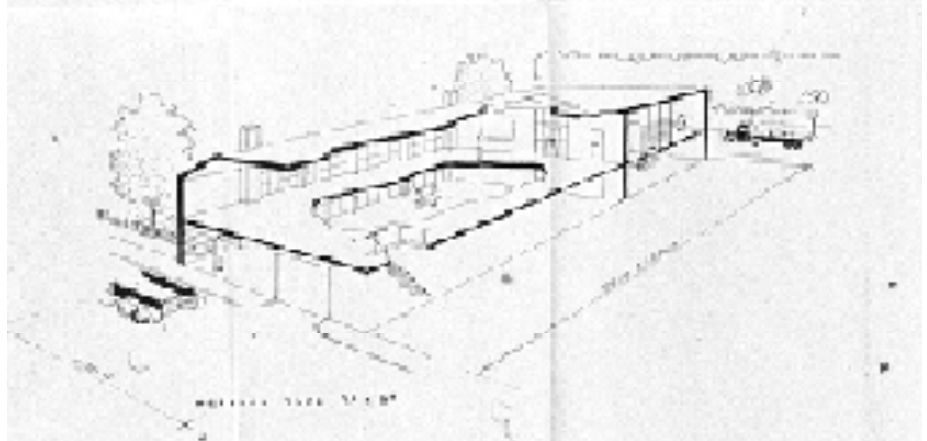
Rug aan rug met hal A ligt hal B, die is georiënteerd op de Gantelstraat en dezelfde indeling heeft als hal A, met een uitbreiding van drie eenheden aan de overzijde van de Loetestraat.

Hal C en D zijn identiek; ze tellen beide vijf eenheden. Hal C oriënteert zich op de Loetestraat, hal D op de Industrieweg.

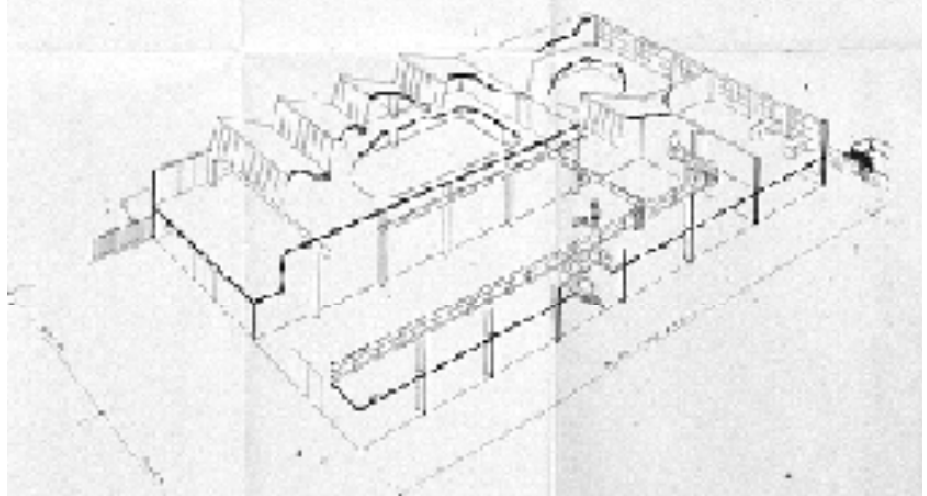
Een verdere differentiatie bestaat uit de grootte van de hallen: hal A en C hebben vier sheddaken, hal B en D drie.



WALKWAY SIDE VIEW



WALKWAY SIDE VIEW



SECTION THROUGH BUILDING

1. ARCHITECT: [Name] 2. DATE: [Date]
 3. SCALE: [Scale] 4. SHEET NO. [Number]
 5. TOTAL SHEETS: [Total]



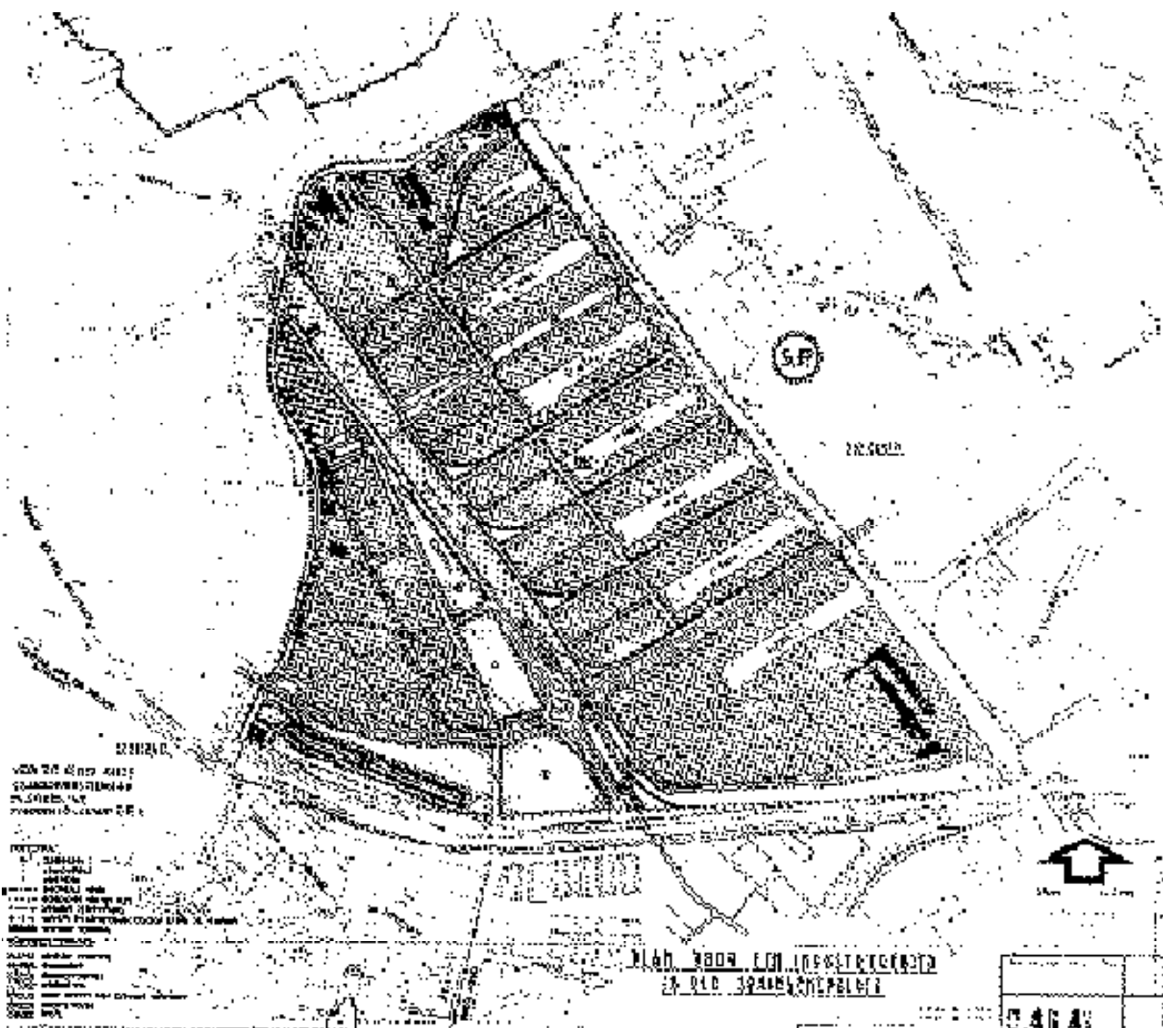
links:

Industriepark Spaanse Polder, Van Tijen en Maaskant, 1952

linksboven:

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

de financiering jarenlang een probleem bleef, was het complex in 1952 toch voltooid. Het was daarmee het eerste complex fabrieksruimtes in Nederland dat voor de verhuur gebouwd was. Het was ook de eerste vestiging van betekenis in de Spaanse Polder en werkte als aanjager voor de ontwikkeling van het gehele gebied, dat tot dan toe maar druppelsgewijs volliep.



links:

'Plan voor een industriegebied in den Spaanschepolder', 1946

PLAN 1946⁷⁵

In augustus 1946 werd door het College van Algemene Commissarissen voor den Wederopbouw een gedetailleerd plan tot bestemming van de Spaansepolder vastgesteld. Het is een uitwerking van het plan dat vijf jaar eerder was getekend; het verschilt in maatvoering, aantal havens en verkaveling, maar het onderliggende principe is onveranderd⁴⁸. Het plan beslaat het gebied dat afgebakend wordt door de Schiedamse Schie, de Delfshavense Schie en de spoorlijn Rotterdam-Schiedam. Een verdere bestemming voor het gebied ten noorden hiervan (zoals in het plan van '41), zou alleen gegeven worden wanneer zou blijken dat uitbreiding in de Oost-Abtspolder noodzakelijk zou worden⁴⁹.

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

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

De infrastructurele hoofdlijnen die in 1941 geschetst waren zijn overgenomen, maar een opvallend verschil met het oude plan is het tracé van rijksweg 20, dat nu niet meer de zuidelijke begrenzing van het gebied vormt en zijn parallelroute langs het spoor heeft verlaten. De rijksweg heeft nu een nieuw tracé: hij steekt tussen de eerste en tweede haven de Delfshavense Schie over om rechtstreeks op het Kleinpolderplein aan te sluiten. We zien hier de eerste tekenen van het autonoom worden van de rijkswegen, waarbij Rijkswaterstaat zich niet meer voegt naar bestaande routes en straten, maar de kortste en meest efficiënte route kiest, onafhankelijk van wat er op het maaiveld ligt. Dit had de nodige consequenties voor de aanleg van de weg, ook financieel. Omdat de Spaanse Polder al gepland was, moest het hele tracé

rechts:

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

verhoogd worden aangelegd. Van Traa protesteerde tegen de nieuwe loop omdat het de Spaanse Polder splitste in een zuidelijk en een noordelijk deel. Rijkswaterstaat was onverbiddelijk, ook al had dat een viaduct van een kilometer lengte tot gevolg. Langs het viaduct werden ventwegen aangelegd zodat de snelweg op een lokaal niveau ontsloten kon worden.

De verlegde rijksweg had grote gevolgen voor het stedenbouwkundige plan. Ten eerste kwam de uitwisselaar met het lokale verkeer, het verkeersplein dat eerst aan het einde van de Thurledeweg gepland was, nu aan het einde van de Matlingeweg te liggen, die daarmee automatisch tot hoofdverbindingsweg werd gepromoveerd. Het knooppunt is als een enorme verhoogde rotonde weergegeven, een petroleumstel. Deze rotonde was nodig om een van de zwakke punten uit het vorige plan te verhelpen: op deze plek kruiste de weg het emplacement op hetzelfde niveau. De spoorwegovergang zou volgens de NS zo'n 100 keer per dag dicht moeten, met een totaal van 258 minuten. Om een dergelijk oponthoud te vermijden werd op een niveau van 6.50 NAP een hoog rotatieplein ontworpen, aansluitend op rijksweg 20. Snelverkeer kon zo ongehinderd de Spaanse Polder inrijden.

De afritten van de hooggelegen rijksweg 20 moesten aansluiten op de Industrieweg, de straat naar het noorden en de Doenkade. Om plaats te bieden aan die weg moesten de geprojecteerde havenbekkens ingekort worden; om dan nog aan voldoende kadelenkte te komen werd hun aantal uitgebreid van vijf naar zeven stuks.



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

Zonering

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

Het eerste gebied betreft de strook industrieterreinen in het oostelijk deel van de wijk met de insteekhavens die uitmonden in de Delfshavense Schie. In het westen wordt de strook ontsloten door de Industrieweg. Door de aanleg van deze weg die direct langs de koppen (met zwaaikommen) van de insteekhavens loopt, ontstaan landtongen met industrieterreinen.

De landtongen worden in oost-westelijke richting ontsloten door wegen die loodrecht op de Industrieweg staan. Deze verdelen de landtongen in twee ongelijke helften. Aan de noordkant van de landtongen zijn de terreinen van een geringere diepte dan die aan de zuidkant, om de diffe-

rentiatie in de aangeboden terreingrootte te vergroten. Door de wegen niet aan de waterkant te projecteren kon het laden en lossen vanaf het water direct op het fabrieksterrein gebeuren. Via raccordementen vanaf het emplacement zijn de terreinen op de landtongen behalve per weg en water ook per spoor toegankelijk.

