

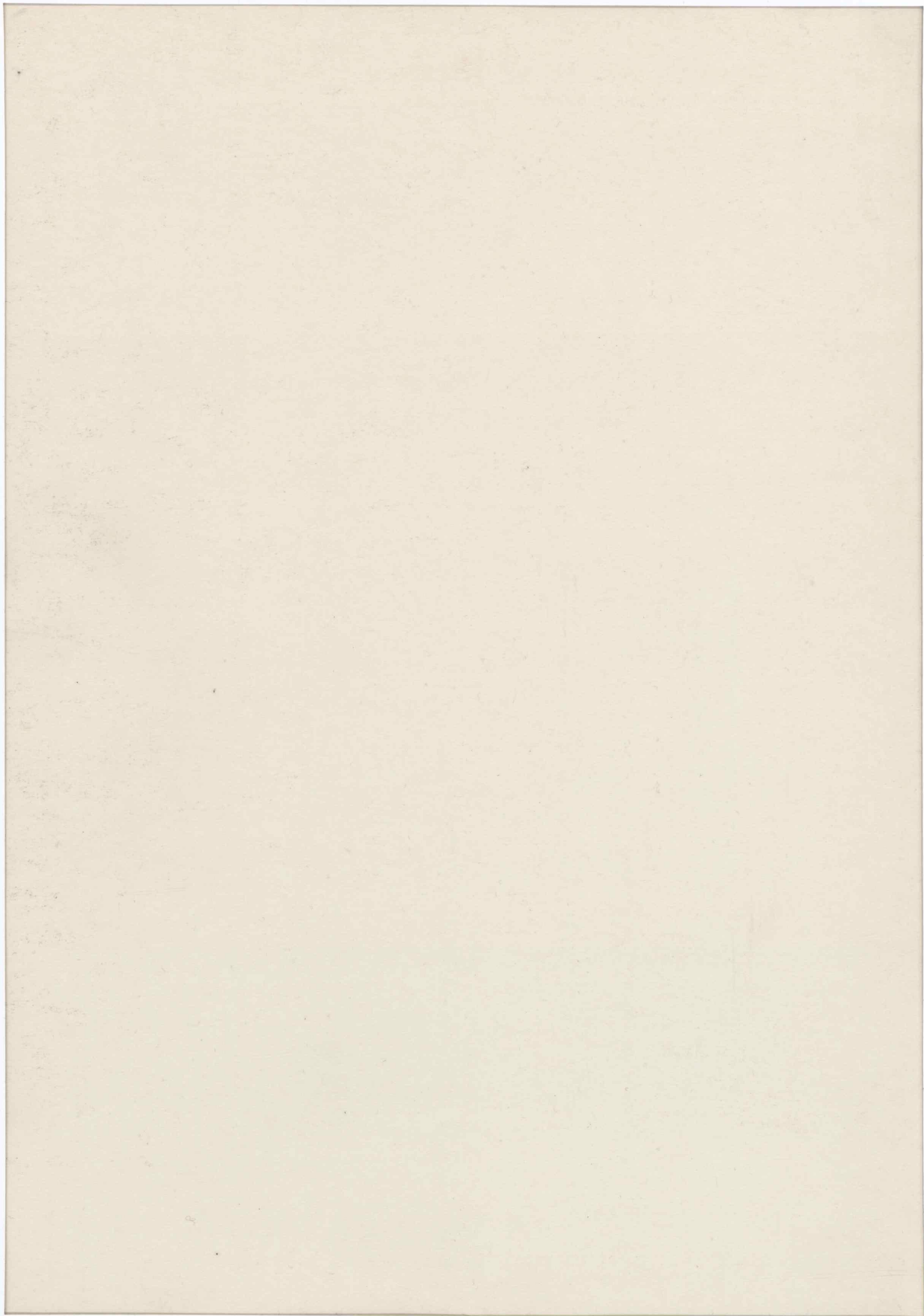


stadsgezicht Hellevoetsluis

ID 1490

C 2

14-06-85



BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20
VAN DE MONUMENTENWET

HELLEVOETSLUIS, gemeente Hellevoetsluis.

Toelichting op het besluit tot aanwijzing
van Hellevoetsluis als beschermd stadsgezicht.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 293)
door een stippellijn omgrensde gebied.

RDMZ juli 1984

INLEIDING

De huidige gemeente Hellevoetsluis is in het begin van de jaren zestig ontstaan door samenvoeging van de toenmalige gemeenten Hellevoetsluis, Nieuw Helvoet en Nieuwenhoorn.

Het te beschermen gebied beslaat het grootste deel van het oppervlak van de voormalige gemeente Hellevoetsluis, d.w.z. de Vesting Hellevoetsluis en enkele aangrenzende terreinen.

Ontstaan als vluchthaven buiten de spuisluis van de polder Nieuw Helvoet in het begin van de 16de eeuw ontwikkelde Hellevoetsluis zich gedurende de 17de eeuw tot een belangrijke marinehaven, die in de jaren 1696-1700 volledig werd omwald.

Sedertdien is Hellevoetsluis de enige als zodanig versterkte haven in Nederland.

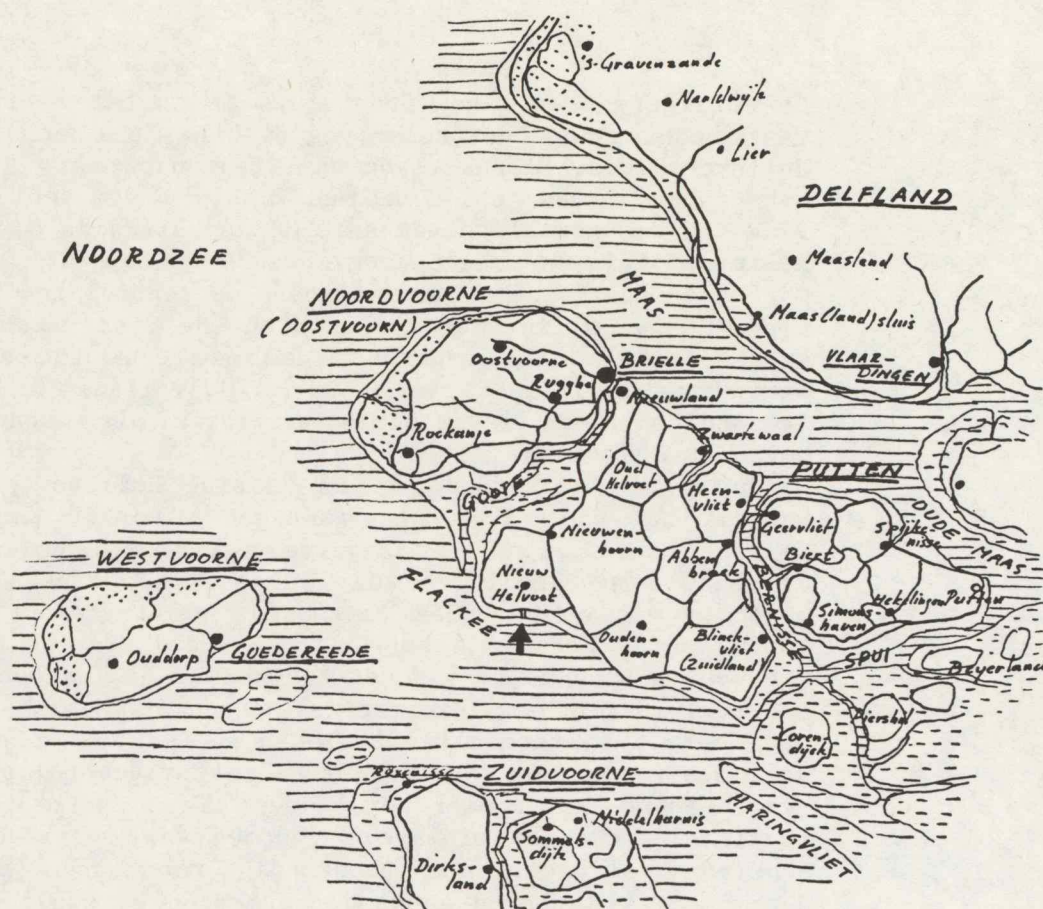
De huidige plattegrond van de Vesting Hellevoetsluis verschilt nauwelijks van de toen ontstane vorm. Kenmerkend voor Hellevoetsluis zijn de eenzijdige gerichtheid op het Haringvliet, de geïsoleerde ligging en de langgerekte, strak symmetrisch ten opzichte van de haven-as opgebouwde plattegrond. De ruimtelijke opbouw wordt verder in hoge mate bepaald door de vestingwerken, die meer dan de helft van het beschermde gebied beslaan. Zij zijn sedert 1969 beschermd ex artikel 10 van de Monumentenwet. Binnen het door de vestingwallen omsloten gebied is het bebouwingsbeeld voor een groot deel van waarde in historisch-ruimtelijk opzicht. Verscheidene beschermde monumenten maken daarvan deel uit. Ter toelichting is als bijlage opgenomen een overzicht van de beschermde vestingwerken en bouwkundige monumenten (bijlage 1).

Het zijn de hierboven genoemde kenmerken en kwaliteiten, die het hoofdmotief vormen voor het besluit tot aanwijzing van een beschermd stadsgezicht Hellevoetsluis.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

Hellevoetsluis is geen bijzonder oude nederzetting en zeker geen stad in de historisch-juridische zin van dat woord. Zij ontleent zowel haar ontstaan als haar naam aan de polder Nieuw Helvoet, die in 1394 ter bedijking werd uitgegeven in het gorzengebied van de dichtgeslibde Goote, eertijds een brede bevaarbare kreek, die de scheiding vormde tussen het westelijk deel van Voorne, waarin gelegen de stad Brielle en de dorpen Oostvoorne en Rockanje, en het oostelijk deel, dat toen voornamelijk bestond uit de polders Zwartewaal, Heenvliet, Geervliet, Abbenbroek, Oudenhoorn en Nieuwenhoorn.

Na de bedijking van Nieuw Helvoet ontstonden door aanslibbing buitendijkse slikken en gorzen, die na verloop van tijd eveneens konden worden bedijkt. Zo werden in 1475 verscheidene gorzen ten zuiden en westen van Nieuw Helvoet ter bedijking uitgegeven, waaronder De Quack, het Weergors en de Struijten. De geschiedenis van de kleine polder het Weergors nu is onverbrekkelijk verbonden met die van het latere Hellevoetsluis.



DE MAASDELTA omstreeks 1450.

Van aanvang aan bevond zich in de zeedijk (Zuiddijk) van de polder Nieuw Helvoet een spuisluis, die het overtollige water van deze en enkele andere polders bij eb naar het Haringvliet, toen nog Flackee genaamd, afvoerde. Daardoor bleef in het buitendijkse Weergors een spuigeul open, waarmee bij de bedijking rekening moest worden gehouden. Derhalve moest in de nieuwe zeedijk een opening gelaten worden. Om de nieuwe polder, die door de spuigeul in tweeën werd gedeeld (het Grote en het Kleine Weergors) toch tegen de vloed te kunnen beschermen werden aan weerszijden daarvan zanddijken opgeworpen. De huidige Oost- en Westzanddijk ontlenen daaraan hun naam.

Door het openblijven van de spuigeul ontstond als vanzelf een haventje, dat door de beschutting van de zanddijken regelmatig als vluchthaven werd benut maar aanvankelijk van niet meer dan lokaal belang was. Hierin kwam enige verandering nadat het veer op Overflakkee (Zuid Voorne) en Zeeland van Oudenhoorn naar hier werd verplaatst, waardoor ook kooplieden het opkomende gehucht in

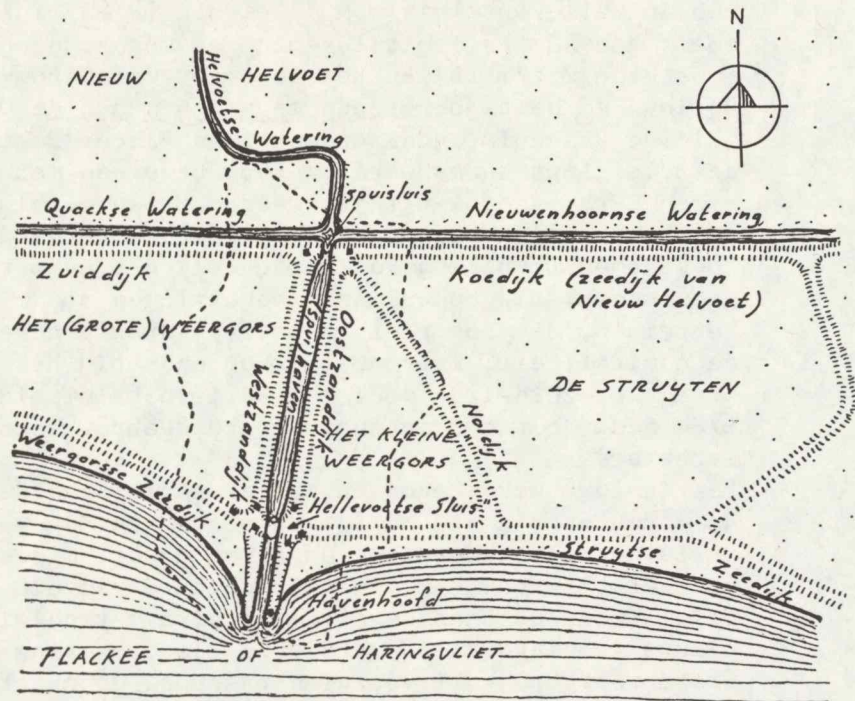
het Weergors aandeden. Dit kreeg hierdoor een zekere lokale marktfunctie, tot ongenoegen van de oude stad Brielle.

In de loop van de 16de eeuw leidden wijzigingen in de stromingen in het Haringvliet tot afkalving van de verdere buitendijkse aanwassen, waardoor de zeedijk en de zanddijken werden bedreigd. Daarom werd in 1585 een schutsluis aangelegd in de zeedijk. Pas dan is er sprake van "Het Weergors, waerin leijt de Hellevoetsche Sluijs" oftewel Hellevoetsluis.

De tachtigjarige oorlog gaf de Staten van Holland en West-Friesland aanleiding, hier in 1585, evenals in Goedereede, een wachtschip te stationeren ter bewaking van het Haringvliet. Vervolgens besloten de Staten in 1598 tot verbetering van de haven en de aanleg van een havenhoofd en een reparatiewerf voor de Admiraliteit op de Maze.

Dit is het begin geweest van de boven-regionale maritieme ontwikkeling van Hellevoetsluis. De aanleg van de reparatiewerf bracht een toevloed van zeelui en ambachtslieden met zich mee, waardoor in het begin van de 17de eeuw zowel de omvang als het karakter van het plaatsje wezenlijk veranderden.

