

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 35

VAN DE MONUMENTENWET

Delfshaven, gemeente Rotterdam

Toelichting bij het besluit tot uitbreiding van
het beschermde stadsgezicht Delfshaven

Het te beschermen stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 238 B)
door een stippenlijn omgrensde gebied

RDMZ, februari 1991

Hoewel al sinds een eeuw een Rotterdamse stadswijk, dankt Delfshaven zijn ontstaan en naam aan de stad Delft, waarvan het vier eeuwen lang inderdaad de haven was. In het jaar 1389 nl. had het Delftse stadsbestuur van de landsheer vergunning verkregen voor de aanleg van een directe verbinding tussen de Delftse Schie en de Maas om daardoor te ontkomen aan oponthoud en overslagkosten voor de Delftse export via Rotterdam en Schiedam. Hoewel de stichting van een nederzetting aan de monding van de Delfshavense Schie daarbij geenszins in de bedoeling heeft gelegen, in tegendeel, kwam deze al na zeer korte tijd tot ontwikkeling door de intensieve scheepvaart en vooral de opkomende haringvisserij. Al in 1424 konden de inwoners het poortersrecht van Delft krijgen. Na belangrijke uitbreidingen in de 15de eeuw echter werd verdere groei door het Delftse stadsbestuur sterk belemmerd, uit vrees dat Delfshaven de moederstad zou overvleugelen. Met de aanleg van versterkingen in het laatste kwart van de 16de eeuw bereikte Delfshaven ongeveer zijn definitieve omvang tot de annexatie door Rotterdam in 1886. Een zekere mate van economische groei in de late 17de en de 18de eeuw leidde tot bevolkingsaanwas en verdichting van de bebouwing binnen dit gebied en bijgevolg tot het stedelijke karakter, dat Delfshaven altijd heeft behouden. Na in de Franse Tijd van Delft te zijn gescheiden werd Delfshaven in 1813 een zelfstandige gemeente, die zich sinds 1825 zelfs stad mocht noemen. Delfshavense armlastigheid en Rotterdamse expansiedrang leidden tenslotte tot annexatie door Rotterdam op 1 januari 1886.

De daarop volgende spectaculaire groei van Rotterdam maakte de oude kern van Delfshaven tot een oude, ingeslapen en nogal verwaarloosde enclave in het 20ste-eeuwse grootstedelijke geheel, die waarschijnlijk juist daardoor haar oorspronkelijke karakter voor een belangrijk deel heeft behouden.

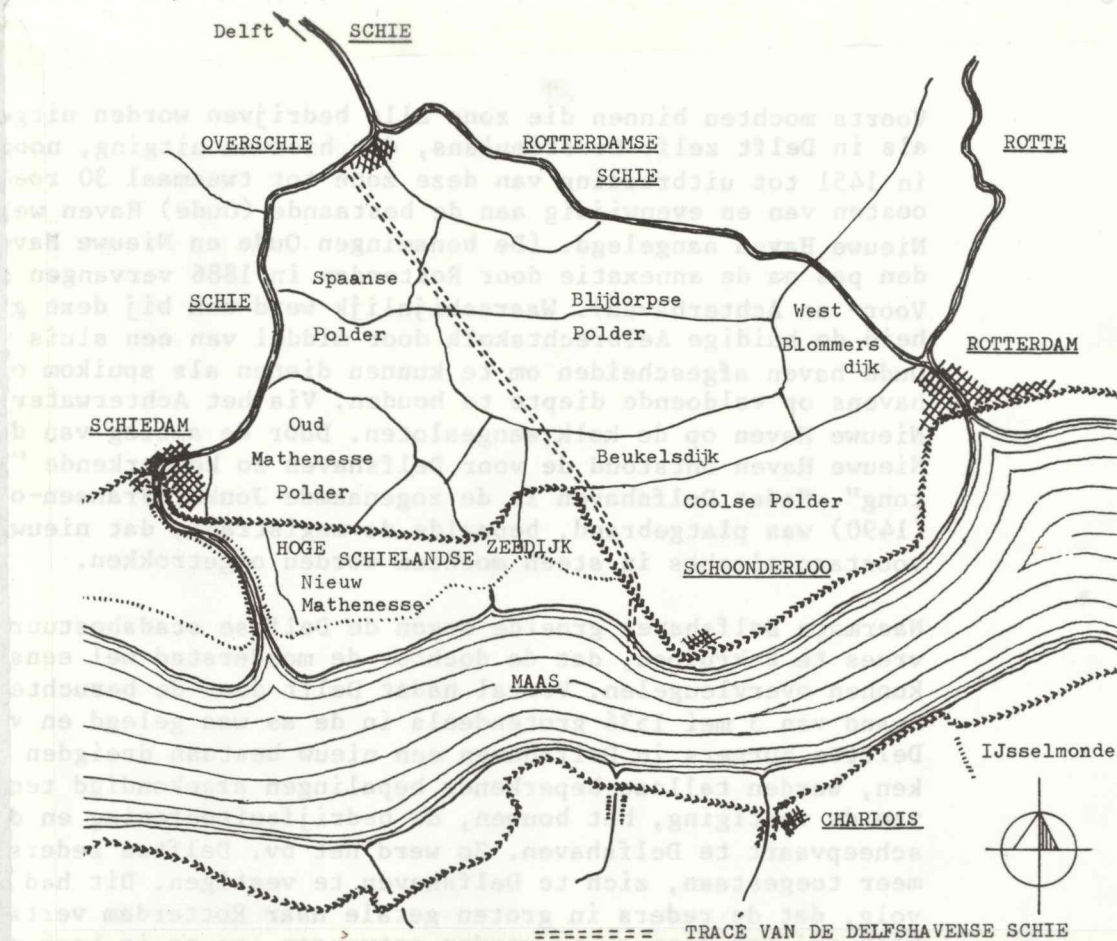
Na de verwoesting van het oude centrum van Rotterdam in mei 1940 en de na-oorlogse wederopbouwperiode, die in Rotterdam sterk in het teken van de algehele vernieuwing stond, groeide in de loop van de 60er jaren de belangstelling voor Delfshaven als enig samenhangend Rotterdams stadsdeel van vóór de 19de eeuw. Dit resulteerde in 1969 tot de aanwijzing van een deel van Oud Delfshaven als beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet. Nu was in die periode het hoofdmotief voor de wettelijke bescherming van een stadsgezicht meer gebaseerd op de kwaliteit van het historische bebouwingsbeeld dan op de historisch-ruimtelijke structuur. Deze omstandigheid heeft ertoe geleid, dat destijds bij de aanwijzing van het stadsgezicht Delfshaven een naar huidige inzichten te krappe en te weinig op stedenbouwkundige samenhang gerichte begrenzing is bepaald. Vooral de ontwikkelingen op het terrein van de stadsvernieuwing in Delfshaven gedurende het afgelopen decennium hebben een en ander als een tekortkoming doen ervaren.

Het voorstel tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Delfshaven beoogt enerzijds de historisch-ruimtelijke structuur bij de bescherming een grotere rol te laten spelen dan voorheen en anderzijds het doel, nl. de bescherming van het stadsgezicht, en de middelen daartoe nl. bestemmingsplanvorming en stadsvernieuwing, beter dan voorheen op elkaar af te stemmen.

ONTSTAAN EN
ONTWIKKELING

De oorsprong van Delfshaven en de ontwikkeling tot de 19de eeuw hangen ten nauwste samen met die van de oude stad Delft. Delft had zich in de loop van de 12de en 13de eeuw ontwikkeld tot een stedelijke nederzetting vanuit de Hof van Delft, één van de drie grafelijke hoven, van waaruit in de 11de eeuw begonnen werd met de ontginning van het huidige Delfland. De naam is ontleend aan de gedolven waterloop (12de eeuw) tussen deze hof en de benedenloop van een oude veenstroom, die bij het huidige Schiedam in de Maas uitmondde. De latere naam van deze waterloop, de Schie, houdt waarschijnlijk verband met de scheiding tussen de latere Hoogheemraadschappen van Delfland en Schieland. Naast de handel in agrarische producten, waarvoor Delft de centrale marktstad werd, kwam in de loop van de 13de eeuw een daarvan afgeleide ambachtelijke nijverheid tot ontwikkeling, met name de lakenweverij en de bierbrouwerij, waarvoor de grondstoffen volop voorhanden waren. Het is voornamelijk de export van het in die tijd beroemde Delftse bier geweest, die heeft geleid tot het ontstaan van Delfshaven. De uitvoer van dit bier geschiedde nl. via de Schie en het aan de monding daarvan opgekomen Schiedam, dat maar al te graag een graantje meepikte van de winstgevende Delftse export. Om aan de hoge overslagkosten in Schiedam te ontkomen werd in 1343 een verbinding gegraven tussen de Schie en de Rotte en werd het Delftse bier via het opkomende Rotterdam geëxporteerd. Toen zich echter in Rotterdam weldra dezelfde problemen voordeden als voordien in Schiedam, wendde het Delftse stadsbestuur zich tot de landsheer met het verzoek, een directe verbinding te mogen aanleggen tussen de Delftse Schie en de Maas.

