DORP STAD & LAND

Gemeente Vlaardingen

Van polder naar schiereiland

Cultuurhistorisch onderzoek schiereiland Koningin Wilhelminahaven

Lisanne van den Bulk, Dorp, Stad en Land
Gerard Hoogerwaard, Gemeente Vlaardingen
Versie 2, Januari 2017

Inhoudsopgave

Inleiding 03
Situatie 04

Deel 1. Cultuurhistorische achtergrond
1.1 Havenontwikkelingen in de negentiende eeuw 05
1.2 Ontwikkelingen ten zuiden van de Oostwijk 05
1.3 De aanleg van de Koningin Wilhelminahaven 08
1.4 Bedrijven 09
1.4 Fasering 13

Deel 2. Stedenbouwkundige kenmerken
2.1 Structuur 18
2.1.1 Algemeen 18
2.1.2 Oriëntatie 19
2.1.3 Kappenkaart 20
2.1.4 Wegenstructuur 21
2.1.5 Zichtlijnen 22
2.1.6 Rooilijnen 23

2.2 Openbare ruimte 24
2.2.1 Indeling 24
2.2.2 Inrichting 26
2.2.3 Groen 27
2.3 Archetype 28
2.3.1 Algemene kenmerken 28
2.3.2 Gevelkarakteristiek 29
2.3.3 Verdwenen architectuur 32
2.3.4 Materiaal 35
2.3.5 Reclame uitingen 37

Deel 3. Waardering
3.1 Monumentale panden 40
3.1.2 Beeldbepalende panden 41
3.1.3 Beschermd stadsgezicht 42
3.1.4 Archeologie 42
3.2 Kenmerkende elementen 44
3.2.1 Historische elementen 44
3.2.2 Stedenbouwkundige elementen 44
3.2.3 Bebouwing 44

Bronnenlijst 46

Inleiding

Vlaardingen staat bekend als haringstad en is een echte havenstad. Het schiereiland, het zuidwestelijke deel van de Koningin Wilhelminahaven, werd gekenmerkt door havenactiviteiten. Met twee scheepswerven met een eigen haven en de ligging aan de nieuwe haven, was hier veel bedrijvigheid. Het gebied kwam in de negentiende eeuw tot ontwikkeling en is nu in herontwikkeling. Hoewel langs de Maas een groot gebied gesaneerd is, is ook nog een groot deel van de bebouwing uit de periode van de aanleg van de haven behouden gebleven.

De gemeente heeft echter plannen om de gehele Rivierzone te herstructureren. In 1999 is een projectbeschrijving gemaakt om het proces voor vernieuwing van de Rivierzone in gang te zetten en inmiddels is het proces zover gevorderd dat de ontwerpplannen voor onder andere de Koningin Wilhelminahaven steeds vastere vorm aannemen. De herstructurering moet ervoor zorgen dat onder andere de verbinding tussen de stad en het water hersteld wordt en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd. Het deel wat nu gesaneerd is, zal een woonbestemming krijgen. De panden langs de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven zouden grotendeels behouden blijven en daarnaast wordt nieuwbouw ingevoegd met gemengde functies. Het oostelijk deel van het schiereiland blijft vooralsnog ongewijzigd.[1]

In het kader van deze herontwikkeling van de Rivierzone zijn een aantal onderzoeken naar onderliggende cultuurhistorische waarden noodzakelijk. Een groot deel van de Koningin Wilhelminahaven ligt in het beschermd stadsgezicht van Vlaardingen. Als onderlegger voor de ontwikkelingen is het daarbij van belang te weten hoe het gebied in elkaar zit en wat de kernmerken en karakteristieken zijn van het gebied. Dit onderzoek is een vervolg op het rapport 'Van logger naar jacht'[2], een cultuurhistorisch onderzoek naar de noordzijde van de Koningin Wilhelminahaven, waarin onder andere het proces van de haringvisserij breder aan bod komt. In deel één van voorliggend onderzoek wordt de cultuurhistorie van het gebied behandeld, deel twee behandelt de stedenbouwkundige aspecten en in deel drie worden de waardevolle cultuurhistorische elementen nogmaals op een rij gezet. Zo wordt duidelijk hoe de stad zich gemanifesteerd heeft in de richting van de rivier en wat de gevolgen waren voor de morfologie van dit gebied. Voorliggend onderzoek biedt daarom inzicht in de aanwezige cultuurhistorische kenmerken en dient als inspiratie voor de planmakers en als onderlegger voor het bestemmingsplan.

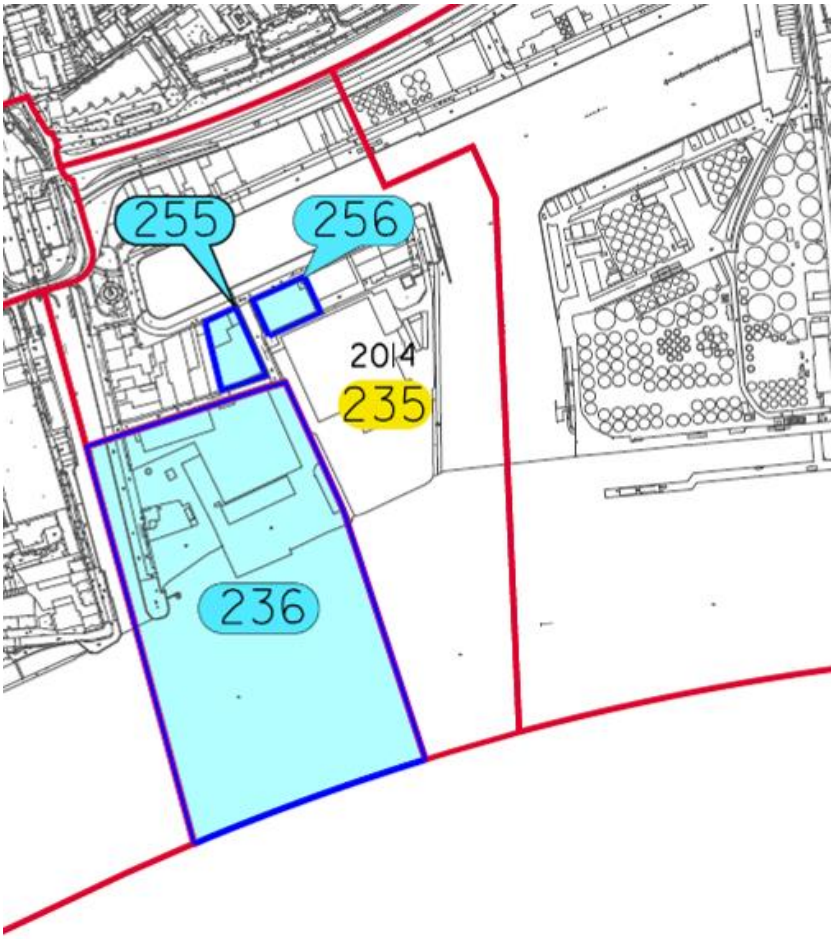
Zicht over de Koningin Wilhelminahaven

[1] Dienst Stadswerk Gemeente Vlaardingen, *Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020*, Capelle aan den IJssel 2003, p. 11; Gemeente Vlaardingen, *Structuurplan. Project Rivierzone Vlaardingen*, Vlaardingen 2004, pp. 3-4, 7-23.

[2] L. van den Bulk en G. Hoogerwaard, *Van logger naar jacht. Koningin Wilhelminahaven Noordzijde in beeld*, Vlaardingen 2017.

Situatie

Dit deelrapport betreft een onderzoek naar het schiereiland van de Koningin Wilhelminahaven. Het wordt aan de noordzijde begrensd door de Koningin Wilhelminahaven (Vissershaven), ten oosten door de havenmond vanaf de Nieuwe Maas, ten zuiden door de Nieuwe Maas en ten westen door de Buitenhaven. Het schiereiland is middels het Grote Visserijplein met de Oosthavenkade verbonden en daarmee met de stad. Voor het gebied geldt het bestemmingsplan 235 KW-Kades. Het plan 236 schiereiland is in voorbereiding, evenals 255 KW-haven 15 en 256 KW-Haven 18.



Overzicht geldende bestemmingsplannen.

Deel 1. Cultuurhistorische achtergrond

1.1 Havenontwikkelingen in de negentiende eeuw

De economie van Vlaardingen was in de negentiende eeuw vooral afhankelijk van de visserij. De vaarwegen naar de Noordzee waren alleen toegankelijk voor haringbuizen, hoekers, loggers en kleine zeilschepen. Grotere schepen moesten met een omweg via Voorne, over het Voorns Kanaal, en Hellevoetsluis naar Rotterdam. Met onder andere de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1872 komt de visserij verder tot bloei en vestigen veel nieuwe bedrijven zich in Vlaardingen. Nu konden ook de grote zeilschepen Vlaardingen en Rotterdam bereiken. Vanaf ongeveer 1850 zet de industriële revolutie in en werden steeds meer producten en processen gemechaniseerd. Bij de havenmond vestigen zich een tabaksfabriek, een stoom-pelmolen, een garancinefabriek, een scheepswerf en kalkovens. In de tweede helft van de negentiende eeuw leefde de koopvaardij op en die zorgde naast de visserijvloot voor een belangrijke bron van inkomsten. Specerijen, hout, zout en graan werden zo Vlaardingen ingevoerd. Deze werden geruild voor jenever, kaas, gerookte vis, zuidvruchten, teer en hennep. Rond 1900 liep de koopvaardij echter terug. De komst van de spoorverbinding met Maassluis en Schiedam vormde een belangrijke ontwikkeling voor Vlaardingen. Hierdoor werd Vlaardingen beter bereikbaar, maar de spoordijk ging tevens de begrenzing van de stad vormen. Voor de aanleg van de treinverbinding over de spoordijk werd een draaibare (spoor)brug aangelegd, zodat de haven bereikbaar bleef voor schepen. Eveneens werd een keersluis aangebracht waar de spoorlijn de haven kruiste, zodat de kades niet meer onder water liepen. Er ontstond nu een binnenhaven en een buitenhaven. Gelijktijdig werd ook de spoorhaven gegraven ten zuiden van de spoorlijn.[3]

1.2 Ontwikkelingen ten zuiden van de Oostwijk

Wat wij nu het schiereiland noemen, was vroeger een buitendijkse polder van de stad; de 'Nieuwe Polder' of Overbrugse Polder, die gebruikt werd voor het beweiden van vee. De Oosthavenkade liep van Het Hof tot aan het Oosterhoofd. Door de aanleg van de spoorlijn kwam er een onderbreking in deze bebouwingslijn. De bebouwing aan de oostzijde van de haven kwam pas in de negentiende eeuw op gang en deze bebouwing concentreerde zich in beginsel langs de Oosthavenkade en de Schiedamseweg. De eerste bebouwing in de Nieuwe Polder was gelegen langs de Oosthavenkade en langs de Maas. In 1853 diende Antonie Otto een verzoek in voor het verkrijgen van een stuk grond aan de Maas in buitendijks gelegen gebied, voor de oprichting van een scheepswerf. De grond moest daarvoor ontgint en opgehoogd worden. In augustus van dat jaar kreeg hij toestemming voor de bouw van een 'scheepsbouwerij', een woonhuis, een dubbele knechtswoning, een smederij en een open en gesloten loods. Hij heeft er ook een haven laten graven. In januari 1854 vroeg hij nog eens een stuk grond aan in erfpacht voor de bouw van acht vierkante arbeidershuisje langs de Oosthavenkade. In 1857 werd het complex uitgebreid met een scheepshelling. De scheepswerf heeft niet lang bestaan. In januari 1863 werd het terrein van Otto gekocht door Klaas de Baan, Ary Schippers en Jan Matthijs Kastelein Dekkers voor de vestiging van een garancinefabriek. Het woonhuis ging in april van dat jaar over naar de drie nieuwe eigenaren.[4]

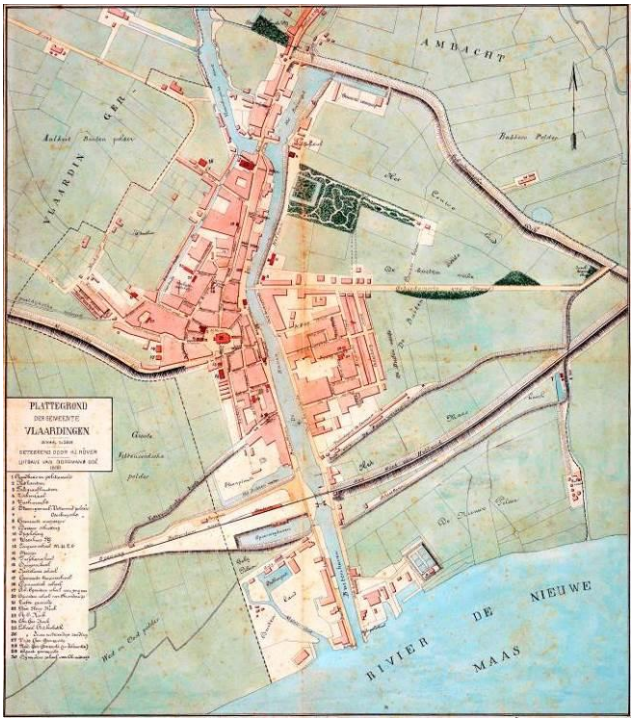
Links het pakhuis aan de Waterleidingstraat met ervoor de arbeiderswoningen, rechts de Garancinefabriek en de witte villa. Stadsarchief Vlaardingen (SAV) T420-119

[3] Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Beschermd stadsgezicht Vlaardingen*, z.pl. 2013, pp. 4-7; Gemeente Vlaardingen, *Werkdocument cultuur-historisch erfgoed*, z.pl. 2001, p. 12; R. Terluin en T. de Ridder, *Archeologische inventarisatie rapport 10. Bestemmingsplan KW-kades*, Vlaardingen 2012, p. 6; (Geschiedenis van Vlaardingen) http://www.geschiedenisvanvlaardingen.nl/verhalen/themas/handel-en-industrie (september 2015); Informatie van Wout den Breems.

[4] Ibidem, Matthijs A. Struijs, m.m.v. M. Peter Zuydgeest en Daan van Os, *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven*, Vlaardingen 1997, pp. 123-128.