De inkorting van de ontworpen insteekhavens van \pm 800 meter tot de helft heeft ook te maken met een bijstelling van de verwachting die het goederentransport over water zou spelen. Tijdens de oorlog werd deze een grotere rol toebedeeld dan realistisch bleek.

De tweede zone betreft de strook industrieterreinen ten oosten van de Industrieweg. De spoorbaan met goederenemplacement en de hieraan parallel lopende Schuttevaerweg begrenzen deze strook aan de westzijde. De grote wegen vanaf de landtongen vormen de oost-westelijke ontsluitingswegen. Hierdoor ontstaan vierkante percelen die op hun beurt weer doorsneden worden door dwarswegen. Bovendien worden ze aan de zuidzijde afgerond door de raccordementen van de spoorlijn⁵⁰. De kavels in deze strook zouden zowel per weg als per rail te bereiken zijn. Bovendien zouden de meest oostelijke percelen ook voor de binnenvaart toegankelijk zijn omdat een openbare loswal werd ingericht aan de kopeinden van de insteekhavens.

Het gebied ten zuiden van de rijksweg 20 valt buiten dit systeem van verkaveling. De ligging van de eerste insteekhaven en de grote afmetingen van de terreinen in dit gedeelte werden bepaald door de aanwezig-

50. De raccordementen in deze zone zijn aan de noordzijde van de wegen geprojecteerd waardoor een groot oppervlakte van de betreffende industrieterreinen verloren gaat. Het alternatief om de raccordementen aan de zuidzijde van de wegen te projecteren is echter niet toegepast. De aftakking van de raccordementen vanaf het emplacement in oostelijke richting maakt een kruising van de Schuttevaerweg noodzakelijk. Wanneer de raccordementen aan de zuidzijde van de wegen naar de landtongen gevoerd zouden zijn, zouden twee wegkruisingen nodig zijn. Deze wegkruisingen zouden voor opstoppingen kunnen zorgen waardoor dit alternatief niet gekozen is.

heid van de reeds bestaande fabriek van Van Nelle en de al ingediende vraag naar grote terreinen voor de fabrieken Paul Kaiser en Jamin.

De derde zone betreft het meest westelijke deel van de Spaanse Polder, bestemd voor kleine industrie. De strook wordt aan de westzijde begrensd door de Schiedamse Schie en aan de oostzijde ontsloten door de Thurledeweg. De interne ontsluiting is een orthogonale wegstelsel. Door het ontbreken van insteekhovens in dit gebied heeft de Schiedamse Schie als vaarweg voor het goedertransport vrijwel geen betekenis. De kavels in dit deel zouden louter op wegtransport zijn aangewezen.

Dit westelijke gebied is ontworpen zonder rekening te houden met de bestaande gemeentegrens tussen Schiedam en Rotterdam dat het gebied in een boog doorsnijdt. In het plan is wel een voorstel geprojecteerd voor een nieuwe loop van de gemeentegrens. Deze houdt rekening met de ontworpen verkaveling in het gebied en loopt in noord-zuidelijke richting in de as van de Strickledeweg⁵¹.

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

Het noordelijke gedeelte van deze driehoek is in het plan bestemd voor een grote noodvijver, die bij zware regenval als tijdelijke waterberging moest dienen en in de warme zomermaanden diende voor een koele duik. Ten

51. De voorgestelde nieuwe gemeentegrens werd uiteindelijk in 1951 doorgevoerd.



zuiden hiervan is een groot plantsoen ontworpen met de bedoeling hier een *civic centre* te bouwen. De harde grenzen van de Spaanse Polder maken het gebied tot een sterk afgesloten geheel dat slechts via enkele geprojecteerde wegen direct contact heeft met de aangrenzende woongebieden. Verschillende openbare diensten, winkels en verzorgende bedrijfjes moesten daarom in de industriewijk ondergebracht worden. In het *civic centre* zouden o.a. een 'volkskoffiehuys', een medisch centrum, een postkantoor, een sportgebouwtje en enkele winkels gehuisvest worden: een bescheiden versie van het centre dat Fleischer in 1944 ontwierp. Een tramlijn over de Thurledeweg zou het centrum van de Spaanse Polder met het stadscentrum verbinden. In aansluiting op het plantsoen is de grond ten zuiden van rijksweg 20 eveneens voor recreatie bestemd, waarbij gedacht werd aan sport- en speelvelden.

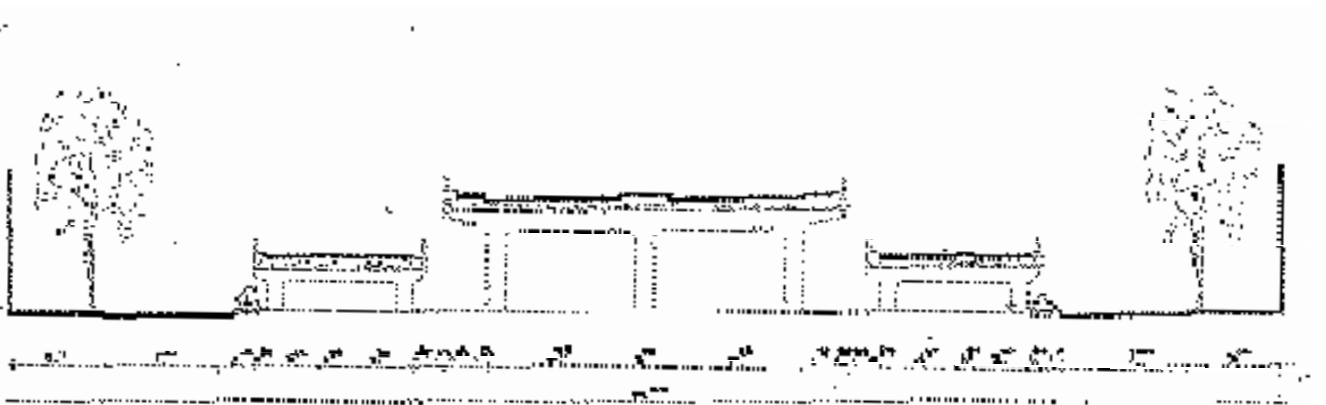
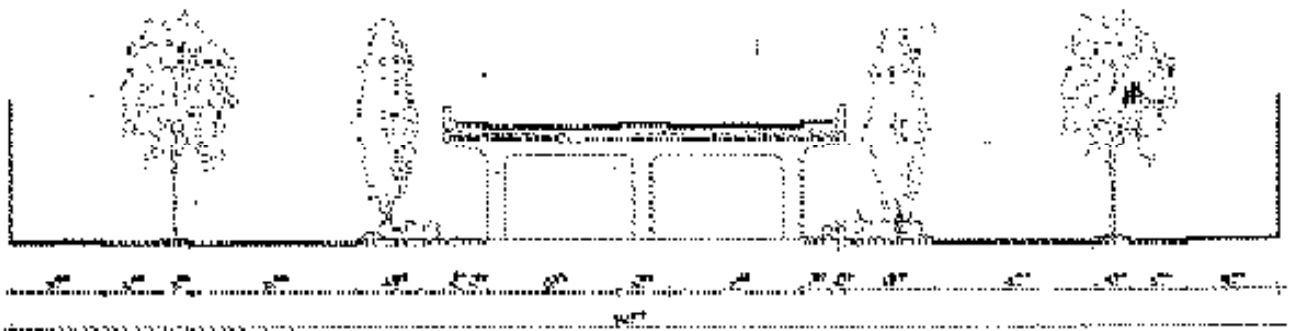
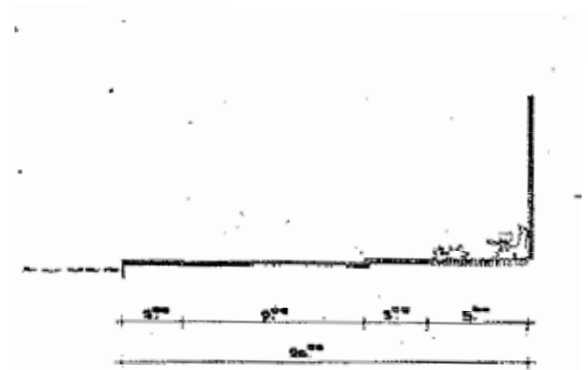
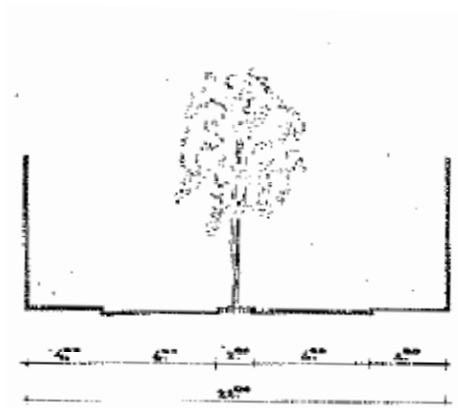
De zones bevatten door de verschillende infrastructurele mogelijkheden terreinen van uiteenlopende grondprijs, waarbij de terreinen met de volledigste accommodatie natuurlijk het duurst zouden worden. Grofweg kan gesteld worden dat het oostelijk deel van de industriewijk de duurdere terreinen bevat en naar het westen toe de uit te geven gronden goedkoper worden.

Bomen

Het plan beperkte zich niet tot een efficiënte verkaveling. Naast de *Aanwijzingen en richtlijnen* voor de architectuur die via de commissie

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

Al deze aandacht voor een groene inrichting van de openbare ruimte lijkt een vervulling van het idealisme van de Club van Rotterdam, maar als we naar Angenot luisteren dan klinkt het allemaal wat pragmatischer. In een lezing die hij in 1943 hield, wees hij op het verschil tussen groene gebieden in een industriewijk en een woonwijk, waar in het laatste geval het groen erg belangrijk is en intensief gebruikt wordt. "In een industriewijk echter, waar het plantsoen niet opzettelijk wordt gezocht, komt het plantsoen het meest tot zijn recht daar, waar het verkeer langs wordt gevoerd. In een industriewijk geniet men van het plantsoen slechts 'en passant'. Weliswaar bestaat de mogelijkheid om onder schafttijd even



een luchtje te scheppen door een straatje om te lopen; daarbij zullen de jongens graag een stukje veld opzoeken om een balletje te schoppen, maar dit is slechts een beperkt gebruik."⁵² Daarmee relativeerde hij het belang van de recreatievelden aanzienlijk. Bomen zag hij eigenlijk alleen als een verzachting van het zakelijke karakter van de wijk. Algemene voorzieningen beschouwde hij wel als onontbeerlijk: een politiebureau, brandweerpost, postkantoor, benzinstation en ook een 'geheelonthouders-koffiehuis' en winkels. Toch geeft hij in dezelfde lezing al alle argumenten waarom deze voorzieningen er in de Spaanse Polder nooit zijn gekomen: "In een industriewijk is alles op één doel gericht: het werk, dat alle aandacht opeist. Alles wat daar niet mee samenhangt is slechts uitzondering. Buiten de werktijden wordt de industriewijk gemedend. Niet alleen de mensen, die een afkeer van hun werk hebben begeven er zich zo laat mogelijk heen en verlaten het zo snel mogelijk; ook degenen, die met opgewektheid en werklust hun dagelijkse arbeid verrichten, herneemen aan het eind van de werkdag met overtuiging hun persoonlijke vrijheid en spoeden zich weg. Uit het wezen van de industriewijk valt derhalve alles weg wat buiten de sfeer van de arbeid ligt."⁵³ Daarmee had hij een juiste voorspelling gegeven van het geringe belang dat later aan bomen, plantsoenen, zwembaden en andere gemeenschappelijke sociale voorzieningen gehecht zou worden en waarom die vervangen werden door parkeerplaatsen, vijver en volkstuinen.

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

53. Idem



BOUW₈₇

linksboven:

Zwemmers in de Alblashaven, 1949,
foto J. Roovers

linksonder:

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

Vergeleken met het tempo waarmee de planvorming van de Spaanse Polder startte, verliep het volstromen met bedrijven en fabrieken nogal traag. In 1942 hadden zich al 60 gegadigden voor een terrein aangemeld, met een totaalreservering van bijna 40 hectare, oftewel circa 30% van het totale terrein. Het waren voornamelijk door het bombardement gedupeerde bedrijven. Van die zestig was er direct na de oorlog nog één over, die in 1948 zijn bedrijf opende. De foto van die eerste vestiging, een onooglijk huis met een hal erachter, midden in de vlakke van de polder, geeft niet bepaald een bemoedigend idee van de stedelijkheid zoals die hier door de planners voorgespiegeld werd. Ook van architectonische ambities is geen spoor.

