

Kees Volkers

wandelen buiten de binnenstad van rotterdam

Gegarandeerd Onregelmatig

Urban walking

Wie een lekker eind wil wandelen door een mooie omgeving hoeft niet per se het Pieterpad of het Trekvogelpad te lopen. ‘Wandelen buiten de Binnenstad’ is geschreven om het langeafstandswandelgevoel ook dichtbij huis te ervaren.
In deze gids staan tien wandelingen van 8 tot 18 km die beginnen buiten de binnenstad van Rotterdam en uitwaaieren naar de uithoeken van de stad. Zij combineren het langeafstandswandelen met de aantrekkelijke kanten van een stedelijke omgeving: geen lange boslanen of akkerwegen, maar ‘urban walking’: relaxed lopen langs water, groen, historie, en onbekende pareltjes. Perfect om in een dagdeel af te leggen en altijd wel een uitspanning in de buurt om de wandeling te onderbreken of af te sluiten.
Elke wandeling is voorzien van uitgebreide omgevingsinformatie. Niet alleen de kilometervreters komen aan hun trekken, maar ook de wandelaars die hun onbekende stad eens goed willen leren kennen. De wandelingen zijn niet gemarkeerd, maar de routebeschrijvingen met kaartjes maken het onmogelijk te verdwalen.

Kees Volkers is omgevingshistoricus en schrijver, met name van historische en geografische publicaties. Hij schreef al vele wandelgidsen, waaronder het succesvolle ‘Wandelen buiten de binnenstad van Utrecht’, zijn huidige woonomgeving. Kees Volkers is onder de rook van Rotterdam geboren en getogen.

Foto cover:

Scheepvaart en Transport College in het Lloydkwartier.

GOUDEN WANDELSCHOEN

Winnaar Gouden Wandelschoen

Uitgeverij Gegarandeerd Onregelmatig veroverde de Oscar onder de wandelprijzen: voor haar gehele oeuvre werd zij door de Fiets- en Wandelbeurs beloond met de prestigieuze Gouden Wandelschoen.

Kees Volkers

wandelen buiten de binnenstad van rotterdam

Gegarandeerd Onregelmatig

tekst en routes

Kees Volkers

ontwerp en uitvoering

Ontwerpbureau Lood
www.ontwerpbureaulood.nl

cartografie

Ondergrond kaartmateriaal © Gemeente Rotterdam

foto's

Kees Volkers en Lourens Vellinga, tenzij anders vermeld

foto omslag

Kees Volkers

drukwerk

Publishers Services bv

voor opmerkingen en suggesties

Uitgeverij Gegarandeerd Onregelmatig
www.gegarandeerdonregelmatig.nl
info@gegarandeerdonregelmatig.nl

© 2014, Gegarandeerd Onregelmatig

Eerste druk oktober 2014
Tweede druk december 2017
Derde druk juli 2021
ISBN 13: 978-90-78641-36-0.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door:

J.E. Jurriaanse Stichting
Gemeente Rotterdam
Prins Bernhard Cultuurfonds

Met dank aan de meelopers, Bert Bos en Corrie Hordijk

voorwoord

Historicus en geograaf Kees Volkers, geboren onder de rook van Rotterdam, trok er op uit om ons een Rotterdam te laten zien dat de meeste mensen niet goed kennen. Immers, veel mensen komen nooit verder dan de binnenstad en de buurt waarin ze wonen: 'Als je d'r niet hoeft te wezen, dan kom je d'r niet'.
Zo maken we vooral kennis met het Rotterdam 'buiten de binnenstad', met stadsdelen van totaal uiteenlopend karakter, ontstaan in verschillende perioden van de onstuimige groei van de Maasstad. Tegelijk worden we ons bewust van de grote veranderingen die zich de laatste jaren voltrekken, maar ook van eeuwenoude structuren die in de uitdijende stad nog overal aanwezig zijn.

Kees Volkers is ook auteur van de succesvolle gidsen 'Wandelen buiten de binnenstad van Utrecht' en 'Wandelen buiten de binnenstad van Eindhoven'. Het is prettig om door hem bij de hand genomen te worden. Als je zomaar door de stad loopt ontgaat je veel. Je kijkt de verkeerde kant op en hebt meestal geen oog voor wat bijzonder is, of je kent het verhaal er niet achter. Deze gids is een prima hulpmiddel omdat de auteur je wijst op gebouwen, straten, parken en grachten waarvan je het bestaan niet wist of jarenlang achteloos aan voorbij ging. Het is verrassend hoeveel moois en bijzonders er ook buiten de binnenstad van Rotterdam te zien is. En je kunt er nog prachtig wandelen ook!

Maar ook de leunstoeltoerist komt met deze gids aan zijn trekken. Van kijkpunt tot kijkpunt worden we meegevoerd over onverwachte paden: een sentimental journey voor iedereen die zijn roots in Rotterdam heeft, een ontdekkingsreis voor hen die (nog) niet met de stad bekend zijn.

Uitgeverij Gegarandeerd Onregelmatig
2017 / 2021

inhoud en legenda

1 WATERPROJECT 10
Singels tegen de cholera

2 KATENDRECHTPAD 20
Struinen door de Kop van Zuid

3 KRALINGSEVEERPAD 34
Naar het 'laagste punt' van Nederland

4 KRALINGENPAD 46
Een Rotterdamse heerlijkheid

5 TERBREGGEPAD 56
Langs de oevers van de Rotte

6 HILLIGERSBERGPAD 66
Op naar 'den Berch!'

7 OVERSCHIEPAD 78
Naar de bronnen van de Schie

8 DELFSHAVENPAD 90
De westelijke uitbreidingen

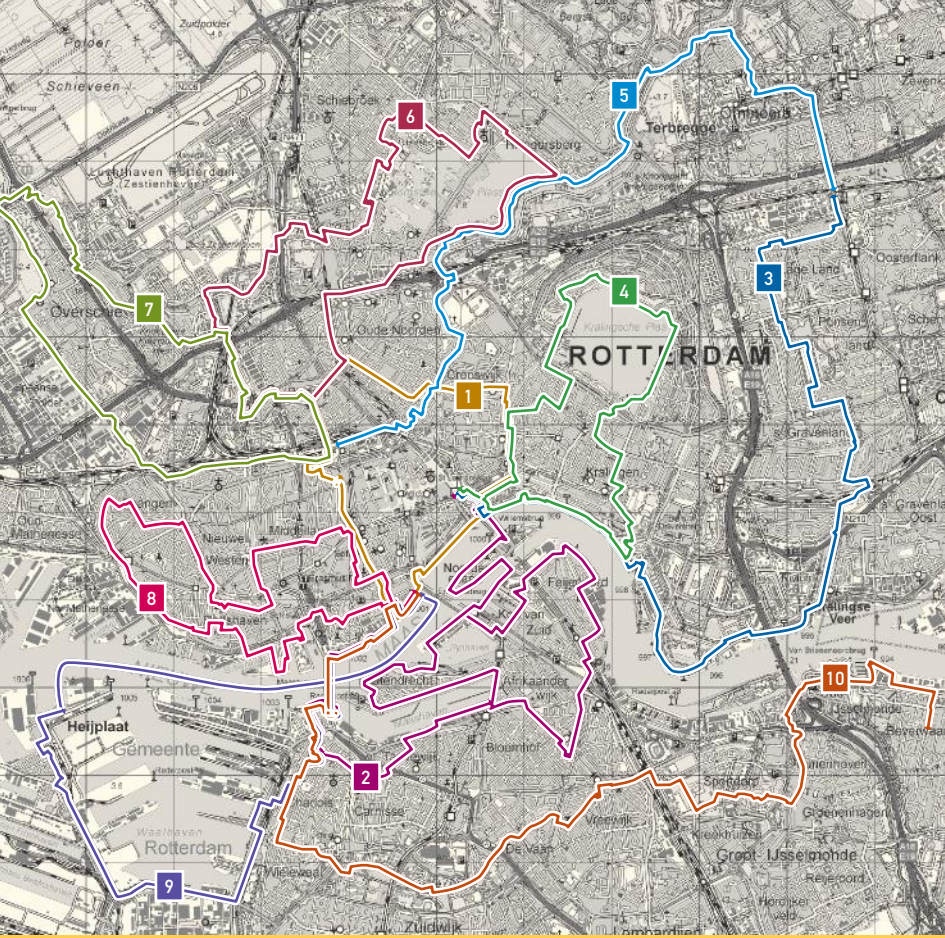
9 HEIJPLAATPAD 104
Waar de haven nog bruist

10 CHARLOIS–IJSSELMONDEPAD 114
De 'Kont van Zuid'

Nevenstaande legenda is van toepassing op de kaarten bij de wandelingen. In de routebeschrijvingen treft u verwijzingen naar de kijkpunten aan. U vindt daar ook de verwijzingen naar kijkpunten uit andere routes. Op deze punten kunt u een overstap naar de betreffende route overwegen.

CODE: 1055

Met de cijfercode boven de qr-codes die op de openingspagina's van de verschillende hoofdstukken staat heb je gratis toegang tot de meest actuele kaartjes, gpx-bestanden en routebeschrijvingen van deze gids op wandelzoekpagina.nl



NS-station

wandelroute

verkorte of alternatieve wandelroute

uitspanning

5 kijkpunt

kijkpunt uit andere route

wandelrichting

metrostation

spoorweg

straat, steeg of pad

hoofdweg

snelweg

water

industrie

bebouwde kom

bebouwing

Rotterdam in jaartallen

1260 Aanleg Schielands Hoge Zeedijk met dam in de monding van de Rotte. Rond deze dam, in de huidige Hoogstraat, ontstaat de nederzetting 'Rotterdam'.

1340 Rotterdam krijgt stadsrechten. Twintig jaar later is de stad versterkt met muren. De driehoek Coolsingel, Goudsesingel en Blaak vormt de oude stadsbuitengracht.

1449-1525 Bouw St. Laurenskerk. Rotterdam ontwikkelt zich als toonaangevende handelsstad.

1600-1620 Tussen stad en rivier wordt een groot nieuw havengebied aangeplempt: de Waterstad. Het buitendijkse gebied wordt binnen de vesting getrokken.

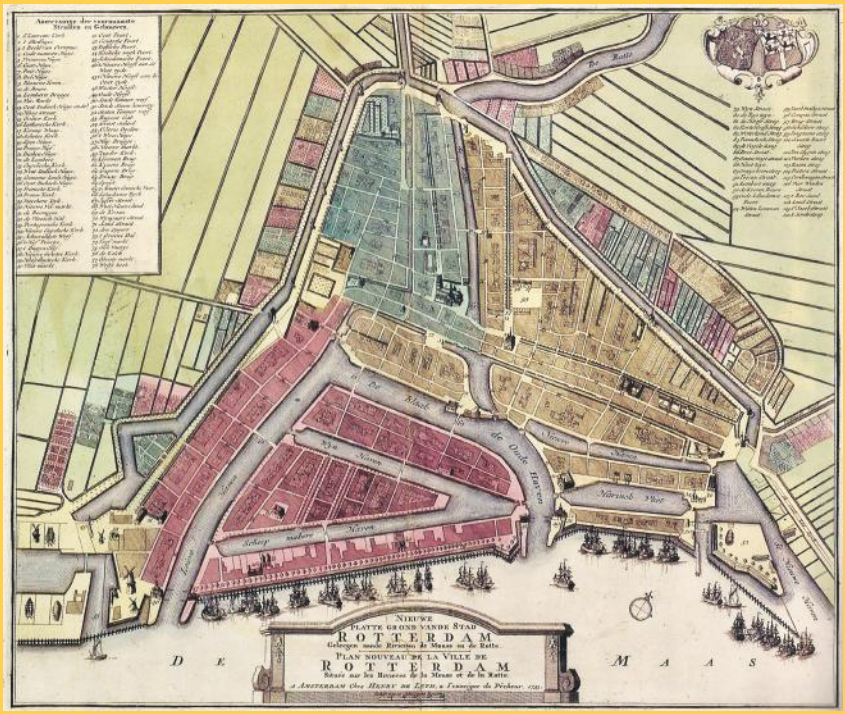
1700 Rotterdam telt aan het einde van de Gouden Eeuw 50.000 inwoners en is de tweede stad van Nederland.