In 1871 vroeg Joost Pot (scheepsbouwmeester te Slikkerveer) bij het gemeentebestuur een stuk grond aan naast de garancinefabriek en de voormalige werf van Otto, voor de aanleg van zijn eigen scheepstimmerwerf. In januari 1872 verkreeg hij officieel dit stuk grond en tevens een stuk grond achter de acht arbeidershuisjes van Otto, die toen bekend stonden als de arbeidershuisjes van De Baan & Schippers. In 1872 werd de haven naast die van Otto gegraven en werden overige kaden en sloten aangebracht en bepaalde delen opgehoogd. In 1876 liet Joost Pot op zijn terrein een woonhuis met kantoor en twee loodsen (ca. 40 meter lang bij 10 meter breed) bouwen naast het woonhuis van J. de Kloe. Hieruit blijkt dat er meer woningen waren in het gebied. Bij het huis hoorde een tuin en een bleekveld. Pot had een scheepstimmerwerf, was reder, had een taanderij met droogstellingen en een zeilmakerij. Ook werden er netten geboet door de nettenboetsters. Tot 1893 bouwde hij schepen, maar na dat jaar ging hij als rederijkantoor en haringhandel verder. Het terrein van Pot stond bekend als 'het Hoofd'. Vanaf de werf van Pot liep er een pad naar de Kalkovens. Door de stichting van het waterleidingbedrijf in 1885 werd dit pad overbodig en na het graven van de havenmond werd het onmogelijk op deze manier de kalkovens nog te bereiken. Gezien de grootte van het bedrijf van Pot werd de haven daar wel: 'Het haventje van Pot' genoemd. Pot behoorde tot de grootste rederijen van Vlaardingen en Vlaardingen was op dat moment toonaangevend op visserijgebied. Ook de pakhuizen langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde hoorden bij zijn bedrijf.[5]

[5] Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, pp. 4-7; Gemeente Vlaardingen 2001, p. 12; Terluin en De Ridder 2012, p. 6; (Geschiedenis van Vlaardingen) http://www.geschiedenisvanvlaardingen.nl/verhalen/themas/handel-en-industrie (september 2015); Informatie van Wout den Breems; Struijs 1997, pp. 123-128, 129-142; M.A. Struijs, *Oud Vlaardingen vanuit de lucht*, Ruinen 1996, nr. 2469.



Kaart van Vlaardingen uit 1890. Toen het schiereiland nog gewoon bij de stad hoorde. Rechts onder de twee havens aan de Maas en de kalkovens. SAV KLV0438.

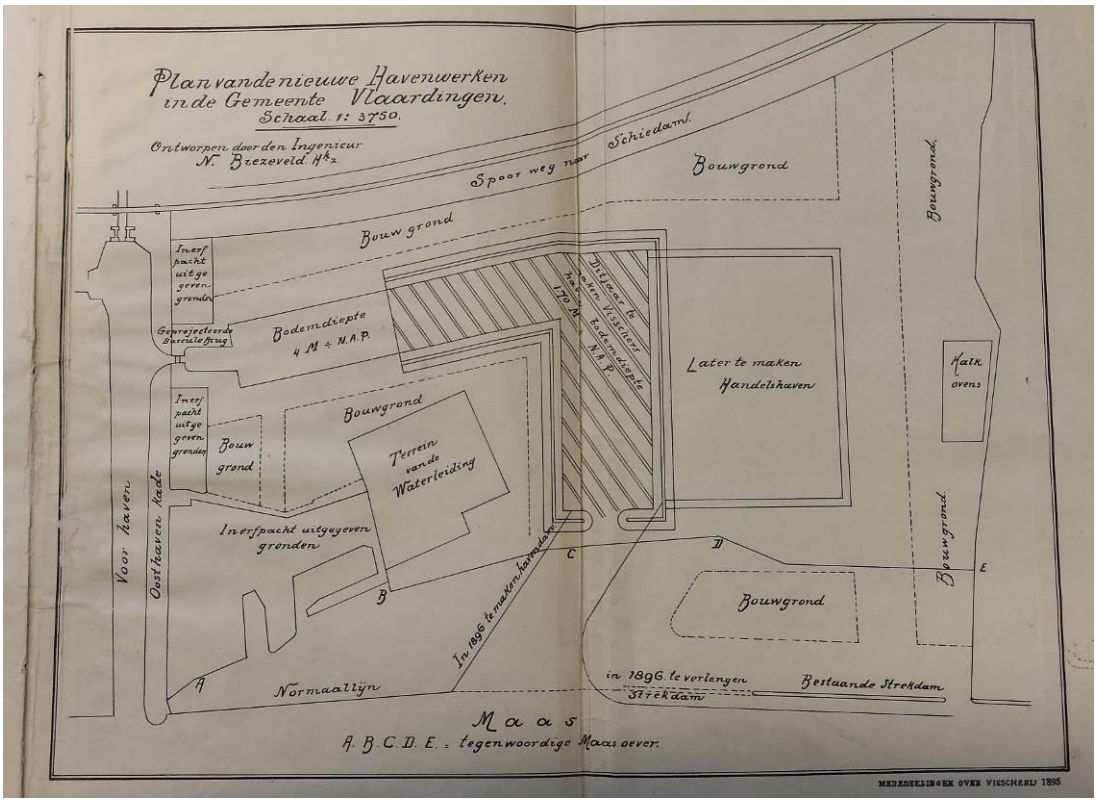
Aanleg waterleidingbedrijf met op de achtergrond de kalkovens, SAV T286AZ-020-06GF

De pakhuizen van Pot aan de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde

1.3 De aanleg van de Koningin Wilhelminahaven

Eind negentiende eeuw ontstond er behoefte aan een nieuwe haven. De Oude Haven had niet voldoende oppervlakte om alle schepen te kunnen bergen. Naast de schepen uit Vlaardingen, werden namelijk ook de schepen uit Scheveningen hier geborgen, omdat Scheveningen zelf nog geen haven had. Een deel van de schepen mocht geborgen worden in de Spoorhaven, maar ook hier was de ruimte beperkt.[6]

In 1884 werd een commissie gevormd om de mogelijkheden voor een nieuwe haven te onderzoeken. Er werd gekozen voor een haven ten zuiden van de spoorbaan. De haven was daarmee direct vanuit de Maas toegankelijk. Dat de haven nu buitendijks kwam te liggen, hield wel in dat de kades hier hoger moesten worden dan wanneer de haven binnendijks gerealiseerd zou worden. In 1895 was het probleem alleen maar groter geworden. De schepen lagen soms met zijn vieren naast elkaar in de haven en er was een gebrek aan voldoende pakhuisruimte en winterberging voor de schepen.
Ir. N. Biezeveld Hz. maakte daarom in 1895 een plan voor een nieuwe haven in de Overbrugse Polder (Nieuwe Polder). Met dit plan werd ruimte gecreëerd voor ca. 160 bomschepen en kon later eventueel uitgebreid worden met een Handelshaven. Deze plannen werden tussen 1896 en 1904 gerealiseerd. In de plannen zijn de havens van Pot en Otto ingetekend (zie afbeelding bij A en B) en ook moest Biezeveld rekening houden met de ligging van het Waterleidingbedrijf. De nieuwe haven was oorspronkelijk L-vormig. De havenmond stond haaks op de Maas en er was één havenbekken, die verbonden was met de Buitenhaven. Voor deze verbinding werd de Oosthavenkade onderbroken en op deze manier ontstond een eiland. Door middel van een brug in het verlengde van de Oosthavenkade, de zogenaamde Poffertjesbrug, werden beide delen met elkaar verbonden. Vanaf 9 december 1895 konden de bomschepen in de haven terecht.[7]



Ontwerp voor de indeling van de Koningin Wilhelminahaven, bron: F.C. Evers jr., 'Havenuitbreiding te Vlaardingen', *Mededeelingen over Visscherij*, 2 (1895) pp. 139-141.

[6] Bert van Bommel, 'Vlaardingse monumenten en stadsgezichten', *Historisch Jaarboek 1998*, 22 (1998) pp. 8-65; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, pp. 7-8; Dienst Stadswerk Gemeente Vlaardingen 2003, pp. 9-11.

[7] Bert van Bommel 1998, pp. 8-65; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, pp. 7-8; Matthijs A. Struijs, 'Het gevolg van een kloek besluit. Het ontstaan van de Koningin Wilhelmina Haven te Vlaardingen', *Netwerk* 6 (1995) 2, pp. 7-58.

Kaart van Vlaardingen uit 1902, SAV KVL0175

Poffertjesbrug naar de overzijde van de Oosthavenkade. SAV T286ZZ-15

Op de dag dat Koningin Wilhelmina achttien jaar werd (31 augustus 1898), vergaderde de Gemeenteraad over de haven en op die dag werd besloten de haven naar de nieuwe Koningin te vernoemen. Een jaar later deed zich een ongewenste ontwikkeling voor, toen Scheveningen toestemming kreeg voor de aanleg van een eigen haven. De gemeente was bang dat de schepen weg zouden blijven en vooral dat zij daardoor haven-, lig- en kadegelden zou mislopen. Daarom besloot Vlaardingen om de haven geschikt te gaan maken voor loggers (ook wel 'fietsen' genoemd) en de verse vishandel. Zeil- en stoomloggers en trawlers zouden de haven dan kunnen aandoen. Dit hield in de praktijk in dat de berghaven uitgediept moest worden. Dat het waarschijnlijk toch wel mee viel met het wegblijven van de schepen, blijkt uit het feit dat er in 1903 tekeningen werden gemaakt voor het uitbreiden van de haven in oostelijke richting. Hier konden de industrieën zich vestigen. Zo werd in 1903 al de zuidoostzijde van de haven geschikt gemaakt voor bedrijvigheid door het indijken van het gebied. In 1904 was deze tweede havenbekken gerealiseerd, waardoor de haven T-vormig werd. De haveningang werd tevens verbreed. Hierdoor werd de capaciteit van de haven sterk vergroot, wat rederijen en pakkerijen aantrok, maar ook industrie en handel. [8]

1.4 Bedrijven

Waterleidingbedrijf, SAV detail KLV0438

Na een eerste niet succesvolle poging in 1871, werd in 1873 voor de tweede keer door de gemeente gratis drinkwater beschikbaar gesteld aan de bevolking. Op 1 december 1885 werd aan de Nieuwe Maas het eerste particuliere waterleidingbedrijf aangelegd van J.M. Zembsch en C.H. Wagenaar Hummelinck. Het toegangspad lag ten zuiden van de bierbrouwerij van A. Janssen van Oosten aan de Oosthavenkade. Het lange, twee meter brede toegangspad leidde vanaf de Oosthavenkade naar de NV Vlaardingsche Waterleiding Maatschappij. Bij het bedrijf hoorden waterbassins (reinigingsbekkens) en een watertoren. De waterbassins bestonden uit drie

[8] Bert van Bommel 1998, pp. 8-65; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, p. 7-8; Dienst Stadswerk Gemeente Vlaardingen 2003, p. 9-11; Struijs 1995, pp. 7-58; (Geschiedenis van Vlaardingen) http://www.geschiedenisvanvlaardingen.nl/verhalen/themas/handel-en-industrie (september 2015).

bezinkbakken en drie filters van 500m^2 (of 500m^3?). Om het complex lagen dijken van vier meter boven NAP. Rechts stond de watertoren. Erachter stonden twee gebouwen; één voor de stoomketels en de andere diende als machinekamer met bovenwoning voor de machinist. Onder het pand lag nog een reinwaterkelder. Uit de rivier werd water gezogen, dit werd vermengd met ijzerchloride en naar de bezinkbak getransporteerd. Na vierentwintig uur werd het water naar de filters overgebracht en van daaruit naar de reinwaterkelder. Het nu schone water werd door de stoompompen naar de watertoren en door de leidingen naar de stad gepompt. Het waterreservoir kon 100m^3 water opslaan en lag op eenentwintig meter boven de grond. De watertoren was noodzakelijk voor het leveren van water op de tijdstippen waarop de stoommachines niet draaiden, zoals 's nachts.[9]

In het eerste jaar voorzag het bedrijf al vijfenveertig procent van Vlaardingen van een aansluiting op gezuiverd Maas water. Het ging vooral om de beter bedeelden in Vlaardingen, de minderbedeelden konden gebruik maken van de door de gemeente beschikbaar gestelde standpijpen. In 1888 was het gebruik van het water zo sterk toegenomen, dat het bedrijf niet aan de vraag kon voldoen. Daarom werd in 1895 een tweede watertoren gebouwd aan de Emmastraat. Tot 1910 leverde het bedrijf goed tot zeer goed drinkwater en de waterwerken werden in 1888 door dr. Dupont zelfs bestempeld als de beste leidingen die hij gezien had. In 1911 werd het bedrijf door de gemeente overgenomen en in 1937 verloor de watertoren zijn functie. Het waterleidingbedrijf was een van de eerste bedrijven in dit gebied, naast de havens van Pot en Otto en de Garancinefabriek.[10]

Het waterleidingbedrijf, SAV T607-006-2 en Dick de Ruiter, 'De Vlaardingse nutsbedrijven in vroeger dagen', *Van & Over* (personeelsblad van de N.V. Nutsbedrijf Vlaardingen/Maassluis) 27 (Maart 1994), pp. 7-12.

Na de aanleg van de haven in 1895 vond de verdichting van het gebied plaats vanaf de Oosthavenkade richting het oosten. Aan de zuidzijde van de haven was nog maar een klein deel beschikbaar als bouwgrond. Het betreft hier de grond langs de kade van de nieuwe haven. Het grootste deel van het gebied was in particulier bezit en in erfpacht uitgegeven. Deze grond in erfpacht werd steeds meer verdicht. Bij de scheepswerven werden bedrijfsgebouwen gebouwd.

Langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde volgde de eerste bebouwing ter hoogte van de brug. Twee winkels met een woning en een pakhuis werden in opdracht van Van Toor gebouwd. Verderop stond een groot pand van reder D. van der Heul, dat nu niet meer bestaat. Op het dak stond 'Amerika', verwijzend naar de export van Vlaardingen van haring naar Amerika. Later werd dit pand in gebruik genomen door N.V. Zuidhollandsche metaalhandel Zethameta. Door D. van der Heul werd links van het pand nog een haringpakkerij en kantoor gebouwd, waar nu J. de Jonge op de gevel staat. Rechts naast het pand Amerika stond een pand dat onderdeel was van de Hollandsche

[9] Rommert Stijl, *Herbestemming watertoren Vlaardingen 2012*, Vlaardingen 2012, p. 8 ; 'De Vlaardingsche Waterleiding', *Vlaardingse Courant*, 28 november 1885; H.J. Luth en M.P. Zuydgeest, *Het Groot Vlaardings Prentenboek*, Schiedam 2011^2, p. 233.

[10] Stijl 2012, p. 8; Luth en Zuydgeest, 2011, pp. 115 en 233; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, p. 8; Struijs, 1996, nr. 2469; Agnes Vermaas, 'Spreek wat waar is, drink wat klaar is', *Historisch Jaarboek Vlaardingen 2013* 37 (2013), pp. 54-73.

Zeevisserijmaatschappij en later kwam hier de meubelfabriek Leeuwis in. Het pand met het torentje werd in 1915 gebouwd door reder Jan Schipper (firma Schippers) als kantoor. In 1935 nam Leeuwis het in gebruik als woonhuis, kantoor en garage. Het pand is nog steeds herkenbaar aan zijn hoektorentje. Het gebied rondom de waterbekkens van het waterleidingbedrijf werd pas als laatste bebouwd. [11]

Pakhuis Amerika van D. van der Heul, SAV T286ZZ 39/40

Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde, SAV T286ZZ-35

Tussen de Waterleidingstraat en de Nieuwe Maas bevond zich de vuilstort. Ter hoogte van Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde 23 lag ook de 'schubbeschuit'. Met deze schuit werd het haringafval naar zee afgevoerd.[12]

[11] Frans W. Assenberg, *Vlaardingen zo was het*, z.pl. [1997], p. 59; K.Z. Messchaert, *Inventarisatie gebouwen Koningin Wilhelminahaven en Buitenhaven te Vlaardingen*, Amsterdam 2001-2002, pp. 35-36, Luth en Zuydgeest 2011, p. 141.
[12] Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, p. 10; Gesprek Peter Zuydgeest, 13 januari 2017.

Zicht vanaf de Maas op het schiereiland, SAV T286-55

Op de hoek van de Oosthavenkade en de Waterleidingstraat, begon Alexander Janssen in 1883 zijn bierbrouwerij. Rond 1893 vertrok hij naar Scheveningen. Of kuipersbaas Cornelis van Toor (1855-1931) hier vervolgens in 1893 zijn (nieuwe) pakhuis liet bouwen of wellicht ernaast is niet zeker. Hij richtte in 1899 de C. van Toor Hz. op. Aan Oosthavenkade 90 had hij zijn kantoor. Het bedrijf groeide en in 1910 liet hij naast het pand uit 1893 een nieuw pakhuis bouwen, inclusief pakkerij en bergplaats, naar ontwerp van metselaar J. Deegeling. In 1958 werden de laatste schepen verkocht, maar de haringhandel werd nog enige tijd voortgezet. Aan het Grote Visserijplein had een andere Van Toor een winkel in scheepsbenodigdheden en het was tevens een café.[13]

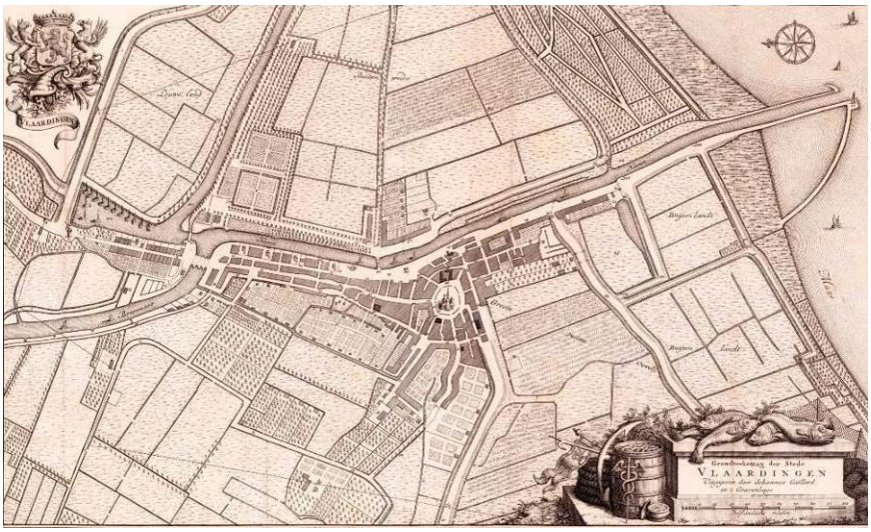
In 1936 werd de verbinding met de Buitenhaven gedempt en de Oosthavenkade hersteld. Hierdoor ontstond het Grote Visserijplein. Zo werd het huidige 'schiereiland' gecreëerd. Op het plein staat het Vissersmonument. Het waterleidingbedrijf is in 1956 voor het eerst niet meer weergegeven op plattegronden, maar is al veel eerder buitengebruik geraakt. Op kaartmateriaal uit 1926 zijn de waterbekkens al niet meer aangegeven en in 1937 verloor de watertoren zijn functie.[14]

[13] Informatie van Wout den Breems; Luth en Zuydgeest 2011, p. 345.
[14] Luth en Zuydgeest 2010, p. 233.

1.5 Fasering

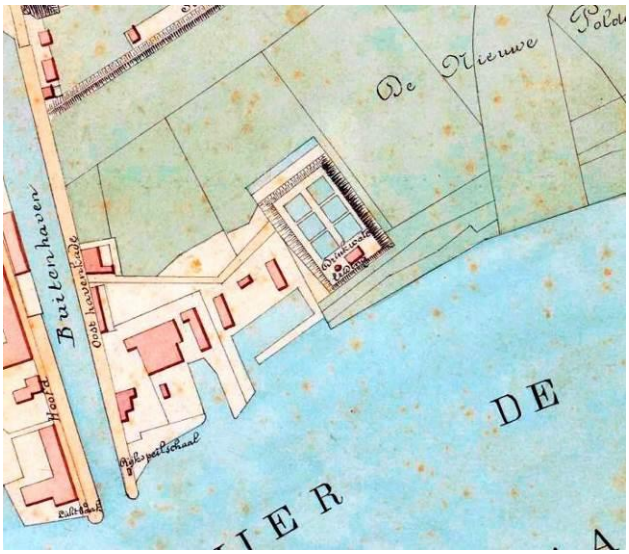
Hieronder wordt kort de chronologische ontwikkeling van het gebied toegelicht aan de hand van kaartmateriaal.

1750
Rond 1750 tekende Adriaan Spinder een plattegrond van Vlaardingen. Het gebied wat nu de Koningin Wilhelminahaven is, stond toen bekend als het 'Bosch van den Heere Diederik van Leide'. Het was een gebied met voornamelijk bomen en geen bebouwing. Ervoor lag nog gorzengrond. Pas vanaf het derde kwart van de negentiende eeuw kwam er verandering in deze situatie.



Adriaan Spinder, ca. 1750, SAV KVL0109

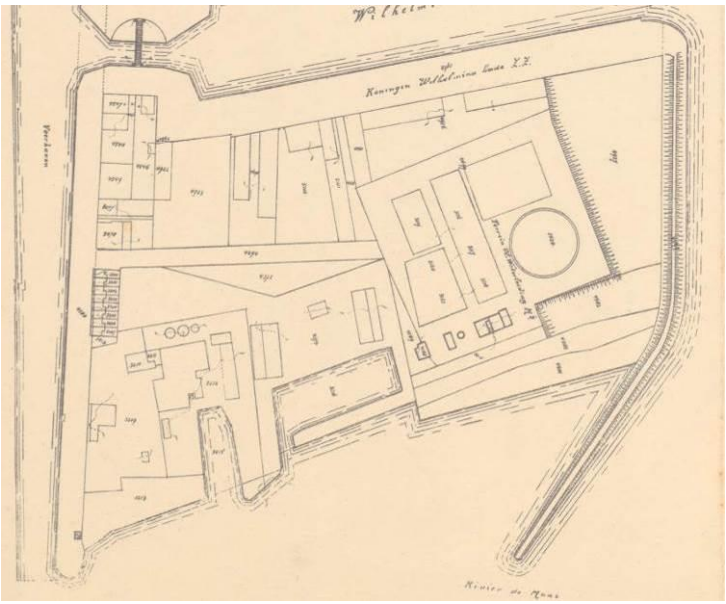
1890
Voor de aanleg van de haven concentreerde de bebouwing zich langs de Oosthavenkade. Langs de Nieuwe Maas lagen de voormalige haven van Otto, de haven van Pot en het Waterleidingbedrijf. Opvallend is het geknikte verloop van de straat naar het Waterleidingbedrijf. Langs de Oosthavenkade is het rijtje arbeiderswoningen van Otto zichtbaar, net voor het pad naar het Waterleidingbedrijf. Op het Oosterhoofd is een klein 'huisje' zichtbaar, de Rijkspeilschaal van Rijkswaterstaat.



SAV detail KLV0438

1903

Na de aanleg van de haven in 1895 ontstaat een eiland dat is verbonden door een brug in de Oosthavenkade met het 'vaste land'. De bebouwing breidt zich verder uit langs de Oosthavenkade en de eerste bebouwing ontstaat langs de nieuw aangelegde straat: Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde. Deze percelen liggen haaks op de haven. De percelen zijn dieper dan de percelen aan de Oosthavenkade en lopen door tot de huidige Waterleidingstraat. De pakhuizen van Pot aan de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde liggen parallel aan de haven. Deze pakhuizen zijn later overgenomen door haringhandel H.J. Brobbel, rokerij Kwakkelstein en nog weer later door De Jonge. De ligging heeft mogelijk te maken met het gebruik, maar ook omdat het Waterleidingbedrijf de bouw haaks op de haven belemmerde. De Waterleidingstraat heeft hier inmiddels een recht verloop, maar de knik is nog wel afleesbaar aan de perceelindeling.



SAV detail KLV0230, 1903

1916

In de periode 1903 tot 1916 heeft de verdichting vooral aan de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde plaats gevonden. Aan de Waterleidingstraat is nu ook het grote pakhuis van Van Toor (kuiper) verrezen en enkele andere pakhuizen haaks op de straat. Ook op de kop van de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde bij de havenmond, zijn enkele percelen uitgegeven en bebouwd. Het gaat hier om een kantoor van J. Pot Az. en een pakhuis en woning van de Internationale Sleepdienst Maatschappij.[15]

SAV detail KLV0330, 1916

[15] Messchaert 2001-2002, pp. 41 en 50.

1937

De watertoren verloor in 1937 zijn functie. Het waterleidingbedrijf zelf hield al in de jaren twintig op te bestaan. Vervolgens zijn de percelen verkocht en ingevuld. De bebouwing was sterk geconcentreerd rondom de Garancinefabriek en langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde. Door het nettenboetersveld en het gebied van het Waterleidingbedrijf oogde het gebied in de jaren dertig nog ruimtelijk. Op fotomateriaal uit die tijd is waar te nemen dat het huis van Pot in 1933 al is gesloopt.[16]

SAV detail KLV0367, 1930

Sloop van de watertoren. SAV T286ZZ-062

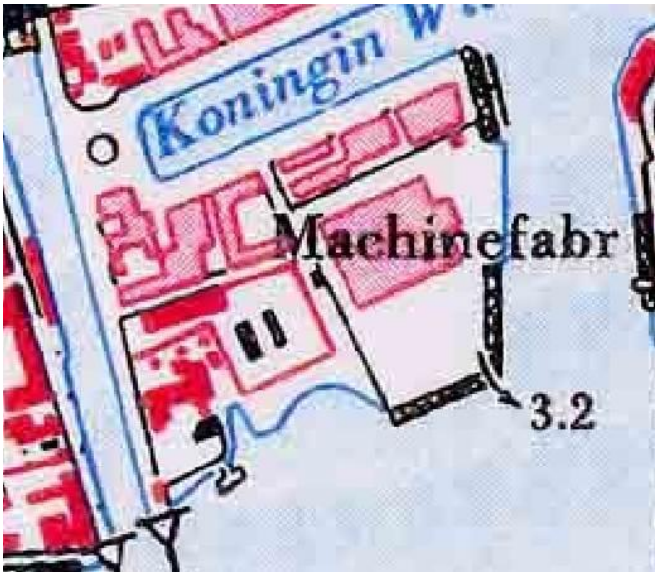
1950

In de jaren vijftig is het voormalige gebied van het Waterleidingbedrijf nog niet ingevuld. Inmiddels is de Waterleidingstraat doorgetrokken naar de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde. Het terrein waar vroeger een taanderij of nettenboeterij was, is in 1958 deels bebouwd. De overige bebouwing langs de Waterleidingstraat en de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde is grotendeels gelijk gebleven. Wel is in 1950-1951 de zuidzijde verder uitgebreid met het Koel- en Vrieshuis 'De IJsvogel' op nummers 20 en 21. Het Grote Visserijplein is aangelegd op de plaats waar eerst de doorgang naar de Buitenhaven was. Daarmee werd het eiland een schiereiland. In de jaren zestig zijn langs de Waterleidingstraat loodsen aangelegd met platte daken die sterk afwijken in schaal.[17]

SAV Vld-topografische kaart 37G, 1958

[16] Informatie Peter Zuydgeest.
[17] Messchaert 2001-2002, p. 39.