De vrij intensieve, aaneengesloten bebouwing, zoals die op maquettes en tekeningen voorgesteld werd en waar de richtlijnen voor de architectuur eigenlijk op anticipeerden, bleef uit. Er ontstonden geen aaneengesloten straten en blokken, maar object na object koos een eenzame positie binnen de uitgezette kavels. Geheel anders dan in de woningbouw, waar wijken straat na straat systematisch uit de grond werden gestampt, vertoonde de 'stedenbouw door de markt' in de Spaanse Polder eerder het beeld van een Amerikaans pioniersstadje, waar eigenbouwers nu eens hier en dan weer daar een plukje bebouwing realiseerden.

Tot 1960 was het gebied nauwelijks vol te noemen, ten minste niet met bebouwing. Dat kwam natuurlijk door de vele opslagterreinen, open havens en terreinen die voor uitbreiding werden vrijgehouden. Het had



linksboven:

Havens met plezierjachten en woonboten

linksmidden:

Braakliggende veldjes met auto's en caravans

linksonder:

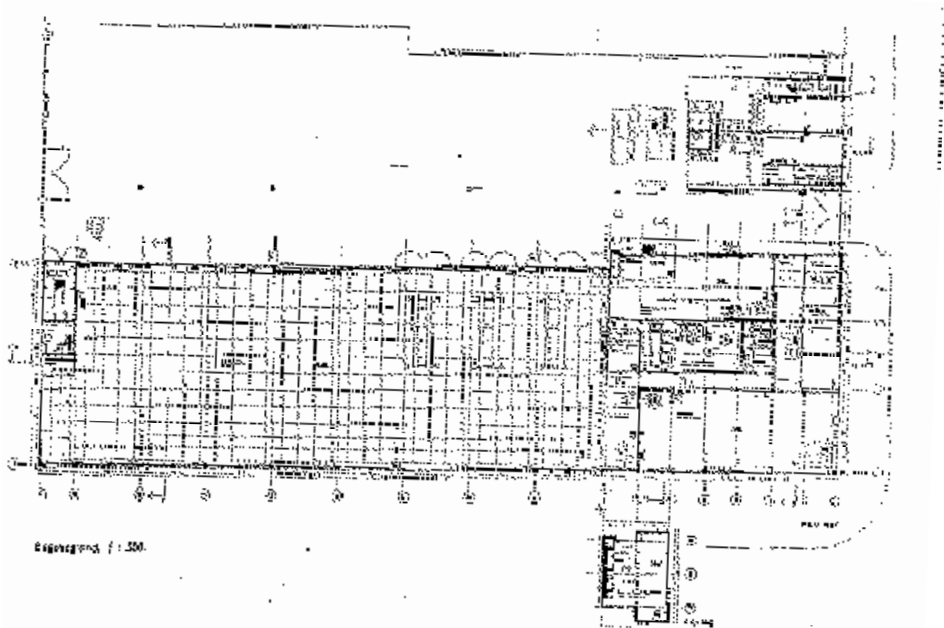
Graafstroomstraat, 1998. Losse objecten met 5 meter tussenruimte, afgescheiden door 30 centimeter teruggezette muurtjes en hekken

waarschijnlijk ook te maken met de late aanleg van wat de Spaanse Polder zo aantrekkelijk had moeten maken: haar uitstekende infrastructuur. Direct na de oorlog was het gebied alleen toegankelijk via een weg die achter langs de Van Nellefabriek liep. De Spaanse Polder lag eenzaam en moeilijk bereikbaar. Rijksweg 20 - en daarmee de brug over de Delfshavense Schie - werd pas in het midden van de jaren zestig gebouwd. Het station dat de Nederlandse Spoorwegen bij Van Nelle wilde bouwen kwam er niet. De Spaanse Polder was nauwelijks de spin in het infrastructurele web die zij had moeten zijn.

Het beeld van de Spaanse Polder in de jaren zestig was dan ook niet dat van een geoliede, dichtbebouwde industriewijk met stedelijke allure, een gecontroleerde omgeving door regie van het beeld van de architectuur en van het collectieve gedrag van de arbeider. Op foto's zien we een typisch extensief, perifeer beeld van woonboten in de havens, caravans op lege terreintjes, opslag achter onooglijke hekken en mensen die zwemmen; niet in de vijver die daarvoor bedoeld was, maar in de havens zelf.

Architectuur

Dit alles wil niet zeggen dat de architectuurregels van de commissie van Van den Broek en Van Tijen niet toegepast werden. Vooral in het zuidelijke deel van de Spaanse Polder vinden we straatjes met gebouwen uit de jaren vijftig en zestig, die het beoogde ruimtelijke effect laten zien



links:

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

van openheid en afstand dat bereikt wordt door een geritmeerde leegte tussen de objecten. De objecten zelf zijn steeds van een extreme simpelhoed, rechthoekige kantoorblokjes met een betonconstructie die aan de buitenkant de geleding bepaalt, met eventueel een hal erachter. Het kantoor heeft meestal twee lagen, eventueel met een dienstwoning op het dak, de productiehal of garage heeft één laag. Simpelheid en soberheid werd door de architectuurcommissie als een deugd van industriële architectuur gezien en ook bevorderd. Monumentaliteit werd al snel als 'te veel' beoordeeld.

Een uitzondering daarop is de DAF-garage aan de Schuttevaerweg, ontworpen door ingenieurs- en architectenbureau Æ.G. en J.D. Postma, die kennelijk nog nét kon. Het is een combinatie van utilitaire ruimtes met een staalconstructie en representatieve ruimtes binnen een betonskelet. Het grootste element van het complex is de garage, een rechthoek van 24 x 68 meter, die met stalen liggers geheel kolomloos is opgetrokken. Het is een eenvoudige utilitaire ruimte met Stelconplaten op de vloer, zeer licht door de toegepaste constructie en de lange sheddaken. De gevel ziet er daarentegen eerder klassiek uit door de gekozen indeling van de schokbetonnen raamelementen.

De *eyecatcher* van het bedrijf bevindt zich op de hoek, waar onder een enorm DAF-insigne de showroom staat: een groteske etalage voor vrachtwagens. De enige ingang aan de voorgevel is drie meter hoog en alleen voor vrachtauto's; mensen moeten achterom naar hun eigen entreetje.

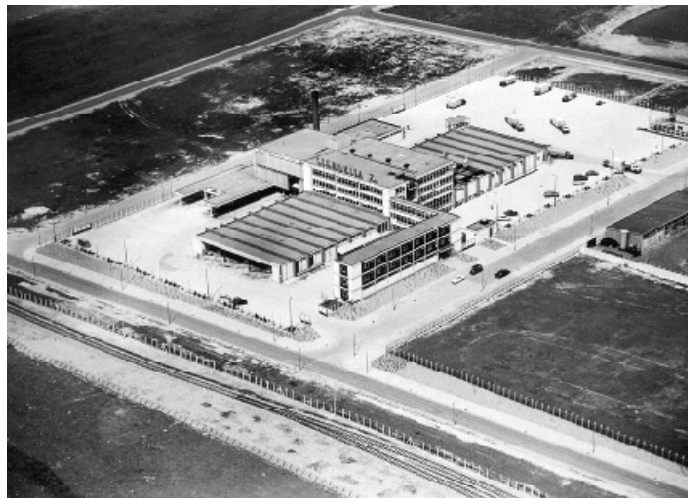
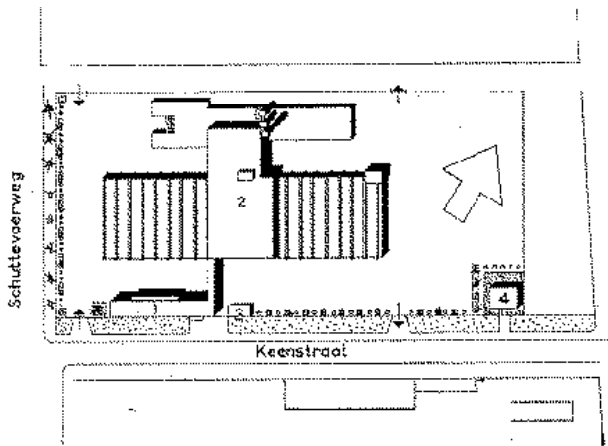
rechts:
Sterovitafabriek aan de
Schuttevaerweg, J.A. Lelieveldt en A.
Hoogerwerf, 1961

Het voorbeeld van de horizontale uitsplitsing van een fabriek naar zijn verschillende samenstellende delen van het productieproces, dat was gegeven door de voorbeeldtrits van Van Nelle, Paul Kaiser en Jamin, werd gevolgd door vele fabrieken. Sterovita, een melkfabriek gebouwd in 1961 door architecten J.A. Lelieveldt en ir. A. Hoogerwerf aan de Schuttevaerweg, is daar één van. Het is een los op het terrein geplaatste configuratie van gebouwen, waarvan alleen het kantoor zich in de rooilijn - van de Keenstraat - voegt. Het dunne schijfje van het kantoor is via het nog dunnere schijfje van de loopbrug verbonden met een enorme fabriek, die symmetrisch is opgebouwd met een hoog deel centraal op een lage platte hal. In de hoogbouw bood een grote vide niet alleen de directeur, maar ook de bezoeker, via het kijkbalkon een blik op de papvaten die op de werkvloer stonden opgesteld.

Slechts één derde van het terrein was bebouwd, de rest bleef leeg, gereserveerd voor een eventuele uitbreiding. Door de autonome plaatsing van kantoor, dienstwoningen en trafohuisje zouden deze niet in de weg staan. Zoals gebruikelijk bij prestigieuze industriegebouwen die opgeladen werden met sociale en culturele ambities werden er de nodige gevelplastieken, wandschilderingen en tegelmozaïeken (van een koe) aangebracht in het kantoor en de fabriek.

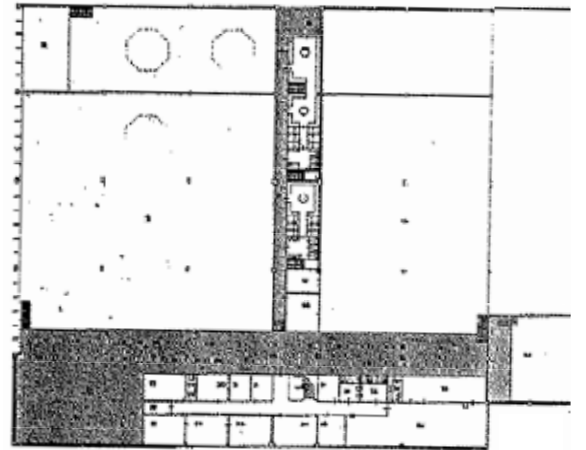
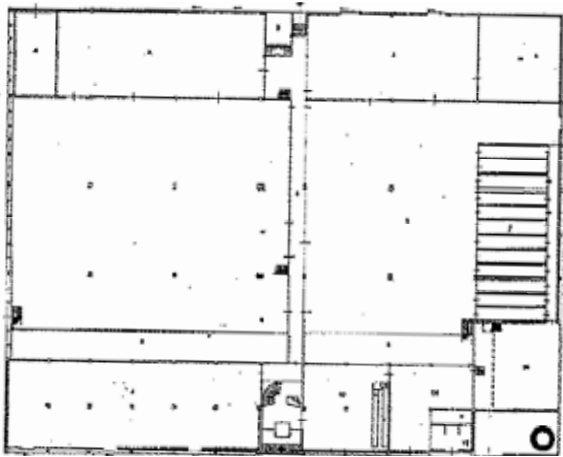
De fabriek die Huig Maaskant voor Gilda, een fabriek van drop en toffees, ontwierp aan de Schuttevaerweg laat een tegengestelde ambitie zien dan de Sterovitafabriek⁵⁴. De verschillende onderdelen van het productiepro-

54. Zie: H.A. Maaskant, Fabriek van suikerwerken, *Bouw* 1959, 1010-1011



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





ces zijn hier juist als een eenheid binnen één rechthoekig volume vormgegeven in dezelfde architectonische taal; een principe waaraan Maaskant ook in latere projecten vasthield.

