

IA-1698
14-2-2013
C2
A4

Beschermd stadsgezicht Vlaardingen



Datum in procedure:

27-03-2009

Datum aanwijzing:

14 FEB. 2013

Errata:

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

2.130624011003

Vlaardingen, Vlaardingen

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

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

Inleiding

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

Het beschermd gezicht omvat drie duidelijk te onderscheiden gedeelten:

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

Motivering

Vlaardingen neemt al vanuit de vroege geschiedenis een belangrijke positie in aan de Maasmond. Het belang van de kern van Vlaardingen wordt vooral gekenmerkt door de homogene ontwikkeling van het stadje van een kreeknederzetting naar een zeehavenstad.

Binnen een duidelijk door aanwezige dijken en de Maasoever begrenst geheel is sprake van een heldere ruimtelijke structuur en grotendeels nog aanwezige oorspronkelijke aanleg en bebouwing. Dit alles levert niet alleen een fraai en gevarieerd stadsbeeld op, maar maakt Vlaardingen vooral in typologisch opzicht interessant als een van de weinige zeehavenstadjes waar, gegeven de mogelijkheden in geografisch en economisch opzicht, de diverse stadia van groei nog goed af te lezen zijn in de ruimtelijk structuur, de aanleg en de bebouwing.

Ontstaan en ontwikkeling

Samengevat

De nederzetting Vlaardingen is ontstaan rond 700 op de westelijke oeverwal van een voormalige kreek, de Vlaarding, de latere Oude Haven. De eerste ophogingen komen in de loop van de elfde eeuw tot stand, de eerste dijken in de 12e eeuw. De oervorm van Vlaardingen met de oude Maasdijk (Hoogstraat, Kortedijk), de kerkring (Markt) en de Oude Haven krijgt dan gestalte.

Deze vorm behoudt de nederzetting, afgezien van uitbreiding en verdichting, tot ver in de 19e eeuw. De opening van de Nieuwe Waterweg (1872) luidt een nieuwe periode in, waarin de visserij tot bloei komt en veel nieuwe bedrijven zich in Vlaardingen vestigen. In 1887 begint men met de aanleg van een spoorlijn, die niet alleen economisch, maar ook waterstaatkundig van groot belang is. De nieuwe spoordijk neemt de waterkerende functie van de Middeleeuwse dijk over, waardoor een groot gebied binnendijks komt te liggen.

Het gebied ten oosten van de Oude Haven maakt tussen 1880 en 1915 een snelle ontwikkeling door. Ten zuiden van de spoordijk (buitendijks) wordt tussen 1895 en 1904 de nieuwe Koningin Wilhelminahaven aangelegd, waar zich onmiddellijk nieuwe bedrijven vestigen. De polder ten noorden van de spoordijk (binnendijks) wordt in snel tempo bebouwd met woningen en een strook bedrijven langs de Oude Haven (Oosthavenkade). Met de aanleg van het Oranjepark, een uitbreiding van het park van de oude buitenplaats 't Hof, wordt de nieuwe stadsuitleg gecompleteerd.

De periode tot 1800

Het Vlaardingse krekengebied kent al in de Prehistorie bewoning, zoals archeologische vondsten hebben aangetoond (de zogeheten 'Vlaardingencultuur', van 3500 tot 2500 voor Christus). In het midden van de IJzertijd en ook in de Romeinse Tijd is hier sprake van relatief dichte bewoning.

In de loop van de derde eeuw slibben de kreken in het achterland dicht en schuift de bewoning op in de richting van het huidige Vlaardingen. In de vierde eeuw wordt het gebied door de bewoners verlaten, waarschijnlijk als gevolg van een tijdelijke zeespiegelstijging (transgressiefase). Rond 726 is het gebied in ieder geval weer bewoond. Dan schenkt de geestelijke Heribald, in een gorzengebied waar schapen grazen, een kerk met toebehoren aan Willibrord. Deze kerk moet gezocht worden ter plaatse van de huidige Grote Kerk. Ook archeologisch onderzoek heeft uitgewezen dat permanente bewoning terugvoert tot deze tijd.

Op de westelijke oeverwal van de Vlaarding ontwikkelt zich een langgerekte nederzetting. Rond het jaar 1000 sticht Graaf Dirk III ten westen van Vlaardingen een grafelijke hof. Bovendien bouwt hij een burcht, die mogelijk ten zuidoosten van de Grote Kerk heeft gestaan, en stelt hij een tol in. Vlaardingen ontwikkelt zich tot een belangrijke plaats met een internationaal handelsnetwerk. Dit blijkt onder meer uit vondsten van Vikingschepen in Vlaardingen en van Vlaardingse munten in Scandinavië. Er zijn aanwijzingen dat met 'castrum Flardengis' (vermelding in 1076) het graafschap wordt bedoeld dat na 1101 officieel als 'Holland' zal worden aangeduid.

Ontginningen

In de vroege Middeleeuwen begint vanuit Vlaardingen de ontginning van de omliggende wildernis, een door vloedkreken en veenstromen doorsneden landschap, waarvan de Vlaarding de hoofdkreek vormt. Hier komt een aantal kreken bij elkaar en lenen de kleiige en zandige oeverwallen zich goed voor bewoning. Die ontginning vindt plaats in drie fasen:

- *1e fase* (t/m 10e eeuw): spontane ontginning door de eerste bewoners op de nabije kwelders direct ten westen van de Vlaarding, met kleine, onregelmatig gevormde akkers.
- *2e fase* (vanaf 11e eeuw): ontginning van omliggende kwelders, vermoedelijk geïnitieerd vanuit de grafelijke hof. Op de oeverwallen worden boerderijen gesticht, van waaruit men de omringende gronden in cultuur brengt. Deze oude ontginningsblokken zijn nog duidelijk herkenbaar aan hun onregelmatige, blokvormige karakter.
- *3e fase* (vanaf 12e eeuw): systematische ontginning van het veengebied. Vanuit nieuw gestichte boerderijen - vooral gelegen op de oeverwallen - vindt ontginning plaats in lange kavels ('strekweren').

De haven

De Vlaarding vormt aanvankelijk een natuurlijke, open haven, waarvan vermoedelijk alleen het gedeelte nabij de Markt als zodanig wordt gebruikt. Met de aanleg van de Vlaardingsevaart (13e/14e eeuw) wordt de afwatering van de kreken in het achterland geconcentreerd op de plek waar zich tegenwoordig de Vlaardingse Driesluis bevindt.

Omstreeks 1470 wordt de haven ten zuiden van de Vlaardingsevaart in oostelijke richting verlegd, waardoor een nieuwe straat kan worden aangelegd (de huidige Havenstraat). Het meest noordelijke deel van de haven, het Buizengat, wordt begin 17e eeuw verruimd tot spuiboezem en tevens in gebruik genomen als winterberging voor 'buizen', een type vissersschip. In de strijd tussen de Geuzen en de Spanjaarden wordt Vlaardingen in 1574 grotendeels in de as gelegd, maar daarna op de oorspronkelijke plattegrond weer opgebouwd. De oudste bebouwing van Vlaardingen dateert vooral uit de 17e eeuw.

Maasdijk en westelijke polders

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

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

De oostelijke polders

Ten oosten van de haven ligt een buitendijks gebied, dat vooral als weide- en hooiland in gebruik is.

Achtereenvolgens worden ook hier delen bekaaid. Rond 1627 wordt aan de oostzijde van de Vlaarding een buitenplaats aangelegd: 't Hof. De buitenplaats omvat een landhuis met formele tuinaanleg, gelegen in de hoek tussen de huidige Hoflaan en de Hogelaan.

Ten zuiden daarvan ligt de Buitenweide. Die wordt doorsneden door het Toepad, de voorloper van de Schiedamseweg. Het Toepad komt uit bij de haven, op de plek waar in 1613 de eerste brug wordt gebouwd. De buitenpolders gaan hierna de 'Overbrugse Polders' heten en het Toepad wordt de kortste weg naar Schiedam.

Rond de brug komt wat bebouwing en langs het Toepad verschijnen veel tuinen, maar verder blijft de Buitenweide onbebouwd. Aan de oostzijde van de haven vestigen zich mettertijd wat bedrijfjes, zoals kuiperijen en andere met de visserij verband houdende ambachten. De zeevisserij is het belangrijkste middel van bestaan, in het midden van de 18e eeuw heeft Vlaardingen zo'n 100 vissersschepen in de vaart.

De 19e eeuw

In de eerste helft van de 19e eeuw verschilt de ruimtelijke structuur van Vlaardingen weinig van die in de 17e eeuw. Wel heeft verdichting en vernieuwing plaatsgevonden. Alleen aan de zuidwestzijde heeft de bebouwing zich uitgebreid. De bebouwing aan de Westhavenkade is over de volle lengte aaneengesloten; tussen de kade en de Landstraat zijn gesloten bouwblokken verrezen. Er heeft zich een - nog steeds buitendijks - woon- en werkgebied ontwikkeld, met vrijwel direct aan het water gelegen (pak)huizen. In het open gebied daarachter staan een paar

industriemolens, waaronder twee korenmolens en een houtzaagmolen. Net buiten de bebouwde kom bevindt zich de touwslagerij, die in de loop van de 19e eeuw wordt overkapt. In de tweede helft van de 19e eeuw ligt aan de zuidzijde van de Vetteoordse Kade een steenbakkerij of 'steenplaats', waaraan nu nog de naam en enkele werkmanswoningen herinneren.

Aan de oostzijde van de Haven is de toestand nog vrijwel onveranderd, met alleen wat bebouwing bij de brug en langs het Toepad. De belangrijkste wijziging doet zich voor rond 't Hof, dat in 1828 door de stad wordt aangekocht. Het huis wordt kort daarna gesloopt en de in formele stijl aangelegde tuinen worden voor het publiek opengesteld.

