

## **Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Vlaardingen gemeente Vlaardingen (Zuid Holland) ex artikel 35 Monumentenwet 1988.**

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Vlaardingen tot beschermd stadsgezicht vloeit voort uit die inventarisatie.

### **INLEIDING**

Het beschermd stadsgezicht Vlaardingen is een goed herkenbaar voorbeeld van een oorspronkelijk Middeleeuwse dijk- en havennederzetting, waar na opening van de Nieuwe Waterweg (1872) een belangrijke stedelijke ontwikkeling plaats vond in de vorm van een nieuw haven- en industriegebied en een nieuw woongebied met stadspark.

Het beschermd gezicht omvat drie duidelijk te onderscheiden gedeelten:

1. een Middeleeuwse lineaire dijk- en havennederzetting met een eveneens Middeleeuwse kerkring langs de westzijde van de Oude Haven (een voormalige kreek).
2. een buitendijks rond 1900 tot ontwikkeling gekomen haven- en industriegebied aan de oostzijde van de Oude Haven.
3. een binnendijks laat 19e-, begin 20e-eeuws woongebied bestaande uit stedelijke villa- en middenstandsbouw en niet-planmatig tot stand gekomen arbeiderswoningen, eveneens ten oosten van de Oude Haven. De hierop aansluitende parkaanleg (Het Hof en het Oranjepark) maakt deel uit van het gezicht.

### **ONTSTAAN EN ONTWIKKELING**

#### ***De periode tot 1800***

##### *De haven*

De Vlaarding vormt aanvankelijk een natuurlijke, open haven, waarvan vermoedelijk alleen het gedeelte nabij de Markt als zodanig wordt gebruikt. Met de aanleg van de Vlaardingsevaart (13e/14e eeuw) wordt de afwatering van de krekken in het achterland geconcentreerd op de plek waar zich tegenwoordig de Vlaardinger Driesluis bevindt. Omstreeks 1470 wordt de haven ten zuiden van de Vlaardingsevaart in oostelijke richting verlegd, waardoor een nieuwe straat kan worden aangelegd (de huidige Havenstraat).

Het meest noordelijke deel van de haven, het Buizengat, wordt begin 17e eeuw verruimd tot spuiboezem en tevens in gebruik genomen als winterberging voor

'buizen', een type vissersschip. In de strijd tussen de Geuzen en de Spanjaarden wordt Vlaardingen in 1574 grotendeels in de as gelegd, maar daarna op de oorspronkelijke plattegrond weer opgebouwd. De oudste bebouwing van Vlaardingen dateert vooral uit de 17e eeuw.

#### *Maasdijk en westelijke polders*

Vanouds vormt de Maasdijk de voornaamste landverbinding van Rotterdam naar het Westland en (later) Hoek van Holland. Het Vlaardingse deel van deze dijk wordt gevormd door de Schiedamsedijk, Korte Dijk, Hoogstraat, Markt en Maasluissedijk. De dijk verdeelt Vlaardingen in een binnen- en een buitendijks deel.

In de buitendijkse gronden ten westen van de haven (ten zuiden van de Maasluissedijk) liggen enkele polders die door lage kades worden beschermd; van noord naar zuid zijn dat de Vetteoordse Kade, de kade van het Prikkewater (een nu gedempte zijhaven ter hoogte van de huidige Parallelweg) en de Galgkade. Het buitendijkse gebied ten zuiden van de Markt raakt in de 16e en 17e eeuw bebouwd. Onder meer wordt hier een 300 meter lange touwbaan aangelegd, die tot 1968 in bedrijf is geweest. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de Markt ontwikkelt zich een lineair stratenpatroon, evenwijdig aan dijk en haven.

#### *De oostelijke polders*

Ten oosten van de haven ligt een buitendijks gebied, dat vooral als weide- en hooiland in gebruik is. Achtereenvolgens worden ook hier delen bekaaid. Rond 1627 wordt aan de oostzijde van de Vlaarding een buitenplaats aangelegd: 't Hof. De buitenplaats omvat een landhuis met formele tuinaanleg, gelegen in de hoek tussen de huidige Hoflaan en de Hogelaan.

Ten zuiden daarvan ligt de Buitenweide. Die wordt doorsneden door het Toepad, de voorloper van de Schiedamseweg. Het Toepad komt uit bij de haven, op de plek waar in 1613 de eerste brug wordt gebouwd. De buitenpolders gaan hierna de 'Overbrugse Polders' heten en het Toepad wordt de kortste weg naar Schiedam. Rond de brug komt wat bebouwing en langs het Toepad verschijnen veel tuinen, maar verder blijft de Buitenweide onbebouwd. Aan de oostzijde van de haven vestigen zich mettertijd wat bedrijfjes, zoals kuiperijen en andere met de visserij verband houdende ambachten. De zeevisserij is het belangrijkste middel van bestaan, in het midden van de 18e eeuw heeft Vlaardingen zo'n 100 vissersschepen in de vaart.