In de rechthoek van de plattegrond zijn de verschillende afdelingen van het bedrijf verdeeld doordat de productievloer aan weerszijden wordt ingeklemd door de stroken van het kantoor aan de voorzijde en het magazijn aan de achterzijde. Ze worden met elkaar verbonden door een 'dikke gang', die beneden alleen muur is en de hal verdeelt in drop en suikerwerken, en daarboven is volgestouwd met toiletgroepen en kleedkamers. Zelfs het ketelhuis is binnen de contouren van de rechthoek ondergebracht.

Belangrijker dan de expressie van de verschillende functies in de gevel is de bijna didactische manier waarop de grote lijn van het architectonisch ontwerp 'uitgelegd' wordt. Aan de voorzijde zijn de ruimtes voor het magazijn, de kantoren, de expeditie en de kantine in hetzelfde systeem verenigd door de repeterende stalen gevelpanelen en de scherpe horizontale lijnen van het dak, de vloer en het laadbordes die de gevel beheersen. In de zijgevel wordt de diepte van het kantoor aangegeven door een materiaalwisseling van baksteen naar betonnen lamellen. Deze zgn. 'verticale schoepen' tegen de zon worden net als de voorgevel steeds onderbroken door een donkere kolom uit het betonskelet, die de gevel verder verticaal ritmeert. Het hele gebouw zweeft een beetje; dat komt omdat een laadbordes nodig was voor de expeditie aan de voorzijde, maar het kwam ook wel goed uit: zware gebouwen die lijken te zweven was een architectonisch schoonheidsideaal van Maaskant.

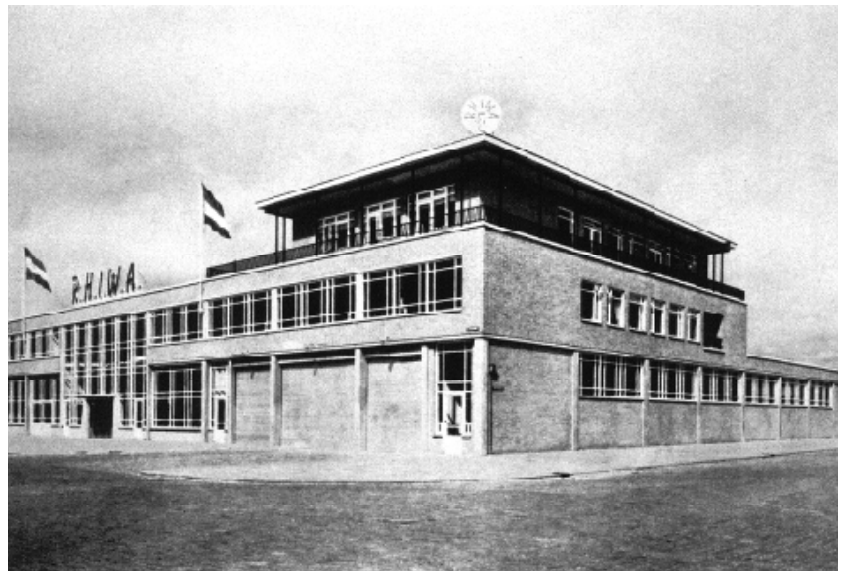
Het gebouw straalt een zekere monumentaliteit uit; die ontstaat niet door een verbijzondering van het representatieve gedeelte, zoals gebruikelijk, maar door een gebrek aan nadruk op losse onderdelen. De reductie in de compositie en de schikking van alle elementen binnen het geheel maakt dat het gebouw als één groot geheel van enkele lijnen gelezen wordt. De entree valt nauwelijks op, behalve als gat in de gevelwand en verstoort daarom het geheel niet. Hij wordt alleen indirect aangeduid door twee tekens aan weerszijden: een vlaggemast links en de letters Gilda rechts op het dak.

Constructie

Sinds het begin van de twintigste eeuw, toen de laagbouwfabriek met sheddaken zijn intrede deed (na de verdiepingsbouw van de stoomfabrieken in de vorige eeuw), was de maximale overspanning en de flexibele werkvloer een permanent thema in de ontwikkeling van fabrieksgebouwen. Dit was direct verbonden met de (Amerikaanse) introductie van de lopende band die om ononderbroken productielijnen vroeg.

In de wederopbouwperiode werd het laagbouwtype verder ontwikkeld waarbij vooral de dakconstructie het probleem van integratie van constructie, daglichttoetreding en distributie binnen de fabriek moest oplossen.

Men streefde naar een zo groot mogelijk vrij oppervlak, en dat wordt bepaald door de kolomafstand en de overspanning van de constructie.



rechts:
Drukkerij Kühn aan de Giessenweg en
Thurledeweg, Lucas en Niemeijer, 1955

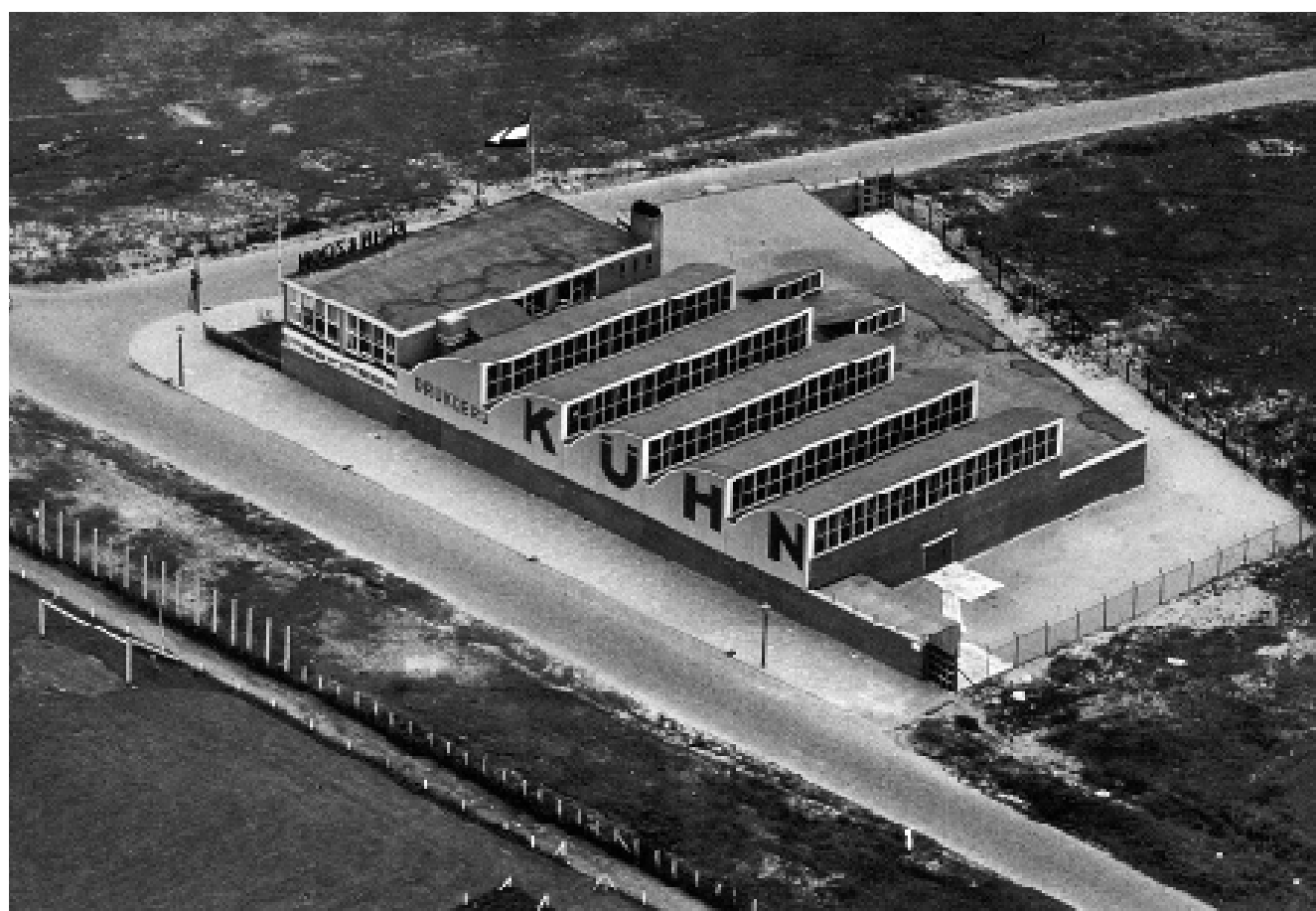
Laagbouw in een rechthoekig grondplan (hallenbouw) was ideaal. Dit bood ten opzichte van verdiepingsbouw verschillende voordelen. Er was een groot vrij oppervlak te realiseren dat niet of nauwelijks gehinderd werd door kolommen, scheidingsmuren of trappen; de bouwkosten waren belangrijk minder; er ontstond vanaf het maaiveld een directe toegang voor vrachtauto's of vorkheftrucks; er was op een eenvoudigere en betere manier daglichttoetreding te realiseren via het dak; het toezicht op het bedrijfsproces en de werknemers werd vergemakkelijkt door een volledig overzicht; de grondvloer liet grotere belastingen toe zelfs wanneer er lichte funderingen waren toegepast en een eventuele uitbreiding of verandering van het fabrieksgebouw was eenvoudiger te realiseren.

Aan de constructie werden nog andere eisen gesteld: zij diende ook voor de bediening en distributie binnen de fabriek. Er moesten transportbanen zoals loopkranen aan worden bevestigd. Leidingen voor elektriciteit, water of gas werden via de draagconstructie door de fabriek geleid waardoor een flexibel bedrijfsschema werd bereikt omdat de leidingen op elk gewenst punt aan de constructie konden worden bevestigd. Bovendien moest de constructie zodanig zijn dat de daklichten (bijvoorbeeld sheddaken, vensterstraten of lichtkoepels) konden worden aangebracht⁵⁵.

Grofweg werden aan alle industriële gebouwen in de wederopbouw dezelfde eisen gesteld: een maximaal rendement tegen zo laag mogelijke kosten, een grote flexibiliteit in het bedrijfs- en ruimteschema⁵⁶,

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

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



eenvoudige en makkelijk aanpasbare constructies met een groot vrij oppervlak en een groot draagvermogen, en tenslotte goede daglichttoetreding. Per individueel geval kon de nadruk op deze eisen sterk verschillen en dat belemmerde de normalisatie van complete bedrijfsgebouwen. Standaardisatie zoals die door de overheid in de woningbouw op dat moment gestimuleerd werd, was niet mogelijk. De belangrijkste reden daarvoor was natuurlijk dat de overheid geen enkele greep op de eigenbouw van bedrijven bezat die vergelijkbaar was met haar uitgebreide volkshuisvestingsapparaat met zijn omvattende bureaucratische en financiële constructies.

Ondanks de ongeschiktheid van de sector om tot algemene studies te komen naar typen bedrijfsgebouwen, vond er wel onderzoek plaats op het vlak van bouwtechnische en bouwfysische problemen van concrete industriële objecten. Dat gebeurde door dezelfde organisatie die zich ook met standaardisatie van het wonen bezig hield, de Stichting Ratiobouw, een stichting tot rationalisatie van het bouwen, opgericht door de overheid en het georganiseerde bedrijfsleven en ondergebracht bij het Bouwcentrum. Voorbeelden van hun onderzoek zijn de 'gemeenschappelijke aspecten van bedrijfsbouw in hun algemeenheid'⁵⁷, zoals transportproblemen en de plaatsing van machines.

