



BOUWHISTORISCH ONDERZOEK

Toerit perron vm. Stationspostkantoor, Rotterdam

18 maart 2024

Colofon

Bouwhistorisch onderzoek:

Object: Toerit naar het perron van het vm. Stationspostkantoor (“de wokkel”)
Adres: Delftseplein 31
3013 AA Rotterdam
Monumentstatus: Onderdeel van rijksmonument, nr. 532224
Kadastraal: Gem. Rotterdam, sectie S, nr.5474

Opdrachtgever:

Naam: Schiestraat Ontwikkeling BV
Contactpersoon: ■■■■■■■■■■
Adres: Delftseplein 31
3013 AA Rotterdam

Adviseur:

Naam: Bureau Polderman B.V.
Adres: Eendrachtsweg 67
3012 LG Rotterdam
Telefoon: 010-4363250
E-mail: info@bureaupolderman.nl

Auteur

Bouwhistoricus: Ing. ■■■■■■■■■■ BNB

Status: Definitief
Datum: 18 maart 2024

Inleiding

De eigenaar van het voormalige Stationspostkantoor, thans bekend als “Central Post” in Rotterdam, is voornemens het gebouw uit te breiden met een nieuwbouw aan de oostzijde naar een ontwerp van MDRDV. De uitbreiding raakt fysiek en qua beeld aan de uitwendige toerit, die het Stationspostgebouw op maaiveldniveau verbond met het perron waar de posttreinen halt hielden. Deze toerit is als onderdeel van het gebouw beschermd als rijksmonument.

Eerder werd reeds door SteenhuisMeurs een cultuurhistorische waardestelling voor het gebouw opgesteld. Gelet op de voorgenomen ingrepen, is er thans behoefte aan een nadere duiding van de cultuurhistorische waarde van specifiek de toerit. De ontwikkelaar, Schiestraat Ontwikkeling BV, heeft Bureau Polderman daarom gevraagd een bouwhistorisch onderzoek naar de toerit uit te voeren. Het doel is te komen tot een cultuurhistorische waardenstelling, die als onderlegger kan dienen voor het opstellen van de plannen, alsmede voor de beoordeling van deze plannen door het bevoegd gezag.

Onderhavige rapportage doet verslag van de resultaten van het bouwhistorisch onderzoek naar de toerit. De rapportage betreft een bouwhistorische verkenning conform de Richtlijnen voor Bouwhistorisch Onderzoek 2009 van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en bevat daartoe de volgende onderdelen:

- Ontstaan en ontwikkeling 4
- Beschrijving van de bestaande situatie..... 10
- Beschrijving van de bouwhistorische sporen..... 14
- Conclusie bouwgeschiedenis..... 24
- Globale waardenstelling..... 25
- Bronnen en verantwoording illustraties..... 27
- Bijlagen:
 1. Redengevende beschrijving,
 2. Grafische weergave van de globale waardenstelling.

De inspectie is beperkt gebleven tot de thans zichtbare en toegankelijke delen van het object. Omdat de archiefgegevens vanuit de opdrachtgever werden aangeleverd, heeft geen nader archiefonderzoek in de bouwdoSSIers plaatsgevonden.

Rotterdam, 18 maart 2024

Achtergrond en omgeving

Het voormalige Stationspostkantoor ligt in het centrum van Rotterdam, naast het centraal station en aan de spoorlijn tussen Rotterdam en Dordrecht. Het behoort tot het in de wederopbouw van de stad gerealiseerde ensemble van het centraal station, dat in 1953-1957 tot stand kwam als vervanging voor het bij het Duitse bombardement op Rotterdam van mei 1940 grotendeels verwoeste station Delftsche Poort.



Kernplan uit 1951 voor de herbouw van het Rotterdamse stadscentrum, met rechtsonder de Coolsingel met de bewaard gebleven bebouwing (stadhuis, postkantoor en beurs), in het midden het Stationsplein en centraal station en bij de pijl het nieuw geprojecteerde Stationspostkantoor (collectie Stadsarchief Rotterdam).

Het ontwerp van het Stationspostkantoor

Het postkantoor betreft feitelijk een postverwerkingsgebouw, dat in 1954-1959 in opdracht van de PTT tot stand kwam naar ontwerp van Kraaijvanger architecten. Leidend voor het ontwerp was het automatische postverwerkingsstelsel dat de PTT vlak voor de Tweede Wereldoorlog in Den Haag had ontwikkeld. De ingekomen post werd door een ingenieus systeem naar de bovenste verdieping van het gebouw getransporteerd en werd van daaruit gesorteerd en klaargemaakt voor transport via de onderliggende verdiepingen. Het systeem vereiste een vrij hoog gebouw met vrij indeelbare ruimten, waardoor de poststukken feitelijk een verticale reis aflegden. Een directe verbinding tussen het gebouw en de perrons van het station was noodzakelijk voor een efficiënt vervoer van de poststukken van en naar het gebouw. Daartoe waren er aan de noordzijde van het gebouw twee perrons onder een overkapping aangebracht. Het perron langs de gevel sloot aan op het eerste perron van het naastgelegen Centraal Station. Omdat het spoorwegemplacement boven het straatniveau lag, werd aan de oostzijde van het gebouw een lusvormige betonnen oprit aangelegd om vanaf de straat het perron te bereiken. Vanuit de begane grond van het gebouw was deze oprit

