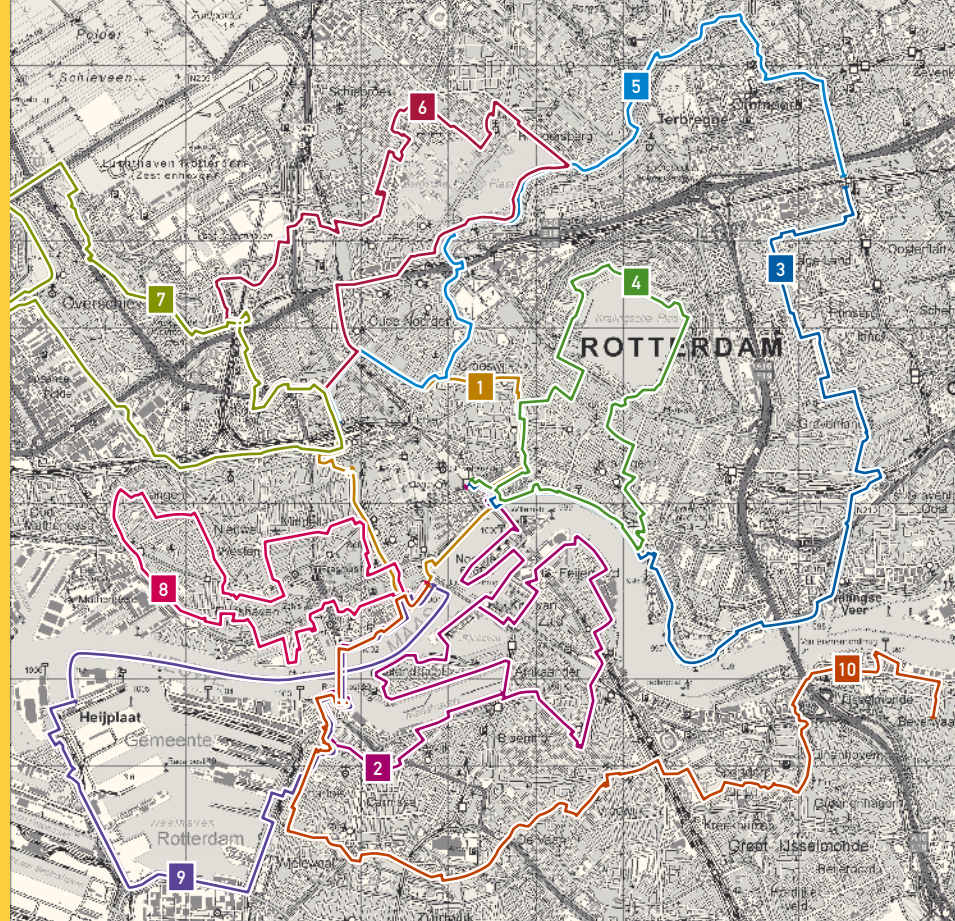


inhoud en legenda

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	heijlplaatpad	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.



NS-station

spoorweg



wandelroute

straat, steeg of pad



verkorte of alternatieve wandelroute

hoofdweg



uitspanning

snelweg



kijkpunt



water



kijkpunt uit andere route

industrie



wandelrichting



bebouwde kom



metrostation

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.