1820 Begin ontmanteling stadswallen en -poorten. Buiten de stad ontstaan de eerste spontane stedelijke uitbreidingen, veelal onder weinig hygiënische omstandigheden. Uitbraak cholera-epidemieën.

1843 Spoorlijn Amsterdam-Rotterdam wordt in gebruik genomen, met station Delftsche Poort (nu Rotterdam Centraal).

1854 Begin aanleg Waterproject: een systeem van singels in de buitenstad ter verbetering van de hygiëne en de stedenbouwkundige kwaliteit (thema wandeling 1).

1866-1872 Graven van de Nieuwe Waterweg, naar ontwerp van Pieter Caland. Belangrijke stap tot



Rotterdam 1733



Het Waterproject volgens Zocher, 1858

uitbreiding van havengebied en industrialisatie.

1877-1878 Bouw eerste Maasbruggen: begin van de 'Sprong naar Zuid'.

1880-1914 Onstuimige groei van de havens en de buitenwijken. Annexaties van omringende gemeenten Delfshaven, Kralingen, Charlois, en delen van Overschie en IJsselmonde. Aanleg van nieuwe havens in Zuid.
In Noord, West en Zuid ontstaan nieuwe wijken voor de nieuwe arbeidersgezinnen, vaak tot stand gekomen via speculatiebouw. Villa's verrijzen in het Parkdistrict, Kralingen en Hillegersberg.

1914-1940 Groei zet na WOI krachtig door. Nieuwe, kwalitatief betere woonwijken verrijzen onder invloed van de woningwet en stedelijke uitbreidingsplannen, onder leiding van (bekende) architecten en stedenbouwkundigen. Dorpen als Charlois en Delfshaven worden opgeslokt door de stad.

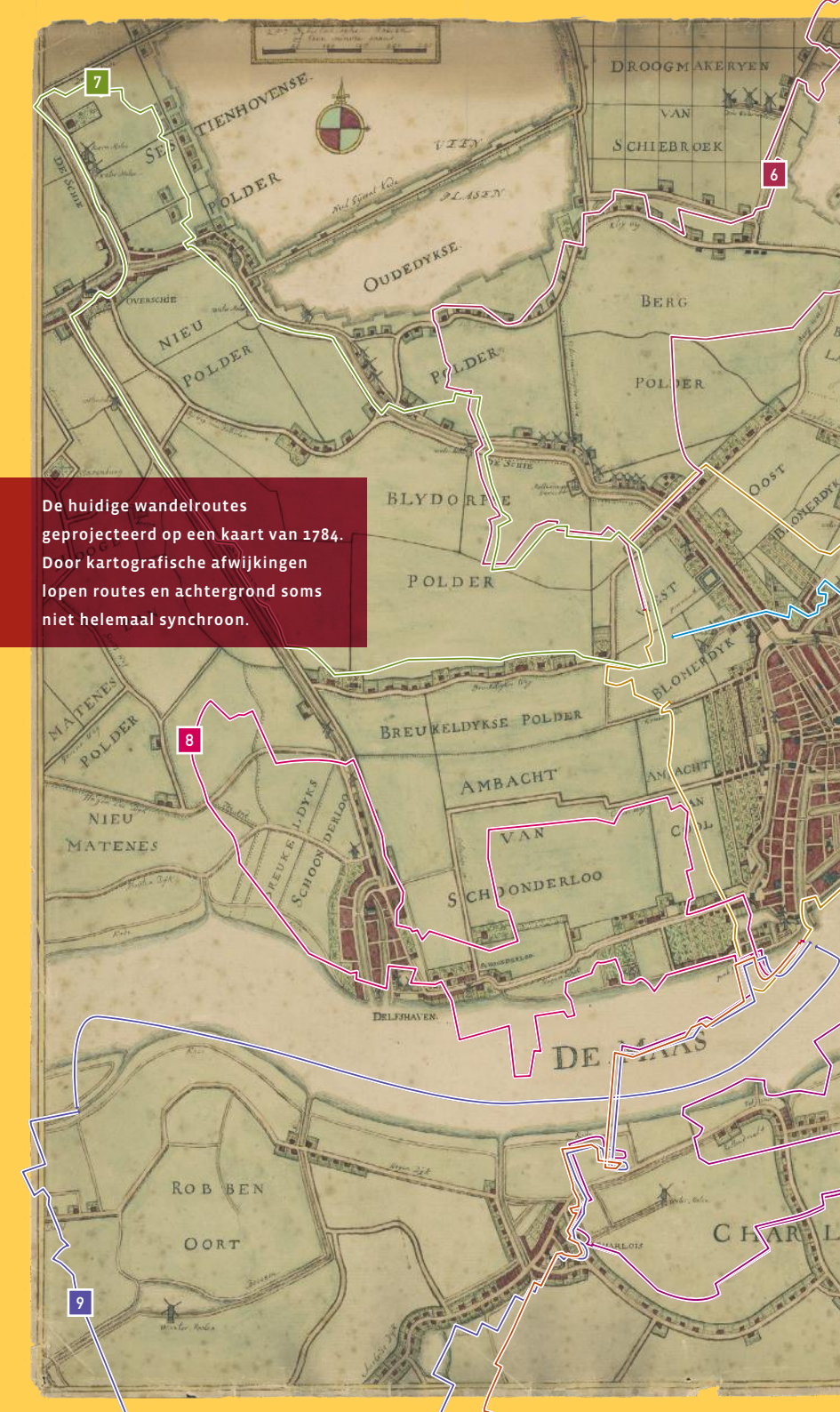
1940-1945 Rotterdam zwaar getroffen door WOII. Op 14 mei 1940 wordt de historische binnenstad weggevaagd door een Duits bombardement. Razzia's op Joden. Tijdens de strenge hongerwinter van 1944 worden hele parken letterlijk opgestookt.

1940-1970 Wederopbouw. Haven- en industrie-activiteiten bereiken in de jaren 1950 en '60 een nieuw hoogtepunt. Rotterdam wordt heropgebouwd volgens de stedenbouwkundige inzichten van het Nieuwe Bouwen, die zowel worden toegepast voor de binnenstad als voor de stedelijke uitbreidingen. Meer dorpskernen opgeslokt door stedelijke uitbreidingen.

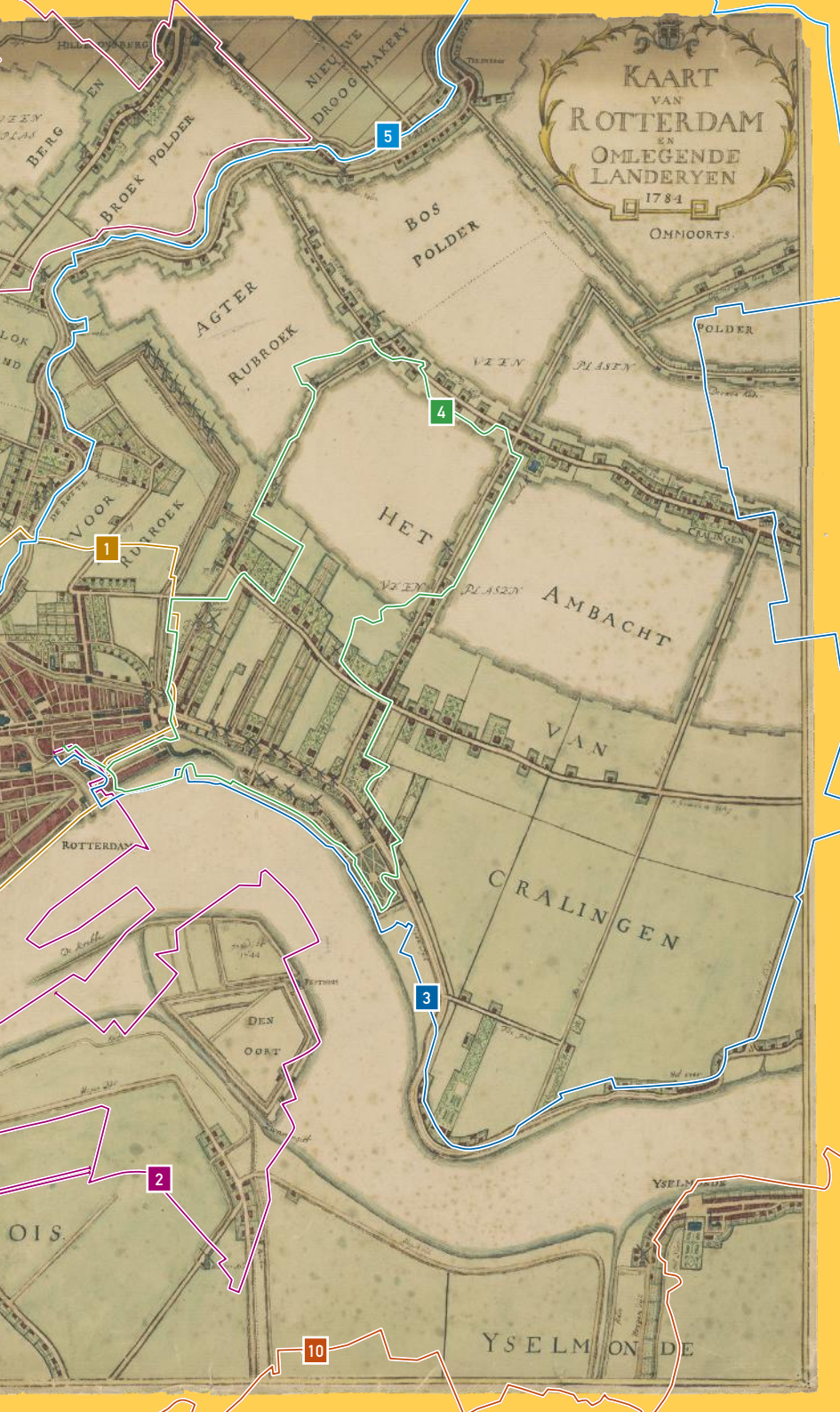
1970-heden Instorten oude haveneconomie en industrie. Bedrijvigheid verschuift naar de nieuwe havens in Botlek en Europoort. Oude havens en havenwijken verloederen. Grootschalige stadsvernieuwing richt zich eerst op oude woonwijken, daarna op het revitaliseren van de oude havens. Symbool van het nieuwe Rotterdam is de Kop van Zuid, waar eind jaren 1990 de eerste wolkenkrabbers verrijzen, maar ook historische havenarchitectuur nieuwe woon- werk- en cultuurfuncties krijgt.



Plan Witteveen 1940, met brandgrens



De huidige wandelroutes geprojecteerd op een kaart van 1784. Door kartografische afwijkingen lopen routes en achtergrond soms niet helemaal synchroon.


KAART
VAN
ROTTERDAM
EN
OMLEGENDE
LANDERYEN
1784
OMNOORTS
BROEK POLDER
BOS
POLDER
AGTER
RUBROEK
VOOR
RUBROEK
HET
AMBACHT
VAN
CRALINGEN
ROTTERDAM
DEN
OORT
YSELMONDE
1
2
3
4
5
10

START

Station Centraal
Noorduitgang



1 Waterproject Singels tegen de cholera

EINDE

Station Centraal

LENGTE

7 km

ROUTE

Spoorsingel
Noordsingel
Noordplein
Crooswijksesingel
Boezemsingel
Hoge Boezem
Boerengat
Haringvliet
Boompjeskade
Willemskade
Westersingel



CODE: 1055

Het Waterproject wordt gevormd door een lint van 19e-eeuwse singels, op enige afstand van de oude binnenstad van Rotterdam. Het project moest antwoord geven op de problemen die in de 19e eeuw ontstonden door de explosieve groei van de stad, met name op het gebied van de waterhuishouding en de stedelijke hygiëne. Daarnaast diende het project als ordening voor de stedelijke groei en verfraaiing van de stedelijke omgeving. De wandeling volgt het hele singellint en een groot deel van de wandelboulevards langs de Nieuwe Maas.