### **De 19e eeuw**

#### *Visserij en industrie*

Als ook in de eerdere eeuwen blijft de economie van Vlaardingen sterk gericht op de haringvisserij. De haringbuizen kunnen de Noordzee bereiken via de Nieuwe Maas of het Scheur, een tweede Maasmonding die zich bij Vlaardingen afsplitst. Deze vaarwegen zijn alleen voor kleine zeilschepen geschikt. Grotere schepen met bestemming Rotterdam moeten een grote omweg maken. In 1829 komt het Kanaal door Voorne gereed, van de Nieuwe Maas naar Hellevoetsluis. De eerste die profiteert is de Vlaardingse visserij. Het nieuwe kanaal en de introductie van de 'logger' - een nieuw type zeilschip speciaal voor de haringvangst<sup>1</sup> - spelen in het voordeel van Vlaardingen, dat uitgroeit tot de belangrijkste haringhaven van

---

<sup>1</sup> De eerste Nederlandse loggers werden in 1867 in Vlaardingen gebouwd.

Nederland. Innovaties als katoenen visnetten (rond 1870) en de stoomlogger (1896) hebben een verdere intensivering van de visserij tot gevolg.

Nu de grootste schepen de stad kunnen bereiken, komt deze ook in de belangstelling als vestigingsplaats voor watergebonden industrie. Rond 1850 begint een industriële ontwikkeling op gang te komen op basis van stoomkracht. Tot de eerste industriële bedrijven behoren een tabaksfabriek (1848), een stoompelmolen (1852) en een garancinefabriek (1862).<sup>2</sup> De fabrieken vestigen zich bij de havenmond, samen met een scheepswerf en enige kalkovens. In 1870 wordt aan de Oosthavenkade een stoomnettenmakerij gebouwd, in 1874 begint Stoommeelfabriek 'De Maas' aan de Westhavenkade de productie en na 1877 ontstaat uit een boterfabriek de melkfabriek 'Hollandia', die zich hierna sterk uitbreidt.

Ook op visserijgebonden nijverheid, zoals visverwerkingsbedrijven, rederijen en kuiperijen, oefent de haven aantrekkingskracht uit. Rederijen van elders vestigen zich eveneens in Vlaardingen. Aan de noordzijde van de kade van de Buitenweide wordt een tweede touwslagerij ingericht.

In 1891 (lijn Schiedam - Hoek van Holland) wordt Vlaardingen eindelijk ook met het Nederlandse spoorwegnet verbonden. De nieuwe spoordijk neemt tevens de rol van waterkering over van de oude Maasdijken. Waar het spoor de Oude Haven kruist, wordt een sluis gebouwd, waardoor de Oude Haven wordt opgesplitst in een binnen- en een buitenhaven. In deze periode verrijzen diverse bedrijven en pakhuizen langs de Oost- en Westhavenkade, waaronder het wijnpakhuis 'Oporto' (1888). Typierend is ook de komst van op de visserij en scheepvaart georiënteerde winkels en cafés.

## **HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER**

### ***Algemeen***

Het transformatieproces van dijk- en vissersnederzetting tot industrie- en transitohaven is in Vlaardingen nog goed herkenbaar aan de plattegrond en de bebouwing. Kenmerkend daarvoor is de tegenstelling tussen het besloten karakter van het historische stadscentrum enerzijds, en het open, industriële karakter van de nieuwe havengebieden en de nieuwe stedelijke uitleg van stadsarchitect ir. G.N. Itz anderzijds.

De ruggengraat van de middeleeuwse nederzetting is de voormalige Maasdijk. Deze bestaat uit de Kortedijk, de Hoogstraat en de Markt, die de oorspronkelijke dijk vormden ten westen van de Vlaarding. De Maassluisdijk en de Schiedamsdijk sluiten hier op aan.

Bepalend voor het eind 19e-, begin 20e-eeuwse haven- en industriegebied zijn de uitbreidingen aan de Oost- en Westhavenkade en de Koningin Wilhelminahaven. Aan de kades staat een groot aantal historische, havengerelateerde panden.

Het ongeveer gelijktijdig tot stand gekomen woongebied met villa's, middenstands- en arbeiderswoningen ten oosten van de Oude Haven heeft als belangrijkste structurelement het assenkruis Schiedamseweg - Binnensingel/Julianasingel, met het Verploegh Chasséplein als scharnierpunt. Het stadspark, gevormd door 't Hof en het Oranjepark, sluit hier op aan.