De weg naar de Noordzee

De economie van Vlaardingen blijft sterk gericht op de zeevisserij. De haringbuizen kunnen de Noordzee bereiken via de Nieuwe Maas of het Scheur, een tweede Maasmonding die zich bij Vlaardingen afsplitst. Deze vaarwegen zijn alleen voor kleine zeilschepen geschikt. Grotere schepen met bestemming Rotterdam moeten een grote omweg maken. In 1829 komt het Kanaal door Voorne gereed, van de Nieuwe Maas naar Hellevoetsluis, een verbetering waar ook Vlaardingen van profiteert. Rond 1850 begint hier een industriële ontwikkeling op gang te komen op basis van stoomkracht. Tot de eerste industriële bedrijven behoren een tabaksfabriek (1848), een stoompelmolen (1852) en een garancinefabriek (1862).¹ De fabrieken vestigen zich bij de havenmond, samen met een scheepswerf en enige kalkovens. Het Kanaal door Voorne voldoet uiteindelijk toch niet. Door het Scheur te verbreden en uit te diepen en een nieuwe

¹ Garancine is een kleurstof op basis van de meekrap, dat op de Zuid-Hollandse eilanden werd geteeld.

mondig te graven tussen Maassluis en Hoek van Holland ontstaat de Nieuwe Waterweg, die Rotterdam een directe en open verbinding geeft met de Noordzee, geschikt voor de grootste schepen. De Nieuwe Waterweg wordt in 1872 geopend en betekent ook voor Vlaardingen een enorme verbetering.

Visserij en industrie

De eerste die profiteert is de Vlaardingse visserij. Het nieuwe kanaal en de introductie van de 'logger' - een nieuw type zeilschip speciaal voor de haringvangst² - spelen in het voordeel van Vlaardingen, dat uitgroeit tot de belangrijkste haringhaven van Nederland. Innovaties als katoenen visnetten (rond 1870) en de stoomlogger (1896) hebben een verdere intensivering van de visserij tot gevolg. Nu de grootste schepen de stad kunnen bereiken, komt deze ook in de belangstelling als vestigingsplaats voor watergebonden industrie. In 1870 wordt aan de Oosthavenkade een stoomnettenmakerij gebouwd, in 1874 begint Stoommeelfabriek 'De Maas' aan de Westhavenkade de productie en na 1877 ontstaat uit een boterfabriek de melkfabriek 'Hollandia', die zich hierna sterk uitbreidt.

Ook op visserijgebonden nijverheid, zoals visverwerkingsbedrijven, rederijen en kuiperijen, oefent de haven aantrekkingskracht uit. Rederijen van elders vestigen zich eveneens in Vlaardingen. Aan de noordzijde van de kade van de Buitenweide wordt een tweede touwslagerij ingericht. In 1891 (lijn Schiedam - Hoek van Holland) wordt Vlaardingen eindelijk ook met het Nederlandse spoorwegnet verbonden. De nieuwe spoordijk neemt tevens de rol van waterkering over van de oude Maasdijken. Waar het spoor de Oude Haven kruist, wordt

² De eerste Nederlandse loggers werden in 1867 in Vlaardingen gebouwd.

een sluis gebouwd, waardoor de Oude Haven wordt opgesplitst in een binnen- en een buitenhaven. In deze periode verrijzen diverse bedrijven en pakhuizen langs de Oost- en Westhavenkade, waaronder het wijnpakhuis 'Oporto' (1888). Typierend is ook de komst van op de visserij en scheepvaart georiënteerde winkels en cafés.

Een Nieuwe Haven

Kort voor de eeuwwisseling wordt de havencapaciteit aanzienlijk uitgebreid door aanleg van de Koningin Wilhelminahaven (1895/1896) en de kleinere Spoorweghaven (1890). De laatste (in 1956 weer gedempt) dient voor overslag van goederen tussen binnenschip en spoor. De Koningin Wilhelminahaven heeft aanvankelijk een L-vorm, met een invaart haaks op de Nieuwe Maas en één havenbekken, dat aanvankelijk ook nog is verbonden met de Oude (buiten)haven. In 1936 zal die verbinding worden gedempt. Tussen de nieuwe haven en de spoorweg is voldoende ruimte gelaten voor de vestiging van bedrijven. In 1904 wordt de haven naar het oosten toe uitgebreid, waardoor deze een T-vorm krijgt. Bovendien wordt de haveningang verbreed.

De capaciteit voor de visserij is nu sterk verruimd, wat onder meer leidt tot vestiging van een aantal grote rederijen en pakkerijen. Ook trekt de nieuwe haven industrie en handel aan. Al in 1896 en 1897 vestigen zich enige haringreders aan de westelijk arm van de nieuwe haven, de zogenaamde Vissershaven. Daar verrijzen grote pakhuizen van de firma A. Hoogendijk/de Doggermaatschappij en van J. Pot. Aan de oostelijke arm, de zogenaamde Handelshaven, vestigen zich onder meer Suikerraffinaderij 'Hollandia' (1899), de Verenigde Glasfabrieken (1900), Machinefabriek Kreber (1902) en de

N.V. Magnesietfabrieken (1915). Een groot voordeel is dat de bedrijven aan de haven ook een directe aansluiting hebben met het spoor.

Tussen de Vissershaven en de Nieuwe Maas wordt ook het Waterleidingbedrijf gevestigd (1885). Tevens verschijnen hier een haringrokerij (Kwakkelstein) en twee scheepswerven. Aan de kant van de Handelshaven vestigen zich de Zeevishal (1908) en de Maatschappij tot Exploitatie van Handelsterreinen (Matex, 1910), met onder meer tanks voor plantaardige oliën en een houtopslag. Dit bedrijf (thans Vopak) komt in de plaats van de kalkovens, die worden gesloopt. Ook verrijst hier een imposant visserijpakhuis.

De nieuwe Oostwijk

Met de toenemende werkgelegenheid ontstaat behoefte aan nieuwe woongebieden. De ontwikkeling van de woningbouw in de oostelijke polders - later Oostwijk I genoemd - komt op gang na het verharderen en recht trekken van de Schiedamseweg, het voormalige Toepad. Deze weg dient tevens als basis voor het wegen- en stratenplan, dat voornamelijk ontwikkeld wordt door stadsarchitect G.N. Itz. De Schiedamseweg wordt halverwege gekruist door een tweede as, de huidige Binnensingel/Julianasingel. Op de kruising van deze assen komt een groot rond plantsoen, het Verploegh Chasséplein. In het kielzog van de economische ontwikkelingen krijgt de oostelijke uitbreiding in hoog tempo zijn beslag. De bebouwing wordt aan het particulier initiatief overgelaten: aannemers, speculanten en industriëlen. Een samenhangend bouwplan is er niet, waardoor een gevarieerd straatbeeld ontstaat.

Omstreeks 1880 worden de eerste vier straten aangelegd, haaks op de Oosthavenkade, min of meer volgens de oorspronkelijke verkaveling: de Bleekstraat, de Willem Beukelszoonstraat, de Oosterstraat en de Maasstraat. Via de dwarsstraten Eendrachtstraat en de Callenburgstraat worden zij met de Schiedamseweg verbonden. Daarnaast zijn er enkele korte achterstraatjes, die slechts indirect bereikbaar zijn. Aan de zuidkant vormt de tweede touwbaan van Vlaardingen een lange barrière. Ten noorden van de Schiedamseweg, waar inmiddels enkele villa's zijn gebouwd, worden rond 1900 twee evenwijdige straten aangelegd, de Emmastraat en de Hofsingel. De Hofsingel, die uitkijkt op het park, wordt aan een zijde bebouwd met aaneengesloten herenhuizen. De Emmastraat wordt bebouwd met eenvoudige, eenlaagse huizen met afzonderlijke kappen en topgevels.

Het zuidwestelijke part tussen Schiedamseweg en Binnensingel wordt rond 1910 grotendeels bebouwd met arbeiderswoningen. De Binnensingel wordt uitgevoerd als een brede laan met middenberm en beplanting. Vanaf de Van Leyden Gaelstraat loopt zij via een fraaie oprit omhoog naar de spoordijk, om via een overweg op de Koningin Wilhelminahaven uit te komen. Langs deze singel worden na 1910 herenhuizen gebouwd, het eerst aan de westzijde. Omstreeks 1910 komt het Verploegh Chasséplein gereed. Het plein wordt bebouwd met rijk uitgevoerde fabrikanten- en redersvilla's.

Aan de oostzijde van de Binnensingel verrijzen een Nederlandse Hervormde Kerk (1910 - 1982) en een Gereformeerde Kerk (1914 - 1938). Van de NH kerk staat in het plantsoen aan de 1e Van Leyden Gaelstraat / Binnensingel nog de spits.

De Gereformeerde kerk werd vervangen door een nieuwe kerk aan de Schiedamseweg (Oosterkerk (1935)).

Woningwet

In 1902 treedt de Woningwet in werking. De wet stelt eisen aan de kwaliteit van de bebouwing en verplicht de gemeente tot het maken van een uitbreidingsplan. Het eerste uitbreidingsplan van Vlaardingen komt pas in 1916. Het voorziet in een verdere groei ten oosten van de as Binnensingel-Julianasingel. Ten zuiden van de Schiedamseweg komen de Nieuwe Kerkstraat, de 2e Van Leyden Gaelstraat en enige licht gebogen dwarsstraten tot stand. Hier worden voornamelijk meerlaagse arbeiderswoningen gebouwd door wooncorporaties. Het gebied ten noorden van de Schiedamseweg krijgt een heel ander karakter. Hier komen onder meer de Parkweg, de Hogelaan en het Emmaplein gereed, die worden verbonden door een aantal korte dwarsstraten. Het stratenplan sluit aan op de bestaande structuur, die wordt bepaald door de Hogelaan, een oude buitendijkse kade, en de Schiedamseweg. In dit deel is meer plaats voor groen in de vorm van bomen en voortuinen. Langs de Schiedamseweg verrijzen grote en kleinere villa's en ontstaat een lineaire structuur met hoogwaardige bebouwing. De Parkweg wordt alleen aan de zuidzijde bebouwd met aaneengesloten herenhuizen met uitzicht op het talud van de Schiedamsedijk en een groenaanleg met waterpartij. Aan de andere straten en lanen in dit gebied verrijzen in de jaren 1915-1935 verschillende typen herenhuizen en middenstandswoningen.