Op 8 september 1389 gaf Albrecht van Beieren, die in dat jaar graaf van Holland was geworden, daartoe toestemming onder de voorwaarden, dat de Schielandse Zeedijk ter plaatse van de coupure met een deugdelijke sluis zou worden gesloten, dat men met de eigenaren van de desbetreffende gronden tot overeenstemming zou komen en dat binnen een strook van 100 roeden (1 roede = ca 3,60 m) aan weerszijden van de vaart en de schutkolk slechts de "landnering" mocht worden uitgeoefend, vermoedelijk om Rotterdam en Schiedam niet al te zeer te benadelen. Dit laatste kan ook een rol hebben gespeeld bij de uiteindelijke keuze van het tracé voor de nieuwe vaarroute, waarvan de uitmonding in de Maas ongeveer midden tussen de mondingen van de Rotte en de Schie kwam te liggen. Van even ten westen van Overschie werd dit tracé uitgezet naar de meest noordelijke knik in de Hoge Schielandse Zeedijk, die men echter niet aldaar doorsneed maar ca 800 meter verderop, vermoedelijk in verband met de opkomst van de polder Nieuw Mathenesse.



Situatie omstreeks 1400

Daardoor kwam het laatste deel van de Delfshavense Schie een eindweegs evenwijdig met de zeedijk te lopen om na de coupure daarin vrijwel exact in zuidelijke richting in de Maas uit te monden. In het jaar 1406 moet het werk gereed zijn geweest want in dat jaar bepaalde het Delftse stadsbestuur, dat Delftse poorters alle goederen zwaarder dan één vat slechts via Delfshaven mochten vervoeren.

Uit de hiervoor genoemde voorwaarden blijkt, dat het ontstaan, laat staan de stichting, van een nederzetting bij de sluis niet de bedoeling was. Dat veranderde nadat Delft in 1394 het visserijrecht kreeg op een deel van de Maas en de buitendijkse Schiemond tevens ging fungeren als vissershaven. Hoe snel er nu een nederzetting tot ontwikkeling kwam blijkt wel uit de al in 1416 door graaf Willem verleende toestemming voor de bouw van een eigen kapel.

Vervolgens gaf Jan van Brabant de stad Delft in 1424 verlof, eenieder, die binnen 14 roeden aan weerszijden van de haven woonde, naar eigen goeddunken het poortersrecht van Delft te verlenen.

Voorts mochten binnen die zone alle bedrijven worden uitgeoefend als in Delft zelf. De stimulans die hiervan uitging, noopte al in 1451 tot uitbreiding van deze zone tot tweemaal 30 roeden. Ten oosten van en evenwijdig aan de bestaande (Oude) Haven werd nu de Nieuwe Haven aangelegd. (De benamingen Oude en Nieuwe Haven werden pas na de annexatie door Rotterdam in 1886 vervangen door Voor- en Achterhaven). Waarschijnlijk werd ook bij deze gelegenheid de huidige Aelbrechtskolk door middel van een sluis van de Oude Haven afgescheiden om te kunnen dienen als spuikom om beide havens op voldoende diepte te houden. Via het Achterwater werd de Nieuwe Haven op de kolk aangesloten. Door de aanleg van deze Nieuwe Haven ontstond de voor Delfshaven zo kenmerkende "Landtong". Nadat Delfshaven in de zogenaamde Jonker-Fransen-oorlog (1490) was platgebrand, bepaalde de magistraat, dat nieuwe huizen voortaan slechts in steen mochten worden opgetrokken.

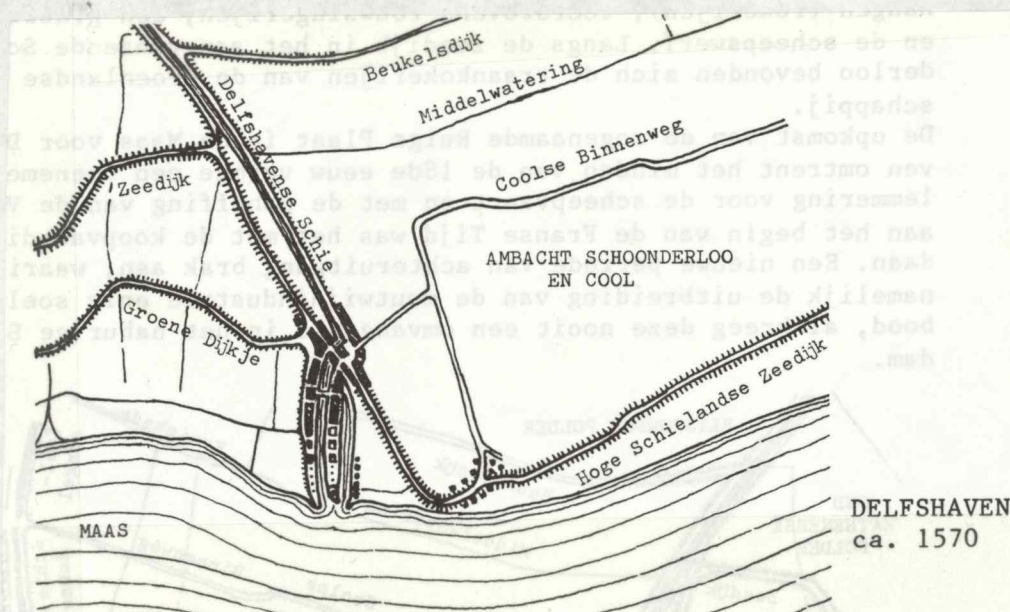
Naarmate Delfshaven groeide begon de Delftse stadsbestuurderen de vrees te bekruipen, dat de dochter de moederstad wel eens zou kunnen overvleugelen. Vooral nadat Delft door de beruchte stadsbrand van 3 mei 1536 grotendeels in de as was gelegd en vele Delftse burgers in Delfshaven een nieuw bestaan dreigden te zoeken, werden talloze beperkende bepalingen afgekondigd ten aanzien van de vestiging, het bouwen, de bedrijfsuitoefening en de scheepvaart te Delfshaven. Zo werd het bv. Delftse reders niet meer toegestaan, zich te Delfshaven te vestigen. Dit had tot gevolg, dat de reders in groten getale naar Rotterdam vertrokken, waar zij met open armen werden ontvangen, en er in hoge mate toe hebben bijgedragen, dat Delft als koopvaartstad nog voor de eeuwwisseling volledig door Rotterdam werd overvleugeld. De grote Raadspensionaris Johan van Oldenbarnevelt (sinds 1576 pensionaris van Rotterdam) merkte er later over op: "De precieusheit van die van Delft en de schaersheit van die van Schiedam hebben Rotterdam groot gemaakt."

Gedurende de 16de eeuw echter leverden de "Grote Visserij" (de haringvisserij) en de walvisvangst nog voldoende middelen van bestaan op om Delfshaven ondanks de beperkende bepalingen te doen groeien. In die tijd was Delfshaven, en daarmee Delft, zelfs de belangrijkste vissersplaats van de Nederlanden.

Het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog ging niet ongemerkt aan Delfshaven voorbij. Op 10 mei 1572 werd het vanuit het daags tevoren door Bossu bij verrassing ingenomen Rotterdam overvallen en bezet, evenals het slot Spangen, dat de Delfshavense Schie beheerste. Het jaar daarop gelastte het Hof van Holland de versterking van Delfshaven met wallen en schansen en het stadsbestuur van Delft liet het slot Spangen afbreken vanwege de bedreiging die er voor de scheepvaart van uitging.

Uit de tweede helft van de 16de eeuw dateren de oudste kaarten van Delfshaven en omgeving. De oudste is een kaart, gemaakt voor de Rekenkamer van Holland, waarin men met enige moeite de nederzetting en de omgeving kan herkennen.