De Plannen

Vanaf de achttiende eeuw nam de bevolkingsomvang van Rotterdam zodanig toe dat buiten de stadsvesten - ook wel de 'polderstad' genoemd - spontane uitbreidingen ontstonden. In de 19e eeuw leidde dit tot grote gezondheidsproblemen, die vooral samenhingen met de slechte waterkwaliteit.
Om de situatie te verbeteren zou het stilstaande water in de bewoonde gebieden in stromend water moeten worden omgezet. Al in 1841 waren voorstellen op papier gezet door stadsarchitect W.N. Rose. Het uiteindelijke plan voor een onafhankelijk watersysteem werd in 1854 door Rose uitgewerkt in samenwerking met J.A. Scholten, 'fabriekslandmeter' van het Hoogheemraadschap Schieland.

De Realisering

Het project 'ter verversing van de binnenwateren van Rotterdam' kende verschillende onderdelen. Allereerst moesten de nieuwe stadspolders worden afgesloten van het omringende platteland door de aanleg van kades. Deze werden opgeworpen met de uitgegraven grond van twaalf meter brede weteringen. De weteringen dienden voor de doorspoeling, op de kades werd een singeltracé uitgezet. Bij hoog water werd via de stadbuitengrachten vers Maaswater ingelaten. Voor het terugpompen van het vervuilde water in de Maas waren twee stoomgemalen nodig: een Oostelijk gemaal, dat spuide in het Boerengat en een Westelijk gemaal, dat spuide in de Zalmhaven.
In 1857 werd begonnen met de aanleg van het waterproject, die werd uitgewerkt door de firma van vader en zoon J.D. en L.P. Zocher. Deze hadden op eigen initiatief al een ontwerp gemaakt voor de aanleg van weteringen, singels en een 'wandeling' ter verfraaiing van de stad.
Oorspronkelijk was sprake van twee onafhankelijk functionerende singelgordels: een westelijk van de Rotterdamse Schie (Westersingel, Diergaardesingel en Spoorsingel), en een oostelijk daarvan (Boezemsingel, Crooswijksesingel en Noordsingel). In 1866 kwam een verbinding tot stand via bestaande sloten en een duiker onder de Schie ter hoogte van de latere Provenierssingel.

Aanpassingen en uitbreidingen

In feite mislukte het hele idee van doorspoelen. De nieuwe omwonenden klaagden al snel over de stank die de weteringen uitwasemden. Dat was te wijten aan de eenzijdige opzet van het Waterproject, dat uitsluitend was gericht op doorspoeling, zonder scheiding tussen aanvoer van vers en afvoer van vuil water. Pas na de cholera-epidemie van 1866 maakte men zich sterk voor de scheiding van deze functies. Dit leidde allereerst tot de aanleg van een drinkwaterleidingnet, dat in 1874 in gebruik werd genomen. In de jaren 1880 volgde de aanleg van een rioleringsstelsel. De bestaande gemalen werden vervangen of omgebouwd tot rioolgemaal; de weteringen behielden alleen nog een functie in de opvang van het oppervlaktewater.



Een sierlijke wandeling

De aanleg van een 'sierlijke wandeling' vormde een van de nevendoelstellingen van het Waterproject. De Zochers legden een wandeling aan met slingerende vijvers en beplanting in landschapsstijl: eenvoudig, maar harmonieus van vorm. Die functie van groen lint is nog steeds actueel. Zo'n groen lint omringd door dichte stedelijke bebouwing heeft echter ook een nadeel: de hondenpoep. Blijf op de paden!

Een Gouden rand

Het ambitieniveau voor de bebouwing van de singels was in de plannen van 1854 niet expliciet uitgesproken. Uitsluitend het weren van arbeiderswoningen was vastgelegd. Vooral aan de Westersingel verrezen enkele vrijstaande villa's en aaneengesloten herenhuizen. De overige singels kregen een gesloten bebouwing met herenhuizen en middenstandswoningen in een grote variatie aan bouwstijlen. Tussen de woonhuizen verrezen hier en daar gebouwen met een bijzondere functie en architectuur. Ook kerken, scholen en bedrijven verrezen langs de singels.
Doordat de bouw van arbeiderswoningen wél consequent is geweerd, kreeg het Waterproject-tracé toch het karakter van een 'gouden rand'. Dit karakter is op enkele delen na goed bewaard gebleven.

Huidige waarde

Het Waterproject Rotterdam is een fraai voorbeeld van een grootschalig, samenhangend stedenbouwkundig concept, met verschillende voor de 19e ¬eeuw kenmerkende oogmerken: de verbetering van de stadshygiëne en de stedelijke waterhuishouding, de ordening van de stedelijke groei en het verfraaien van de stedelijke leefomgeving.
Door latere ingrepen is het Waterproject op drie plaatsen in stukken geknipt. Het zuidelijke deel van de Boezemsingel, het Noordplein en de singels rond het Centraal Station (Diergaardesingel, Stationssingel) zijn gedempt. Ook bij het Eendrachtsplein is een kort gedeelte gedempt. Oorzaken zijn de aanleg van het rioleringssysteem en ondergrondse verzamelbekkens (Boezemsingel, Noordplein), alsmede stedenbouwkundige ingrepen (Stationsomgeving en Eendrachtsplein).
Als 19e eeuwse 'groene wandeling' en als 'gouden rand' is het Waterproject niettemin nog steeds goed herkenbaar en van beeldbepalende waarde. Ook zijn er nog sporen van waterstaatkundige aard (gemalen, bruggen), die grootdeels dateren van na de aanleg van het rioleringssysteem (rond 1890 en later).



Het rondje Waterproject vormt tevens de basis voor de start- en eindpunten van de overige wandelingen buiten de binnenstad. In het noorden is dat het Centraal Station (trein, tram, metro), in het zuidwesten het Willemsplein (eindpunt tram 7, metro Leuvehaven) en in het zuidoosten Blaak/Oude Haven (tram, metro). De vertrekpunten hebben een goed openbaar vervoer- en horeca-aanbod.

■ Van noorduitgang[1] rechtdoor de Spoorsingel op, links van het water blijven. Aan het einde van de singel rechtsaf (Walenburgerweg). Links zien we een grote villa met een kapel[6-13]. Weg loopt iets omhoog naar de Schieweg[6-12]. Weg oversteken en rechtdoor over Bergweg onder het viaduct door[6-11]. We komen uit op een groene singel. Hier meteen rechtsaf[2]. Singel helemaal uitlopen, aan eind linksaf, tussen de bomen door (singel is hier gedempt), we komen op een groot plein (Noordplein[3]). Op Noordplein naar rechts de brug over de Rotte oversteken[5-1], dan rechtdoor en links van het



1

2

3

Drie singels

Recht voor de stationsuitgang de Spoorsingel en links de in 1957 gedempte Stationssingel, die beide deel uitmaakten van het Waterproject. Rechts de Provenierssingel, die later is aangelegd (1896). De bebouwing langs de singels dateert uit het einde van de 19e eeuw en bestaat uit bescheiden herenhuizen en middenstandswoningen. Achter de singels lagen de straten met arbeiderswoningen.

Noordsingel

Op de hoek nog een elektriciteitshuisje uit 1907, toen het gemeentelijk elektriciteits bedrijf werd opgericht. De Noordsingel was bestemd voor deftige woningbouw, die hier vanaf 1880 verrees. Meest opvallende bebouwing is het gerechtsgebouw (nr 115, 1895). Daarachter ligt het gevangeniscomplex uit 1872, het eerste bouwwerk dat hier in de polder verrees. Er zijn nog twee oude bruggen: een houten 'knuppelbrug' (1910, met daarvoor een telefoonkabelhuisje uit dezelfde tijd) en de stenen Zomerhofbrug (1888).

Noordplein

Tot de aanleg van het rioleringsstelsel stond de Noordsingel in verbinding met de Crooswijksesingel door middel van een duiker onder de Rotte. Rond 1890 werd hier de singel gedempt en ontstond een groot marktplein. In de westgevel van het plein (nrs 81-85) is nog het oude stoomgemaal uit 1891 te herkennen dat het singelwater in de Rotte moest pompen. Daarvoor, op het plein, staat het huidige rioolgemaal (1923).

water de singel volgen (Crooswijksesingel[4]) tot aan brug. Schuin lopende Crooswijkseweg oversteken, we komen nu op de Boezemsingel[5]. Aan het eind rechts om kop van singel heen, langs vakwerkhuisje lopen en iets verder linksaf drukke weg oversteken. In plantsoentje op de hoek links staat een sculptuur van een bokser[4-1]. Niet de brug oversteken, maar meteen rechts weg en tramsporen oversteken en rechts van water voetpad volgen[4-2].

- Eerste voetbrug links oversteken en aan andere zijde rechtsaf water blijven volgen, weg oversteken en rechtdoor trottoir volgen onderlangs flatwoningen. Dit komt uit op het Oostplein[6]. Links aanhouden en Oostplein oversteken bij oversteekplaats en achter





4



5



6

Crooswijksesingel

De Crooswijksesingel wordt gevoed door het water uit de Rotte (zie watertrap aan de kop) en heeft aan de noordzijde nog haar originele bebouwing. Let op de fraaie reliëfs in de muur van het voormalige Heineken-pand. Er staan fraaie oude platanen aan het water. Na de Crooswijkseweg, die de singel schuin kruist door middel van de Spiegelnissebrug (1899) gaat zij over in de Boezemsingel.

Boezemsingel

Sierlijk slingerende singel met oude platanen en wilgen. Uit de 19e eeuw dateren nog de bebouwing aan de noordzijde, de knuppelbrug en aan de kop van de singel het Vuilvishuisje (1891). Na aanleg van de rioolering verdween het zuidelijke deel van de Boezemsingel en werd dit vakwerkhuisje gebouwd om het water van de singels naar de Hoge Boezem te pompen en de rommel uit het water te 'vissen'.

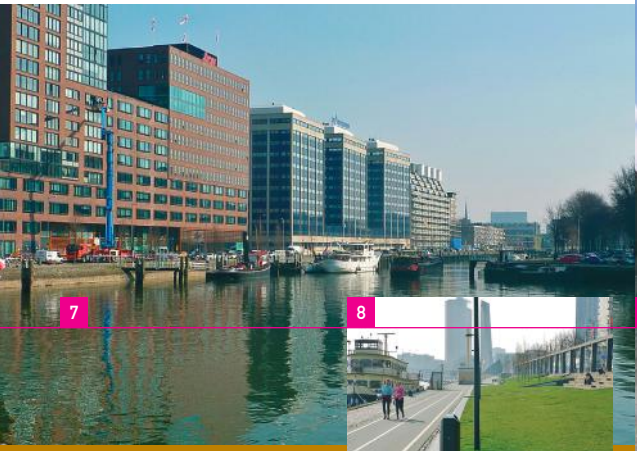
Oostplein

Hier stond tot 1912 nog de Oosterpoort, de oude stadspoort tussen de Hoogstraat en de Oostzeedijk. De oude zeedijk loopt links van ons naar het oosten. De voormalige stadsbuitengrachten zijn veranderd in drukke wegen (Burg. van Walsumweg en Goudsesingel). Rechts achter ons staat het Schilthuisgemaal (1976), dat het water van de Hoge Boezem via het Boerengat naar de Nieuwe Maas pompt.

bushokje links afdalen naar kade (Admiraliteitskade). Daarna rechts om het water heen en links de kade met kinderkopjes aanhouden, u heeft hier mooi uitzicht op het Boerengat[7].
Kade aflopen tot de hoek, dan rechts weg oversteken en rechtdoor de kade van het Haringvliet oplopen. Water links houden. Kade uitlopen, u komt uit bij de Oude Haven en gaat links de ijzeren brug over. Over de brug stukje naar rechts langs scheepswerf met uitzicht op Oude Haven[3-2] en op de achtergrond het Blaakse Bos met de kubuswoningen[3-1].