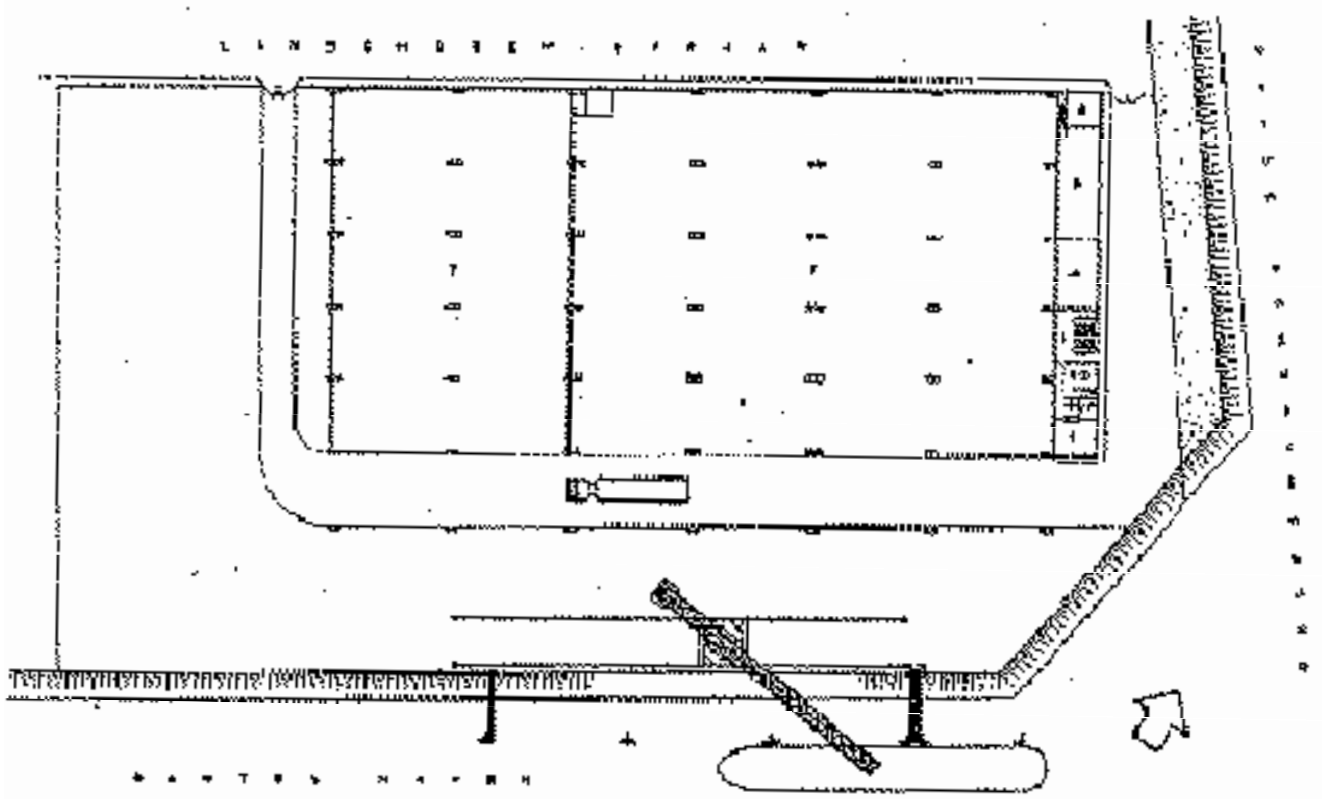
De resultaten van deze zeer diverse onderzoeken werden in de jaren veertig en vijftig in documentatiebladen en verschillende vaktijdschriften zoals *Bouw*, *Technisch Bouwblad* en *Polytechnisch Tijdschrift* gepubliceerd.

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

Ondanks de vele uitgewerkte voorbeelden van standaardfabrieken in de literatuur bleef standaardisatie en normalisatie in de directe naoorlogse periode moeilijk doordat het bedrijfs- en ruimteschema vaak tot bepaalde economische en constructieve oplossingen voerden die per geval zeer verschillend waren⁵⁸. Prefab onderdelen zoals wandelementen, vensterpuien en daklichten werden natuurlijk wél op grote schaal toegepast. Vooral kantoorgebouwen leenden zich voor prefabconstructies, omdat de eisen die aan dit bouwdeel gesteld werden minder specifiek waren dan die aan een hal voor auto's, koekjes of stalen buizen. Datgene wat het gezicht van de fabriek bepaalt, het kantoor aan de weg, is daardoor vreemd genoeg het meest bepaald door de catalogus van de toeleveringsbedrijven van prefabelementen.

In de Spaanse Polder vinden we vele gebouwen die weliswaar volgens de architectuurregels van de *Aanwijzingen en richtlijnen* gebouwd zijn, maar waar eigenlijk de (maximale) vrije overspanning van de productieafdeling de kern van het ontwerp was. Vaak was dit het meest onzichtbare deel, omdat het achter het aan de straat gelegen kantoor stond. Soms komen de hallen toch in het zicht, door de configuratie van de fabrieksdelen op het terrein of puur door zijn afmetingen. Een mooi voorbeeld is het complex hallen dat Van Bruggen, Drexhage, Sterkenburg en Bodon in het midden van de jaren vijftig ontwierpen aan de Gantelhaven. Het ziet eruit als een standaardontwerp, maar is toch precies afgestemd en voortgekomen uit de eisen van het bedrijf en de gege-

58. Zie: 'Standard Factories', *Building* 1946, 17-20



links:

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

vens van de locatie. De hallen werden gebouwd voor opdrachtgever W.B. Diepeveen, die een vrije overspanning eiste ter grootte van de lengte van het handelsstaal, dat hier opgeslagen zou worden, 16.70 meter. Op de tekeningen van het gebouw is te zien dat de ecologie van het complex samengesteld is uit een boot, een kraan, een vrachtauto en hallen. Het personeel figureert in een marginaal smal strookje langs de zijkant van de hallen, waar wat personeelsruimtes gebouwd zijn. Het is eigenlijk nauwelijks een gebouw te noemen; het bestaat uit een dak en een kraan. Het heeft geen wanden en geen gevel. De vloer is niet verbonden met het dak, in verband met de enorme krachten van het staal die anders de constructie uit het lood zouden kunnen trekken. De afmetingen van het gebouw staan niet vast: het ontwerp bevatte eerst vier hallen, in 1959 waren dat er zes geworden en inmiddels zijn er acht. Naast de afmetingen van het handelsstaal werd het ontwerp bepaald door de draaicirkel van de torenkraan aan de waterkant, die het staal uit de boten op auto's en voor de hallen moest kunnen neerleggen, waaraan het door loopkatten verder het gebouw ingetild zou kunnen worden.

Beton en staal

Voor de grote overspanningen van fabriekshallen, waarbij twintig meter de meest voorkomende maat was, waren in feite maar twee constructiematerialen geschikt: een staal- of een betonconstructie. Beide komen in de Spaanse Polder veelvuldig voor, ook in combinatie met elkaar binnen



één complex. Welke van de twee constructies idealer was, was in het begin van de jaren vijftig (nog steeds) onderwerp van een verhitte richtingstrijd. Het was een polemieek die voornamelijk via de verschillende vaktijdschriften werd gevoerd. Inzet waren vooral de mogelijkheden en tekortkomingen van beide constructiewijzen, want de bouwkosten en de bouwtijd ontlieden elkaar niet veel meer.

Een staalconstructie met een vakwerkconstructie onder een plat dak was de langst bekende constructiemethode en werd het meest toegepast in de fabriekshallen. (Ook op een nieuw bedrijventerrein als het Distripark Eemhaven is een staalconstructie nog steeds de meest voorkomende.) Een staalconstructie had zeker in de jaren veertig en begin jaren vijftig bij de toepassing in hallenbouw verschillende voordelen boven een betonconstructie. Het was vooralsnog iets goedkoper doordat de constructie grotendeels in de werkplaats gereedgemaakt kon worden en op de bouwplaats alleen maar gemonteerd hoefde te worden waardoor men minder afhankelijk was van weersomstandigheden. De staalconstructie was lichter, had hierdoor een eenvoudige fundering en was eenvoudig aan te passen en te versterken wanneer het ruimte- en bedrijfsschema mochten veranderen. Nadelen aan de keuze voor een staalconstructie waren er ook. Zo ging veel van de vrije hoogte en een deel van het daglicht verloren door de vakwerkconstructie. Bovendien was staal in vergelijking met beton minder goed bestand tegen hoge temperaturen en moest door middel van een afschermd laag beschermd worden tegen brand.

Gewapend beton was in de directe naoorlogse periode bij toepassing in de hallenbouw nog niet in staat zich echt los te maken van oude constructiebegrippen zoals die op hout of staal van toepassing waren. Dikke balken of kolommen bij toepassing van gewapend beton waren het gevolg. Ook de economische toepassing van gewapend beton door middel van standaardisatie en normalisatie was in de directe naoorlogse periode niet goed mogelijk. Dat kwam door de verschillende bedrijfseisen omtrent het vrije oppervlak en de draagkracht, waardoor steeds nieuwe en in het beste geval slechts enkele malen te gebruiken (dure) bekistingen gemaakt moesten worden. Het voorgespannen beton was in de vroege jaren vijftig van kapitaal- en materiaalschaarste, waarin men zoveel mogelijk probeerde te doen met zo weinig mogelijk materiaal, een belangrijke ontwikkeling. In het voorgespannen beton werd zowel minder staal als beton gebruikt, wat buiten de materiaal- en kostenbesparing de afmetingen van de constructie minder groot maakte⁵⁹. Bovendien kon een grotere overspanning bereikt worden.

De keuze voor staal of beton lijkt vooral bepaald te zijn door de eisen die de opdrachtgever stelde aan de architectonische kwaliteit en de voorkeur van de architect voor een bepaalde ruimtewerking of voor het karakter van het materiaal. Maaskant zei hierover: "Een van de hoogste vormen van architectuur is het scheppen van ruimten voor mensen om in te verblijven. Het is altijd mooi als een ruimtebegrenzing zo eenvoudig

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

mogelijk is. Dat laatste is met een betonconstructie gemakkelijker te bereiken dan met een staalconstructie, die veelal meer onderdelen heeft, welke de ruimte doorkruisen, waardoor de functionele vorm niet zo duidelijk tot uitdrukking te brengen is.⁶⁰

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

linksboven:
Aanleg rijksweg 20 in de jaren zestig
linksonder:
Uitbreidingsplan in onderdelen
Spaansepolder, 1958

VRACHTAUTO¹⁰⁹ EN GROTE SCHAAAL

De bebouwing van de Spaanse Polder rukte op vanuit het zuiden tot aan de Vlaardingweg, maar het gedeelte noordelijk daarvan bleef tot aan de oude industrie langs de Schiedamse Schie leeg tot circa 1960. Voor dit deel van het gebied voldeed het oude plan uit 1943 – dat overigens nooit officieel was goedgekeurd – niet meer. Op 27 oktober 1958 werd eindelijk het *Uitbreidingsplan-in-onderdelen-Spaansepolder* goedgekeurd, dat voor het noordelijke deel een aantal belangrijke wijzigingen inhield.

De onzekerheden over de toekomstige layout van dit terrein hadden in de eerste plaats te maken met de behoefte aan insteekhavens. Bij een overzicht uit 1955 bleek dat de vraag naar terreinen aan vaarwater beneden de verwachting bleef. Daarbij kwam, dat er nog slechts enkele terreinen voor 'droge' industrieën over waren. De vijf insteekhavens ten zuiden van de Vlaardingweg zouden ruimschoots aan de vraag naar 'natte' terreinen voldoen. Besloten werd om de noordelijke insteekhavens te laten vervallen; dit zou een grotere oppervlakte aan industrieterreinen opleveren.

Ook voor een spooraansluiting bleek aanmerkelijk minder belangstelling te bestaan dan oorspronkelijk was verwacht. De raccordementen naar de landtongen kwamen hierdoor te vervallen. Via een openbare los- en laadgelegenheid in het plan konden alle in het industriegebied gevestigde bedrijven toch van het emplacement gebruik maken.

Met een uitbreiding van de Spaanse Polder naar het noorden werd nog steeds rekening gehouden, maar een spooraansluiting speelde hierin geen rol meer. De ruimte die ten noorden van de Vlaardingweg was

rechtsboven:

Aanleg rijksweg 20 met afrit bij de Industrieweg

rechtsmidden:

Het tracé van rijksweg 20 naast de Gildafabriek, foto J.F.H. Roovers, 1961

rechtsonder:

De Mercedes-garage aan rijksweg 20, met kantoren en parkeren op elke etage, ingenieursbureau Baart, 1977

gereserveerd voor een toekomstige uitbreiding van het emplacement, verviel. Deze ruimte wordt in het nieuwe plan o.a. gevuld met een verbreding van de Matlingeweg. Het belang van deze weg en de aansluiting op de rijksweg 20 is in dit plan nog verder toegenomen. Door de grote vlucht die het wegtransport nam, verschoof de aandacht van het goedertransport te water en per rail naar het goedertransport over weg. De verbrede Matlingeweg werd over de Schiedamse Schie geleid om in de toekomst doorgetrokken te kunnen worden naar het toekomstige industriegebied in de Oost-Abtspolder en de Doenkade.

