



MAASKADE

113-115

Cultuurhistorische
Verkenning

CRIMSON, januari 2013

MAASKADE

113-115

**Cultuurhistorische
Verkenning**

Inhoud

05	Inleiding
08	Deel 1: Stedenbouw en silhouet
22	Deel 2: Maaskade 113
56	Deel 3: Maaskade 115
68	Conclusies en aanbevelingen
86	Bronnen



Inleiding

Deze cultuurhistorische studie onderzoekt de ontstaansgeschiedenis en waarden van twee heel verschillende panden aan de Maaskade te Rotterdam. Het gaat om nummer 113 – het huidige kantoorgebouw van Ooms Makelaars, ooit gebouwd als de zetel van rederij Willem van Driel, en nummer 115 – een constellatie van vier laat-19^{de} eeuwse voormalige woonpanden. Het is vooral het Van Driegelgebouw dat een nadere, cultuurhistorische blik rechtvaardigt: een Rijksmonument en tegelijk een icoon in de stad, dat iedereen die Rotterdam een beetje kent, zonder veel moeite weet te plaatsen. Die iconische status ontleent het bouwwerk aan zijn monumentale, onmiddellijk herkenbare vorm – een buitenproportioneel dak – waarmee het van een afstand gezien een markant onderdeel is van het beschermd stadsgezicht van het Noordereiland. Van dichterbij is de rijke geschiedenis van scheepvaart en overslagwerkzaamheden in die cruciale periode in de geschiedenis van Rotterdam rond de eeuwwisseling (19^{de} naar 20^{ste} eeuw), zichtbaar in de uitbundige ornamentering. De uitzonderlijk goede staat waarin het gebouw verkeert, maakt die geschiedenis nog altijd voelbaar. Het pand ernaast is zo mogelijk in bijna alle opzichten het tegenovergestelde, zijnde een alledaags, tamelijk anoniem 19^{de} eeuws hoekpand. Beide gebouwen (113 en 115) zijn al meer dan een halve eeuw aan elkaar gekoppeld en functioneren als één enkel kantoorpand. Ook nu zullen ze in samenhang worden herontwikkeld. Doel van deze studie is te kunnen bepalen wat karakteristiek en waardevol is voor een zinvolle herontwikkeling door vastgoedontwikkelaar COD, die start in het eerste kwartaal van 2013.

Alvorens de ontwikkelkansen in samenhang te kunnen beoordelen, onderzoeken we de panden op twee niveaus: als stedenbouwkundig ensemble – beide deel uitmakend van een beschermd stadsgezicht – en elk afzonderlijk – als cultuurhistorische en architectonische objecten. Het nut hiervan is tweeledig: enerzijds kan met een waardestelling een gedegen basis worden gegeven voor herontwikkeling, aan de hand waaraan ontwerpvarianten kunnen worden getoetst en kan worden gecommuniceerd met externe partijen (de buurt, de gemeente, de welstand). Anderzijds levert een cultuurhistorische verkenning doorgaans aangrijpingspunten op die wellicht door architecten over het hoofd worden gezien

of levert het inzicht voor slim hergebruik met behoud van de cultuurhistorische waarde op de lange termijn.

Dit rapport zit als volgt in elkaar:

Deel 1: Stedenbouw en silhouet

Dit deel behandelt de Maaskade 113-115 als onderdeel van een stedenbouwkundig ensemble. Het Noordereiland is in 2008 door de toenmalige ministeries van OCW en VROM aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het doel van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is om de 'karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied te onderkennen als een belangrijk, zwaarwegend belang bij verdere ontwikkelingen in het gebied'.¹ De bescherming richt zich op de karakteristiek van stedenbouw en stadssilhouet, waarop moet worden voortgebouwd bij toekomstige ontwikkelingen. Wat echter precies wordt verstaan onder silhouet, samenhang, karakteristiek of zelfs 'kwaliteit' is niet precies gedefinieerd. In een poging vat te krijgen op deze begrippen, en vooral wat er precies moet worden bewaard en in hoeverre, en ook hoe behoudend danwel progressief een transformatie moet of mag zijn, hebben wij de stedenbouwkundige structuur en het silhouet van de huizenrij aan de Maaskade nader bekeken. We hopen daarmee een antwoord te geven op vragen als: Wat is de betekenis van het begrip beschermd stadsgezicht in dit geval? Hoe typisch zijn gevelbeeld en dakopbouw van Maaskade 113 voor het stadsgezicht van de Maaskade (en idem voor Maaskade 115)? En meer specifiek, met het oog op de gewenste uitbreiding door COD: Wat zijn de mogelijkheden en beperkingen van een toekomstige transformatie van Maaskade 115?

Deel 2 en deel 3: Maaskade 113 en 115

Deze delen behandelen de panden elk afzonderlijk. Voor Maaskade 113 is dat uitgebreider gedaan dan voor Maaskade 115, vanwege de monumentale status die dit Rijksmonument bezit en de aandacht die het om die reden verdient. Lastig obstakel bij het onderzoek was het ontbreken van archieven: zowel de archieven van de panden zelf als die van het oeuvre van de architecten, J.H. de Roos en W.F. Overeijnder, gingen (zeer waarschijnlijk) bij het bombardement verloren.

Desondanks is gepoogd toch enig zicht te krijgen op het verdere oeuvre van deze ontwerpers. Hiervoor zijn we dank verschuldigd aan kunsthistoricus Han Timmer. Hij doet sinds enige jaren onderzoek naar De Roos en Overeijnder en stelde zijn voorlopige onderzoeksresultaten aan ons beschikbaar.

Tot slot hebben we ook enige aandacht besteed aan de geschiedenis van gebruikers van beide panden. Het is in eerste instantie de opdrachtgever, Van Driel's Transportonderneming, die aan de basis staat van de cultuurhistorische waarde die het pand bezit: een kantoorgebouw dat een levendige getuigenis is van een cruciale periode in de geschiedenis van Rotterdam, waarin zij uitgroeide tot een van de concurrerende doorvoerhavens van Europa – en waarin Van Driel een rol speelde. We hebben het aan hem, maar ook de latere twee gebruikers Frans Swarttouw en Ooms Makelaars (er zijn in totaal slechts drie gebruikers geweest in een periode van een eeuw) te danken dat het gebouw er is, er nog staat en zich na 100 jaar in perfecte staat bevindt. De gebruiksgeschiedenis is derhalve een belangrijk onderdeel dat bijdraagt aan de cultuurhistorische waarde.

Met deze studie hopen we te kunnen bijdragen aan de discussie rondom de renovatie van beide panden op het Noordereiland, teneinde enerzijds hun historische waarde voor de toekomst te kunnen beschermen en anderzijds bij te dragen aan zinvolle herontwikkeling.

1) Bestemmingsplan Noordereiland, opgesteld door dS+V, Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen Vastgesteld d.d. 16 december 2010.

Deel 1: Stedenbouw en silhouet

Het Noordereiland is aangelegd in een periode dat Rotterdam een spectaculaire groei doormaakte van een gemiddelde havenstad tot een belangrijke transitohaven waar goederen werden overgeslagen naar gebieden elders in Europa. Het graven van de Koningshaven (toen nog Noorderhaven geheten) vanaf 1868 deed het Noordereiland ontstaan. Deze kunstmatige ingreep was deel van een grootschalige operatie waarin nieuwe havenbekkens vorm gaven aan de nieuwe havenstad op Zuid. Na de eeuwwisseling kwam de economie tot een hoogtepunt, en het is niet toevallig dat juist in deze periode de eerste kantoren voor rederijen en handelsgebouwen werden gerealiseerd. Die vestigden zich bij voorkeur in de stadsdriehoek, het statige Scheepvaartkwartier, en op het Noordereiland.

Ontstaan en ontwikkeling van het Noordereiland

De reeks lange bouwblokken met aaneengesloten huizenrijen, incidenteel onderbroken door enkele uitzonderingen – Maaskade 113 en het Hulstkampgebouw zijn verreweg de meest opvallende – is zeer karakteristiek voor de Maaskade. Dit beeld lijkt sterk op hetgeen de makers van het eerste stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland voor ogen hadden toen zij in 1874 een gedetailleerd ontwerp maakten voor een nieuwe havenstad op Zuid. Dit plan bestond uit havenbekkens, een ommuurd handelsterrein (bestaande uit havens met kades, spoorlijnen en entrepots), en een woongebied: het Noordereiland. Het plan werd gemaakt in opdracht van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV), met aan het hoofd zakenman Lodewijk Pincoffs. Het is aan hem te danken dat de stad eind 19^{de} eeuw de sprong over de Maas waagde, de eerste grote stadsuitbreiding die het begin markeerde van een stormachtige ontwikkeling tot wereldhavenstad. Pincoffs stelde voor op de zuidelijke oever

een gigantisch nieuw havencomplex te bouwen met de bedoeling deze, als particulier bedrijf, te exploiteren. Een overeenkomst met de gemeente werd gesloten in 1872. Daarin werd afgesproken dat de gemeente bouwterreinen op Feijenoord (waaronder ook het latere Noordereiland) afstond ten behoeve van ontwikkeling door de RHV. De gemeente zelf droeg zorg voor het aanleggen van brugverbindingen, riolering en bestrating.² Het stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland, getekend door ingenieur Th.J. Stieltjes, kenmerkte zich door een eenvoudige symmetrische opzet, voornamelijk bestaande uit langgerekte gesloten bouwblokken. Voor de invulling van de blokken (voornamelijk bestemd voor woningbouw) had Stieltjes naar alle waarschijnlijkheid een pandsgewijze maar homogene invulling voor ogen waarin hij her en der uitzonderingen toeliet: dit waren panden die er in maat en vorm, en waarschijnlijk ook qua functie, uitsprongen. Een spoorlijn werd aangelegd dwars over het eiland, tussen twee dwars geplaatste bouwblokken.

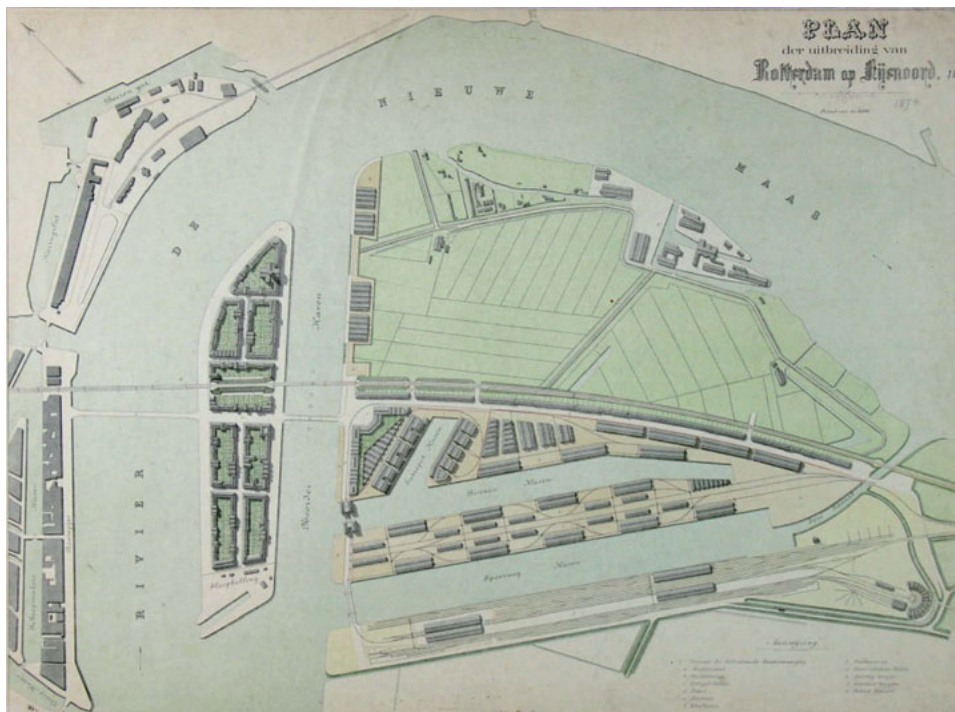


Lodewijk Pincoffs

De RHV was geen lang leven beschoren. Het Noordereiland was nog maar net aangelegd (de verbindingen met de binnenstad en met de zuidoever waren voltooid in 1878) of het imperium van Pincoffs ging failliet (in 1879), waarna de ontwikkeling van de nieuwe havenstad enige jaren tot stilstand kwam. Een groot deel van de door de RHV aangelegde havens en handelsterreinen was nog onvoltooid. Na het faillissement van de RHV nam de gemeente de ontwikkeling en inrichting van het hele gebied weer in eigen beheer, in de persoon van directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh. Als havenbouwer en stadsontwikkelaar zou De Jongh (directeur GW van 1897-1910) Rotterdam verder uitbouwen tot doorvoerhaven, waarbij hij een geïntegreerde vorm van stadsontwikkeling toepaste, gekenmerkt door grootschalig technisch ingrijpen.³ De Jongh maakte in 1883 een uitbreidingsplan voor de zuidoever, op basis waarvan een belangrijk deel van het nu bekende Rotterdam Zuid is aangelegd

2) J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch, *Rotterdam en hoe het bouwde*, Leiden 1940.

3) L. de Klerk, P. van de Laar, H. Moscoviter, *G.J. de Jongh; havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam*, Bussum 2008.

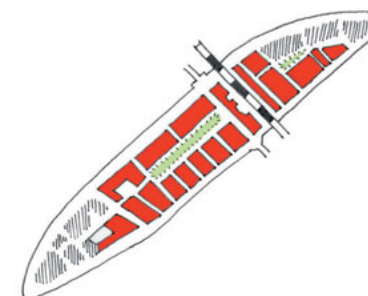


Plan der uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord door de RHV (1874)

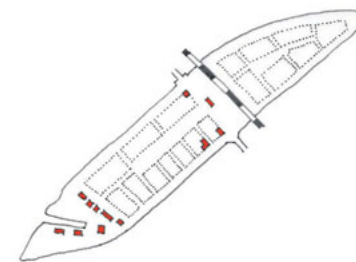
(nog altijd als zodanig herkenbaar). Het Noordereiland kwam vanaf dat moment grotendeels in ontwikkeling op basis van het door De Jongh aangepaste stratenplan, waarvoor het oorspronkelijk ontwerp van de RHV als uitgangspunt diende. Het voorheen symmetrische plan, voornamelijk bestaande uit langgerekte bouwblokken evenwijdig aan de kades, bewerkte De Jongh tot een plan met een pragmatischer inrichting, vermoedelijk ingegeven door (veelal technische) zaken als ontsluiting, riolering, hygiëne, systematische aan- en afvoer van goederen, maar ook groenaanleg, en met het oog op een mix van duurdere en goedkopere woningen. In zijn aangepaste plan behield hij de lange blokken aan de Maaskade, waarschijnlijk om een representatief beeld vanaf de Boompjes te scheppen; maar aan de zuidzijde van het Noordereiland, aan de Prins Hendrikkade werden de blokken korter, en als het ware dwars op de kade geplaatst (met meer zijstraten). Aan de Maaskade verrees zo een beeld van een op het oog bijna gesloten straatwand van vier tot vijf bouwlagen. Aan de zuidkant van het eiland ontstond (onder andere door de kortere bouwblokken) een gefragmenteerder



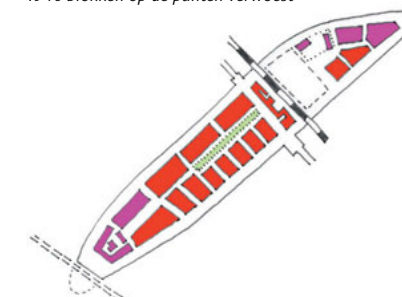
1874 Plan RHV



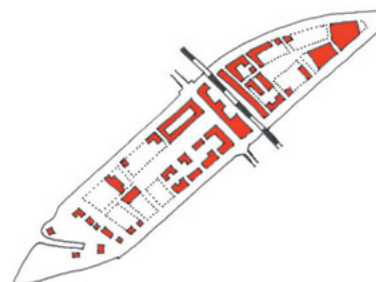
1940 blokken op de punten verwoest



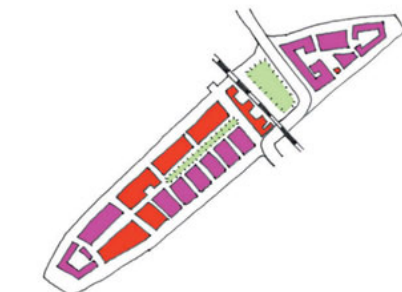
1880 eerste bebouwing volgens plan De Jongh



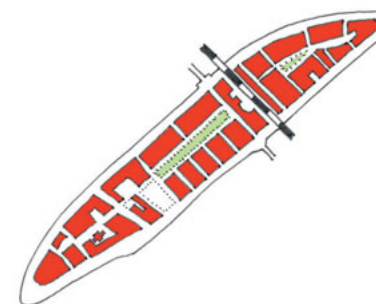
1974 wederopbouw en stadsvernieuwing



1896 gestage voortgang perceelsgewijze bebouwing



2012 huidige situatie



1910 alle kavels bijna geheel bebouwd

beeld. Uitkijkend op de nieuwe werkgebieden van Feijenoord (en vice versa) was een representatief ogende kade hier minder van belang en konden in het opgeschroefde aantal bouwblokken meer woningen worden ondergebracht. Een andere opvallende wijziging in het nieuwe stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland, die De Jongh doorvoerde betrof een langgerekt park in het midden van het eiland: het Burgemeester Hoffmanplein.