Veel nauwkeuriger is de kaart, die de Delftse landmeter Jan Jansz. Potter in 1573 vervaardigde. Daarin herkent men moeiteloos het huidige Delfshaven, zij het, dat de bebouwingsdichtheid in het zuidelijke deel nog gering is en het driehoekige terrein tussen de Nieuwe Haven en de Schielandse Zeedijk dan nog nagenoeg braak ligt. De eerste aanzet van de eerder genoemde versterkingen is er al op aangegeven. Het overgrote deel van Delfshaven is buitendijks gelegen. Alleen in de omgeving van de sluis in de Zeedijk is ook binnendijks in de Coolse Polder bebouwing aanwezig. In de zuidelijke hoek van de Zeedijk het gehucht Schoonderloo, dat in 1572 overigens grotendeels verwoest was. Het gehucht en de gelijknamige ambachtsheerlijkheid, waartoe ook de Coolse Polder behoorde, waren Delfts bezit. De grootste bebouwingsdichtheid treft men aan aan weerszijden van de Aelbrechtskolk en de Voorhaven tot aan het huidige Tussenwater.

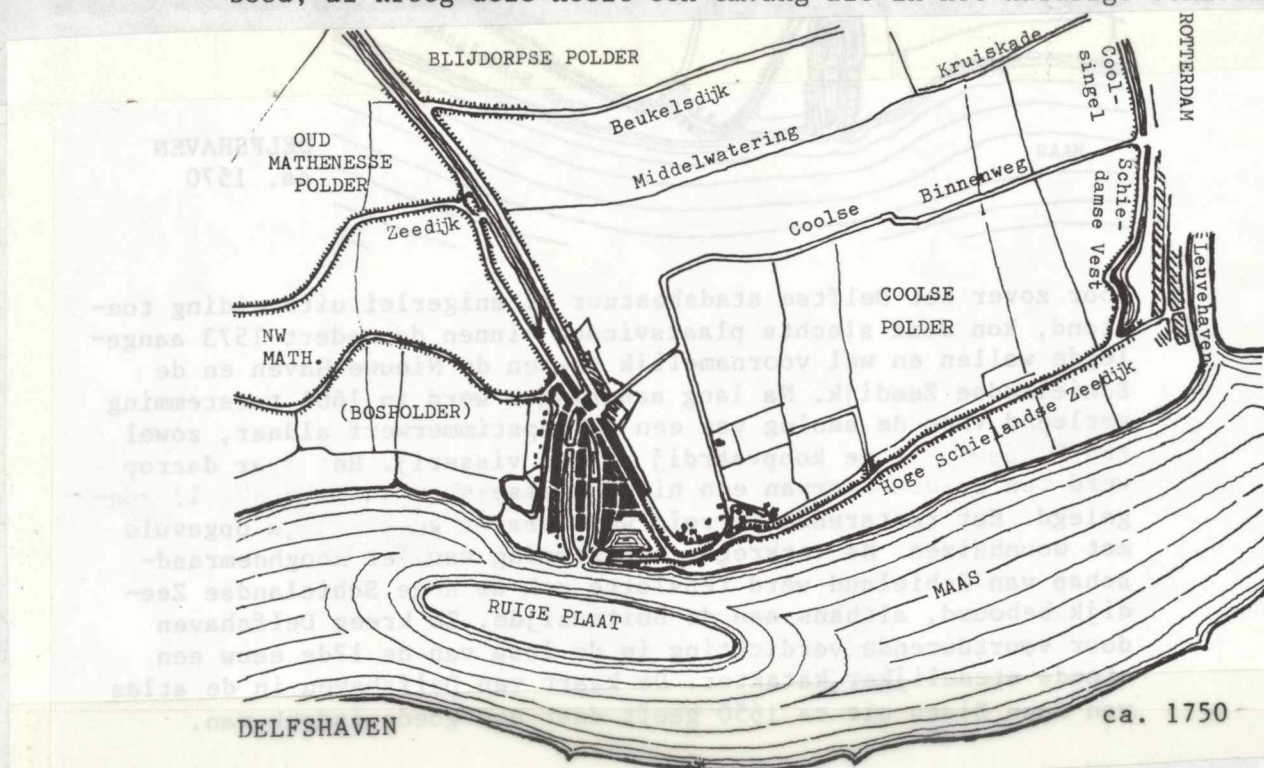


Voorzover het Delftse stadsbestuur al enigerlei uitbreiding toestond, kon deze slechts plaatsvinden binnen de sedert 1573 aangelegde wallen en wel voornamelijk tussen de Nieuwe Haven en de Schielandse Zeedijk. Na lang aandringen werd in 1601 toestemming verleend voor de aanleg van een scheepstimmerwerf aldaar, zowel ten behoeve van de koopvaardij als de visserij. Het jaar daarop werd ten zuiden daarvan een nieuwe vissershaven (Buizenwaal) aangelegd. Het resterende terrein werd daarna geleidelijk opgevuld met woonhuizen. Na verkregen toestemming van het Hoogheemraadschap van Schieland werd tenslotte ook de Hoge Schielandse Zeedijk bebouwd, althans aan de buitenzijde. Zo kreeg Delfshaven door voortdurende verdichting in de loop van de 17de eeuw een steeds stedelijker karakter. De kaart van Delfshaven in de atlas van Joan Blaeu uit ca 1650 geeft daar een goede indruk van. In 1638 leidden kerkelijke twisten, waarin ook het stadsbestuur zich mengde, tot het vertrek van een groot aantal Havenaars met 36 haringbuizen (het gebruikelijke type vissersschip) naar Rotterdam, waarmee de grote visserij voor Delft grotendeels verloren ging.

Dit leidde een periode van achteruitgang in, die het stadsbestuur noopte tot opheffing van de beperkende bepalingen ten aanzien van de bedrijfsuitvoering in Delfshaven, met uitzondering van de bierbrouwerij. De visserij kwam echter nimmer meer op het oude peil terug.

Nadat de Delftse Kamer van de V.O.C. in 1672 besloten had tot de bouw van een groot zeemagazijn bij de scheepstimmerwerf aan de Buizenwaal nam de welvaart weer geleidelijk toe, niet in de laatste plaats door het te zelfder tijd in navolging van Schiedam opkomende moutwijnbedrijf.

Omstreeks het jaar 1700 telde Delfshaven 5 moutwijnbranderijen met een gemeenschappelijke moutmolen en voorts waren er bokkinghangen (rokerijen), teerstoven, touwslagerijen, een glasblazerij en de scheepswerf. Langs de zeedijk in het aangrenzende Schoonderloo bevonden zich de traankokerijen van de Groenlandse Maatschappij. De opkomst van de zogenaamde Ruige Plaat in de Maas voor Delfshaven omtrent het midden van de 18de eeuw vormde een toenemende belemmering voor de scheepvaart en met de opheffing van de V.O.C. aan het begin van de Franse tijd was het met de koopvaardij gedaan. Een nieuwe periode van achteruitgang brak aan, waarin voornamelijk de uitbreiding van de moutwijnindustrie enig soelaas bood, al kreeg deze nooit een omvang als in het naburige Schiedam.



Nadat Delfshaven al in de Franse tijd een eigen Municipaliteit had gevormd, werd het in 1813 definitief van Delft gescheiden om met de ambachten Schoonderloo en Cool en Beukelsdijk een zelfstandige gemeente te worden. Het visserijrecht ging daarbij van Delft over naar Delfshaven.

Overigens echter werd Delfshaven gerekend tot de landelijke gemeenten en dat hield een aanzienlijk financieel nadeel in, waardoor de nieuwe gemeente weldra niet meer in staat bleek, de havens, sluizen en kaden naar behoren te onderhouden terwijl aan de hoognodige doorgraving van de Ruige Plaat in het geheel niet te denken viel. Het gemeentebestuur richtte zich dan ook tot de koning met het verzoek, Delfshaven tot stad te verheffen. Het kwam echter niet verder dan een Koninklijk Besluit in 1825, waardoor Delfshaven zich stad mocht noemen, echter zonder als zodanig in de Provinciale Staten vertegenwoordigd te zijn en zonder bijkomende rechten.