De ambities van stedelijkheid en compleetheid van de wijk werden ingevuld voor de meer traditionele waarden van een industrieterrein: efficiëntie, flexibiliteit en uitnutten van de beschikbare grond.

De centrale wig met gemeenschappelijke voorzieningen verloor zijn functie. De sportvelden tussen de noodvijver en rijksweg 20 werden in de jaren vijftig verhuurd aan een voetbal- en korfbalvereniging voor het hele westelijke stadsdeel van Rotterdam. Daarmee hielden de velden op een exclusieve voorziening te zijn voor de arbeiders in het industriegebied. De ruimte die oorspronkelijk bestemd was voor recreatiedoeleinden verdween helemaal, toen bij een wijziging van het uitbreidingsplan in 1959 de velden ten zuiden van de rijksweg 20 bestemd werden voor volkstuinen.

Daarmee verdween ook de plaats waar het *civic centre* oorspronkelijk was geprojecteerd. Als compensatie hiervoor werd een veel kleiner





links:

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

stukje grond ten noorden van de noodvijver gereserveerd voor een veldje en een aantal sociale voorzieningen.

De strenge voorschriften voor de architectuur werden steeds sterker als een belemmering ervaren en niet als een kwaliteit van de Spaanse Polder. De vijf meter tussenruimte tussen twee objecten werd als een verspilling gezien waartegen de beoogde harmonie en ruimtelijkheid niet opwoog. In 1965 werd de leegte van vijf meter als onaanvaardbaar gekarakteriseerd in verband met de ruimteschaarste, die 'een zo intensief mogelijk gebruik van de beschikbare terreinen tot een gebiedene eis' maakt⁶¹. Vandaar dat Van den Broeks richtlijnen in dat jaar herzien werden, zowel voor de Spaanse Polder als de Waalhaven, waar ze ook toegepast waren⁶².

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

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

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

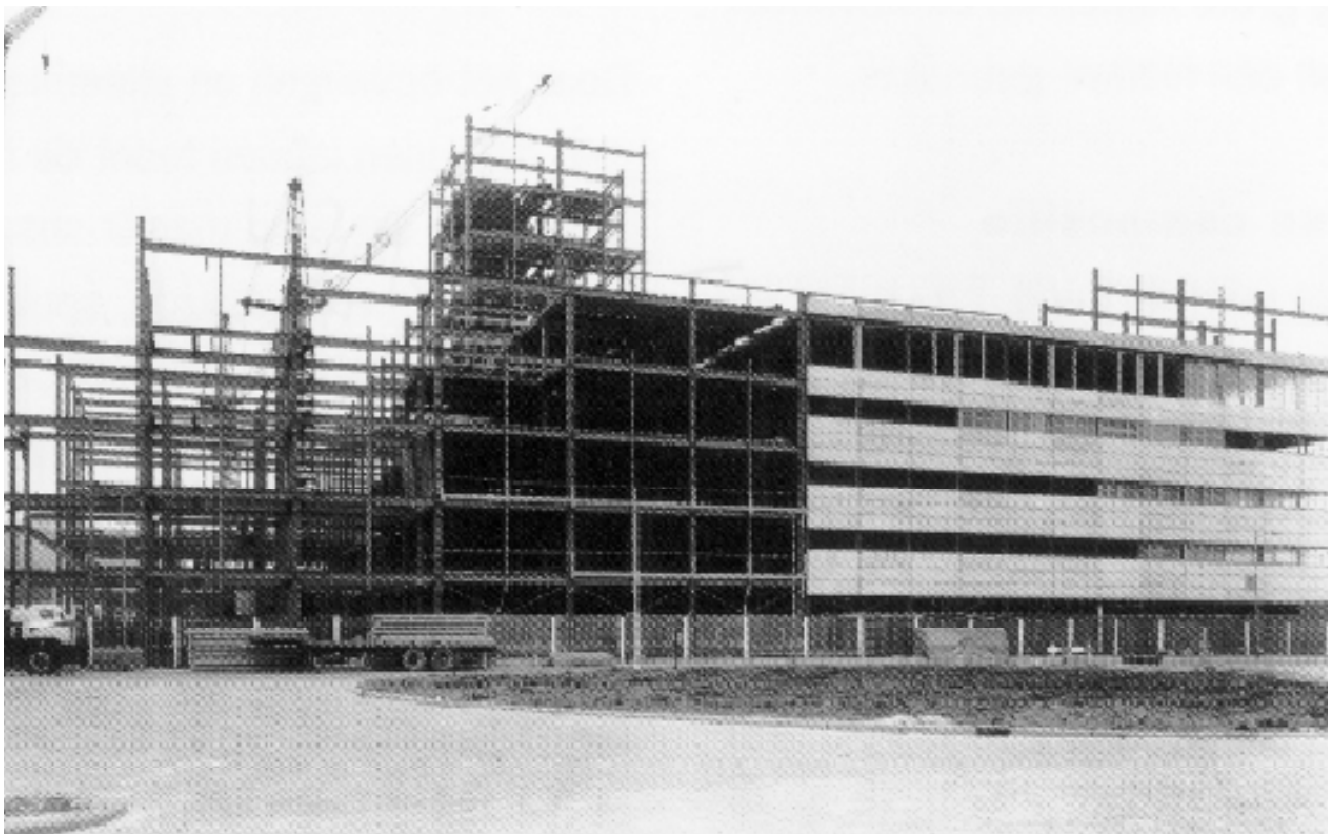
Grote gebouwen

Het gebouw dat Van den Broek en Bakema in 1962-1969 ontwierpen voor Ter Meulen aan de Vlaardingweg is een mooi voorbeeld van de schaalvergroting en de gerichtheid op wegtransport. Het werd als een concentratie van alle afdelingen van het bedrijf ontworpen, als een gigantische kubus met het hoofdkantoor, het postorderbedrijf en goederenopslag. Tijdens het ontwerpproces openbaart de schaalvergroting zich in een opeenvolging van vergrotingen in het programma. In 1962 zou het gebouw drie lagen hebben en een inhoud van 69.000 kubieke meter, in 1964 waren het vier lagen met een uitbreidingsmogelijkheid van een vijfde laag, in 1967 werden het zes lagen met een uitbreidingsmogelijkheid tot acht, met een inhoud van 130.000 vierkante meter⁶³. Met die hoogte had het gebouw de grenzen van de bebouwingsvoorschriften bereikt.

De betonnen gevels hebben een materialiteit en ongenaakbaarheid die een massief blok suggereren, maar van dichtbij blijkt het gebouw behangen met betonnen prefab panelen alsof het een verticaal systeemplafond is. De constructie is een maximaal flexibele en aanpasbare oplossing: het hele gebouw is in montagebouw uitgevoerd met een staalskelet.

Ook het interieur is flexibel, zo zeer dat het geheel ongedefinieerd is. De plattegrond is uitsluitend volgens eisen van vrije indeelbaarheid tot stand gekomen en bestaat uit vier lege kwadranten, door brandmuren van elkaar gescheiden. Vier trappenhuisen aan de gevel zijn verder de

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

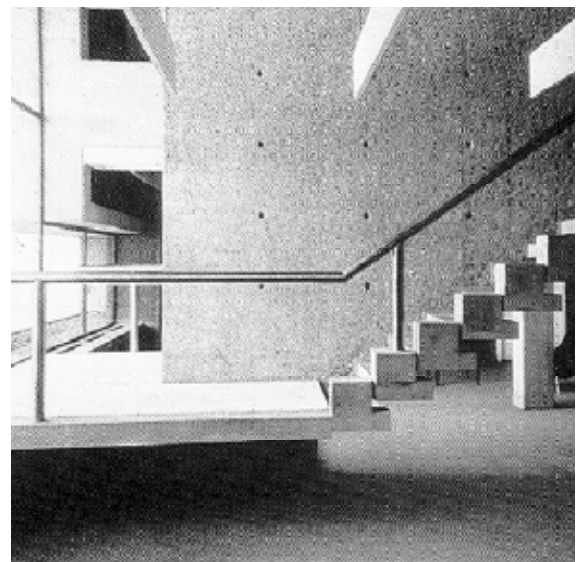
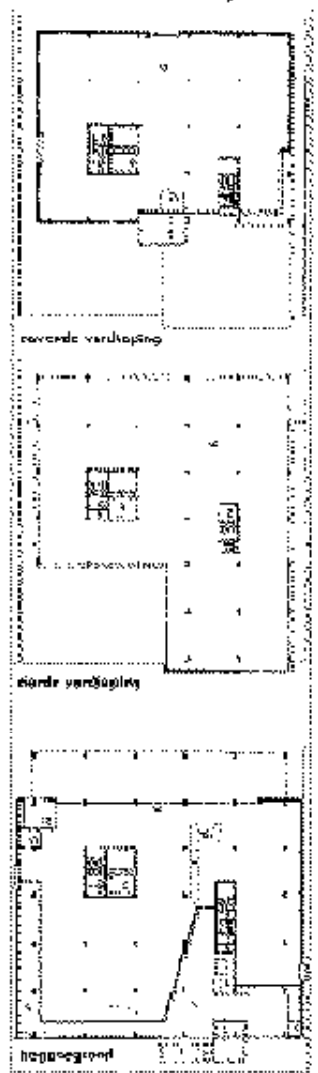
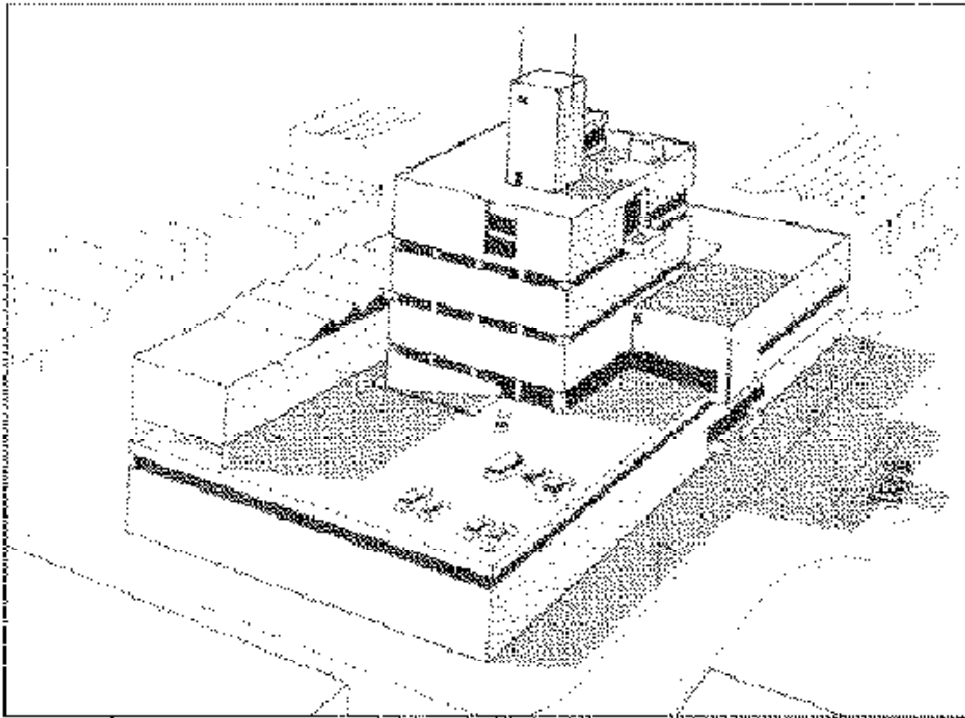


enige vaste elementen, samen met een toren in het midden: een cluster liften, trappen en installaties.

Hoewel het gebouw één groot blok is, is ook hier de regel van de architectencommissie (form shows function) geëerbiedigd dat de afzonderlijke afdelingen van de organisatie zichtbaar moeten zijn. Ze zijn hier niet horizontaal uiteengelegd, maar verticaal opgestapeld. De kantoren bevinden zich achter de terugliggende vensterstroken, de magazijnen hebben slechts een smalle, hoge raamstrook, en de verticale betonkokers bevatten de trappen.

Een essentieel onderdeel van het complex was de leegte van een groot deel van het bouwterrein: 80 bij 32 meter bleef onbebouwd en was nodig als parkeerterrein en stalling. Vandaaruit werden de goederen van het postorderbedrijf uit de magazijnen in de vrachtwagens geladen en vervoerd naar mensen in het hele land.