Het Noordereiland kwam als woongebied in ontwikkeling na 1884, het moment waarop er een tramverbinding kwam met het centrum. Voor hun voorzieningen waren de bewoners in eerste instantie namelijk aangewezen op de binnenstad. De meeste woningen die op het Noordereiland (en Feijenoord in brede zin) in die eerste decennia werden gebouwd, volgden de voorschriften van de Bouwverordeningen van 1860 en 1870. Een veelvoorkomend type in Rotterdam was toen de alkoofwoning, een woningtype bestaande uit meerdere woonverdiepingen waarop telkens een voor- en achterwoning was bestemd voor twee afzonderlijke gezinnen. De (veelal portiek-) woningen werden gebouwd door particuliere bouwers, waaronder ook speculanten die een hele reeks tegelijk bouwden. In het midden van de plattegrond lagen de zogenaamde alkooven, inpandige slaapruiden (twee clusters van alkooven voor twee gezinnen). Op de begane grondverdiepingen vestigden zich meestal loodsen en bedrijven. Omstreeks de eeuwwisseling (op basis van de bouwverordening van 1887) komt een gemoderniseerd type huis steeds vaker voor, waarbij meer ruimte is per gezin op een hele verdieping en waarbij de zolderverdieping door de families werd gedeeld.⁴

De stedenbouwkundige regels die aan de bouw werden gesteld zorgden voor continuïteit van het straatbeeld van de nieuwe uitleggebieden. De belangrijkste voorschriften betroffen de envelop van de woningen: een minimale straatbreedte van 10 meter, een maximale bouwhoogte van 1,5 maal de straatbreedte, aan de achterzijde een binnenplaats of tuin met een diepte van minimaal 3 meter uit de gevel. Bovendien werd, in het belang van het verkeer, afschuining of afronding

4) Verreweg de meeste wingbouw die in Rotterdam aan het eind van de 19^{de} eeuw werd gerealiseerd vond plaats onder vigeur van de Bouwverordening van 1887. Toch zien we dat op Feijenoord in die laatste jaren van de 19^{de} eeuw nog veel het dubbele woningtype (met een voor- en achterwoning op een verdieping) op basis van eerdere verordeningen (1860 en 1870) wordt gebouwd, mede doordat hier de grondprijzen voor die tijd hoog waren en ook vanwege de diepte van het bouwterrein. Het woningtype van Maaskade 115-116 lijkt sprekend op het eerdere (vroege) 19^{de} eeuwse woningtype. Uit: L.J.C.J. van Ravesteijn, **Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw**, Schiedam 1974, p.263.



De Maaskade omstreeks 1910

van de straathoeken geëist.⁵ Logischerwijs kwamen daarmee, grotendeels om esthetische redenen, ook de hoekgevels in aanmerking voor afschuining danwel afronding. Dit resulteerde op de meeste plekken in afgeschuinde gevels, op sommige plekken treffen we hoekerkers aan als functionele en esthetische afronding van de blokken.

Aanvankelijk groeide het eiland uit tot een woonbuurt waarvan de bevolking uitsluitend binding had met de binnenvaart of de zeescheepvaart. Naast woningen verrezen scheepvaart- en bevrachtungskantoren, werven en fabrieken. Reders, bevrachters en leidinggevend personeel vestigden zich hoofdzakelijk aan de westzijde van het eiland, in de meeste gevallen in de blokken rondom het Burgemeester Hoffmanplein, en in herenhuizen aan de Maaskade.⁶ Vanaf 1882 verrezen hier luxe etagewoningen en kantoren, meestal met eclectische of

5) J. Berkhout, **De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland**, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985 en L.J.C.J. van Ravesteijn, **Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw**, Schiedam 1974.

6) Rein Wolters, **Noordereiland; sigaar in de Nieuwe Maas**, serie Rotterdam in Voorbije Dagen deel 7, Rotterdam 1999, p.105.



De Maaskade in 1918: Van Driels hoofdkantoor enkele jaren na oplevering (Gemeentearchief Rotterdam)

neorenaissancegevels, bestemd voor de meest vooraanstaande burgers. In de overige straten, vooral de zijstraten (zoals die uitkomend op de Prins Hendrikkade), vestigden zich de minder draagkrachtigen.⁷ In 1900 is het eiland nog niet geheel volgebouwd. Temidden van de bouwblokken bevinden zich her en der nog wat lege kavels – zoals hoogstwaarschijnlijk Maaskade 113 – en ook de oostpunt van het eiland bleef lange tijd onbebouwd.⁸ In de jaren tien en twintig is het eiland zo goed als volgebouwd en, afgaande op archiefphoto's, een bedrijvige buurt waar wordt gewoond, gewerkt, kortom geleefd, waar volop boten en schepen aanmeren om te worden geladen.

Bij het bombardement in mei 1940 werd het Noordereiland getroffen door bommen die op de twee punten van het eiland terechtkwamen. Daarbij gingen meer dan 600 woningen verloren. Het Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam

7) Gerrit Vermeer, Ben Rebel, *Historische Gids van Rotterdam; 14 wandelingen door de oude en nieuwe stad*, 1994, p.261-263

8) Deze punt werd gebruikt als opslagterrein voor geïmporteerd timmerhout. Uit: J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland*, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985.



Het Noordereiland in 1925 gezien vanuit het zuidoosten, met Van Driels kantoor duidelijk herkenbaar aan de noordoever (Gemeentearchief Rotterdam)

(1946) voorzag in vervangende nieuwbouw van de verwoeste bouwblokken, binnen het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. Deze bouwblokken zijn gerealiseerd in een typerend wederopbouwidiom, maar voegen zich qua vorm, materiaalvoering en bouwhoogte binnen de bestaande bebouwing en het vroegere verkavelingspatroon.⁹ Het middendeel van het Noordereiland, dat wil zeggen de blokken rondom het Burgemeester Hoffmanplein – waaronder ook de Maaskade 113-115 – bleef gespaard.

Gedurende de decennia na de Tweede Wereldoorlog veranderde het Noordereiland grotendeels in een naoorlogse arbeidersbuurt. Met name aan de oostkant en ook rondom het Burgemeester Hoffmanplein kwamen ongeschoolde arbeiders te wonen. Het uiterste westpuntje (dat later werd afgegraven voor de aanleg van de metrotunnel) en de Maaskade golden als 'gouden' randjes. Vanaf de jaren 70 treedt, zoals op veel plekken in de stad, verval in. Inwonersaantallen lopen terug, het woningbestand verloedert. Verpaupering en afbraak zijn op veel plekken het gevolg, de oostzijde van het Noordereiland ligt bijna helemaal

9) Bestemmingsplan Noordereiland, opgesteld door dS+V, Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen Vastgesteld d.d. 16 december 2010, p.16.



Laad- en loskranen op de Maaskade in 1926 (Gemeentearchief Rotterdam)

braak. Onder leiding van wethouder Van der Ploeg wordt de stadsvernieuwing ter hand genomen. Op diverse kavels op het Noordereiland worden nieuwe sociale woningbouwcomplexen gebouwd, voornamelijk aan de punten, de tijdens de oorlog verwoeste delen waar terreinen lange tijd braak lagen. Inmiddels wijzigde ook de sociale structuur. Op de plekken van vertrekkende wijkbewoners en grote havenbedrijven kwamen buitenlandse werknemers en later hun gezinnen, veelal in nieuw gerealiseerde sociale woningbouw.¹⁰ Het heeft vandaag de dag geleid tot een woonbuurt met een interessante mengeling van statige panden die herinneren aan scheepvaart, loodsen die getuigen van de daarbij behorende bevrachtingswerkzaamheden, sociale woningbouw en nieuwe bedrijvigheid (garages, cafés, kleine kantoren). Het pand voor Van Driel figureert hierbinnen als de onmiskenbare getuige van het functioneren van het Noordereiland als een hotspot voor handel en scheepvaart, in die eerste bloeiende decennia van de twintigste eeuw.

10) J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland*, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985.

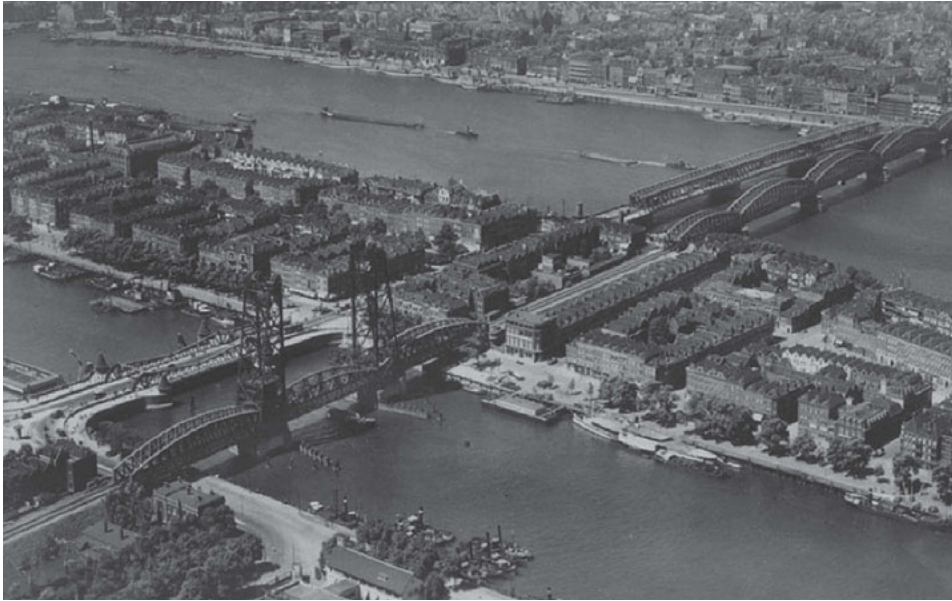


Bedrijvigheid op de Maas; het Noorderwaard in 1930 (Nationaal Archief / Spaarnestad)

Stedenbouwkundige structuur

Kijkend naar de stedenbouwkundige structuur van het Noorderwaard valt allereerst op dat het gaat om een systeem van gesloten bouwblokken. De ruimtelijke karakteristiek is typisch 19^{de}-eeuws en wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van lange en korte gesloten bouwblokken met meestal vier lagen. De bouwblokken aan de Maaskade hebben een andere maat en vorm dan die aan de Koningshaven: groter en langgerechter. De Prins Hendrikkade kent vooral korte bouwblokken die met hun korte zijden aan het water zijn gesitueerd. Het resultaat is een op het oog aaneengesloten gevelwand aan de noordzijde van het eiland (Maaskade), te zien vanuit het centrum van de stad, ten opzichte van gefragmenteerde, meer gedifferentieerde aan de zuidzijde (Prins Hendrikkade), te zien vanuit de Kop van Zuid. Omdat de beide punten van het eiland in 1940 zijn verwoest, zijn vooral in het middendeel van het eiland deze karakteristieken het meest herkenbaar als 'oorspronkelijk gepland' stadssilhouet.

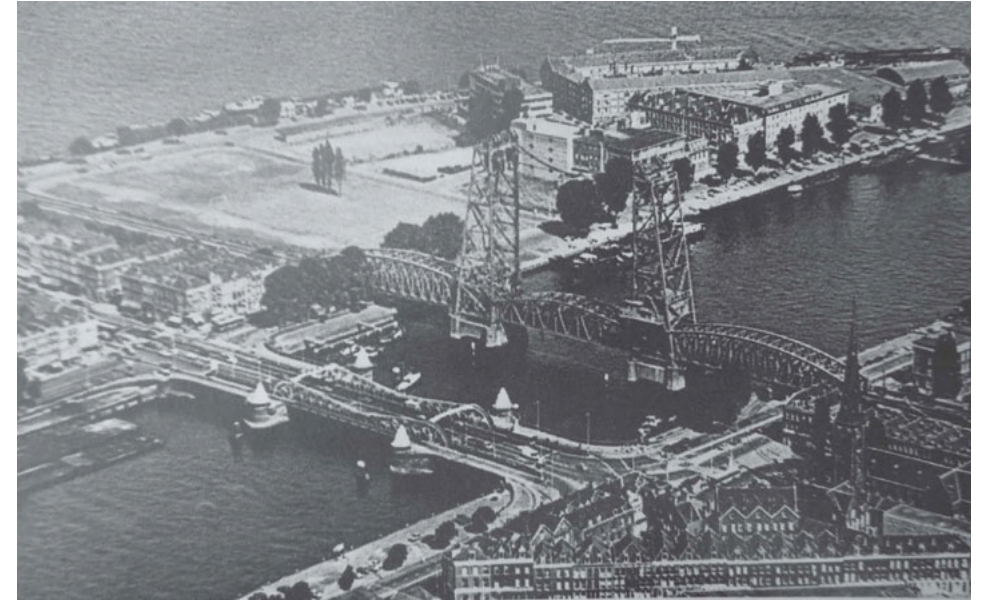
Binnen deze twee blokken zijn de Maaskade 113 en het Hulstkampgebouw twee zeer opvallende uitzonderingen. Ze vallen op door hun afwijkende maat, vormgeving en functie: Maaskade 113 als voormalig scheepvaartkantoor en



Het Noordereiland in 1938 (Gemeentearchief Rotterdam)

het Hulstkampgebouw als voormalige fabriek, in respectievelijk art nouveau/overgangsstijl en neo-renaïssancestijl, beide met een aanmerkelijk hogere en bredere maat. Vooral van Maaskade 113, Van Driels hoofdkantoor, kan gezegd worden dat het zich destijds opzettelijk afwijkend, dat wil zeggen breder, hoger en grootser voegde binnen de eenheid van de gevelwand; het is immers, binnen de ontstaansgeschiedenis van het Noordereiland, een van de latere toevoegingen geweest. Het Hulstkampgebouw daarentegen (gebouwd vanaf 1889 als de margarinefabriek van de Engelse firma Laming & Sons) stond er al voordat de meeste bebouwing goed en wel werd gerealiseerd. Het is dankzij de voor het overige gesloten en sterk homogeen ogende gevelwand dat deze gebouwen zich des te sterker manifesteren als incidentele uitzonderingen binnen die uniforme gevelrij.

Hoewel het stedenbouwkundig plan van Stieltjes (1874, in opdracht van de RHV) nooit werd uitgevoerd, is het goed herkenbaar in het aangepaste gemeentelijke plan van De Jongh (1883) dat uiteindelijk leidend was voor de inrichting van het Noordereiland. Opvallend is bovendien dat, ondanks het bombardement dat de punten van het eiland trof, de stedenbouwkundige structuur grotendeels



Kaaslag op het Noordereiland; foto omstreeks 1970

is gehandhaafd, dat wil zeggen de kavels zijn nadien binnen de oorspronkelijke rooilijnen herbouwd.

Over de formele uitzonderingen, zoals Stieltjes die letterlijk tekende, worden noch in de plannen van de RHV, noch in die van De Jongh specifieke uitspraken gedaan, maar het is goed voorstelbaar dat de afwijkende individuele invullingen, zoals Van Driel's kantoorgebouw (maar ook het Hulstkampgebouw), mogelijk waren doordat De Jongh het oorspronkelijk geschetste beeld van Stieltjes in zijn achterhoofd had. Deze voorgeschiedenis zou kunnen verklaren waarom een uitzonderlijk hoog dak als dat van Maaskade 113 werd toegelaten. Het pand had evenveel verdiepingen maar was, met name door het hoog opgaande dak, veel hoger dan de overige panden in dezelfde gevelrij. Aan de andere kant zegt het misschien iets over de status van de rederij, waarvan ook de gemeente mogelijk de waarde inzag voor de stad. Met die gedachte is het mogelijk dat ze het extravagante ontwerp oogluikend toeliet of misschien zelfs actief aanmoedigde.



De Maaskade in 1995 (Gemeentearchief Rotterdam)

Waardering

Op basis van voorgaande analyse kunnen we zeggen dat de gevelrij aan de Maaskade, en dan met name het middenstuk (de gehele kade minus de uiterste punten), een zeer gaaf bewaarde herinnering is aan de geschiedenis van particuliere plannen voor de uitbreiding van Rotterdam tot transitohaven. Hiermee wordt het begrijpelijk(er) dat vooral de bebouwing aan de Maaskade en (in mindere mate) de Prins Hendrikkade in het Bestemmingsplan Noordereiland een representatieve allure wordt toegekend. Het gedeelte van nummers 113-115 maakt deel uit van precies die blokken die de hoogste status van bescherming genieten. Alles in aanmerking nemende gaat het bij deze blokken dus om dat deel van het Noordereiland wat (a) het meest conform de oorspronkelijke plannen van de RHV is gerealiseerd; (b) goed bewaard is gebleven als oorspronkelijke 19^{de} eeuwse stedenbouwkundige structuur (en niet getroffen is door oorlogsgeweld), en (c) van het eiland het meest coherente beeld van een havenfront vormt, bestaande uit zeer continue, uniform vormgegeven panden. En tot slot (d) bevinden zich

juist hier de twee belangrijkste Rijksmonumenten van het eiland, te weten het voormalig kantoorgebouw van Van Driel en het Hulstkampgebouw.¹¹

Uit deze analyse kan geconcludeerd worden dat het 'stadsgezicht', dat de Welstandsnota en het Bestemmingsplan willen beschermen, dan ook betrekking heeft (of zou moeten hebben) op juist deze vier punten. Daarbij zouden we willen benadrukken dat het Van Drielgebouw en Hulstkampgebouw een actieve waarde vervullen binnen dat karakteristieke stadssilhouet of stadsgezicht. Deels als incidentele uitzonderingen binnen een uniforme gevelrij; deels door de opvallendheid en herkenbaarheid die de Rijksmonumenten bezitten (en die door de status van Rijksmonument wordt bevestigd). Juist de uitzonderlijke vorm, maat en vormgeving ten opzichte van hun omgeving maakt dus dat de twee gebouwen – en in het bijzonder het Van Drielgebouw – zo herkenbaar zijn als uitzonderingen in het stadsbeeld. De opvallende continuïteit waarmee de blokken voor de rest zijn vormgegeven, draagt aan dat karakter nog eens extra bij.

¹¹ Die status is relatief schaars op het Noordereiland, dat in totaal zes rijksmonumenten telt. Drie ervan zijn gebouwen in de klassieke zin des woords. Dit zijn (1) Kantoorgebouw Maaskade 113; (2) Hulstkampgebouw en (3) Woonhuis Maaskade 85. De overige drie betreffen bruggen en een monument: (4) Koninginnebrug; (5) Stieltjesmonument en (6) Spoorbrug 'De Hef'.

Deel 2: Maaskade 113

Het kantoorgebouw aan de Maaskade 113 verrees in 1914 als zetel van Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen NV naar ontwerp van architecten J.H. de Roos en W.F. Overeijnder. Het werd gebouwd op een toen nog onbebouwd perceel¹² aan de Maaskade dat vanwege zijn locatie aan de Nieuwe Maas, tegenover de prestigieuze Boompjes een geschikte vestigingsplaats was voor de rederij.¹³ Twee keer zo breed als het gemiddelde woonhuis aan de Maaskade en vele meters hoger door het steile leidak tussen markante schoorstenen, met daartussen aangebracht de firmanaam, stak het al direct op fiere wijze uit boven de omringende bebouwing van het Noordereiland. Samen met de margariefabriek die daar al twintig jaar eerder gebouwd was voor de Engelse firma Laming & Sons in 1889 (beter bekend als het Hulstkampgebouw), vormde het kantoorgebouw voor Van Driel de opzettelijke uitzondering in een gevelrij voornamelijk bestaande uit woonhuizen en werkplaatsen.