Tenslotte hebben ook de werkzaamheden in het kader van de dijkverzwaring effect gehad op het historisch karakter. Ten zuiden van de spoordijk is in de jaren 1990 een

---

<sup>2</sup> Garancine is een kleurstof op basis van de meekrap, dat op de Zuid-Hollandse eilanden werd geteeld.

nieuwe, hogere dijk aangelegd, waarbij ook de sluis in de Oude Haven is vervangen. Tegelijk werd aan de voet van deze dijk een nieuwe verbindingsweg aangelegd met een nieuwe brug tussen de Galgkade en de Oosthavenkade.

### ***Per deelgebied***

#### *Koningin Wilhelminahaven/Buitenhaven*

De T-vormige Koningin Wilhelminahaven is gesitueerd ten oosten van de Buitenhaven, parallel aan en in directe verbinding met de Nieuwe Maas. De zichtas die door deze verbinding ontstaat, versterkt de verbintenis van Vlaardingen met het water. In het noorden is het havengebied fysiek en visueel gescheiden van het woongebied door de spoorlijn en de nieuwe, drukke verkeersader Galgkade/Vulcaanweg. De oorspronkelijke verbinding met de Buitenhaven is gedempt en hier ligt nu het Grote Visserijplein. De bebouwing in de haven is van de kade gescheiden door een openbare weg.

Door de aanwezigheid van fabrieken, havenloodsen, opslagtanks en kranen heeft het gebied rond de Wilhelminahaven een zeer bedrijvig karakter. Een groot deel van de historische bebouwing uit de periode 1895-1920 (pakhuizen, visverwerkingsbedrijven, rederijkantoren) is nog aanwezig. De laat 19e- en begin 20-eeuwse uitbreidingen aan de Oost- en Westhavenkade sluiten hier goed bij aan. De beide 'kades' eindigen bij de havenmond op het Ooster- en het Westerhoofd met fraai panorama over de Nieuwe Maas.

### ***Karakteristiek bebouwing***

#### *Wilhelminahaven/Oost- en Westhavenkade*

Industriële en aan de visserij gerelateerde bebouwing (rederijkantoren, haringpakhuizen en rokerijen) zijn beeldbepalend voor de Koningin Wilhelminahaven en de Oost- en Westhavenkade. Fraaie voorbeelden zijn de panden van de Doggermaatschappij (1916) en rederij Pot (ca. 1895) aan de Koningin Wilhelminahaven. De oudste panden bevinden zich aan de West- en de Oosthavenkade. De Westhavenkade wordt gekenmerkt door aaneengesloten, aan de zeevisserij gerelateerde bebouwing: monumentale woon- en pakhuizen en bedrijfspanden. Ter hoogte van de Vetteoordskade en de Parallelweg staan enkele grote bedrijfspanden uit 1912.

De Oosthavenkade kent naast aaneengesloten gevelwanden naar het zuiden toe meer individuele en grootschaliger bebouwing. Dit gebied is later tot ontwikkeling gekomen en kent vooral bebouwing uit de tweede helft van de 19e eeuw, waaronder het bijzondere kantoorpand van de melkfabriek 'Hollandia' (1897-1912). Ook staan er enkele kleinere bedrijfspanden, waaronder haringpakhuizen uit de periode 1880-1900. Kaalslagplekken zijn opgevuld met nieuwbouw. Aan de Buitenhaven heeft aan de zijde Westhavenkade historische bedrijfsbebouwing plaats moeten maken voor sterk afwijkende nieuwbouw. De voormalige 'Pelmolen' is getransformeerd tot appartementencomplex.

## **NADERE TYPERING VAN TE BESCHERMEN WAARDEN**

### ***Algemeen***

Het beschermd stadsgezicht 'Vlaardingen' laat in ruimtelijke structuur, inrichting en bebouwing zien hoe een van oorsprong Middeleeuwse dijkknederzetting zich eind 19e eeuw in korte tijd ontwikkelde tot een bloeiende industrie- en handelshaven,

aangejaagd door een historische ingreep, in dit geval de aanleg van de Nieuwe Waterweg.