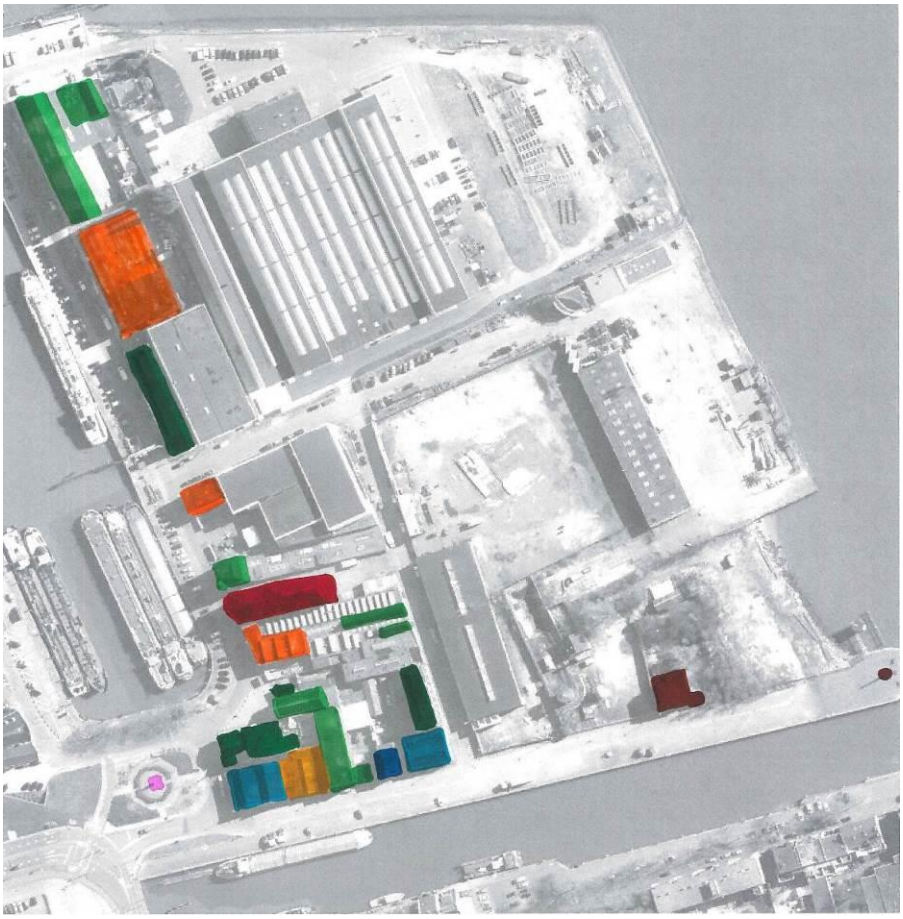
1974
In de navolgende jaren neemt de Machinefabriek van Kreber een deel van het voormalige Waterleidingterrein in beslag. Het 'Haventje van Pot' wordt gedempt en het land wordt verder uitgebreid tot aan de normaallijn, zodat zich een rechte kantlijn langs de Nieuw Maas vormt. De bebouwing langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde is vrijwel hetzelfde gebleven.



SAV Vld-topografische kaart 37G, 1974

2015
In de huidige situatie is er weinig veranderd aan de indeling van de bebouwing. Vooral het zuidelijke gedeelte van het schiereiland, onder de Waterleidingstraat is een vrij open gebied met ruimte voor bedrijvigheid. Hier is in de loop der tijd veel bebouwing gesloopt. Dit deel ligt ook hoger omdat hier vroeger het vuil gestort werd.

Geokijker, Gemeente Vlaardingen



Overzicht van de bouwperiode van de resterende bebouwing op het schiereiland. De niet ingekleurde bebouwing is inmiddels gesloopt of de datering is niet precies bekend, maar stamt uit ongeveer de tweede helft van de twintigste eeuw.
Bron: K.Z. Messchaert, *Inventarisatie gebouwen Koningin Wilhelminahaven en Buitenhaven te Vlaardingen*, Amsterdam 2001/2002.

Bruin: tot 1880
Donker blauw: 1881-1890
Licht blauw: 1891-1900
Donker groen: 1901-1910
Licht groen: 1911-1920
Rood: 1931-1940
Roze: 1941-1950
Oranje: 1951-1960
Geel: 1971-1980

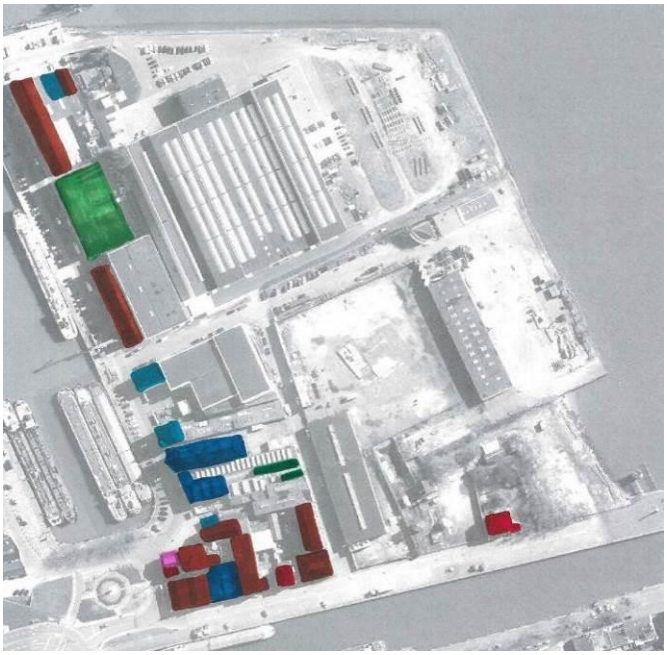
Deel 2. Stedenbouwkundige kenmerken

2.1 Structuur

2.1.1 Algemeen

De haven heeft de vorm van de stad bepaald. Men vestigde zich vanouds langs de havens. Naarmate het land richting de Maas verder aanslibde, verplaatste ook de haven zich steeds verder richting de havenmond. Bedrijven die afhankelijk waren van het vervoer over de rivier vestigden zich langs de oevers. Scheepswerven werden langs de haven aangelegd. Vrij uniek voor Vlaardingen is dat Otto en Pot een eigen haven lieten graven voor hun scheepswerven langs de Maas. Met de aanleg en het graven van de Koningin Wilhelminahaven kan het gebied ten zuiden van de spoordijk met recht gekenmerkt worden als een havengebied. Hoewel er vooral pakhuizen in de Koningin Wilhelminahaven werden gebouwd, hoorde bij zo'n bedrijf vaak ook een woning en/of kantoor. Ondanks het feit dat het gebied buitendijks lag, werden ook hier woningen gebouwd. De woningen lagen langs de randen van het gebied, alleen aan de havenmond lag een woning achter het pakhuis van de Internationale Sleepdienst Maatschappij (ZZ nr. 23). Deze en het huis van Pot zijn inmiddels gesloopt. Onderstaande tekening geeft een overzicht van de oorspronkelijke functies die de panden hadden.

Door de verbinding van de Koningin Wilhelminahaven en de Buitenhaven werd een onderbreking in de Oosthavenkade gemaakt. Met het herstel van deze verbinding ging de ruimtelijke eenheid tussen de havens van Vlaardingen echter verloren. De visserijgerelateerde activiteiten namen verder af, maar andere bedrijven kwamen hiervoor in de plaats.[18]



Oorspronkelijke functies:
Bruin: pakhuis
Rood: woning
Licht blauw: kantoor
Donker blauw: productie/industrie
Donker groen: kleine bedrijvigheid (bokkingrokerij)
Lichtgroen: koelhuis
Roze: winkel met bovenwoning.

Huidige functies:
Bruin: pakhuis/opslag
Rood: woning
Licht blauw: kantoor
Donker blauw: productie/industrie
Donker groen: kleine bedrijvigheid
Geel: Horeca/entertainment
Roze: winkel/horeca met bovenwoning
Licht roze: dienst verlenende bedrijven
Licht bruin: detailhandel

[18] Gemeente Vlaardingen 2001, p. 12.

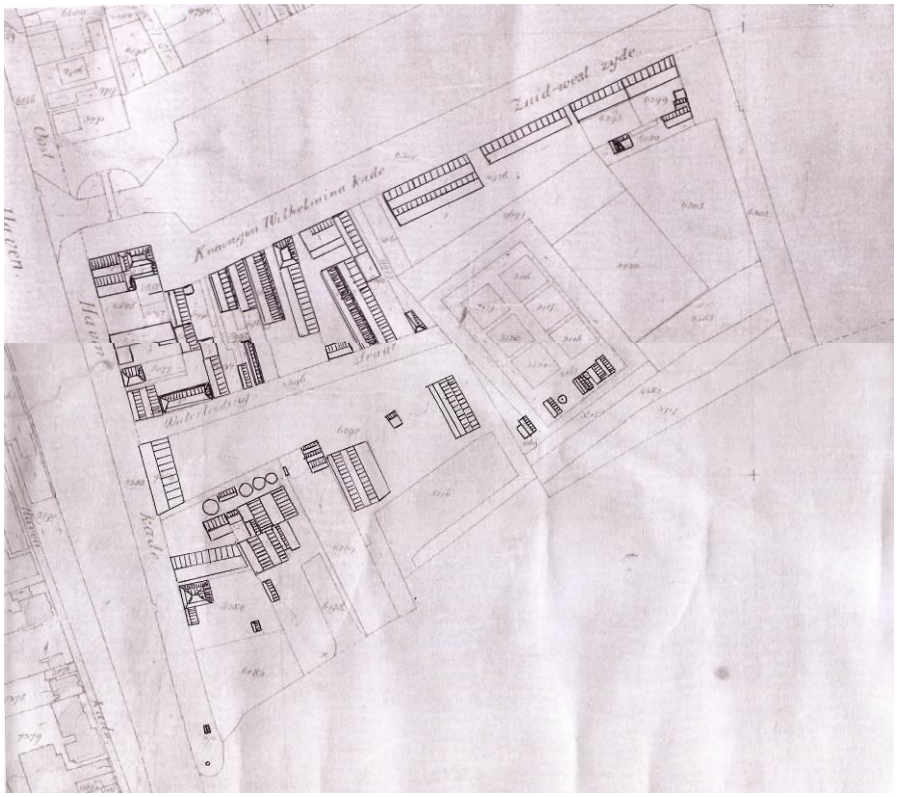
2.1.2 Oriëntatie

De percelen in de Koningin Wilhelminahaven zijn overwegend lang en smal. De percelen langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde zijn ter hoogte van het terrein van Kreber van een grotere korrel dan in de rest van het schiereiland, met Kreber zelf als uitschieter. De bebouwing ligt voor een groot gedeelte haaks op de haven, maar er zijn een aantal panden die evenwijdig aan de haven liggen, met name de bebouwing rond de voormalige pakhuizen van Pot, ten oosten van het schiereiland. De entrees waren gericht op de dichtstbijzijnde straat en/of haven. Hoe Pot vroeger zijn haven bereikte is niet helemaal duidelijk, mogelijk via een pad vanaf de Waterleidingstraat of vanaf een pad vanaf de Oosthavenkade. Het gebied vormde een eigen terrein en de bebouwing was geörienteerd op de eigen haven; richting de Maas. Daarvan is nu niets meer zichtbaar. Kreber is niet alleen groter, maar is ook een van de weinige bedrijven die zijn entree niet direct aan de straat of kade heeft. De zijde aan de Waterleidingstraat heeft wel een achteringang. Dat het een recente toevoeging is, wordt daarmee duidelijk zichtbaar.

Oriëntatie van de percelen in de Koningin Wilhelminahaven

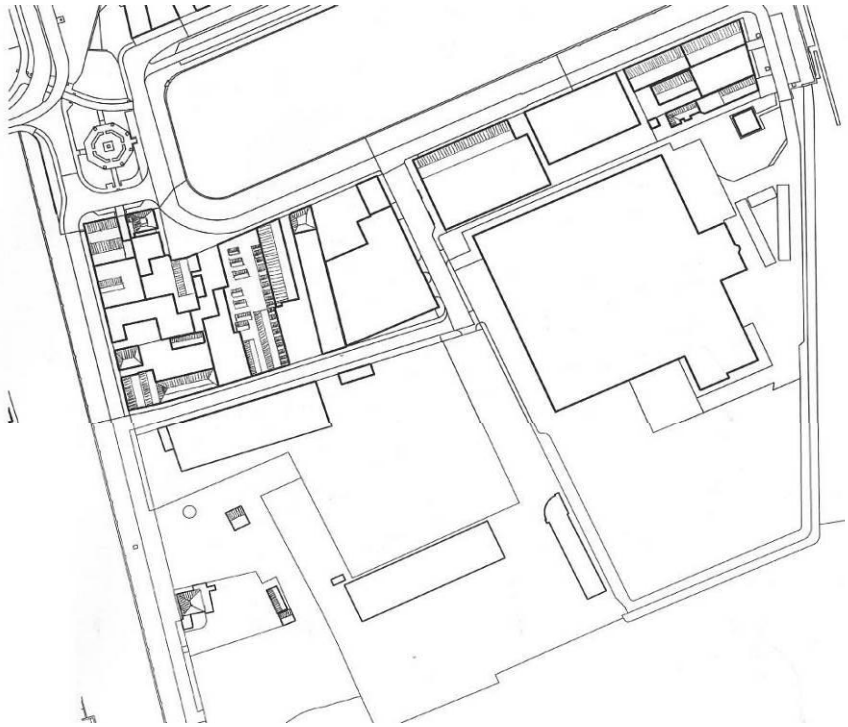
2.1.2 Kappenkaart

Vooral langs de Oosthavenkade zijn de oorspronkelijke kappen nog bewaard gebleven. Rond 1930 zijn er in dit gebied voornamelijk zadeldaken waar te nemen en een aantal platte daken met omlopend dakschild. Enkele panden hebben een mansarde kap of een schilddak.



Reconstructie kappenkaart 1916

In de huidige situatie is het aantal zadeldaken afgenomen door sloop van een aantal panden. De moderne bedrijfsgebouwen en loodsen hebben vrijwel in alle gevallen een plat dak gekregen.



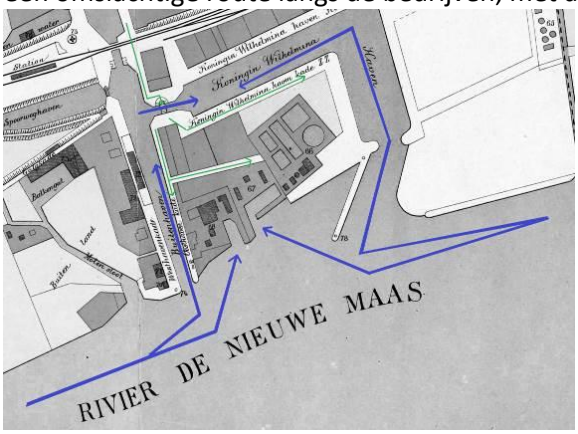
Kappenkaart 2015

2.1.4 Wegenstructuur

Oorspronkelijk liep de Oosthavenkade door van het Hof tot aan het Oosterhoofd. Met de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven werd een onderbreking in de Oosthavenkade gemaakt ten behoeve van de doorvaart richting de Buitenhaven. Met het verwijderen van de 'poffertjesbrug' en de aanleg van het Grote Visserijplein in de jaren dertig is weer een bredere toegang tot de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde gecreëerd. De kalkovens waren daardoor ook niet meer bereikbaar over land vanaf de zuidwestzijde van de Koningin Wilhelminahaven.