Ontwerp

Het kantoorgebouw voor Van Driel dat De Roos en Overeijnder ontwierpen is kenmerkend door zijn uitzonderlijk rijke detaillering en materiaalgebruik. De forse zandstenen gevel met ronde arcades en Venetiaans-geïnspireerde vensters, het uitzonderlijk hoge dak en de hoge mate van afwerking maakt het – destijds, maar vanwege de gave staat waarin het gebouw verkeert ook nu nog – tot een uitzondering op het Noordereiland, zelfs in Rotterdam. De architecten hadden

¹² Het is niet zeker of het perceel helemaal leeg was, of dat het ontruimd was (dus in de plaats kwam van iets anders). De bronnen (zoals de pandkaarten van het GAR) vermelden dat het gaat om een 'leeg' en 'ontruimd' perceel. Foto's van de Maaskade rond 1910, evenals stadsplattegronden, laten echter zien dat de kavels op het Noordereiland, o.a. ook aan de Maaskade, al bijna geheel waren bebouwd. Het is wellicht mogelijk dat er twee bestaande panden voor zijn ontruimd, gezien de maat van Maaskade 113, dat exact twee keer zo groot is als de maat van de reguliere woonhuizen aan de Maaskade. Zie ook de analyse van de stedenbouw van het Noordereiland (deel 3 van dit rapport).

¹³ Han Timmer: 'Een half stadhuis en een rode olifant; het werk van de Rotterdamse architecten De Roos, Overeijnder en Otten', in: **De Sluitsteen**, februari 1991.



duidelijk een royaal budget tot hun beschikking en de uitstraling moest dan ook prestigieus en excentriek (misschien zelfs met opzet enigszins decadent) zijn. Dat het hier gaat om een kantoorgebouw voor een scheepsfirma is door de architecten in het gehele ontwerp benadrukt door middel van verwijzingen naar de zee. Dergelijke motieven (zeepaardjes, vissen, krabben, zeeslangen) komen we ook tegen in een kantoorpand voor Van Uden dat dezelfde architecten realiseerden aan de Veerhaven, enkele jaren ervoor (1905). Vergeleken met dit gebouw (dat in Berlagiaanse stijl is gebouwd) is het pand voor Van Driel echter een stuk rijker in het gebruik van ornament en detail.

Gevel

De gevel is opgetrokken uit zandsteen, geplaatst op een basement van graniet. Over de gehele gevel valt de rijke detaillering op: zeedierenmotieven (vissen, zeepaardjes, -slangen en -monsters), hermesstaven en vrije decoratieve ornamentering als omlijstingen rond de vensters, de bogen, de balustrade en over grote delen van het gevelvlak. De hoofdentree wordt omgeven door een gedecoreerde natuurstenen rondboog. Hierboven bevindt zich een scheepsboeg



met een ramskop (een verwijzing naar het schip van de Argonauten). Ook de eerste verdieping laat in de gevel vijf rondbogen zien, waarvoor een balustrade is geplaatst, met daarop onder andere de stadswapens van Rotterdam, Antwerpen en Opijnen (deze wapens komen terug in het interieur). Aan weerszijden bevinden zich vlaggenmasten die oorspronkelijk de vlag hesen van Van Driel. Hierin prijken de woorden *Fiat Voluntas* (Uw Wil Geschiede) en *W.v.D.* ('Willem van Driel' maar ook: 'Wij Varen Door').¹⁴ Het dak is bekleed met leisteen, waarboven oorspronkelijk de letters van de firmanaam (Van Driel) in gietijzer waren aangebracht. Later werd die gevelreclame, door de vanzelfsprekende positie die het had in het silhouet van het dakontwerp, vervangen door respectievelijk 'F. Swarttouw' en 'Ooms'. Bijzonder is het gebruik van natuursteen als integraal onderdeel van het ontwerp, met name het graniet dat is voortgezet als doorlopend element naar het interieur.

14) Rederijgeschiedenis: Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen (1888-1998) NV (jaartal onbekend). Bron: <http://members.fortunecity.com/binnenvaartfoto2/Rederij%20-%20Willem%20van%20Driel.html> (geraadpleegd: jan. 2013).



Interieur

Het interieur wordt voor een groot deel in beslag genomen door een monumentale hal, die geheel is bekleed met marmer. Opvallend is de uitzonderlijke luxe van vormgeving en materiaalgebruik, wat tot uitdrukking komt in overvloedige decoraties en fijne details in brons, koper-, hout- en tegelwerk. Boven de hal is een grote glazen koepel met een overspanning van ongeveer vier meter, waarin de tekens van de dierenriem figureren in gebrandschilderd glas. Het werk is, net als de gebrandschilderde ramen aan de voorgevel, vervaardigd door de vermaarde firma Bogtman uit Haarlem. Overal in het interieur maar voornamelijk in de hal en de ontvangstruimtes, keren zeemotieven terug, zoals schelpen, krabben, vissen, kameleons en zeepaardjes. Voor de bekleding van de hal is een zachtgeel marmer uit Siena gebruikt. Dit geeft een rijke, gouden uitstraling samen met de bronzen en kramieken accenten. Verder valt het vele koperwerk op: trapleuningen en -stijlen met gestileerde zeepaarden, krabben en zeesterren, verwarmingskasten; een fontein met ingebouwde verlichting wordt gedragen door grote zeepaarden en is ingelegd en afgezet met schelpmotieven. Het koperwerk werd vervaardigd door het bedrijf Duchateau (Schiedam).







De vertrekken (ontvangstruimte, werkkamers en vergaderkamers) hebben veelal een eikenhouten inrichting met ingelegde houten deurpanelen. De meeste vertrekken zijn uitzonderlijk goed bewaard gebleven. Veel plafonds zijn nog origineel, op sommige plekken zijn nieuwe plafondsysteem gebruikt omwille van de akoestiek. Om deze reden is ook vloerbedekking aangebracht in de achterste vertrekken op de bel-etage en eerste verdieping (daar waar zich oorspronkelijk de loketten bevonden). Hieronder bevinden zich nog de originele parketvloeren.

Aan de straatzijde hebben de vertrekken op de bel-etage en eerste verdieping gebrandschilderde glazen ramen (eveneens vervaardigd door Bogtman). Op de bel-etage zijn de drie vensters gesierd met de brandgeschilderde wapens van Rotterdam, Antwerpen (een belangrijke bestemming voor de vaart) en Opijnen (de geboorteplaats van Willem van Driel). De eerste verdieping telt vijf rondbogen. Deze vormen de vensters van de oorspronkelijke vergaderruimte (oorspronkelijk één ruimte). De vijf ramen zijn hier gebrandschilderd met motieven van binnenvaartschepen.

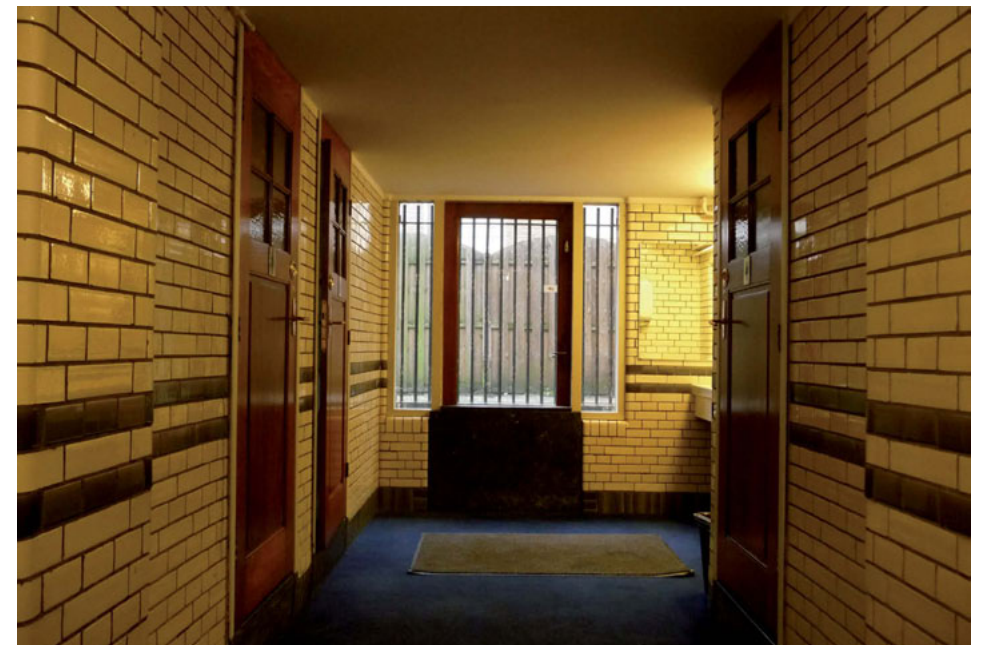


Structuur

De structuur en de plattegronden van het gebouw kenmerken zich door een pragmatische ordening. Dat wil zeggen niet overdreven functioneel (in de zin van een open, flexibele plattegrond) of uitgesproken klassiek. Eerder lijken de architecten zich te hebben gericht op het realiseren van een eenvoudige, doelmatige (voor die tijd moderne) ordening van vertrekken ter weerszijden van een verkeersruimte (hal, gang en trappenhuis), met het doel een indrukwekkende hal te scheppen. In grove lijnen is het gebouw ontworpen in een representatief, 'open' deel – het eigenlijke kantoor – en een functioneel, verborgen deel: de dienstwoning. De oorspronkelijke gebouwstructuur is grotendeels behouden gebleven, op enkele kleinere wijzigingen (splitsing van ruimtes, een doorbraak) na.

Het representatieve deel zat als volgt in elkaar: de begane grond / bel-etage was het ontvangstdeel. De hal (overgaand in een gang) leidde naar drie kamers achterin met loketten: hier konden de binnenvaartschippers hun briefjes (waarop de opdrachten met de desbetreffende lading en bestemming) ophalen. Aan de voorzijde leidde de gang naar de oude werkkamer van Van Driel. Deze kamer, met daarin de gebrandschilderde glazen ramen met de drie wapenschilden, is tegenwoordig in gebruik als ontvangstkamer.

Op de eerste verdieping was de representatieve vergaderzaal gesitueerd aan de voorzijde. Oorspronkelijk betrof dit één open, hoge ruimte. Het is vermoedelijk Frans Swarttouw geweest die het statige vertrek in drieën splitste, waarbij twee directiekamers ontstonden en een tussenkamer voor de secretaresse. Dit heeft een (door de smalle maat) wat merkwaardige middelste 'tussenkamer' opgeleverd. Deze aanpassing heeft de grootse sfeer van één grote ruimte met uitzicht op de stad behoorlijk aangetast, maar heeft wel drie afzonderlijk te gebruiken functionele(re) ruimtes opgeleverd. Bovendien heeft de architect destijds de renovatie zo onopvallend mogelijk (volledig conform de rest van het interieur) doorgevoerd, in exact dezelfde stijl en materiaal: houten ingelegde wanden met zorgvuldig afgewerkte hoeken (aan de cassetten in de plafonds erboven is nog te zien dat het oorspronkelijk om één grote ruimte ging). De huidige directiekamers aan weerszijden van de tussenkamer zijn identiek, met beide een haardpartij geflankeerd door vaste kasten. Het is vermoedelijk Frans Swarttouw geweest die hier de schilderijen van schepen toevoegde.

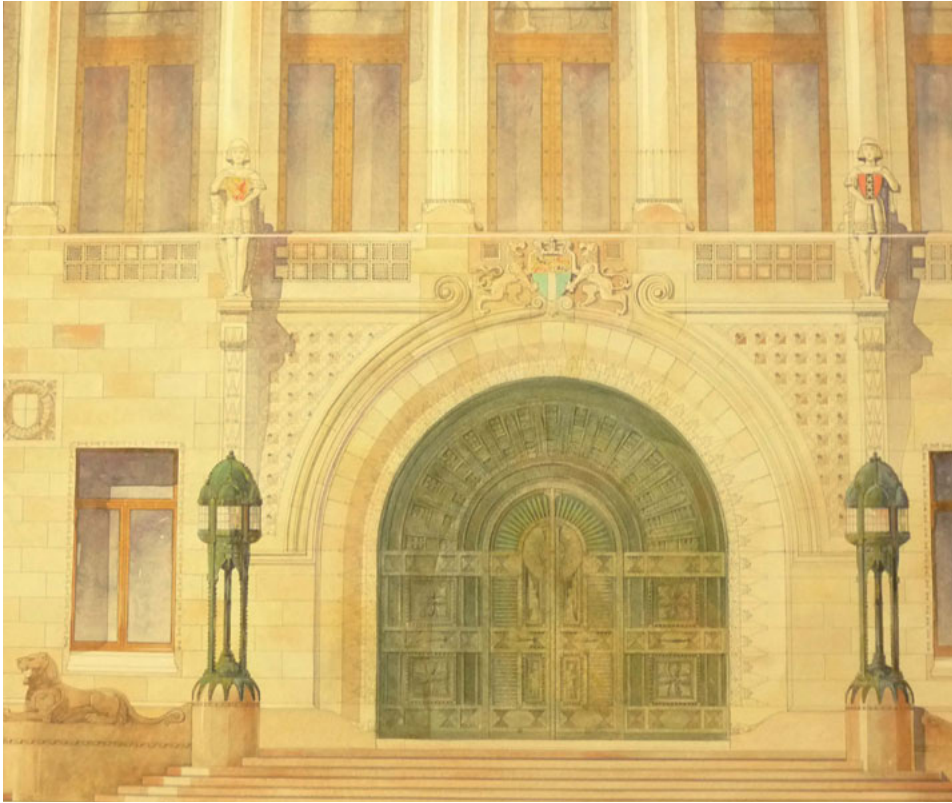




Aan de achterzijde van de eerste verdieping zijn opnieuw drie werkkamers met loketten. In een van deze werkkamers zijn in de jaren zestig tussenwanden aangebracht. Ook is het vermoedelijk rond die tijd geweest dat hier de doorbraak is gemaakt met het pand ernaast (Maaskade 115).

Het souterrain bestond uit kamers, waarschijnlijk bedoeld als opslagruimte. Kenmerkend is het tegelwerk van de gang en de ruimte voor de wc's, die overigens met hun hoge drempels de vormgeving van wc's aan boord van een schip nabootsen. Ze zijn zeer goed bewaard gebleven.

De dienstwoning is te zien als een apart, op zichzelf staand onderdeel. Ze is verbonden met het representatieve deel van het pand via een deur op de eerste verdieping. Hier leidt een trap naar de tweede, derde en vierde verdieping (zolder). De uitzonderlijke allure van het kantoorpand is hier afwezig, zowel in structuur (een pragmatische ordening van vertrekken rondom een gang en trappenhuis), als in de afwerking, die sober is. Uitzondering zijn de vijf vensters in de gevel op de derde verdieping. Ze vormen de ramen van de vertrekken die nu in gebruik zijn als archief- en IT-ruimte, maar zullen oorspronkelijk hebben gefungeerd als de woon- en/of slaapvertrekken van de dienstwoning.

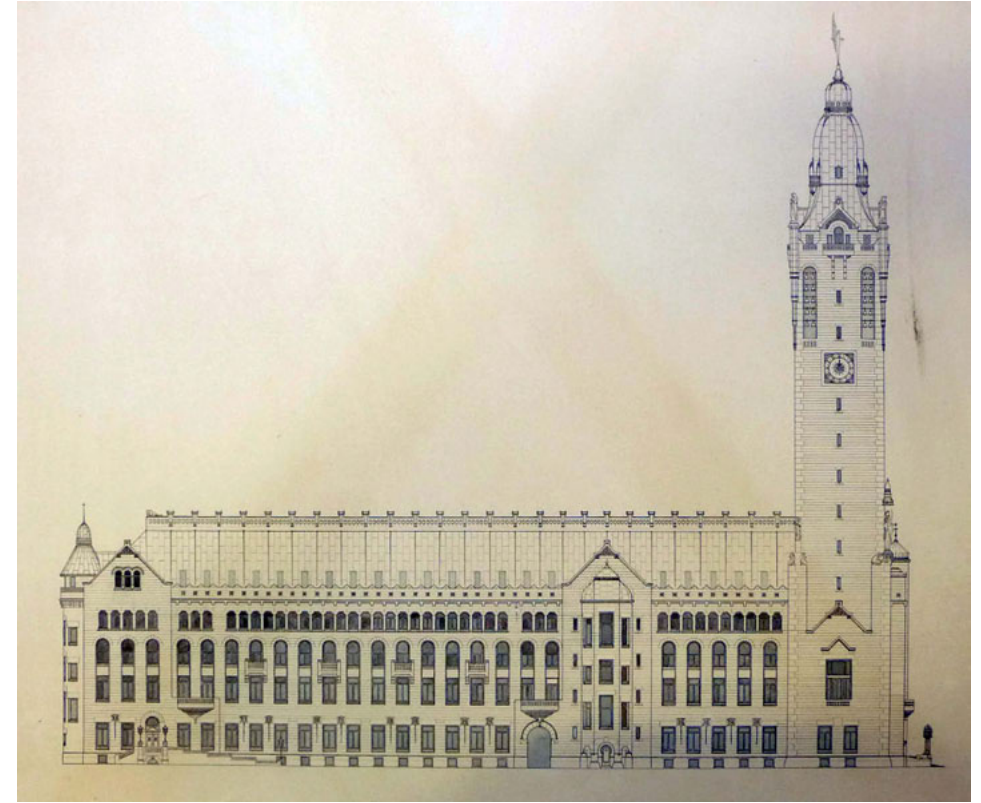


Ontwerp van De Roos en Overijnder voor het Rotterdams stadhuis (1912) (Gemeentearchief Rotterdam)

De architecten van Van Driel's kantoor: J.H. de Roos & W.F. Overijnder

Het kantoorgebouw voor Van Driel is vermoedelijk een van de hoogtepunten (misschien zelfs wel hét hoogtepunt) binnen het oeuvre van architecten J.H. de Roos (1875-1942) & W.F. Overijnder (1875-1941). Omdat echter de archieven van dit architectenduo verloren zijn gegaan, is de omvang, en aard van hun werk niet volledig bekend. Wel bestaat er een overzichtelijke inventarisatie van hun werk, op basis van andere bronnen (zoals architectuurtijdschriften, prijsvraaginzendingen en krantenartikelen).¹⁵ Op

15) Het onderzoek naar architecten De Roos & Overijnder wordt momenteel verricht door kunsthistoricus Han Timmer in opdracht van Stichting BONAS (Biografieën Nederlandse Architecten en Stedenbouwkundigen). Hij leverde de informatie over de architecten en hun oeuvre ten behoeve van dit rapport. Datum van publicatie is nog onbekend.