1.110519108006



HELLEVOETSLUIS, ca. 1600

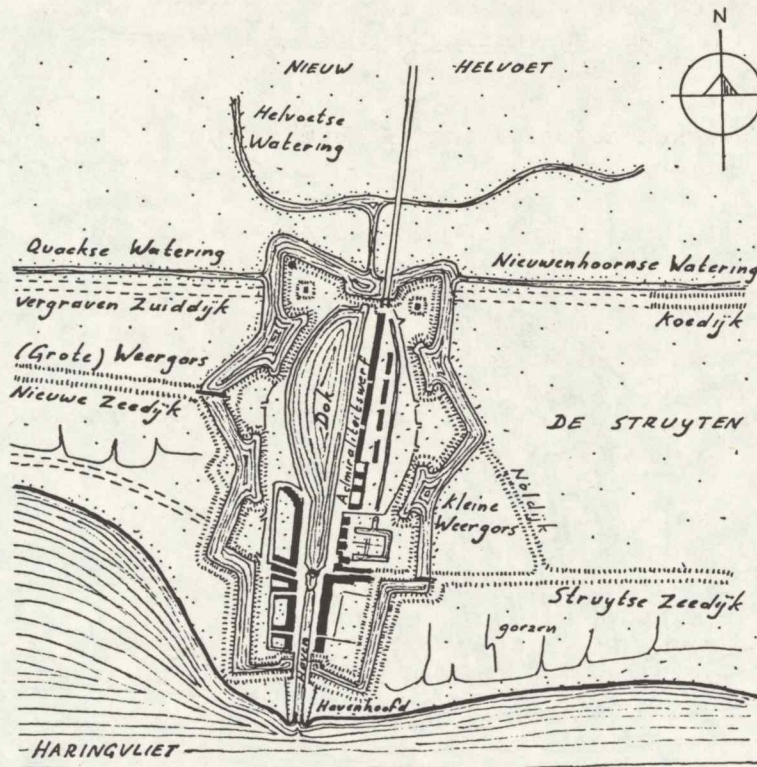
----- omtrek van de huidige vesting

In de jaren 1636/1638 werd respectievelijk besloten tot de aanleg van een dok en een vesting te Hellevoetsluis. De uitvoering daarvan liet echter nog geruime tijd op zich wachten. Ontwerpen uit die tijd maken duidelijk, dat een centrische aanleg van de vestingwerken de bedoeling is geweest. In die vorm zijn zij echter nimmer uitgevoerd.

De directe aanleiding tot de aanleg van het Grote Dok was uiteindelijk het uitbreken van de eerste Engelse Oorlog in 1652. Deze maakte een grootscheepse vernieuwing en uitbreiding van de oorlogsvloot der Republiek noodzakelijk. De gunstige ligging aan diep vaarwater dicht bij zee heeft ongetwijfeld de keuze van Hellevoetsluis bepaald als vestigingsplaats voor een scheepswerf, waar deze uitbreiding van de vloot zou moeten worden gerealiseerd. Hiermee begon voor Hellevoetsluis een langdurige bloei-periode.

De oude haven binnen de sluis werd vergroot tot het huidige halve-maanvormige Dok, waarbij de Westzanddijk goeddeels werd vergraven. De scheepstimmerwerf zelf werd met alle bijbehorende werkplaatsen, loodsen en magazijnen, waarschijnlijk voornamelijk houten gebouwen, aangelegd op de Oostzanddijk. Tezelfder tijd verrezen in Hellevoetsluis ook de eerste belangrijke stenen gebouwen, zoals het Admiraliteitslogement en magazijn op het havenhoofd (Oostkade 2 t/m 16) en het logement van Gecommitteerde Raden van Holland en de bijbehorende magazijnen aan de Oostzanddijk (het huidige Raadhuis, naar ontwerp van Pieter Post). Als gevolg van de bevolkingsaanwas werd in 1661 begonnen met de bouw van een eigen kerk; voordien ressorteerde Hellevoetsluis kerkelijk maar ook bestuurlijk onder Nieuw Helvoet. Uiteraard moest ook de fors toegenomen bevolking van ambachtslieden en neringdoenden worden gehuisvest. Zij bouwden hun behuizingen op de spaarzaam geworden terreinen, die nog niet in beslag waren genomen door de Staten en de Admiraliteit, voornamelijk op en nabij het havenhoofd. Zo kreeg het zuidelijk deel van Hellevoetsluis in de loop van de 17de eeuw door het intensieve grondgebruik een zeker stedelijk karakter.

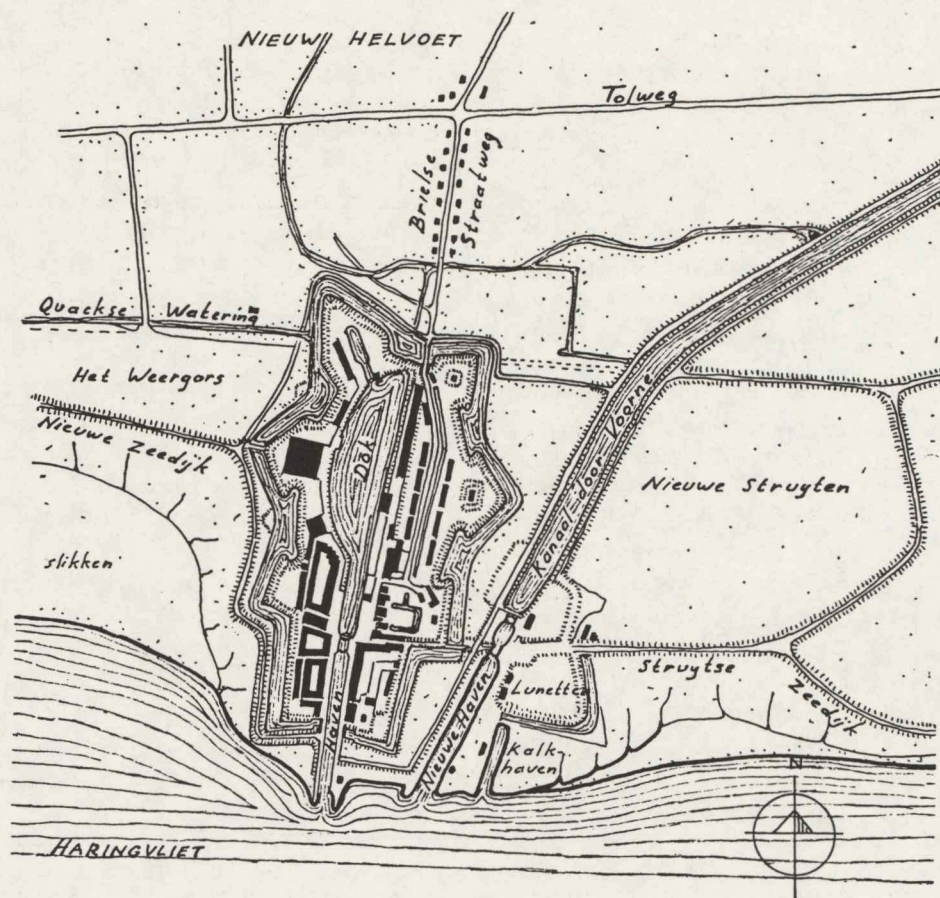
Pas in 1696 werd begonnen met de aanleg van de vestingwerken in de vorm, waarin zij nu in grote trekken nog verkeren. Hoewel Hellevoetsluis voordien, en zeker na het midden van de 17de eeuw, versterkt is geweest, is over de aard van die versterkingen weinig bekend. Behalve als militaire verdediging moesten de nieuwe vestingwerken ook dienen als zeekering omdat het Grote Weergors kort voordien nagenoeg door het water was verzvolgen.



HELLEVOETSLUIS, ca. 1700

Gedurende de 18de eeuw deden zich geen belangrijke wijzigingen voor. Omtrent het midden van die eeuw telde Hellevoetsluis 154 huizen en een korenmolen. Behalve de Oost- en Westkade en Oost- en Westzanddijk zijn dan ook de restanten van de oude zeedijk, d.w.z. de Kerkstraat, de Haarlemmerstraat en het Dijkslop bebouwd. Achter de opstallen van de Admiraliteitstimmerwerf werden barakken gebouwd voor de huisvesting van de militaire bezetting van de vesting.

De Franse Tijd bracht ernstige economische achteruitgang met zich mee door het Continentaal Stelsel en de zee-oorlogen met Engeland. Anderzijds werden juist in deze periode belangrijke verbeteringswerkzaamheden uitgevoerd aan de haven, het Dok en de vestingwerken naar ontwerp en onder leiding van de ingenieur Jan Blanken Jzn., o.a. het unieke droogdok in het Hollands Bolwerk.



HELLEVOETSLUIS, ca. 1850

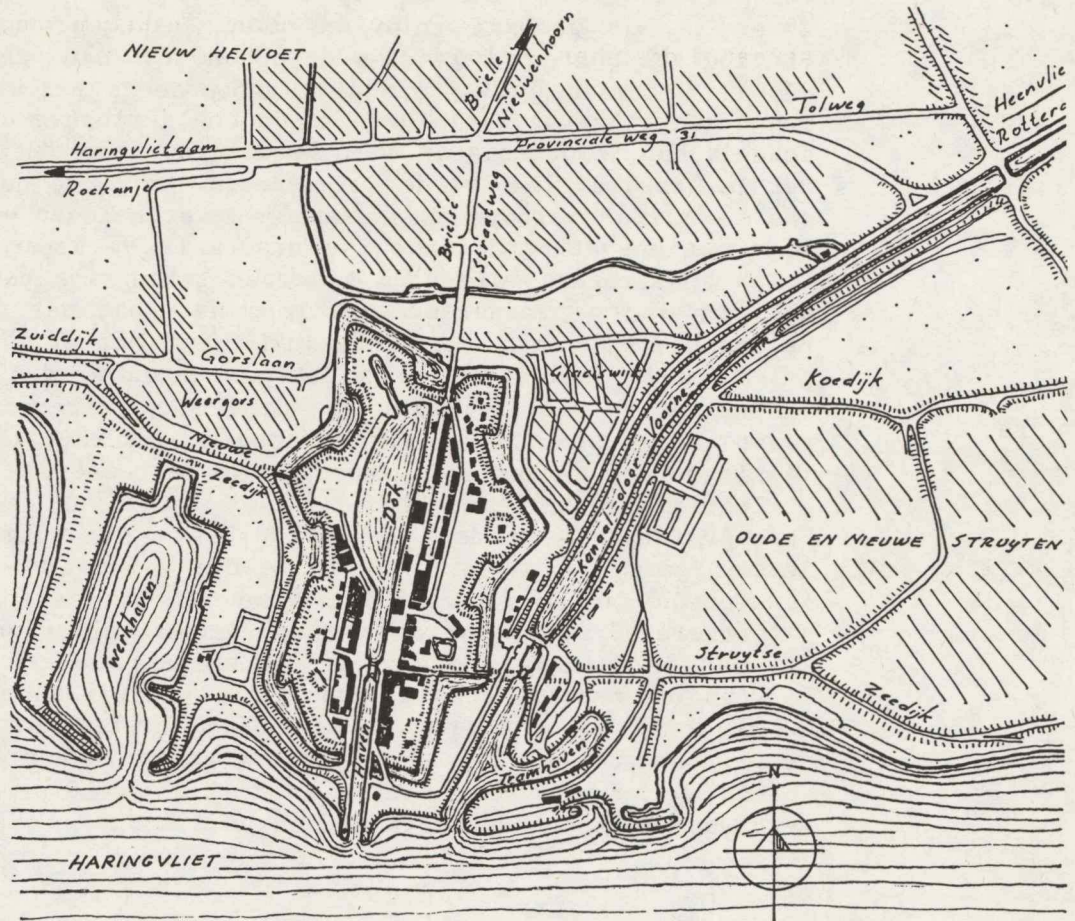
Enige nieuwe bloei volgde na de opening van het kanaal door Voorne in 1829 doordat vrijwel alle koopvaart op Rotterdam dit kanaal moest passeren vanwege de verzanding van de Maasmond. Hoewel dit voordeel wegviel na de opening van de Nieuwe Waterweg kon Hellevoetsluis zich gedurende de 19de eeuw handhaven als marinehaven en als niet onbelangrijke haven voor de beurtvaart. Voor het laatst in de jaren 1879/80 werden belangrijke werkzaamheden aan de vestingwerken uitgevoerd. Daarbij werden het westelijke halve hoornwerk en het Haarlems Bolwerk samengevoegd tot het huidige Bastion Haerlem of Westfront. Tezelfder tijd werd daarop de kazerne Haerlem gebouwd alsmede een kruit- en projectielenmagazijn en een reeks geschutsstellingen.

De mobilisatie van 1914/18 gaf nog eenmaal grote activiteit te zien in de Marinehaven; daarna trad een lange periode van verval in, veroorzaakt door de opheffing van de vesting en het geleidelijke vertrek van de Marine. Daardoor viel voor het functioneel zo eenzijdig ontwikkelde Hellevoetsluis bijna alle bestaansgrond

weg. Bovendien bracht de Tweede Wereldoorlog zoveel verwoesting met zich mee, o.a. de afbraak van vrijwel alle bebouwing ten westen van de haven, dat na de oorlog serieus is overwogen, de vesting als woongebied maar op te geven.

Zover is het gelukkig niet gekomen. Mede op aandrang van het Provinciaal bestuur werd de wederopbouw ter hand genomen. Zo werden de Westkade en Westzanddijk grotendeels herbebouwd, zij het met verlegging van rooilijnen en in een geringere concentratie en schaal. Ten noord-oosten van de vesting werd de Glaciswijk als eerste "stadsuitleg" verder uitgebreid. Om in de door het vertrek van de Marine veroorzaakte afgenomen werkgelegenheid te voorzien en de levensvatbaarheid van de plaats te verbeteren werd industrie aangetrokken, die zich voor een belangrijk deel vestigde op de vrijgekomen marineterreinen rond het Dok, dat dan ook met de belendende kaden werd herdoopt in Industriehaven.

In de tweede helft van de vijftiger jaren werden de oostelijke vestingwerken door het Rijk aan de gemeente overgedragen, die ze vervolgens beplante en als wandelpark inrichtte. De westelijke vestingwerken werden pas eigendom van de gemeente in 1968, na de afsluiting van het Haringvliet. Ten behoeve van de aanleg van de Haringvlietdam werd door de Deltadienst een werkhaven aangelegd in het gors ten westen van de Vesting. Nadat de belangrijkste monumenten aan de Oostzanddijk gedurende de zestiger jaren waren gerestaureerd werden nu ook plannen ontwikkeld voor de restauratie van de vestingwerken. Deze kwamen neer op een volledige reconstructie naar de toestand van 1880 en stuitte op bezwaren van de zijde van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, die zich op het standpunt stelde, dat de vestingwerken in hun bestaande vorm waren beschermd en dat derhalve technisch herstel de voorkeur verdiende boven een pure vormreconstructie.



HELLEVOETSLUIS, huidige situatie.