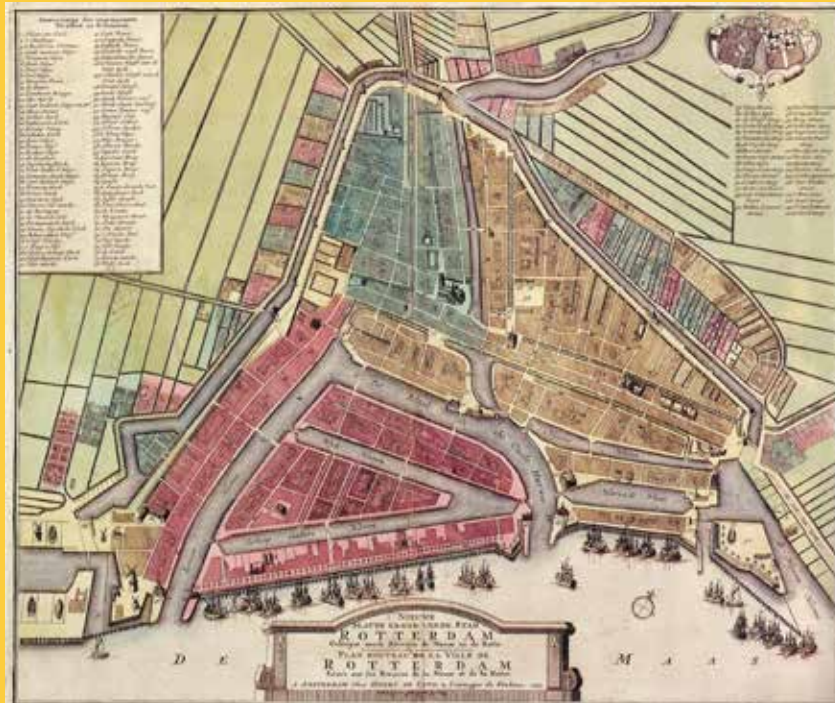
1700 Rotterdam telt aan het einde van de Gouden Eeuw 50.000 inwoners en is de tweede stad van Nederland.

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 omliggende 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 hongervinter van 1944 worden hele parken letterlijk opgestookt.

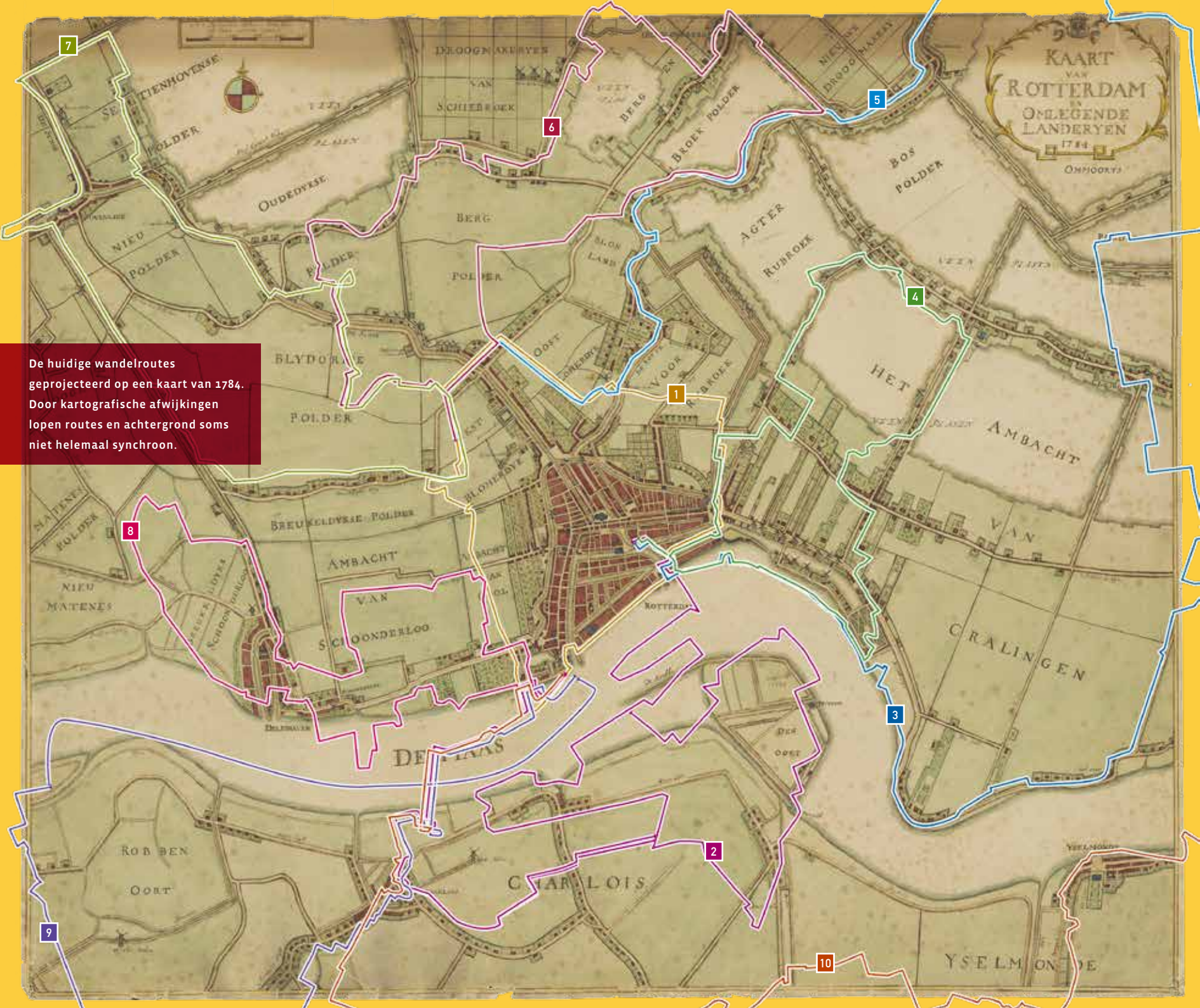
1940-1970 Wederopbouw. Haven- en industrie-