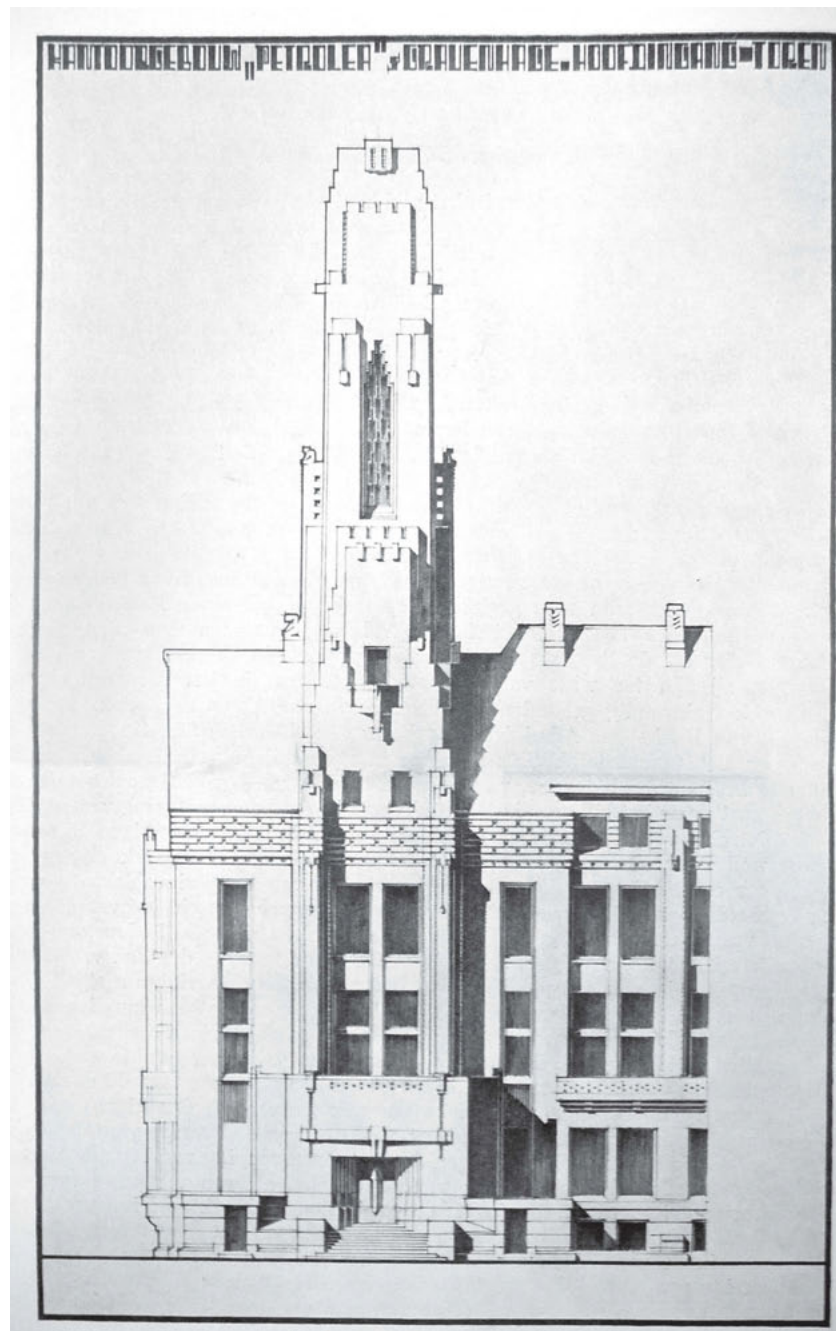
Ontwerp van De Roos en Overijnder voor het Rotterdams stadhuis (1912) (Gemeentearchief Rotterdam)

basis hiervan komt naar voren dat het architectenbureau destijds een van de grootste en bekendste was van de stad. Interessant is niet alleen de grote, maar ook zeer diverse opdrachtenportefeuille, en bovendien de lange periode waarin het bureau bestond: maar liefst een halve eeuw (van 1895 tot 1942). In die periode, een cruciale binnen de groei van Rotterdam tot haven- en woonstad, hetgeen veel werk betekende voor architecten destijds, bouwden De Roos en Overijnder talloze volkswoningbouwcomplexen, werven en fabriekshallen, en kantoorgebouwen (zoals die voor Van Driel) voor bedrijven en handelsverenigingen. Daarnaast genoten zij bekendheid door de deelname aan Rotterdamse prijsvragen voor belangrijke publieke gebouwen. De meest prestigieuze daarvan was die voor het Stadhuis aan de Coolingsingel (1912), een ontwerp dat niet werd gerealiseerd (het Stadhuis werd uiteindelijk gebouwd door hun leermeester Henri Evers) maar waarvan elementen zijn 'hergebruikt' in het



Hoofdkantoor van Petrolea, Den Haag (ontwerp 1921)

38



39

Ontwerp voor Petrolea (1921)

ontwerp voor het kantoor aan de Maaskade. Behalve aan het Stadhuis werkten de architecten mee aan twee andere grote prijsvragen voor de stad, te weten het Beursgebouw in 1925 (uiteindelijk gewonnen en gebouwd door J.F. Staal) en de Bijenkorf in 1928 (gebouwd door W.M. Dudok).

Opvallend aspect binnen het oeuvre van de architecten is het grote verschil in stijl en vormtaal. Deels is dit het gevolg van een heel diverse cliëntèle en overeenkomstige aard van de opdrachten: K.P van der Mandele stelde aan zijn volkswoningen voor tuindorp Vreewijk geheel andere eisen dan Van Driel aan zijn statige kantoorpand, of de American Petroleum Company aan zijn hoofdkantoor 'Petrolea' in Den Haag. Zo zijn de woningen in Vreewijk van een 'volkse', huiselijke soberheid en gebouwd in traditioneel baksteen passend bij een tuindorp, terwijl de kantoorgebouwen voor grote maatschappijen vaak een uitbundige rijkdom laten zien, overeenkomstig de heersende architectuuropvattingen van dat moment. In navolging van de avant-gardes (maar daartoe niet behorend) tekenden de architecten in opeenvolgende decennia een duidelijk Berlagiaans kantoorgebouw voor Van Uden Cargadoors aan de Veerhaven (1905), een statig traditionalistisch paleis met Venetiaanse motieven voor het Stadhuis (1912), een mengeling van Art Déco en Amsterdamse School voor Petrolea (1921) in Den Haag, nu een van hun grootste en bekendste ontwerpen en een Frank Lloyd-Wright-achtig ontwerp voor de Beurs (1925). Daar tegenover staat weer het zuiver utilitaire karakter van het uitgebreide scheepswerfcomplex en de machinefabrieken voor Piet Smit (vanaf 1912) en de havenloodsen voor smederij Wilton (1925). De ontwerpen voor kantoorgebouwen behoren binnen het oeuvre van De Roos en Overijnder tot de opvallendste, want meest rijke: de ruime budgetten gaven gelegenheid voor het ontwerpen in neorenaissance of Art Nouveaustijl, met uitbundige decoraties en het gebruik van materialen als natuursteen, marmer en keramiek. Tot hetzelfde rijtje als het hoofdkantoor voor Van Driel behoren het winkelhuis met kantoor voor de Nederlandse Gasgloeilichtmaatschappij aan de Coolsingel (1908, gesloopt) en het kantoorgebouw voor Van Uden Cargadoors aan de Veerhaven (1905), dat bovendien (eerder dan Van Driel) eenzelfde nadrukkelijk rijzige dakopbouw kreeg. In alledrie de ontwerpen komt natuursteen terug in combinatie met glas-in-lood en gedecoreerd tegelwerk, aangevuld met marmer en koper (Van Driel) of gietijzer (Van Uden).

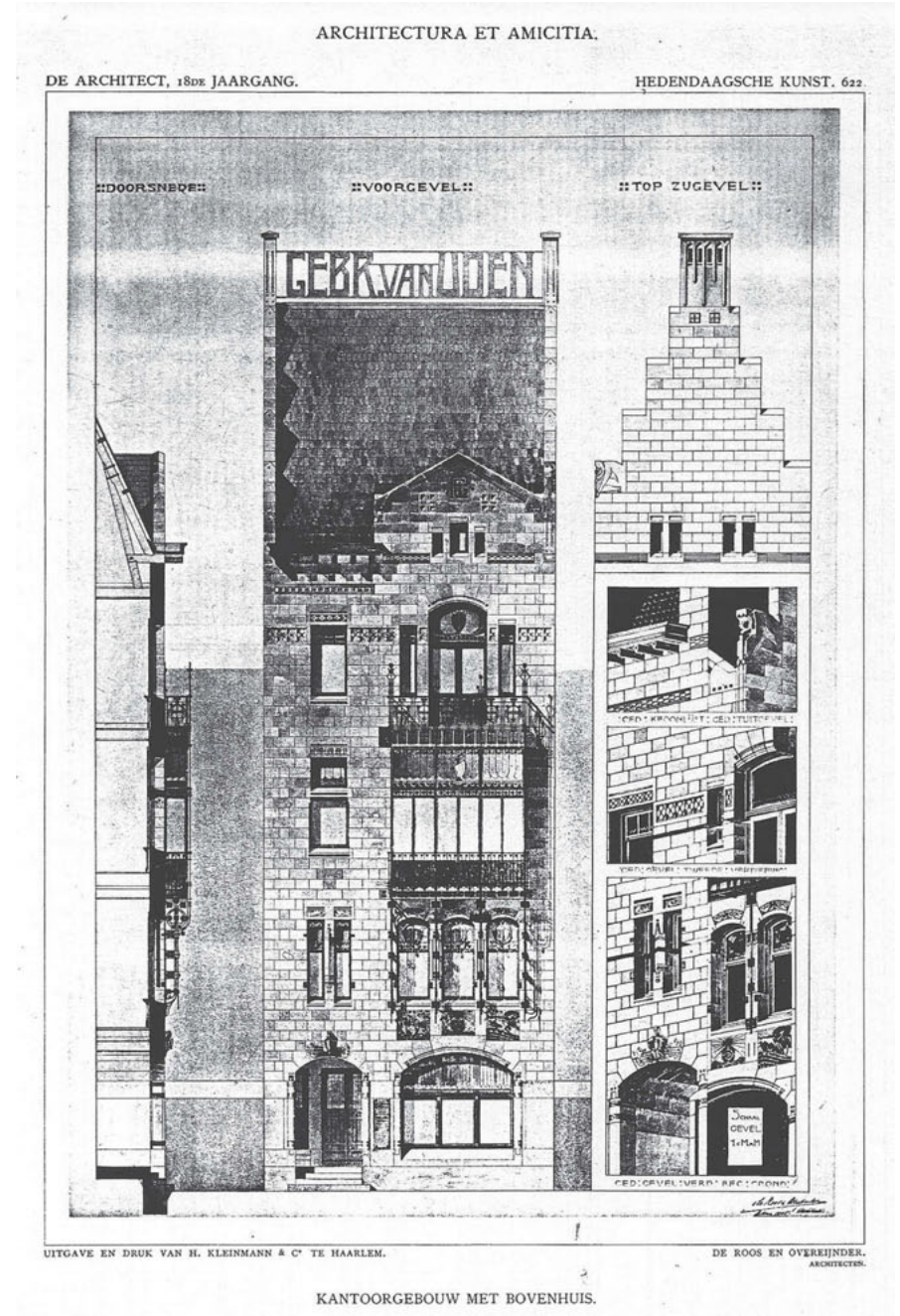
Deels zijn de grote stijlverschillen in het werk van De Roos en Overijnder een resultaat van de zeer uiteenlopende aard van de opdrachten en hun



Kantoor voor Van Uden Cargadoors aan de Veerhaven (ontwerp 1905)



Interieur van kantoorgebouw voor Van Uden (tegenwoordig in gebruik als verzamelkantoor voor kleine bedrijven)



Oorspronkelijk ontwerp voor Van Uden (1905), hier nog zonder de latere uitbreiding

opdrachtgevers (hoewel een scheepswerf en een hoofdkantoor ook heel goed van dezelfde opdrachtgever afkomstig konden zijn), en uiteraard de beschikbare budgetten, maar ook van de verschillende tijden waarin de ontwerpen tot stand kwamen. De architecten lijken duidelijk met hun tijd en de heersende opvattingen mee te zijn gegaan, niet als voorlopers en vernieuwers, maar als tamelijk traditionele, volgende architecten in de achterhoede van de avant-garde.¹⁶ Als dienende architecten voegden zij zich met steeds andere oplossingen naar de aard van de opdracht en de wensen van de opdrachtgever, zonder zich al te zeer te bekommeren om vernieuwende of inventieve oplossingen. Het verklaart deels de hoge bouwproductie en lange bestaansgeschiedenis van het bureau.

Binnen de context van deze cultuurhistorische analyse is vooral het stadhuisontwerp interessant om nader te bestuderen. Zoals kunsthistoricus Han Timmer opmerkt, is Van Driels pand aan de Maaskade te zien als een 'half stadhuis'. Afgaande op de aquarellen voor de Stadhuisprijsvraag, die het bureau vervaardigde in samenwerking met architect Albert Otten in 1912 (dus één jaar voor het ontwerp voor Van Driel) is inderdaad een frappante overeenkomst te zien met het kantoorgebouw aan de Maaskade. Ook het stadhuis is een uitzonderlijk rijk ontwerp. Opvallend zijn de overeenkomsten in de compositie van de gevels: decoratieve gevels, voornamelijk bestaand uit arcades. Er is een grote boog als hoofdentree, daarboven ronde bogen op de meest prominente verdieping, en rechthoekige ramen met houten stijlen op de begane grond. De gevel is uitgevoerd in robuust natuursteen. Binnen is een grote glas-in-loodkoepel getekend. Karakteristiek zijn ook de basilica-achtige vormen van daklijst en de decoratieve omlijstingen van de vensters. Deze motieven komen opnieuw terug in het hoofdkantoor van Van Uden aan de Veerhaven en het winkelpand van de Gasgloeilichtmaatschappij aan de Coolsingel.



Kantoorgebouw Van Driel kort na oplevering (1915) (Gemeentearchief Rotterdam)

16) Gesprek met kunsthistoricus Han Timmer, d.d. 14 december 2012.

Het kantoorgebouw aan de Maaskade binnen het oeuvre van De Roos & Overeijnder

Zoals gezegd behoren de kantoorgebouwen van De Roos en Overeijnder tot de meest rijke binnen hun oeuvre. Veelal gerealiseerd in een mengeling van neostijlen, Art Nouveau en nieuwe, in opkomst zijnde moderne architectuuropvattingen zoals die van Berlage en Frank Lloyd Wright, boden deze opdrachten de gelegenheid naar hartelust te putten uit de beschikbare mogelijkheden in vorm, materiaal en decoratief programma. Ook lijkt het erop dat juist hier de 'vondsten' uit hun niet gerealiseerde prijsvraagontwerpen alsnog konden worden toegepast. Vooral uit het ontwerp voor het Rotterdams Stadhuis, een jaar ervoor, is veelvuldig geput. Het kantoorgebouw voor Van Driel is binnen de reeks kantoorgebouwen van het architectenduo onmiskenbaar de meest royaal uitgevoerde. Dit feit maakt het kantoorgebouw aan de Maaskade niet alleen een bijzonder gebouw in de stad Rotterdam, maar ook binnen het oeuvre van de architecten. Het geeft aan hoe bijzonder de opdracht was, of in elk geval hoe uitzonderlijk het budget. Ook geeft het mogelijk iets aan over de wijze waarop Van Driel wenste dat zijn kantoor zich manifesteerde op het Noordereiland, als een monumentale en prominente uitzondering binnen een verder homogene gevelrij. De Roos en Overeijnder lijken hun kans schoon te hebben gezien en realiseerden hun 'stadhuis' alsnog, in de vorm van een opzettelijk rijk en extravagant ontwerp dat zich als scheepvaartkathedraal voegde tussen de 'gewone' huizenbulk.

Maaskade 113: symbool van machtige familiebedrijven als stuwende krachten achter de ontwikkeling van de Rotterdamse haven

Bijzonder in de gebruiksgeschiedenis van het pand Maaskade 113 is dat het tot op heden slechts drie gebruikers heeft gekend, in een periode van honderd jaar. Twee van die gebruikers, oprichter Van Driel en zijn directe opvolger Frans Swarttouw, behoorden in hun tijd tot de leidende figuren van vooraanstaande Rotterdamse havenondernemingen. De overname door Ooms in de jaren 70 symboliseert het einde van een tijdperk waarin Rotterdamse havenfamilies de stuwende kracht vormden achter de ontwikkeling van Rotterdam tot wereldhavenstad. Het verdwijnen van deze dynastieën had weer alles te maken met de internationalisering van havenactiviteiten, nieuwe overslagtechnieken, met als gevolg grote fusies en overnames en het vertrek van de havenindustrie uit het centrum.

De trots van de eigenaars op 'hun' pand komt sterk tot uitdrukking in de staat waarin het gebouw verkeert. Ten eerste het ontwerp, dat een directe uitdrukking is van de trots en de voorspoed van Van Driels binnenvaartimperium: de riante vormgeving en afwerking en het ongewoon opvallende silhouet (rijzig dak, breed front), moest met veel spierballenvertoon duidelijk maken dat het hier ging om een van Rotterdams fameuze rederijen. Vervolgens maakt de keuze van Frans Swarttouw (eveneens een glanzende naam op de lijst van Rotterdamse stuwadoorsbedrijven) om zich op deze plek in dit gebouw te vestigen, duidelijk dat het ook toen ging om een statig gebouw op een representatieve plek in de stad. Diezelfde voorliefde voor een statig, representatief gebouw heeft ook Makelaardij Ooms ertoe gebracht het gebouw eind jaren 70 van Swarttouw over te nemen. Uiteindelijk is het deels ook de 'trots' van met name deze laatste twee gebruikers geweest, waaraan wij het te danken hebben dat het gebouw uitzonderlijk goed bewaard bleef en vandaag, na 100 jaar, in perfecte staat verkeert.