HUIDIG RUIJTE-
LIJK KARAKTER

Ondanks het sedert de twintiger jaren ingetreden verval, veroorzaakt door functieverlies, veranderd gebruik van terreinen en opstallen en de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog vertoont Hellevoetsluis nog volop de karaktertrekken van de versterkte marinehaven, die het is geweest. Situering, hoofdstructuur en ruimtelijke opbouw komen nog grotendeels overeen met de situatie rond het midden van de 18de eeuw, uit welke tijd het eerste betrouwbare kaartmateriaal van Hellevoetsluis stamt. In de kaart en beschrijving in de "Tegenwoordige Staat van Zuid Holland" (Isaak Tirion, 1749) is het huidige Hellevoetsluis zonder veel moeite te herkennen. (bijlage)

Vier onderling samenhangende elementen bepalen in hoofdzaak de plattegrond van Hellevoetsluis. De eerste en belangrijkste is de (hoofd-)as door het havenhoofd, de haven, de sluis en het Dok, die het beloop van het 16de eeuwse spuikanaal volgt. De tweede is de korte dwarsas over de Kerkstraat, de sluis en de Haarlemmerstraat, die het beloop van de oude zeedijk van het Weergors volgt. De derde is het Haringvliet, waar de hoofdas haaks op staat en de vierde wordt gevormd door de vestingwerken, al worden deze in hun beloop min of meer bepaald door deze hoofdas.

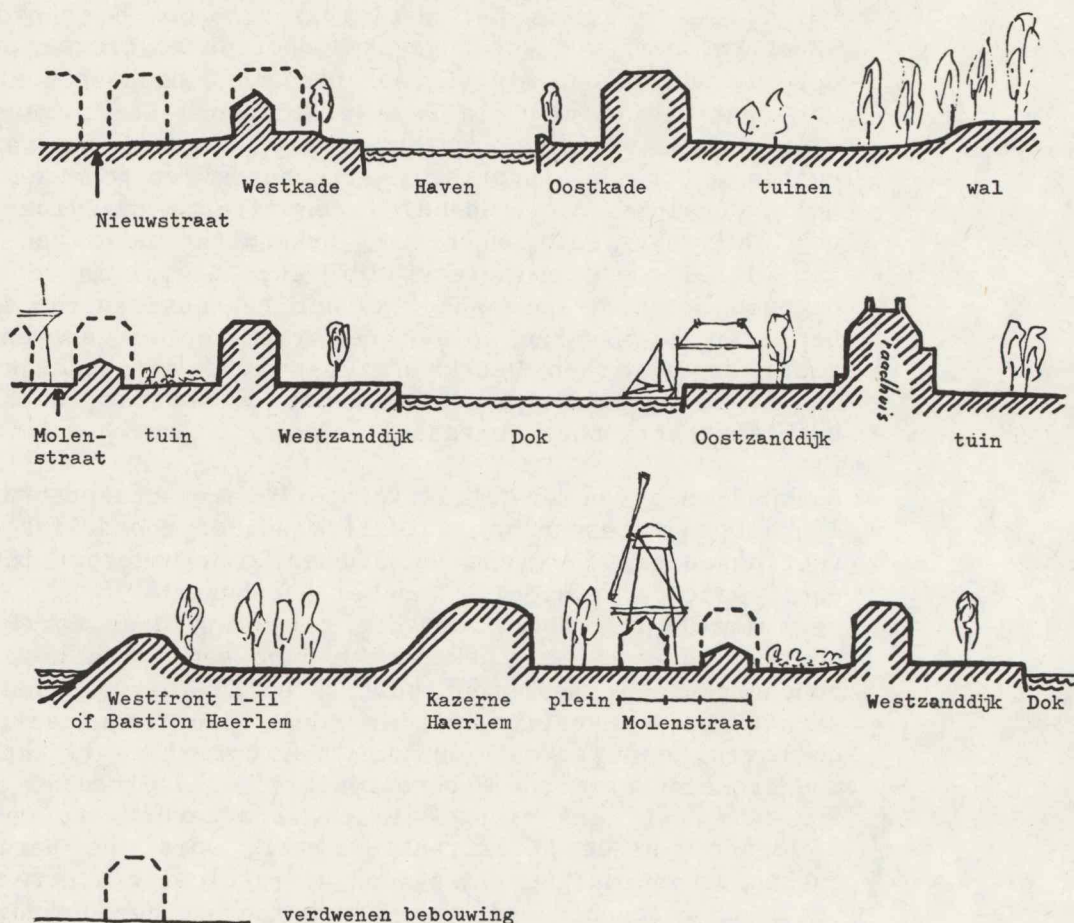
Het centrale element in deze plattegrond wordt gevormd door de sluis met de daarover gelegde brug, de kruising van hoofdas en dwarsas. Dit is historisch, structureel en visueel de kern van Hellevoetsluis. Van oudsher is de directe omgeving van de sluis ook het voorzieningencentrum, gekenmerkt door een concentratie van winkel(tje)s en horecabedrijven, terwijl in de onmiddellijke omgeving, aan de Oostzanddijk, het bestuurscentrum is gevestigd. De kaden en straten volgen de hierboven aangegeven hoofdstructuur; de Oost- en Westkade, Oost- en Westzanddijk, Industriehaven, Opzoomerlaan en Molenstraat de hoofdas, de Kerkstraat en Haarlemmerstraat de dwarsas.

Daarbij valt een duidelijk verschil te constateren in de ruimtelijke opbouw tussen het zuidelijk en het noordelijk deel van het vestinggebied, de grens waartussen zich ongeveer bevindt op het punt, waar de verwijding van het Dok begint.

De ruimtelijke opbouw van het zuidelijk deel wordt, vooral ten oosten van de haven, gekenmerkt door een vrije hoge bebouwingsconcentratie in gesloten bouwblokken aan de Oostkade en de Kerkstraat. De verkaveling is hier i.h.a. zeer regelmatig en haaks op de haven en de straat gericht. De voormalige rijkspercelen niet meegerekend varieert de oorspronkelijke kavelbreedte van vier tot zes meter bij een diepte van ca 32 meter aan de Oostkade en ca 25 meter aan de Kerkstraat. Daarbij wordt de perceelscheiding tussen de voormalige rijksgrond en particuliere erven aan de achterzijde geaccentueerd door tuinmuren en een brandgang. Tot de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog was het gebied ten westen van de haven nog intensiever verkaveld en bebouwd dan de oostzijde. Bij de wederopbouw zijn echter rooilijnen verlegd en verscheidene straatjes verdwenen, zoals de Nieuwstraat, de Peperstraat en het Dijkslop. Niettemin kenmerkt zich ook dit gebied, althans aan de havenzijde, door merendeels aaneengesloten bebouwing, die met name in de omgeving van de sluis in schaal goed aansluit op de overwegend historische bebouwing aan de overzijde.

Het ruimtelijke effect van de door rooilijnverlegging ontstane verbreding van het profiel over de Westkade wordt enigszins verzacht door de aanleg in twee niveau's, waarbij in het geplaveide talud daartussen een bomenrij is geplant. Achter de bebouwing aan de kade is het oorspronkelijke verstedelijkte karakter vrijwel geheel verloren gegaan. Opmerkelijk is wel, dat de kazerne Haarlem door de verbreding van de Haarlemmer Straat thans sterker

ruimtelijk betrokken is bij het centrumgebied rond de sluis dan voorheen het geval is geweest.



VESTING HELLEVOETSLUIS, profielen over het zuidelijk deel.

In de bijna absolute scheiding van Hellevoetsluis (door haven en Dok) in een oostelijk en een westelijk deel vormt de sluis het bindende element. (de verbinding bij de Brielse Poort behoort tot de vestingwallen). Als om dit te benadrukken vernauwt zich hier de haven om zich na de sluis weer tot grotere breedte te verwij-

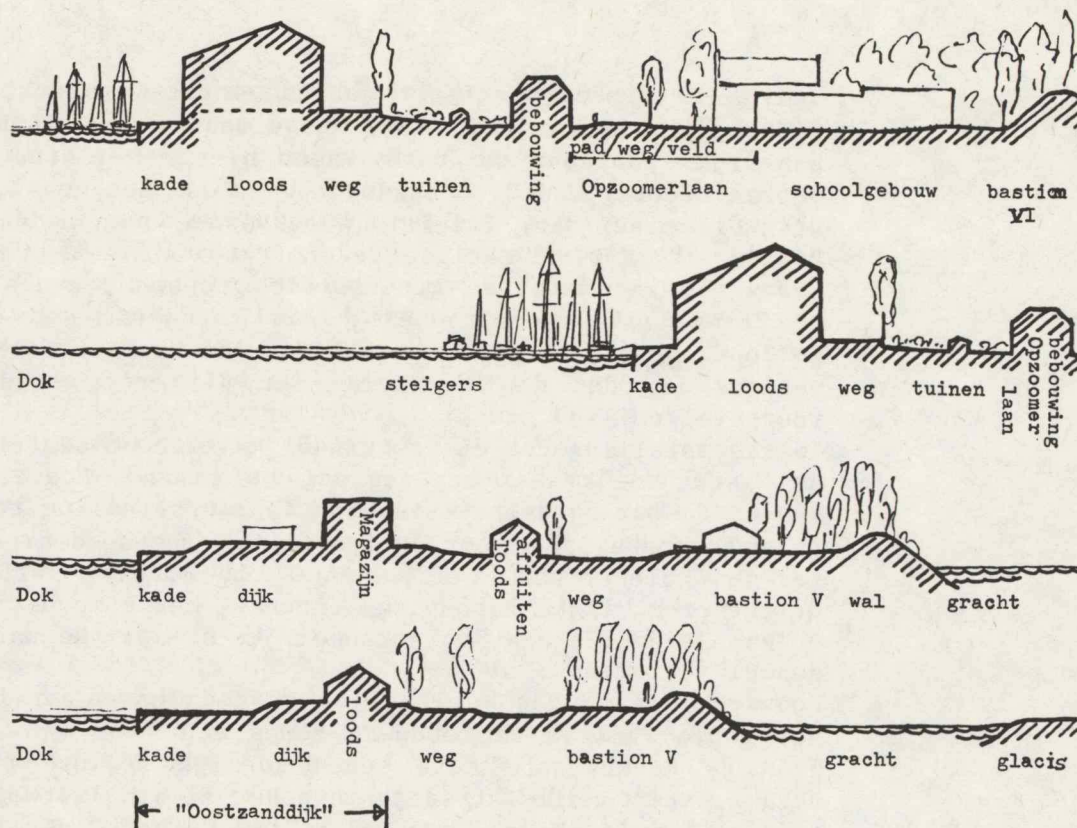
den, het ruimtelijk effect waarvan wordt versterkt door het gelijktijdig terugwijken van de gevelwanden aan de Oost- en Westzanddijk, waardoor de brede kaden hier een pleinachtig karakter hebben. Vooral aan de Oostzanddijk is dat het geval, mede door de vrijwel driezijdig afsluitende bebouwing. Van oudsher is hier de bestuursfunctie gevestigd, gekenmerkt door een concentratie van overwegend vrijstaande monumentale gebouwen, zoals het Raadhuis of Prinsenhuis, oorspronkelijk het Landshuis van de Staten van Holland, de bijbehorende magazijnen, de Waag en de N.H. Kerk. Opvallend is, dat de N.H. Kerk hier als enig gebouw niet in de voorgevelrooilijn staat.

In tegenstelling tot de Oostzanddijk vertoont de tegenoverliggende Westzanddijk weer een gesloten gevelwand. Hoewel de bebouwing van na de oorlog dateert is hier in tegenstelling tot de Westkade de oorspronkelijke voorgevelrooilijn aangehouden. De hierachter gelegen Molenstraat heeft, hoewel nog enkele overblijfselen van de oorspronkelijke bebouwing resteren, met name de rijzige koren-molen "De Hoop", haar oorspronkelijke stedelijke karakter vrijwel geheel verloren.

Door de breedte van het profiel over de haven en de kaden ademt het gebied buiten de bebouwde zones een sfeer van openheid. Alleen de Kerkstraat heeft een duidelijk besloten karakter; het toch al vrij smalle straatje vernauwt zich halverwege nog eens om tenslotte vrij abrupt te eindigen bij de hoge oostelijke vestingwal.

Het noordelijke deel van Hellevoetsluis verschilt in ruimtelijke opbouw sterk van het zuidelijke. Dit is historisch verklaarbaar: het zuidelijke deel was, en is, het burgerlijk centrum terwijl het noordelijk deel militair en maritiem gebied was. Hoewel het dat nu niet meer is vertoont het nog duidelijk de ruimtelijke kenmerken van de oorspronkelijke functie. Bijna de helft van het gebied wordt, de vestingwallen niet meegerekend, in beslag genomen door het grote halve-maanvormige Dok. De afmetingen van het wateroppervlak en de omstandigheid, dat de industriële bebouwing op het Coninckxbolwerk in het recente verleden is gesloopt, geven het westelijk deel van dit gebied een wijds en open karakter. Voor het Dok is een naar omstandigheden passende functie gevonden, n.l. die van jachthaven, terwijl aan de Industriehaven een watersportbedrijf is gevestigd. De lange hoofdas door het vestinggebied wordt hier sterk geaccentueerd door de ca 500 meter lange kade van de Industriehaven, de voormalige Marinewerf, het visuele effect waarvan nog wordt versterkt door het duidelijke dijkprofiel (de oorspronkelijke Oostzanddijk) en de strakke geleiding van de bebouwing aan de oostzijde van de Industriehaven.

Dezelfde strakke ruimtelijke geleiding vertoont de Opzoomerlaan (in het verleden Brielse Straatweg genaamd), waarbij moet worden opgemerkt, dat deze in het verleden nog duidelijker is geweest toen zich aan de oostzijde daarvan gelijksoortige langgerekte, relatief lage, bebouwing bevond als thans nog aan de westzijde.



VESTING HELLEVOETSLUIS, profielen over het noordelijk deel.

De Industriehaven is het verlengde van de Oostzanddijk. De overgang van burgerlijk naar militair-maritiem gebied wordt gemarkeerd door de poort van de voormalige Marinewerf; ruimtelijke opbouw en bebouwingsbeeld veranderen hier navenant. Opvallend is op dit punt de situering van de voormalige Machinistenschool direct tegenover de aansluiting van de Opzoomerlaan op de Oostzanddijk. Hierdoor en door het dijkprofiel van de Industriehaven is er geen directe visuele relatie tussen de Opzoomerlaan en het Dok. Het Gallasplein, een verwijding van de Opzoomerlaan t.p.v. het Brandweermuseum en het z.g. Tromphuis, heeft door zijn inrichting meer het karakter van een plantsoen dan een plein. Oorspronkelijk was dit de exercitieplaats van het garnizoen.

Aan de zuidzijde van het Gallasplein en het noordeinde van de Oostzanddijk is eind 1983 aangevangen met de bouw van een nieuw gemeentehuis. Hoewel daarbij van enige schaalvergroting sprake zal zijn, zal anderzijds de openbare ruimte hier een meer pleinachtig karakter krijgen.

Zoals in het voorafgaande reeds vermeld is de plattegrond van de vestingwerken duidelijk geënt op de hoofdstructuur van het binnengebied; zij is langgerekt en nagenoeg symmetrisch opgebouwd

t.o.v. de hoofdas. De vestingwerken bestaan, althans in oorsprong, uit vier hele en twee halve bolwerken of bastions en twee z.g. halve hoornwerken ter weerszijde van het (oude) havenhoofd. Aan de westzijde is de symmetrie enigszins doorbroken door de vergroting van het Hollands Bolwerk in 1602 en de samenvoeging van het Haarlems Bolwerk en het westelijke halve hoornwerk in 1880. Overigens is de opzet betrekkelijk eenvoudig. Zo ontbreekt een enveloppe met lunetten, ravelijnen en buitengracht. Deze waren waarschijnlijk niet nodig vanwege de mogelijkheid tot inundatie van het omringende gebied. De buitendijkse wallen zijn grotendeels van stenen bekledingsmuren voorzien. Een nadere omschrijving is in bijlage 1 opgenomen. Door hun ruimtelijke opbouw geven de vestingwallen enerzijds het gebied erbinnen een zekere beslotenheid, ondanks de overvloedige open ruimte, en benadrukken zij anderzijds sterk het isolement van Hellevoetsluis ten opzichte van het buitengebied. Vooral aan de zuid- en westzijde is dit evident.