In 1841, toen Delfshaven ca 3000 inwoners telde, richtte men zich opnieuw tot de koning met het verzoek om een rijksbijdrage, ofwel een bijdrage uit provinciale fondsen op 's-konings gezag. Voorts werden pogingen ondernomen om op de Ruige Plaat een vrij entrepot gevestigd te krijgen. Het jaar daarop verzocht men de koning, Delfshaven bij Rotterdam te voegen of, zo dat niet mogelijk was, alsnog tot stad te verheffen.

Het leidde allemaal tot niets, al schreven burgemeester en wethouders van Rotterdam in 1843 wel aan de gemeenteraad, dat "het zeer wel zoude kunnen zijn, dat zich later omstandigheden voordeden, waardoor men zou kunnen oordelen, dat het wenselijk ware geweest, dat men de aangeboden gelegenheid niet had laten voorbijgaan". Die omstandigheden zouden zich weldra voordoen. Vergelijking tussen 18de-eeuws kaartmateriaal en het Kadastraal Minuutplan van ca 1830 leert, dat er behoudens een toegenomen bebouwingsdichtheid en de toename van het aantal moutmolens tot drie, in de tussenliggende periode ruimtelijk weinig is veranderd. Wel blijkt de scheepswerf achter het Oost-Indisch huis te zijn verdwenen en resteren van de vroegere versterkingen nog slechts rudimenten. De Landtong is tot aan de moutmolen "De Distilleerketel" op de kop ervan volgebouwd met mouderijen en branderijen.

Omstreeks het midden van de 19de eeuw begon Rotterdam door de toenemende transitohandel over de Rijn sterk te groeien. Vooral de aanleg van de Nieuwe Waterweg in de jaren 1866-'77 betekende daarin een enorme stimulans, waarvan indirect ook de nabuurgemeenten profiteerden. Zo ook Delfshaven, dat uiteindelijk tussen 1871 en 1874 alsnog de Ruige Plaat liet doorgraven en het tussenliggende water liet afdammen, waarvan thans alleen de Middenkous nog resteert.

Intussen leidde in Rotterdam de bevolkingsgroei tot toenemende verdichting van de oude binnenstad en voortdurend verslechterende hygiënische toestanden. Er werd een commissie in het leven geroepen, die in samenwerking met de stadsarchitect W.N. Rose een oplossing moest aandragen voor dit probleem, waaruit de bekende "Waterprojecten" van de laatste zijn voortgekomen. In samenhang daarmee liet Rose zijn oog vallen op de Coolse Polder als potentieel uitbreidingsgebied voor Rotterdam, zowel voor havenaanleg als volkshuisvesting.

De Coolse Polder behoorde echter tot de gemeente Delfshaven en die wilde alleen toestemmen in algehele annexatie, waar de Rotterdamse gemeenteraad niet in wilde toestemmen. Men volstond met de aankoop van terreinen op Delfshavens grondgebied ten behoeve van onder andere het park.

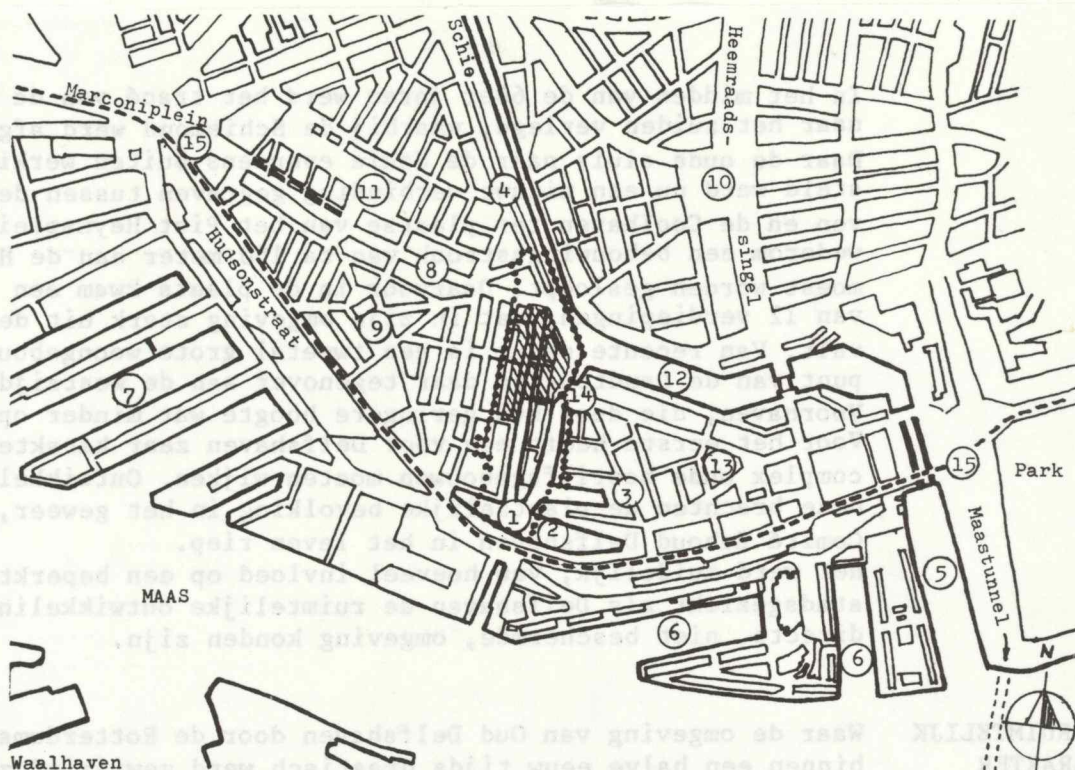
In 1860 echter leidde verscherping van de Rotterdamse bouwverordening tot ongebreidelde revolutiebouw op het aangrenzende Delfshavense grondgebied, waardoor zich de zojuist uitgebannen problemen op korte afstand opnieuw konden manifesteren. In korte tijd ontstond er een wijk Nieuw Delfshaven, die ongeveer overeenkomt met de huidige Rotterdamse wijk het Oude Westen. Het inwonertal van Delfshaven nam toe tot ca 9000.

Na een hernieuwd initiatief van Delfshaven in 1875 ging de Rotterdamse raad tenslotte in 1884 overstag en op 1 januari 1886 was de annexatie van Delfshaven door Rotterdam een feit. Nog voordien werd in 1879 de Nieuwe Binnenweg aangelegd ter vervanging van de oude Coolse Binnenweg.

De belangrijkste verandering binnen Oud Delfshaven was de demping van het Achterwater en het noordelijk deel van de Achterhaven in 1870, dat werd omgedoopt in Piet Heynsplein (naar de in Delfshaven geboren zeeheld).

Voor Delfshaven leverde de annexatie niet geheel het beoogde effect op. Rotterdam richtte zich in eerste instantie op de aanleg van nieuwe havens en liet de woningbouw tot 1910 over aan het particuliere initiatief. Van de door Delfshaven gewenste villawijk in de Coolse Polder kwam weinig meer tot stand dan de Heemraads-singel en in de oude kern ging het verpauperingsproces gewoon door. Nog voor de Eerste Wereldoorlog werd Delfshaven door een reeks van havens en industrieterreinen nagenoeg van de Maas afgeschermd en daarna aan de overige zijden door nieuwe woonwijken ingesloten. De bedrijvigheid verplaatste zich deels naar de nieuwe havengebieden met als gevolg functieverandering en functieverlies. In het kader van het gemeentelijke uitbreidingsplan uit 1903 werd in 1910 de Schiedamse Weg aangelegd, waarvoor een deel van de bebouwing aan de Aelbrechtskolk en het Laagerf moest wijken. Bij de bebouwing aan deze doorbraak werd echter aangehaakt aan het historische bebouwingsbeeld. Het werd Hollandse neorenaissance. Vervolgens werd in 1920 begonnen met de sloop van de oude bebouwing ten oosten van de Schie ten behoeve van de aanleg van de Aelbrechtskade, gevolgd door de sanering van het Laagerf en een deel van de Havenstraat (Zeedijk) ten behoeve van de aanleg van de Coolhaven (1926-'31), die via de Parkhaven een nieuwe directe verbinding tussen de Schie en de Maas vormde. Daarmee was Delfshaven voor de scheepvaart nauwelijks meer van belang en trad een lange periode van marginaal functioneren en verval in.

In het midden van de 60er jaren werd het tracé van de zeedijk naar het zuiden verlegd, waarbij de Schiemond werd afgesloten. Daar de oude sluis naar de Schie eveneens buiten werking was gesteld werd nu een nieuwe verbinding gegraven tussen de Achterhaven en de Coolhaven ter plaatse van het Piet Heynsplein, waarvoor wederom een bebouwingsstrook van ca 1450 meter aan de Havenstraat moest worden gesloopt.