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 havenconomie 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 krijgen.



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.

2 Katendrecht Struinen door de Kop van Zuid



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 Maasoever 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 Lodewijk Pincoffs die de gemeente voor zijn plannen wist te winnen. Zelf stak hij met zijn Rotterdamsche Handelsvereniging (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 Entreporthaven (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), die 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 stadsgesicht. 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.

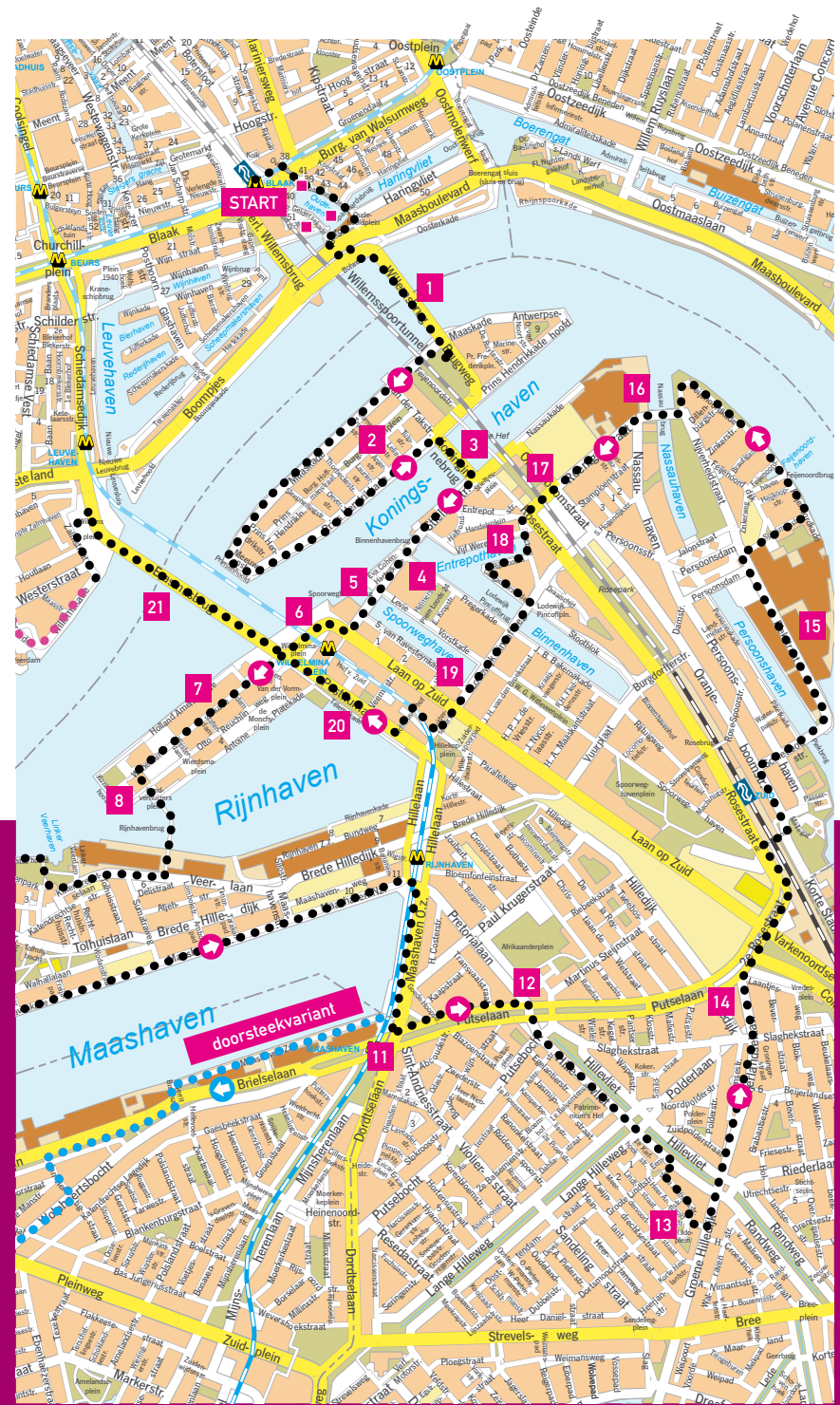
Kop van Zuid

Dit gebied stond begin jaren 1990 nog vol met deels lege loodsen, pakhuizen en ander 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 havenkades 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, waaronder de 'Baltimore-toren', met 175 mtr het hoogste gebouw van Rotterdam, na de Euromast. 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 kled van nederigheid definitief afgeworpen.



■ 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



Willemsbrug

De eerste Willemsbrug - een ijzeren vakwerkbrug - kwam in 1878 gereed als onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidoever. Tegelijkertijd 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.

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



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.

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

Koninginnebrug en 'De Hef'

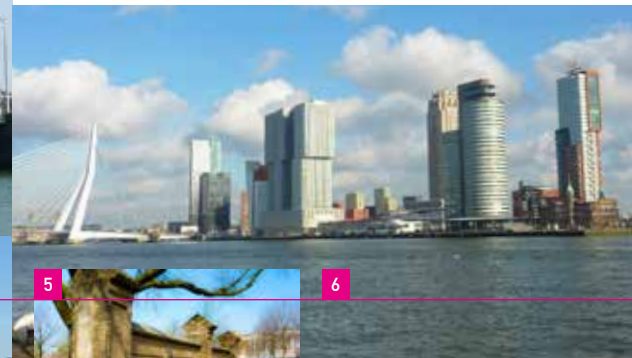
In het verlengde van de bruggen over de Nieuwe Maas werden na 1870 bruggen aangelegd over de nieuwe doorgraving (Noorderhaven en Koningshaven). De eerste was de Koninginnebrug (1870), en draaibrug die in 1923 is vervangen door de huidige dubbele basculebrug. De spoorbrug was aanvankelijk ook een draaibrug. 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 (Willemsbrug³). We steken over naar het Noordereiland.