Hoewel in mindere mate dan in het verleden is de situering van Hellevoetsluis ook nu nog geïsoleerd te noemen. Weliswaar is dit inherent aan vestingen maar het spreekt hier nog duidelijker door de vrijwel geheel buitendijkse ligging en de eenzijdige gerichtheid op het water. De enige toegang over land werd gevormd door de nauwe Brielse Poort, die ook nu nog de hoofdtoegang is. De ontsluitingen via de Kanaalweg en de Nieuwe Zeedijk zijn secundair en van vrij recente datum. Met twee stenen beren is de vesting verbonden met de zeevering, waarvan zij derhalve deel uitmaakt.

BESCHERMD
GEBIED

Het beschermde gebied omvat in grote lijnen de voormalige Vesting Hellevoetsluis. In verband met de hiervoor geschetste kenmerkende situering van en het nog gedeeltelijk vrije zicht op de vesting is een iets ruimere begrenzing gekozen dan de buitenoever van de vestinggracht. (zie bijgevoegde kaart; Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tek. nr. 293)

Binnen het beschermde gebied zijn de belangen, waarop beschermende maatregelen van toepassing dienen te zijn, niet overal gelijk. Dit moge blijken uit de voorgaande beschrijving van het huidige ruimtelijke karakter en uit bijgevoegde historisch-ruimtelijke waarderingskaart (bijlage 2), waarop deze belangen globaal zijn aangeduid. In het navolgende zullen deze nader worden omschreven.

NADERE TYPERING
TE BESCHERMEN
WAARDEN

In het gehele beschermde gebied is de oorspronkelijke structuur, d.w.z. het patroon van waterlopen, dijken, wallen, kaden, straten, bebouwde en open ruimte, in samenhang met de schaal van de aanwezige bebouwing van belang. Het belang van enkele terreinen buiten de vestinggracht wordt voornamelijk bepaald door het open karakter ervan, waardoor er ter plaatse een nagenoeg onbelemmerd zicht op de vesting en haar typerende situering mogelijk is. Vooral gezien vanuit het westen is het silhouet van Hellevoetsluis bijzonder markant; boven de hier vrij spaarzaam begroeide

wallen rijzen de daken van de bebouwing plaatselijk uit met als bijzondere accenten de toren van de N.H. Kerk, de molen "De Hoop", het dak van het Prinsenhuis met zijn karakteristieke hoekschoorstenen en de watertoren aan de Opzoomerlaan.

Niet alleen door hun omvang maar ook door hun ruimtelijke opbouw en detaillering vormen de vestingwerken een bijzonder element in het beschermde gebied. De opheffing van hun oorspronkelijke functie weerspiegelt zich in hun huidige toestand. Het oostelijk deel verloor als eerste niet alleen zijn militaire maar ook zijn waterkerende functie terwijl het westelijk deel beide functies langere tijd behield. Het uiterlijk verschil is zeer kenmerkend voor de huidige Vesting Hellevoetsluis: de oostelijke vestingwerken zijn zeer dicht begroeid met struikgewas en hoog opgaand geboomte, in de 50-er jaren geplant, terwijl de westelijke vestingwerken, die pas in de late 60-er jaren gemeentelijk eigendom werden door hun veel spaarzamere begroeiing en vele verdedigingswerken, waarvan de jongste uit de tweede wereldoorlog dateren, nog in hoge mate aan hun oorspronkelijke functie herinneren. Het thans open karakter van het terrein op het Coninckxbolwerk verhoogt daarbij de belevingswaarde van de westelijke vestingwerken vanuit het binnengebied. Binnen de vesting zijn twee gebieden aan te wijzen, waar zich in het vrij recente verleden wijzigingen hebben voorgedaan in de oorspronkelijke structuur en bebouwingsschaal, n.l. het gebied ten westen van de haven en de oostzijde van de Opzoomerlaan. Op de aard van deze wijzigingen is in het voorgaande reeds ingegaan. In het eerste gebied zijn voor het stadsgezicht van belang de nog aanwezige historische structuurelementen, zoals rooilijnen (met name aan de Westzanddijk) en vooral de kaden van het havenhoofd, de Westkade en de Westzanddijk in samenhang met de bebouwingsschaal in de omgeving van de sluis. De bebouwing is hier drie verdiepingen hoog onder met pannen gedekte schild- of zadeldaken en verhoudt zich in schaal goed tot de historische bebouwing aan de overzijde. Belangrijke elementen zijn uiteraard de nog resterende historische gebouwen, de molen "De Hoop" en de kazerne "Haerlem", de laatste niet in het minst door de thans sterke visuele betrokkenheid bij het centrumgebied.

Aan de Opzoomerlaan bestaat de wijziging voornamelijk uit de sloop van de karakteristieke bebouwing aan de oostzijde zonder dat deze, zoals aan de Westkade en Westzanddijk, door nieuwbouw is vervangen, alhoewel daartoe wel plannen bestaan. Belangrijke historisch-ruimtelijke elementen zijn aan deze zijde nog de R.K. Kerk en pastorie en de watertoren, alle daterend uit het einde van de 19de eeuw, alsmede het wachthuis bij de Brielse Poort. Des te belangrijker zijn echter de bebouwingsschaal en voor een groot deel ook het bebouwingsbeeld aan de westzijde. De bebouwing bestaat uit lange, in baksteen opgetrokken blokken van i.h.a. twee verdiepingen hoogte evenwijdig aan de straat. De tussenruimte is zo gering, dat een bijna gesloten gevelwand is ontstaan. De daken zijn afwisselend met rode en blauwe pannen ge-

dekt. Het hogere gepleisterde en wit gesausde Tromphuis, oorspronkelijk officiersmess, neemt visueel een bijzondere positie in. Bijzondere elementen zijn verder het naastgelegen Grootmagazijn (Brandweermuseum) en de z.g. affuitenloods, een laag bakstenen gebouw met pannen zadeldak aan het noordeinde van de Opzoomerlaan. Behoudens de genoemde bijzondere gebouwen heeft de bebouwing hier een woonfunctie. Van belang zijn verder de begin- en eindpunten van de Opzoomerlaan, respectievelijk de Brielse Poort en de aansluiting op de Oostzanddijk en het profiel van de straatweg (klinkerbestrating, gedeeltelijk met rabatstroken).

In het overige gebied binnen de veste is het historische karakter in veel sterkere mate bewaard gebleven. Hier zijn naast de in eerste alinea genoemde algemene belangen ook het bestaande bebouwingsbeeld en de profilering en inrichting van de openbare ruimte van bijzondere betekenis.

De bebouwing aan de Oostkade, de Kerkstraat, de Oostzanddijk en het zuidelijk deel van de Industriehaven is grotendeels historisch van karakter, hoewel onderling, voortvloeiend uit de oorspronkelijke functie, uiterlijk verschillend. Waar de Oostzanddijk wordt gedomineerd door overwegend vrijstaande hoogwaardige monumenten, vormt de Oostkade een ononderbroken gevelwand, die, hoewel hierin weinig wettelijk beschermde monumenten voorkomen, niettemin een historisch getint en in zijn diversiteit boeiend beeld oplevert. 19de eeuwse lijstgevels, afwisselend gepleisterd en in schoon metselwerk uitgevoerd, met plaatselijk aanzienlijke verschillen in goothoogte bepalen in hoofdzaak dit beeld. De achterliggende gebouwen zijn veelal in de kern nog ouder. Daarboven afwisselend met rode en blauwe pannen gedekte schilddaken met de nokken haaks op de kade gericht.

De gevels zijn i.h.a. twee tot drie traveeën breed en twee tot drie verdiepingen hoog, in een enkel geval vier, met verticaal gerichte muuropeningen. In de omgeving van de sluis komen daarbij op de begane grond ook winkelpuizen voor. De grootste bouwhoogte vindt men bij de sluis en bij het havenhoofd. De voormalige marinegebouwen bij het havenhoofd onderscheiden zich door hun aanzienlijk grotere breedte en hun nokrichting evenwijdig aan de kade. De zuidzijde van de Kerkstraat vertoont ongeveer hetzelfde beeld; aan de noordzijde is de bebouwing i.h.a. lager en van geringere historische waarde. Aan de Oostzanddijk neemt de voormalige burgemeesterswoning (Oostzanddijk 1) een bijzondere positie in naast de al eerdergenoemde bijzondere monumenten. Door zijn afwijkende situering bepaalt dit voorname herenhuis mede het pleinachtige karakter van de Oostzanddijk.

Behalve door de begrenzendende gevelwanden wordt het karakter van de openbare ruimte in het verstedelijkte zuidelijke deel van Hellevoetsluis in hoge mate bepaald door de haven met belendende kaden en vooral het sluiscomplex. Het sluiscomplex en de aansluitende kademuren munten uit door hun fraaie detaillering, o.a. door het overvloedige gebruik van natuursteen, en vormen

daardoor een bijzonder voorbeeld van historische civiele bouwkunst. De verdere inrichting van de openbare ruimte is als zodanig niet historisch maar wel vrij zorgvuldig aangepast aan het historische karakter van de bebouwing en de bijzondere civiele werken. In het algemeen is klinkerbestrating in keperverband toegepast, plaatselijk afgewisseld met sierbestrating in klinkers en natuursteen.

De terreinen achter de bebouwing aan de Oostkade en de Oostzanddijk hebben nog grotendeels hun oorspronkelijke open karakter; in het verleden waren hier de tuinen van de Marine en de Staten. Op de overgang van de Oostzanddijk naar de Industriehaven staat de voormalige machinistenschool uit het einde van de 19de eeuw, thans sociaal-cultureel centrum, die als het ware het visuele koppelteken vormt tussen de burgerlijke architectuur van de Oostzanddijk en de militair-maritieme van de Industriehaven, welke laatste wordt gekenmerkt door de vrij grootschalige wit gepleisterde bouwblokken van het Tromphuis en het Grootmagazijn. Van groot belang is, dat men staande in de poort van de voormalige marinewerf vrijwel het gehele verloop van de oude zanddijk kan overzien van de Kerkstraat tot de Brielse Poort. Het profiel over de Industriehaven is breed en getrapt opgebouwd. Langs het Dok loopt een vrij smalle kade, gevolgd door een glooiende zone tot de weg op de kruin van de dijk in het verlengde van de Oostzanddijk. Van oudsher stond alleen aan de oostzijde van deze weg permanente bebouwing, waarvan een belangrijk deel ook nu nog aanwezig is. De tussenzone tussen kade en weg werd, en wordt ook thans, al naar gelang de behoefte, semi-permanent bebouwd. Van belang zijn hier, naast dit kenmerkende (dijk-)profiel de zichtlijnen over de kade en de weg van het begin tot het einde van de Industriehaven, de schaal en gedeeltelijk het beeld van de bebouwing aan de oostzijde. Van evident belang is uiteraard ook de visuele relatie tussen de Industriehaven en het Dok, dat zelf deel uitmaakt van de reeds beschermde vestingwerken.

RESULTAAT GE-
VOERD OVERLEG

Overeenkomstig het daaromtrent bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn de gemeenteraad van Hellevoetsluis, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de Rijksplanologische Commissie gehoord inzake het voorstel tot aanwijzing van de Vesting Hellevoetsluis als beschermd stadsgezicht. Genoemde instanties hebben unaniem ingestemd met het voornemen tot aanwijzing van een beschermd stadsgezicht Hellevoetsluis doch verschilden van oordeel omtrent de omgrenzing daarvan. Gedeputeerde Staten gaven in overweging, het te beschermen gebied uit te breiden met de omgeving van de Koopvaardij- en Tramhaven, terwijl de gemeenteraad bezwaren uitte tegen toevoeging van zowel dat gebied als het buitendijkse gebied ten westen van de vesting, in beide gevallen uit vrees voor mogelijke belemmering van de aldaar gewenste ontwikkelingen op het gebied van de watersport. Aangezien het Streekplan Rijnmond voorziet in een recreatieve (neven-)bestemming voor de desbetreffende gebieden en het

beschermingsbelang aldaar blijktens de toelichting beperkt is tot het plaatselijk nog vrije zicht op de Vesting Hellevoetsluis was de Rijksplanologische Commissie van oordeel, dat de bescherming van deze belangen in voldoende mate door de normale planologische procedures kon worden gewaarborgd.

Voorts achtten zowel de gemeenteraad als de Rijksplanologische Commissie op historisch-ruimtelijke gronden de term stadsgezicht op Hellevoetsluis toepasselijker dan dorpsgezicht.

Op grond van de uitgebrachte adviezen is het oorspronkelijke aanwijzingsvoorstel als volgt gewijzigd:

- De begrenzing is vastgesteld conform het advies van de Rijksplanologische Commissie.
- Hoewel tot nu toe in de toelichtingen op de aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten het begrip stad altijd is gerelateerd aan de historisch-juridische status, i.c. formele stadsrechtverlening, is in het bijzondere historisch-ruimtelijke karakter van de Vesting Hellevoetsluis aanleiding gevonden, hier de term stadsgezicht toe te passen.

RECHTSGEVOLG

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 5 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan ontwikkeld worden. De toelichting op de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft 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.