Het stadspark

In de noordwesthoek van het uitbreidingsgebied ligt 't Hof, voortgekomen uit de parkaanleg van de gelijknamige buitenplaats en sinds 1828 openbaar. Het park ondergaat in de loop der tijd diverse uitbreidingen. Allereerst met het Nieuwe Hof, een strook ten zuiden van de Hogelaan. De oorspronkelijke aanleg in formele stijl wordt eind 19e eeuw getransformeerd in een landschappelijke stijl. In de jaren 1914-1936 wordt het park aan de noordzijde aanzienlijk uitgebreid met het Oranjepark, dat in fasen en deels als werkverschaffingsproject wordt aangelegd. Tot slot komt aan de zuidzijde nog een Hertepark tot stand en aan de noordzijde, onder het talud van de Schiedamsedijk, wordt na demping van de 'Beerhaven' een groenstrook aan het park toegevoegd met een langgerekte waterpartij. Aan de westkant scheidt de gebogen Van Linden van den Heuvellweg het park van het terrein van de gemeentelijke gasfabriek en andere gemeentelijke diensten. In 1950 verrijst hier ook een nieuwe brandweerkazerne en in 1954 een nieuwe watertoren.

Oude kern

In de oude kern vindt na 1850 ook wel vernieuwing plaats, maar de bestaande plattegrond blijft intact. Aan het noordelijke eind van de Hoogstraat wordt in 1868/1869 de RK St. Joannes de Dooper gebouwd (de kerk moet in 1956 wegens verzakking weer worden gesloopt, maar de toren blijft staan). De Hoogstraat ontwikkelt zich als winkelstraat. Tussen 1875 en 1940 worden tal van woon-winkelpanden gebouwd die in schaal aansluiten bij de bestaande panden. Ook op de Markt voegt de 19e- en 20e-eeuwse bebouwing zich naar de bestaande bebouwing waardoor het intieme, kleinstedelijke karakter bewaard blijft.

Huidig ruimtelijk karakter

Algemeen

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

De ruggengraat van de middeleeuwse nederzetting is de voormalige Maasdijk. Deze bestaat uit de Kortedijk, de Hoogstraat en de Markt, die de oorspronkelijke dijk vormden ten westen van de Vlaarding. De Maassluisdijk en de Schiedamsdijk sluiten hier op aan. Bepalend voor het eind 19e-, begin 20e-eeuwse haven- en industriegebied zijn de uitbreidingen aan de Oost- en Westhavenkade en de Koningin Wilhelminahaven. Aan de kades staat een groot aantal historische, hangereelateerde panden. Het ongeveer gelijktijdig tot stand gekomen woongebied met villa's, middenstands- en arbeiderswoningen ten oosten van de Oude Haven heeft als belangrijkste structurelement het assenkruis Schiedamseweg - Binnensingel/Julianasingel, met het Verploegh Chasséplein als scharnierpunt. Het stadspark, gevormd door 't Hof en het Oranjepark, sluit hier op aan.

Saneringen

In de laatste vijftig jaar hebben verschillende saneringen plaatsgevonden, die het historische beeld hebben veranderd. Dit geldt allereerst de terreinen van verdwenen bedrijven aan weerszijden van de Oude Haven.

Op de achterterreinen is meest woningbouw in de plaats gekomen. De historische panden aan de havenzijde zijn, met uitzondering van de Havenstraat en de Kortedijk, meestal wel gehandhaafd. Genoemde terreinen zijn te vinden in de omgeving Landstraat-Vetteoordskade, de Havenstraat/Kortedijk, de terreinen achter de Oosthavenkade (omgeving voormalige Hollandiafabriek), en het terrein van de voormalige gasfabriek aan de Hoflaan. Ook het industriegebied rond de Waterleidingstraat, tussen de Visserijhaven en de Nieuwe Maas is sterk veranderd, maar heeft nog wel een bedrijfsbestemming. Jarenlang lag hier de gemeentelijke vuilstort. Rond het noordelijke uiteinde van de Oude Haven, het Buizengat, heeft de historische (bedrijfs)bebouwing geheel plaats gemaakt voor woningen, met een nieuwe loop/fietsbrug over de haven. In het deel van Oostwijk tussen de spoorlijn en de Van Leyden Gaelstraat zijn in de jaren 1980 de (corporatie)woningen gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Hierbij is ook het bijzondere viaduct van de Binnensingel richting Koningin Wilhelminahaven verdwenen.

In de jaren 1960 is de historische bebouwing aan de Westhavenplaats doorgebroken om de Schiedamseweg door te trekken naar het westelijk stadsdeel. Tenslotte hebben ook de werkzaamheden in het kader van de dijkverzwaring effect gehad op het historisch karakter. Ten zuiden van de spoordijk is in de jaren 1990 een nieuwe, hogere dijk aangelegd, waarbij ook de sluis in de Oude Haven is vervangen. Tegelijk werd aan de voet van deze dijk een nieuwe verbindingsweg aangelegd met een nieuwe brug tussen de Galgkade en de Oosthavenkade.

Per deelgebied

Markt/Hoogstraat en Oude Haven

Het historische stadscentrum bestaat uit de van oorsprong vroeg-middeleeuwse kern rond de Markt/Hoogstraat en de Oude Haven met aanliggende kaden en bebouwing. De uiteenlopende bouwperiodes, de afwisseling in oriëntatierichting en dichtheid van de panden verleent het oudste stadsdeel een gedifferentieerd bebouwingsbeeld.

De Oude Haven heeft haar functie als zeevisserijhaven verloren. De pleziervaart maakt nu dankbaar gebruik van deze binnenhaven. Tussen gevelwanden en havenkaden loopt aan weerszijden van de Oude Haven een openbare weg. De oorspronkelijke loswallen zijn ingericht met parkeerhavens. De Westhavenplaats met de Visbank (1778) als centraal oriëntatiepunt is als openbare ruimte in gebruik genomen. Langs de kade zijn bomen aangeplant en bankjes geplaatst met uitzicht op het water. Een historische hijskraan verwijst naar het bedrijvige havenverleden. De aan de havenfunctie gerelateerde bebouwing in het centrum herinnert aan de oorspronkelijke verwevenheid tussen stad en haven.

Het oudste deel van Vlaardingen wordt gedomineerd door de lineaire dijkstructuur van de Maassluissedijk, Markt, Hoogstraat en Kortedijk. Karakteristiek is hier de beslotenheid die bepaald wordt door de smalle wegprofielen met aan weerszijden aaneengesloten bebouwing. De verkaveling wordt gekenmerkt door een fijnmazige structuur van haaks op de Hoogstraat gerichte, smalle, en in diepte sterk verschillende percelen. Een aantal aan weerszijden van de Hoogstraat aflopende

straten en stegen, en de aanzienlijke niveauverschillen binnen de panden, tonen duidelijk het dijkkarakter van de Hoogstraat. De Markt met de Grote Kerk als centraal punt heeft een hoge bebouwingsdichtheid. De aaneengesloten wand van smalle gevels geeft het plein een besloten karakter. De verhoogde ligging van de kerkring blijkt uit de ontsluiting door radiaal uitlopende en soms steil aflopende stegen.

In het noorden eindigt de parallel aan de Oude Haven gelegen Hoogstraat bij de Vlaardinger Driesluizen (de huidige sluis dateert uit 1958) en gaat daar over in de Kortedijk. Het einde van de Kortedijk wordt gemarkeerd door de stenen stellingmolen 'Aeolus'. De historische bebouwing van de Kortedijk is voor een groot deel vervangen door aangepaste nieuwbouw, waarbij men heeft geprobeerd het besloten karakter van de dijk te handhaven. Enkele smalle aflopende stegen benadrukken de hoogteligging van de Kortedijk. De (bedrijfs)bebouwing aan de Oostzijde van de Kortedijk en de Havenstraat heeft plaats gemaakt voor woningbouw aan het water (het Buizengat). Nabij de Vlaardinger Driesluis verbindt een nieuwe voetbrug over de Oude Haven de Kortedijk met 't Hof.

Ten zuidwesten van de oude stadskern vormt de Maassluissedijk met de smalle weg en de steile, groene taluds nog een gaaf historisch-waterstaatkundig element. Alleen de bebouwde kop van de Maassluissedijk is in het gezicht opgenomen. Ten zuiden daarvan heeft het gebied

rond de Landstraat nog bijzondere bebouwing die teruggaat tot de 17e eeuw.

Tussen de Landstraat en Westhavenkade valt de Rijkestraat op vanwege het niveauverschil en de zichtrelatie met de Oude Haven. Hoewel de Vetteoordsekade in 1947 is verbreed, is deze tussen de Westhavenkade en de Prins Hendrikstraat nog duidelijk als buitendijkse kade herkenbaar. Aan het einde van dit gedeelte Vetteoordsekade is nog een niveauverschil te zien dat herinnert aan de voormalige lijnbaan, die hier onder de Vetteoordsekade doorliep tot aan de Steenplaats. De voormalige touwbaan is nog steeds waarneembaar door de gereconstrueerde lijnbaanoverkapping.

Koningin Wilhelminahaven/Buitenhaven

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

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

havenmond op het Ooster- en het Westerhoofd met fraai panorama over de Nieuwe Maas.

Schiedamseweg en omgeving

De parkaanleg ten noordoosten van de Oude Haven en de aangrenzende woonwijk laten zien dat scheiding van woon- en werkfuncties in de tweede helft van de 19e eeuw in gang werd gezet. Dit gebied is zowel ruimtelijk als functioneel van de oude kern en de havens gescheiden. Het gebied heeft een aantal duidelijke assen, waarvan de Schiedamseweg en de Binnensingel/Julianasingel de belangrijkste zijn. Het Verploegh Chasséplein vormt een duidelijk herkenbaar scharnierpunt binnen deze structuur. Mede door de rijk geornamenteerde en individueel vormgegeven bebouwing vormt dit gebied een bijzonder stedenbouwkundig geheel. Voortuinen en sierhekwerk komen sporadisch voor, o.a. aan de zuidzijde van de Hofsingel en de Schiedamseweg.

