COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-4416611

Samenstelling/Productie
mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
D. Brouwer de Koning
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
M. Höfkens
september 1991

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
M. Verwey
juli 1991

C. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
M. Verwey
juli 1991

D. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
M. Verwey
juli 1991

E. **INVENTARISATIE**
C. Scheffer
M. verwey
1991

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodemgesteldheid
   2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Bedijking en verkaveling
   3.2. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken
   4.4. Tramwegen
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsbedrijven

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Hellevoetsluis
      5.2.2. Nieuw-Helvoet
      5.2.3. Nieuwenhoorn
      5.2.4. Vlotbrug
      5.2.5. Ijzerenbrug
      5.2.6. De Struyten
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARATERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Hellevoetsluis ligt in het zuidelijk deel van het eiland Voorne. De buurgemeenten zijn (N.O.Z.W.) Westvoorne, Brielle, Bernisse, Middelharnis, Dirksland en Goedereede. Hellevoetsluis maakt deel uit van de regio Zuid-Holland Zuid. De grens met de laatste drie gemeenten loopt door het Haringvliet. De huidige gemeente is ontstaan op 1 januari 1960 door samenvoeging van de gemeenten Nieuwenhoorn, Nieuw-Helvoet en Hellevoetsluis. De gemeentegrenzen lopen deels gelijk met de poldergrenzen, deels dwars door de polder en deels door het Haringvliet, zodat de loop hiervan gedeeltelijk landschappelijk en gedeeltelijk administratief van aard is.

De gemeente Hellevoetsluis heeft een totale oppervlakte van 46,11 km^2. Het aantal inwoners op 1 januari 1991 bedroeg 35.388 wat neerkomt op 1.109 inwoners per km^2 landoppervlakte. De gemeente telt als kernen de vestingstad Hellevoetsluis, de dorpen Nieuw-Helvoet en Nieuwenhoorn en de gehuchten IJzerenbrug, De Struyten en Vlotbrug.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodemgesteldheid

De bodem in de gemeente Hellevoetsluis bestaat voor het grootste deel uit jonge zeeklei. In het westen van de gemeente ligt een smalle duinstrook. In het overgangsgebied bevindt zich een gebied met een sterk zandige bodem, de zogeheten geestgronden.
Deze bodem werd in de late middeleeuwen gevormd door de toegenomen invloed van de zee. De oorspronkelijke veenlaag in de bodem werd hierbij voor een groot gedeelte weggeslagen.
In dezelfde tijd vond door opwaaiing de vorming van duinen langs de kust plaats, het duurde echter eeuwen voordat deze duinen de huidige omvang bereikten. De duinen voor de polder de Quack dateren uit de 17e of 18e eeuw. Tussen de duinen en het overige grondgebied ligt een smalle strook met een zandige bodem, de geestgronden. Buiten de dijken van de meest zuidelijk gelegen polders langs het Haringvliet liggen enkele gorzen, die zijn ontstaan door aanslibbing. De gorzen zijn gedeeltelijk beplant met riet.

Tussen de polders is een niveauverschil aanwezig, dat te verklaren is aan de hand van de bedijkingsdatum. De vroegst bedijkte polders Nieuwenhoorn en Nieuw-Helvoet liggen ruim beneden NAP (-1,3 tot -0,4) terwijl de later bedijkte polders de Quack en de Nieuwe Gote geheel of deels boven NAP liggen. De Quack op circa 0,5 +NAP, de Nieuwe Gote van -0,6 meter tot 0,5 meter +NAP.

Het duinengebied is rijk aan reliëf waarbij aan de landzijde heuvels van circa 3 tot 4 meter +NAP voorkomen, terwijl aan de zeezijde deze hoogte oploopt tot ruim 11 meter +NAP.

2.2. Afwatering

De polder Nieuwenhoorn waterde vanouds af op de vestinggracht van Hellevoetsluis. Deze afwatering vond plaats met behulp van een windmolen. Door het graven van het Voorns kanaal in de jaren 1827-1829 veranderde de afwatering omdat de polder in twee delen werd gesplitst. Deze delen kregen hun afwatering op het kanaal.
Voor de bemaling van het oostelijk deel werd de al bestaande watermolen gebruikt. Voor het westelijk deel werd een nieuwe molen opgericht. De windbemaling werd in 1872 vervangen door stoombemaling door twee gemalen. Het gemaal van het westelijk deel van de polder stond bij de ijzeren brug, die de Ravenseweg met elkaar verbindt. In 1935 werd dit gemaal vervangen door een elektrogemaal, dat ten noorden van het oude gemaal werd geplaatst. Het nieuwe gemaal voor het zuid-oostelijke deel werd opgericht in het bestaande bemalingsgebouw.
Het westelijk deel van de polder wordt tegenwoordig bemalen door een diesel- en een elektrogemaal. Het oostelijk deel van de polder loost via de polder Heenvliet op het Voorns kanaal.