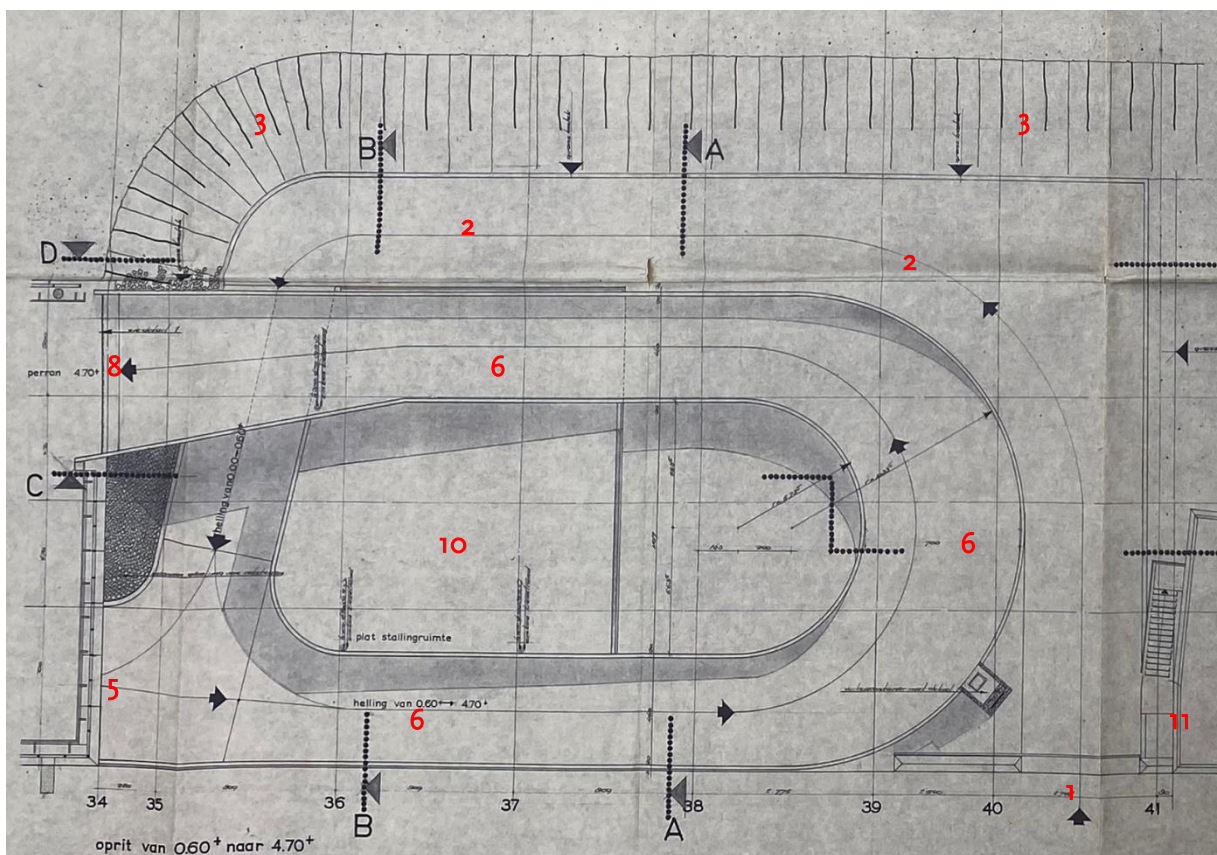
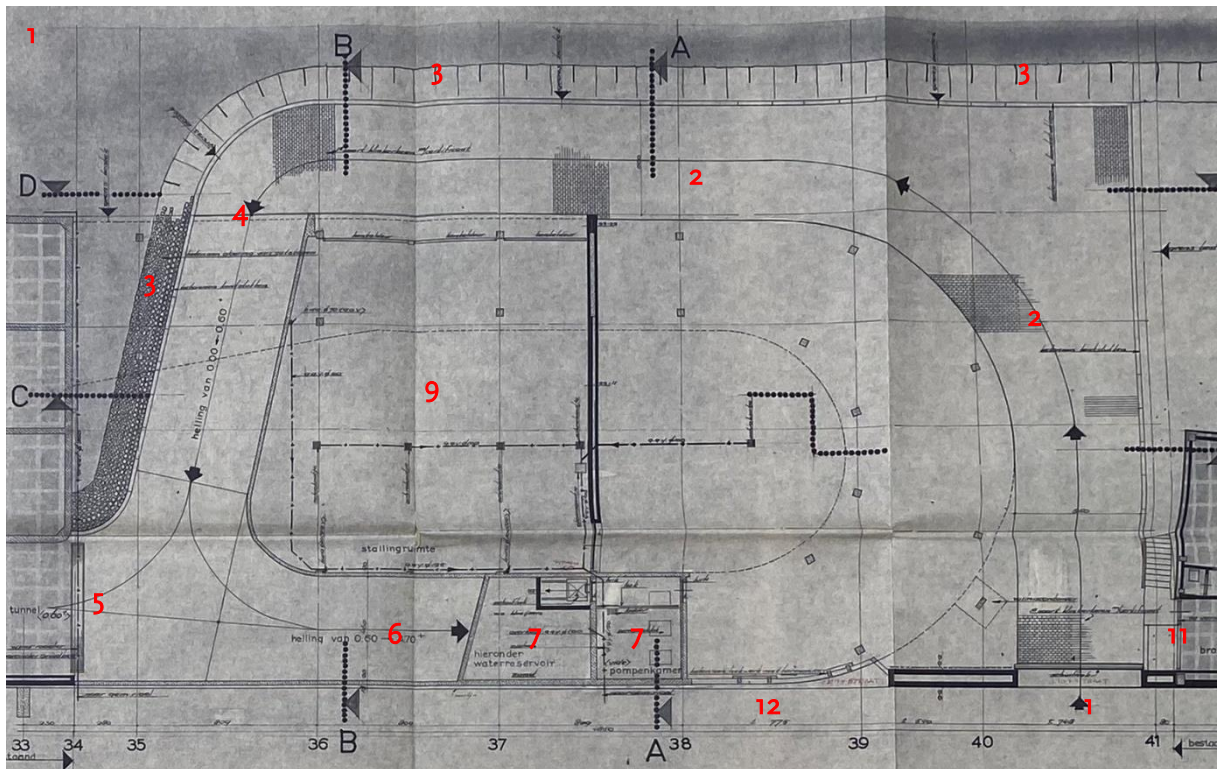
tevens verbonden met een tunnel onder het spoorwegemplacement, die via hellingbanen in verbinding stond met de overige perrons van het station. De ingang naar de toerit bevond zich aan de Schiestraat, waar het terrein werd afgesloten door middel van een zware gemetselde muur met een poort. Deze entree lag tussen de toerit en een ten oosten daarvan aanwezig tweelaags bouwwerk van ca. 9 x 49 meter, waarin de bromfiets- en motorstalling was ondergebracht.

De toerit was uitgevoerd op een rechthoekig grondplan, waarbinnen een betonnen oprit met afgeronde hoeken het niveauverschil tussen het straatpeil en het peil van het spoorwegemplacement overbrugde. De oprit startte tegen de oostgevel van het postgebouw, daarvan gescheiden door een talud, en moest vanuit noordelijke zijde benaderd worden. Om daar te komen was er een aanrijroute vanaf de poort langs de straat om de constructie van de toerit heen. De betonconstructie was aan de lage zijde, tegen de oostgevel van het postgebouw en het direct daaraan grenzende deel van de toerit langs de Schiestraat, gesloten en bevatte hier onder het dek enkele technische ruimten. Het dek van de toerit bestond uit een betonnen plaatligger met opstaande betonnen wanden. Ter plaatse van de aansluiting op het perron verbreedde het dek zich.