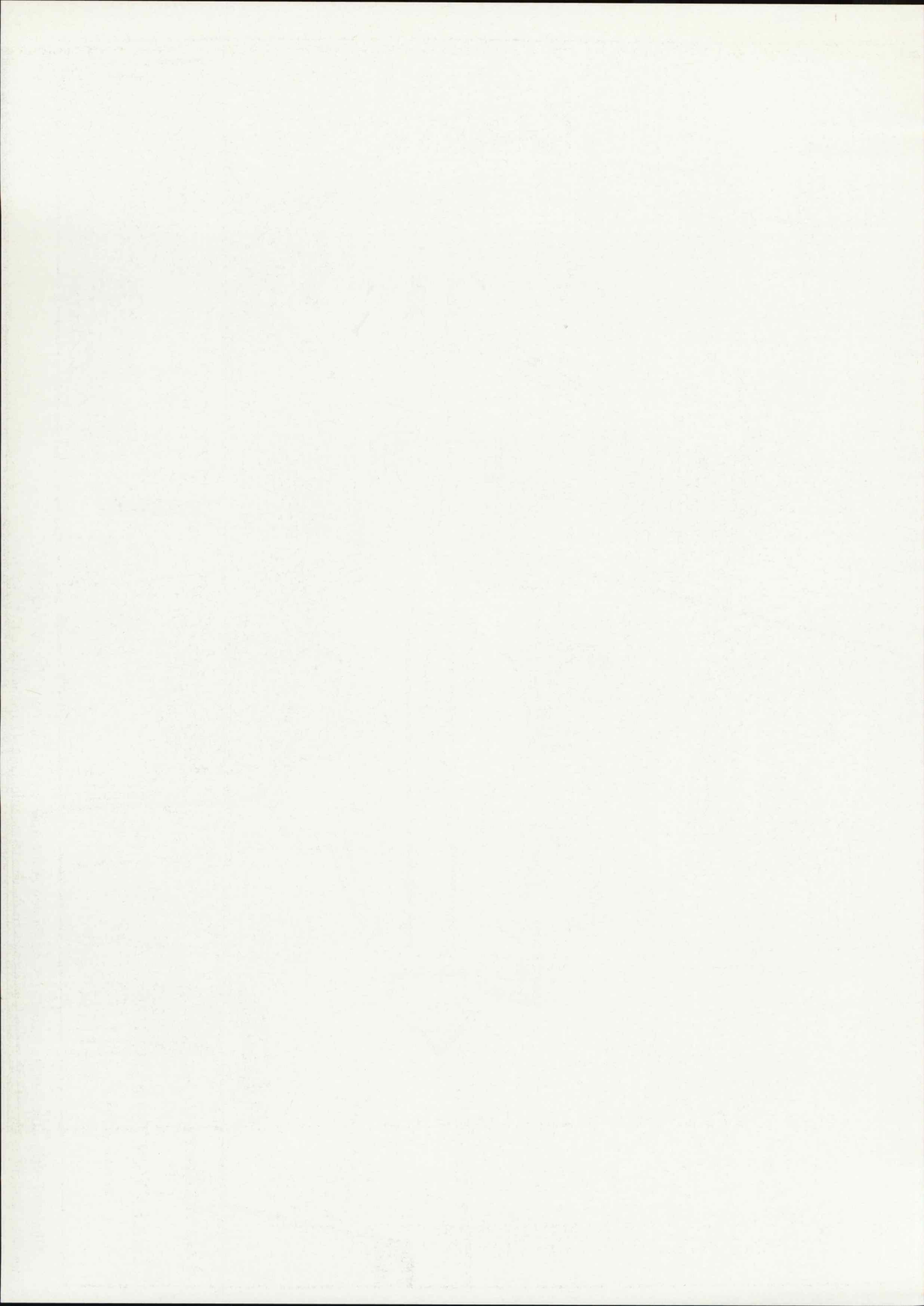
De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

1.110519108013

I Vestingwerken

1. Het grote dok.
2. Het droogdok, aangelegd in 1802-1804 door Jan Blanken Jzn.
3. Het "Ridderschapsbolwerk", later herdoopt in "Revolutiebolwerk", thans: Bastion V, ten oosten van de Brielse Poort. Links van de saillant een kazemat, in de rugzijde gedekt door twee schansen. Op het bastion een kruittoren en munitiemagazijn.
4. "Uniebolwerk". Groot bastion met steile facen en flanken, welke laatste gedekt zijn door tenaillons. Op het bolwerk een grote kazemat, die in de rug en aan de flanken gedekt wordt door een hoge schans. Het bolwerk is door een courtine met steil talud verbonden met het Rotterdams Bolwerk.
5. "Rotterdams Bolwerk". Bolwerk met hoge flank en linker face met steil talud. Linker flank gedekt door tenaillon. In de saillant een kazemat.
6. Oostelijke halve hoornwerk (bastion VIII). Face, bestaande uit hoge, gemetselde muren. Aan de binnenzijde een steil aflopend talud. Langs de haventoeegang een gemetselde vestingmuur.
7. Bastion "Haerlem" (front I-II). Het oorspronkelijke halve hoornwerk ten westen van de haveningang en het Bastion Haerlem zijn omstreeks 1880 samengevoegd tot een bastion met stomphoekige saillant en lange facen. De zuidelijke flank bestaat uit een gemetselde muur met gebeeldhouwde wapenstein.
Op het bastion: achter de linker face vijf remises, met elkaar verbonden door lage stenen muren.
Aan de keelzijde van het saillant: de kazerne "Haerlem", gebouwd in 1880, het kruit- en munitiemagazijn en een poterne. Achter de rechter face: twee remises, een kruitmagazijn en verscheidene schansen. De rechter flank is gedekt door een tenaillon. Tussen het Bolwerk Haerlem en het Coninckx Bolwerk een courtine.
8. "Coninckx Bolwerk" (bastion III). Linker face en flank hebben bekledingsmuren met gebeeldhouwde steen, waarin de naam. Rechter face en flank hebben een hoge steile aarden wal. In de saillant een kazemat. Flanken gedekt door tenaillons. Courtine naar het "Hollands Bolwerk", bestaande uit een hoge aarden wal.
9. "Hollands Bolwerk" (bastion IV). Bolwerk met hoge flanken en facen met steil talud aan beide zijden. In de saillant een kazemat. Droogdok in het bastion, gegraven in 1802-1804.

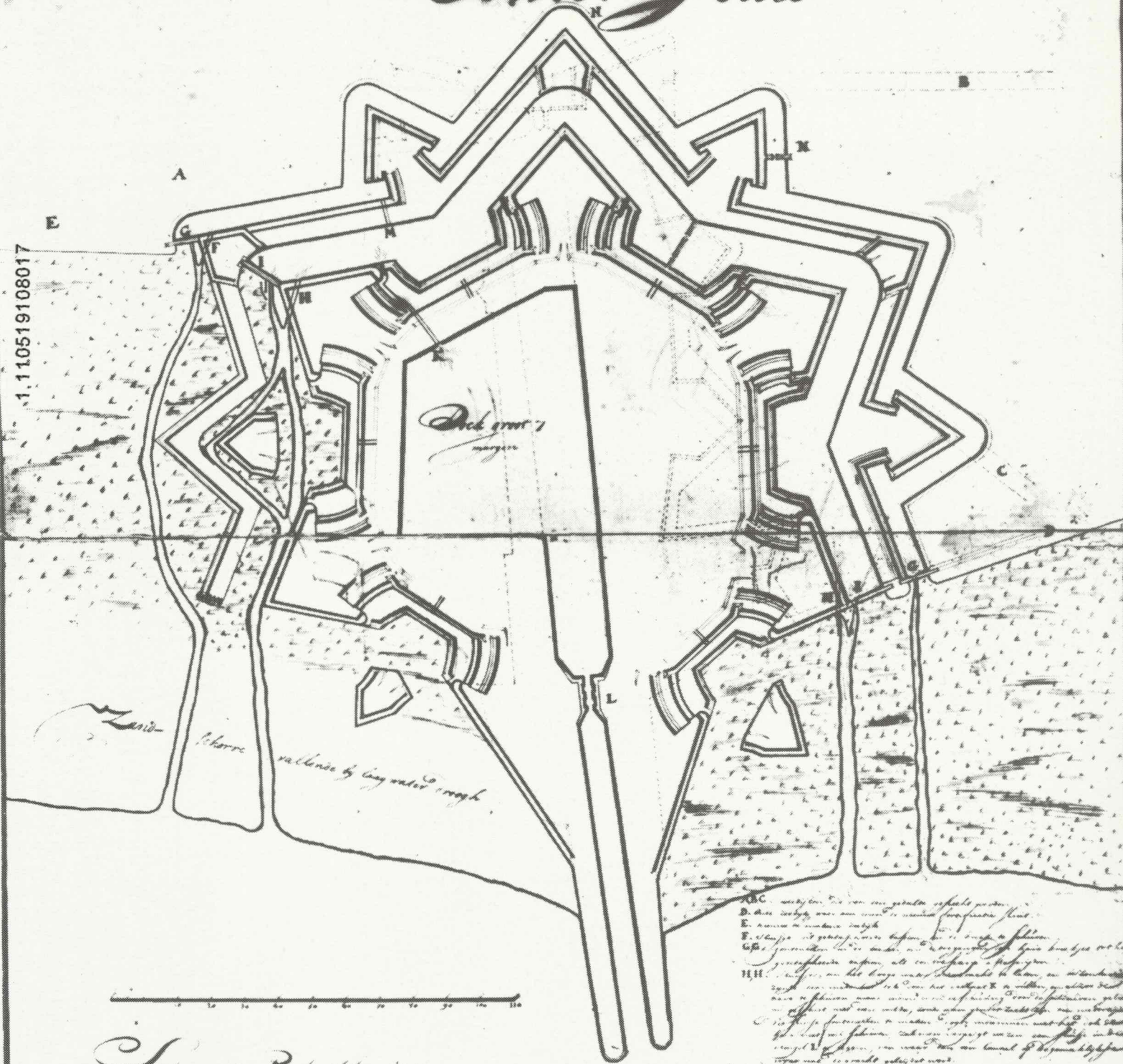
1.110519108015



Bebrut-Sluis

No 3
B

1.110519108017

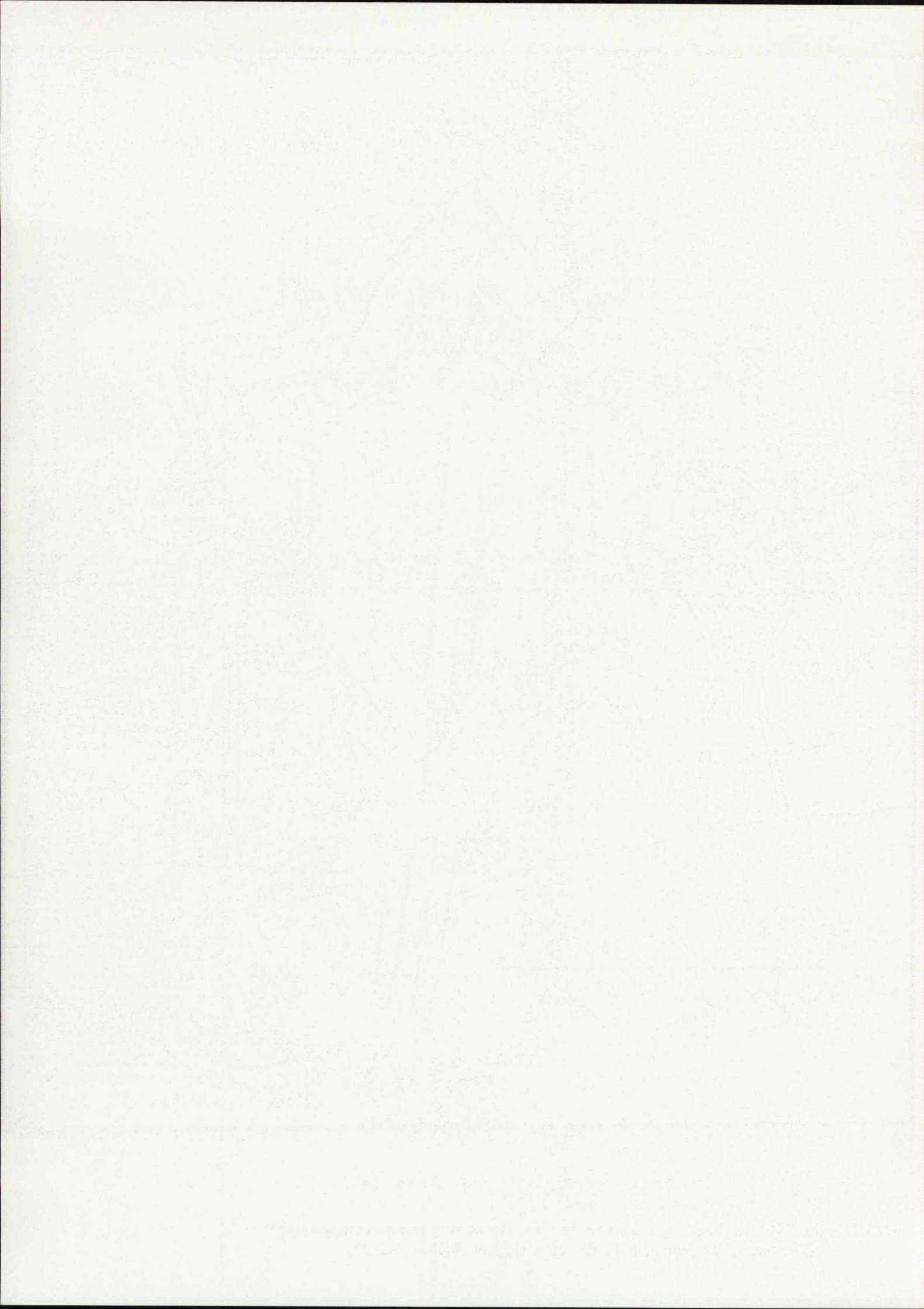


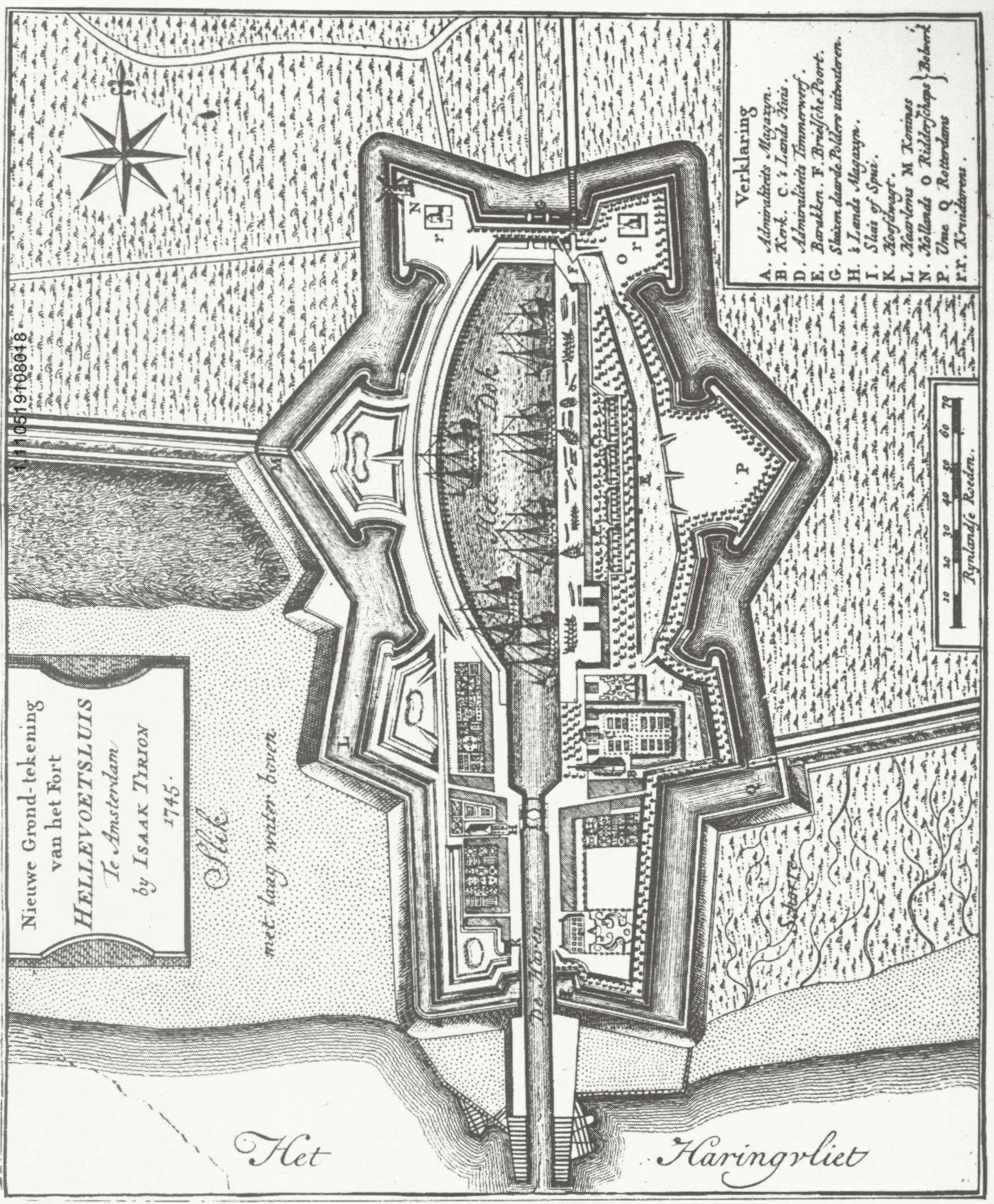
Schaal van 1:1000 Rynlandsche voeten

Plan van Bebrut-Sluis
1684-1685

ABC. ...
D. ...
E. ...
F. ...
G. ...
H. ...
I. ...
K. ...
L. ...
M. ...
N. ...