Poortgebouw

Voormalig kantoor van de Rotterdamsche Handelsvereniging (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.

■ Aan overzijde van de brug rechts trap afdalen en oversteken naar de kade; hier linksaf wandelpromenade Noordereiland volgen, langs twee voormalige stenen brugwachtershuisjes². Hierna kade helemaal uitlopen tot aan het einde, waar we op het westelijk hoofd van het Noordereiland zijn met uitzicht op de Erasmusbrug (zie^{2,1}). We ronden de kaap en volgen aan de zuidzijde van Noordereiland de kade. Bij eerstvolgende brug rechtsaf (Koninginnebrug³), we



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.

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 poortgebouw⁴. Na dit gebouw rechts blijven lopen langs een monumentaal stukje muur⁵, daarna weer brug over (Spoorweghaven, zie^{1,9}) en rechts om hoge, zwarte wolkenkrabber heen lopen. We komen nu in het hart van de Kop

Kop van Zuid

De Wilhelminapier - de landtong tussen de rivier en de Rijnhaven - was in 1990 nog een deels verlaten terrein vol loodsden, 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 Zuid⁶. 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 Lijn⁷. Daarachter staan nog oude pakhuizen, die

inmiddels een andere functie hebben. We komen uit op het hoofd van de Wilhelminapier⁸. We ronden het hoofd en gaan rechts de fiets- en loopbrug (Rijnhavenbrug) over richting Katendrecht⁹. 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

restant van een voormalig havenbekken, waar we omheen lopen, naar de kade waar de SS Rotterdam ligt afgemeerd¹⁰.

■ We volgde 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 silocomplex¹¹.

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,



7



8



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.

9

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: Rijnhavense Brug, maar in de volksmond 'De Hoerenloper' geheten.