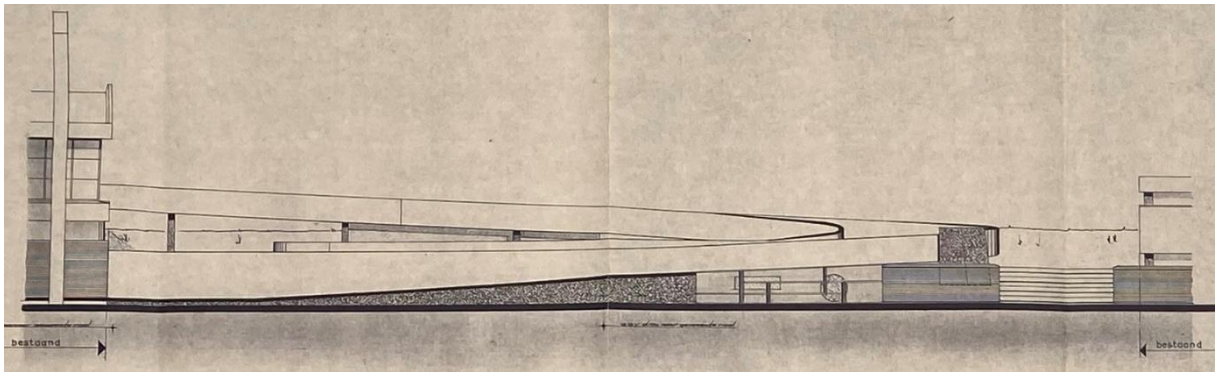
In het westelijke deel van de door de toerit ingesloten ruimte was een eenlaags gebouw met een plat dak gesitueerd, dat in gebruik werd genomen als stalling. Het was bereikbaar door middel van drie garagedeuren aan de noordzijde. De zuidelijke en westelijke wand van de stalling werden gevormd door de wanden langs de toerit; alleen aan de oostzijde was er een gemetselde wand specifiek voor de stalling geplaatst, met daarin een hoog geplaatste raamstrook en één loopdeur.



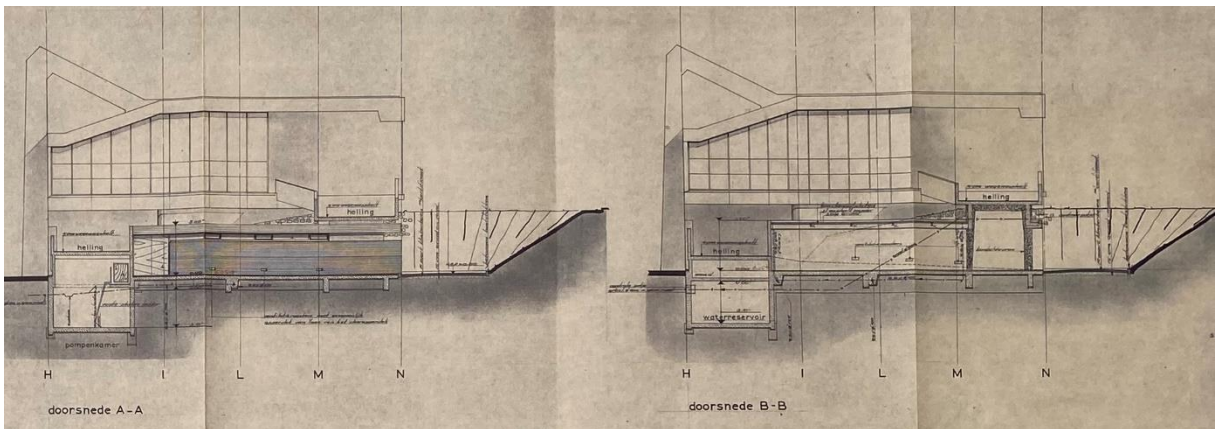
De toerit in 1960, uitsnede uit een luchtfoto (Collectie stadsarchief Rotterdam)



Plattegrond op straatniveau (boven) en perronniveau op de bestektekening d.d. 25-6-1958 van Kraaijvanger. Te zien zijn de poort vanaf de straat naar het terrein (1), de aanrijroute vanaf de poort naar de toerit (2), het talud langs het spoor en het gebouw (3), de start van de toerit (4), de ingang naar de tunnel onder het spoorwegemplacement (5), de toerit naar het perron (6), de technische ruimten onder het lage deel van de toerit (7), de ingang naar het perron (8), de stalling (9) en het dak van de stalling (10). Geheel rechts is net de aanzet van de brommer- en motorstalling (11) zichtbaar. Niet getekend zijn de lamellen langs de straat onder het lage deel van de toerit; op deze tekening wordt een andere vorm van erfafscheiding gekend (12).

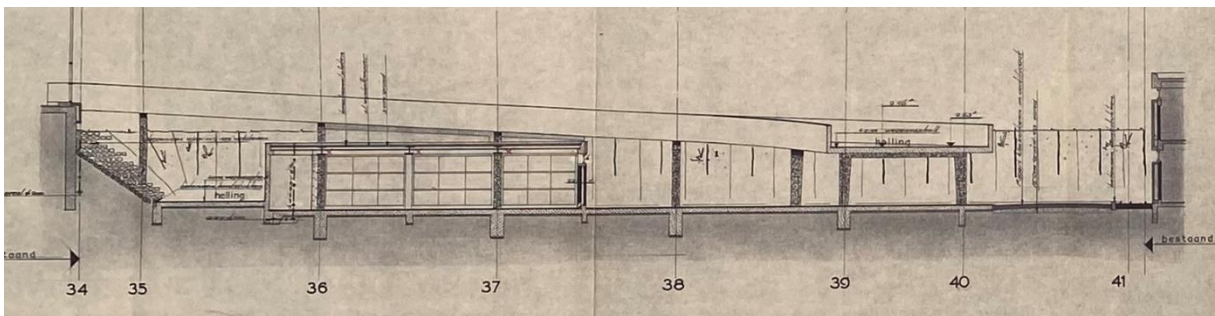


Aanzicht vanaf Schiestraat (zuid)