Het gebied ten noordwesten van het Oranjepark, ingeklemd tussen de Schiedamsedijk, de Hoflaan en de Van Linden van den Heuvelweg is het voormalige gasfabriekterrein waar nog de oude brandweerkazerne en de watertoren staan. Een deel van dit terrein is bestemd voor woningbouw.

Karakteristiek bebouwing

De oude kern

De naar tijd en type gedifferentieerde bebouwing is beeldbepalend voor de oude stadskern en omvat oorspronkelijke 17e-eeuwse bebouwing verdicht met 19e- en 20e-eeuwse woon-winkelpanden, pakhuizen en bedrijfspanden. Aan de Markt staan veel 18e-eeuwse panden die veelal later zijn verbouwd en uitgebreid, met uitzondering van Markt 7 en 28 en het complex bedrijfsgebouwen van de Vlaardingse fabrikant Van Toor (Markt 20-24) die hoofdzakelijk vroeg 20e-eeuws zijn. De Hoogstraat bestaat voornamelijk uit woon- en winkelpanden. Veel van deze panden uit de periode 1875-1940 zijn wat exterieur betreft redelijk gaaf bewaard gebleven. Door hun beperkte schaal en hoogte sluiten ze aan bij de aanwezige 17e-, 18e- en vroeg 19e-eeuwse panden. Wel zijn inmiddels winkelpuien gemoderniseerd en zijn op meerdere plaatsen nieuwe (winkel)panden verrezen. De monumentale kerktoren van de voormalige RK St. Joannes de Dooperkerk in het noorden en de Grote Kerk in het zuiden zijn de belangrijkste oriëntatiepunten aan deze lengteas. De Kortedijk had een meer dorps karakter, dat door de nieuwbouw sterk is aangetast. Beeldbepalend element is de uit 1790 daterende stenen korenmolen 'Aeolus', op de hoek van de Kortedijk en de Schiedamsedijk. Aan de zuidzijde, in het gebied tussen de Vetteoordsekade en de Maassluisdijk, is de bebouwing gedifferentieerd in bouwperiode en functie. Het gebied heeft een overwegend aaneengesloten bebouwing, direct aan de straat, met smalle stoepen. Aan de zuidzijde van de Vetteoordsekade staan enkele karakteristieke 19e eeuwse pakhuizen en bedrijfspanden.

Wilhelminahaven/Oost- en Westhavenkade

Industriële en aan de visserij gerelateerde bebouwing (rederijkantoren, haringpakhuizen en rokerijen) zijn beeldbepalend voor de Koningin Wilhelminahaven en de Oost- en Westhavenkade. Fraaie voorbeelden zijn de panden van de Doggermaatschappij (1916) en rederij Pot (ca. 1895) aan de Koningin Wilhelminahaven. De oudste panden bevinden zich aan de West- en de Oosthavenkade.

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

Schiedamseweg en omgeving

In het gebied ten oosten van de Oude Haven zijn zowel de Parkweg als de Hofsingel alleen aan de zuidzijde bebouwd. Aan beide straten komt rijker uitgevoerde bebouwing voor, met twee- en drielaagse woningen. De bebouwing aan de Callenburgstraat en de Emmastraat is een verdieping lager en bestaat uit begane grond met kapverdieping, haaks op de straat georiënteerd. De bebouwing is rijkelijk versierd met neo-renaïssancistische en eclectische ornamenten zoals consoles en frontons. Het gevarieerde gebruik van tuit-, klok- en schoudergevels verleent aan de bebouwing een individueel karakter.

De Schiedamseweg kent tot aan de Wilhelminastraat een hoge bebouwingsdichtheid met grotendeels gesloten gevelwanden. De directe omgeving van het Verploegh Chasséplein wordt gekarakteriseerd door vrijstaande herenhuizen met diepe voortuinen en sierhekwerk. Rond het Verploegh Chasséplein staan vroeg 20e-eeuwse vrijstaande villa's. Afwijkende bebouwing wordt hier gevormd door een appartementencomplex uit de jaren 1960 en een nieuw kantoorpand. Naar het einde van de Schiedamseweg is de bebouwing meer aaneengesloten maar nog steeds monumentaal van karakter. Aan de Binnensingel overheersen tweelaagse gespiegelde of geschakelde panden en bouwblokken.

Park en groenstructuren

Het historische groen binnen het beschermd stadsgezicht Vlaardingen wordt gedomineerd door het stadspark ten noordoosten van de Oude Haven. Het park bestaat in feite uit meerdere delen, die in fasen tot stand zijn gekomen, maar vormt een visuele eenheid. Het park is aangelegd in landschappelijke stijl, met serpentinevijvers, slingerpaden

en ruime gazons. Bomen en bossages accentueren en leiden de zichtlijnen over de gazons. Centraal door het park loopt de verhoogde Hoflaan, een restant van een oude kade in de Buitenweide.

De overige groenelementen zijn bescheiden. Zij bevinden zich vooral in het oostelijke, 'duurdere' deel van het nieuwe woongebied. Het groenbeeld wordt hier bepaald door het Verploegh Chasséplein, dat rondom is beplant met hagen en bomen, en enkele kleinere plantsoentjes, waaronder het restant van de Israelitische Begraafplaats aan het oosteinde van de Schiedamseweg. Verder door de brede met kastanjes beplante middenberm van de Binnensingel/Julianasingel, het talud van de Schiedamsedijk en enkele straten met voortuintjes.

Nadere typering van te beschermen waarden

Algemeen

Het beschermd stadsgezicht 'Vlaardingen' laat in ruimtelijke structuur, inrichting en bebouwing zien hoe een van oorsprong Middeleeuwse dijknederzetting zich eind 19e eeuw in korte tijd ontwikkelde tot een bloeiende industrie- en handelshaven, aangejaagd door een historische ingreep, in dit geval de aanleg van de Nieuwe Waterweg.

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

Per deelgebied

Markt/Hoogstraat en Oude Haven

Voor de stedenbouwkundige structuur zijn van belang:

- het Middeleeuwse lineaire dijkpatroon met de aangrenzende lintbebouwing, gevormd door de Kortedijk, de Hoogstraat, de Markt met kerkring, de Schiedamsedijk en de Maassluisdijk. Samen bepalen zij in hoge mate de historisch-ruimtelijke identiteit van Vlaardingen;

- de Oude Haven en het Buizengat met kades, voorzien van steile walkanten, typerend voor het havenkarakter;
- de Westhavenplaats met de Visbank (1778) als centraal oriëntatiepunt aan het water;
- de karakteristieke hoogteverschillen die zich vooral manifesteren bij de Markt, de (voormalige) dijken Hoogstraat/Kortedijk, Schiedamsedijk en Maassluisdijk;
- de verkaveling binnen het noordelijk deel van de oude stad: een fijnmazige structuur van haaks op de Hoogstraat gerichte, smalle en in diepte sterk verschillende percelen;
- de stegen tussen de Hoogstraat en de Westhavenkade, waardoor bijzondere zichtrelaties tussen oude stadskern en haven ontstaan;
- het gebied rondom de Landstraat, met een fijnmazig netwerk van kavels en bebouwing waarvan de oudste panden dateren uit de 17e eeuw;
- de Vetteoordsekade met het niveauverschil ter hoogte van de lijnbaan; het silhouet van de oude stadskern gezien vanaf de noordzijde met als beeldbepalende elementen de kerktoren van de RK St. Joannes de Dooper en van de Grote Kerk;
- het complex de Vlaardingse Driesluizen vanwege de oorspronkelijke situering.

Voor de inrichting en bebouwing zijn van belang:

- de differentiatie in de bebouwing in de oude stadskern met oorspronkelijke 17e-eeuwse bebouwing en verdichting door 19e- en 20e-eeuwse woonwinkelpanden, pakhuizen en bedrijfspanden. Vooral de maximale historische bouwhoogte van 3 bouwlagen met kapverdieping is beeldbepalend. Dit geldt ook voor de bebouwing aan weerszijden van de Oude Haven;

- de Markt met kerkring en de Grote Kerk als centraal punt heeft een hoge bebouwingsdichtheid. De dominerende aaneengesloten gevelwanden van smalle, meest 19e eeuwse panden of ouder, geven het plein zijn besloten karakter evenals de ontsluiting door radiaal uitlopende stegen;
- de monumentale kerktoren ('landmark') als overblijfsel van de in 1956 gesloopte RK St. Joannes de Dooperkerk;
- het dorpse karakter van de bebouwing aan de Kortedijk met als beeldbepalend element de korenmolen 'Aeolus';
- karakteristiek voor het gebied tussen de Vetteoordsekade en de Maassluisdijk is de overwegend aaneengesloten bebouwing met de nokrichting evenwijdig aan de straat en een relatief lage bouwhoogte van één of twee bouwlagen met kap; de 19e-eeuwse pakhuizen/bedrijfspanen aan de Vetteoordsekade.

Schiedamseweg en omgeving

Voor de stedenbouwkundige structuur zijn van belang:

- de Schiedamseweg (voormalige Toepad) als ruimtelijk structurerend element vanuit het stadscentrum naar het oosten;
- de voorname Binnensingel als kruisende dwarsas, met middenberm;
- het Verploegh-Chasséplein als scharnierpunt op de kruising van de twee hoofdassen;
- de stedenbouwkundige uitleg aangelegd tussen 1870 en 1900 met de latere uitbreiding in 1912-'13 van de Oosterstraat, de Binnensingel en de 2e Van Leyden Gaelstraat;

- de voornaamste structurelementen daarin: de lengteassen Hofsingel en Emmastraat, de Willem Beukelszoonstraat, de Oosterstraat, de 2e Van Leyden Gaelstraat en de Spoorsingel;
- de voornaamste dwarsassen: Eendrachtstraat, Callenburgstraat, Arnold Hoogvlietstraat, Wilhelminastraat en Julianasingel met in het verlengde de Binnensingel;
- het driehoekige Emmaplein als secundaire pleinruimte;
- de zichtassen op en over de havens en het Buizengat;
- het terrein van de voormalige gasfabriekterrein met watertoren en brandweerkazerne;
- de parkaanleg in Engelse landschapstijl van 't Hof en het Oranjepark.