- Bij zebrapad links omhoog brede Maasboulevard oversteken en links onder brugdek door naar het water lopen. Hier trap af en rechts de wandel/fietskade op lopen[8].

Kade loopt eerst onder gebouw door en strekt zich daarna ca. 1 km voor u uit als wandelboulevard (Boompjeskade). Links de Maas, rechts grastalud, trappen en zithoeken. Aan het eind voorbij het Koopvaardijmonument (De Boeg[9]) rechts de trappen op, links brug over en meteen weer links afdalen. Bij terras



7

8



9

Boerengat

Het Boerengat werd eind 16e eeuw gegraven. Zowel de Hoge Boezem als het Waterproject spuiden hun (riool) water via het Boerengat naar de Nieuwe Maas. Nu watert alleen de Hoge Boezem hier nog uit via het Schilthuisgemaal. Het oude gemaal uit 1899 aan de Admiraliteitskade staat er ook nog. Het gemaal van het Waterproject werd op 14 mei 1940 verwoest en in 1954 vervangen door een rioolgemaal (in de huidige Schürmannstraat).

Maasboulevard Boompjeskade

Ingevolge de Deltawet werd rond 1960 de verhoogde Maasboulevard aangelegd. De kade daaronder is getransformeerd in een lange wandelboulevard (Boompjeskade). Deze strekt zich uit tussen de Willemsbrug (1983, vervanger van de oude ijzeren brug uit 1878) en de Erasmusbrug (de Zwaan, 1996). Aan de overzijde het Noordereiland.

De Boeg

WO II heeft diepe kerven achtergelaten in de Rotterdamse ziel. De stad telt maar liefst 75 officiële oorlogsmonumenten. De Boeg is daarvan de grootste. Het werd in 1957 geplaatst om de 3500 zeelieden te gedenken die in WO II zijn omgekomen in de Nederlandse koopvaardij. Het beroemdste monument is 'De Verwoeste Stad' uit 1953 van Ossip Zadkine (huidige locatie centrum, Plein 1940).

rechtsaf onder brug door tot aanlegplaatsen veer- en rondvaartboten (Willemsplein[9-11]).

- Kade verder uitlopen (Willemskade), deze buigt aan einde naar rechts (Veerkade) langs de Veerhaven[9-10]. Niet om haven heenlopen, maar rechtdoor, plein oversteken en hoofdstraat met tramlijn blijven volgen (Van Vollenhovenstraat). Die loopt aan einde omhoog de Westzeedijk op. Deze oversteken en aan andere eind weer afdalen richting de singel (Westersin-



10



11

12

Westersingel Zuid

De zuidelijke Westersingel is de meest sjieke van de singels uit het Waterproject. Aan de westzijde verrezen grote huizen, waarvan enkele vrijstaande villa's. Veel huizen hebben grote voor- en achtertuinen, met name aan de zuidzijde van de singel. Hier vestigden zich notabelen en havenbaronnen. Aan het zuideinde staat nog het 'Westelijk gemaal' (1890) dat het (riool)water van de singels onder de Westzeedijk door in de (inmiddels gedempte) Zalmhaven loosde. Tegenwoordig wordt dit rechtstreeks naar de zuivering gepompt onder het Dokhavenpark in Zuid.

Westersingel Noord

Het noordelijke deel begint bij het oude tramhuisje aan het Eendrachtsplein (nu snackbar) en heeft in 2001, toen Rotterdam Culturele Hoofdstad was, een opknapbeurt gehad. Uit die tijd dateert de wandelpromenade met beeldenroute aan de westzijde. Opvallend pand aan de oostzijde is café De Unie in de stijl van De Stijl (nr. 34), een replica van het oorspronkelijke pand van J.J.P. Oud uit 1924.

Gouvernepark

Groene long in het oude westen van Rotterdam, van waar je een idee kunt krijgen van de grote achtertuinen van de huizen aan de Westersingel. Bij de ingang van het park staat een standbeeld op ware grootte van Rigardus Rijnhout (1922-1959), beter bekend als de Reus van Rotterdam. Hij woonde hier vlakbij in de Gouvernestraat. Door een groeistoornis werd hij 2,38 meter lang, hij had schoenmaat 62. Zijn skelet werd ter beschikking gesteld van de wetenschap en behoort nu tot de collectie van het Anatomisch Museum in Leiden.

gel Zuid[10]). Singel links van het water blijven volgen tot Eendrachtsplein, waar singel is gedempt. Plein oversteken en daarna singel vervolgen over wandelplateau met kunstwerken (Westersingel Noord[11]). Waar singel ophoudt linksaf drukke weg in (West Kruiskade), tot parkentree links (Gouvernepark[12]). Hier West Kruiskade oversteken, iets terug en dan links schuine straat inlopen (Diergaarde-singel[13]). Deze maakt knik naar links, dan naar rechts en dan weer links om een plantsoentje heen en komt uit op brede weg (Weena). Deze oversteken en dan rechts langs Groothandelsgebouw[7-16] in richting van stationsplein lopen (station Centraal[14]). Einde wandeling.



13



14

Diergaardesingel

Dit is nu ongetwijfeld een van de lelijkste straten van Rotterdam, maar maakte ooit deel uit van de 'Gouden Rand'. Bij aanleg van de westelijke singel besloot men om de Diergaarde - die ten zuiden van de spoorlijn lag - in het ontwerp mee te nemen. In 1940 was men juist bezig met de verhuizing naar Blijdorp, toen de oude Diergaarde door bommen werd getroffen, waarbij vele dieren werden gedood of ontsnapten. De huidige Diergaardesingel telt eigenlijk nog maar één schamel blokje oorspronkelijke herenhuizen, maar het kronkelige verloop verraadt nog het toenmalige singeltracé.

Station Centraal

In 1843 werd de Spoorlijn Amsterdam-Rotterdam geopend die in Rotterdam eindigde bij het kopstation Delftsche Poort. Het Tudor-gothische gebouw werd in 1873 vervangen door een Neoclassicistisch station, dat nu ook doorgaande sporen naar de Maasbruggen kreeg. Dit station liep in de oorlog grote schade op. Pas in 1957 werd het nieuwe station van Sybold van Ravesteijn geopend. In 2005 begon men met de bouw van het huidige station, dat in maart 2014 werd geopend. Het ontwerp - in de volksmond al de Haaienbek geheten - is van Benthem-Crouwel.

2 Katendrechtpad
Struinen door de Kop van Zuid



EINDE

Willemsplein

LENGTE

15 km

ROUTE

Oude Haven
Noordereiland
Kop van Zuid
Katendrecht
Hillesluis
Feijenoord
Erasmusbrug



CODE: 1055

De wandeling met de grootste haven- en kadedichtheid in deze gids. Vanaf Blaak steken we over naar zuid en lopen we via het Noordereiland naar de Wilhelminapier, waar Rotterdams hoogste wolkenkrabbers staan. Vandaar komen we op Katendrecht en steken we via Hillesluis terug naar de havens op Feijenoord, waar ook het nodige is veranderd. Via de Erasmusbrug komen we terug op noord, op de Willemskade.
In deze wandeling is een variant opgenomen, waarbij we niet naar Feijenoord gaan, maar de andere kant op naar Charlois, waar we aansluiten op wandeling 9, die via de Maastunnel ook uitkomt op de Willemskade. Dit maakt het mogelijk een rondje Maasoevers te maken.

Transformatie

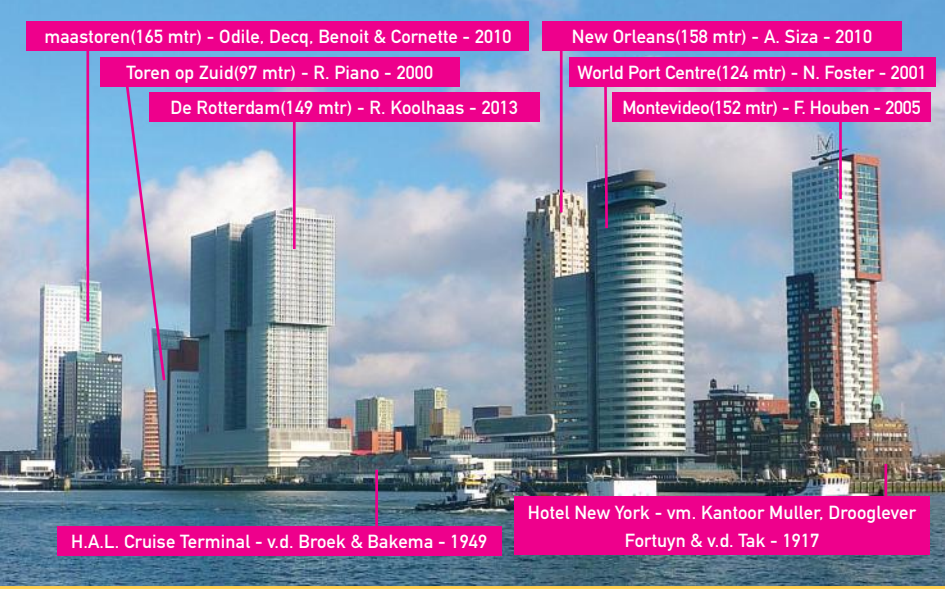
Als het nieuwe gezicht van Rotterdam ergens tot uiting komt dan is dat in de transformatie van de oude havens 'op zuid'. Met name de 'Kop van Zuid' - de voormalige Wilhelminapier en omgeving - staat voor alles wat het nieuwe Rotterdam wil uitstralen. De ambities van de stad reiken hier letterlijk tot in de hemel. De oude, in onbruik geraakte havengebieden ondergingen in twintig jaar tijd een complete make-over. Er is een nieuw en spannend leef- en werkgebied ontstaan, met respect voor het verleden. Dat geldt in mindere mate ook voor Katendrecht en Feijenoord, vanouds gemengde woon- en werkgebieden, waar grote herstructureringen hebben plaats gevonden. Alleen het Noordereiland is grotendeels gebleven zoals het was, al is ook hier veel bedrijvigheid verdwenen. Een groot deel van het eiland is nu beschermd stadgezicht.

Rivaliteit

Zoals bij meer riviersteden het geval is, verkeerden de beide oevers van Rotterdam lange tijd op rivaliserende voet. Hierbij werd 'Zuid' vaak stiefmoederlijk behandeld door 'Noord'. Die rivaliteit zag je bij voorbeeld terug tussen de traditionele voetbalclub Sparta (opgericht 1888), uit het noorden, en arbeidersclub Feijenoord (opgericht 1908) uit het zuiden.
Rond 1870 bestond Zuid nog volledig uit polderlandschap met een paar kleine dorpen, zoals Charlois, Katendrecht en IJsselmonde en de buurtschap Hillesluis. Rond deze tijd begon de industrialisatie sterk op gang te komen en kreeg Rotterdam behoefte aan uitbreiding van de havens. Het oog viel daarbij op 'de overkant'. Het was de steenrijke zakenman en stadsbestuurder Lodewijck Pincoffs die de gemeente voor zijn plannen wist te winnen. Zelf stak hij met zijn Rotterdamsche Handelsvereeniging (RHV) veel geld in de onderneming. Charlois, Katendrecht en delen van IJsselmonde werden door de gemeente Rotterdam ingelijfd, waarna het graven van nieuwe havens een aanvang nam.