Een ander object dat een nieuwe schaal introduceerde was het gebouw dat Jan Hoogstad in 1968 voor de firma H.H. de Klerk en Zonen ontwierp. Deze bakstenen kolos is waarschijnlijk zijn beste werk. Een deel van zijn werking ontleent het gebouw aan dat het een onvoltooid project is: het staat bovenop het Industriepark van Van Tijen en Maaskant en vult met zijn footprint vier binnenplaatsen. Boven het lage complex met de verspringende geveltjes rijst nu het zware volume van 'de Spaanse toren' op. Het was echter de bedoeling dat deze toren op een podium zou komen te staan dat niet alleen de binnenplaatsen, maar ook het hele



blok werkplaatsen zou vervangen. Dit podium zou de bestaande fabriek, die in de verzamelgebouwen was gevestigd, vervangen. Vanaf de achterkant zou een hellingbaan naar een deck voeren, dat als parkeerterrein was gedacht. Als laatste fase van de nieuwbouw zou aan de voorzijde een kantoor worden gebouwd op het podium. Wat we zien is dus alleen de eerste fase, die magazijnen en showrooms bevat.

Ook dit gebouw is ontworpen vanuit het idee van flexibiliteit en groei; het is gebouwd met een betonskelet dat de vloeren zoveel mogelijk open laat. Ze worden slechts onderbroken door twee harde kernen van liften en trappen, die zover boven het gebouw uitsteken dat nog drie verdiepingen zouden kunnen worden toegevoegd.

Niet alleen door de lompe plaatsing boven op het complex, maar ook door de vormgeving en de materialisatie van de gevels is het gebouw een zeldzaam voorbeeld van brutalisme in Nederland. Ook hier zijn de verschillende ruimtes zo vormgegeven dat voor de goede verstaander te zien is wat zich waar bevindt, maar in dit geval heeft Hoogstad de verschillen in het programma aangegrepen en overdreven om tot een ongewone gevelcompositie te komen. Uit de simpele vorm van de bakstenen kubus zijn bovenin grote gaten gehouwen, waarachter zich de showrooms bevinden. Van ver af, vanaf de snelweg, toont het gebouw zich als een logo van het bedrijf. Dit effectbejag vinden we ook in het interieur van het gebouw, waar de voor het publiek toegankelijke ruimtes op een extreme manier zijn ingericht met loodzware betonnen trappen die zweven boven de grond, een showroom met een enorm daklicht en modi-

euze interieurs die werden ingericht door de beroemde designer Kho Liang Le.

Onopvallender zijn de bedrijven uit de distributiesector die zich ook in het noordelijke deel van de Spaanse Polder hebben gevestigd. Als architectonische vorm hebben ze de *doos* gekozen, bekleed met golfplaat, soms gekleurd of gestreept. Van de activiteiten in het interieur wordt niets zichtbaar, behalve dat aan één gevelzijde openingen zijn gemaakt, waar vrachtwagens hun lading af- of aanleveren. Alleen de firmanaam en de reclame verraden de inhoud van de gebouwen. Hier lijkt de Spaanse Polder het meest op de anonieme en abstracte distri-parken die in het havengebied en langs de snelweg staan.

Daar hoort ook de Groothandelsmarkt bij, een met slagbomen afgesloten terrein met aan weerszijden twee rijen loodsen, waar goederen opgeslagen liggen.



links:

Giessenweg, 1998

rechts:

windmolen aan de Graafstroomstraat,
1998

NU₁₂₁

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

Het beeld van de Spaanse Polder als een industriewijk met een stedelijk karakter, met een intensieve bebouwing die architectonisch verantwoord zou zijn, met een menswaardige en ordelijke omgeving en met faciliteiten voor de sociale ontplooiing van de arbeider is als zodanig typisch een ideaalbeeld uit de jaren veertig. De invulling die dit ideaal heeft gekregen lijkt toch niet opgewassen te zijn geweest tegen de krachten van economie en bedrijfsvoering, die de ontwerpers wensten te onderwerpen aan een hogere sociaal-esthetische orde.

Hoewel het interessant is om te kijken welke rudimenten van het oude



linksboven:

Feestzaal aan het spoor Rotterdam-Schiedam, 1998

linksonder:

Onderwereld onder rijksweg 20, 1998

ideaalbeeld nog terug zijn te vinden, is het interessanter om te ontdekken welke soort van stedelijkheid dan wél is ontstaan in de huidige Spaanse Polder.

Het idee dat de Spaanse Polder een industriepark zou worden, met veel bomen, plantsoenen en groen is nog op enkele plaatsen zichtbaar, maar over het algemeen hebben parkeerplaatsen de plek van bomen ingenomen. Een druk verkeer, van vrachtwagens maar ook van particulieren die bijvoorbeeld de doe-het-zelf-zaken bezoeken, is in de plaats gekomen van een verstilde werkomgeving.

Het geplande *civic centre* in de groene wig is er nooit gekomen, hoewel de ondernemers nog steeds behoefte zeggen te hebben aan gemeenschappelijke voorzieningen: aan een bank, postkantoor, winkels en een benzinstation⁶⁴. De behoeftes zijn kennelijk in vijftig jaar onveranderd gebleven. De plaats en de rol van een monumentaal symbool van collectiviteit wordt nu echter vervuld door een Mc Donalds aan de rand van de vijver langs de Thurledeweg. In plaats van een concentratie van voorzieningen zijn de kiosken en restaurants bijna achteloos verspreid over het gehele terrein, zonder opvallende behuizing en zonder een speciale vanuit stedenbouwkundige overwegingen beredeneerde plek. Maar ze zijn er wel: partycentra, café's, snackbars, broodjeszaken en een benzinstation. In potentie is met de horecavestigingen de mogelijkheid aanwezig voor een dubbel gebruik van de 8 to 4 industrie-omgeving. Er is ook een ander publiek in de Spaanse Polder geïntroduceerd; terwijl vroeger alleen de blanke Rotterdammers overdag de fabrieken bevolkten, zijn er nu ook

64. Zie: *Herstructurering bedrijfsterrein Spaansepolder, Rotterdam, Stadsontwikkeling, Verkeersdienst, Grondbedrijf, Gemeentewerken, Dienst midden- en kleinbedrijf*, 1985

Hindoestaanse of Surinaamse feesten 's avonds in de partycentra. Daarnaast zijn er wel meer dingen die je niet zou verwachten in een volgens de zoneringsgedachte opgezet plan, dat uitgaat van een strenge scheiding van functies in het belang van de bewoners rondom, maar vooral ook in het belang van de uitbreidings-, lawaai- en overlastmogelijkheden van de bedrijven. Er worden rommelmarkten gehouden op braakliggende kavels, er staat een windmolen aan de Graafstroomstraat, de collectieve hallen van Van Tijen en Maaskant huisvesten Turkse handeltjes, in het voormalige Termeulengebouw van Van den Broek en Bakema zitten hippe architectenbureaus, zilversmeden en kappers en in o.a. de Peltserhaven liggen woonboten. Het is geen klassiek beeld van een ordelijke stedelijke omgeving, maar de Spaanse Polder bezit wel degelijk stedelijke kwaliteiten.

Dat de Spaanse Polder nog steeds een vrij goed functionerend bedrijfsterrein is, heeft ongetwijfeld ook te maken met de flexibiliteit van de bestaande architectuur. Een constante in de industriearchitectuur is immers het streven naar de meest vrije plattegrond en de grootste overspanning mogelijk. Die twee uitgangspunten maken het mogelijk om met relatief kleine inspanningen nieuwe functies in een gebouw onder te brengen.

Het wordt duidelijk als we naar de uitgevoerde architectuur in de Spaanse Polder kijken, dat de industriebouw ondanks alle inspanningen

van de toenmalige ontwerpers nog steeds het minst dankbare terrein is om 'Architectuur' te willen. Voor de meeste eigenaars voldoet hun huisvesting prima wanneer het een doosje is met licht en ruimte en de firma naam op het dak.

Er bestaat dan ook geen enkel respect voor architectuur. De gebouwen die destijds in de vakbladen gepubliceerd werden, zijn inmiddels onherkenbaar verbouwd om te voldoen aan veranderde eisen in de bedrijfsvoering of aan de eisen van een nieuwe eigenaar. Behalve in extreme gevallen zoals de Van Nellefabriek, die jarenlang als visitekaartje van het bedrijf functioneerde, is de architectonische kwaliteit van een gebouw allesbehalve een pre. Vaak lijkt het zelfs meer een last te zijn: een showroom met veel glas, een gevel met een bijzondere compositie zorgen alleen maar voor beperkingen in het gebruik. Het is dan waarschijnlijk ook geen toeval dat de gebouwen die - vanwege hun ontwerp of hun architectonische beeld - in deze studie naar voren zijn gebracht als de meest interessante, het eerst door latere veranderingen zijn aangetast. Het bepalende beeld hield kennelijk beperkingen in voor een dynamisch gebruik.

Dat zien we bij de Gildafabriek, die door de aangrenzende kruidenfabriek Verstegen geannexeerd en van zijn voorgevel ontdaan is; de statige gevel van de DAF-garage is bekleed met golfplaat en de betonconstructie van de showroom is knalgeel geschilderd. De enige twee gebouwen die de architectuurgidsen hebben gehaald worden in de zeer nabije toekomst geperforeerd met venstergaten (het gebouw voor De Klerk van Jan



linksboven:

Voormalige DAF-garage aan de Schuttevaerweg (zie p. 90), 1998

linksonder:

Voormalige Gildafabriek, nu Verstegen (zie p. 94), 1998

Hoogstad) en de andere voorzien van een standaard kantoorgevel (het gebouw voor Termeulen van Van den Broek en Bakema) om ze aan te passen aan nieuwe vormen van gebruik. Dat heeft direct te maken met een verschuiving van de productiesector naar de dienstverlenende sector: de (Arbo)wetgeving stelt andere eisen aan een kantoor dan aan een magazijn.

De nieuwe architectuur op de plaats van het spoorwegemplacement laat zien dat één uitgangspunt van industriële architectuur overeind blijft: het zijn nog steeds doosjes met een firmanaam erop. Het verschil is dat die doosjes zich niet meer willen scharen in een familie van doelmatige en sobere lotgenoten, maar dat ze de aandacht willen trekken door kleur, spiegelglas of reclame. Het ideaal van een homogeen, sober en doelmatig architectonisch beeld bestaat niet meer; de nieuwe gebouwen zijn onbeschaamd ordinair en schreeuwerig. De huidige generatie gebouwen wil niet hetzelfde zijn, maar anders. Wat dat betreft is er geen verschil meer tussen utilitaire en andere categorieën architectuur.



links:

Station Sparta uit: 'Bouwen tegen de buurt', Crimson 1998

65. De plannen voor herstructurering in de jaren tachtig reageren op twee dingen: verandering in de werkgelegenheid en veranderde eisen t.a.v. infrastructuur. Juist in de categorie bedrijven die zich in de Spaanse Polder bevond (handels- en productiebedrijven) had een grote afname van het aantal arbeidsplaatsen plaatsgevonden. Men constateerde een proces van voortgaand verval, omdat veel krachtige bedrijven vertrokken en de bedrijven die ervoor in de plaats kwamen weinig investeren in de nieuwe huisvesting. Er ontstond steeds meer leegstand en ongebruikte of ondoelmatig gebruikte ruimte.

De interne infrastructuur voldeed niet aan de eisen van het vrachtverkeer en de parkeerbehoefte.

Men suggereerde een functieverruiming door het toelaten van grootschalige perifere detailhandel (auto, caravan, doe het zelfzaken) en een alternatief gebruik van open ruimte.