Situering Oud Delfshaven in groter stedelijk verband.

- | | |
|--|---|
| 1. Stadsgezicht Delfshaven | 8. Schiedamse Weg. 1910 |
|  beschermd sinds 1969 | 9. Wijk Bospolder, 1911-1930 |
| grens uitbreiding | 10. Middelland en Nieuwe Westen 1910-1920 |
| 2. Middenkous | 11. Tussendijken, 1921-1930 |
| 3. Havenstraat | 12. Coolhaven en Parksluizen, 1926-1932 |
| 4. Mathenesserdijk | 13. Delfshaven Oost, 1920-1940 |
| 5. Parkhaven, 1890 | 14. Doorbraak Achterhaven-Coolhaven, 1966 |
| 6. St. Jobs- en Schiehaven, 1900-1910 | 15. ----- Tracé Delta-waterkering, 1966 |
| 7. IJssel-, Lek- en Keilehaven, 1910-1915 | |

Daarvoor in de plaats kwam een flatgebouw van 12 verdiepingen, dat in zijn omgeving sterk uit de toon valt. Van recente datum is een tweetal woongebouwen op de punt van de Landtong en daar tegenover aan de westzijde van de Voorhaven, die door hun geringere hoogte wat minder opvallen. Voor het eerste heeft een voor Delfshaven zeer karakteristiek complex oude bedrijfsgebouwen moeten wijken. Ontwikkelingen als deze brachten de plaatselijke bevolking in het geweer, die een Comité Behoud Delfshaven in het leven riep. Het werd duidelijk, van hoeveel invloed op een beperkt beschermd stadsgezicht als Delfshaven de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe, niet beschermde, omgeving konden zijn.

HUIDIG RUIM-
TELIJK KARAK-
TER

Waar de omgeving van Oud Delfshaven door de Rotterdamse expansie binnen een halve eeuw drastisch werd gewijzigd zijn de ruimtelijke veranderingen binnen de oude kern betrekkelijk beperkt gebleven, daar deze in dat proces nauwelijks een rol speelde.

Alleen aan de noord-oostzijde van de oude kern hebben zich ingrijpende wijzigingen voorgedaan in de oorspronkelijke ruimtelijke opbouw van de aanleg van de Coolhaven en vooral de doorbraak van de Achterhaven naar de Coolhaven.

Daardoor is de ruimtelijke relatie tussen de omgeving van de Havenstraat en de rest van Oud Delfshaven verzwakt. Ook verder naar het zuiden heeft het gebied tussen Achterhaven en Havenstraat aan historische kwaliteit ingeboet, onder andere door industriële ontwikkelingen ten noorden van de Buizenwaal en kaalslag ten zuiden daarvan.

Overigens vormt Oud Delfshaven een afzonderlijke ruimtelijke eenheid met een herkenbaar eigen karakter, een historisch-ruimtelijke enclave, binnen het stedelijke gebied van Rotterdam. De ruimtelijke structuur ervan wordt primair bepaald door de oorspronkelijke buitendijkse monding van de Delfshavense Schie, nl. de Aelbrechtskolk en Voorhaven, en de voormalige Hoge Schielandse Zeedijk, dat wil zeggen het dijktracé Mathenesserdijk-Havenstraat, en secundair door de rivier de Maas, van welks oorspronkelijke beloop de huidige Middenkous een rudiment is, en de Schans als rudiment van de laat 16de-eeuwse verdedigingswerken ten westen van Delfshaven. De hoek tussen de voormalige zeedijk en de Voorhaven bedraagt ca 30 graden, waardoor de plattegrond van Oud Delfshaven ongeveer wordt omsloten door een rechthoekige driehoek met hoeken van 30 en 60 graden.

Het centrale element in de plattegrond wordt van oudsher gevormd door Aelbrechtskolk en Voorhaven, langs de kaden waarvan zich in het verleden de Delftse scheepvaart- en overslagactiviteiten afwikkelde, in het verlengde van de oude vaarroute. De Achterhaven heeft, ondanks de doorbraak naar de Coolhaven, meer dan de Voorhaven het karakter van haven als berging van schepen dan als overslaghaven.

Dit kenmerkt zich onder andere door de grotere breedte en de wat geringere gerichtheid van de kaden en de bebouwing daaraan op de bedrijvigheden te water, dit met uitzondering van de brede kade voor het voormalige Oost-Indisch Huis. De basis van de driehoek wordt gevormd door de Middenkous, het afgedamde deel van het water tussen Delfshaven en de vroegere Ruige Plaat. Evenwijdig hieraan mondt het door gedeeltelijke demping versmalde restant van de Buizenwaal uit in de Achterhaven. Het stratenpatroon is haaks op de hoofdas Aelbrechtskolk-Voorhaven georiënteerd, met uitzondering van de oude landroute over de voormalige zeedijk en de evenwijdig daaraan lopende Schans. Het functioneel ondergeschikte belang van de dwarsstraten in het verleden wordt geïllustreerd door hun schaal.

De meeste zijn niet meer dan verbindingssstegen in de gesloten bebouwingsstroken aan weerszijden van de havens en verschillende stegen zijn in de loop der tijd door overbouwning volledig in die bebouwingsstroken opgenomen en als zodanig nauwelijks meer herkenbaar. De enige belangrijke verkeersroute binnen Oud Delfshaven is thans de Schiedamse Weg, die overigens ook min of meer haaks op de oude hoofdstructuur is aangelegd. In aansluiting op de Nieuwe Binnenweg aan de overzijde van Schie en Coolhaven is dit ook de Hoofdwinkelstraat van Delfshaven in ruimer verband. De Schans heeft zijn huidige karakter van brede woonstraat pas gekregen bij de aanleg van de woonwijk Bospolder ten westen van Oud Delfshaven.

De oudste kern is de omgeving van de Aelbrechtskolk en met name de oostzijde ervan, waar van oudsher het bestuurlijk en kerkelijk centrum gevestigd is geweest. Dit weerspiegelt zich in de huidige situatie door de aanwezigheid aldaar van de Hervormde kerk, het voormalige stadhuis en het gildehuis van het vroegere Zakkendragersgilde. De Piet Heynsbrug met keersluis vormt de scheiding tussen Aelbrechtskolk en Voorhaven.

De verdere ruimtelijke opbouw wordt voornamelijk bepaald door de gesloten bebouwingszones langs de havens, waarbinnen nauwelijks ruimte overblijft voor open erven. Het voor Delfshaven meest karakteristieke element hierin is de zogenaamde Landtong tussen de Voor- en Achterhaven, waarvan het zuidende, het zogenaamde Middelhoofd, wordt geaccentueerd door de (mout)molen "De Distilleerketel", die recentelijk is gerestaureerd.

Het bebouwingsbeeld in Oud Delfshaven is mede als gevolg van de traditionele menging van functies zeer afwisselend, zowel in schaal als in uiterlijk, al heeft het zich voor een belangrijk deel ontwikkeld binnen de historische bebouwingsschaal. In het noordelijk deel weerspiegelen zich daarin voornamelijk bijzondere functies en de combinatie van woon- en bedrijfsfuncties. In het zuidelijk deel overheersten van oudsher de bedrijfsfuncties, maar daarvan is thans een deel door de woonfunctie vervangen, waardoor het bebouwingsbeeld hier enigszins aan authenticiteit heeft ingeboet. In het noordelijk deel vindt men het grootste aantal beschermde monumenten maar overigens treft men zowel daar als elders tal van gebouwen aan, die, hoewel niet wettelijk beschermd, karakteristiek en dus waardevol te noemen zijn voor het stadsgezicht Delfshaven.

Nog meer dan in het bebouwingsbeeld weerspiegelt het verleden van Delfshaven als havenstad van Delft zich in het karakter van de openbare ruimte, waarin de havens met hun belendende kaden de hoofdrol spelen.