HELLEVOETSLUIS. Niet uitgevoerd ontwerp tot verbetering van de vestingwerken en de haven. Tweede helft 17-de eeuw. (Rijksarchief nr. H.206)





0519108018

Nieuwe Grond-tekening
van het Fort
HELLEVOETSLUIS
Te Amsterdamb
by ISAACK TIRION
1745.

*Slijk
met laag water boven*

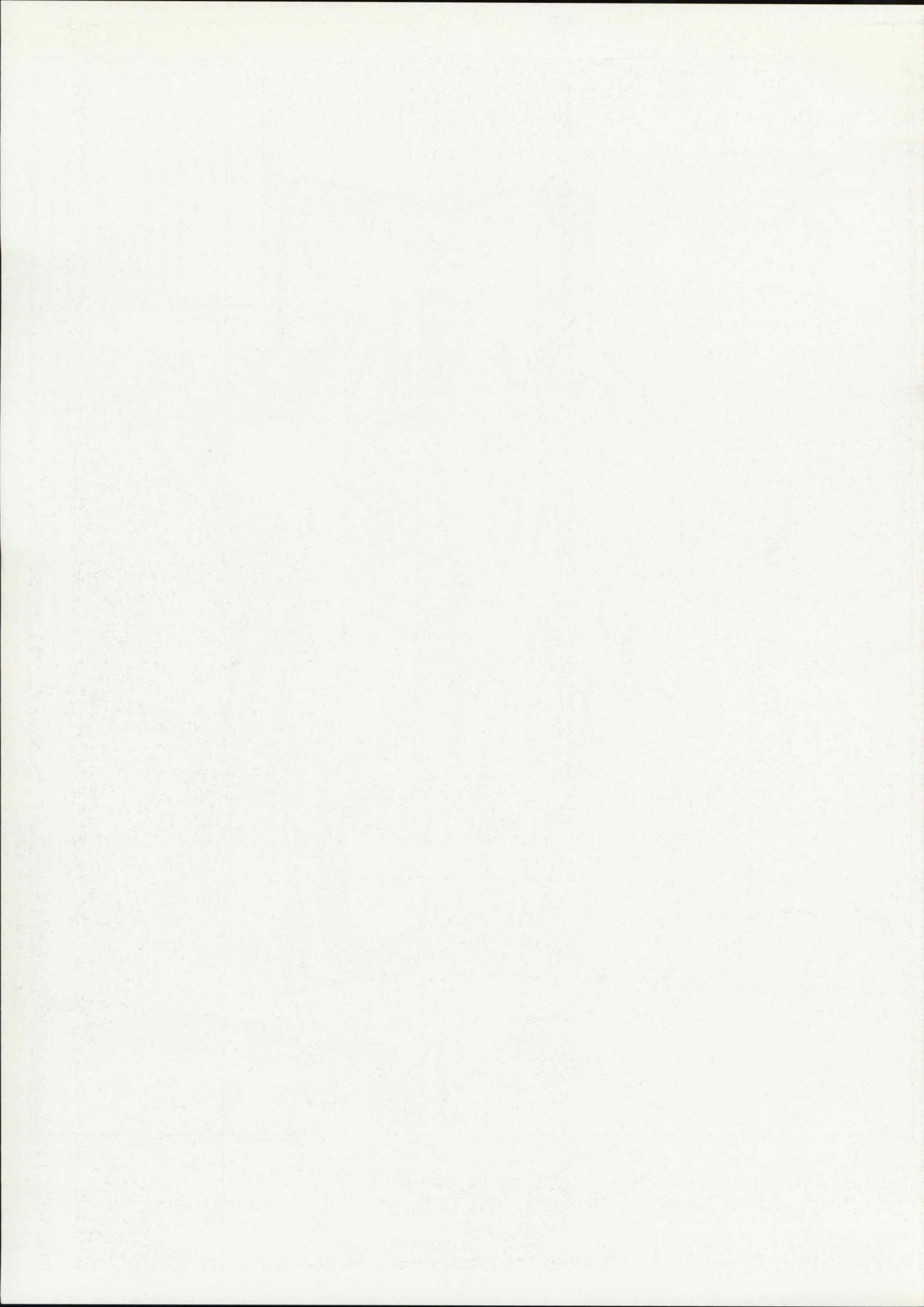
Het

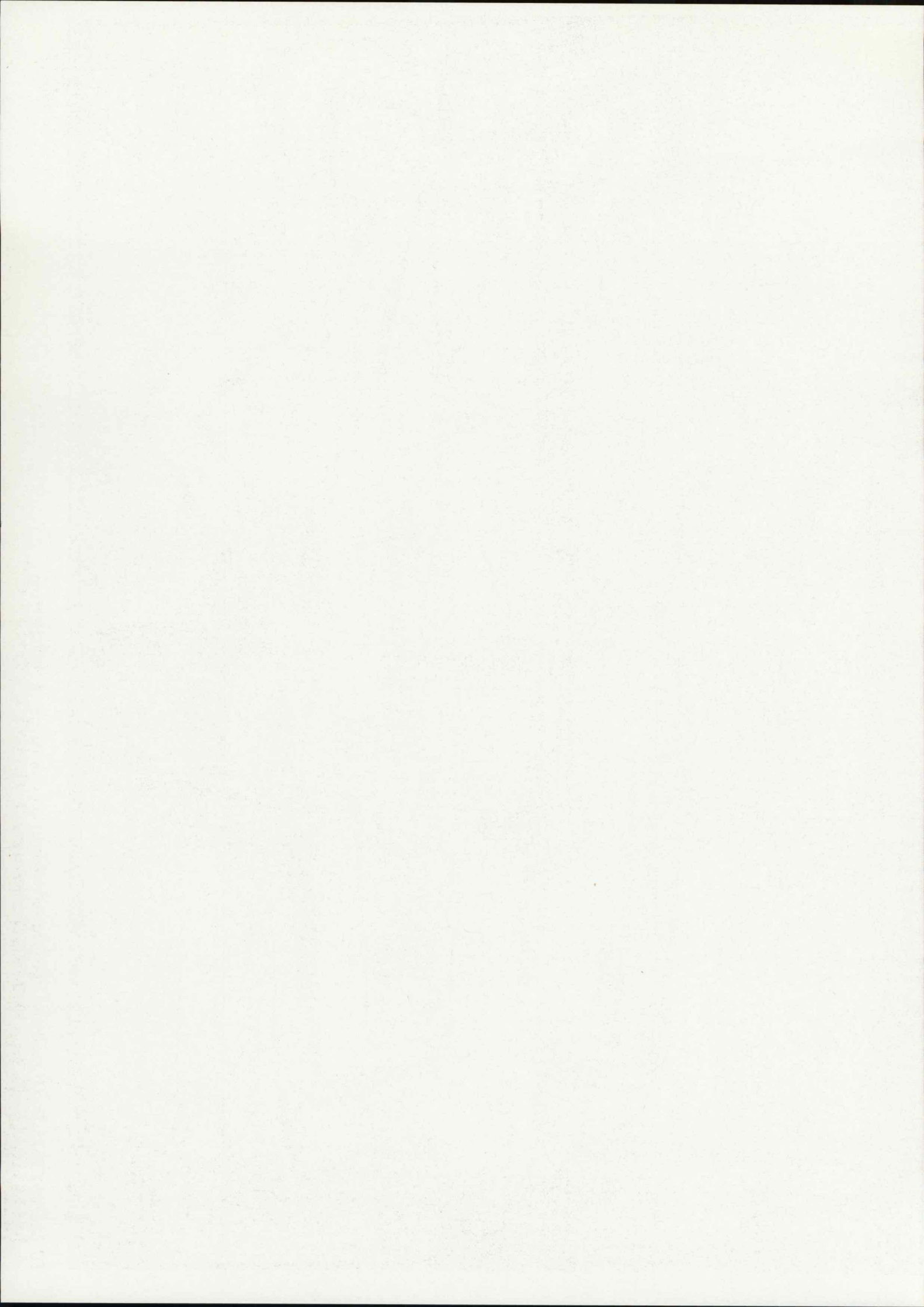
Haringvliet

Verklaring
 A. Admirants Magazyn.
 B. Kerk. C. i Lands Huus.
 D. Admirants Tammerwerf.
 E. Barakken. F. Brieffche Poort.
 G. Snaiken daerde Polders uitwateren.
 H. i Lands Magazyn.
 I. Slaas of Spui.
 K. Hoofdwagt.
 L. Nieuwen M Konnes
 N. Hollands O Ridderschaps } Boort
 P. Ume Q Rotterdam
 R. X. Truidaren

10 20 30 40 50 60 70
 Rylandsche Roeten.

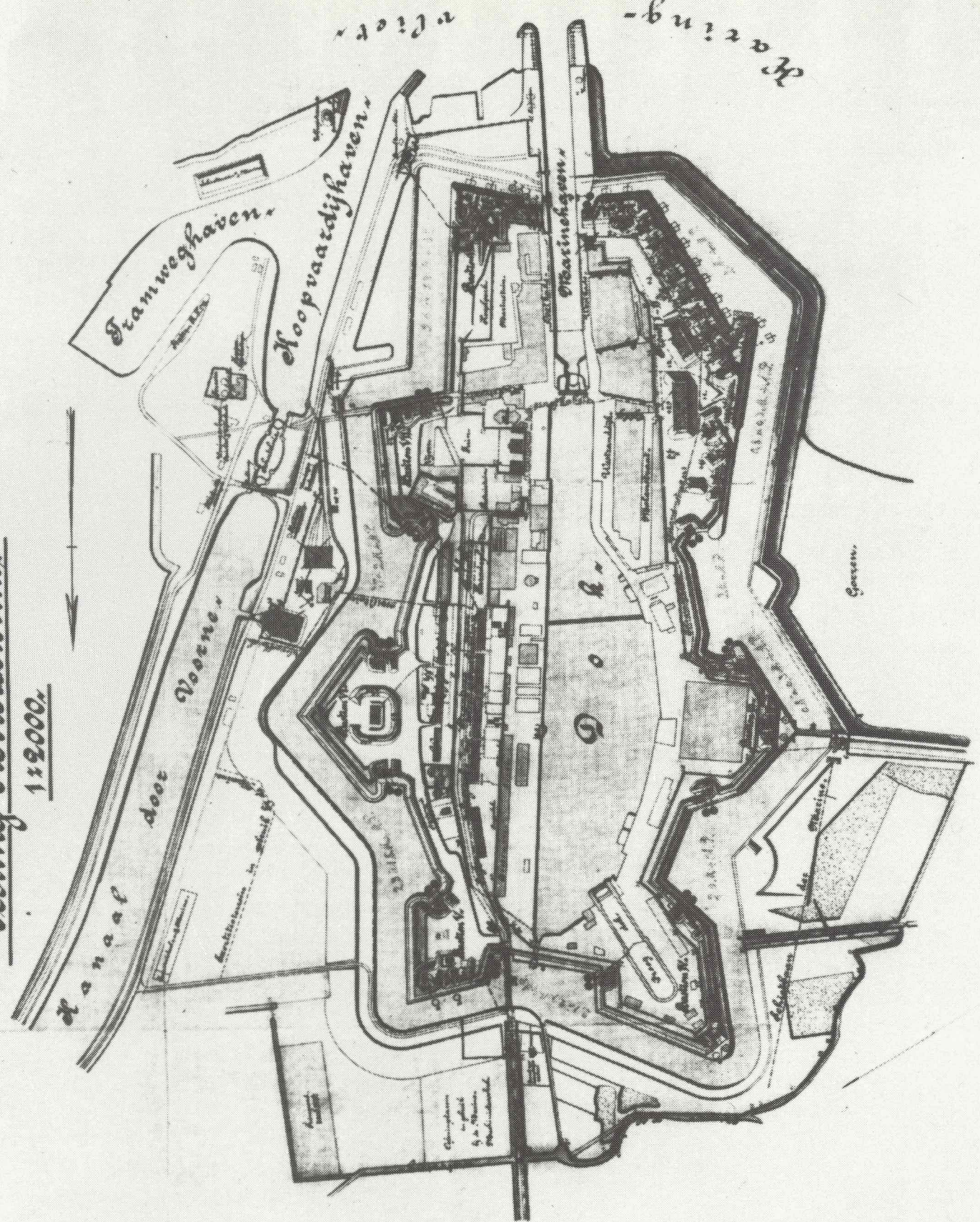
Kaart van Hellevoetsluis in de "Tegenwoordige Staat van Zuid-Holland",
 uitg. Isaac Tirion, Amsterdam 1749.