1914-1927: Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen

Het pand Maaskade 113 is gebouwd in 1914 in opdracht van Van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen NV. Op het moment dat het bedrijf het prestigieuze pand liet bouwen bezat Van Driel een omvangrijke vloot en beschikte over een aantal nevenbedrijven.¹⁷ Eind 19^{de} eeuw had het goederenvervoer van Rotterdam naar het Duitse achterland een vlucht gemaakt, waardoor

17) Han Timmer, 'Een half stadhuis en een rode olifant; het werk van de architecten De Roos, Overeijnder en Otten', *De Sluitsteen*, februari 1991.

Rotterdam zich was gaan ontwikkelen als belangrijke doorvoerhaven. Het ging hierbij voornamelijk om massatransporten zoals graan, ruw ijzer en vooral erts.¹⁸ Oprichter Willem van Driel (1845-1911) was een schoolvoorbeeld van een self-made man. Begonnen als matroos die ervan droomde ooit zijn eigen sleepboot te bezitten, schopte hij het tot kapitein en richtte in 1888 zijn eigen transportbedrijf op dat groot werd met de binnenvaart op de Rijn. Na zijn dood ging het bedrijf over in handen van zijn vijf zonen. In 1913 – Van Driel vierde toen zijn vijftigjarig jubileum – was het bedrijf dermate succesvol geweest dat het zich een luxe kantoor kon veroorloven, bij wijze van kroon op een periode van een kwart eeuw indrukwekkende groei. Rond 1915 bezat Van Driel een vloot van zeventig schepen en had het bedrijf ruim een derde van de totale uitvoer over Lobith in handen.¹⁹

In de loop van de jaren twintig kwam echter de klad in de binnenvaart. De ooit zo bloeiende rederij had sterk te lijden gehad van de handelsbeperkingen ten gevolge van de eerste wereldoorlog en ook de wereldwijde economische crisis zou – vanwege stagnatie van internationaal transport – flinke weerslag hebben op de binnenvaart. Het was waarschijnlijk in 1927 dat Van Driel zijn prestigieuze pand moest verkopen. Het bedrijf ging nog een tijd door, deels vanuit de eigen naam opererend vanuit een pand slechts een paar meter verderop, aan de Maaskade 127, deels overgaand in Damco.²⁰ Pas in 1998 werden vloot, naam en personeel overgenomen door bevrachtingkantoor De Graaf & Meeuwsen in Ridderkerk, waarmee aan Van Driel's tijdperk een definitief einde kwam.

1927-1979: Frans Swarttouw & Quick Dispatch

In 1927²¹ kocht Frans Swarttouw sr. (1868-1949) het pand van Van Driel om er het hoofdkantoor van zijn bedrijf Stevedore Company Quick Dispatch te vestigen. Zijn stuwadoorsbedrijf, nadien geleid door zijn zoon Hendrik en diens zoon Frans jr. staat nu bekend als een van Rotterdams vooraanstaande havendynastieën.

18) Rederijgeschiedenis: Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen (1888-1998) NV (jaartal onbekend). Bron: <http://members.fortunecity.com/binnenvaartfoto2/Rederij%20-%20Willem%20van%20Driel.html>

19) H.C. van Beek: 'Met de zee in het hart; werken in een historische omgeving', in: **Origine; Antiek, Kunst en Interieur (2)**, Haarlem 1992.

20) Rederijgeschiedenis: Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen (1888-1998) NV (jaartal onbekend). Bron: <http://members.fortunecity.com/binnenvaartfoto2/Rederij%20-%20Willem%20van%20Driel.html>

21) Het jaartal 1927 is niet helemaal zeker: andere bronnen melden 1929, het jaar van de Beurskrach.



Kantoor van Frans Swarttouw, jaren zeventig



Kantoor van Ooms Makelaars, huidige situatie

In 1958 nam de flamboyante Frans junior het bedrijf over van zijn vader. Het is deze Frans Swarttouw jr. (1932-1997) die het bedrijf groot maakte tot een van de leidende stuwadoorsbedrijven van Rotterdam, later (als ECT) zelfs van de wereld. De eerste helft van de jaren zestig was een tijd vol technologische veranderingen in de scheepvaart en in de havenindustrie. Een golf van fusies en overnames nam ook het bedrijf van Swarttouw mee. Vanuit de Verenigde Staten kwam het vervoer en de overslag van stukgoederen in gestandaardiseerde containers in zwang. Swarttouw was een van de eersten die hierin kansen zag voor Rotterdam.²²



Frans Swarttouw jr

Samen met concurrent Thomsens Havenbedrijf zette hij in 1965 de eerste containerterminal in Rotterdam op en legde hij de basis voor de Europe Container Terminus (ECT), een conglomeraat van verschillende overslagbedrijven in Rotterdam dat in de Eemshaven zijn containers oversloeg. Als president-directeur van ECT was Swarttouw een van degenen die richting gaven aan de verdere groei van de Rotterdamse haven tot de grootste containerhaven van Europa. Onder zijn leiding ontwikkelde ECT zich tot Europa's grootste containeroverslagbedrijf en werd het internationaal een voortrekker in de ontwikkeling van technologische vernieuwingen in de containeroverslag.²³ In dezelfde periode werd Quick Dispatch verkocht aan de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (nadien Nedlloyd, nu een van de aandeelhouders in ECT).²⁴ Swarttouw's havenbedrijf voor massagoed ging alleen door en trok naar de Botlek, waar hij moderne terminals voor overslag van massagoed bouwde. In 1978 verliet Frans Swarttouw de haven om directeur te worden van vliegtuigbouwer Fokker, een positie waarmee hij landelijke bekendheid kreeg. Zijn nieuwe baan in 1979 is waarschijnlijk de reden geweest het pand aan de Maaskade te verkopen. Met Swarttouw's vertrek kwam aan het tijdperk van ruim zestig jaar havenbaronnen op deze plek ten einde.

1979-2013: Ooms Makelaars

In 1979 kocht J.A. Ooms de panden aan de Maaskade om er kantoor te houden. Ooms Makelaars bv was eveneens een familiebedrijf dat voorheen zetelde

22) Marc Dierikx, 'Swarttouw, François (1932-1997)', in Biografisch Woordenboek van Nederland. URL:<http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn6/swarttouw> [13-02-2012]

23) Marc Dierikx, 'Swarttouw, François (1932-1997)', in Biografisch Woordenboek van Nederland. URL:<http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn6/swarttouw> [13-02-2012]

24) Bram Oosterwijk: 'Frans Swarttouw (1932-1997) had veel zelfkennis' in: *Rotterdams Dagblad*, 5 februari 1997

op de Schiestraat. Vanuit deze plek bouwde de makelaar zijn bedrijf uit tot zeven vestigingen, waarbij Maaskade 113 de rol vervulde van representatief hoofdkantoor. In 1990 verkocht Ooms het bedrijf aan een aantal personeelsleden, en het pand aan belegger Nobel. Ooms werd de huurder van het pand.²⁵ Het was de makelaardij die in 1993 het complex flink uitbreidde door ook de twee panden aan de Thorbeckestraat (nummers 4 en 4a/b) bij het complex te betrekken en de bestaande organisatie over de gehele breedte (en alle verdiepingen) door te trekken tot één groot kantoorcomplex.

Opvallend is het verschil in gebruik tussen Maaskade 113 en Maaskade 115, dat sinds het tijdperk Swarttouw wordt gehandhaafd. Er is een duidelijk onderscheid tussen een (representatief) ontvangstdeel en een (utilitair) werkdeel. In het representatieve deel zijn door Ooms op dit moment de PR, stafdiensten, de ontvangstkamers en vergaderruimten voor commissarissen gesitueerd; in de Maaskade 115 alle overige functies, dat wil zeggen alle werknemers, de administratieve diensten en de winkel.²⁶

Van alle drie gebruikers heeft ironisch genoeg de oprichter het minst lang plezier gehad van zijn pand, maar zijn sporen zijn nog altijd het duidelijkst zichtbaar. De zeemotieven, glas-in-loodramen en vele smeedijzeren decoraties hebben bijna allemaal te maken met water of scheepvaart en zijn zo een levendige herinnering aan de wereld van binnenvaart en transport. De gebrandschilderde wapenschilden in de drie bovenramen op de bel-etage, aan de voorkant van het gebouw zijn een letterlijke getuige van de werkzaamheden van Van Driel: de wapens van Rotterdam (thuishaven), Antwerpen (bestemmingshaven) en Opijnen (geboorteplaats van Willem van Driel).

Waardering

Het kantoorgebouw voor Van Driel is cultuurhistorisch en architectonisch te waarderen op een aantal niveaus:

a. Binnen de context van de stad Rotterdam

Het pand Maaskade 113 kan vandaag gerekend worden tot een van de iconen uit de bloeiperiode van Rotterdam tot werelddhavenstad. Was het bouwen van een apart kantoorgebouw aan het eind van de 19^{de} eeuw in veel steden nog een uitzondering, in Rotterdam verschenen rond de eeuwwisseling als gevolg van de bloei van haven en scheepvaart de eerste grote havengerelateerde gebouwen.²⁷ Zulke kantoorgebouwen voor bedrijven, banken en handelsverenigingen kregen een bij uitstek prestigieuze uitstraling mee, wat de voorspoed en trots van het bedrijf moest uitdragen. Veel van deze gebouwen verrezen in die periode in de stadsdriehoek, met name aan de Boompjes en in het Scheepvaartkwartier, enkele werden gebouwd op het Noordereiland. Kenmerkend voor deze hoofdkantoren is het hoogwaardige materiaalgebruik (natuursteen, marmer), een typisch begin 20^{ste} eeuwse architectuurstijl (Art Nouveau, Art Deco, overgangsstijl), een uitgebreid decoratief programma en fijnheid in detail. Het kantoorgebouw voor Van Driel behoort, op het Noordereiland maar zeker ook in Rotterdam, tot een van die hoogtepunten. Andere voorbeelden van dergelijke scheepvaarticonen zijn het Witte Huis, het kantoorgebouw voor de Steenkolen- en Handelsvereniging in het Scheepvaartkwartier en ook het kantoorgebouw voor Van Uden Cargadoors (eveneens een ontwerp van De Roos & Overijnder) aan de Veerhaven.

b. Binnen de context van het oeuvre van architecten De Roos & Overijnder

De ontwerpen voor kantoorgebouwen behoren binnen het oeuvre van De Roos en Overijnder tot de opvallendste, want meest rijk uitgevoerde: de ruime budgetten gaven gelegenheid voor het ontwerpen in rijke stijl, overeenkomstig de heersende architectuuropvattingen, en met een decoratief programma en materiaalgebruik (zoals natuursteen, marmer en keramiek) dat uitbundiger kon zijn dan gewoonlijk. In hetzelfde rijtje als het hoofdkantoor voor Van Driel behoren het winkelhuis met kantoor voor de Nederlandse Gasgloeilichtmaatschappij aan

25) Gesprek met Peter van Nederpelt, directeur Ooms Makelaardij BV, d.d. 28 december 2012.

26) Gesprek met Peter van Nederpelt, directeur Ooms Makelaardij BV, d.d. 28 december 2012.

27) H.J. Tolboom (red), **Onvermoede weelde; Natuursteengebruik in Rotterdam 1850-1965**, uitgave i.s.m. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Utrecht 2012.



**Winkel met kantoor
voor de Nederlandse
Gasgloeilichtmaatschappij aan de
Coolsingel (ontwerp 1908)**

de Coolsingel en het kantoorgebouw voor Van Uden Cargadoors, dat bovendien (eerder dan Van Driel) eenzelfde nadrukkelijk rijzige dakopbouw kreeg. In alledrie de ontwerpen komt natuursteen terug in combinatie met glas-in-lood en gedecoreerd tegelwerk, aangevuld met marmer en koper (Van Driel) of gietijzer (Van Uden). Het kantoorgebouw voor Van Driel is hierbinnen – althans qua rijkdom – een van de hoogtepunten, misschien zelfs wel hét hoogtepunt. De forse zandstenen gevel, met daarin ronde arcades en Venetiaans-geïnspireerde vensters, het uitzonderlijk hoge dak en de hoge mate van afwerking maakten het tot een uitzondering op het Noordereiland. Dit geeft aan hoe bijzonder de opdracht was, en ook hoe uitzonderlijk het budget. De Roos en Overijnder lijken hun kans schoon te hebben gezien en realiseerden hun 'stadhuis' alsnog, in de vorm van een extravagant ontwerp dat zich, conform de (vermeende, zelftoegedichte danwel terechte) status van de opdrachtgever, opzettelijk onderscheidde van de wat 'gewoontjes' aandoende woonpanden, garages en loodsen.

Deel 3: Maaskade 115

Het pand Maaskade 115 is in alle opzichten een geheel ander object dan Maaskade 115, maar vanwege de functionele verbinding met de twee panden een onlosmakelijk geheel met Maaskade 113. Voor de volledigheid moet gezegd worden dat het hier niet gaat om één enkel pand (zoals het huisnummer suggereert), maar om vier panden, te weten Maaskade 115-116 en twee panden aan de Thorbeckestraat (4 en 4a/b). Ze zijn gebouwd kort voor de eeuwwisseling als woonhuizen met een eenvoudige plattegrond van vier lagen met een zadeldak met op de begane grond (dus in de plint) werkplaatsen en bedrijven.

Ontwerp

Het is onbekend door wie en wanneer de woningen zijn gebouwd. Afgaande op de typisch laat 19^{de} eeuwse opzet en stijl van het gevelbeeld, dat vrijwel identiek is aan het overgrote deel van de woningen op het Noordereiland en aan de Maaskade in het bijzonder, zal dit ergens zijn geweest tussen 1880 en 1900. Kaarten uit die periode laten zien dat het hoekpand (115-116 of alleen 116) als een van de eerste van het blok gebouwd is. De vier panden die nu deel uitmaken van het te ontwikkelen pand 'Maaskade 115' zijn betrekkelijk kort na elkaar, pandsgewijs gerealiseerd. De aanvankelijke ruimtelijke organisatie van vier afzonderlijke woonhuizen met werkplaatsen op de begane grond is nog goed herkenbaar in de gevel, en met een beetje goede wil in de plattegronden. De bouwtekeningen voor de (vermoedelijk) eerste structurele verbouwing uit de jaren 1960 laten deze plattegronden goed zien. Het betrof typische alkoofwoningen, zoals die werden gebouwd in het Rotterdam van de late 19^{de} eeuw – een periode waarin de meest omvangrijke uitbreiding in de geschiedenis van de stad plaatshad – om de explosieve bevolkingsgroei op te vangen. Typisch voor dergelijke woningcomplexen is de organisatie van afzonderlijke woningen over vier a vijf lagen, waarin (afhankelijk van het type) per verdieping een gezin werd gehuisvest danwel twee afzonderlijke gezinnen verdeeld in een voor- en achterwoning.

56

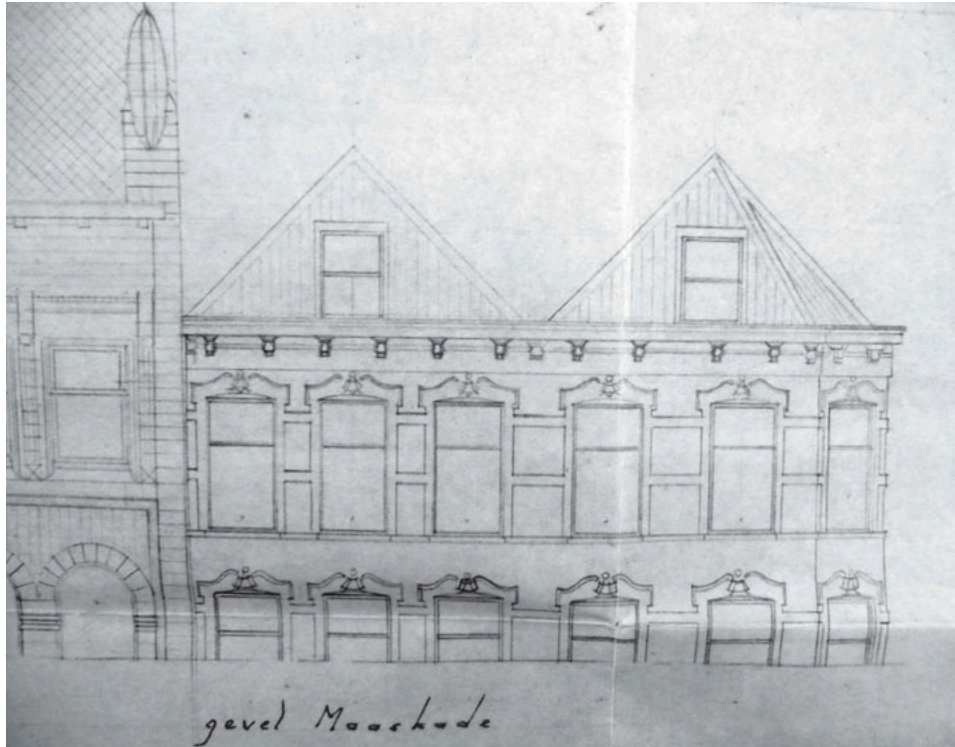


Hiertussen bevinden zich de zogenaamde alkoven: inpandige slaapkamers, vaak in paren geclusterd rondom of nabij het centraal gelegen trappenhuis.