Nieuwe havens

Allereerst werd het 'eiland' Feijenoord doorsneden , waardoor de Noorderhaven (nu Koningshaven) en het Noordereiland ontstonden. Een paar jaar later kwamen de eerste vaste oeververbindingen tussen Noord en Zuid gereed: de Willemsbrug voor het wegverkeer en vlak daarnaast een spoorbrug. Gemeente en RHV begonnen daarna aan de Spoorweghaven, de Binnenhaven en de Entrepothaven (allemaal jaren 1870). De grote Pincoffs werd echter betrapt op fraude en nam in 1879 de benen naar Amerika. De RHV werd verkocht aan de gemeente en daaruit zou later het Havenbedrijf Rotterdam voortkomen, dat nu nog steeds de belangen van de Rotterdamse Haven behartigt.
Tussen 1890 en 1905 kwamen nog de Nassauhaven en de Persoonshaven gereed (op Feijenoord) en de Rijnhaven en de Maashaven (in Charlois). Met het graven van de Maashaven werd Oud Katendrecht van de kaart geveegd. Langs de havens stond het in korte tijd vol bedrijven, die voor veel werkgelegenheid zorgden. Daar kwamen vooral plattelanders op af uit Brabant en



de Zuid Hollandse eilanden. Daar werd weer op ingespeeld door bouwspeculanten die de lege ruimtes tussen de havens opvulden met nauwe straten met sombere arbeiderswoningen. Dat was nog voor de invoering van de woningwet (1901), de woonomstandigheden waren dan ook meestal slecht.

Woningbouw

Op de landtong tussen Rijn- en Maashaven ontstond een nieuw Katendrecht ('de Kaap'), bestaande uit industrie en overslagbedrijven en straten met (slechte) arbeiderswoningen. Later vestigden zich hier veel Chinese zeelieden en kreeg het gebied een slechte naam door de gok- en opiumhuizen en de bordelen.
Op het Noordereiland, in Feijenoord en iets later de Afrikaanderwijk (tussen Feijenoord en Katendrecht), ontwikkelden zich dezelfde sombere bouwblokken. De havenbedrijven werden ontsloten door tientallen spoorlijnen. Aan de kromme straten kunnen we zien dat de woningbouwers zich aanpasten aan de loop van de havensporen, die vaak gewoon door de straat liepen. Na invoering van de woningwet (1901) kwam de woningbouw meer planmatig tot stand. Er werd gebouwd in hoge dichtheden met gesloten bouwblokken en weinig groen, maar ook druk geëxperimenteerd door moderne architecten (zie wandeling 10: de Kont van Zuid).

Herstructurering

In de jaren 1970 begon de bedrijvigheid in de oude havens sterk af te nemen. De havenactiviteiten verplaatsten zich naar de grotere en diepere havens in het westen. Daarnaast begon het stukgoederenverkeer plaats te maken voor containers. De oude havengebieden verloederden aanzienlijk: er was veel leegstand van bedrijven, en sociaal en economisch zwakkere bevolkingsgroepen trokken naar de wijken met de slechte woningen. Er moest wat gebeuren.
In de jaren 1980 begon men met grootscheepse stadsvernieuwing op Katendrecht en Feijenoord, de meeste huizen werden vervangen door nieuwbouw, maar een aantal straten herinneren nog aan de oude situatie. Op het Noordereiland vond in het oosten ook nieuwbouw plaats, maar het nog gave westelijke deel is gerenoveerd en heeft nu de status van beschermd stadsgezicht. Het meest ambitieuze project was de herstructurering van de 'Kop van Zuid', dat grofweg het industriegebied rond de Wilhelminapier/Rijnhaven, Spoorweghaven en Binnenhaven omvat, alsmede het voormalige

spoorwegemplacement Feijenoord, van waaruit de havens werden bediend.

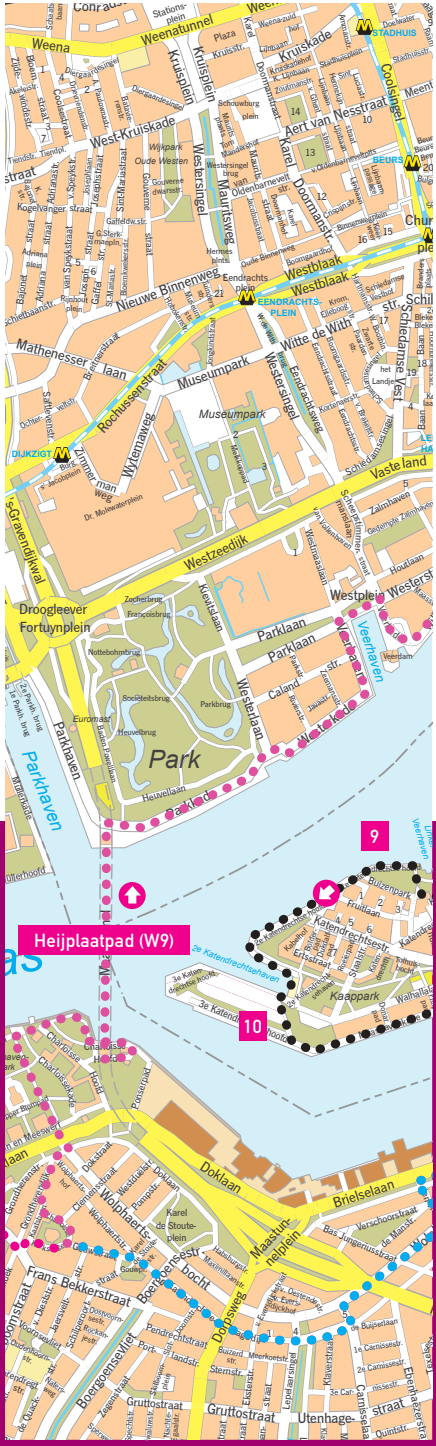
Kop van Zuid

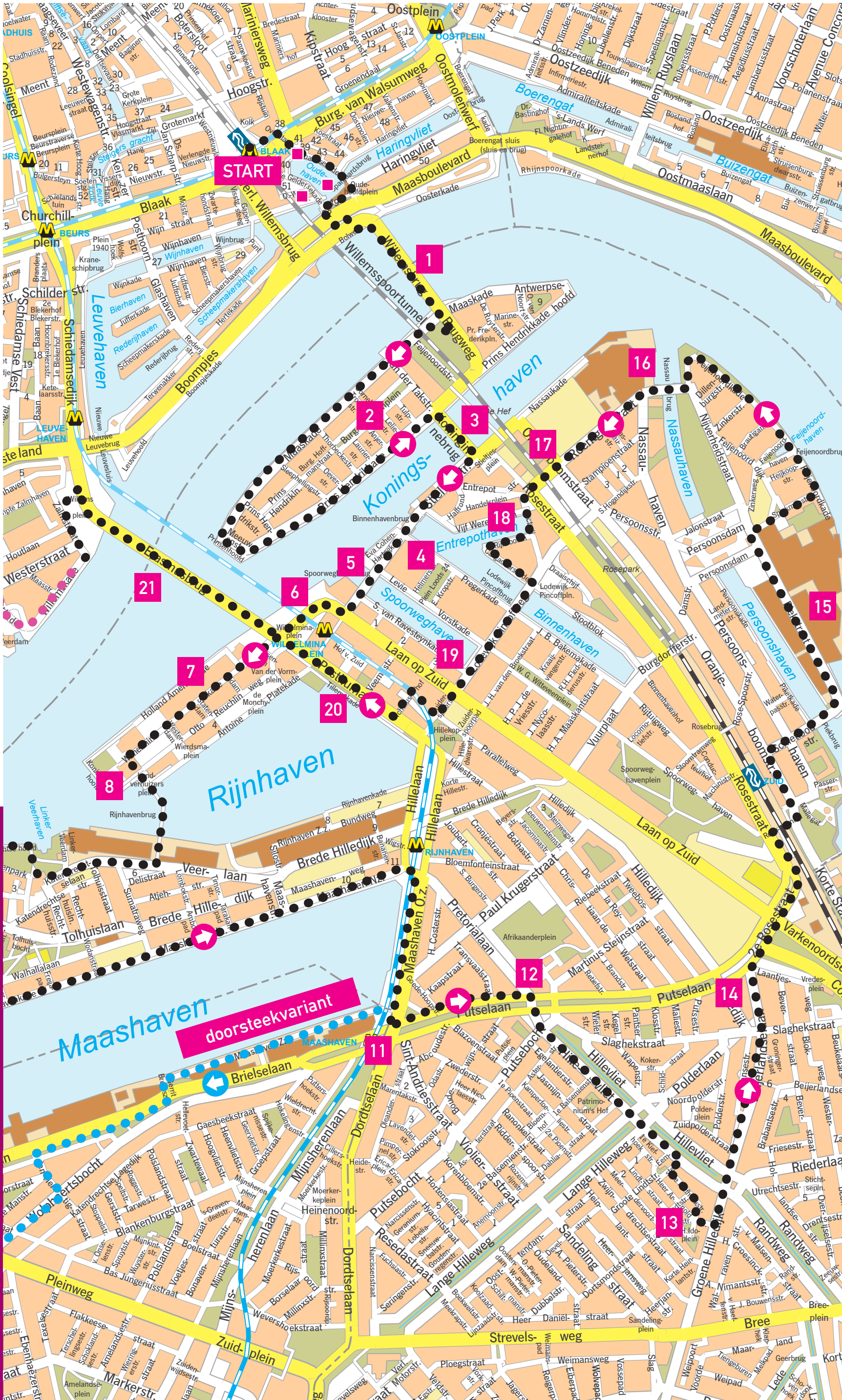
Dit gebied stond begin jaren 1990 nog vol met deels lege loodsen, pakhuizen en andere bedrijfspanden. De kades waren slecht toegankelijk en lagen vol rommel. Er stonden overigens ook fraaie bouwwerken tussen, waaronder monumentale pakhuizen, het Poortgebouw en Entrepotgebouw aan de Binnenhaven en de passagiersterminal en het kantoor van de Holland Amerika Lijn op de Wilhelminapier. De verbouwing van HAL-kantoor tot hotel-restaurant - een particulier initiatief - was een van de eerste impulsen voor dit gebied.

Een masterplan om het gebied totaal te vernieuwen voorzag onder meer in een nieuwe oeververbinding en de bouw van heuse wolkenkrabbers in een toonaangevende architectuur. Industrie en overslag zouden plaats maken voor wonen, hoogwaardige dienstverlening en horeca en de havenkaden voor wandelpromenades. Monumentale onderdelen - kades, bruggen, bedrijfspanden - zouden worden gehandhaafd.

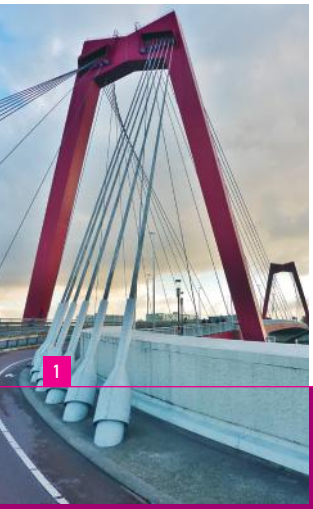
In 1996 werd de nieuwe Erasmusbrug geopend, in de volksmond al snel 'De Zwaan' genoemd. In 1999 werd de eerste wolkenkrabber opgeleverd: de KPN-Toren (96 mtr), gevolgd door het World Port Centre (2001, 124 mtr), de woontoren Montevideo (2005,140 mtr), en de woon- en kantoortorens New Orleans (2010, 158 mtr), Maastoren (2010, 165 mtr) en De Rotterdam (2013, drie verbonden torens van 149 mtr).

Het plan is nog niet af, er komen nog een paar reuzen bij. In 2022 zal woontoren 'The Sax' worden opgeleverd (150 mtr). Het nieuwe gezicht van Rotterdam trekt internationaal de aandacht, het is ook een spannend gebied om doorheen te lopen, en het zicht vanuit het noorden op 'de Kop' is overweldigend. Zuid heeft zijn kleed van nederigheid definitief afgeworpen.