De polders Oude en Nieuwe Struyten loosden na de aanleg van de vesting op de vestinggracht van Hellevoetsluis. Voor die tijd loosde de polder direct op het Haringvliet. Na de aanleg van het Voorns kanaal loosden de polders via een duiker in de Koedijk in de Nieuwenhoornse vaart, die vervolgens weer in het Voorns kanaal afwaterde. Aan deze uitwatering is sindsdien niets meer gewijzigd. Ook de polders Helvoet en de Quack waterden aanvankelijk uit op de vestinggracht van Hellevoetsluis. De bemaling vond met behulp van windmolens plaats. Na de komst van het Voorns kanaal werd de polder hierop bemalen. In 1882 werd de bemaling overgenomen door een stoomgemaal. In 1935 werd dat gemaal vervangen door een elektrisch gemaal.

De polder de Nieuwe Gote loosde vanouds op het Spui en door de Zuidspuisluis op de haven van Den Briel. Tot de stichting van een stoomgemaal bij de Klomp in 1879 gebeurde de lozing op natuurlijke wijze, waarbij werd geprofiteerd van het tijverschil van de Brielse Maas, waarmee het water in open verbinding stond. In 1927 werd het stoomgemaal vervangen door een elektrisch gemaal dat in het oude bemalingsgebouw werd geplaatst. Dit gemaal is tegenwoordig buiten gebruik gesteld en dient nu als waterinlaat terwijl de bemaling van de polder nu plaatsvindt door het gemaal Trouw in de polder Nieuwenhoorn waarmee de uitwatering tevens is verlegd naar het Voorns kanaal.
Het Voorns kanaal wordt door een elektrisch gemaal bemalen op het Haringvliet.
Alle poldermolens zijn buiten gebruik gesteld.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Bedijking en verkaveling

De bedijking van het gebied vond plaats in de 14e, 15e en 16e eeuw. De bedijkingen vonden eerst in zuidelijke richting plaats en betroffen de polders Nieuwenhoorn en Nieuw-Helvoet, respectievelijk in 1367 en 1395. Vervolgens in noordelijke richting Nieuwe Gote (1473) en in het westen de polder de Quack (1475). Als laatste volgden in het zuiden de polders Oude en Nieuwe Struyten.

De polder de Nieuwe Gote was voor de bedijking een brede kreek met geulen die het eiland Voorne in twee delen splitste. Deze kreek "de Goote" diende tevens als verbinding tussen Brielle en het Haringvliet. Desondanks werd in 1413 toch een dijk dwars door de Gote gelegd. Deze gedeeltelijk nog bestaande dijk is de Moerzaatse dijk. Korte tijd later werd deze dijk weer geopend om het aanslibben van gorzen te bevorderen. Uiteindelijk waren de gorzen in 1473 voldoende rijp om definitief te worden bedijkt.

De polder de Quack behoorde oorspronkelijk tot een grotere polder, de Sint Cornelispolder, waarvan de Quackpolder, de Caproen. de Oude Struyten en het Weergors deel van uitmaakten. De duinen voor de Quackpolder ontbraken nog rond 1600. Op de plaats van de duinen lag een uitgestrekt gors.

Het Weergors werd in die tijd al doorsneden door de haven van Nieuw-Helvoet. De zeedijk van de polder Sint Cornelis werd in het begin van de 16e eeuw meer landinwaarts verlegd. Een deel van het Weergors ging door inundatie verloren. De Oude en Nieuwe Struyten werden als afzonderlijke polder bedijkt. De Caproen ging deel uitmaken van de vesting Hellevoetsluis.

Het land werd direct na de bedijking verkaveld, voor welk doel er in de polders direct wegen werden aangelegd. Om het land te ontwateren werden sloten gegraven. De aard van de verkaveling verschilde per polderdeel. Strookverkaveling werd afgewisseld met blokverkaveling. De grootte van de percelen verschilde onderling sterk. De kavelgrenzen veranderden regelmatig van richting. Soms werd dit verloop bepaald door de loop van oude kreken.

3.2. Agrarisch grondgebruik

Na de bedijking werd de grond direct verkaveld. Rond de kavels werden sloten gegraven om het land te ontwateren. De lager gelegen gronden waren door de hoge waterstanden alleen geschikt voor de veeteelt. De hoger gelegen percelen werden gebruikt voor de akkerbouw. Zo ontstond in dit gebied een overwegend gemengd bedrijf. De boerderijen werden voor het merendeel aan de rand van de polders gebouwd. Tot 1800 werden er voornamelijk tarwe, peulvruchten, aardappelen, koolzaad, vlas, rogge, hennep en meekrap verbouwd. Als veevoeder werd na de Franse tijd de mangelwortel verbouwd.

Rond 1850 was ongeveer de helft van de grond in gebruik voor de akkerbouw en de helft voor de veeteelt. Een klein deel van de grond was door onvoldoende bemaling zo nat, dat het niet voor de landbouw geschikt was. Deze moerasachtige plekken met veel veen in de bodem lagen in de polders de Quack en Nieuw-Helvoet. Behalve koeien voor de melkerij werden in beperkte mate ook geiten en schapen gehouden. Varkens werd in deze tijd voornamelijk voor eigen gebruik gehouden. Na 1900 ging men ook varkens houden voor de handel.