De Spaanse Polder functioneert nu vrij goed. Er bevinden zich A-inrichtingen (lawaaimakers), distributeurs, de groot-handelsmarkt, maar ook kleinschalige dienstverlenende bedrijvigheid. Het aantal bedrijven en arbeidsplaatsen is de laatste jaren redelijk stabiel, dus eigenlijk is er niet veel mis, volgens Wolter Nuis van de dienst S+V, interview met Chantal van der Zijl, 1997

66. Van belang voor de actuele planvorming in en rond het gebied zijn in ieder geval de volgende documenten:

Herstructurering bedrijfsterrein Spaanse polder, Rotterdam, Stadsontwikkeling, Verkeersdienst, Grondbedrijf, Gemeentewerken, Dienst midden- en kleinbedrijf, 1985

Bedrijven en milieu. Gebiedsgerichte aanpak Spaanse polder, Plan van aanpak, dS+V, OBR, DCMR, Gemeentewerken, 1997

5 maal parklane. Van route door de stad tot detail in de Spaanse Polder, Eveline van den Broek, dS+V, 1997

Studie vervolgebruik Van Nelle. Stedebouwkundige randvoorwaarden, dS+V, 1996

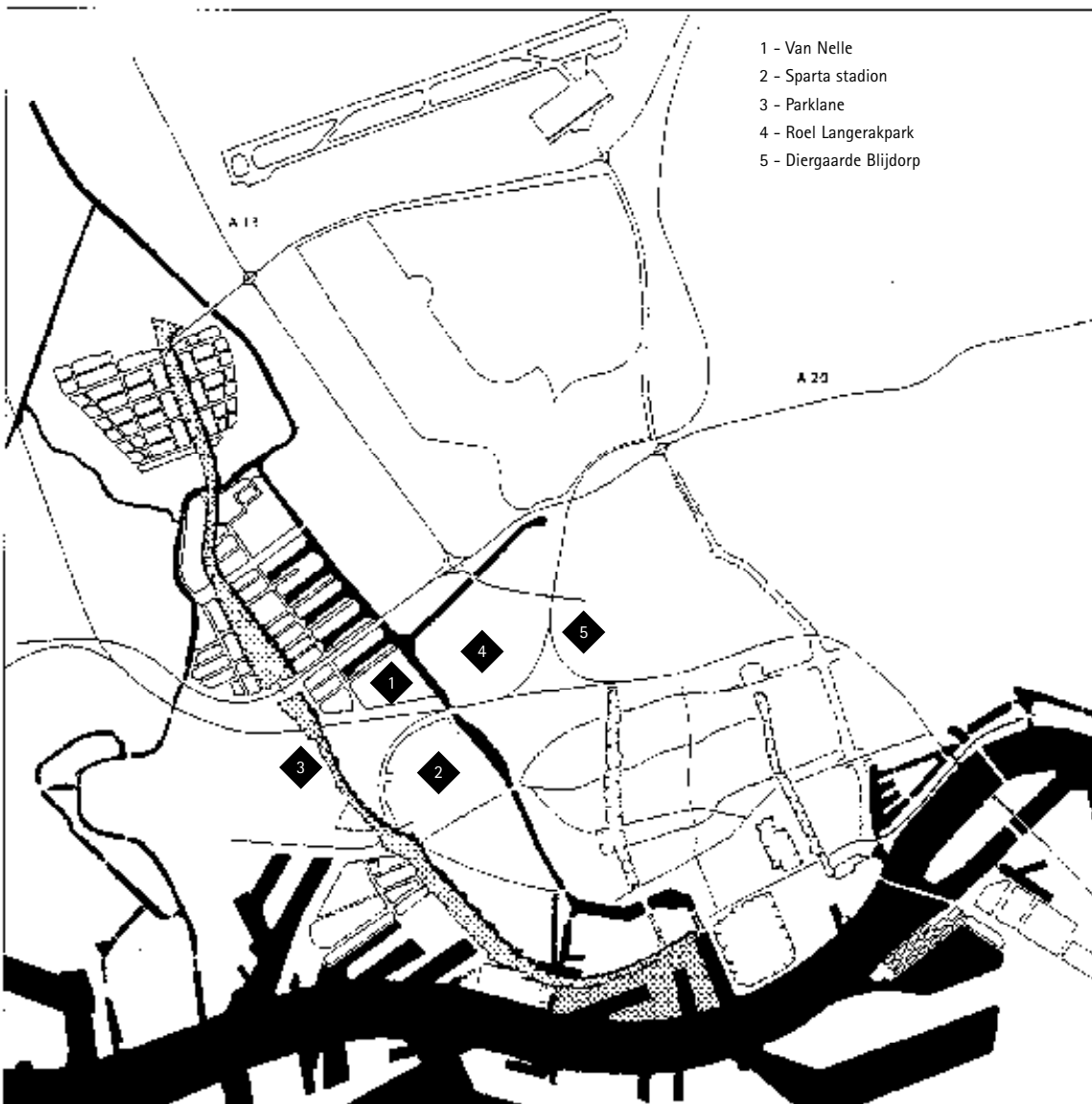
links:

TOEKOMST¹²⁹

Nadat in de jaren tachtig bezorgdheid was ontstaan over de voortgaande verwaarlozing en verval van de Spaanse Polder werden een aantal maatregelen genomen op het gebied van (interne) infrastructuur en functieverruiming en inmiddels is er vanuit het oogpunt van de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting geen noodzaak meer voor drastische ingrepen; het gebied functioneert en ingrepen zullen zich niet op structureel niveau hoeven te betrekken, maar op het niveau van beheer, onderhoud en aanpassing⁶⁵.

Gezien het feit dat de problemen van de Spaanse Polder altijd te maken hebben gehad met haar isolatie en haar succes altijd afhankelijk was van goede verbindingen met haar omgeving is het waarschijnlijk dat toekomstige veranderingen in het gebruik en programma van de Spaanse Polder voort zullen komen uit transformaties in de omgeving waarmee zij nu of in de toekomst verbonden zal zijn. Er bestaat een groot aantal plannen en mogelijkheden voor de ontwikkeling van de gebieden rondom de Spaanse Polder⁶⁶.

De eerste is er de Parklane, de herinrichting van de bestaande route van Zestienhoven naar de Kop van Zuid tot groene parkway. In de Spaanse Polder loopt de Parklane over de Matlingeweg. De Tollensfabriek van Van den Broek aan de Schiedamse Schie ziet men als entree tot de Spaanse Polder. Het gebouw wordt een jong monument en opgeknapt. De Matlingeweg krijgt een nieuwe status en allure die in bijzonder pro-



gramma of bijzondere gebouwen kan resulteren omdat het de doorgaande route wordt die de Spaanse Polder met de rest van de stad verbindt.

Ten tweede de Delfshavense Schie. De havens die nauwelijks nog gebruikt worden door de aan het water gevestigde bedrijven, kunnen door een andere functie in bezit genomen worden. Woonboten zijn er al, maar conflicteren volgens de Hinderwetten met de uitbreidingsbehoeftes van bedrijven. In het licht van de waterverbindingen die in en rond Rotterdam worden georganiseerd kan de mogelijkheid geëxploreerd worden van een recreatieve- of forenzenverbinding Delft-Delfshaven. Met de verschuiving in de soort bedrijven van productie- naar dienstverlenende bedrijven is het voorstelbaar dat een forenzenboot, zoals die nu al van Dordrecht naar Rotterdam vaart, toegevoegd wordt aan het areaal van infrastructurele verbindingen van de Spaanse Polder.

De belangrijkste mogelijkheden voor een herpositionering van de Spaanse Polder liggen echter in een accumulatie van plannen voor het gebied ten zuiden ervan.

Hier ligt allereerst de Van Nellefabriek, verlaten door het bedrijf, een prestigieus en duur monument. In het denken over een toekomstige functie komen een aantal verschillende opties naar voren: fabriek, thema-verzamelcomplex, dependance van museum Boymans of cultuurcentrum. Wanneer gekozen wordt voor een gebruik dat veel bezoekers aantrekt, zal het gebouw veel beter bereikbaar moeten zijn dan het nu

is. Het oude plan van de Nederlandse Spoorwegen voor een Station Spangen zou de ideale oplossing zijn. Dat geldt des te meer omdat ten zuiden van de Van Nellefabriek een nieuw Sparta-stadion gebouwd wordt; opnieuw een massavoorziening op de schaal van de Randstad die zou profiteren van een goede bereikbaarheid per trein. Daarbij komt dat plannen bestaan voor de herinrichting van het Roel Langerakpark (met een baseballstadion en de grootste moskee van Rotterdam) aan de overkant van de Delfshavense Schie en de uitbreiding van diergaarde Blijdorp even verderop.

De incorporatie en de consequenties van deze plannen zouden tot gevolg kunnen hebben dat de stedelijkheid van het gebied in termen van veelzijdigheid van programma voor veelzijdige gebruikers verhoogd zou kunnen worden. Dat zou een eigentijdse invulling zijn van de bedoelingen die de ontwerpers in de jaren veertig met het gebied hadden, zonder de toenmalige hang-ups van functiescheiding en sociale zorg voor het collectief. Binnen een huidig idee van stedelijkheid hoeft de Spaanse Polder niet meer geïsoleerd te worden als op zichzelf staand en monofunctioneel gebied. De openheid van het stedenbouwkundige principe van de Spaanse Polder, de zonering in neutrale velden van verschillende grootte, de flexibiliteit van het plan en van de architectuur zijn de historische ingrediënten die zich aandienen bij het denken over de toekomst van het gebied. Die flexibele structuur maakt het mogelijk grote functionele veranderingen op te nemen, die voortgaan op de ingeslagen weg van een

verbreding in het gebruik van de Spaanse Polder. De kansen daartoe worden vreemd gestimuleerd door de Hinderwetten, die in dit geval nu eens niet als een restrictie, maar als vrijheid zouden kunnen werken: ze zorgen ervoor dat in dit grote gebied stank, gevaarlijke dingen en lawaai gemaakt mogen worden. Tot nu toe profiteerde alleen de industrie daarvan, maar ook voor een feestzaal, een multisportcomplex of andere publiekstrekkingen kan dit voordelig zijn. Nu worden dergelijke voorzieningen nog steeds door stedenbouwers heen en weer geschoven van de ene restzone naar het andere perifere gebied. Voor dergelijke *stedebouwkundige outlaws* kan een ligging in een hinderzone zoals de Spaanse Polder, vlak naast woonwijken en recreatiegebieden, een ideale conditie opleveren.

Verder zullen de ontwikkelingen in de Spaanse Polder ongetwijfeld bepaald worden door de verschuivingen in het gebruik die we nu al kunnen waarnemen: van weinig grote fabrieken naar veel kleine kantoren, zodat de kleur van de Spaanse Polder-gebruiker verschiet van *blue collar* naar *white collar*; de groeiende aanwezigheid van consumentisme en detailhandel brengt geen stille introverte architectuur met zich mee, maar schreeuwerige gebouwen overladen met reclameborden; de groeiende aanwezigheid van allochtonen uit zich in andersoortige bedrijven en partycentra. Binnen de neutraliteit van het plan en de stedelijkheid die daarin opgeslagen ligt geven deze huidige ontwikkelingen de parameters voor wat de Spaanse Polder kan worden.

134 COLOFON

Het project Haven- & Industriegebieden is een initiatief van de Stichting Comité Wederopbouw te Rotterdam.

Dit rapport dat daarvan onderdeel uitmaakt, is tot stand gekomen in opdracht van de dienst Stedebouw & Volkshuisvesting en werd mede mogelijk gemaakt door het Stimuleringsfonds voor Architectuur, de Rotterdamse Kunststichting, Van Ommeren-De Voogt Stichting en G.Ph. Verhagen Stichting.

Uitvoering geschiedde onder verantwoording van Stichting Comité Wederopbouw, projectleider Eline Stomphorst.

Deze studie is uitgevoerd door CRIMSON met Chantal van der Zijl. Er is gebruik gemaakt van inventarisatiegegevens van de Stichting Comité Wederopbouw en de stageverslagen van H. Schoch en S. Amweg.

De paragrafen 'De commissie', 'Aanwijzingen en richtlijnen', 'Werkwijze', 'Constructie' en 'Beton en staal' zijn bewerkingen van de teksten die Thieu Caris schreef voor zijn rapport *Waalhaven-zuid*, eveneens in het kader van het project Haven- & Industriegebieden.

Foto's zijn afkomstig van:

Gemeentearchief Rotterdam: 21, 63, 73b, 73m, 77, 81, 84, 89b, 89m, 90, 93rb, 97o, 99, 102, 104, 108, 111b, 112

Archief H.A. Maaskant, NAI: 38, 59, 61, 66, 71, 94

Archief J.H. van den Broek, NAI: 41, 42

J. Klein, G.A.R.: 72o

C. Kramer, G.A.R.: 97b, 97m

J.F.H. Roovers: 86, 111m

M. Provoost: 89o, 111o, 117lo, 120, 122, 126

Crimson