Ondanks het relatief grote wateroppervlak is het ruimtelijke karakter van de havens in het algemeen besloten door de bijna ononderbroken bebouwing erlangs en door de vernauwing van de havenmond bij het Middelhoofd. Op dat punt verwijdt het water zich in de Middenkous om te leiden tot een boeiende overgang van ruimtelijke geslotenheid naar openheid. Naar het noorden neemt het relatief gesloten karakter toe, althans in de Voorhaven en Aelbrechtskolk. Bij het noordeinde van de Achterhaven is het oorspronkelijke besloten karakter grotendeels verloren gegaan, niet zozeer door de verbinding met de Coolhaven als zodanig, maar vooral door de sloop van een lange strook aaneengesloten bebouwing ten behoeve daarvan. Dit heeft ook tot gevolg gehad, dat het huidige Piet Heynsplein niet meer als een pleinruimte wordt ervaren. Op de als bijlage opgenomen inventariskaart is de historisch-ruimtelijke waarde van Oud Delfshaven in de huidige verschijningsvorm ter toelichting in grote lijnen weergegeven (nr. 238 C).

TE BESCHERMEN GEBIED

Op basis van de in de inleiding verwoorde overwegingen en de in het voorgaande globaal beschreven historisch-ruimtelijke kwaliteiten wordt voorgesteld, het reeds beschermde stadsgezicht Delfshaven als volgt uit te breiden. Als westelijke grens is gekozen de oostzijde van de Schans, doorgetrokken naar de Noordschans en de Middenkous, zodanig, dat de beide molenrompen aldaar als markeringpunten van de oorspronkelijke omvang van Delfshaven daarbinnen zijn betrokken. De oostelijke grens loopt vanaf de Noordvest, langs de oevers van de Delfhavense Schie en de Coolhaven naar de Achterhavenbrug en vandaar langs de oostelijke kade van de Achterhaven naar de Middenkous.

De zuidelijke grens wordt gevormd door de zuidoever van de Middenkous, vanwaar men de historisch-ruimtelijke eenheid van het gebied in het grotere stedelijke geheel optimaal overziet. Hoewel de Havenstraat in zichzelf zeker bepaalde historische kwaliteiten bezit is er van afgezien, deze in zijn geheel bij de bescherming te betrekken vanwege de in het voorgaande reeds vermelde verstoorde ruimtelijke relatie met het overige deel van Oud Delfshaven. Bij het betrekken van het bouwblok tussen Schiedamse Weg, Noordschans en Schie binnen het te beschermen gebied hebben naast historisch-structurele ook architectuurhistorische aspecten een rol gespeeld. Op de bijgaande kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nr 238 B) zijn zowel de huidige als de voorgestelde omgrenzing aangegeven.

Binnen dit in oorsprong al zo gevarieerde gebied zijn de belangen, waarop de beschermende maatregel is gericht, niet overal gelijk van aard en gewicht. Zowel de omstandigheid, dat een deel van Oud Delfshaven al wettelijk beschermd is, als de voorgaande beschrijving van de huidige situatie duiden daar op.

In het vervolg wordt dan ook nader ingegaan op de aard van deze belangen voor het te beschermen gebied in zijn geheel en in onderdelen.

NADERE TYPE-
RING TE
BESCHERMEN
WAARDEN

In het gehele beschermde en nog te beschermen gebied is het patroon van waterlopen, dijken, straten en stegen in samenhang met de schaal van de bebouwing van belang. In de voorgaande beschrijving van het huidige ruimtelijke karakter is daarop al in grote lijnen ingegaan. Daarnaast zijn in een deel van het gebied ook de profilering en inrichting van de openbare ruimte en de structuur van de verkaveling en bebouwing van belang. Dit is met name het geval in het gebied ten noorden van de Mouterssteeg en de Tweede Schansstraat.

Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw van Delfshaven zijn de langgerekte gesloten bouwblokken, slechts door merendeels smalle stegen onderling gescheiden. De bebouwing staat ononderbroken direct aan de kade, straat of steeg. Voorzover er door de intensieve bebouwing al sprake is van erven en tuinen, liggen deze binnen de bouwblokken besloten. Alleen aan het Achterwater grenzen enkele tuinen aan de straat.

De bouwblokken zijn overwegend haaks op de openbare ruimte verkaveld. Alleen het schilvormige bouwblok tussen Aelbrechtskolk en Voorstraat heeft een wat afwijkende verkaveling. De oorspronkelijke verkaveling heeft plaatsgevonden vanaf de Aelbrechtskolk en Voorhaven en verschillende percelen lopen ook nu nog door tot aan de achterstraten (Achterhaven en Schans), maar het merendeel is in verband met de latere verdichting gesplitst. Ook de perceelbreedte vertoont door latere splitsing of samenvoeging vrij grote verschillen al valt deze in het algemeen te herleiden tot een oorspronkelijke breedte van 4 à 6 meter.

Aan de stegen is de verkaveling zeer ondiep; niet dieper dan de breedte van het aangrenzende perceel aan de haven.

Ook de hoogte van de bebouwing vertoont grote variaties, echter niet zozeer door verschillen in het aantal verdiepingen, dat onder de kap 2 à 3 bedraagt, maar meer door de verschillen in verdiepingshoogte. De meeste panden hebben zadel- of schilddaken met de nokken haaks op de openbare ruimte gericht. Bij grotere gebouwen of complexen daarvan komen ook omlopende of afgeplatte schilddaken voor of een langskap aan de straatzijde, waarachter meerdere haakse kappen schuilgaan. De vooral in het zuidelijk deel voorkomende platte daken zijn overwegend van recente datum.

Ook de vormgeving van de bebouwing is plaatselijk van belang, zeker in het reeds beschermde gebied, maar ook in het blok tussen Tussenwater en Mouterssteeg en bij het begin van de Schiedamse Weg. De als bijlage toegevoegde historisch-ruimtelijke waarde-ringskaart geeft daar een globale indruk van. Van de meeste panden is de gevelindeling eenvoudig. Deze bestaat overwegend uit 2 à 3 traveeën met verticaal geplaatste openingen of een verdubbeling daarvan bij samengevoegde percelen.

Enkele bijzondere gebouwen, zoals het voormalige stadhuis, het Oost-Indisch Huis en het Weeshuis hebben nog bredere gevels. De gevels zijn overwegend in baksteen opgetrokken; sommige zijn gepleisterd. De geschilderde houten kozijnen nemen in het algemeen van beneden naar boven in hoogte af. De daken zijn overwegend gedekt met gebakken pannen. Hoewel het gevelbeeld enigszins wordt overheerst door lijstgevels van 19de-eeuws karakter, wordt dit regelmatig afgewisseld met oudere trap-, tuit- en topgevels. Een bonte schakering van rijkelijk gedetailleerde trap- en topgevels van recenter datum treft men aan op het ontmoetingspunt van de Aelbrechtskolk en de Schiedamse Weg. Bij de aanleg van die weg in 1910 is doelbewust gestreefd naar een zowel ruimtelijk als architectonisch harmonieuze aansluiting op het historische stadsbeeld rond de Aelbrechtskolk. De wat grotere schaal van de bebouwing is duidelijk afgestemd op de naar verhouding grote breedte van de Schiedamse Weg om zodoende toch een zekere beslotenheid van beeld te bewerkstelligen, zoals die voordien rond de Aelbrechtskolk bestond. In dat opzicht zijn zowel de schaal als de vormgeving van de bebouwing hier van bijzondere waarde voor het stadsgezicht Delfshaven.

Binnen dit bebouwingsbeeld springen enkele gebouwen door hun schaal, vormgeving of situering in het bijzonder in het oog. Dat zijn met name de laat-gotische Hervormde kerk met haar 17de-eeuwse klokgevel en het voormalige stadhuis aan de Aelbrechtskolk, het omvangrijke pakhuys De Dubbelde Palmboom aan de Voorhaven en het wat geïsoleerde voormalige Oost-Indisch Huis aan de Achterhaven en voorts het Zakkendragershuisje, dat de markante beëindiging vormt van het schilvormige bouwblok tussen Aelbrechtskolk en Voorstraat. De achtergevelwand van dit blok staat in het water van de Aelbrechtskolk en volgt de ronding daarvan.

In de achtergevel van het Zakkendragershuisje (1653) is nog de overkluisde opening te zien, waardoor in het verleden de Achterhaven via het later gedempte Achterwater in verbinding stond met de Aelbrechtskolk. Bijzondere elementen in het bebouwingsbeeld, zij het in de periferie, zijn de rompen van de drie voormalige moutmolens, die enerzijds refereren aan de 19de-eeuwse omvang van Delfshaven en anderzijds aan de periode, waarin de moutwijn- en jeneverstokerij één van de belangrijkste middelen van bestaan was voor het stadje.