Voor de inrichting en bebouwing zijn van belang:

- de twee- en drielaagse, vrijwel aaneengesloten gevelwanden aan de Hofsingel, grotendeels haaks op de straat georiënteerd;
- de bebouwing aan Callenburgstraat en Emmastraat die bestaat uit begane grond met kapverdieping, haaks op de straat georiënteerd;
- het gevarieerde gebruik van tuit-, klok- en schoudergevels die aan de bebouwing in het gebied Schiedamseweg e.o. (Oostwijk) een individueel karakter verlenen;
- de vrijstaande herenhuizen met diepe voortuinen en karakteristiek sierhekwerk aan het Verploegh Chasséplein;
- de tweelaagse, gespiegelde of geschakelde panden en bouwblokken met kapverdieping aan de Binnensingel.

Van de historische groenaanleg zijn van belang:

- het besloten karakter van de aaneengesloten parken 't Hof en het Oranjepark in landschapsstijl;
- het groene karakter van de hoofdassen Hofsingel, Schiedamseweg en het gebied rondom het Verploegh Chasséplein;
- de driehoekige plantsoenen Schiedamseweg/Emmastraat en Emmaplantsoen;
- de brede middenberm van de Binnensingel beplant met (kastanje)bomen.

Koningin Wilhelminahaven/Oost- en Westhavenkade

Voor de stedenbouwkundige structuur zijn van belang:

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

Voor de bebouwing zijn van belang:

- de aaneengesloten gedifferentieerde aan de zeevisserij gerelateerde bebouwing aan de West- en Oosthavenkade met monumentale woon- en pakhuizen en bedrijfspanden;
- de aan visserij gerelateerde bebouwing aan de Wilhelminahaven, waaronder voormalige rederijkantoren, haringpakhuizen, en rokerijen bepalend voor het havenkarakter;

- De overige industriële, deels nog functionerende bebouwing rond de Koningin Wilhelminahaven, die bijdraagt aan het 'havenkarakter'.

Begrenzing

De omgrenzing van het beschermd gezicht Vlaardingen is aangegeven op de begrenzingskaart.

De grens loopt vanaf de Nieuwe Maas achter de bebouwing aan de Westhavenkade, buigt na de spoorwegovergang via de Parallelweg de Steenplaats in, steekt de Vetteoordsekade over en loopt dan verder achter de percelen van de Prins Hendrikstraat langs. De grens buigt dan westwaarts langs de Zomerstraat, via Maassluisdijk en Dijksteeg, achterlangs het stadhuis, over de as van de Kuiperstraat en achter de noordzijde bebouwing van de Peperstraat langs en verder achter de bebouwing aan de westkant van de Hoogstraat en Kortedijk, met inbegrip van de molen Aeolus.

De Schiedamsedijk vormt - tot de spoordijk - de noordelijke begrenzing van het beschermd gezicht en valt als belangrijke structuur binnen de begrenzing. Via de noordzijde van de spoordijk buigt de grens naar het zuiden, dan over de spoorlijn heen, en over de Vulcaanweg. Vervolgens neemt zij de oostelijke kades van de Koningin Wilhelmina mee, achter het visserijpakhuis langs, naar de Nieuwe Maas. De noordoever van de Nieuwe Maas vormt de zuidelijke begrenzing van het gezicht.

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/41/01.

Waardering

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

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

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

Het gezicht is op de tweede plaats van betekenis vanwege de nog aanwezige karakteristieke bebouwing in de drie onderscheiden deelgebieden, met onder meer de historische bebouwing langs de dijk (Hoogstraat) en rond de kerkring (Markt), de vele historische panden (pakhuisen, 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.

Rechtsgevolg van de aanwijzing

Ter effectuering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor 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 toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsver-eiste voldoen.

Bronnen

Literatuur

- Ligthart, A.G., De Vlaardingers en hun haringvisserij, Zaltbommel 1966.
- Luth, Harm Jan, et al., Ach lieve tijd Vlaardingen. Zwolle 2002 (11 dln).
- Ridder, T. de, Van donk tot stad. In: Historisch Jaarboek 2000.
- Ridder, T. de, Waar ligt het oude Vlaardingen? Een nieuw model voor een oude stad. In: Terra Nigra 155 (2002).

Kaarten

- Vlaerdingen, ca. 1570; maker: Jacob van Deventer Stadsarchief Vlaardingen, nr. 042
- Vlaerdingen, ca. 1632; maker: onbekend, Stadsarchief Vlaardingen, nr. 206
- Gemeente Vlaardingen, 1867; maker: J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, herdruk Zaltbommel 1971
- Plattegrond der gemeente Vlaardingen, ca. 189; maker: J. Wackie, J. Graveur, Stadsarchief Vlaardingen, nr. 201
- Plattegrond van Vlaardingen, 1917; maker: Pl. van den Berg, schaal 1: 5000, Stadsarchief Vlaardingen, nr 128
- Groen en stedenbouwkundige karakteristiek, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2013
- Stedenbouwkundige structuur (bebouwing en, verkeer), Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2013

Colofon

Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2013

Onderzoek en tekst

- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. A.F.J. Niemeijer
- Aanvullingen en bewerking:
- Gemeente Vlaardingen
 - drs. K. Volkers

Kaartmateriaal

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex, ing. J.P. van Rooijen en ir. J.E. Rosbergen

Foto omslag

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ing. J.P. van Rooijen

Redactie

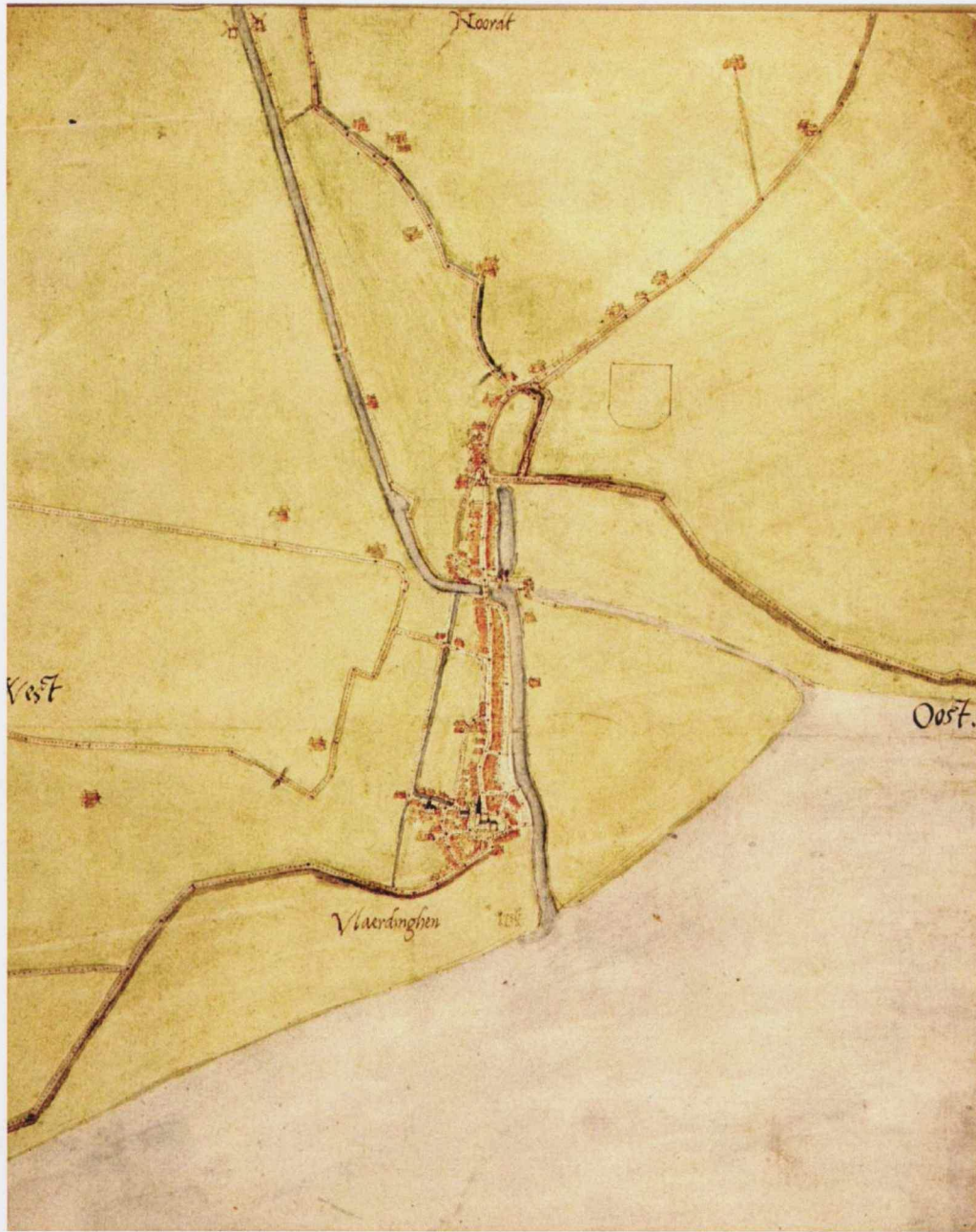
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex en ir. J.E. Rosbergen

Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/Drukkerij Mailfors, Amersfoort.