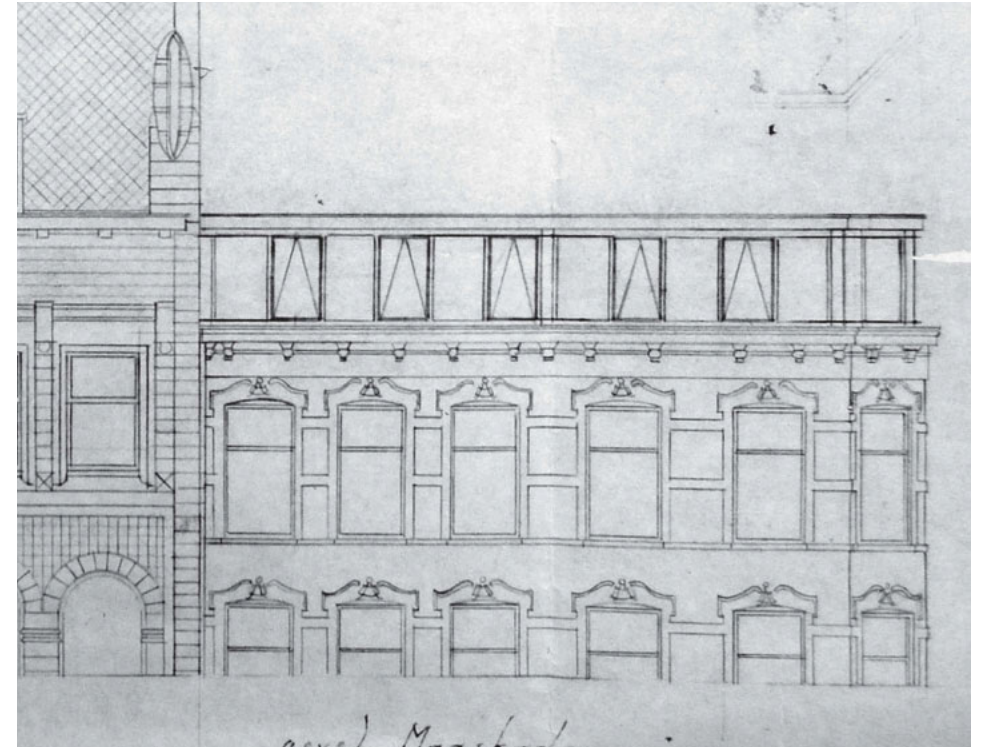
Overzicht van ingrepen en verbouwingen

Op de verbouwingstekeningen uit 1965 (waarop ook de oorspronkelijke situatie is getekend) blijkt dat de voormalige woningplattegronden typisch zijn voor het wat vroegere type 19^{de} eeuwse woningen: voor- en achterwoningen met daartussen alkoven en een centraal trappenhuis. Uiterlijk had (en heeft) de gevel dezelfde indeling, ritmiek en vormgeving als de gehele rij ten oosten van het Van Driegelbouw aan de Maaskade, die iets later werd gerealiseerd in (vermoedelijk) dezelfde bouwfase. Ook het dak had dezelfde vorm als de serie woonhuizen elders aan de Maaskade, met elk pand zijn eigen zadeldak haaks op de gevel.

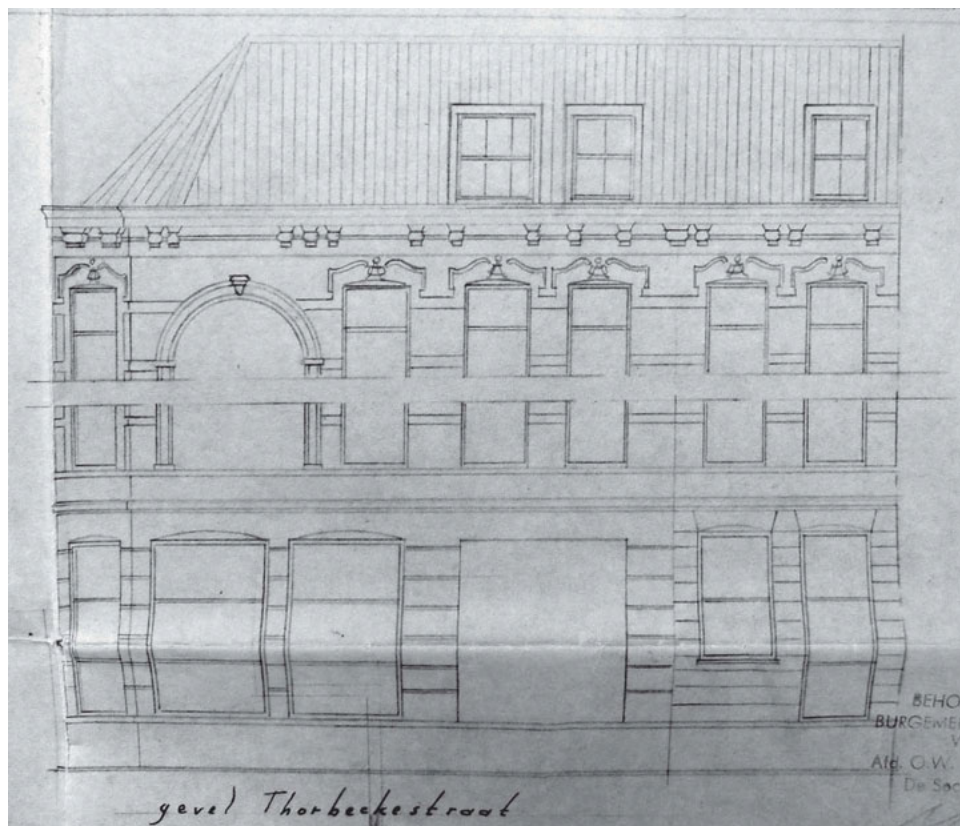
57



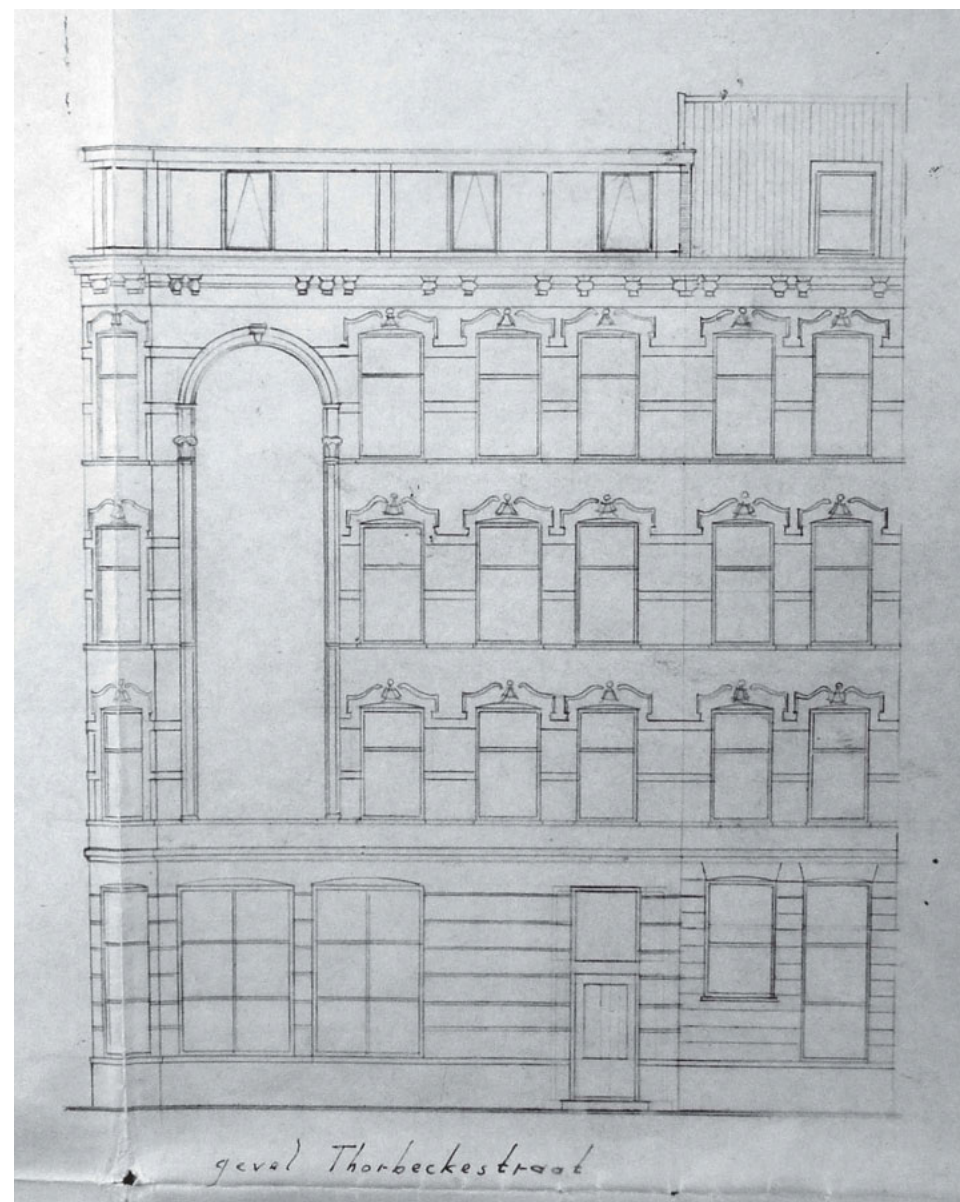
Verbouwing 1965, gevel bestaand



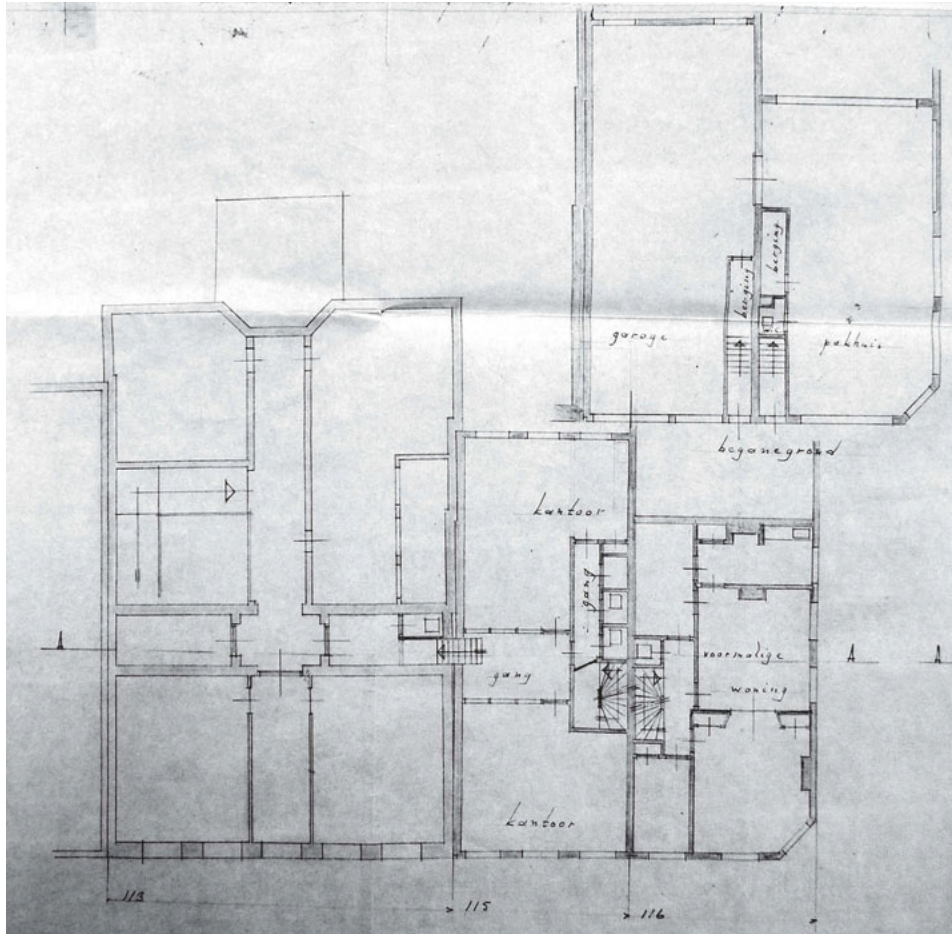
Verbouwing 1965, gevel nieuw



Verbouwing 1965, gevel bestaand



Verbouwing 1965, gevel nieuw



Verbouwing 1965, plattegrond bestaand

Situatie 1929-1965

Het is Frans Swarttouw geweest die de panden aan de Maaskade 115-116 aankocht (hier waren de twee panden aan de Thorbeckestraat nog niet bij betrokken). Op het moment van aankoop (1927 of 1929) hadden de panden nog de typische inrichting van woonhuizen over vier lagen, met op de begane grond een garage (115) en een pakhuis (116). Dit is nog te zien op de tekeningen van architectenbureau J. de Bert en A. Doorewaard, dat in 1965 de eerste verbouwing realiseerde. Op dat moment was alleen de eerste verdieping door Swarttouw

in gebruik als kantoorruimte. De kantoren waren gevestigd in de (vermoedelijk onveranderde) ruimten op de eerste verdieping. De lagen erboven (2e, 3e) hebben dan nog de bestemming woonhuis (ze lijken net ontruimd om te worden herbestemd tot kantoren). Opvallend is dat de doorbraak tussen Maaskade 113-115, dus de verbinding met het voormalige kantoor van Van Driel, er al is. Hoewel hier geen gegevens van bekend zijn, moet de doorbraak dus vóór 1965 zijn gerealiseerd.

1965: verbouwing

In 1965 koopt Frans Swarttouw ook de bovenste verdiepingen van Maaskade 115-116 om zijn kantoor uit te breiden. Op dat moment heeft hij al de eerste verdieping in gebruik als kantoor (met een doorbraak naar 113). In opdracht van Swarttouw worden de twee panden Maaskade 115-116 geheel in gebruik genomen als kantoren. Daarbij voert hij twee opvallende wijzigingen door. De eerste is de eliminatie van de twee afzonderlijke trappenhuis van de voormalige wooncomplexen, en de bouw van een nieuw gezamenlijk trappenhuis, ontsloten aan de Thorbeckestraat. Dit trappenhuis krijgt een nieuwe, eigen fundering. De tweede opvallende transformatie is de vervanging van het zadeldak door een grotendeels glazen dakopbouw voor een kantine met keuken, berging en kantoorruimte, bovenop de derde verdieping. De bestaande dakconstructie (bestaande uit twee zadeldaken) wordt hiervoor afgebroken. Op de eerste verdieping worden de kantoren op pragmatische wijze gesitueerd in de voormalige ruimten van de (voor- en achter)woningen. Op de derde verdieping worden enkele tussenwanden afgebroken ten behoeve van een ruimere indeling.

1993: verbouwing en uitbreiding

In 1993 wordt het kantoor flink uitgebreid, door ook de twee panden aan de Thorbeckestraat 4/4a/4b bij het complex te betrekken. Ook deze panden zijn voormalige woningen (met garage / opslag op de begane grond), gebouwd rond 1890. Ze staan op dat moment al enige tijd leeg.²⁸ De uitbreiding wordt gehoord door Makelaardij Ooms, die dan overigens geen eigenaar meer is (belegger Maasstede neemt de herontwikkeling ter hand). Ook bij deze transformatie blijven de woningdragende wanden grotendeels staan, en worden de plattegronden op pragmatische wijze heringericht door enkele tussenwanden te plaatsen. Met betrekking tot de (al als kantoor ingerichte) panden aan de Maaskade 115-116

28) Gesprek met Peter van Nederpelt, directeur Ooms Makelaardij BV, d.d. 28 december 2012.



worden geen grote wijzigingen meer doorgevoerd (op de begane grond worden enkele tussenwanden geplaatst; op de 1e, 2e en 3e verdiepingen worden ze juist verwijderd).

Gevelbeeld

De enige constante in de reeks opeenvolgende verbouwingen van Maaskade 115-116 en Thorbeckestraat 4/4a/4b betreft het gevelbeeld. Ondanks de samenvoegingen, het verwijderen van de vroegere trappenhuizen en het plaatsen van een nieuw centraal trappenhuis aan de Thorbeckestraat, hebben geen noemenswaardige veranderingen in het gevelbeeld plaatsgevonden. De grootste verandering in het gevelbeeld leveren de kunststof kozijnen (vermoedelijk geplaatst in 1993). Door kunstenaar Joe Cillen (bewoner van het Noordereiland) is, waarschijnlijk in de jaren 80, een muurschildering aangebracht op het reclamepaneel in de gevel op de hoek van de Thorbeckestraat. Cillen beschilderde ook enkele andere voormalige reclamepanelen op het Noordereiland.

Waardering

Binnen de geschiedenis van achtereenvolgende verbouwingen – door Swarttouw in de periode 1927-1965, in 1965 en in 1993 – heeft vooral die in 1965 het complex sterk getransformeerd. Deze ingreep betekende een volledige herordening van de interne structuur, waarbij de twee trappenhuizen werden vervangen door een centraal ontsloten trappenhuis aan de Thorbeckestraat, de voormalige woningen werden herbestemd tot kantoorruimte, de bestaande daken verdwenen en een nieuwe glazen dakopbouw (kantine) de oorspronkelijke twee zadeldaken verving. Aan de achterzijde hebben kunststofkozijnen en trespa gevelbekleding (vermoedelijk in 1965, maar in 1993 zijn mogelijk de kozijnen opnieuw vervangen) geleid tot een rommelig beeld. Derhalve is alleen het gevelbeeld aan de voorzijde te waarderen als een oorspronkelijk 19^{de} eeuws overblijfsel met een beeldbepalende kwaliteit. Karakteristiek voor dit gevelbeeld is de repetitie van ramen, de decoratieve omlijstingen, de consoles onder de dakrand en de horizontale accenten (wit gestucte banden) langs de gevel. Ook het feit dat het hier gaat om een hoekpand wordt duidelijk gemaakt door een simpele afgeschuinde hoekoplossing. De typische 19^{de} eeuwse zadeldaken zijn hier echter verdwenen. De nieuwe dakopbouw die er in de jaren zestig voor in de plaats kwam ontbeert de kwaliteit van een herkenbaar 19^{de} eeuwse hoekoplossing en draagt daardoor niet bij aan de herkenbaarheid van het stadssilhouet. De architectonische kwaliteit van de gevel is niet uitzonderlijk – integendeel: juist zeer gemiddeld en algemeen en daarmee kenmerkend voor 19^{de} eeuwse woonbebouwing – maar verkrijgt haar waarde juist door de herkenbaarheid als typisch, tamelijk onopvallende 19^{de} eeuwse bebouwing als onderdeel van het bouwblok. In de context van het ernaast gelegen excentrieke kantoorpand voor Van Driel aan de Maaskade 113, is die klassieke onopvallendheid een wezenlijke kwaliteit voor het stadsbeeld.



voorgevel



zijgevel

Conclusies en aanbevelingen

Deze Cultuurhistorische Verkenning leidt tot een aantal conclusies over de waarde van Maaskade 113 en Maaskade 115, die hieronder zijn uitgesplitst naar de drie terreinen waarop ze beoordeeld zijn: stedenbouwkundige argumenten, architectonische aspecten en cultuurhistorische waarde.