De belangrijkste wegen in het gebied lopen langs de haven. De Waterleidingstraat is de enige straat die dóór het gebied loopt en niet langs het water ligt of dood loopt. Oorspronkelijk liep deze straat vanaf de Oosthavenkade naar het Waterleidingbedrijf. Later is deze straat afgebogen naar de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde, toen het waterleidingbedrijf ophield te bestaan. [19]

De belangrijkste aanvoerweg in 1902 op het schiereiland vormde het water. Het vervoer over land zal ondergeschikt geweest zijn aan het vervoer over het water. De brug in de Oosthavenkade zorgde voor een vernauwing in de Oosthavenkade en zal niet altijd bruikbaar zijn geweest voor verkeer over de weg. Het vervoer over de weg is in de loop der tijd in omvang toegenomen. Het schiereiland werd ook beter bereikbaar voor vervoer over weg door de aanleg van het Grote Visserijplein en herstel van de Oosthavenkade. Het vervoer over water is nog steeds belangrijk, maar in mindere mate dan aan het begin van de twintigste eeuw. De belangrijkste entree is de route via de Oosthavenkade. Het is ook mogelijk via de Koningin Wilhelminahaven Noordzijde het schiereiland te bereiken, maar dit is een omslachtige route langs de bedrijven, met al hun bedrijvigheid, die daar gevestigd zijn. [20][21]



Toegangswegen in 1902

Toegangswegen in 2015

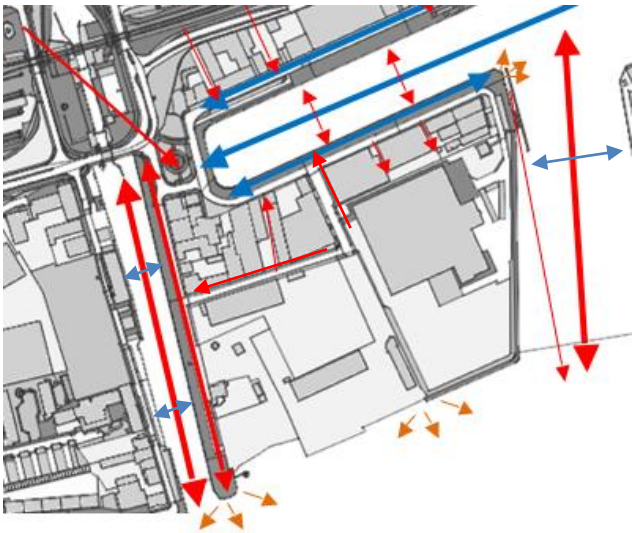
[19] Gemeente Vlaardingen 2001, p. 13.
[20] Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, p. 10.
[21] Struijs 1996, nr. 705.

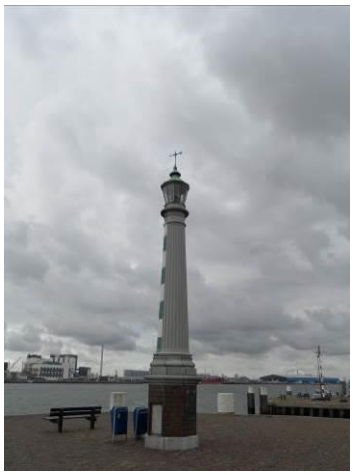
2.1.5 Zichtlijnen

De Koningin Wilhelminahaven heeft twee belangrijke zichtassen en meerdere doorkijkjes. Vanaf de sluis en spoorbrug (Galgkade) is er vrij zicht over de Buitenhaven op de Nieuwe Maas. Ook kijkt men vanaf hier op de panden aan de Oosthavenkade. Vanaf het Oosterhoofd heeft men vrij zicht over de Nieuwe Maas. Met voorheen op het Westerhoofd en nu op het Oosterhoofd het lichtbaken Van Speyk die vrij in zijn omgeving staat en van ver zichtbaar is.

De poot van de T geeft vanaf de Koningin Wilhelminahaven uitzicht op de Nieuwe Maas en andersom op de bebouwing aan de Koningin Wilheminahaven Noordzijde. Vanaf de oostkant van de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde is er zicht op de overzijde: Koningin Wilhelminahaven Zuidoostzijde en de Maas. Vanwege privé terrein van Kreber kan vanaf hier niet op de punt van het schiereiland gekomen worden. Het valt te verwachten dat er vanaf het terrein vrij zicht op de Maas en de scheepvaart is.

De Waterleidingstraat op het schiereiland heeft in beide richtingen zicht op de haven (Buitenhaven en Koningin Wilhelminahaven). Tussen de panden is een doorkijkje naar de haven. Vanaf de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde zijn er twee steegjes tussen de pakhuizen door die doodlopen op het pand van Kreber. Dit levert geen bijzondere doorgezichten op. Vroeger keek je hier waarschijnlijk wel over de waterbekkens van het waterleidingbedrijf heen.





Lichtbaak Van Speyk

Zicht over de Buitenhaven

Bestrating Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde

2.1.6 Rooilijnen

Op het schiereiland heeft de ligging van de bebouwing ten opzichte van de noordzijde van de haven meer variatie. De bebouwing ligt over het algemeen tegen de rooilijn aan, direct aan de straat/kade. Een uitzondering daarop vormt het oostelijke hoekpand aan de Waterleidingstraat. Deze ligt iets terug van de rooilijn, waardoor de straat ter plaatse iets breder is. Ook in de hoek van de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde, net voorbij het Grote Visserijplein, verspringt de rooilijn. Het pand van Kreber op het voormalige terrein van het Waterleidingbedrijf sluit niet aan op de rooilijn. De vorm van het perceel komt overeen met de vorm van het perceel van het Waterleidingbedrijf. De bebouwing ligt nu meer richting de stad en evenwijdig aan de bebouwing langs de haven. De entree van Kreber ligt niet meer aan de Waterleidingstraat, maar aan de kant van de havenmond.

Rooilijnen

2.2 Openbare ruimte

2.2.1 Indeling

Vanwege de buitendijks gelegen ligging van de haven, werden de kades langs de nieuw aangelegde Koningin Wilhelminahaven aangepast op het hoogst bekende waterpeil van 1895. Kenmerkend voor de Koningin Wilhelminahaven en de Oosthavenkade zijn de brede kades. Hier heerste vroeger een grote bedrijvigheid. De brede kades waren nodig om alle tonnen met haring, vis en andere goederen te laden en lossen op de schepen die daar aanmeerden. De straat tussen de haven en de bebouwing aan de noordzijde van de haven betreft 25 meter. Aan de zuidzijde is deze afstand kleiner. De panden stonden ook hier direct aan de kade. De panden hadden een kleine stoep tot aan de rijweg. De huidige indeling verschilt niet veel van de oorspronkelijke indeling. De kade voor het laden en lossen is nog steeds in gebruik en achterlangs loopt de rijweg. Een volwaardig voetpad is er momenteel niet. Op bepaalde plekken zijn parkeerplaatsen gecreëerd. Parkeerruimte heeft met name langs de havenmond een vaste plaats gekregen vanwege de functieveranderingen van de pakhuizen.

De Waterleidingstraat is een aantal keer van richting veranderd vanwege de ligging en later sloop van het Waterleidingbedrijf, maar is nog steeds aanwezig. De rijweg wordt nu geflankeerd door parkeerplaatsen, maar het niveau is hetzelfde. Fotomateriaal laat geen duidelijke onderverdeling zien van de Waterleidingstraat. Het lijkt op één openbare ruimte voor verkeer.

Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde, SAV T286AZ-008-2

Indeling van de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven

Bestrating
Al voor de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven werd gepleit voor het verharden van de Oosthavenkade. De Nieuwe Polder was nog in gebruik voor het beweiden van vee en de ondernemers in het gebied hadden hier last van. Zij zouden graag een fatsoenlijke weg richting de stad willen zien. In ieder geval met de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven werd bestrating aangelegd. Er werd onderscheid gemaakt tussen de bestrating voor de rijweg (keien) en de laad- en losplaats (klinkers). Nu bestaat de bestrating voornamelijk uit klinkers en langs de gevels van de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde zijn keien aangebracht. Het onderscheid is gemaakt in materiaal en kleurverschil. In de omgeving van het Grote Visserijplein zijn wel stoepen aangebracht. Dat kon omdat de functie van het gebouw (winkel/woning/kantoor) zich hiervoor leende.

Oorspronkelijke indeling van de zuidzijde van de haven,
SAV T286NZ-033

Huidige onderverdeling van de wandel/parkeerruimte, rijweg en kade

Privé versus publieke ruimte
Hoewel de bebouwing elkaar opvolgde, was er wel ruimte tussen de panden. De achter- en binnenterreinen waren desalniettemin privé gebied. De kade was openbaar gebied. Het Grote Visserijplein is in 1935 gecreëerd met het dempen van de verbinding tussen de Buitenhaven en de Koningin Wilhelminahaven. Het monument volgde pas later.

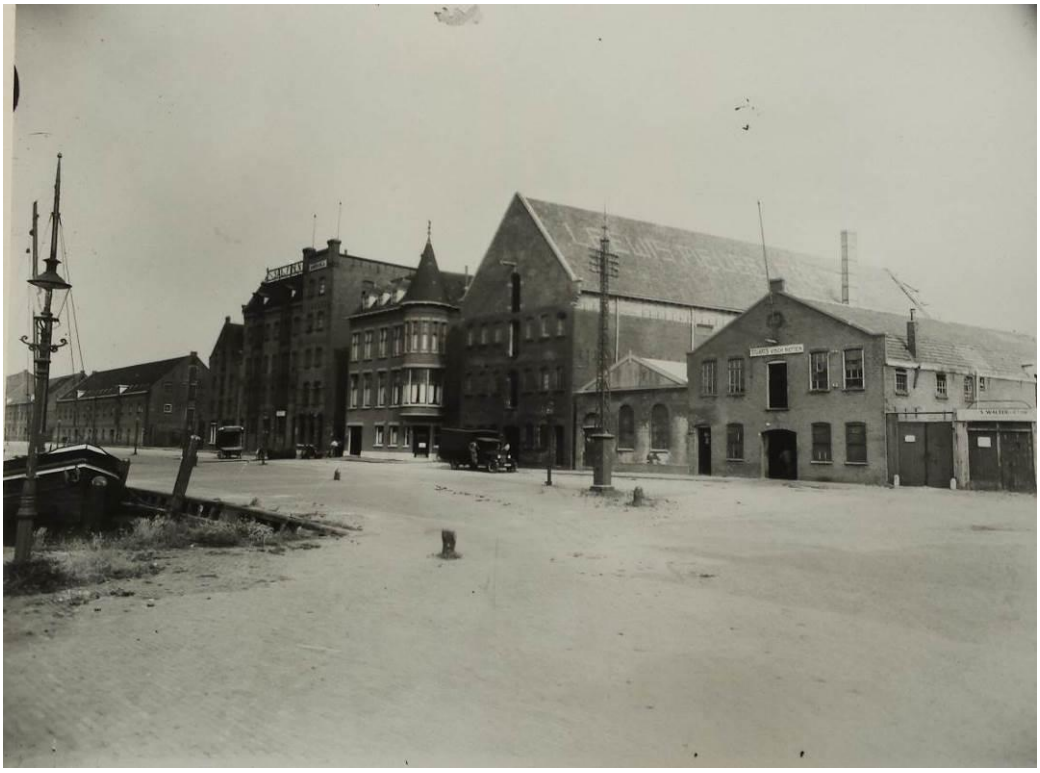
Oosterhoofd SAV T420-70-3

2.2.2 Inrichting
Langs de kade (Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde) werd een houten beschoeiing gemaakt met vijfenveertig meerpalen. De meerpalen dienen voor het aanleggen van de schepen en op de kade stonden bolders waar de touwen omheen werden gegooid. Deze zijn ook langs de Oosthavenkade geplaatst en zijn er nu nog. Ter hoogte van de Kroepoekfabriek staan stootblokken. Vanwege het werkverkeer en de ruimte die noodzakelijk is en was voor het laden en lossen is er vrijwel geen groen aanwezig en ontbreekt verder iedere vorm van recreatief straatmeubilair. De kade is zo functioneel mogelijk ingedeeld en gericht op de havenactiviteiten. Een uitzondering hierop vormt het Vissersmonument. In 1936 werd de verbinding met de Buitenhaven gedempt en zo ontstond hier het Grote Visserijplein. Onder het plein zijn nog de resten van de vroegere draaibrug aanwezig, waarop het Vissersmonument is verankerd. In de begintijd stonden er gaslantaarns langs de kade; nu zijn de lantarens aan de gevels bevestigd. De lantaarns langs de Oosthavenkade zijn van een ander type dan de lantaarns langs de Waterleidingstraat en langs de haven, die op hun beurt weer uit zelfstandige- en muurlantaarns bestaan. De lantaarnpalen gaven vroeger de scheiding aan tussen de laad- en losplaats en de rijweg.[22]

Ter hoogte van het Grote Visserijplein zijn nog met basaltblokken beklede kademuren behouden gebleven. De Oosthavenkade heeft steile walkanten, omdat deze onlangs is verhoogd. Op het 'Oosterhoofd' staat de lichtbaken Van Speyk. Deze is hier in 1950 geplaatst. Het is een monument voor de Vlaardinger Arij Willem van Leeuwen (1805-1831) die als kwartiermeester aan boord was van het schip van Carel Josephus van Speyk. Van Speyk blies tijdens de opstand van België tegen de Nederlanden in 1831 zijn schip op, zodat het niet in handen zou vallen van de Belgen. "Dan liever de lucht in!" zei Van Speyk.[23] Rondom de lichtbaak zijn paaltjes, bankjes en prullenbakken geplaatst. Op het Oosterhoofd staat ook het peilstation, dat de stand van het water bijhoudt. Geregeld loopt de kade onder water en daarom zijn er op het schiereiland op regelmatige plaatsen reddingsbanden te vinden.