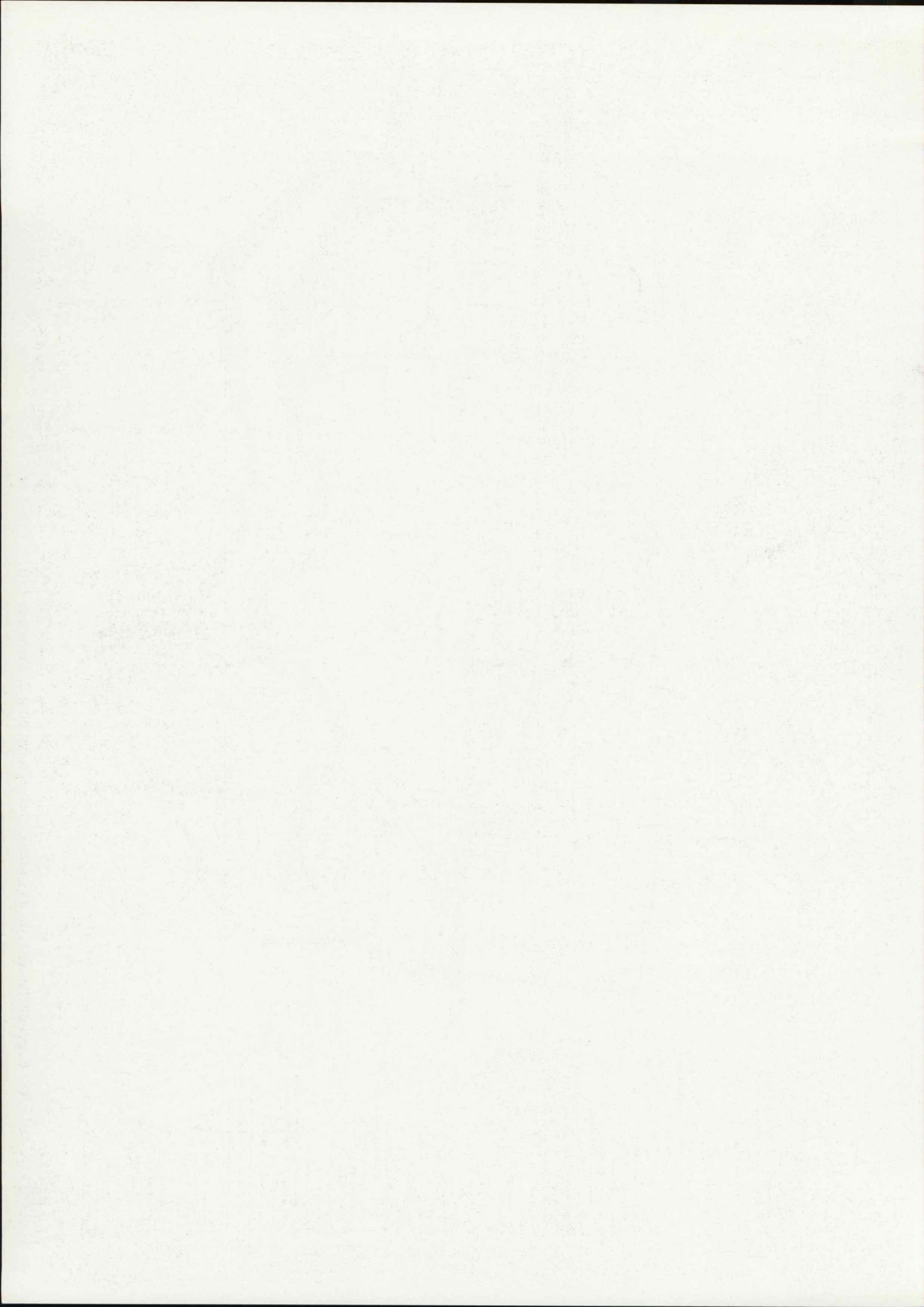
Vooting Hellevoetsluis.
1:2000.

1.110519108020

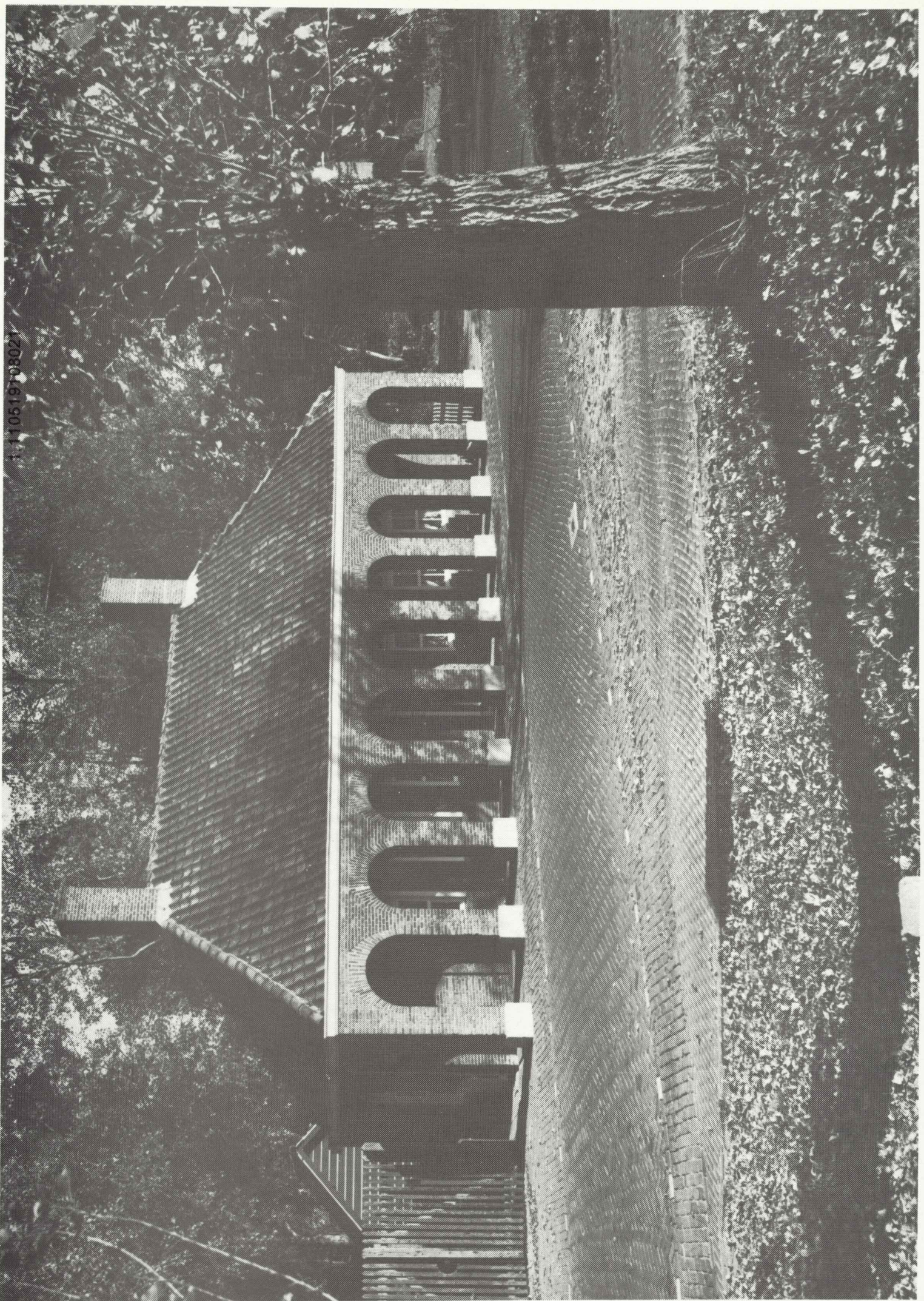


- Legende:**
- 1. Riep van de... in 1819.
 - 2. Riep van de... in 1819.
 - 3. Riep van de... in 1819.
 - 4. Riep van de... in 1819.
 - 5. Riep van de... in 1819.
 - 6. Riep van de... in 1819.
 - 7. Riep van de... in 1819.
 - 8. Riep van de... in 1819.
 - 9. Riep van de... in 1819.
 - 10. Riep van de... in 1819.
 - 11. Riep van de... in 1819.
 - 12. Riep van de... in 1819.
 - 13. Riep van de... in 1819.
 - 14. Riep van de... in 1819.
 - 15. Riep van de... in 1819.
 - 16. Riep van de... in 1819.
 - 17. Riep van de... in 1819.
 - 18. Riep van de... in 1819.
 - 19. Riep van de... in 1819.
 - 20. Riep van de... in 1819.
 - 21. Riep van de... in 1819.
 - 22. Riep van de... in 1819.
 - 23. Riep van de... in 1819.
 - 24. Riep van de... in 1819.
 - 25. Riep van de... in 1819.
 - 26. Riep van de... in 1819.
 - 27. Riep van de... in 1819.
 - 28. Riep van de... in 1819.
 - 29. Riep van de... in 1819.
 - 30. Riep van de... in 1819.
 - 31. Riep van de... in 1819.
 - 32. Riep van de... in 1819.
 - 33. Riep van de... in 1819.
 - 34. Riep van de... in 1819.
 - 35. Riep van de... in 1819.
 - 36. Riep van de... in 1819.
 - 37. Riep van de... in 1819.
 - 38. Riep van de... in 1819.
 - 39. Riep van de... in 1819.
 - 40. Riep van de... in 1819.
 - 41. Riep van de... in 1819.
 - 42. Riep van de... in 1819.
 - 43. Riep van de... in 1819.
 - 44. Riep van de... in 1819.
 - 45. Riep van de... in 1819.
 - 46. Riep van de... in 1819.
 - 47. Riep van de... in 1819.
 - 48. Riep van de... in 1819.
 - 49. Riep van de... in 1819.
 - 50. Riep van de... in 1819.
 - 51. Riep van de... in 1819.
 - 52. Riep van de... in 1819.
 - 53. Riep van de... in 1819.
 - 54. Riep van de... in 1819.
 - 55. Riep van de... in 1819.
 - 56. Riep van de... in 1819.
 - 57. Riep van de... in 1819.
 - 58. Riep van de... in 1819.
 - 59. Riep van de... in 1819.
 - 60. Riep van de... in 1819.
 - 61. Riep van de... in 1819.
 - 62. Riep van de... in 1819.
 - 63. Riep van de... in 1819.
 - 64. Riep van de... in 1819.
 - 65. Riep van de... in 1819.
 - 66. Riep van de... in 1819.
 - 67. Riep van de... in 1819.
 - 68. Riep van de... in 1819.
 - 69. Riep van de... in 1819.
 - 70. Riep van de... in 1819.
 - 71. Riep van de... in 1819.
 - 72. Riep van de... in 1819.
 - 73. Riep van de... in 1819.
 - 74. Riep van de... in 1819.
 - 75. Riep van de... in 1819.
 - 76. Riep van de... in 1819.
 - 77. Riep van de... in 1819.
 - 78. Riep van de... in 1819.
 - 79. Riep van de... in 1819.
 - 80. Riep van de... in 1819.
 - 81. Riep van de... in 1819.
 - 82. Riep van de... in 1819.
 - 83. Riep van de... in 1819.
 - 84. Riep van de... in 1819.
 - 85. Riep van de... in 1819.
 - 86. Riep van de... in 1819.
 - 87. Riep van de... in 1819.
 - 88. Riep van de... in 1819.
 - 89. Riep van de... in 1819.
 - 90. Riep van de... in 1819.
 - 91. Riep van de... in 1819.
 - 92. Riep van de... in 1819.
 - 93. Riep van de... in 1819.
 - 94. Riep van de... in 1819.
 - 95. Riep van de... in 1819.
 - 96. Riep van de... in 1819.
 - 97. Riep van de... in 1819.
 - 98. Riep van de... in 1819.
 - 99. Riep van de... in 1819.
 - 100. Riep van de... in 1819.

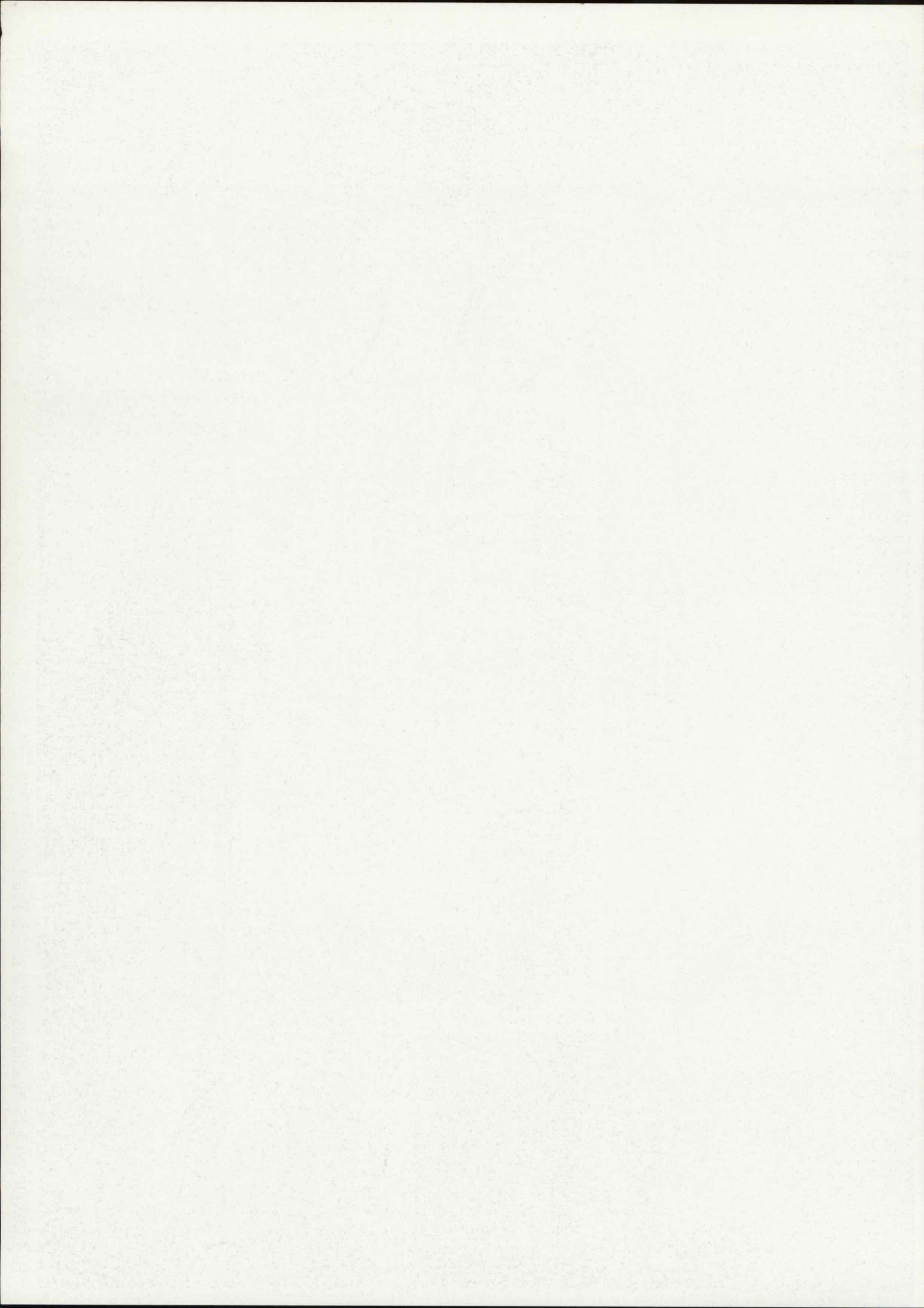
Vervaardigd door den
 Architecten van de
 Rijksoorlogsmarine
 te Amsterdam
 1819