Zowel Maaskade 113 als 115 zijn stedenbouwkundig van belang als onderdeel van de meest representatieve gevelwand van het Noordereiland, dat bovendien het meest correspondeert met het oorspronkelijke ontwerp voor het eiland uit 1874. Hoewel beide panden als zelfstandige gebouwen gerealiseerd zijn, is het karakteristiek dat ze al meer dan een halve eeuw een functionele eenheid vormen en fysiek gekoppeld zijn. Daarbij behoort Maaskade 115 tot de gebruikelijke woningtypologie van panden met een plint, drie woonlagen en een zadeldak haaks op de rooilijn, en is het van waarde vanwege het feit dat het behoort tot het bouwblok en de continuïteit ervan waarborgt. In tegenstelling daarmee vormt Maaskade 113 de uitzondering binnen hetzelfde bouwblok en daarmee ligt haar stedenbouwkundige waarde vooral in het afwijkende silhouet dat het gebouw creëert. Het is, als representatief kantoorpand van een welvarende binnenvaartrederij, breder, hoger en rijker uitgevoerd dan de omringende bebouwing en heeft een uitzonderlijk hoog dak, evenwijdig aan de rooilijn. Het pand is van bijzondere architectonische waarde als een van de hoogtepunten in het uitgebreide oeuvre van De Roos & Overeijnder, waarmee ze volop uitdrukking konden geven aan hun architectonische ambities. Cultuurhistorisch is het van belang dat beide panden meer dan een halve eeuw in gebruik waren als havenkantoor van belangrijke Rotterdamse havenbedrijven, die de stuwende krachten waren achter de ontwikkeling van de Rotterdamse haven.

1. Stedenbouwkundig

A) *Gaaf voorbeeld van 19^{de} eeuwse stedenbouw*

De panden Maaskade 113 en 115 zijn onderdeel van het deel van het Noordereiland dat door de jaren heen zeer gaaf is gebleven. Anders dan de punten van het eiland is alleen het middelste gedeelte, dat wil zeggen alle bouwblokken grenzend aan het Burgemeester Hoffmannplantsoen, niet gebombardeerd. Het bouwblok, en daarmee de gevelrij waar de panden deel van uitmaken, is daardoor nog goed herkenbaar als een oorspronkelijk 19^{de} eeuws stuk stadsontwikkeling.

B) *Maaskade meest representatieve gevelwand*

Van de gaaf bewaarde blokken op het Noordereiland hebben vooral de twee lange bouwblokken aan de Maaskade een grote representatieve allure. Hier presenteren ze zich aan de binnenstad met een kenmerkend silhouet voor het gehele Noordereiland. Vanaf de Boompjes is een beeld te zien van een continue gevelwand, waarbinnen enkele uitzonderingen (waarvan Maaskade 113 en het Hulstkampgebouw veruit de meest in het oog springende zijn) duidelijk herkenbaar zijn.

C) *Blokken Maaskade in de geest van het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan*

Dat de blokken aan de Maaskade ook daadwerkelijk zijn ontworpen als representatief ogende blokken die samen een coherent stadsbeeld moesten vormen (te zien vanuit de binnenstad), blijkt uit het eerste ontwerp van de Rotterdamse Handelsvereniging (RHV) voor Feijenoord. Dit plan, dat aan de basis ligt van de inrichting van het Noordereiland, is nooit volledig uitgevoerd, maar is later wel in grote lijnen overgenomen door G.J. de Jongh. Hoewel De Jongh enkele veranderingen doorvoerde, behield hij het idee van de lange bouwblokken aan de Maaskade, zoals die in het plan van de RHV nog getekend waren voor het gehele Noordereiland. Zo kreeg uiteindelijk alleen de Maaskade een echt representatieve functie. Dit betekent dat de blokken aan de Maaskade de enige realisatie zijn van het oorspronkelijke plan uit de periode van pionierende plannen voor de zuidoever.

D) *Silhouet Maaskade in de geest van het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan*

Als aanvulling op punt c) toont ook het silhouet van de gevelwand aan de Maaskade opvallende overeenkomst met het door de RHV geschetste plan. In de gedetailleerde tekening van ir. Stieltjes is te zien hoe binnen de blokken plaats was voor architectonische uitzonderingen. Of de uitzonderlijke positie die het Hulstkampgebouw en Van Driels kantoor binnen de gevelrij vervullen berust op toeval, of inderdaad op deze plannen teruggaat, kan moeilijk worden gezegd. Wel kan het huidige beeld aan de Maaskade, toevallig of niet, worden gekarakteriseerd als een treffende illustratie van wat de RHV al in 1874 voor dit gebied voor ogen had.

2. Architectonisch

A) *Maaskade 113 als een opzettelijk afwijkende invulling*

Het kantoorgebouw van Van Driel was in 1913 een van de laatste invullingen binnen het bouwblok. Dit valt af te leiden uit stadsplattegronden en foto's uit de jaren tien en twintig, die een bedrijvig beeld laten zien van de Maaskade als een van Rotterdams zenuwcentra van handel en scheepvaart. Anders dan het Hulstkampgebouw even verderop aan de kade, dat als fabriek met opvallende neo-rennaissancegevel twintig jaar eerder werd gebouwd en dus een van de pioniers van het eiland was, was het kantoorgebouw voor Van Driel een van de laatste toevoegingen in een consistent vormgegeven blok met continue gootlijn en hoogte. Hieruit valt af te leiden dat het ontwerp van De Roos en Overijnder van een kantoor dat qua maat, stijl, vorm en silhouet afwijkt een welbewuste daad was, waarmee het gebouw zich opzettelijk onderscheidde van de naastgelegen bebouwing

B) *Maaskade 113 als hoogtepunt binnen het oeuvre van De Roos & Overijnder*

Willem van Driel bouwde zijn kantoor als een uitdrukking van de leidende rol die zijn bedrijf speelde binnen de rederijen voor de binnenvaart van dat moment. Als kroon op een lange bloeiperiode van de binnenvaartbranche, en om daarmee de voorspoed van zijn bedrijf te vieren, gaf hij de architecten opdracht een uitzonderlijk rijk gebouw te ontwerpen, waarvoor blijkbaar een ruim budget beschikbaar was. Het kantoorgebouw voor Van Driel dat De Roos en Overijnder ontwierpen is kenmerkend door zijn uitzonderlijk rijke detaillering en materiaalgebruik, door de brede maat en vorm van gevel en dak, een geheel aan kenmerken dat een uitzonderlijke uitstraling geeft. De forse zandstenen gevel, waarin ronde arcades en Venetiaans-geïnspireerde vensters, het uitzonderlijk hoge dak en de hoge mate van afwerking maken het – op dat moment, maar vanwege de gave staat waarin het gebouw verkeert ook nu nog – tot een uitzondering op het Noordereiland, zelfs in Rotterdam. Het gebouw vormt bovendien een hoogtepunt binnen het oeuvre van de architecten omdat ze er een aantal van hun niet-gerealiseerde prijsvraagambities wisten te realiseren.

C) *Maaskade 115 als voorbeeld van typisch 19^{de} eeuwse architectuur en stedenbouw*

De verzameling panden op de hoek van de Thorbeckestraat is een typisch voorbeeld van laat 19^{de} eeuwse stedenbouw en architectuur. Karakteristiek voor dit soort stedenbouw is de gelijkvormige opzet met gesloten bouwblokken, ingevuld met panden met een plint, drie woonlagen en een zadeldak haaks op de rooilijn. In de (hogere) plint was ruimte voor bedrijven, loodsen of winkels; op de verdiepingen bevonden zich (alkoof)woningen.

Karakteristiek is ook de gelijkvormige geleding van de raampartijen, die zorgen voor een repetitief, continu, aaneengesloten gevelbeeld. Karakteristiek voor de gevelvormgeving is verder de herhaling van elementen, zoals de wit gestucte banden en hoekelementen, en een verbijzondering op de hoeken door middel van afschuining, erkers en gevelreclames. Al deze elementen zijn aanwezig in Maaskade 115.

D) *Maaskade 115 in slechte conditie*

In tegenstelling tot Maaskade 113, waarvan het interieur in uitstekende staat verkeert, zijn de interieurs van de vier hoekpanden onherkenbaar verbouwd. Originele elementen zijn niet of nauwelijks nog aanwezig. De vier panden zijn op ad hoc manier aan elkaar verbonden, wat tot een labyrintische plattegrond heeft geleid, zonder noemenswaardige kwaliteit of waarde. Bovendien is het zadeldak van Maaskade 115 in de jaren zestig vervangen door een dakopbouw, die door zijn armoedige uitvoering en vormgeving niet bijdraagt aan de waarde van het hoekpand en de representatieve uitstraling van het bouwblok.

3. Cultuurhistorisch

A) *Maaskade 113 als zeer gaaf gebleven voorbeeld van een scheepvaartkantoor*

Als gevolg van de bloei van haven en scheepvaart rondom de eeuwwisseling verschenen in die tijd de eerste grote havengerelateerde gebouwen. Zulke kantoorgebouwen voor bedrijven, banken en handelsverenigingen kregen een prestigieuze uitstraling mee, wat de voorspoed en trots van het bedrijf moest uitdragen. Het kantoorgebouw voor Van Driel behoort, op het Noordereiland maar zeker ook in Rotterdam, tot een van die scheepvaarticonen. Daarmee is het een levendige getuigenis van een cruciale periode in de geschiedenis van Rotterdam, waarin het uitgroeide tot een van de concurrerende doorvoerhavens van Europa. Door de extravagante vormgeving, maar zeker ook door de gave staat waarin het bewaard is gebleven, is dit het enige pand op het Noordereiland dat zo sterk aan die geschiedenis refereert.

Daarnaast is ook de gebruikersgeschiedenis van Maaskade 113-115 tekenend voor de waarde van het complex als scheepvaartkantoor, aangezien het pand na de firma Van Driel overging in handen van Frans Swarttouw en Quick Dispatch. Tot 1979 heeft het pand daardoor gefunctioneerd als representatief havenkantoor van belangrijke Rotterdamse havenbedrijven en als het symbool van machtige familiebedrijven die de stuwende krachten waren achter de ontwikkeling van de Rotterdamse haven.

Aanbevelingen

De conclusies van deze Cultuurhistorische Verkenning leiden tot een aantal aanbevelingen, die hieronder zijn uitgesplitst voor Maaskade 115, Maaskade 113 en het complex van beide panden (113 en 115).

Voor het **complex van beide panden (113 en 115)** bevelen we aan dat:

- het contrast tussen 113 en 115 in stijl, vorm, raamgeleding, materiaal, enzovoort moet worden gehandhaafd; daartegenover staat dat het aanbelswaardig zou zijn wanneer de programmatische samenhang van beide gebouwen, die al meer dan een halve eeuw een functionele eenheid vormen, een visuele uitdrukking zou krijgen.
- de continuïteit van de gevelwand van het gehele blok waar de panden deel van uitmaken, zoveel mogelijk moet worden bewaard. Dit betekent dat eventuele veranderingen aan dat gevelbeeld geen afbreuk mogen doen aan het ritme en de kwaliteit van het algehele gevelbeeld. Kleine veranderingen kunnen wellicht de continuïteit en ritmiek juist versterken, maar bij grote of in hun aard zeer verschillende veranderingen wordt dat lastiger. Dit zal per geval moeten worden beoordeeld;
- een eventuele dakopbouw voor Maaskade 115 er niet toe mag leiden dat Maaskade 113 in zijn karakter van opvallend monument binnen het bouwblok wordt aangetast.

Verder bevelen we aan in het specifieke geval van **Maaskade 113** dat:

- het representatieve karakter van een scheepvaartkantoor bewaard moet blijven. Vanwege de kwaliteit van de vormgeving, de inrichting en de detaillering zijn transformaties van het gebouw in het algemeen af te raden.
- Het verschil tussen het prestigieuze en representatieve Maaskade 113 en het functionele, doelmatig ingerichte werkkantoor Maaskade 115 is al een eeuw

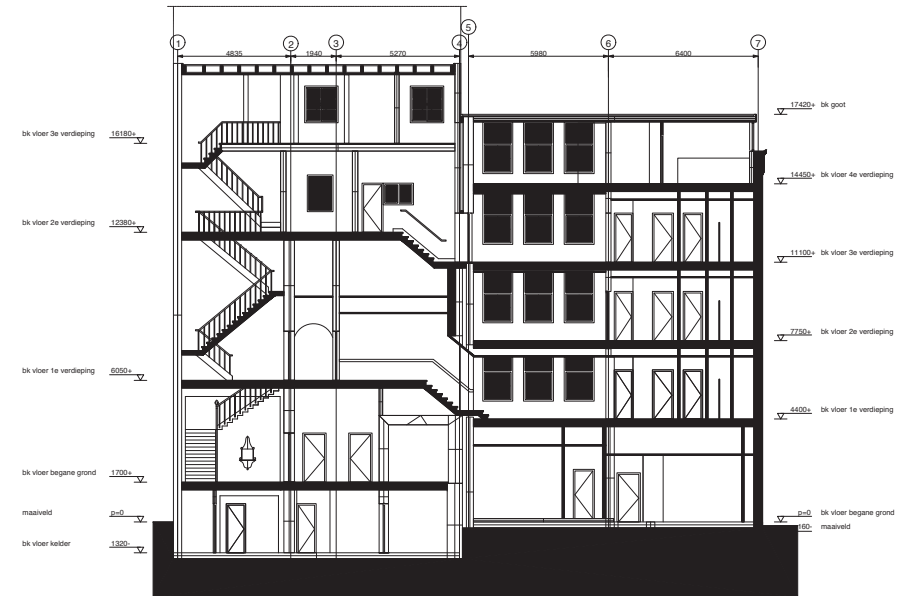
lang een contrast. Dit gegeven is karakteristiek is voor het complex. Dat betekent dat bij de interne inrichting van Maaskade 115 veel vrijheid kan worden genomen, bij Maaskade 113 niet.

- (voortbouwend op het punt hierboven); dat de doorbraak tussen 113 en 115 behouden blijft als verbinding tussen de twee panden; dat bij eventuele nieuwe doorbraken tussen beide panden tot hergebruik van materialen (marmere wandbekleding) wordt besloten.
- het mogelijk zou moeten zijn om de verbouwingen die in de loop der tijd hebben plaatsgevonden eventueel ongedaan te maken. Het gaat dan om de driedeling van de vergaderkamer op de eerste verdieping en de splitsing van de achterkamers op de bel-etage en de eerste verdieping aan de achterzijde;
- de minst representatieve onderdelen opnieuw ingedeeld kunnen worden. Het gaat hierbij om de voormalige dienstwoning, waaronder ook de zolder. Ook in het souterrain kan men zich een vrijheid permitteren ten behoeve van een nieuwe indeling, mits de wanden van de gang (keramische steen) en de wc's volledig behouden blijven.

Verder bevelen we aan in het specifieke geval van **Maaskade 115** dat:

- de ritmiek van het gevelbeeld wordt bewaard en het pand zichtbaar onderdeel blijft van het gesloten bouwblok dat zich uitstrekt ten oosten van Maaskade 113. Dit kan enerzijds door de gevel in zijn geheel te behouden (dit strekt het meest tot aanbeveling); anderzijds door eventuele aanpassingen vorm te geven in continuïteit met de bestaande ritmering (niet detaillering, deze wijkt ook nu al af) van de rest van het bouwblok. De indeling van plint, drie verdiepingen en een dak(opbouw) dient behouden te blijven.
- het interieur volledig vrij ingedeeld kan worden. Opeenvolgende verbouwingen hebben het complex van oorspronkelijk vier woonpanden onherkenbaar veranderd. Voor zover nog aanwezig zijn de oorspronkelijke alkoofwoningen niet van dien aard dat behoud vereist is.

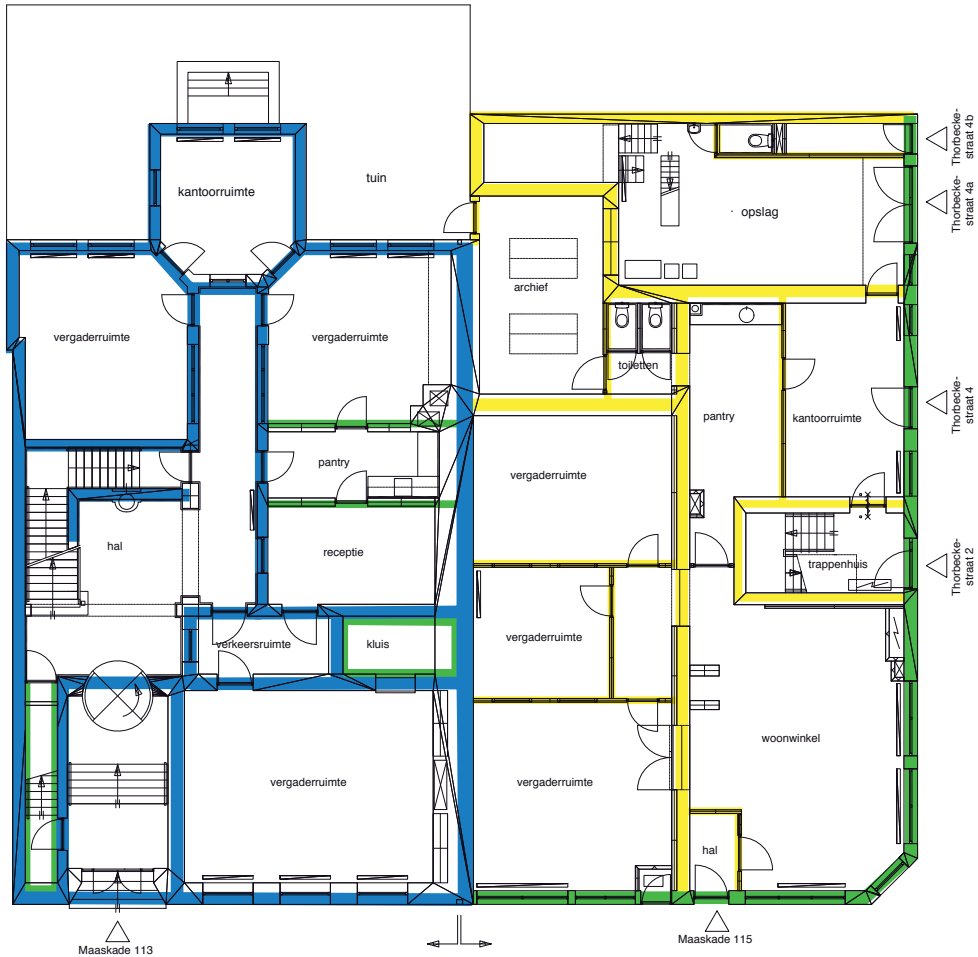
● een nieuwe dakopbouw wordt gerealiseerd bij een eventuele transformatie. Deze zou dienen ter vervanging van de huidige opbouw uit de jaren zestig, die zich kenmerkt door een grove vorm en detaillering, en het gebouw en het stadsbeeld geen goed heeft gedaan. Voor een nieuwe dakopbouw is het geen vereiste dat deze zich aanpast aan de historische architectuur of zich daaraan ondergeschikt maakt; desondanks is het wel een vereiste dat de nieuwe dakopbouw de monumentaliteit van Maaskade 113 geen geweld aandoet. Dit vormt een ontwerppoging die met beide aspecten rekening dient te houden (een eigen karakter, maar niet overweldigend).