Reddingsbanden

[22] Struijs 1995, pp. 7-58; Assenberg 1997, p. 61; Terluin en De Ridder 2012, pp. 9-10.
[23] Van Bommel 1998, pp. 8-65; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2013, pp. 10-17; Luth en Zuydgeest 2011, p. 329.



Inrichting zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven, SAV T286 ZZ-078

2.2.3 Groen

De afwezigheid van groen was kenmerkend voor de Koningin Wilhelminahaven. De ruimte op de kade was nodig voor het laden en lossen van tonnen met haring en vis en het aanmeren van de schepen. Bomen en ander groen zouden het werkproces alleen hinderen. Met de aanleg van het Grote Visserijplein kwam ruimte beschikbaar voor het plaatsen van het Visserijmonument in de jaren vijftig. Het monument diende eerst als verkeersplein, maar kreeg later een groene omkadering. Het groen bestaat uit bosjes en gras. Langs de westelijke zijde van de haven zijn bomen geplant, die het uitzicht op de haven deels belemmeren. In tegenstelling tot de noordzijde van de haven waren er wel grote elementen groen op het schiereiland. Aan de Oosthavenkade en zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven was achter de 'witte villa' groen in de vorm van een tuin met bomen te vinden. Rondom de stellingen aan de Waterleidingstraat en het woonhuis van Pot lagen ook (gras)velden voor het netten boeten, daarnaast was het waterleidingterrein een open gebied.

Het monument in het midden van een verkeersplein, SAV T199-007-1

2.3 Archetype

2.3.1 Algemene kenmerken

De percelen in de Koningin Wilhelminahaven zijn over het algemeen lang en smal en liggen haaks op de haven. Door de langgerekte smalle percelen is de bebouwing eveneens rechthoekig en vrij smal. De panden staan over het algemeen haaks op de haven. Het zijn voornamelijk autonome panden, die gekenmerkt worden door een eigen architectuur waarbij ieder pand uniek is en een eigen nok- en goothoogte heeft. Dit zorgde voor een gedifferentieerd straatbeeld. De schaal en bebouwingshoogte vloeit voort uit de bebouwing langs de Oosthavenkade. De bebouwing is klein van schaal. Rond 1900 kende de bebouwing overwegend twee tot drie bouwlagen met een kap, met enkele uitschieters van pakhuizen met vier tot vijf bouwlagen en een kap. Het gaat om bakstenen gebouwen met een zadeldak onder een hoek van ca. 45 graden, gedekt met pannen. Tegenwoordig bestaat de bebouwing nog steeds voornamelijk uit panden van twee tot drie bouwlagen, waarbij een enkel pand vier bouwlagen heeft. De breedte van de panden varieert sterk, doordat enkele panden parallel aan de straat gelegen zijn. Hierdoor varieert het aantal venstertraveeën van twee tot ongeveer zeventien. De panden van na de oorlog hebben vaak maar een of twee bouwlagen en kunnen eveneens zeer breed zijn.

De bebouwing op het schiereiland was vroeger een mix van bedrijfsgebouwen, woningen, kantoren en enkele winkels. In de loop der tijd zijn verschillende panden gesloopt of hebben een andere bestemming gekregen. De bedrijfsgebouwen die als pakhuis in gebruik waren, zijn nog als zodanig te herkennen aan de hijsdeuren en het hijsluik. De pakhuizen hebben overwegend een symmetrische indeling, waarbij het hijsluik wordt of werd geflankeerd door een gelijk aantal vensters aan weerszijden. De woningen hebben overwegend een symmetrische indeling, maar vaak verraadt de plaats van de entree dat het om een woning of kantoor gaat. In tegenstelling tot de noordzijde van de Koningin Wilhelminahaven zijn er op het schiereiland vrijwel geen erkers te vinden.

De panden langs de Oosthavenkade vormden een vrij gesloten wand. Langs de Koningin Wilhelminahaven vormt de bebouwing, samen met lagere hekwerken ook een redelijk gesloten gevelfront.

Verschillende nok- en goothoogtes

2.3.2 Gevelkarakteristiek

De meeste panden aan de Koningin Wilhelminahaven dateren nog uit de periode dat de haven werd aangelegd; eind negentiende, begin twintigste eeuw. In deze tijd van de neostijlen werd ook voor panden aan de Koningin Wilhelminahaven geput uit elementen uit de renaissance, gotiek en romaanse architectuur. De pakhuizen zijn uitgevoerd in een utilitaire bouwstijl en soberder vormgegeven. Door wijzigingen uit het verleden of verval hebben een aantal panden een deel van hun decoraties en uitstraling verloren. Toch zijn nog veel elementen als een erker, siermetselwerk en top-/lijstgevels herkenbaar. Ondanks de functionele architectuur werd er zorg besteed aan de verschijningsvorm van zowel kantoor als pakhuis.

Karakteristieken woning/winkel/kantoor:
- siermetselwerk
- geprofileerde stenen
- sluitstenen
- dakkapel
- erker
- decoraties
- verblendstenen
- boogvulling
- lijstgevels

Karakteristieken pakhuizen:
- hijsbalken
- hijsluiken
- bijzondere kapvorm
- siermetselwerk
- sierlijke ankers
- strekken
- punt- of tuitgevels
- vlakke gevels
- segmentvormige/rondboogvensters met roedeverdeling

Op het schiereiland bestaat het grootste gedeelte van de bebouwing uit de periode rond de eeuwwisseling. Hoewel een groot deel van de oorspronkelijke bebouwing inmiddels gesloopt is, zijn er maar enkele nieuwe panden bijgekomen. Het betreft voornamelijk loodsen, zoals de loods van Kreber en De Jonge aan de Waterleidingstraat, of kleinere aanbouwen, vaak niet hoger dan twee bouwlagen. De schaal wijkt wel sterk af van de bebouwing van voor de Tweede Wereldoorlog. De moderne bouwtechnieken zorgden voor een andere uitstraling: geen decoratieve architectuur, maar praktische ruimtes van eenvoudige materialen. Het zijn voornamelijk rechthoekige of blokvormige volumes met een plat dak. De gevel is deels opgetrokken in metselwerk en deels voorzien van plaatmateriaal. Uitzondering hierop vormt het pand Koningin Wilhelminahaven ZZ 19 uit 1950-1951 dat door de architect J. Steensma is ontworpen.

Naoorlogse bebouwing

Noordzijde 19-19A, Koel- en Vrieshuis 'De IJsvogel'. Op de 'aanzetstenen' op de lisenen refereren ijsvogels naar de bedrijfsnaam.

2.3.3 Verdwenen architectuur

Net als aan de noordzijde was ook de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven aan ontwikkeling onderhevig. Vooral langs de Maas is veel bebouwing gesloopt en langs de Koningin Wilhelminahaven brandde nog wel eens een pand af. Naast het kantoorpand nr. 13A-B stond vroeger het pakhuis 'Amerika' van D. van der Heul (gebouwd 1903, verwijzend naar de haringhandel met Amerika), later Zethameta N.V. Kenmerkend is de parallele ligging langs de haven en de typische pakhuisarchitectuur van hijsdeuren met hijsbalk en rondboogvensters aan weerszijden met roedeverdeling. Het pand was vier bouwlagen hoog en had een plat dak met dakschilden voor- en achter. Het kantoor was eraan vastgebouwd en had op het oog vijf volledige bouwlagen, maar had eveneens aan de achterzijde een dakschild. De entree bevond zich rechts van de gevel, waaruit de kantoorfunctie is af te lezen. Achter het pakhuis en kantoor lagen nog twee parallele pakhuizen, lange smalle bouwvolumes haaks op het hoofdgebouw. Zij hadden een mansardekap en mogelijk een (gepotdekselde) houten gevelbekleding met hijsluiken. Links naast het pand lag nog een pakhuis van vier bouwlagen hoog met zadeldak en hijsluik met vensters aan weerszijden. [24]

Pakhuis Amerika, SAV T286ZZ-027

Pakhuis Zethameta met linksachter het woonhuis aan de waterleidingstraat. SAV T286ZZ-073-2

Aan de andere zijde, naast nr. 13, waar nu nog Flamingo gevestigd is, stonden vroeger twee pakhuizen. Het 'Zoutdepot' had een zadeldak met een kleine windveer en bestond uit één bouwlaag. Grote rondboogvensters bevonden zich in de voorgevel, met links de entree. Het pand van Flamingo Visconserven bestond uit twee bouwlagen met een mansardekap. Dit pand had een typische gevelindeling voor een pakhuis. En ook in de zijgevel waren grote segementboog vormige vensters aangebracht met roedeverdeling en er was een hijsluik.

Panden van Flamingo, SAV T199-019GF

Achter het pand van De Jonge (nr. 18) lag evenwijdig aan het hoofdpand een bouwvolume erachter van één bouwlaag met een zadeldak. Muurankers sieren de voorgevel en ook hier een indeling van een hijsluik met vensters aan weerszijden.

[24] Luth en Zuydgeest, 2010, p. 141.

Achter nummer 22-23 lag nog een woning, ontworpen door A. de Haan, bestaande uit één bouwvolume met een zadel- of lessenaarsdak en steekkap aan de zuidzijde. Het had vrij grote overstekken in vergelijking tot de gebruikelijke panden in het gebied.

Aan de Oosthavenkade stond een pakhuis van vier bouwlagen met een platdak. Ook hier was de kenmerkende indeling van hijsluiken, hijsbalk en vensters aan weerszijden toegepast.

Voormalig pakhuis van Van Toor/Van den Heul (afgebrand)

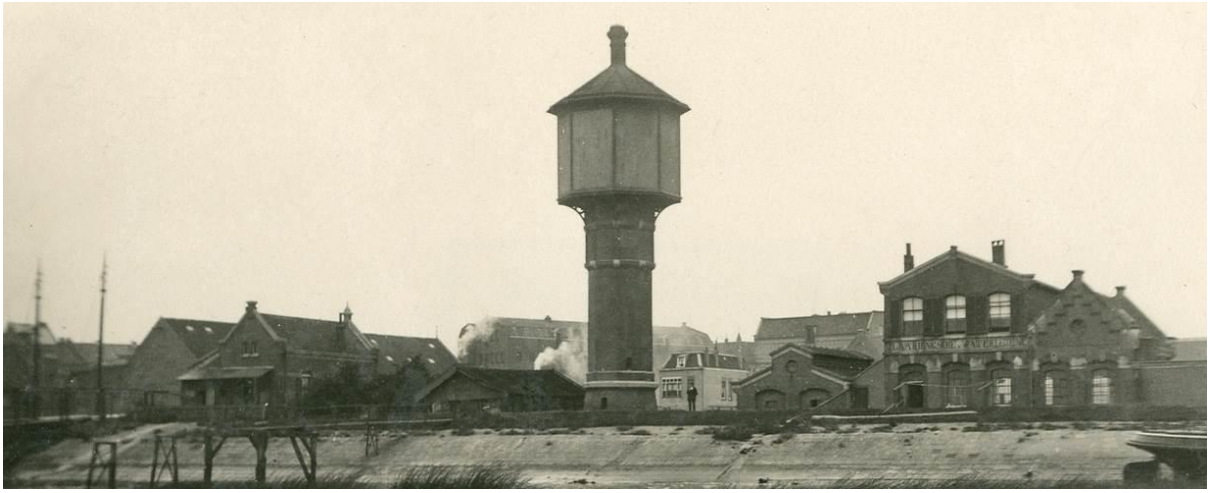
Links achter het woonhuis bij nr. 22-23, SAV T286ZZ-012

Aan de Waterleidingstraat stond naast kolos nummer 1/1A een klein bouwvolume van twee bouwlagen met een zadeldak. Het verschil in nokhoogte zorgde daarmee voor een afwisselend straatbeeld. Helemaal op de hoek van de Waterleidingstraat, achter het pand van Van der Heul, stond nog een woning van twee of drie bouwlagen met een plat dak en aan twee of drie zijden een dakschild met aan de voorzijde een dakkapel. De vorm van het pand is aangepast aan het verloop van het perceel en had daardoor een taps-toelopende vorm. Het pand lijkt een eclectische architectuur te hebben, maar beeldmateriaal is te onduidelijk voor een goed beeld daarvan. Het lijkt overeen te komen met de vormgeving van Oosthavenkade 89. Later is het pand mogelijk wit gepleisterd.

Aan de overzijde van de Waterleidingstraat lagen de boetvelden van Pot. Daarachter begon de bebouwing van de scheepswerven. Deze bestond voornamelijk uit bouwvolumes van één tot twee bouwlagen met een zadeldak en rondboogvensters met roedeverdeling. De smalle bouwvolumes zijn georiënteerd op de Maas. Op het terrein stonden ook enkele cylindervormige tanks. Aan de Oosthavenkade lag de garancinefabriek bestaande uit twee tot drie bouwlagen en een zadeldak, naast de witte villa op nr. 102-104. De lange schietankers in de zijgevel zijn op luchtfoto's waarneembaar. Het pand is georiënteerd op de Oosthavenkade en heeft een tuitgevel aan de voor- en achterzijde. De voorgevel bestaat uit twee grote openingen met links- en rechts daarvan twee vensters. Op de verdieping zijn twee rondboogvensters met roedeverdeling waar te nemen en op de zolder is een klein rond venster aangebracht. Het pand is uit baksteen opgetrokken.

Opvallend op dit terrein is een van de loodsen van Pot, bestaande uit een zadeldak met twee lager gelegen lessenaarsdakvlakken aan weerszijden. In het zadeldak waren lichtvensters aangebracht. Aan de andere zijde stonden pakhuizen met een zadeldak. Het woonhuis van Pot lag gedraaid ten opzichte van de loodsen en was omgeven door een groen perk. Daarmee werd duidelijk dat het een andere functie in het gebied had. Het bestond uit één bouwlaag en een zadeldak.