Van bijzonder belang voor het historische stadsgezicht Delfshaven zijn de profilering en inrichting van de openbare ruimte en met name die van de havens. Van betekenis zijn hier de relatie tussen de breedte van het water en de belendende kaden, de hoogte van de gemetselde kademuren en de inrichting van de kaden zelf in een op bedrijvigheid te water gerichte strook langs de haven, een verkeersstrook en een semi-particuliere zone direct langs de bebouwing, die daarbij soms nog functioneel betrokken is. De verschillen tussen de gebruikzones kenmerken zich onder andere door bestratingsverschillen en door boombeplantingen, tussen de loskade en de rijweg.

Het bestratingsmateriaal bestaat overwegend uit gebakken klinkers. De kademuren zijn plaatselijk afgedekt met hardstenen dekplaten. Ook in de opstanden is hier en daar natuursteen verwerkt.

Zeer bijzonder is het dwarsprofiel over de Aelbrechtskolk, waar de kademuren tot een zogenaamde kransmuur boven het straatniveau zijn opgetrokken. Zij maken deel uit van een vrij ingewikkeld hoogwaterkeringssysteem in samenhang met de verhoogde landhoofden van de Piet Heynsbrug en de daarin verwerkte vloeddeuren bij onvoldoende keringshoogte van de oude Delfshavense Sluis naar de Schie. Van deze laatste resteert thans alleen nog het oorspronkelijke buitenhoofd met deuren aan de noordkant van de Aelbrechtskolk als herinnering aan de oude vaarroute van Delft naar de Maas.

De recente aanleg van het Metro-traject onder de Schiedamse Weg heeft die oude vaarroute definitief geblokkeerd. De Piet Heynsbrug met sluis vormt een belangrijke structurele en visuele cesuur in het traject Aelbrechtskolk - Voorhaven.

RESULTAAT
GEVOERD
OVERLEG

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 35, tweede lid, van de Monumentenwet zijn het gemeentebestuur van Rotterdam, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, de Rijksplanologische Commissie en de Monumentenraad gehoord inzake het voorstel om het in 1969 aangewezen stadsgezicht Delfshaven met een gedeelte uit te breiden. De genoemde instanties hebben allen positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen aanwijzing. Op verzoek van de gemeente zijn een aantal grenswijzigingen aangebracht.

De Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de Rijksplanologische Commissie hebben te kennen gegeven hiermee te kunnen instemmen. De veranderingen in de begrenzing betreffen:

- 1) Het bouwblok gelegen tussen de Schiedamseweg, Noordschans en Mathenesserdijk is in zijn geheel binnen de begrenzing getrokken, alsmede de 'koppen' van de bouwblokken aan de Schiedamseweg tussen de Spanjaardstraat en de Schans.
- 2) De grens door het bouwblok gelegen tussen de Watergeusstraat, 3e Schansstraat, Voorhaven en Middenkous is recht getrokken via de twee openingen in het bouwblok, in aansluiting op de oeverlijn van de Middenkous.

- 3) De Lage Erfbrug is binnen de begrenzing opgenomen.
- 4) De oostgrens valt nu samen met de oostkade van de Achterhaven in plaats van achterlangs het VOC-depot.
- 5) Ondergeschikte correcties om praktische redenen (rooilijnen, oeverlijnen e.d.) hebben plaatsgevonden bij de Mathenesserdijk, de Delfshavense Schie, de Achterhavenbrug, de Waaldijk, Middenkous en de Schans.

In verband met de hierbovengenoemde wijzigingen zijn zowel de tekst van de toelichtende beschrijving als het kaartmateriaal, voorzover nodig, aangepast.

RECHTSGEVOLG
BESCHERMING

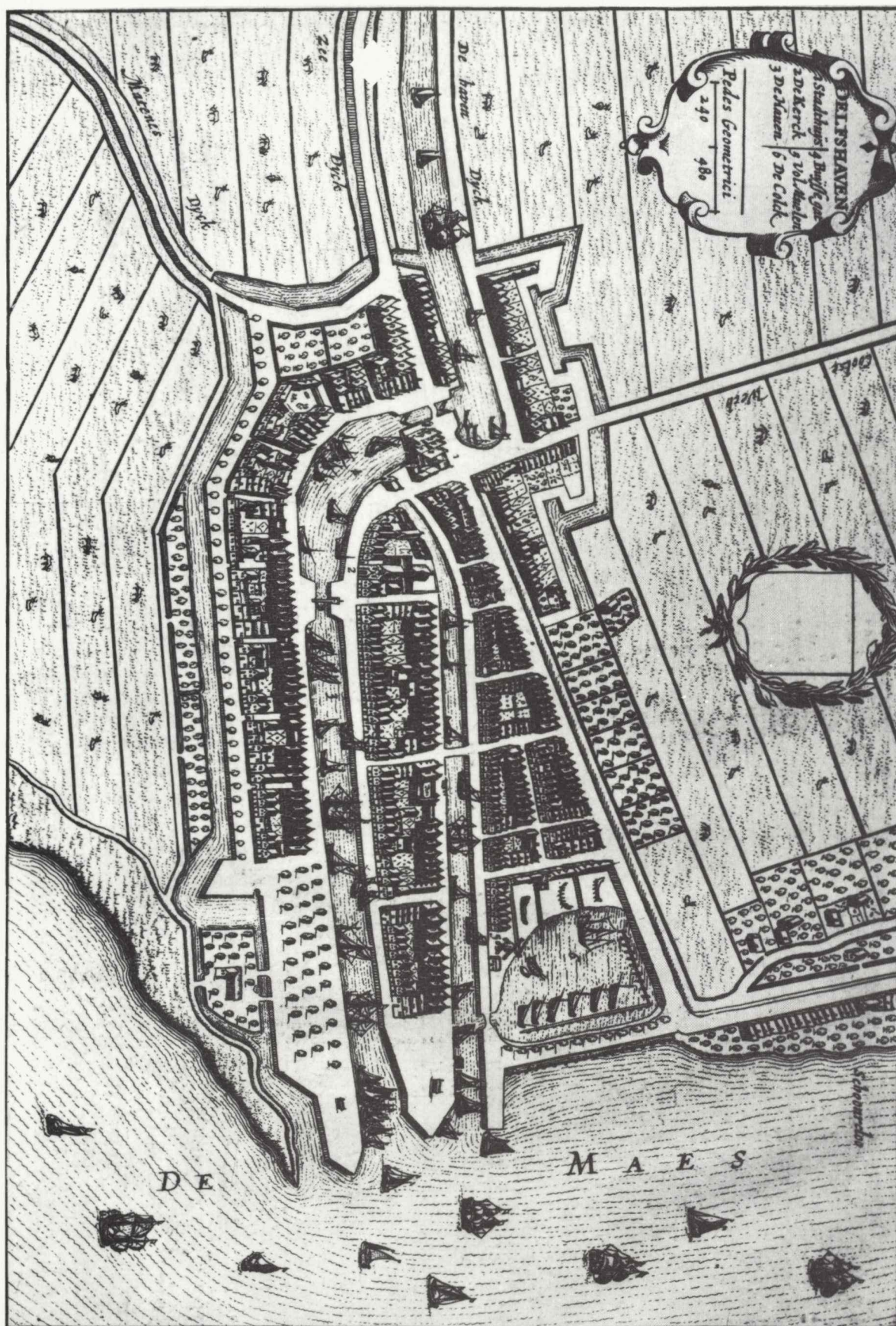
Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 36, 1ste lid, van de Monumentenwet een bestemmingsplan ontwikkeld en vastgesteld worden. Voor het eerder beschermde deel van het stadsgezicht Delfshaven is een dergelijk bestemmingsplan, genaamd "Beschermd Stadsgezicht Delfshaven", van kracht. Voor het overige deel van Oud Delfshaven vigeert het bestemmingsplan "Delfshaven". Voor het gehele beschermde gebied Delfshaven is een nieuw beschermend bestemmingsplan in procedure. Over dit plan is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Aangezien het plan nog geen rechtskracht heeft als beschermend plan kan over de status van dit plan, in de zin van artikel 36, lid 2 van de Monumentenwet, nog geen uitspraak worden gedaan.

De toelichting op dit voorstel tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Delfshaven kan inzake het ruimtelijk beleid, en in het bijzonder wat het beschermingsbelang betreft, als uitgangspunt dienen.