START
1
2
3
4
5
6
7
8
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
doorsteekvariant
Rijnhaven
Maashaven
Koningshaven
Leuvehaven
Boerengat
Buizengat
Haringvliet
Wijnhaven
Spoorweghaven
Binnenhaven
Nassauhaven
Persoonshaven
Entrepothaven
Oostplein
OOSTPLEIN
BLAAK
BEURS
LEUVEHAVEN
WILHELMINAPLEIN
RIJNHAVEN
MAASHAVEN
ZUID
Churchillplein
Oostzeedijk
Oostmaaslaan
Maasboulevard
Boompjes
Willemsbrug
Willemsspoortunnel
Erasmusbrug
Laan op Zuid
Hillelaan
Putselaan
Brielselaan
Rosestraat
Afrikaanderplein
Polderlaan
Hillevliet
Groene Hilledijk
Pleinweg
Strevelsweg
Dordtselaan
Putsebocht
Feijenoordbrug
Rosepark
Rijnhavenbrug
Burg. van Walsumweg
Hoogstr.
Blaak
Schiedamsedijk
Westerstraat
Maashaven O.Z.
Brede Hilledijk
Wilhelminakade
Sint-Andriesstraat
Beijerlandselaan
Randweg
Bree
Zuidplein
Rijnhaven Z.Z.

Komend vanuit ondergronds trein/metrostation Blaak oostwaarts richting de achthoekige woontoren en de kubuswoningen lopen[3-1]. Tussen woontoren en kubuswoningen gaat brede trap omhoog. Deze buigt naar rechts en komt uit op soort binnenplein. Binnenplein oversteken en door overdekte straat tussen kubuswoningen door lopen. We passeren links o.a. de Kijk-kubus en daarna het schaakstukkenmuseum. Hier meteen rechts weer afdalen naar straatniveau, onderweg balustrade met uitzicht over Oude Haven[3-2]. We komen uit op de Spaanse Kade, die tussen terrasjes door en links langs de Oude Haven loopt, stukje overdekt, en daarna schuin links een smeedijzeren brug over. Na de brug rechts om scheepswerfje heenlopen, we zien de Oude Haven nu van de andere zijde. Bij eerstvolgende oversteekplaats links drukke



1

Willemsbrug

De eerste Willemsbrug - een ijzeren vakwerkbrug - kwam in 1878 gereed als onderdeel van de ontwikkeling van de Zuid-oever. Tegelijk verrees parallel aan de Willemsbrug een spoorbrug over de Nieuwe Maas. De huidige Willemsbrug is een tuibrug uit 1981. Deze ligt wat oostelijker en is een ontwerp van C. Veerling. De spoorbrug is in 1993 vervangen door een tunnel. Nabij de oever is een pilaar van de oude spoorbrug bewaard gebleven.



2

Noordereiland

De brugwachtershuisjes zijn nog van de oude Willemsbrug. Het Noordereiland is rond 1870 ontstaan na een doorgraving van de zuidelijke polder Feijenoord. Het eiland werd halverwege doorsneden door de spoordijk (ligt er nog) en de nu rustige Van der Takstraat (zie brugwachtershuisjes). Het eiland werd al snel bebouwd met woningen in hoge dichtheden. Aan de kades lagen in dikke rijen binnenvaartschepen afgemeerd. Het westelijke deel van het Noordereiland is beschermd stadsgezicht.

3

Koninginnebrug en 'De Hef'

In het verlengde van de bruggen over de Nieuwe Maas werden na 1870 bruggen aangelegd over de nieuwe doorgraving (Noorderhaven en Koningshaven). De eerste was de Koninginnebrug (1870), een draaibrug die in 1923 is vervangen door de huidige dubbele basculebrug. De spoorbrug was aanvankelijk ook een draaibrug. In 1927 werd het middenstuk vervangen door een hefbrug (in de volksmond 'De Hef'). Cineast Joris Ivens was zo onder de indruk dat hij in 1928 een beroemde film over de brug maakte.

Maasboulevard oversteken. Klein stukje naar links en dan rechts onder brugdek door richting rivier lopen en dan meteen links draaiende trap omhoog, de brug op (Willemsbrug[1]). We steken over naar het Noordereiland.



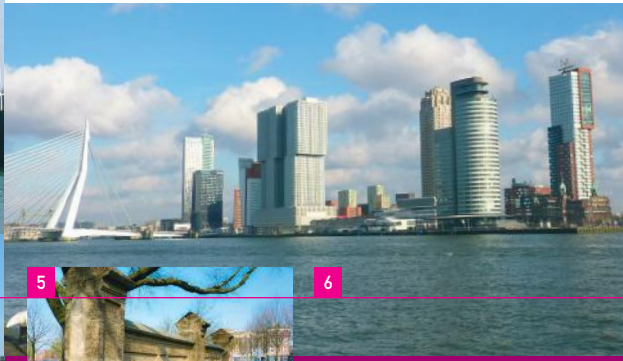
- Aan overzijde van de brug rechts trap afdalen en oversteken naar de kade; hier linksaf wandelpromenade Noordereiland volgen, langs twee voormalige stenen brugwachtershuisjes[2]. Hierna kade helemaal uitlopen tot aan het einde, waar we op het westelijk hoofd van het Noordereiland zijn met uitzicht op de Erasmusbrug (zie[21]). We ronden de kaap en volgen aan de zuidzijde van Noordereiland de kade. Bij eerstvolgende brug rechtsaf (Koninginnebrug[3]), we komen dan in het eigenlijke Rotterdam Zuid aan, in het stadsdeel Feijenoord. Na de brug meteen rechts, wederom zo veel mogelijk de kade volgen. We passeren een brug met links een haven (Binnenhaven) en voor ons een 19e-eeuws poortgebouw [4]. Na dit gebouw rechts blijven lopen langs een monumentaal stukje muur [5], daarna weer brug over (Spoorweghaven, zie[19]) en rechts om hoge, zwarte wolkenkrabber heen lopen. We komen nu in het hart van de Kop



4



5



6

Poortgebouw

Voormalig kantoor van de Rotterdamsche Handelsvereeniging (RHV) die aan de wieg stond van de ontwikkeling van de havens op zuid (1879). Veel later zat hier het kantoor van het Havenbedrijf. Rond 1980 stond het gebouw leeg en werd het gekraakt. Inmiddels wordt het bijzondere monument legaal bewoond, maar moet het nodig worden onderhouden.

Monument Loods 24

Loods 24 stond op de landtong tussen Spoor- en Binnenhaven op het terrein van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen. Van daar uit zijn in de jaren 1942-1944 meer dan 6500 Rotterdamse joden op transport gesteld naar de vernietigingskampen. Hieronder veel kinderen, waarvan de namen zijn vermeld op het monument. De oude muur komt van de omheining rond het nu verdwenen handelsterrein.

Kop van Zuid

De Wilhelminapier - de landtong tussen de rivier en de Rijnhaven - was in 1990 nog een deels verlaten terrein vol loodsen, pakhuizen en gebouwen van de opgeheven Holland Amerika Lijn. De opening van hotel New York in het oude kantoor van de H.A.L. (1993) was het begin van een transformatie, die Rotterdam definitief van karakter zou veranderen. In 1996 kwam de nieuwe Erasmusbrug gereed, waarna de ene na de andere wolkenkrabber verrees. Zie ook inleiding.

van Zuid[6]. Bij opvallend, geel havengebouwtje links aanhouden en bij oversteekplaats drukke weg oversteken (deze weg gaat rechts de Erasmusbrug over). Wij steken de brug niet over maar dalen aan de overkant van de weg rechts af en vervolgen onze weg links over de kade.

- Kade helemaal uitlopen, we passeren o.a. café Rotterdam in de voormalige passagiershal van de Holland America Lijn[7]. Daarachter staan nog oude pakhuizen, die inmiddels een andere functie hebben. We komen uit op het hoofd van de Wilhelminapier[8]. We ronden het hoofd en gaan rechts de fiets- en loopbrug (Rijnhavenbrug) over richting Katendrecht[9]. We komen uit op het Deliplein, waar we rechts aanhouden en op een plantsoen stuiten waar een fietspad doorheen loopt richting het water. We zien de oude aanlegsteiger van het Katendrechtse Veer met fraai uitzicht op de kop van de Wilhelminapier (Katendrechtse Hoofd). We vervolgen onze weg langs het water. Door het dempen van enkele kleinere havenbekkens is hier een brede, nieuwe wandelpromenade ontstaan. Deze eindigt bij een



7


9


8

HAL-gebouw

Tussen 1873 en 1971 vertrokken vanaf deze plek duizenden mensen, de meeste landverhuizers, met een schip van de Nederlandsch Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (later de Holland Amerika Lijn genoemd) naar New York. In 1949 kwam een nieuwe terminal gereed naar ontwerp van de bekende Rotterdamse architecten Brinkman, Van den Broek en Bakema. De constructie van beton en glas wordt sinds kort weer als cruiseterminal gebruikt en daarnaast voor tentoonstellingen en horeca.

Hotel New York

Voormalig hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn, gebouwd in 1901 in Jugendstil. Toen de hoogtijdagen van de grote passagiersschepen voorbij waren, kwam het gebouw leeg te staan. Het werd in 1991 gekocht door een paar jonge Rotterdammers die er in 1993 'Hotel New York' openden. Een particulier initiatief, dat we zouden kunnen beschouwen als het begin van de transformatie van de Kop van Zuid.

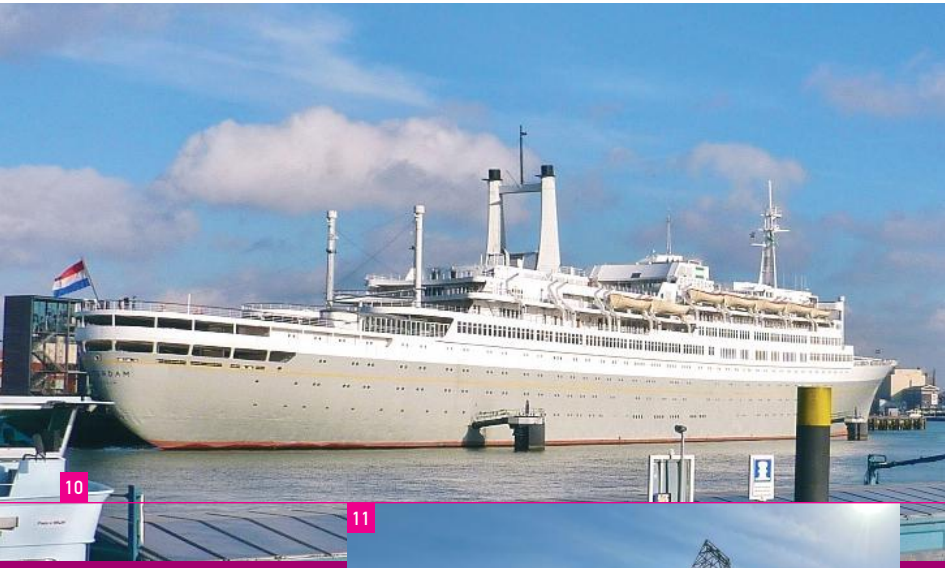
Katendrecht

Ooit een berucht zeemanskwartier, inmiddels een nieuwe woonlocatie. Modern wooncomfort mengt zich hier met oude bedrijfshallen waar culturele activiteiten worden ontplooid. Soms loopt nog een fabrieksspoor door de straten. Het gerenoveerde Deliplein is een restant van de 20e-eeuwse bebouwing op 'De Kaap'. Belangrijk voor Katendrecht is de in 2012 geopende loop- en fietsbrug, die de Kaap met de Wilhelminapier verbindt. Officiële naam: Rijnhavenbrug, maar in de volksmond 'De Hoerenloper' geheten.

restant van een voormalig havenbekken, waar we omheen lopen, naar de kade waar de SS Rotterdam ligt afgemeerd[10].

- We volgende de zuidelijke kade van Katendrecht en kijken rechts uit over de Maashaven. Bij de kop van de haven gaan we rechtsaf en lopen we onder het viaduct van de metro door tot overzijde van de haven, met rechts een groot silocomplex[11].