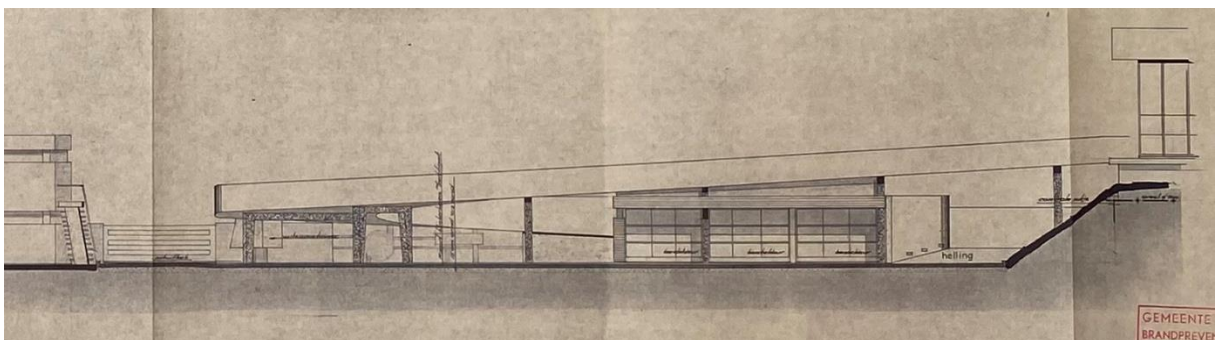


Doorsnede over de toerit met aanzicht oostgevel stalling

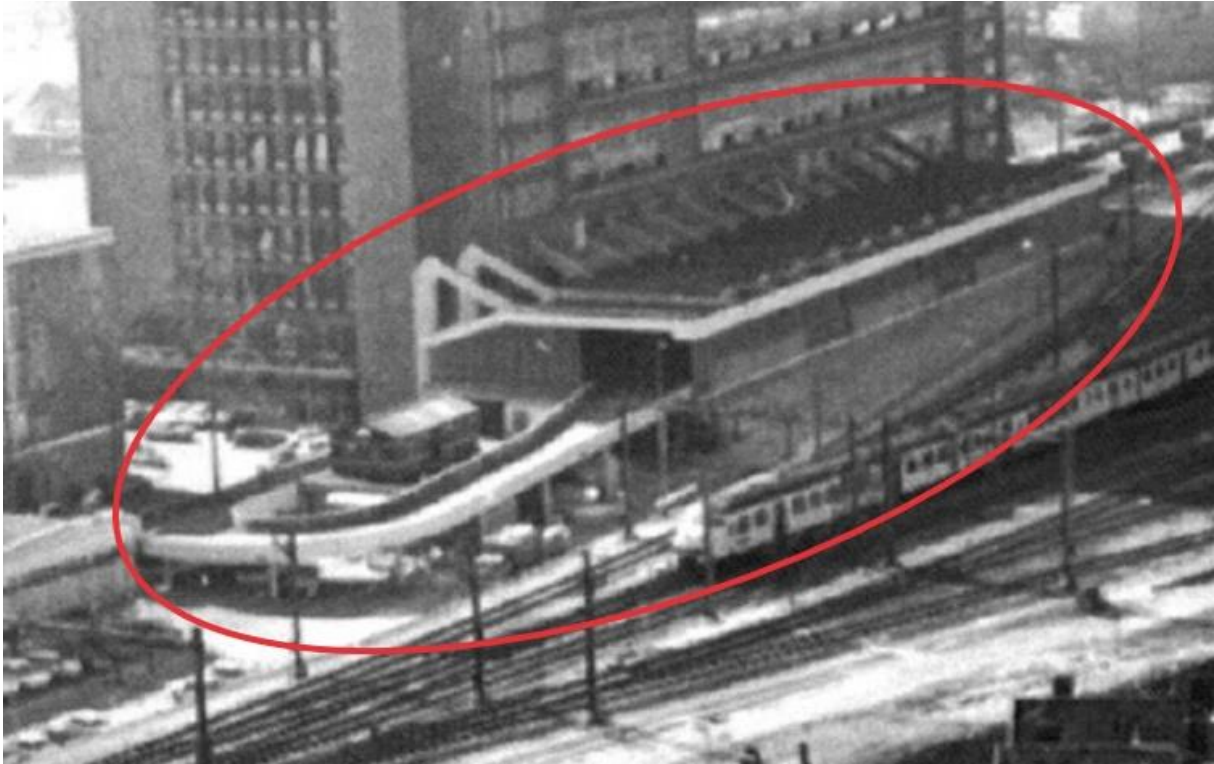
Doorsnede over toerit, stalling en technische ruimten



Langsdoorsnede over de toerit, richting de noordzijde gezien



Aanzicht noordzijde



De toerit en het perron met overkapping; datering onbekend (Bron: SteenhuisMeurs, Collectie Stadsarchief Rotterdam). Opvallend is dat er op het dak van de stalling een gebouw is geplaatst; hierover is geen nadere informatie bekend. Vermoedelijk betrof het een tijdelijk bouwwerk.



Ontsporing van een trein bij Rotterdam CS in 1974; op de achtergrond is een deel van noordzijde van de toerit zichtbaar (Collectie Stadsarchief Rotterdam).

Over de ontwikkeling en het gebruik van de toerit is nauwelijks tot geen informatie beschikbaar. Een foto van ontsparing van een trein in 1974, waarop een deel van de toerit op de achtergrond zichtbaar is, laat zien dat er een wijziging heeft plaatsgevonden van de noordgevel van de stalling. Het lijkt erop dat er oorspronkelijk boven de deuren een brede latei was, waarbij de feitelijke wand verder teruglag onder het dek en dat op enig moment deze open ruimte is dichtgezet in lijn met de rand van het dek.

Door de verplaatsing van de postsortering naar de rand van de stad kwam het Stationspostkantoor in 1992 leeg te staan. Projectontwikkelaar LSI realiseerde een herbestemming tot bedrijfsverzamelgebouw onder de naam Central Post naar ontwerp van Claus en Kaan architecten, die werd uitgevoerd in de periode 2007-2009. Hierbij werden de tunnel en het perron als parkeerruimte bestemd. De toerit bleef functioneren ten behoeve van dit nieuwe gebruik.

Beschrijving van de bestaande situatie

De toerit is gelegen ten oosten van het spoorwegemplacement van het voormalige Stationspostkantoor, ten oosten van het centraal station en direct grenzend aan de zuidkant van het spoorwegemplacement.



Overzicht van de toerit vanuit het noordoosten en noordwesten (Apple Maps)

De toerit is opgericht op een rechthoekig grondplan met halve ronding aan de oostzijde, waarbinnen de betonnen oprit het niveauverschil tussen het straatpeil en het peil van het spoorweg-emplacement overbruggt. De oprit start tegen de oostgevel van het postgebouw en moet vanuit noordelijke zijde benaderd worden. De betonconstructie is aan de lage zijde, tegen de oostgevel van perron en het direct daaraan grenzende deel van de toerit langs de Schiestraat, gesloten. Hieronder is een pompkamer met een bijruimte aanwezig, die via een luik te bereik zijn. Op deze plaats is de wand langs de oprit zeer hoog en vormt deze een muur als erfafscheiding met de Schiestraat. Ter plaatse van het hogere gedeelte is de ruimte onder de oprit open en is de erfafscheiding uitgevoerd als schuin geplaatste verticale betonnen lamellen, die tevens als draagconstructie fungeren. Daarboven bevindt zich de meelopende gesloten betonnen wand langs de oprit. Ten oosten van de lamellen bevinden zich twee gemetselde wanden met een betonnen afdekplaat aan weerszijden van een thans open doorgang naar het terrein.