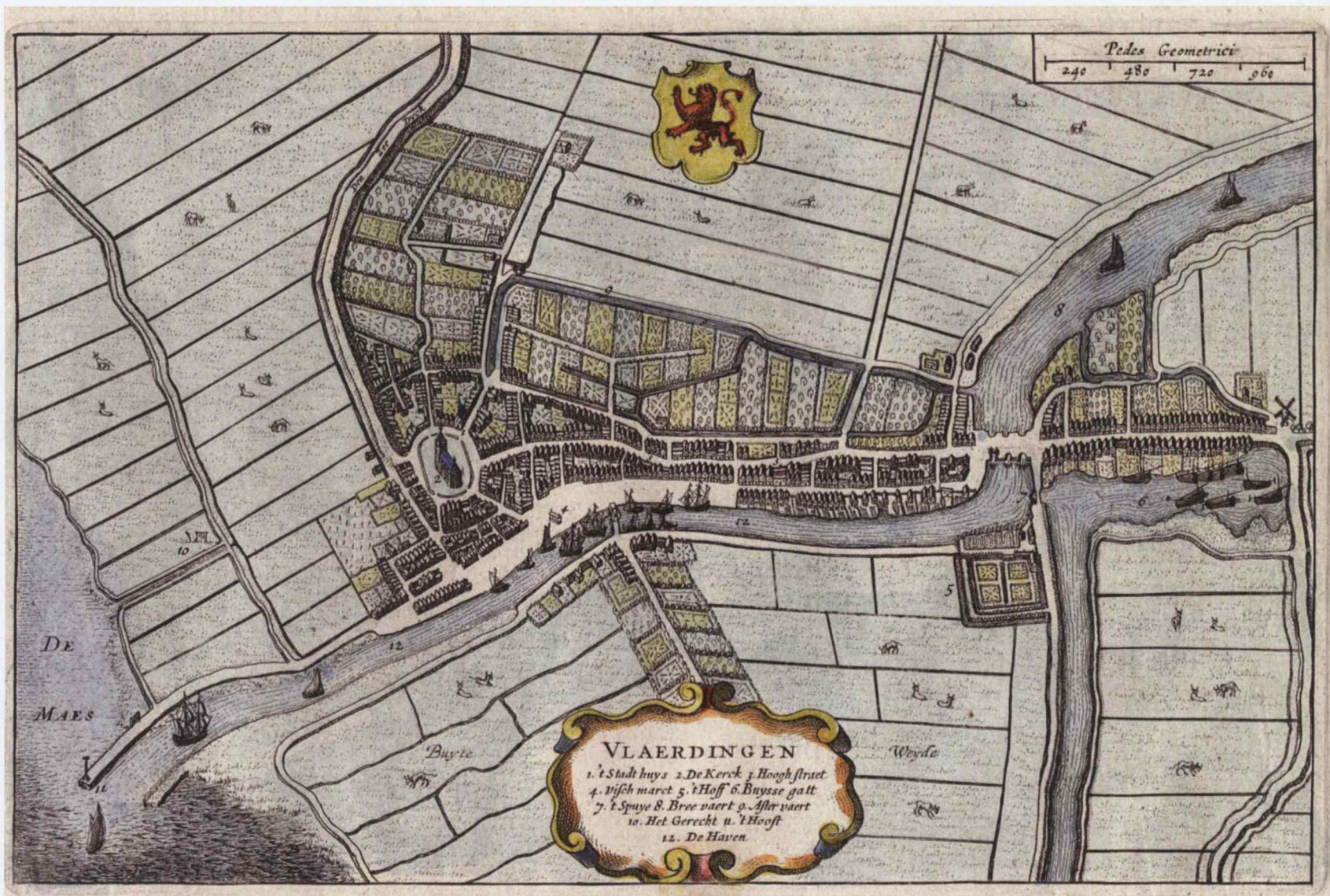
Bijlagen

1. Vlaardingen, ca. 1570
2. Vlaardingen, ca. 1632
3. Gemeente Vlaardingen, 1867
4. Plattegrond der gemeente Vlaardingen, ca. 1890
5. Plattegrond van Vlaardingen, 1917
6. Groen en stedenbouwkundige karakteristiek
7. Stedenbouwkundige structuur (bebouwing en verkeer)



kaart 1 Vlaardingen ca. 1570

2.130624011015
2.130624011015

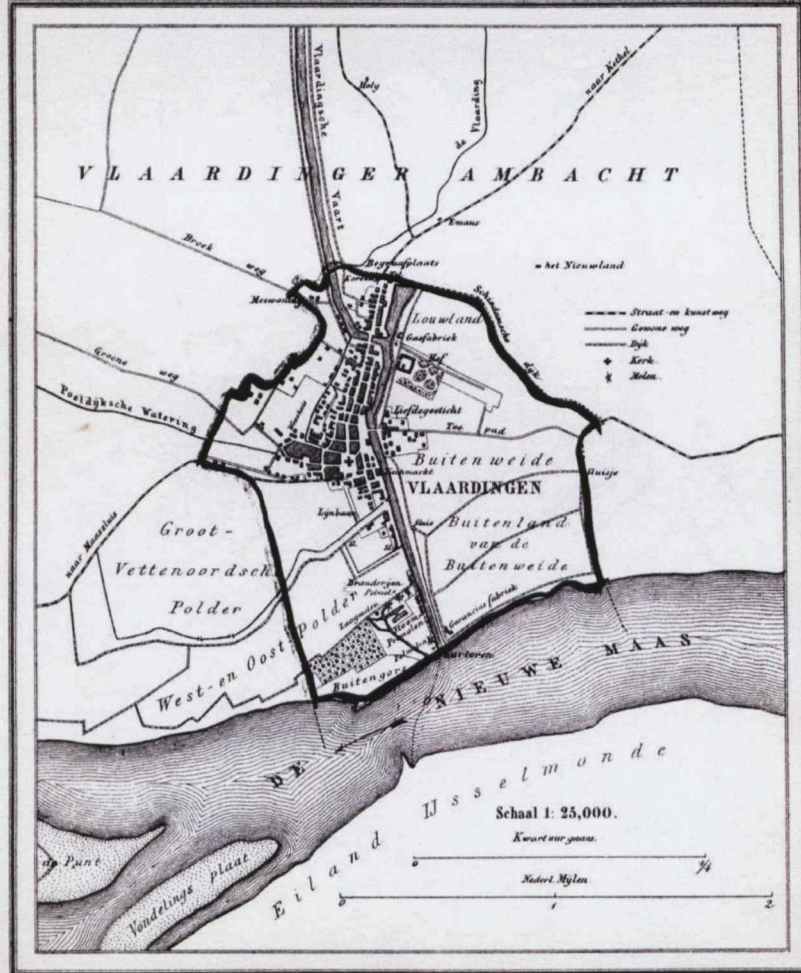


kaart 2

Vlaardingen ca. 1632

PROVINCIE ZUID-HOLLAND.

GEMEENTE VLAARDINGEN.



1867

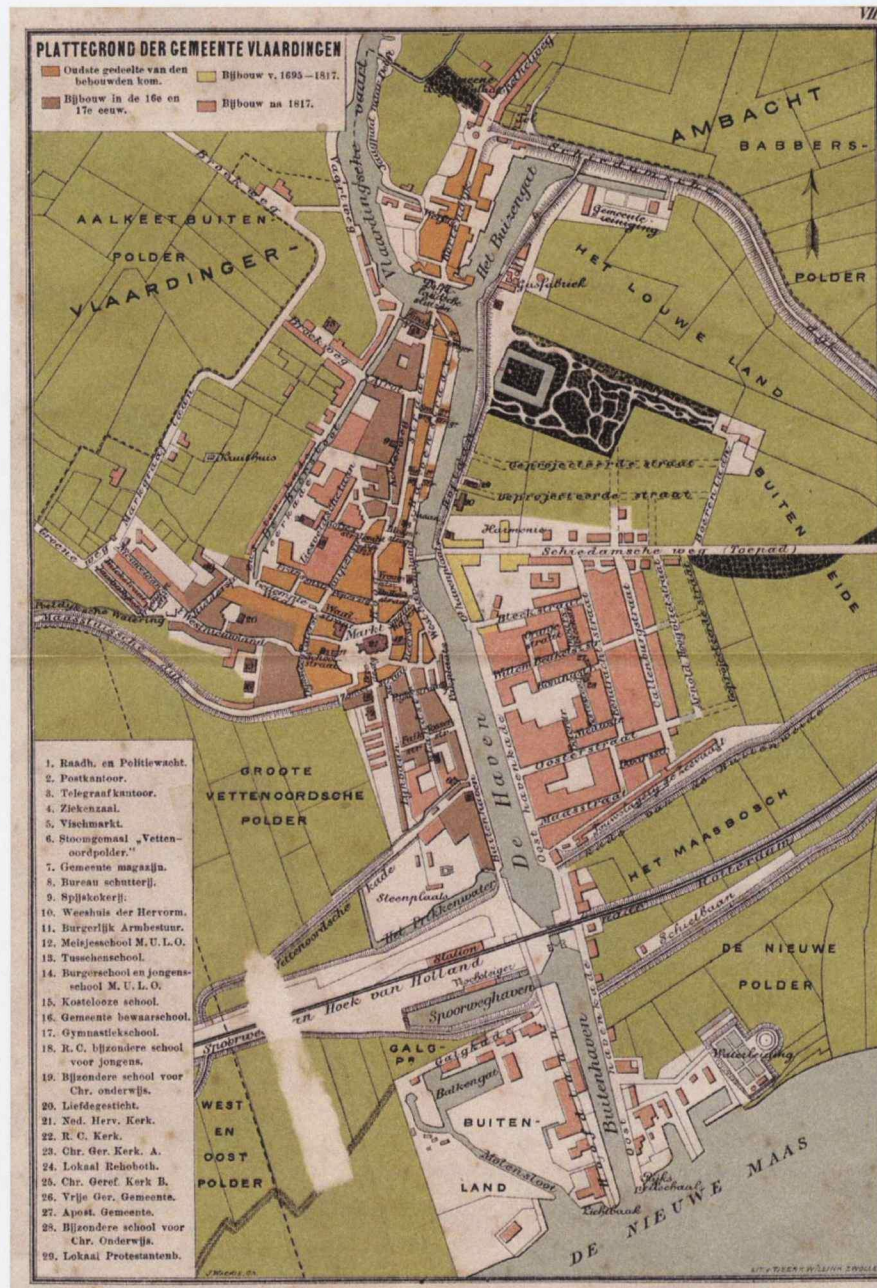
269 Buiders, 5300 Inwoners.