Waardekaarten

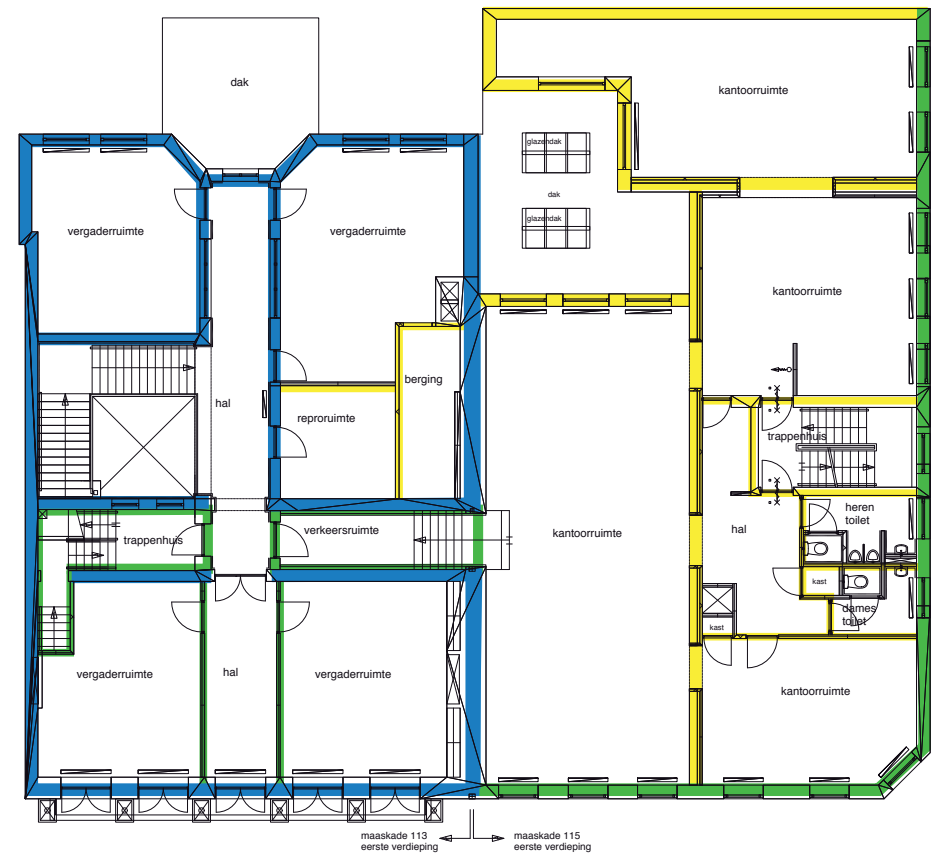
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

Begane grond



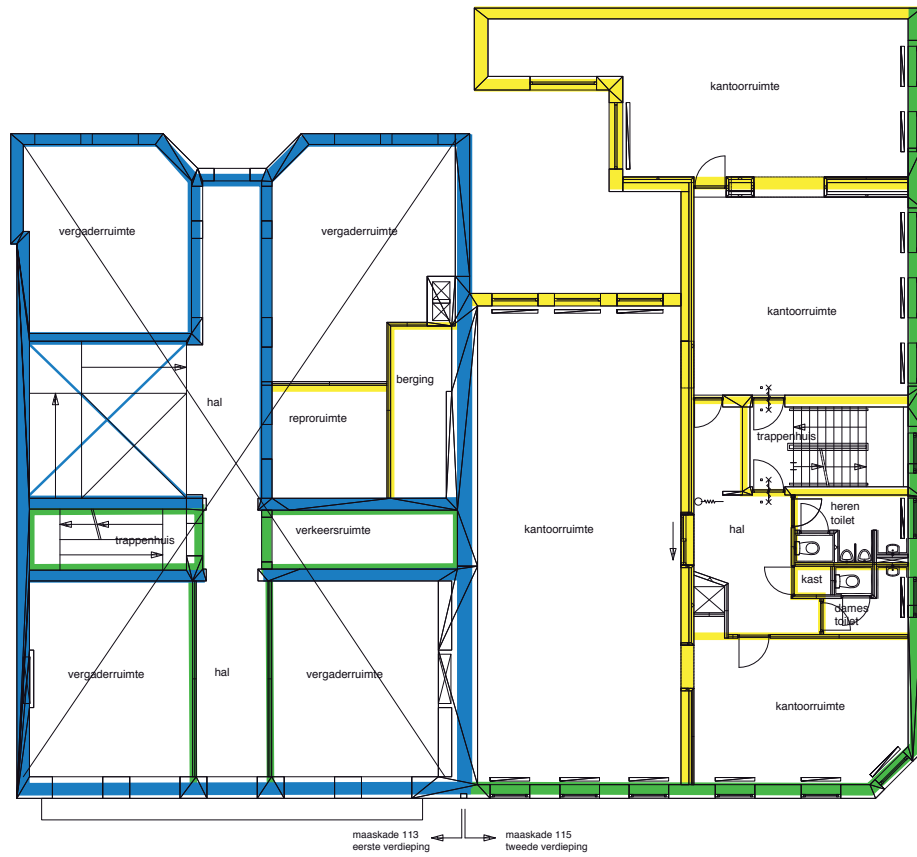
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

eerste verdieping



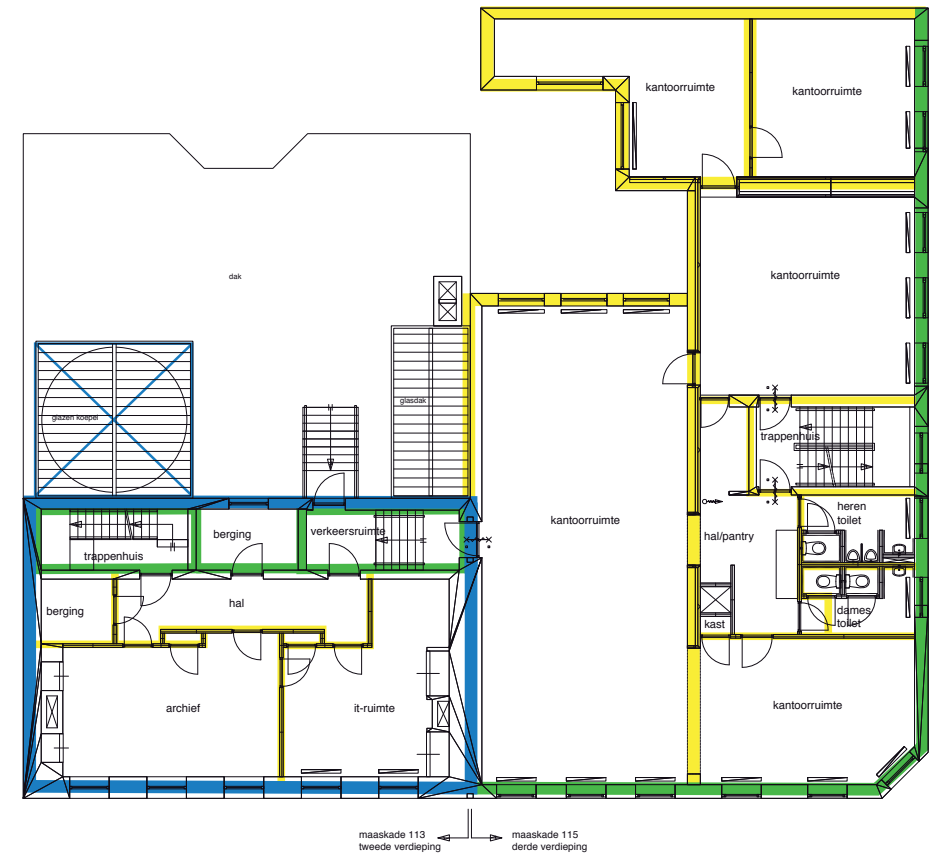
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

eerste / tweede verdieping



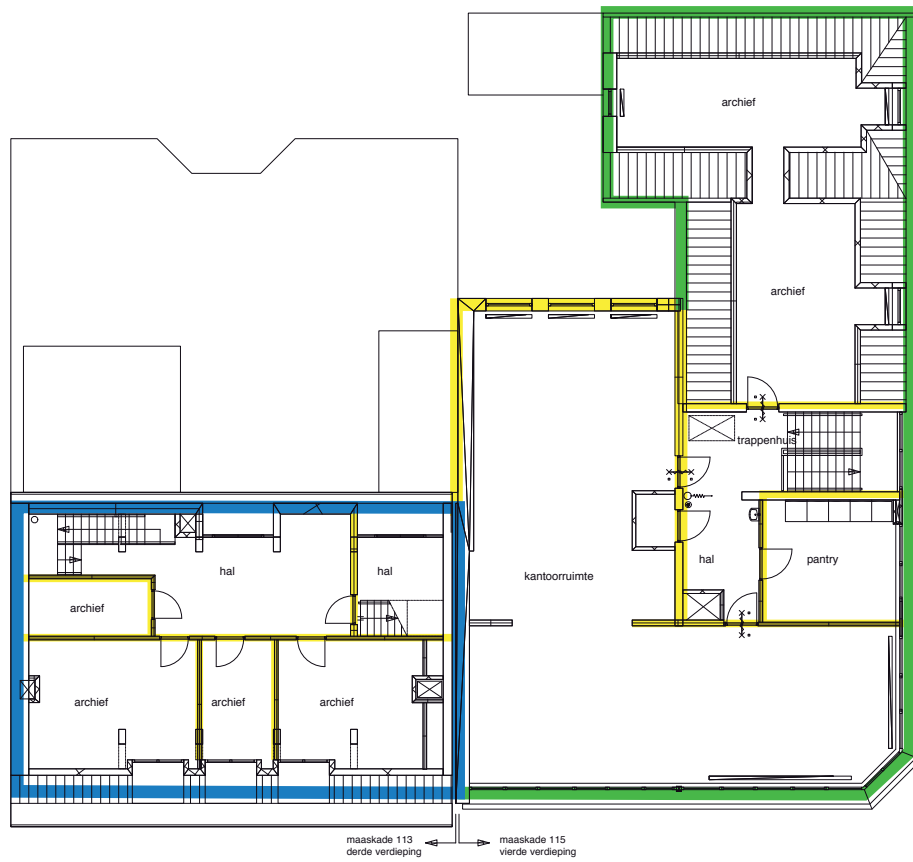
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

tweede / derde verdieping



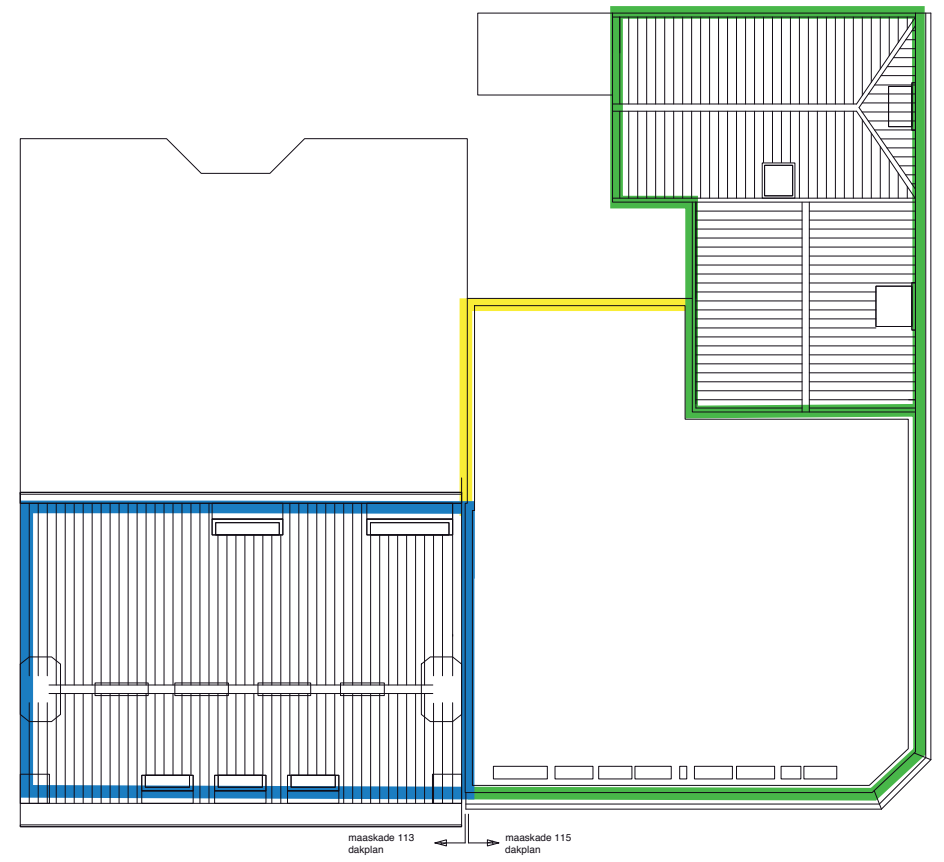
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

derde / vierde verdieping



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

dakplan





Bronnen

L.J.C.J. van Ravesteijn, **Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw**, Schiedam 1974.

L. de Klerk, P. van de Laar, H. Moscoviter, **G.J. de Jongh; havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam**, Bussum 2008.

P. van de Laar, **Stad van Formaat; Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw**, Zwolle 2000.

J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch, **Rotterdam en hoe het bouwde**, Leiden 1940.

H.J. Tolboom (red), **Onvermoede weelde; Natuursteengebruik in Rotterdam 1850-1965**, uitgave i.s.m. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Utrecht 2012.

G. Vermeer, B. Rebel, **Historische Gids van Rotterdam; 14 wandelingen door de oude en nieuwe stad**, 1994.

J. Berkhout, **De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/ Noordereiland**, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985.

R. Wolters, **Noordereiland; sigaar in de Nieuwe Maas**, serie Rotterdam in Voorbije Dagen deel 7, Rotterdam 1999.

H. Timmer: 'De Roos en Overeijnder; Schets van een Rotterdams architectenbureau (1895-1942)' in: R. Van Beekum (red), **Tjeerd Boersma; Laverend op koers**, Stichting BONAS, Rotterdam 2007.

H. Timmer, 'Een half stadhuis en een rode olifant. Het werk van de Rotterdamse architecten De Roos, Overeijnder en Otten', in: **De Sluitsteen**, 8(1992)1-2, 30-39.

Rederijgeschiedenis: Willem van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen (1888-1998) NV (jaartal onbekend). Bron: <http://members.fortunecity.com/binnenvaartfoto2/Rederij%20-%20Willem%20van%20Driel.html>

H.C. van Beek: 'Met de zee in het hart; werken in een historische omgeving', in: **Origine; Antiek, Kunst en Interieur (2)**, Haarlem 1992.

M. Dierikx, 'Swarttouw, François (1932-1997)', in: **Biografisch Woordenboek van Nederland**, URL:<http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn6/swarttouw> [13-02-2012]

B. Oosterwijk: 'Frans Swarttouw (1932-1997) had veel zelfkennis' in: **Rotterdams Dagblad**, 5 februari 1997.

B. Oosterwijk: 'Frans Swarttouw had 't niet van een vreemde, **Algemeen Dagblad**, 30 augustus 1997.

R. Wolters, J. Roovers, **Blik op Zuid, Deel 1: Noordereiland, Feijenoord en Afrikaanderwijk**, Rotterdam 2001.

L. van Meijel, H. Hinterthür, E. Bet, Rotterdam-Zuid, [serie] cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken, in opdracht van de gemeente Rotterdam, dS+V, bureau Monumenten, februari 2008.

Nota's

Bestemmingsplan Noordereiland, opgesteld door dS+V, Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen Vastgesteld d.d. 16 december 2010.

Welstandsnota Rotterdam; Deel 1: Welstandsbeleid en Deel 2: Karakteristiek van Rotterdam, Gemeenet Rotterdam (jaartal onvermeld).

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Monumentnummer: 513920 - kantoorgebouw 'Ooms', Maaskade 113 3071 NJ te Rotterdam

Gesprekken

Gesprek met Han Timmer, kunsthistoricus en biograaf architecten J.H. de Roos en W.F. Overeijnder, d.d. 14 december 2012

Gesprek met Peter van Nederpelt, directeur Ooms Makelaardij BV, d.d. 28 december 2012.

Archieven

Gemeentearchief Rotterdam (GAR):

- 'Roterodami Prosperitas', *Bouwkunst*, 5(1913), 144-152.
- Tekeningen Roterodami Prosperitas (inzending stadhuisprijsvraag Overeijnder & Otten)
- P29-25-1951 Maaskade 113 Uitbouw achterzijde (1951)
- B2-1170-1965 Maaskade 113-115-116 verbouwing tot kantoor, kantine en pakhuis (1965)

Archief Stadsontwikkeling:

- 93-986 Maaskade 115-116 / Thorbeckestraat 4/4a/4b: Verbouwing tot kantoor (1993)

Archief Nederlands Architectuur Instituut (NAi):

- [De] R[oos] en O[vereijnder], 'Winkelhuis aan de Coolsingel te Rotterdam', **Bouwkundig Weekblad**, 9(1909)11, 125-126.
- [S.] d[e] Cl[erq], 'Kantoorgebouw Petrolea', **Bouwkundig Weekblad**, 46(1925)13, 197-206.

- A.J. van der Steur, 'De Rotterdamsche Bijenkorf', **Bouwkundig Weekblad Architectura**, 50(1929)16, 121-128.

Archief Han Timmer

- Pandkaarten Maaskade 113: jaartallen 1911, 1942, 1951

Beeld

Gemeentearchief Rotterdam

Nationaal Archief

Crimson/Sophie van Ginneken (foto's huidige situatie & schema's)

CDV Architects (bouwtekeningen huidige situatie)

Artikelen *Bouwkundig Weekblad* (ontwerptekeningen De Roos & Overeijnder).

MAASKADE
113-115
Cultuurhistorische verkenning

In opdracht van COD

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Michelle Provoost) met Sophie van Ginneken

Rotterdam, januari 2013

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*



P. Crinson

ARCHITECTURAL HISTORIANS