Het oostelijke en noordelijke deel van de toerit is geplaatst op betonnen portalen, bestaande uit een rechthoekige horizontale balk en naar de onderzijde verjongende rechthoekige kolommen. De ruimte onder de toerit is hier gedeeltelijk afgesloten met behulp van moderne stalen hekwerken. Aan de noordzijde is één portaal geheel gesloten uitgevoerd. Vanaf dat portaal is er langs de zuidzijde van de oprit onder het dek over een lengte van twee vakken tussen de portalen een zware onderslagbalk aanwezig. Aansluitend aan het meest westelijke portaal bevindt zich een hoge betonnen wand met een rechthoekige sparing, waarlangs het laagste deel van de toerit aanvangt. Deze wand gaat over in de lage wand langs de binnenzijde van de toerit.

Het dek van de toerit bestaat uit een betonnen plaatligger met geheel gesloten, doorgaande opstaande betonnen zijwanden. Ter plaatse van de aansluiting op het perron verbreedt het dek zich. Op deze plaats bevindt zich een stalen wenteltrap tussen het straatpeil en het dek van de oprit.



De straatgevel (zuid) langs de Schiestraat: gesloten westelijk deel en open, oostelijk deel op de lamellen



Gemetselde terreinmuren

Oostelijke zijde toerit



Ruimte onder het dek, achter de lamellen

Noordzijde, gezien in oostelijke richting



Noordzijde, gezien in oostelijke richting

De ingang naar de toerit, met rechts de wand



Binnen de toerit ingesloten ruimte, resp. gezien in westelijke en oostelijke richting



Links: Het begin van de toerit; linksaf de oprit naar het perron en rechtaf naar de tunnel onder het spooreplacement, nu parkeerkelder
 Rechts: Ingang parkeerkelder (tunnel)



Zicht op de oprit naar het perron



Links: Oostelijke wand van het perron, met wenteltrap vanaf het lage deel van de oprit naar het hoge deel



Links: Overzicht vanaf het hoge deel van de oprit in zuidelijke richting naar het lager gelegen deel, met de splitsing naar de voormalige tunnel en het perron. Rechts: Het perron, thans parkeerdek



Pompkamer en bijruimte.

Beschrijving van de bouwhistorische sporen

1)



De stalen spiltrap is een latere toevoeging, die vermoedelijk bij de aanpassing van het complex in 2007-2009 is gerealiseerd - of kort daarna, gelet op het feit dat de trap op de plantekeningen voor de herbestemming niet wordt weergegeven. Daartoe werd een opening in de betonnen wand van de oprit gezaagd, die zich in het zaagvlak duidelijk aftekent.

2)



De beëindiging van de opstaande wanden ter plaatse van het voormalige perron vertoont tekenen van aanpassing. Op de ontwerptekeningen lijken de wanden verder doorgelopen te hebben, als het ware de ruimte onder de overkapping in. Bij de aanpassing van het complex in 2007-2009 zijn de wanden ingekort.

3)



De beton van de oostelijke wand van het perron laat twee verschillende afwerkingen zien. De onderste ca. 180 cm heeft de structuur van de houten bekistingsplankjes. Daarboven is er een afgesmeerde strook, waarboven het beton geheel glad is afgewerkt; de twee vlakken liggen net niet geheel in lijn. Het bouwspoor is terug te voeren op het feit dat het talud langs het spooreplacement oorspronkelijk op deze plaats tegen de wand was omgezet, zodat het onderste deel van deze wand in “vuilwerk” is gebouwd.

4)



De functie van het gat in de wand langs de oostzijde van de oprit is niet duidelijk geworden; mogelijk diende deze om bij het aan- en afrijden zicht te hebben op tegemoetkomend verkeer. De sparing behoort wel tot de oorspronkelijke aanleg: deze is op oude afbeeldingen al zichtbaar en sluit qua positionering aan op de vakverdeling die in het beton is aangebracht. Deze vakverdeling komt ook voor op de onderzijde van het dek en op de lijn tussen de kolommen en liggers van de dragende portalen. Het lijnenspel is vermoedelijk ontworpen in relatie tot het gebruik van stalen of betonplex bekistingen, een voor de bouwperiode nog vrij nieuwe techniek. De kenmerkende lijnen komen in de gehele oorspronkelijke betonconstructie voor en zijn een goede indicator voor authenticiteit. De uitwendige hoeken van de muur en de kolommen zijn voorzien van in de kist mee in de beton gestorte, beschermende stalen hoeklijnen tot ca. 180 cm hoogte.

5)



In de wand zijn verspreid in de muur van de oprit ondiepe nissen aanwezig waarin oorspronkelijk verlichting was aangebracht – zie foto rechts, uitsnede uit de eerder getoonde foto uit 1974 in Stadsarchief Rotterdam. Bij het begin van de oprit zijn er daarnaast kleinere doorgande sparingen, vermoedelijk voor de ventilatie van de stalling.

6)



Op de onder 5) getoonde foto uit 1974 is zichtbaar dat de ruimte onder de oprit ter plaatse van de travee tussen de portalen direct ten oosten van de wand onder 4) vlak achter het oppervlak van de zijwanden is dichtgezet. Daaronder is de aanzet zichtbaar van deuren die toegang gaven tot de stalling. Dit wijkt af ten opzichte van de bouwtekeningen en oudere foto's, waarop de deuren verder terugliggen onder de oprit. Ergens vóór 1974 heeft hier een aanpassing plaatsgevonden. Op onbekend moment ná 1974 is de gehele stalling verwijderd; in de huidige toestand is de doorgang onder de oprit aan de noordzijde geheel open.

7)



Onder de oprit bevindt zich op de plaats waar de stalling oorspronkelijk was een zware balk in de lengterichting onder de zuidelijke rand van het dek. De onderzijde van de balk ligt horizontaal, de bovenzijde loopt mee met de helling van het dek. Op dezelfde hoogte zijn de kolommen van twee portalen voorzien van aangestorte betonnen nokken voor een oplegging. De nokken verwijzen nog naar de betonbalken, die de dakconstructie van de garage vormden. De balk vormde de afsluiting boven de bovendorpel van de deuren naar het hellende dek.

8)



Het gesloten portaal was oorspronkelijk onderdeel van de oostgevel van de stalling; de aanzet van de betonconstructie die stabiliteit gaf aan het nu gesloopte deel van die gevel is nog herkenbaar.

9)





In de gesloten wanden langs het dichte deel van de oprit bevinden zich ter plaatse van de vroegere stalling een verdikking en diverse inkepingen voor de oplegging van de dakconstructie van de stalling.

10)



In de plint van het gesloten deel onder de oprit bevindt zich een met een staalplaat dichtgezette sparing, mogelijk een raam of ventilatieopening van de achterliggende technische ruimte.