1 110519708027



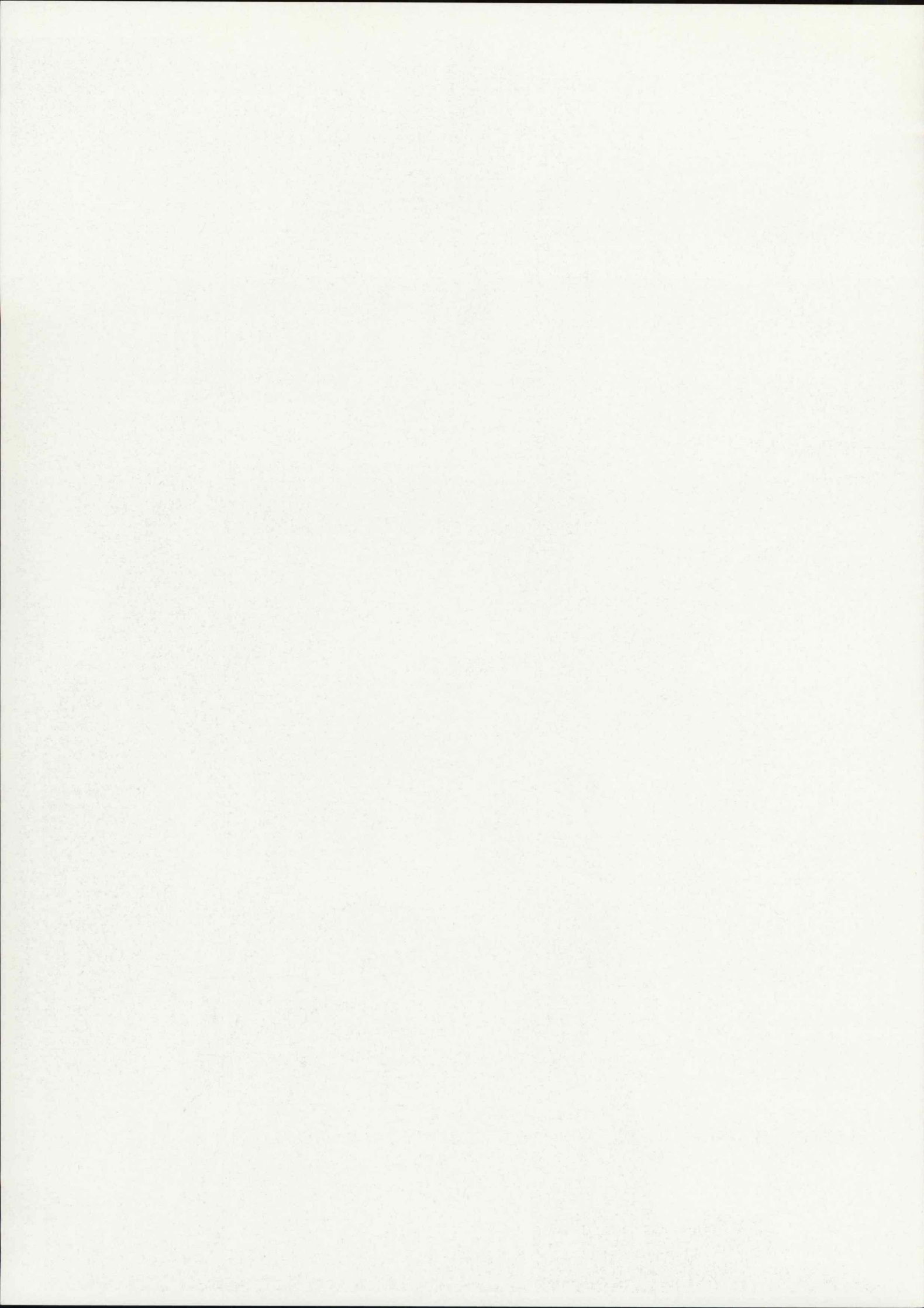
HELLEVOETSLUIS. Wachthuis bij de Brielse Poort



1,110519108022

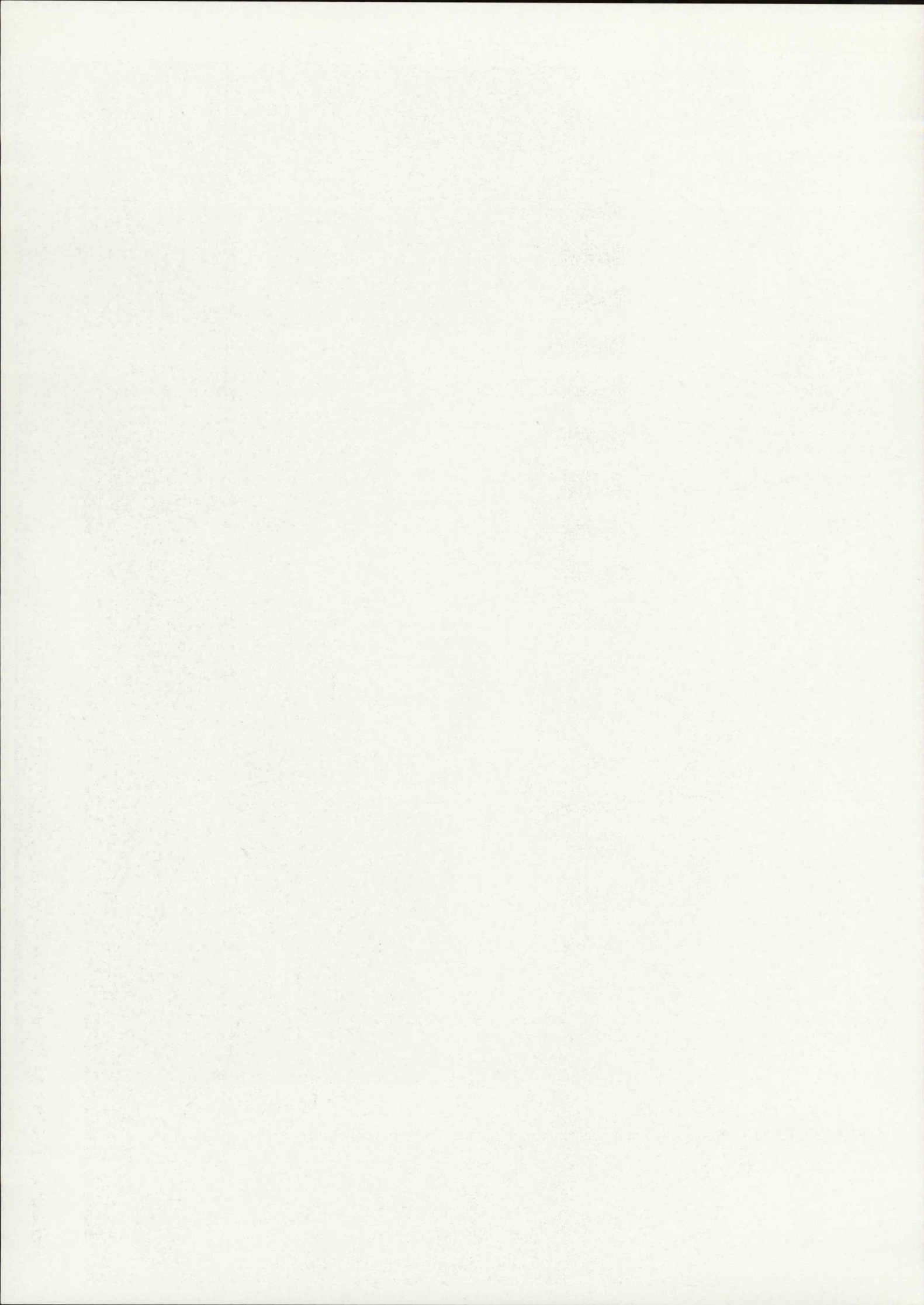


HELLEVOETSLUIS. De Grote Zeesluis. Daarachter de Westzanddijk.

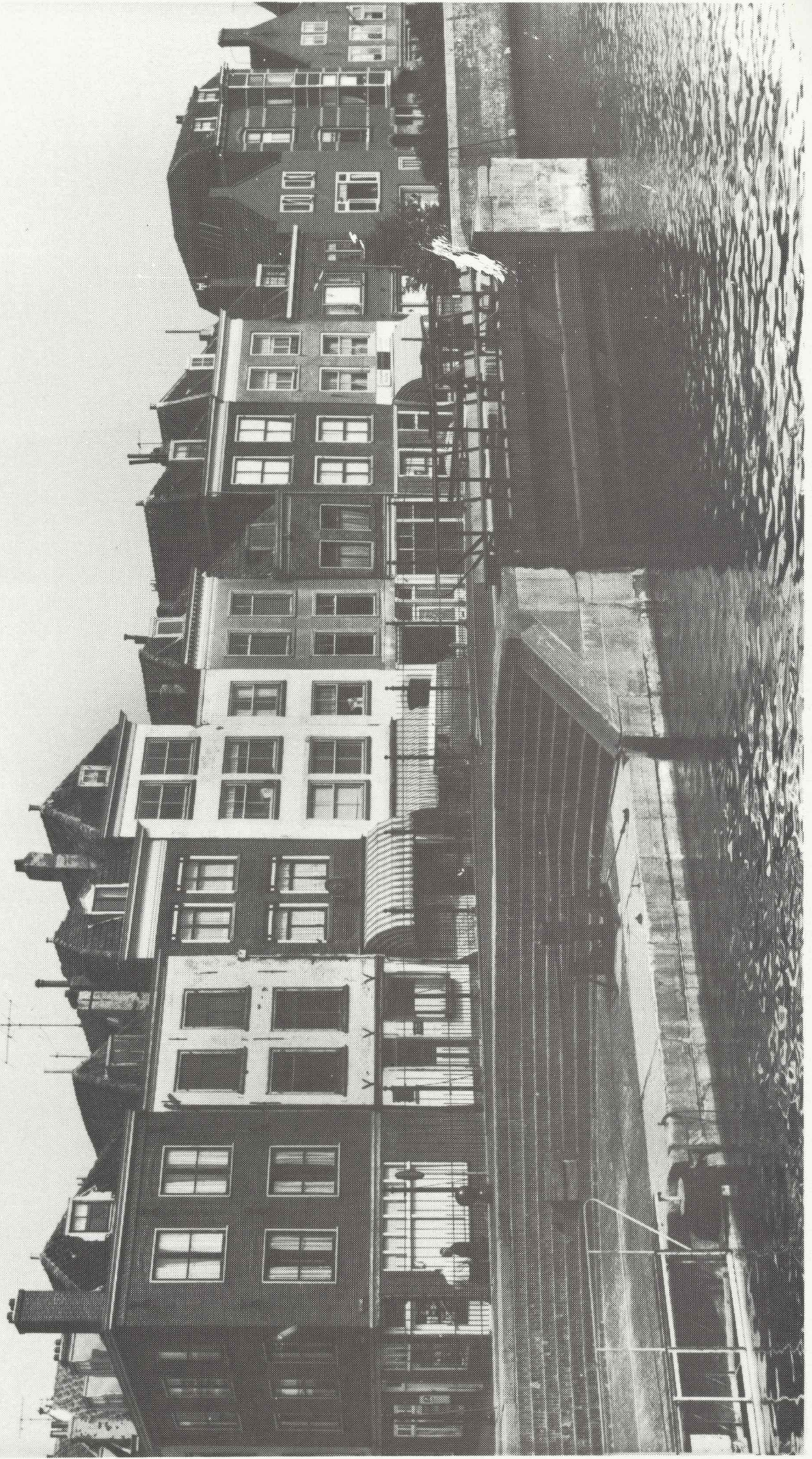




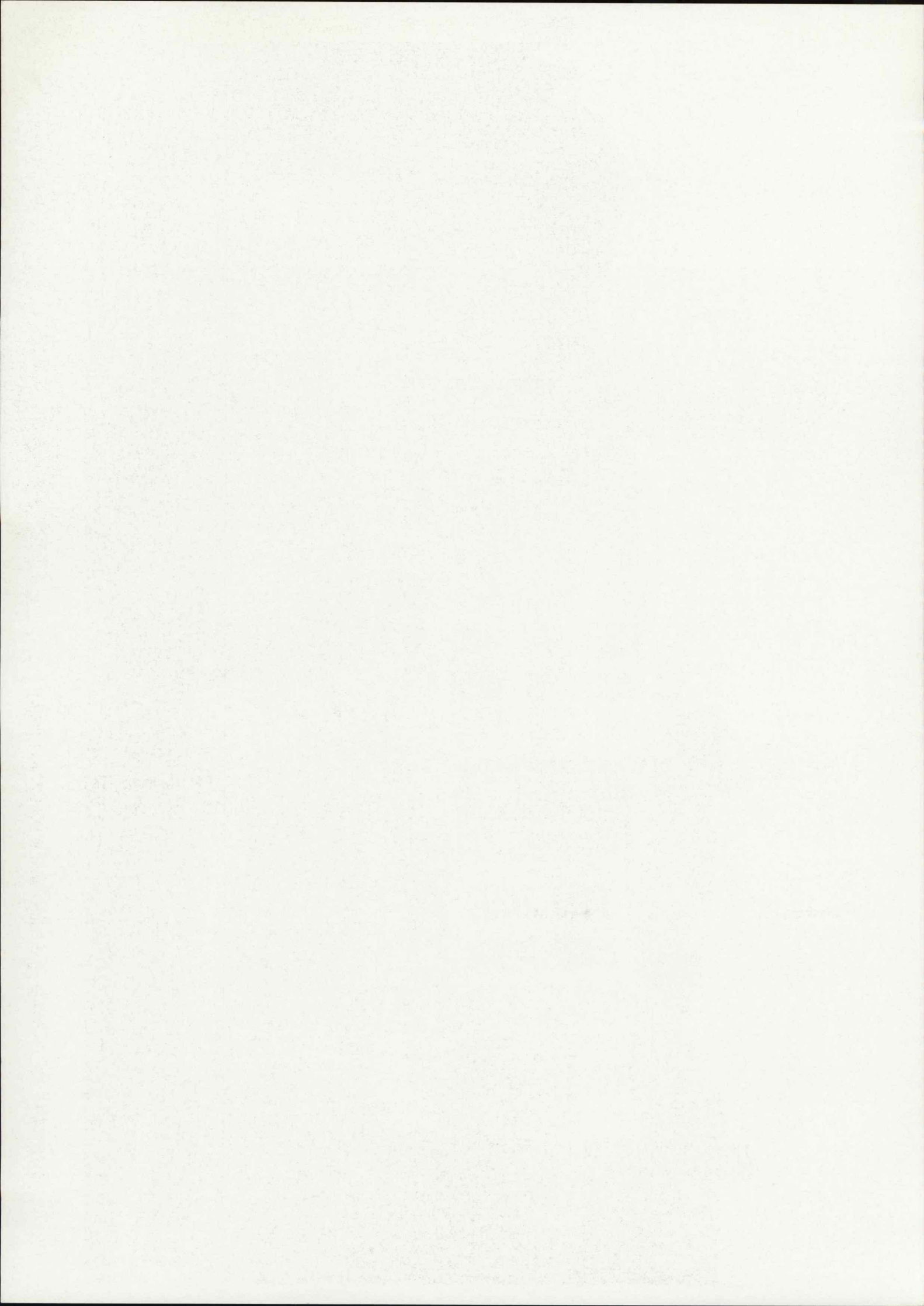
HELLEVOETSLUIS. De Oostkade, gezien vanaf het westelijke havenhoofd.



1,110519108024



HELLEVOETSUIS. De Oostkade bij de sluis. (foto R.D.M.Z. mei 1964)



1.110519108025



HELLEVOETSLUIS. De Oostzanddijk (foto R.D.M.Z. 1968)
v.l.n.r. het Prinsenhuis (raadhuis), de Waag en de Hervormde Kerk.