Ligave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

kaart 3

Vlaardingen 1867

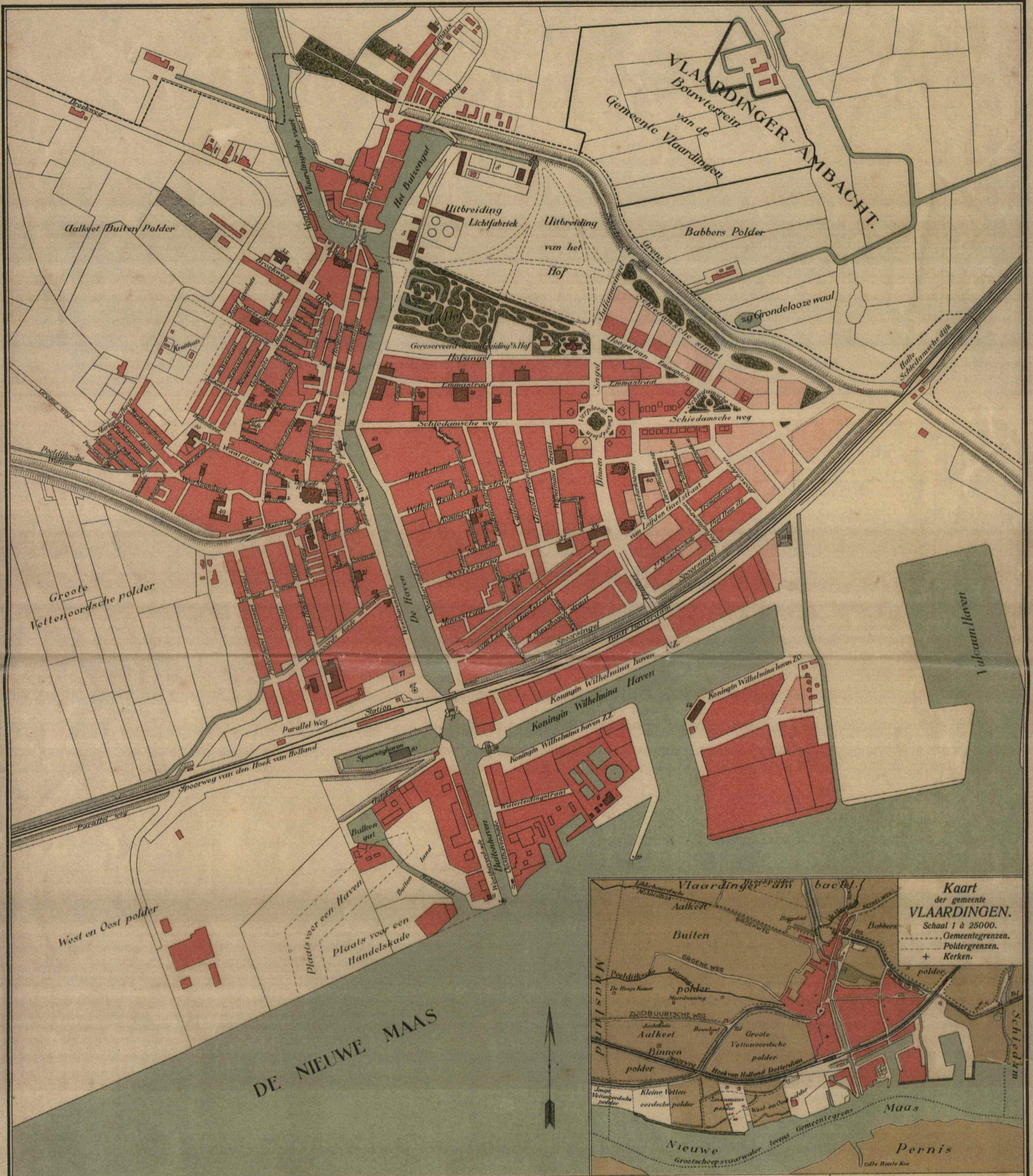
2,130624011010
2,130624011016



kaart 4

Vlaardingen, ca. 1890

2.130624011017



Kaart der gemeente **VLAARDINGEN**.
Schaal 1 à 25000.
Gemeentegrenzen.
Poldergrenzen.
+ Kerken.

PLATTEGROND VAN VLAARDINGEN
SCHAAL 1 à 5000.
DOOR PL. V. D. BERG, ARCHITECT M. B. V. A.
AANTAL INWONERS OP 1 JANUARI 1917.
24155.
UITGAVE VAN DORSMAN & ODÉ 1917.

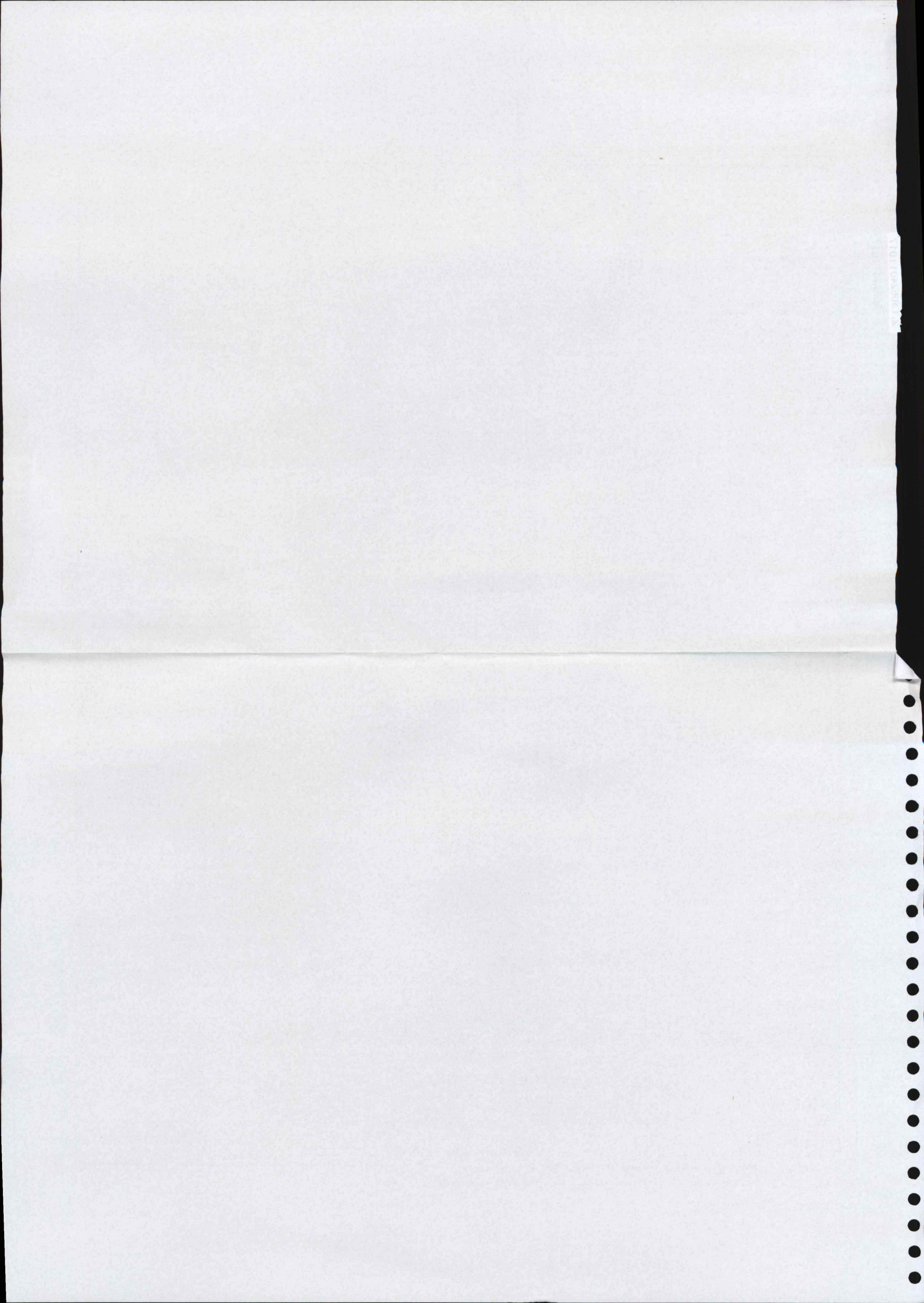
- 1 Raadhuis
- 2 Bureau afd. Bevolking en Militie
- 3 Politiebureau
- 4 Bureau Gemeentewerken
- 5 Gemeente Gasfabriek
- 6 Gemeente Drinkwaterleiding
- 7 Gemeente Watertoren
- 8 Gemeente Reiniging
- 9 Kantoor Havenmeester
- 10 Gemeente Keurlokaal
- 11 Waag
- 12 Zeevisschuur
- 13 Vischmarkt
- 14 Verkooplokaal
- 15 Gemeente-Rioothemaling
- 16 Post-, Telegraaf- en Telefoonkantoor
- 17 Rijkspeilschool
- 18 Ned. Herv. Kerk (Markt)
- 19 Ned. Herv. Kerk (Binnensingel)
- 20 R. Kath. Kerk

- 21 Geref. Kerk. A. (Landstraat)
- 22 Geref. Kerk. A. (Binnensingel)
- 23 Geref. Kerk. B.
- 24 Remonstr. Geref. Kerk
- 25 Vrije Geref. Kerk
- 26 Apostolische Kerk
- 27 Lokaal „Liefde en Vrede“
- 28 Lokaal „Deborah“
- 29 Lokaal „Soli deo Gloria“
- 30 Weeshuis der Hervormden
- 31 Diaconiehuis der Ned. Herv. Gemeente
- 32 R.-K. Oude Mannen- en Vrouwenhuis
- 33 Ziekenhuis der Ver. v. Ziekoverpleging
- 34 Barak voor Besmettelijke Ziekten
- 35 Gemeenteschool Lager Onderwijs A.
- 36 Gemeenteschool Lager Onderwijs B.
- 37 Gemeenteschool Lager Onderwijs C.
- 38 Gemeenteschool Lager Onderwijs D.
- 39 Gemeenteschool Lager Onderwijs E.
- 40 Gemeenteschool M. U. L. O.