11)



Hoewel de lamellen onder de oprit langs de straat niet zijn weergegeven op de bouwtekening, is er ter plaatse geen enkel bouwspoor dat erop duidt dat deze het resultaat zijn van een latere aanpassing. Er moet daarom van uitgegaan worden dat ze behoren tot de oorspronkelijke opzet.

12)



Het metselwerk van de muren tussen de straat en het terrein aan weerszijden van de entree zouden nog uit de bouwtijd kunnen dateren; de betonnen afdekking is vermoedelijk op enig moment vervangen. Ook het stalen hek is van recente datum. De brommer- en motorstalling aan de andere zijde van de poort werd op onbekend moment gesloopt.

13)



De straatlantaarns op de oprit zijn op enig moment toegevoegd, toen de verlichting in de nissen werd vervangen, in ieder geval na 1974. De huidige verkeerslichten werden vermoedelijk bij de herbestemming geplaatst.

14)



Het luik dat toegang geeft tot de pompkamer is recent vervangen, het kozijn stamt waarschijnlijk nog uit de bouwtijd.

15)





De pompkamer is nog steeds aanwezig, al is zowel de installatie als de ruimte zelf niet meer in gebruik.

16)



De betonvlakken beschikken een nog uit de bouwtijd daterende vlak- en lijnverdeling, met licht verdiepte stroken die de begrenzingen van de plaatbekisting lijken te volgen. De verdeling moet als een verbijzondering van de voor de bouwperiode gangbare betonafwerkingen worden gezien.

Conclusie bouwgeschiedenis

De toerit naar het spooreplacement van het Stationspostkantoor te Rotterdam is in 1954-1959 gebouwd als onderdeel van het totale postcomplex. Omdat het spoorwegemplacement boven het straatniveau lag, werd aan de oostzijde van het gebouw een lusvormige betonnen oprit aangelegd om vanaf de straat het perron te bereiken. Vanuit de begane grond van het gebouw was deze oprit tevens verbonden met een tunnel onder het spoorwegemplacement, die via hellingbanen in verbinding stond met de overige perrons van het station. De uitwendige toerit maakt in zijn ontwerp de logistieke en functionele opzet van het gebouw naar de buitenwereld herkenbaar. Het ontwerp voor het complex, inclusief de toerit, werd opgesteld door Kraaijvanger architecten. De toerit, ook wel aangeduid als “de wokkel” vormt een architectonisch onderdeel van het complex en is qua materialisatie en vormgeving daarmee verbonden.

De ingang naar de toerit bevond zich aan de Schiestraat, waar het terrein werd afgesloten door middel van een zware gemetselde muur met een poort. Deze entree lag tussen de toerit en een ten oosten daarvan aanwezige bromfiets- en motorstalling. Om bij het begin van de toerit te komen was er een aanrijroute vanaf de poort langs de straat om de constructie van de toerit heen. De feitelijke oprit startte tegen de oostgevel van het postgebouw en perron, daarvan gescheiden door een talud, en moest vanuit noordelijke zijde benaderd worden.

De toerit was uitgevoerd op een rechthoekig grondplan, waarbinnen een betonnen oprit met aan de oostzijde een halve ronding het niveauverschil tussen het straatpeil en het peil van het spoorwegemplacement overbrugde. De betonconstructie was aan de lage zijde, tegen de oostgevel van het postgebouw en het direct daaraan grenzende deel van de toerit langs de Schiestraat, gesloten en bevatte hier onder het dek enkele technische ruimten. Het hogere deel van de oprit was geplaatst op betonnen portalen. Tussen de technische ruimten en de muur langs de straat werd de opening onder het hogere deel van de toerit afgesloten door schuin geplaatst verticale lamellen. Het dek van de toerit bestond uit een betonnen plaatligger met opstaande betonnen wanden. In deze wanden was in ondiepe nissen aan de wegzijde verlichting aangebracht. Karakteristiek voor de betonconstructies was dat de betonvlakken geen bekistingsstructuur, maar wel een vak- en lijnverdeling hadden met licht verdiepte stroken die de begrenzingen van de plaatbekisting lijken te volgen. Ter plaatse van de aansluiting op het perron verbreedde het dek zich.

In het westelijke deel van de door de toerit ingesloten ruimte bevond zich een eenlaags gebouw met een plat dak, dat gebruikt werd als stalling. Het was bereikbaar door middel van drie garagedeuren aan de noordzijde. De zuidelijke en westelijke wand van de stalling werden gevormd door de wanden langs de toerit; alleen aan de oostzijde was er een gemetselde wand specifiek voor de stalling geplaatst, met daarin een hoog geplaatste raamstrook en één loopdeur.

Op onbekend moment vóór 1974 vond een wijziging plaats aan de noordgevel van de stalling. Op een onbekend na 1974 werd de stalling geheel gesloopt. Bij de herbestemming van het gebouw tot bedrijfsverzamelgebouw in 2007-2009 werden de tunnel en het perron als parkeerruimte in gebruik genomen. De oostelijke wand van het perron werd daarbij vanaf het niveau van het dek geheel vervangen; de wanden langs de toerit werden iets ingekort. Tegen de zuidelijke wand van de noordelijke helft van de toerit werd in of kort na deze periode een stalen spilttrap geplaatst van de begane grond naar het perronniveau, waarvoor een incisie in de betonnen wand werd gemaakt. Onder de toerit werden enkele parkeerpaatsen en fietsenstallingen ingericht, waarvoor nieuwe stalen hekwerken werden geplaatst. Op onbekend moment in of voor 2007 werd het talud tussen de ingang van de toerit en de oostgevel van het perron weggehaald.

Er zijn geen sporen die wijzen op verdere aanpassingen aan de toerit. De entree naar het terrein werd nog wel enigszins aangepast: de betonafdekking op de gemetselde wanden werd vermoedelijk vervangen en de brommer- en motorstalling aan de andere zijde van de entreepoort werd gesloopt.

Globale waardenstelling en aanbevelingen

Het Stationspostkantoor en de daarbij behorende toerit zijn in 2019 aangewezen als rijksmonument, na eerst al als gemeentelijk monument beschermd te zijn geweest. In bijlage 1 zijn de redengevende beschrijvingen van bij beide aanwijzingsbesluiten opgenomen.

Het vastleggen van de waardenstelling van het bouwwerk geschiedt volgens de Richtlijnen voor Bouwhistorisch Onderzoek 2009 en bestaat uit een externe en een interne waardenstelling.

Externe waardenstelling

De externe waardenstelling geschiedt volgens de volgende vijf aspecten:

- algemene historische waarden;
- stedenbouwkundige of ensemblewaarden;
- architectuurhistorische waarden;
- bouwhistorische waarden;
- gebruikshistorische waarden.