Tip: Maastunnelvariant
Voor het ultieme 'Rondje Maasoevers' steekt u na de Maashaven door richting Charlois, om daar aan te sluiten op wandeling 9. Via de Maastunnel loopt u dan terug naar de Willemsplein. Route: onderlangs Maassilo, (Maashaven Zuidzijde), Gerrit Broersestraat, Brielselaan, Den Hertigstraat, Wolphaertsbocht,



10

SS Rotterdam

Legendarisch passagiersschip uit het stoomtijdperk, gebouwd voor de Holland Amerika Lijn bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij op Heijplaat (wandeling 8). Opgeleverd in 1958. Verdween in 1971 naar Amerika waar het als cruiseschip werd ingezet. Kwam in 2003 weer in Nederlandse handen en werd gerenoveerd om als hotel, restaurant en congrescentrum dienst te doen. Na veel problemen werd dat pas in 2010 gerealiseerd. Het achterdek met terras is vrij toegankelijk.



11

Maashaven, silocomplex Graan Elevator Maatschappij

Pal achter Metrostation Maashaven (geopend in 1968) rijst het silocomplex van de voormalige Graan Elevator Maatschappij (GEM) op. Het oudste deel, tegen de metro aan, is een vroege betonconstructie uit 1910. Daarnaast een grote uitbreiding uit de jaren 1930 (Brinkman & Van der Vlugt). In 2003 verhuisde het bedrijf naar Europoort. Tegenwoordig bekend als de 'Maassilo' en in gebruik als 'creatieve fabriek' en uitgaanscentrum.

Zandblokstraat, Katendrechtse Lagedijk, Gouwstraat, Kerksingel (Charlois). Zie routekaart.

- Voor de silo links drukke weg oversteken en rechtdoor Putselaan inlopen (trambaan rechts). Doorlopen tot druk kruispunt met links op de hoek een oud gemaal, waarin een architectenbureau is gevestigd[12]. Hier rechts Putselaan oversteken en rechtdoor weg langs singel het Afrikaanderplein, centrum van de Afrikaanderbuurt. Hier lag tot 1917, waarna het als buurtplein werd ingericht, het eerste voetbalveld van Feijenoord. In 2006 is het plein helemaal opnieuw ingericht. Twee keer in de week is hier een van de grootste warenmarkten van Nederland.





12

Stoomgemaal, Afrikaanderplein

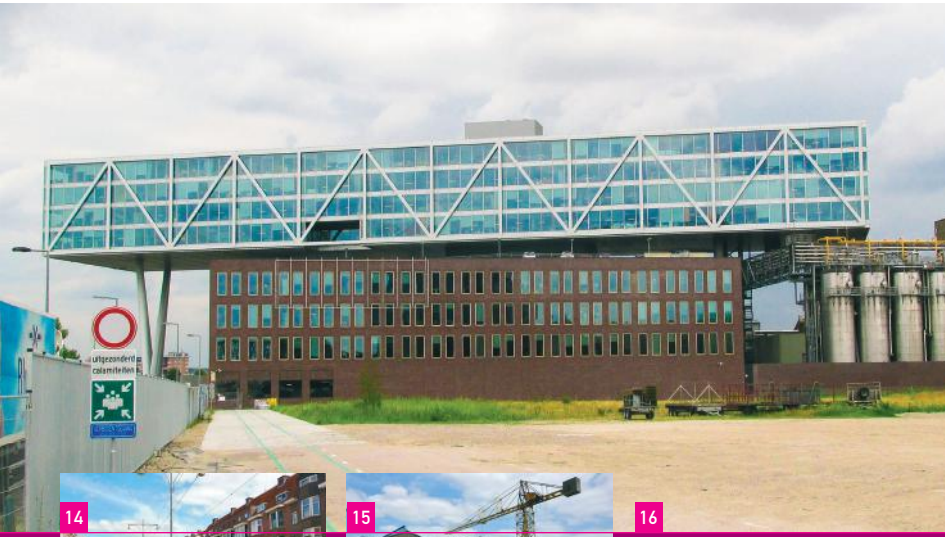
Op de kruising van de Putselaan en de Hillevliet / Pretorialaan staat links op de hoek het Zuid-Oostelijk Stoomgemaal uit 1899, dat toen nog eenzaam in de polder lag en in verbinding stond met de Hillevliet. Vlak daarachter ligt

13

Kiefhoek

Beroemde woonwijk in strakke vormgeving uit de jaren 1920. Het ontwerp is van J.J.P. Oud, een van de grondleggers van het Nieuwe Bouwen. Oud streefde naar degelijke (huur) woningen voor arbeiders, betaalbaar gehouden door seriematige bouw en toepassing van moderne materialen, en met maximale toetreding van lucht en licht. Op Hendrik Idoplein 2 is een museumwoning te bezichtigen.

inlopen (Hillevliet). Na druk kruispunt - met rechts een zijsingel - doorlopen tot wit pand van Leger des Heils. Na dit pand rechtsaf en dan eerste straat links (2e Kiefhoekstraat). Doorlopen tot einde straat bij pleintje met speeltuin[13]. Hier linksaf schuin omhoog de Groene Hilledijk op en linksaf langs de winkels. Bij druk kruispunt oversteken en rechtdoor blijven lopen langs winkels (Beijerlandselaan[14]). Laan helemaal uitlopen, ergens onderweg oversteken naar rechterzijde (pas op tram). Aan het einde rechts aanhouden tot druk kruispunt, met rechts een vitrine met een uurwerk en links aan overzijde het braakliggende voormalige rangeerterrein. Hierna drukke weg kruisen (rechts een viaduct en links de nieuwe Laan op Zuid) en weg





14

Hillesluis

De Beijerlandselaan is een drukke Rotterdamse winkelstraat, vroeger was het een polderdijk. Waar zij uitkomt op de Putselaan lag een knooppunt van drie dijken, met de buurtschap Hillesluis. Het grote rangeerterrein dat hier lag, van waaruit alle zuidelijke havens werden bediend, ligt inmiddels braak. Er doorheen loopt nu (naar links) de Laan op Zuid, de brede aan- en afvoerweg naar de Erasmusbrug en de Kop van Zuid.



15

Persoonshaven/Piekstraat

De Persoonshaven is de laatst aangelegde haven op Feijenoord en was gereed in 1901. Tussen Persoonshaven en de Maas loopt de Piekstraat, een ouderwetse industriestraat met fraaie fabrieksarchitectuur, o.a. restanten van de 19e-eeuwse grofsmederij Fijenoord, de oude Nestlé-fabriek (nu bedrijvencomplex Zuiderpoort) en de luxaflexgigant Hunter Douglas.

16

Nassauhaven Unilevergebouw

De Nassauhaven was gereed in 1892, maar werd de laatste decennia nauwelijks meer gebruikt. Voor de Bluebandfabriek (Unilever) werd de haven recentelijk weer opnieuw uitgediept. Zeer opvallend is het nieuwe, transparante hoofdkantoor van Unilever Nederland dat in 2005 over de oude fabriek is heen gebouwd! Het ontwerp van Chris de Jonge is een prefab staal- en glasconstructie en heet 'De Brug'.

volgen die naar links buigt (Rosestraat). Rechts tunneltje onder spoor door en daarna links de Oranjeboomstraat in.

- Eerste zijstraat rechts (Schietloodstraat) uitlopen tot brug (Piekbrug) over de Persoonshaven. Rechts mooi uitzicht op de rivier. We buigen naar links de Piekstraat in met aan weerszijden industrieel erfgoed[15].
Voorbij de laatste hal van Hunter Douglas rechts af (Feijenoorddijk) en rechtdoor de Spiekmanstraat inlopen tot het water. Linksaf over de lager gelegen Feijenoordkade.


17

Hefpark en tramstation (Rosestraat 123)

Het Hefpark ligt op een weggegraven stuk spoordijk en is genoemd naar voormalige spoorbrug De Hef (zie KP 3). Aan de Rosestraat (nr 123) staat het voormalige stations- en kantoorgebouw van de RTM. Vanaf 1898 exploiteerde de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij een uitgestrekt stoomtramnetwerk dat de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden ontsloot. Dat netwerk begon hier, op de Zuidoever van de Maas. In 1966 werd de laatste lijn (naar Oostvoorne) buiten dienst gesteld.

Bruggetje kruisen over de vm. Feijenoordhaven en kade aflopen tot de punt en de entree van de Nassauhaven[16]. Nassauhaven oversteken via ophaalbrug en rechtdoor langs Blue Bandfabriek de Roentgenstraat in, deze helemaal uitlopen. Hierna kruisen we de Oranjeboomstraat, een groenstrook (de vm. spoordijk, met rechts 'De Hef') en de Rosestraat[17]. Schuin links pleintje oversteken, tot havenbekken, links onder woningen door (Factorij) en daarna rechts langs haven lopen (Entrepothaven)[18]. Aan het einde voor woontoren linksaf (Cargadoorskade) en dan rechts brug over (Binnenhaven) en doorlopen tot kop van volgende havenbekken (Spoorweghaven[19].


19


18

Entrepothaven

Zijhaven van de Binnenhaven. Aan de noordzijde ligt het pakhuizencomplex Vijf Werelddelen (1879). Nu zijn hier bedrijven, horeca, appartementen en een grote 'wereldsupermarkt' gevestigd. Toepasselijk, want het complex werd vroeger gebruikt voor douanevrije opslag van koffie, thee, suiker en specerijen. Nu jachthaven.

Spoorweghaven

De Spoorweghaven werd tegelijk met de Binnenhaven opgeleverd rond 1879. De kolossale baksteenarchitectuur aan de westzijde is het omstreden wooncomplex De Compagnie van de Duitse architect Hans Kollhoff (2005).

Rechtdoor lopen, brede weg oversteken (Laan op Zuid), rechtdoor Zuiderspoorstraat in en dan eerste voetpad rechts het binnenterrein tussen de hoogbouw oplopen. Links verdwijnt de metro de tunnel in. Pad komt uit bij houten trap over metrobuis, deze links oversteken, we komen uit op de Posthumalaan en steken deze over tot aan de kade van de Rijnhaven[20]. Hier rechtsaf in de richting van de Erasmusbrug en hier de Nieuwe Maas oversteken[21]. Aan einde eerste trap links en nogmaals links tot we weer op Willemsplein uitkomen. Einde wandeling.



20

Rijnhaven

De Rijnhaven kwam gereed in 1895. Tot voor kort lag de haven nog vol met binnenvaartschepen. De Rijnhaven zal komende jaren een nieuw gezicht krijgen, met o.a. een drijvend park, een stadsstrand en veel hoogbouw. Meelfabriek Codrico zal deels worden gesloopt en herontwikkeld. Het plan is hier een woontoren van 220 mtr. Te laten verrijzen.
(Afbeelding: Masterplan Rijnhaven Rotterdam. Ontwerp: Gemeente Rotterdam i.s.m. Barcode Architects en Robbert de Koning Landschapsarchitect Beeld: Barcode Architects)

21



Erasmusbrug

De Erasmusbrug werd in 1996 geopend om het centrum van de stad te verbinden met de nieuw te ontwikkelen Kop van Zuid. De brug is een ontwerp van Ben van Berkel. Kenmerkend is de 139 meter hoge pyloon met knik. De brug heeft daardoor de bijnaam 'De Zwaan'. De doorvaarhoogte is 17 meter.

3 Kralingseveerpad
Naar het ‘laagste punt’ van Nederland



EINDE

Rotterdam Alexander

Terug: Metro naar Blaak (15 min) of trein naar Centraal Station (10 min).