Als laatste kunnen natuurlijk niet de panden van het Waterleidingbedrijf onvermeld blijven. Veelal één tot twee bouwvolumes met een zadeldak met tuit in een eclectische architectuur. Segmentboogvormige vensters en ronde vensters met roedeverdeling. Dat het geen pakhuizen waren valt op te maken uit het ontbreken van hijsdeuren en hijsluiken. Deze gebouwen herbergden vooral de machines. Aan de kant van de Maas is groot een gevelreclame aangebracht. Op de achtergrond is de witgepleisterde woning zichtbaar behorende bij de haringhandel van D. van der Heul aan de Waterleidingstraat.



Waterleidingbedrijf gezien vanaf de Maas, SAV T607-006-1

Kenmerken verdwenen architectuur

- pannendak
- omlopend dakschild (bij woningen)/ mansardekap / voornamelijk zadeldaken (utilitaire panden)
- in bakstenen opgetrokken
- zowel hoge (4-5 bouwlagen) als lage panden (1-2 bouwlagen)
- met name utilitaire (pakhuis)architectuur en enkele eclectische panden
- pakhuisarchitectuur met hijsdeuren, hijsbalk en (rond- of segmentboog) vensters aan weerszijden.
- (rondboog)vensters met roedeverdeling, in hoogte variërend
- verschillende goot- en nokhoogtes
- rond venster
- zichtbare muurankers bij de utilitaire gebouwen
- overwegend lange en smalle bouwvolumes
- recente bebouwing in moderne vormentaal

2.3.4 Materiaal

In tegenstelling tot de moderne panden, zijn de meeste panden geheel in metselwerk opgetrokken. Hierbij is gebruik gemaakt van een rode vormbak baksteen. Er is gemetseld in kruisverband. De 'witte villa' aan de Oosthavenkade 102 is als enige op het schiereiland bepleisterd. Het grootste deel van de panden is voorzien van segmentboogvormige vensters met roedeverdeling in hout of ijzer uitgevoerd. Daarnaast komen veelal rechthoekige vensters voor en een enkele keer een rond venster en één pand heeft rondboogvensters. Naast hout zijn ook veel vensters in ijzer uitgevoerd. Kunststof kozijnen komen ook voor, maar horen hier oorspronkelijk niet thuis. De panden van na de Tweede Wereldoorlog hebben vaak rechthoekige vensters, uitgevoerd in hout of kunststof. Het metselverband betreft overwegend halfsteens verband. De meest voorkomende kleuren op de oorspronkelijke bebouwing zijn witte of groene kozijnen en raamhout, of een combinatie van deze twee kleuren. Soms is een grijs/blauwe kleur toegepast voor de kozijnen en het raamhout/staal. Bij de panden van na de Tweede Wereldoorlog is vaker een blauwe kleur toegepast. Boven vrijwel alle vensters zijn strekken toegepast. Soms is een eenvoudige rollaag gebruikt en bij twee panden werd een hanenkam toegepast. Enkele panden hebben een plint, maar dit is niet gebruikelijk.

Als dakbedekking zijn overwegend gesmoorde Hollandse pannen toegepast. Tuiles du Nord en gesmoorde kruispannen komen ook regelmatig voor. De witte villa heeft als enige bitumineuze shingles in maasdekking. Slechts twee en een half pand hebben rode Hollandse pannen, waarvan niet zeker is of het hier om de oorspronkelijke (kleur) pannen gaat. De panden van na de Tweede Wereldoorlog hebben vrijwel allemaal een plat dak.

2.3.5 Reclame uitingen

Een functioneel en decoratief element vormde de vele muurreclames en dakpanreclames die terug te vinden waren in de haven, waarmee de bedrijven de handelswaar, maar vooral hun eigen bedrijfsnaam kenbaar maakte. Ook nu nog worden veel reclame uitingen toegepast. De meeste bedrijven gebruiken vooral hun bedrijfsnaam in letters. Een opvallende reclame was bijvoorbeeld de panreclame op Waterleidingstraat 1b, waar groot de naam van de firma C. van Toor Hz. op staat. C. van Toor was een kuiper die hier zijn pakkerij met bergplaats liet bouwen. Aan de achterzijde was tussen de dakkapellen nog de handelswaar vermeld, namelijk: 'Haring'. Aan de Maaskant stond 'Herrincs' te lezen.[25]

Dakpanreclames, SAV T420-119

Aan de Oosthavenkade stond tot voor kort nog een groot haringpakhuis. Aan de zijkant stond groot de muurreclame van Van Heul. Het pand is recent (2015) gesloopt na brand.

Foto uit 2013, voordat het pand van Van der Heul afbrandde.

Ook de meubelfabriek van Leeuwis was van ver herkenbaar aan zijn panreclames. Op het huidige pand staat nu 'Degens' in gele letters, verwijzend naar het bedrijf dat hier ooit zijn kruiden en specerijen opsloeg. De twee buurpanden vermelden eveneens de bedrijfsnaam op de voorgevel: 'Zout depot. C. van der Burg & Zonen' en 'Flamingo, vis- conserven' en later 'Stuarts visch-netten'.[26]

[25] Peter de Jong, *Geschilderde muurreclames in Vlaardingen. Toen, ooit en nu…* Rotterdam 2016 , p. 101.
[26] Ibidem, p. 106.

Dakpanreclame van Leeuwis Meubelfabriek, SAV T199-019GF

Dakpanreclame van Degens en Sandalux op de voorgrond

Het hoekpand op het Grote Visserijplein werd gebruikt voor meerdere reclames van bijvoorbeeld Shell en Van Toor. Het pakhuis werd in 1892 gebouwd voor J. Maarleveld. Nu maakt Sandalux reclame voor zijn zonwering.[27]

Links van het pand, de reclame van de 'Zeemanswinkel', SAV T286ZZ-042-2

Reclame Van Toor

Van Toor spande wel de kroon met zijn reclame-uitingen. De 'Zeemanswinkel' had een groot plakket aan de zijkant en het naastgelegen pakhuis werd gebruikt om gehele tekstborden aan op te hangen.

[27] Messchaert 2001-2002, p. 43.

De reclame van Van Toor is een aantal keer gewijzigd en betreft nu een wit plakkaat met een rode lijst.[28]

Restant van de muurschildering van Kwakkelstein

De reclame van de rokerij en drogerij van de firma Kwakkelstein lag als een lint over het gebouw. Eenzelfde soort reclame had firma De Jonge: 'Pijpleidingen J. de Jonge Konstruktie'; zwarte letters op een witte achtergrond. Recent heeft het pakhuis Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde 20-21 op een bijzondere manier zijn reclame toegepast, namelijk het vermelden van de bedrijfsnaam 'Joanknecht' aan de bovenzijden van de raamluiken.[29]

Restanten van deze historische reclame-uitingen zijn nog terug te vinden. Inmiddels zijn er nieuwe reclame-uitingen bijgekomen. De bedrijven maken nog steeds gebruik van geschilderde of losse letters, zoals 'Kreber' en 'De Jonge'. Er zijn ook nieuwe vormen van reclame-uitingen bijgekomen, zoals banners en vlaggen(masten).

[28] De Jong 2016, p. 66.
[29] Ibidem, p. 59.

Deel 3. Waardering

3.1 Monumentale panden

3.1.1 Rijksmonumenten
Er zijn twee rijksmonumenten op het schiereiland.

Lichtbaak Van Speyk
Monumentnummer: 527091

De lichtbaak is geplaatst ter herinnering aan Arij Willem van Leeuwen (1805-1831) die kwartiermeester was op de kanonneerboot van luitenant J.C.J. van Speyk. In 1831-1832 werd het monument opgericht op het Westerhoofd. Het is in 1859 vernieuwd en in 1931 gesloopt. In 1950 werd de huidige reconstructie van de zuil op het Oosterhoofd geplaatst en het kreeg tevens een functie als lichtbaken voor de scheepvaart.

De waardering is als volgt:
"Monumentale lichtbaak 'Van Speyk', bestaande uit een zuil met lantaarn, is van algemeen belang wegens cultuurhistorische waarde, alsook van beeldbepalende en stedenbouwkundige waarde vanwege de markante situering op het Oosterhoofd te Vlaardingen."[30]

Lichtbaak Van Speyk

Pakhuizen van Pot
Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde 20-21
Monumentnummer: 527098

De firma Joost Pot liet beide vemen in 1911 bouwen naar ontwerp van Maarten Pot. De vemen dienden voor de opslag van goederen en het drogen van de visnetten. In 1913 liet de Visserij Maatschappij Vulkaan een extra zolderverdieping aanbrengen. Het oostelijke deel is verbouwd tot kantoor en de westelijke veem is tot in de jaren negentig gebruikt als rokerij-drogerij van de firma W. Kwakkelstein, zoals ook van de gevel is af te lezen.

Pakhuizen van Pot

De waardering van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed luidt als volgt:
"Begin twintigste-eeuws rederijpakhuis, een zeventig meter lange gevel vormend aan de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven, van algemeen belang vanwege typologische- en cultuurhistorische waarde, alsook van belang uit stedenbouwkundig en beeldbepalend oogpunt en de ensemblewaarde met de nog aanwezige overige pakhuisbebouwing aan de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven."[31]

Op het schiereiland zijn geen panden aangewezen als gemeentelijk monument.

[30] (Cultureel Erfgoed) https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monuments/527091?Province=Zuid-Holland&Town=Vlaardingen&City=Vlaardingen&DescriptionSearch=lichtbaak (januari 2017).
[31] (Cultureel Erfgoed) https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monuments/527098?Province=Zuid-Holland&Town=Vlaardingen&City=Vlaardingen&Street=Koningin%20wilhelminahaven (januari 2017).

3.1.2 Beeldbepalende panden

De volgende panden en objecten zijn aangewezen als beeldbepalend:

- Oosthavenkade 87
- Oosthavenkade 89
- Oosthavenkade 92 / Waterleidingstraat 1 en 1A
- Oosthavenkade 102, 102A, 104
- Grote Visserijplein 1, 2 / Koningin Wilhelminahaven ZZ 2
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 2A
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 3
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 13
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 13A en B
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 18
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 19
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 22
- Koningin Wilhelminahaven ZZ 23
- Grote Visserijplein: Vissersmonument

Waterleidingstraat 1/1A

Koningin Wilhelminahaven 23

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de monumentale panden op het schiereiland.

Geel/groen	: Beschermd stadsgezicht Vlaardingen
Blauw	: Rijksmonumenten
Zwart	: Gemeentelijke monumenten
Rood	: Beeldbepalende objecten en panden

3.1.3. Beschermd stadsgezicht

In 2013 is de historische kern van Vlaardingen aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht. De Koningin Wilhelminahaven wordt in de beschrijving van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed nadrukkelijk beschreven:

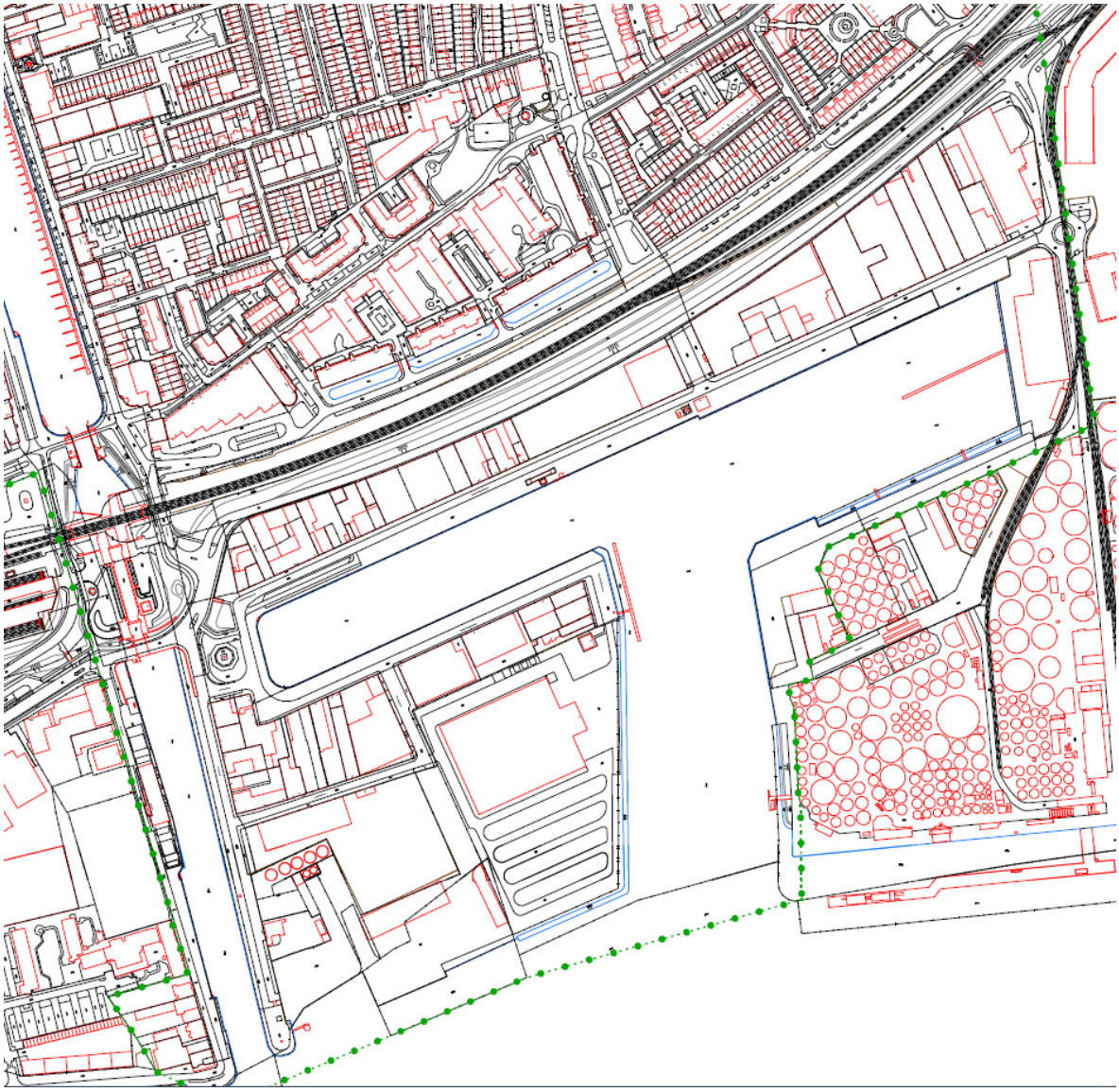
"Het beschermd stadsgezicht Vlaardingen is een goed herkenbaar voorbeeld van een oorspronkelijk Middeleeuwse dijk- en havennederzetting, waar na opening van de Nieuwe Waterweg (1872) een belangrijke stedelijke ontwikkeling plaats vond in de vorm van een nieuw haven- en industriegebied en een nieuw woongebied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

De algemene waardering luidt als volgt:
"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 gave 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."[32]

3.1.4 Archeologie
Archeologie speelt een beperkte rol in dit buitendijkse gebied. Mogelijk zijn er uit de buitendijkse periode nog sporen te vinden van de scheepvaart. Voor sporen uit de IJzertijd tot en met de Middeleeuwen is er een gematigd middelhoge verwachting.