Elk van deze aspecten wordt, voor zover relevant, getoetst aan de hand van de criteria gaafheid, authenticiteit en zeldzaamheid. Bij het opstellen van de waardering wordt geen rekening gehouden met de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerpoverwegingen of financiële aspecten.

Algemene historische waarden

De toerit heeft een hoge cultuurhistorische waarde als onlosmakelijk onderdeel van het Stationspostkantoor.

Stedenbouwkundige of ensemblewaarden

De toerit is vanaf de openbare weg minder beleefbaar en ligt ietwat verscholen achter het gebouw. Vanaf het spoor en vanuit de trein is de toerit echter juist wel zeer markant gelegen, waarin de relatie tussen het voormalige postkantoor, het spooreplacement en het station zichtbaar wordt. Het bouwwerk heeft daardoor een hoge stedenbouwkundige waarde.

Architectuurhistorische waarden

De toerit vormt een duidelijk onderdeel van het architectonisch concept van het ontwerp van het Stationspostkantoor door Kraaijvanger, wat zich zowel in de vorm als in de detaillering heeft vertaald. Het heeft als zodanig een hoge architectuurhistorische waarde.

Bouwhistorische waarden

De toerit is geheel uitgevoerd in beton, in lijn met de rest van het gebouw waar eveneens het beton als constructief element zichtbaar aanwezig is. Het materiaal heeft an sich geen bijzondere bouwhistorische waarde, maar getuigt in zijn afwerking met het erin opgenomen vakken- en lijnenspel wel van de wijze waarop het is gerealiseerd, met een voor die tijd nog tamelijk moderne wijze van bekisten. De bouwhistorische waarde is daardoor over het geheel genomen positief.

Gebruikshistorische waarden

De uitwendige toerit maakt in zijn ontwerp de oorspronkelijke logistieke en functionele opzet van het gebouw naar de buitenwereld herkenbaar. De gebruikshistorische waarde is daardoor hoog.

Interne waardenstelling

De interne waardenstelling is op de tekeningen in bijlage 2 gedetailleerd weergegeven. Hieruit is herleidbaar welke delen van het gebouw welke cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende waarden:

- Hoge cultuurhistorische waarde (blauw aangeduide onderdelen): behoud noodzakelijk
- Positieve cultuurhistorische waarde (groen): behoud wenselijk
- Onbekend (paars): Nader onderzoek wenselijk
- Indifferente cultuurhistorische waarde (geel): behoud niet noodzakelijk

Waardenstelling bouwmassa

De oorspronkelijke bouwdelen die samen de bouwkundige hoofdstructuur van de toerit vormen, zijn van een hoge cultuurhistorische waarde. Dit betreft de draagconstructies onder het dek alsmede het dek met de zijwanden. Alle later toegevoegde onderdelen en afwerkingen vormen een vertroebeling van het beeld op de oorspronkelijke situatie en zijn van een indifferente cultuurhistorische waarde. Onder deze laatste onderdelen horen de straatlantaarns, verkeerslichten, de toegevoegde spiltrap en de hekwerken onder de toerit. Hieronder valt ook de witte sauslaag, waardoor een zekere mate van verschraling van het beeld is ontstaan.

Onderdelen die wel tot de oorspronkelijke opzet behoren, maar niet functioneel verbonden zijn met het gebruik als toerit, hebben minder betekenis voor het monumentale beeld en het uitdragen van het historisch gebruik, zodat deze een positieve cultuurhistorische waarde hebben. Het betreft dan specifiek de gemetselde wanden langs de straat, de technische ruimten en de diverse delen van de betonconstructies die samenhangen met de eermaals in de toerit aanwezige stalling. Het resterende deel van het talud aan de noordzijde van de wokkel vormt een relict van de oorspronkelijke situatie die voorheen in de wokkel doorliep heeft een positieve cultuurhistorische waarde als tastbare herinnering aan de oorspronkelijke toestand.

Bronnen en verantwoording illustraties

Literatuur:

- Bot, P; Vademecum historische bouwmaterialen, installaties en infrastructuur, 2009
- SteenhuisMeurs; Stationspostkantoor Rotterdam - Cultuurhistorische waardenstelling; juli 2014.

Websites:

- www.stadsarchief.rotterdam.nl
- www.delpher.nl
- www.topotijdreis.nl
- www.cultureelerfgoed.nl

Bronvermelding illustraties en foto's staan onder de desbetreffende afbeeldingen beschreven.
Overige illustraties en foto's door de auteurs.

Bijlage 1: Redengevende beschrijving



Monumentnummer*: 532224

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Status **rijksmonument**
Inschrijving register* **11 april 2019**
Kadaster deel/nr **82932/133**

Woonplaats*		Gemeente*		Provincie*			
Rotterdam		Rotterdam		Zuid-Holland			
Straat*	Nr*	House letter*	Toev.*	Postcode*	Woonplaats*	Situering	Locatie
Delftseplein	32			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	31			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	28			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	29			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	33			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	34			3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 B	B		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 G	G		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 F	F		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 P	P		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 M	M		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 A	A		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 M	M		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 F	F		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 N	N		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 H	H		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 J	J		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 N	N		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 B	B		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 C	C		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 H	H		3013 AA	Rotterdam		

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



<i>Straat*</i>	<i>Nr*</i>	<i>House letter*</i>	<i>Toev.*</i>	<i>Postcode*</i>	<i>Woonplaats*</i>	<i>Situering</i>	<i>Locatie</i>
Delftseplein	30 E	E		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 L	L		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 K	K		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 D	D		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 J	J		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 C	C		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 L	L		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 D	D		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 K	K		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 A	A		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 P	P		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	30 G	G		3013 AA	Rotterdam		
Delftseplein	27 E	E		3013 AA	Rotterdam		

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Rotterdam	S			5451
Rotterdam	S			5452
Rotterdam	S			5453
Rotterdam	S			5474
Rotterdam	S			4378
Rotterdam	S			4454