LENGTE

14 km

ROUTE

Oude Haven
Maasboulevard
Oude Plantage
Waterleidingterrein
Nesserdijk
Kralingseveer
Capelse Brug
Oud Kralingen
Alexanderpolder



CODE: 1055

Op deze wandeling-in-lijn lopen we langs de Nieuwe Maas naar de oostelijke polders. De route begint op het punt waar Rotterdam is ontstaan, vlakbij de Oude Haven. Daarna is het uitwaaien onderlangs de Maasboulevard, met zicht over het water en panorama's op de zuidoever. De Oude Plantage en het spectaculaire Waterleidingpark markeren de 19e-eeuwse stadsgrens, inmiddels omringd door moderne woningbouw. Via de schilderachtige Nesserdijk, die aan dijkverzwaring is ontsnapt, lopen we onder de Van Brienenoordbrug door naar het dorp Kralingseveer, inmiddels opgeslokt door stedelijke uitbreidingen. Hier verlaten we de rivier en duiken we letterlijk de Alexanderpolder in. We doorkruisen deze via een groene route en restanten van historische structuren. We eindigen bij station Rotterdam Alexander, waar de metro of trein ons weer terugbrengt naar het centrum.

Blaak en Oude Haven

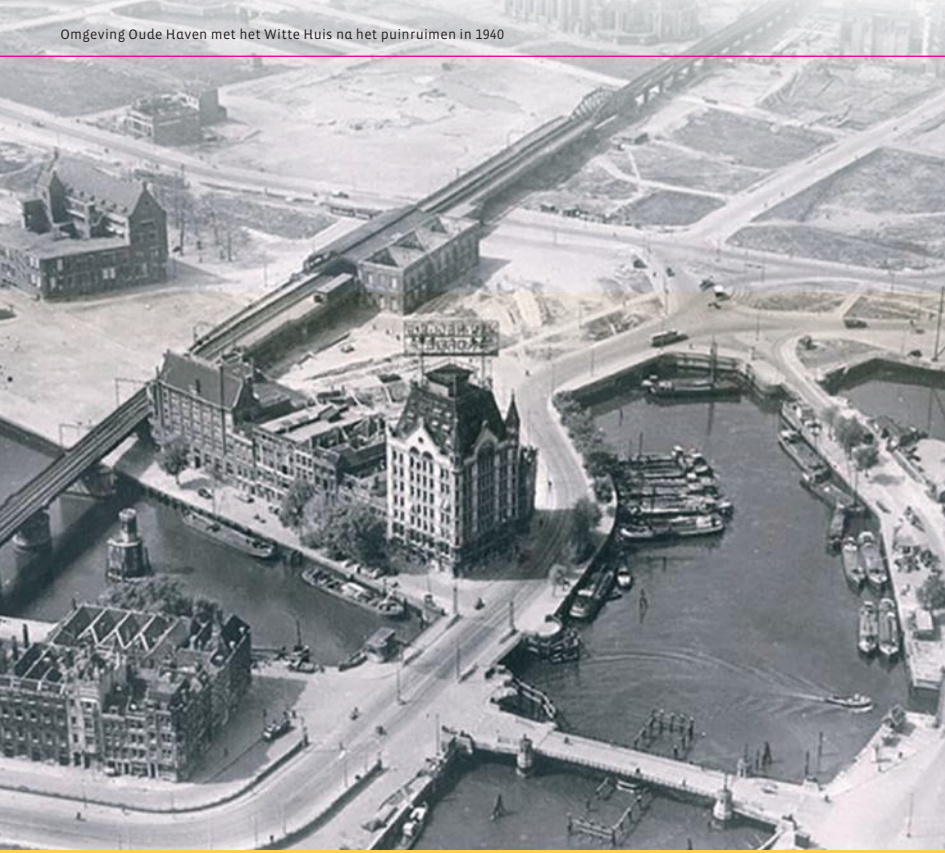
Blaak was oorspronkelijk de zuidelijke vestinggracht van Rotterdam. Toen hier in de 16e eeuw een nieuw havengebied werd aangelegd (de 'Waterstad') werd de Blaak een binnenhaven. De haven is na het bombardement van 14 mei 1940 gedempt met het puin van de verwoeste huizen. Zo is hier een brede verkeersweg ontstaan, waar na de oorlog nieuwe kantoren verrezen.
Ten zuiden van de Blaak lag het gebied rond de Oude Haven er lange tijd verwaarloosd bij. Eind jaren 1970 kreeg architect Piet Blom de opdracht om de omgeving nieuw leven in te blazen. Er moesten goedkope woningen komen met winkeltjes en horeca. Blom creëerde hier zijn kubuswoningen, en een 'mediterrane' Spaanse Kade met horeca aan de haven. Ook de ronde woontoren met puntdak en stadsbibliotheek, beter bekend als 'Het Potlood', was onderdeel van het plan. De meningen over het werk van Blom zijn verdeeld, maar de kubuswoningen zijn een toeristische trekpleister en de Oude Haven is nu een populair uitgaanskwartier. De Oude Haven is tevens museumhaven, waar varend erfgoed ligt afgemeerd en waar een traditionele 'helling' ligt om historische schepen op te kalefateren. Aan de Oude Haven staat ook het Witte Huis, dat het bombardement van 1940 wonderwel overleefde.

Langs de Maas

De Maasboulevard is in de jaren 1960 aangelegd, toen de dijken langs de Maas op Deltahoogte moesten worden gebracht. De Maasboulevard is in feite een zeedijk die Rotterdam beschermt tegen hoog water. Tot de Delta-maatregelen vormden de Oostzeedijk en - in het verlengde daarvan - de Honingerdijk de waterkering. Buiten deze dijken lagen de havenbekkens Haringvliet, Boerengat en Buizengat, die na de aanleg van de Maasboulevard binnendijks kwamen te liggen. Het zijn nu verstilde waterbekkens waar appartementen omheen zijn gebouwd. Tot in de jaren 1950 lag hier ook het emplacement van het Maasstation, het eindpunt van de spoorlijn Rotterdam-Utrecht. Deze spoorlijn liep naar het oosten over het tracé waar nu de Abram van Rijckvorsselweg ligt, een belangrijke uitvalsweg.

De Maasboulevard eindigt bij de Oude Plantage, een wat verweesde groenaanleg met een bijzondere historie, want het werd al in 1769 (!) door de stad aangelegd als wandelpark. Rond 1900 eindigde hier de stedelijke bebouwing. Daarbuiten ontrolde zich het uitgestrekte complex van het gemeentelijke waterleidingbedrijf. Dit complex, dat dateert uit de jaren 1870-1873, is nu prachtig geïntegreerd in nieuwbouwwijk De Esch. Via de Nesserdijk en de Schaardijk komen we in een oud stukje buitengebied. Dit zijn nog de oorspronkelijke dijken,

Omgeving Oude Haven met het Witte Huis na het puinruimen in 1940



smal en hoog, met aan de voet enkele oude boerderijen. De nieuwe Deltadijk ligt een stuk landinwaarts, zodat hier de historische situatie bewaard is gebleven. De Schaardijk komt uit bij het dorp Kralingseveer, waar men vroeger kon overvaren naar IJsselmonde. Hoog boven het dorp kruist nu de Van Brienenoordbrug de rivier. Door recente dijkverzwaringen is een groot deel van het dijkdorp verdwenen. De weg van Oud Kralingen naar het Kralingseveer ligt binnendijks: de IJsselmondselaan.

Alexanderpolder

Kralingseveer wordt nu omsloten door de nieuwbouw van Capelle en Alexanderpolder. Voor de nieuwbouw lag er een veenpoldergebied, dat door enkele oost-west verbindingen werd doorkruist. Deze verbindingen zijn nog als historische linten te herkennen.

Een van die historische oost-westverbindingen is de Ringvaart, die in 1866 is gegraven voor het droogmalen van de grote veenplassen die hier lagen. Te midden van die plassen lag het dorp Oud Kralingen, dat in 1842 definitief werd ontruimd. De plassen dreigden het dorp te verzwelgen. De drooglegging was dan ook mede ingegeven door veiligheidsoverwegingen. Zo ontstond hier de Prins Alexanderpolder, een van de diepste polders van Nederland, genoemd naar een zoon van koning Willem III.
In 1961 wees het gemeentebestuur de polder aan als stedelijk uitbreidingsgebied. Het stadsdeel 'Lage Land' is het oudste gedeelte. Lotte Stam-Beese, die eerder betrokken was bij de opzet van Pendrecht in Rotterdam Zuid, ontwierp hier de eerste bouwblokken in de stijl van Het Nieuwe Bouwen. Het was het begin van een uitbreiding waar nu zo'n 90.000 mensen wonen.


START
1
2
3
4
5
6
7
Kralingse Plas
Sportpark "De Bosdreef"
Kralingse Plaslaan
Park Rozenburg
Nieuwe Plantage
R.K. Begraafplaats
Oostplein
OOSTPLEIN
GERDESIAWEG
VOORSCHOTERLAAN
BLAAK
WILHELMINAPLEIN
RIJNHAVEN
ZUID
Maasboulevard
Boerengat
Buizengat
Oostmaaslaan
Oostzeedijk
Oostzeedijk Beneden
Gerdesiaweg
Goudse Rijweg
Boezemsingel
Crooswijksesingel
Goudsesingel
Warande
Ammanplein
Burg. van Walsumweg
Haringvliet
Oude Haven
Willemsbrug
Willemsspoortunnel
Maaskade
Prins Hendrikkade
Koningshaven
Koninginnebrug
De Hef
Noordereiland
Oranjeboomstraat
Rosestraat
Nassauhaven
Persoonshaven
Entrepothaven
Binnenhaven
Spoorweghaven
Rijnhaven
Erasmusbrug
Laan op Zuid
Posthumalaan
Hillelaan
Boompjes
Blaak
Wijnhaven
Park Honingen
Sportpark "Woudestein"
Excelsior
Oude Plantage
Feijenoord
Feijenoordhaven
Honingerdijk
Kortekade
Oudedijk
Rozenburglaan
Avenue Concordia
Voorschoterlaan
Waterfront
Buitenbassinweg
Roseburg
Kralingen
Crooswijk
Rotte
Zwaanshals
Boezemlaan
Boezemstraat
Nieuwe Boezemstr.
Vredenoordkade
Slaak
Oostmolenwerf
Boerengat sluis
Admiraliteitskade
Willem Ruyslaan
Jericholaan
Lusthofstraat
Waterloostraat

2014
WANDELTROFEE
Kroeglopers
★

2015
WANDELTROFEE
De mooiste boswandelingen van Nederland

WINNAAR
GOUDEN
WANDELSCHOEN
oeuvre prijs

2018
gagneur prix d'or de promenade internationa
Een wandeling rondom Zuid-Limburg
★★★★

2019
nominé prix d'or de promenade international
Walcherse wandelingen

BESTEL DE BUITENSTADBOX OP WWW.GEGARANDEERDONREGELMATIG.NL



































In deze fraaie gids neemt omgevingshistoricus en wandelgidsenschrijver Kees Volkers u mee op een tiental langeafstandswandelingen door de minder bekende Rotterdamse 'buitenstad'. Geen boslanen of akkerwegen, maar 'urban walking': ontspannen lopen over rustige paden, door stedelijk groen, langs rivieren en havens, historische structuren en onverwachte pareltjes. En altijd wel een park, waterkant of uitspanning in de buurt om de indrukken te verwerken.

De wandelingen variëren in lengte van 8 tot 18 km. Alle wandelingen beginnen op een goed bereikbaar punt aan de rand van de Rotterdamse binnenstad. Vandaar slingeren ze door de boeiende buitenschil in de richting van de 'Rotterdamse dorpen': ooit gelegen in een landelijke omgeving, tot ze door de snel uitdijende stad werden opgeslokt.

De wandelingen zijn voorzien van uitgebreide omgevingsinformatie, een duidelijke routebeschrijving en een routekaartje. Naast wandelgenot biedt de gids een uitgelezen mogelijkheid om de stad in al haar geledingen te leren kennen.

John Jansen van Galen (NRC) over Urban Walking: *Wandelingen binnen de stadsgrenzen bieden meer afwisseling en verrassing dan een lange mars door bos en heide.*

9789078641360