10

SS Rotterdam

Legendarisch passagiersschip uit het stoomtijdperk, gebouwd voor de Holland Amerika Lijn bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij op Heijlplaat (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. (NB: mogelijk verhuist het schip in 2015).

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 uitbreidingen 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 recht door Putselaan inlopen (trambaan rechts). Doorlopen tot druk kruispunt met links op de

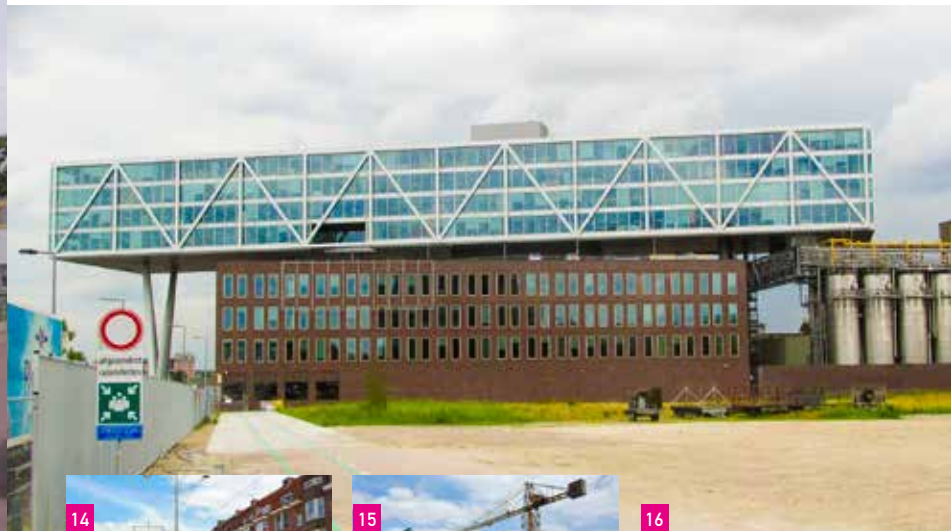
hoek een oud gemaal, waarin een architectenbureau is gevestigd¹². Hier rechts Putselaan oversteken en recht door weg langs singel



inlopen (Hilleviet). 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 speeltuin¹³. Hier linksaf

schuin omhoog de Groene Hilledijk op en linksaf langs de winkels. Bij druk kruispunt oversteken en recht door blijven lopen langs winkels (Beijerlandselaan¹⁴). 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



12

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.



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 Feijenoord, 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 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'.

Stoomgemaal, Afrikaanderplein

Op de kruising van de Putselaan en de Hilleviet / Pretoriaaan 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 Hilleviet. Vlak daarachter ligt

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.

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 erfgoed¹⁵. Voorbij de laatste hal van Hunter Douglas rechts af (Feijenoorddijk) en recht door 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 Nassauhaven¹⁶. Nassauhaven oversteken via ophaalbrug en recht door 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 Rosestraat¹⁷. Schuin links pleintje oversteken, tot havenbekken, links onder woningen door (Factorij) en daarna rechts langs haven lopen (Entrepothaven¹⁸. Aan het einde voor woontoren linksaf (Cargadoorskade) en dan rechts brug over (Binnenhaven) en doorlopen tot kop van volgende havenbekken

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.

(Spoorweghaven¹⁹. Recht door lopen, brede weg oversteken (Laan op Zuid), recht door Zuiderspoorstraat in en dan eerste voetpad rechts het binnenterrein



19

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).

tussen de hoogbouw oplopen. Links verdwijnt de metro de tunnel in. Pad komt uit bij houten trap over metrobuisc, deze links oversteken, we komen uit op



20

Rijnhaven

De Rijnhaven kwam gereed in 1895. Tot voor kort lag de haven nog vol met binnenvaartschepen, maar die zijn verdwenen. Er liggen nu onder meer drijvende paviljoens in het water. Scheepvaartverkeer is er alleen nog voor de monumentale meelfabriek Codrico (links aan Katendrechtse zijde). De oudste silo's dateren uit 1951.

de Posthumalaan en steken deze over tot aan de kade van de Rijnhaven²⁰. Hier rechtsaf in de richting van de Erasmusbrug en hier de Nieuwe Maas oversteken²¹.



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

Aan einde eerste trap links en nogmaals links tot we weer op Willemsplein uitkomen. Einde wandeling.

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.