*Omschrijving***

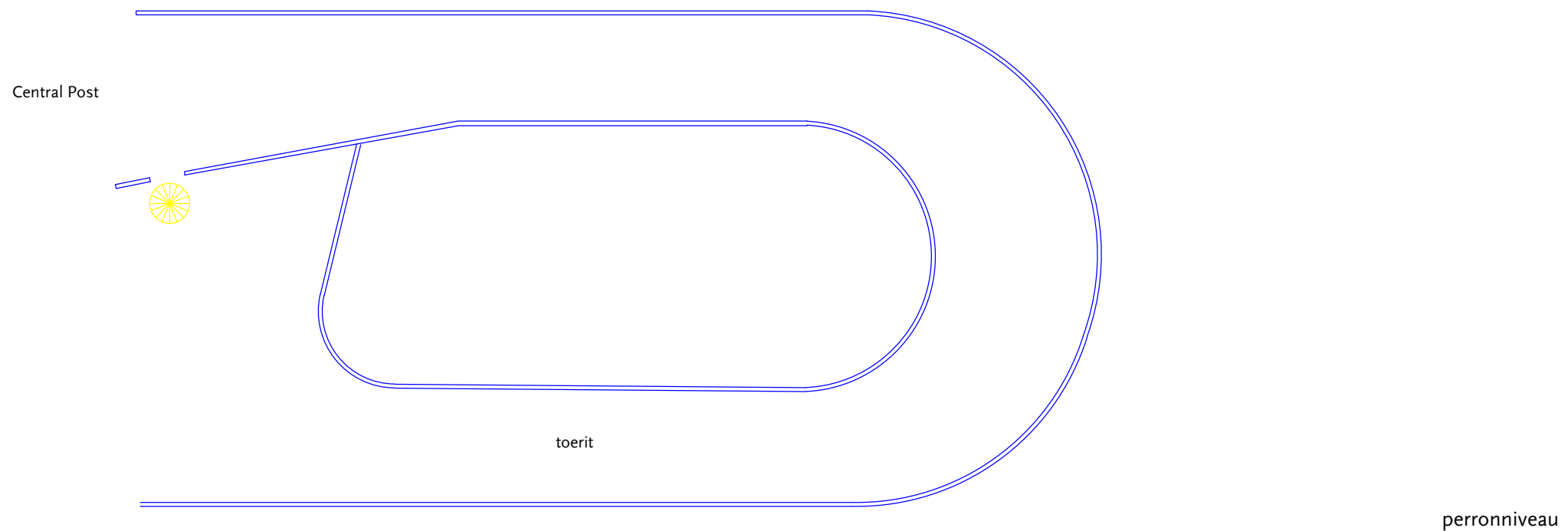
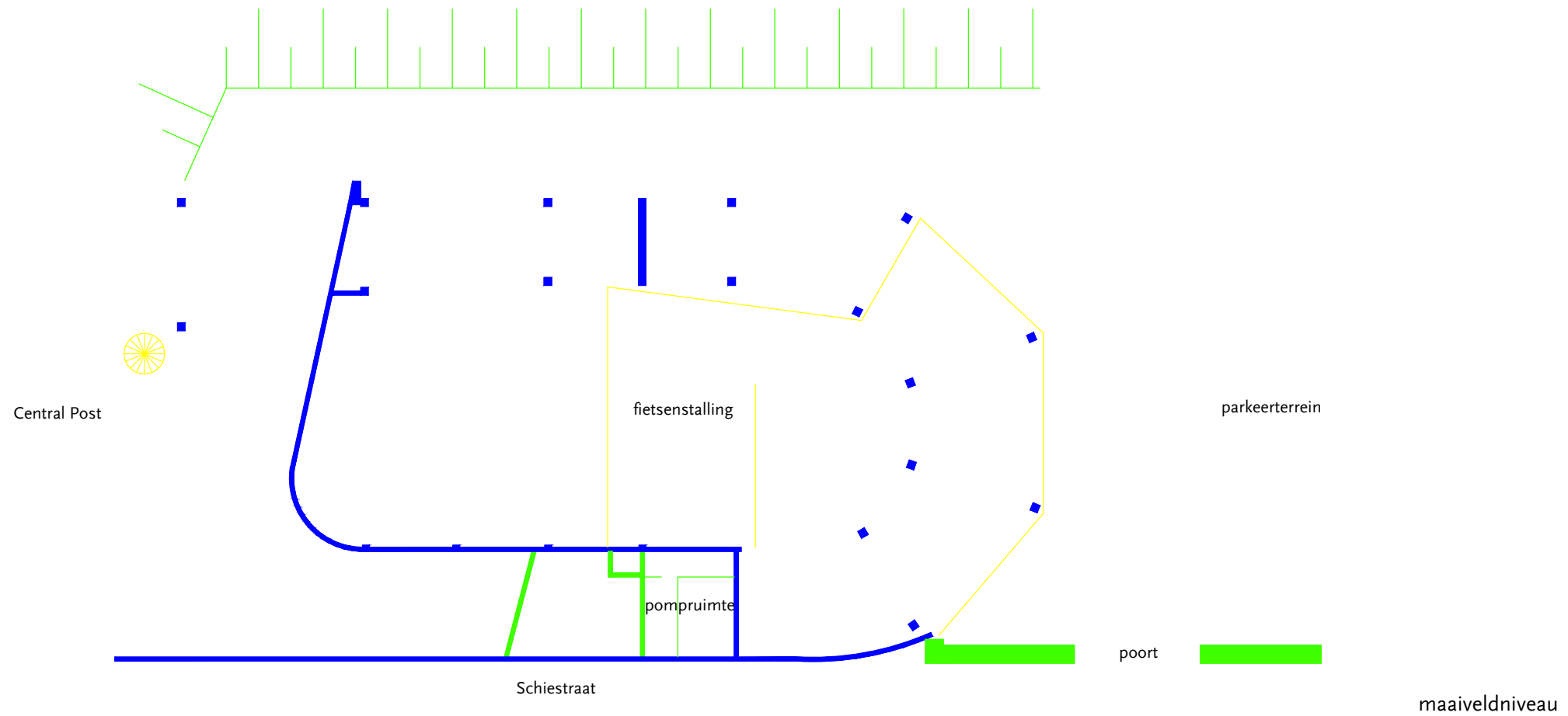
Stationspostgebouw met overdekt laadplatform en overdekt postperron met toerit.

<i>Hoofdcategorie</i>	<i>Subcategorie</i>	<i>Functie</i>
Bestuursgebouwen, rechtsgebouwen en overheidsgebouwen	Overheidsgebouw	Postkantoor

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument

Bijlage 1: Redengevende beschrijving



- Hoge cultuurhistorische waarde
- Positieve cultuurhistorische waarde
- Indifferente cultuurhistorische waarde
- Cultuurhistorische waarde onbekend

Tekening op basis van de bestekstekeningen van Kraaijvanger d.d. 25-06-1958

Project: Toerit perron vm. Stationspostkantoor, Rotterdam		
Onderwerp: Indicatieve waardenstelling		
Datum: 14-03-2024	Getekend: MB	Formaat: A3
Werknummer: 792	Tekeningnummer: I-01	Schaal: n.v.t.

Polderman 

cultuurhistorie restauratie architectuur

Eendrachtsweg 67, 3012 LG Rotterdam
 tel. (010) 4363250
 info@bureaupolderman.nl / www.bureaupolderman.nl