[32] (Cultureel Erfgoed) http://cultureelerfgoed.nl/nieuws/vlaardingen-krijgt-beschermd-stadsgezicht (januari 2017).



Beschermd Stadsgezicht Vlaardingen (binnen de groene lijnen), Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Beschermd stadsgezicht Vlaardingen*, z.pl. 2013

3.2 Kenmerkende elementen

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn een aantal elementen te benoemen die kenmerkend zijn voor de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde.

3.2.1 Historische elementen

De geschiedenis van het schiereiland gaat verder terug dan de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven. Oorspronkelijk hoorde dit schiereiland als polder bij de stad. Door het graven van de Koningin Wilhelminahaven en het onderbreken van de Oosthavenkade werd dit gedeelte een eiland, waarna later deze doorbreking weer is hersteld, waarmee het een schiereiland werd. Juist op dit schiereiland vestigden zich de eerste bedrijven aan de Maas. Door het graven van de nieuwe haven werd een groot gat geslagen in de polder en de kalkovens waren op deze manier niet meer bereikbaar vanaf de Oosthavenkade. De bedrijvigheid langs de Maas die hier geheerst heeft, is inmiddels verloren gegaan. Langs de Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde heeft het gebied wel zijn havenkarakter behouden. De pakhuizen en kantoren zijn behouden gebleven en in een aantal gebouwen zijn haven-gerelateerde bedrijven gevestigd. De Koningin Wilhelminahaven draagt in zijn geheel bij aan het karakter van Vlaardingen als haven- en visserijstad en de haven was een belangrijke levensader voor de stad. De twee havens aan de Nieuwe Maas zijn gedempt.

3.2.2 Stedenbouwkundige elementen

Dat de Koningin Wilhelminahaven werd aangelegd in een polder is nog goed te zien aan het niveauverschil ten opzichte van de stad. Het gebied ligt lager. Het terrein van Kreber ligt echter hoger, omdat dit terrein als vuilstort is gebruikt. De ligging van het waterleidingbedrijf is van grote invloed geweest op de inrichting van het gebied. De Koningin Wilhelminahaven is als het ware om het Waterleidingbedrijf heen gelegd. De T-vormige haven is karakteristiek voor Vlaardingen. De beschikbare ruimte die daarna nog overbleef, werd ingevuld met pakhuizen en kantoren aan de nieuwe haven. De nieuwe bebouwing was van eenzelfde type als de bebouwing die er op dat moment aan de Nieuwe Maas en Oosthavenkade stond; lange en smalle percelen overwegend haaks op de kade/straat, met uitzondering van de pakhuizen van Pot. De panden hebben hun hoofdentree aan de haven. De ligging van het Waterleidingbedrijf maakte een pakhuis haaks op de haven onmogelijk. Het Waterleidingbedrijf heeft ook het verloop van de Waterleidingstraat bepaald; de enige zijstraat in het gebied. Op het schiereiland waren in tegenstelling tot de noordzijde van de haven relatief veel woningen, ondanks de buitendijkse ligging. Pas na het dempen van de twee havens aan de Maas en verlenging van de grond tot aan de normaallijn, kreeg het schiereiland zijn huidige vorm.

Kenmerkend voor het gebied zijn de brede kades voor het laden en lossen van de haringtonnen. De kades waren publieksterrein, maar de werven achter de panden (indien aanwezig) niet. Recreatief meubilair en groen ontbreekt grotendeels en de kade is vooral functioneel ingericht met meerpalen, bolders, reddingsvesten en lantaarnpalen die langs de gevelwanden staan. Uitzondering hierop vormen de bankjes op het Oosterhoofd bij de lichtbaak Van Speyk en het groen rondom de witte villa. Vanaf hier is er vrij zicht over de haven naar de Maas en over de Buitenhaven. Een andere belangrijke zichtlijn loopt vanaf het Grote Visserijplein over de Koningin Wilhelminahaven en de aangrenzende kade. Vanaf de hoek van de straat Koningin Wilhelminahaven Zuidzijde is er zicht langs de havenmond richting de Nieuwe Maas. Door deze zichtlijnen wordt de verbinding tussen de stad en het water versterkt. De hoofdentree is de route vanaf de Galgkade over de Oosthavenkade.

3.2.3 Bebouwing

De bebouwing op het schiereiland volgde voor de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven geen duidelijke rooilijn. Aan de Oosthavenkade werd wel een rooilijn gevolgd, maar op de particuliere terreinen bij de haven van Otto en Pot was er geen duidelijke inrichting. De bebouwing was gericht op de Maas en de percelen werden volgebouwd. Door de geplande aanleg van de Koningin

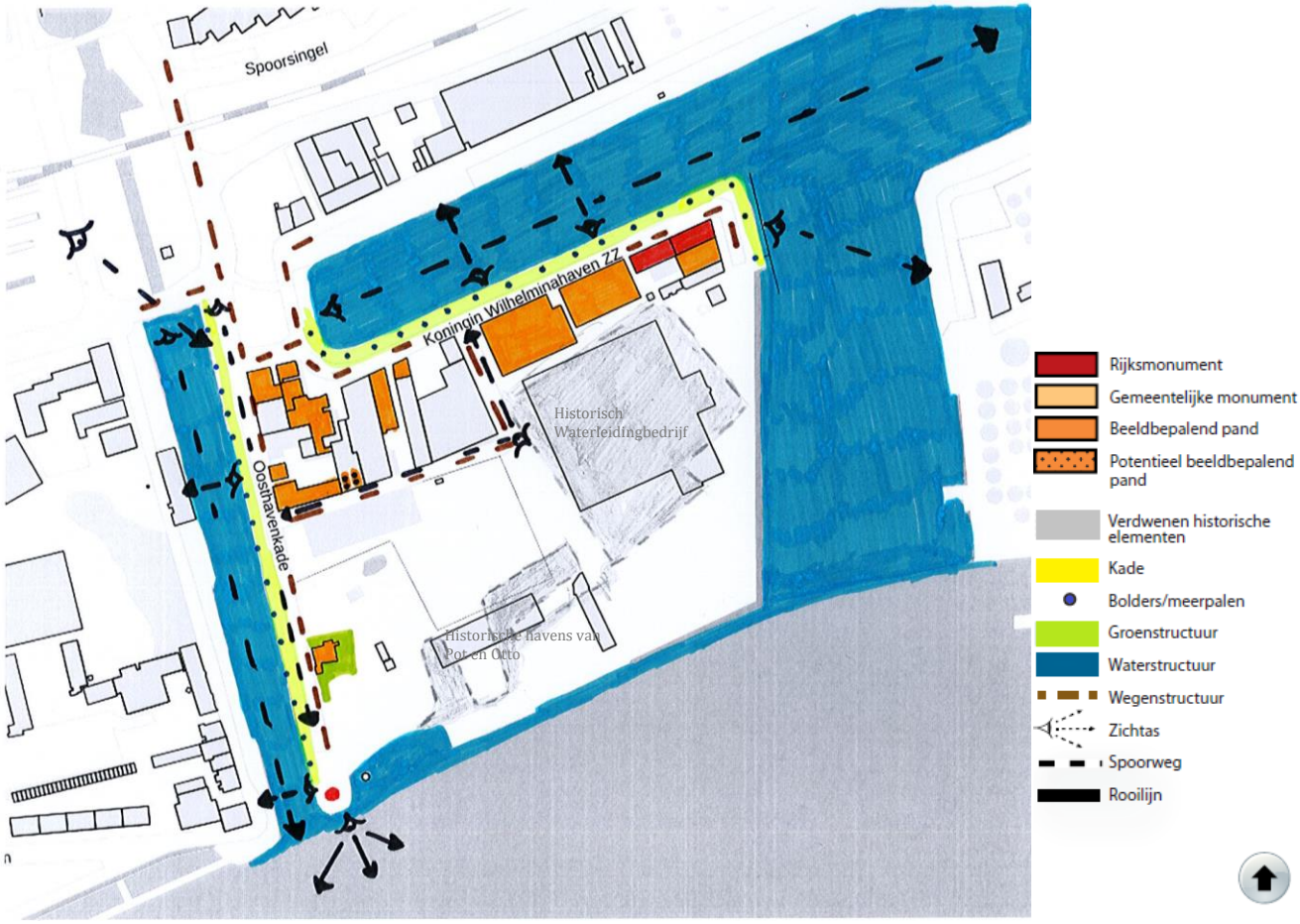
Wilhelminahaven en de aangewezen bouwgrond, ontstonden daar wel rooilijnen. Door het grote aantal oorspronkelijke panden dat nog aanwezig is, is de Koningin Wilhelminahaven herkenbaar als één uitbreidingsperiode van Vlaardingen. Belangrijke dragers voor het cultureel erfgoed in het gebied zijn de tot monument en beeldbepalend pand aangewezen panden in het gebied, zoals onder 3.1 beschreven. De bebouwing laat in zijn geheel een duidelijk tijdsbeeld zien en wordt gekenmerkt door:

- de historisch gegroeide bebouwing, die zich eerst concentreerde aan de Maas, daarna aan de Oosthavenkade en vervolgens steeds meer van west naar oost, waarbij de bebouwing zich later verder verdicht heeft.
- het onderscheid tussen kantoor/woning (eclectische vormgeving) en pakhuizen (hijsbalk, hijsluik met vensters aan weerszijden).
- het stenig karakter door het gebruik van (rode) baksteen en gesmoorde pannen en het gebruik van klinkers en (vroeger) keien voor de bestrating.
- de veelal oorspronkelijke zadeldaken en daken met omlopend dakschild en daarnaast de platte daken voor panden en loodsen uit een recentere bouwperiode.
- veel verschillende goot- en nokhoogtes.

Een belangrijk kenmerk voor het schiereiland zijn ook de vele historische en recente reclame-uitingen. Met name dakpanreclames zijn veel toegepast en langs de havens werden de gevels voorzien van reclame-uitingen.

De vele pakhuizen en kantoorpanden aan de Koningin Wilhelminahaven zijn een zichtbaar bewijs van het Vlaardings visserijverleden en samen met de andere pakhuizen in Vlaardingen zorgen zij voor een stadsbeeld dat uniek is voor Nederland.

Waarderingskaart



Bronnenlijst

Literatuur
Assenberg, Frans W., *Vlaardingen zo was het*, z.pl. [1997], pp. 59 en 61.
Bommel, Bert van, 'Vlaardingse monumenten en stadsgezichten', *Historisch Jaarboek Vlaardingen* 1998, 22 (1998), pp. 8-65.
Dienst Stadswerk Gemeente Vlaardingen, *Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020*, Capelle aan den IJssel 2003, pp. 9-11.
Gemeente Vlaardingen, *Structuurplan. Project Rivierzone Vlaardingen*, Vlaardingen 2004, pp. 3-4, 7-23.
Gemeente Vlaardingen, *Werkdocument cultuur-historisch erfgoed*, z.pl. 2001, pp. 12-13.
Jong, Peter de, *Geschilderde muurreclames in Vlaardingen. Toen, ooit en nu…* Rotterdam 2016 , pp. 59, 66, 101 en 106.
Luth en M.P. Zuydgeest, H.J., *Het Groot Vlaardings Prentenboek*, Schiedam 2011[2], pp. 115, 141, 233, 329, 345.
Messchaert, K.Z., *Inventarisatie Gebouwen Koningin Wilhelminahaven en Buitenhaven te Vlaardingen,* Amsterdam 2001-2002, pp. 35-36, 41, 43, 50.
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Beschermd stadsgezicht Vlaardingen*, z.pl. 2013, pp. 4-8, 10-17.
Stijl, Rommert, *Herbestemming watertoren Vlaardingen 2012*, Vlaardingen 2012, p. 8.
Struijs, M.A., *Oud Vlaardingen vanuit de lucht*, Ruinen 1996, nr. 19329, nr. 2469 en nr. 705.
Struijs, Matthijs A., 'Het gevolg van een kloek besluit. Het ontstaan van de Koningin Wilhelmina Haven te Vlaardingen', *Netwerk* 6 (1995) 2, pp. 7-58.
Struijs, m.m.v. M. Peter Zuydgeest en Daan van Os, Matthijs A., *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven*, Vlaardingen 1997, pp. 123-128, 129-142.
Terluin en T. de Ridder, R., *Archeologisch inventarisatierapport 10.Bestemmingsplan KW-kades*, Vlaardingen 2012, pp. 6, 9-10.
Vermaas, Agnes, 'Spreek wat waar is, drink wat klaar is', *Historisch Jaarboek Vlaardingen 2013* 37 (2013), pp. 54-73.

URL's
(Geschiedenis van Vlaardingen) http://www.geschiedenisvanvlaardingen.nl/verhalen/themas/handel-en-industrie (september 2015).
(Cultureel Erfgoed) http://cultureelerfgoed.nl/nieuws/vlaardingen-krijgt-beschermd-stadsgezicht (januari 2017).
(Cultureel Erfgoed) https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monuments/527091?Province=Zuid-Holland&Town=Vlaardingen&City=Vlaardingen&DescriptionSearch=lichtbaak (januari 2017).
Cultureel Erfgoed) https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monuments/527098?Province=Zuid-Holland&Town=Vlaardingen&City=Vlaardingen&Street=Koningin%20wilhelminahaven (januari 2017).

Overige
De Vlaardingsche Waterleiding', *Vlaardingse Courant*, 28 november 1885.
Gesprek Peter Zuydgeest, 13 januari 2017.
Informatie van Wout den Breems.