- 41 Gemeente Gymnastiekschool (Markt)
- 42 Gemeente Gymnastiekschool (Nieuwe Kerkstraat)
- 43 R. Kath. Jongensschool
- 44 R. Kath. Meisjesschool (Liefdegesticht)
- 45 School v. d. Ver. v. Christ. Onderw. (Hoffesstraat)
- 46 School v. d. Ver. v. Christ. Onderw. (Wilhelminastr.)
- 47 School v. Geref. Onderwijs (Emmastraat)
- 48 School v. Geref. Onderwijs (Stationsstraat)
- 49 Gemeente Bewaarschool
- 50 Bewaarschool v. d. Ver. v. Christ. Onderw. (Liesjeaan)
- 51 Bewaarschool v. d. Ver. v. Christ. Onderw. (Koningstr.)
- 52 Bewaarschool voor Geref. Onderwijs
- 53 R. Kath. Bewaarschool (Liefdegesticht)
- 54 Bewaarschool Dep. tot Nut van 't Algemeen
- 55 Burgerwvondschool
- 56 Vischrijkschool
- 57 Volkstuniefjes
- 58 Havenbrug
- 59 Kon. Wilhelminabrug
- 60 Zwem-Inrichting

- 61 Bad-Inrichting
- 62 Bad-Inrichting
- 63 Volksbond tegen Drankmisbruik
- 64 R. Kath. Volksbond
- 65 Zeemanshuis
- 66 Zaal „Harmonie“
- 67 Gedenkteken troonsbestijging H. M. de Koningin
- 68 Stoomgemaal Groote Vollenoordsche polder
- 69 Lichtbak Haven
- 70 Lichtbak Kon. Wilhelminahaven
- 71 Keersins
- 72 Algemeene Begraafplaats
- 73 R. Kath. Begraafplaats
- 74 Israëlitische Begraafplaats
- 75 Raadhuis Vlaardinger Ambacht
- 76 Gemeenteschool Vlaardinger Ambacht
- 77 Het ontsoorten Handelsgebouw
- 78 Drubberij firma Dorsman & Odé
- 79 Bouwterrein

kaart 5 Vlaardingen, 1917



2.130624011018

Groen en stedenbouwkundige karakteristiek

Legenda

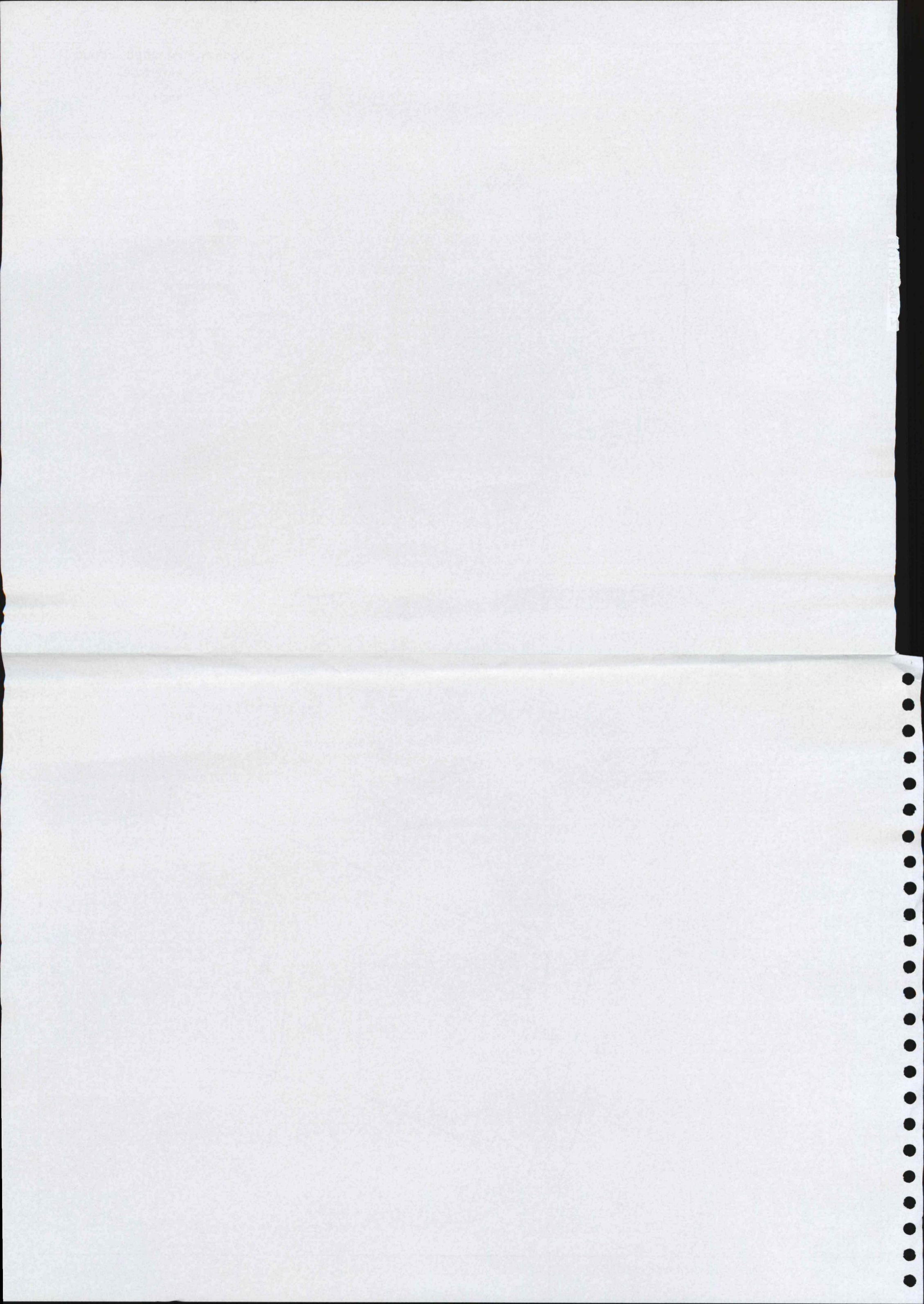
- beschermd stadsgezicht
- beeldbepalend/structurerend groen
- kadelij
- zichtlijn
- passages
- hoogteverschil met doorzicht
- landmarks
- grootschalig groen/park met water

0 50 100 m

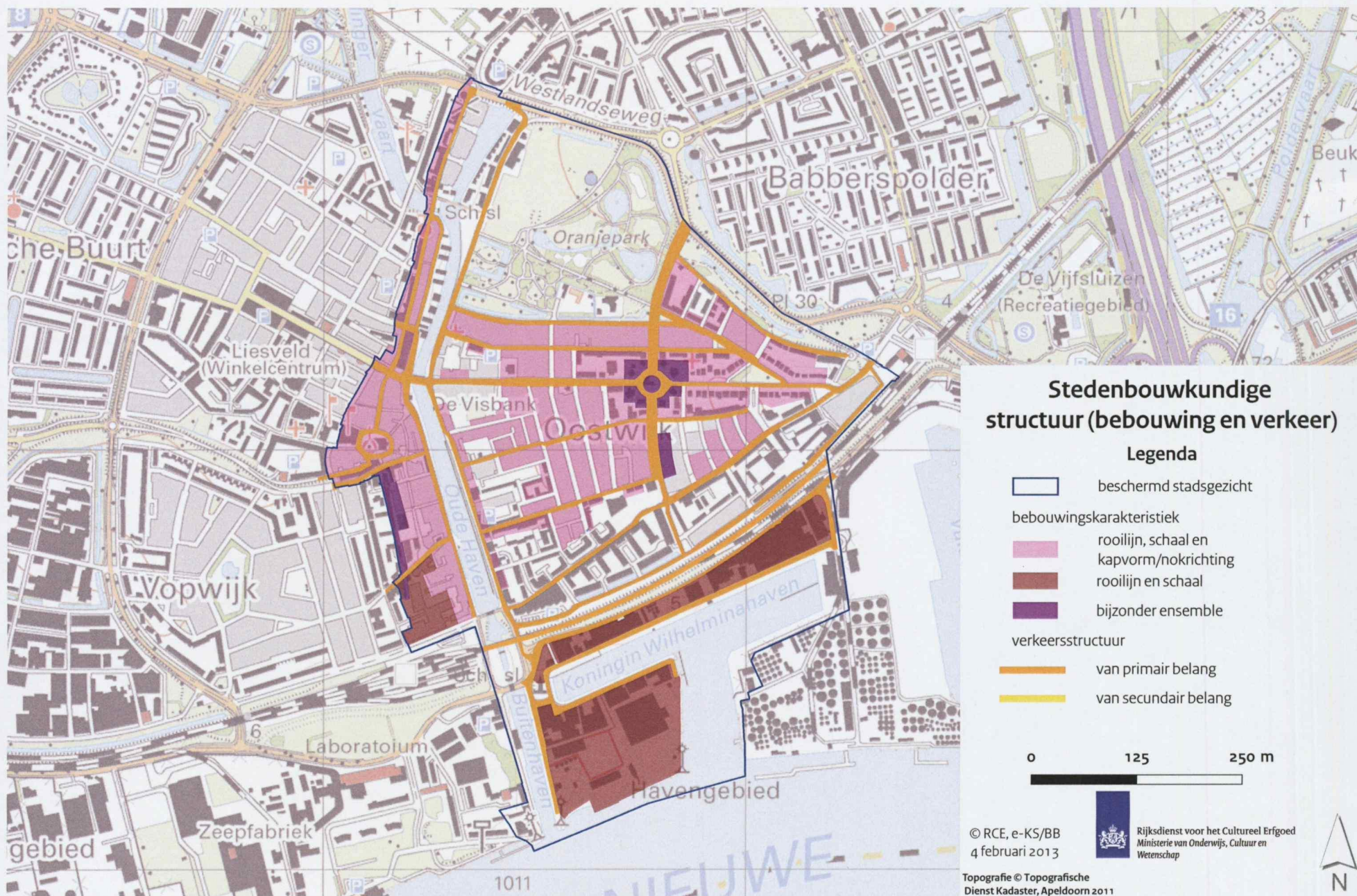
© RCE, e-KS/BB
4 februari 2013

Topografie © LSV GBKN,
Apeldoorn, 2008





2,130624011019



Kaart 7

Stedenbouwkundige structuur (bebouwing en verkeer)