Doel van deze uitbreiding is, de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende, structuur en ruimtelijke kwaliteit van het betreffende gebied te onderkennen als een zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkeling 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.

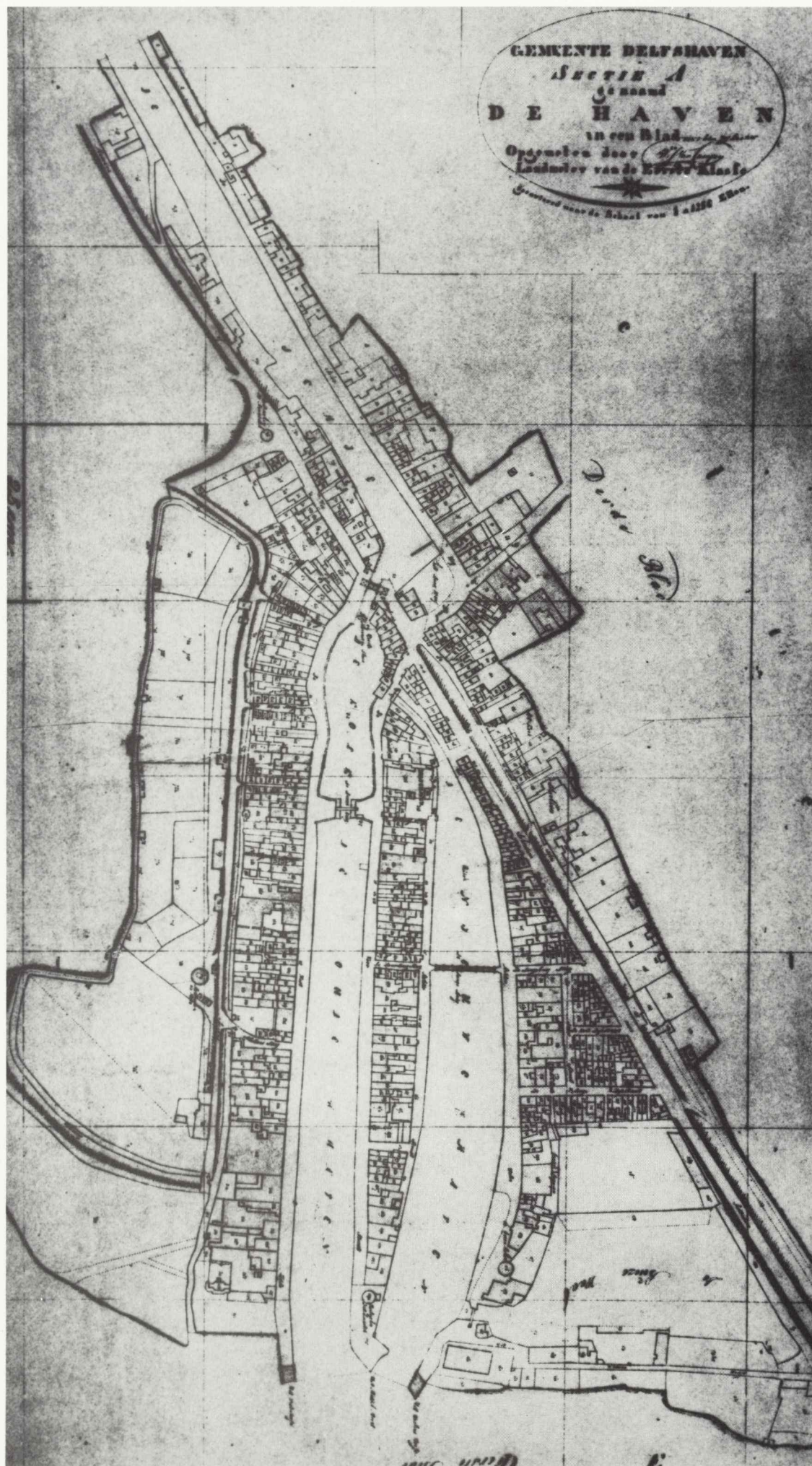


DELFSHAVEN, plattegrond van Jan Jansz. Potter, 1573.
(Collectie Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam)



DELFSHAVEN, plattegrond in de atlas van Ioan Blaeu, ca. 1650.

Situatie Rotterdam en Delfshaven, schildering uit 1793.
(Collectie Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam)



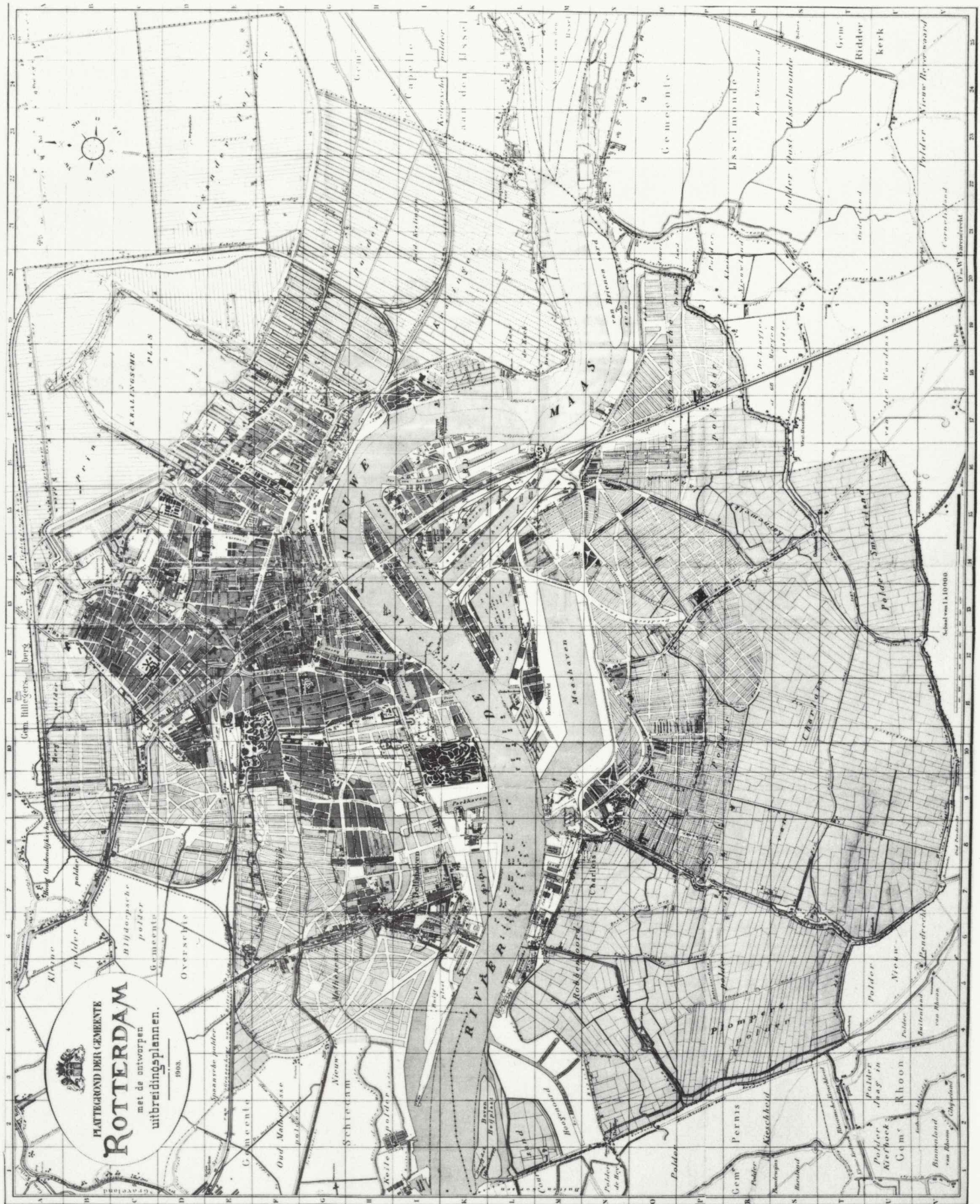
DELFSHAVEN, kadastraal Minuutplan, ca. 1830



Delfshaven en omgeving ca. 1850; fragment uit de Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden.



DELFSHAVEN, gemeentekaart uit 1882, die de situatie weergeeft kort voor de annexatie.
(Collectie Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam)



DELFSHAVEN, situatie in het kader van de Rotterdamse uitbreidingsplannen in 1903.
(Collectie Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam)

1 110526078027



DELFSHAVEN, luchtfoto