Het stadsgezicht wordt bepaald door drie, onderling verbonden deelgebieden. In de eerste plaats de lineaire dijk- en havennederzetting langs de westzijde van de Vlaarding, met hieraan grenzend een eveneens Middeleeuwse kerkring. Daarnaast het haven- en industriegebied uit het laatste kwart van de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw, waaruit de ontwikkeling van de visserij, de industrie en het havenbedrijf nog goed is af te lezen. Aangrenzend ligt een woongebied dat bestaat uit stedelijke villa- en middenstandsbebouwing en uit niet-planmatig tot stand gekomen arbeiderswoningen van omstreeks 1900. Tenslotte maakt ook het 19e-eeuwse stadspark 't Hof en de vroeg 20e-eeuwse uitbreiding Oranjepark deel uit van het gezicht.

### ***Per deelgebied***

#### *Koningin Wilhelminahaven/Oost- en Westhavenkade*

Voor de stedenbouwkundige structuur zijn van belang:

- de Koningin Wilhelminahaven met het T-vormige bekken parallel aan en in directe verbinding met de Nieuwe Maas. De zichtas die door deze verbinding ontstaat, en de binding versterkt tussen Vlaardingen en het water;
- de Oost- en Westhavenkade met het kadekarakter met de steile walkanten;
- de zichtassen vanaf de Galgkade en het Grote Visserijplein op de Buitenhaven en de Nieuwe Maas.

Voor de bebouwing zijn van belang:

- de aaneengesloten gedifferentieerde aan de zeevisserij gerelateerde bebouwing aan de West- en Oosthavenkade met monumentale woon- en pakhuizen en bedrijfspanden;
- de aan visserij gerelateerde bebouwing aan de Wilhelminahaven, waaronder voormalige rederijkantoren, haringpakhuizen, en rokerijen bepalend voor het havenkarakter;
- De overige industriële, deels nog functionerende bebouwing rond de Koningin Wilhelminahaven, die bijdraagt aan het 'havenkarakter'.

### **BEGRENZING**

De omgrenzing van het beschermd gezicht Vlaardingen is aangegeven op de begrenzingskaart. De grens loopt vanaf de Nieuwe Maas achter de bebouwing aan de Westhavenkade, buigt na de spoorwegovergang via de Parallelweg de Steenplaats in, steekt de Vetteoordskade over en loopt dan verder achter de percelen van de Prins Hendrikstraat langs. Buigt dan westwaarts achter de percelen van de Zomerstraat langs. Via Maassluissedijk en Dijksteeg, achterlangs het stadhuis, over de as van de Kuiperstraat en achter de noordzijde bebouwing Peperstraat langs en verder achter de bebouwing aan de westkant van de Hoogstraat en Kortedijk, met inbegrip van de molen Aeolus. De Schiedamsedijk vormt - tot de spoordijk - de noordelijke begrenzing van het beschermd gezicht en valt als belangrijke structuur binnen de begrenzing. Via de noordzijde van de spoordijk buigt de grens naar het zuiden, dan over de spoorlijn heen, en over de Vulcaanweg. Vervolgens neemt zij de oostelijke kades van de Koningin Wilhelmina mee, achter het visserijpakhuis langs, naar de Nieuwe Maas. De noordoever van de Nieuwe Maas vormt de zuidelijke begrenzing van het gezicht.

## **WAARDERING**

Het beschermd stadsgezicht 'Vlaardingen' is een goed herkenbaar voorbeeld van een Middeleeuwse dijk- en havennederzetting, die een belangrijke stedelijke ontwikkeling doormaakte door de aanleg van nieuwe haven- en industriegebied en aansluitend een nieuw woongebied met stadspark.

Het gezicht is allereerst van betekenis vanwege de herkenbaarheid van de ruimtelijk-historische structuur met duidelijk herkenbare onderdelen:

- enerzijds de bebouwde dijk langs de westzijde van de Vlaarding, de kerkring en het oude havengebied, met daarbij de kenmerkende mix van woon- en werkfuncties;
- anderzijds het nieuwe en in korte tijd voltooide woon- en werkgebied uit de tijd van de industrialisering, in gang gezet door de aanleg van de Nieuwe Waterweg.

Het gezicht is op de tweede plaats van betekenis vanwege de nog aanwezige karakteristieke bebouwing in de drie onderscheiden deelgebieden, met onder meer de historische bebouwing langs de dijk (Hoogstraat) en rond de kerkring (Markt), de vele historische panden (pakhuizen, fabrieken, rederijkantoren) in het havengebied, en de nog gaven delen van het woongebied met stadspark uit de periode rond 1875-1930.

Het beschermd stadsgezicht Vlaardingen is tenslotte van historisch belang vanwege de herkenbaarheid van de sociale, economische en ruimtelijke veranderingen die zich in het Maasmondgebied voordeden na aanleg van de Nieuwe Waterweg, illustratief voor de opkomst van dit gebied als een van de trekkers van de Nederlandse economie.

## **RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING**

Ter effectivering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden vastgesteld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.