De gemiddelde bedrijfsgrootte rond de eeuwwisseling bedroeg 20 - 40 ha. Door vererving vond echter ook versnippering van de bedrijven plaats. Voorts begonnen ook enkele voormalige landarbeiders kleine bedrijven waarop door de geringe grootte van deze bedrijfjes alleen intensieve landbouw rendabel was. Met name in de overgangszone tussen zand en kleigrond ontstonden zo in de Quackpolder en de polder tuinbouwbedrijfjes. In de akkerbouw waren aardappelen, koolzaad, bonen, erwten, oliezaden, tarwe, rogge, gerst en haver de voornaamste produkten. Voor de verbouw van veevoeder werd ongeveer een derde van de akkerbouwgrond gebruikt.

Tot de Tweede Wereldoorlog bleef deze situatie in de landbouw bestaan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had de bodem ernstig te lijden van inundaties met brak water. Als gevolg hiervan werd het grasland sterk aangetast, terwijl alle bomen en heesters afstierven. Na 1940 nam de vlasteelt in betekenis toe. De verwerking van het vlas vond plaats in een fabriek in Zuidland. In de jaren zestig verdween de vlasteelt als gevolg van de buitenlandse concurrentie. Na de Tweede Wereldoorlog werd de bemaling sterk verbeterd. Hierdoor werden de tot dan toe moerasachtige gronden geschikt voor de landbouw. Eveneens als gevolg van deze verbeterde bemaling nam het aantal voor de akkerbouw geschikte percelen toe. De verhouding akkerbouw/veeteelt was nu 60:40. In 1973 is op Voorne een ruilverkaveling in gang gezet, die in verschillende polders al voor grotere kavels heeft gezorgd. Een deel van de landbouwgrond werd opgeofferd aan de uitbreiding van de kernen.

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Al voor de bedijking van het gebied werd er in de gorzen gemoerd. Ook na de bedijking ging men hiermee voort. Omdat er schade aan de dijken ontstond wanneer het moeren te dicht bij de dijken gebeurde werd het moeren al snel verboden.

Het procédé dat bij het moeren werd gevolgd betekende dat het veen werd afgegraven. Doordat de op het veen liggende klei ook moest worden weggegraven, ontstonden diepe putten, die voor zover zij binnen het bedijkte gebied lagen weer moesten worden opgevuld, waardoor het gebied weer verder werd aangetast. Nadat het veen was afgegraven werd het òf als brandstof òf voor de zoutwinning gebruikt. Als het voor de zoutwinning werd gebruikt werd het veen met zout water vermengd en verbrand, de as met zeewater vermengd en vervolgens gedroogd.

3.4. Visuele karakteristiek

Visueel overheerst in het zuiden van de gemeente Hellevoetsluis het water dat hier alom tegenwoordig is. In het westen voor de polder de Quack is er de ruimtelijke begrenzing door de daar gelegen duinen. Binnen het duingebied treedt het reliëf duidelijk naar voren. Vanuit het duingebied wordt de lagere ligging van het polderland duidelijk waargenomen. Ten westen van de duinen is er weer de ruimtelijke begrenzing door het water. Het poldergebied kenmerkt zich door de weidsheid van het landschap, dat door de omliggende binnen- en buitendijken ruimtelijk wordt begrensd.

De vesting Hellevoetsluis wordt nadrukkelijk van de overige bebouwing gescheiden door de omringende gracht en de hoog opgaande beplanting. Binnen de vesting neemt het water een dominerende plaats in. Door de daarin gelegen jachthaven is het recreatie-element duidelijk aanwezig.

In de polders is nauwelijks beplanting waar te nemen. Door de naoorlogse uitbreidingen is rond de vesting Hellevoetsluis een min of meer verstedelijkt gebied ontstaan, met voor het merendeel rond woonerven gelegen huizen en een kleinschalige industrie. De nieuwbouwwijken zijn veelal door een groene gordel omgeven.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

Tot de 19e eeuw waren in Hellevoetsluis met uitzondering van de vesting geen verharde wegen aanwezig. In de polders lagen slikwegen en rond de duinen zandwegen. In de winter en in natte perioden waren deze wegen niet tot nauwelijks begaanbaar, terwijl in de zomer grote stofvorming ontstond.
Op enkele uitzonderingen na zijn deze wegen gelijk met of kort na de bedijking aangelegd. Zij dienden als verbinding tussen de kernen onderling of als ontsluiting van de kavels. Ook de dijkwegen dienden hiertoe.

In 1803 vond de eerste wegverharding plaats toen Den Briel door een klinkerweg met Hellevoetsluis werd verbonden. Na de aanleg van het kanaal door Voorne (1827-1829) werden hierlangs aan beide zijden verharde wegen aangelegd. Rond 1840 werd begonnen met de verharding van de overige wegen. Rond de eeuwwisseling was het merendeel van de wegen verhard.
De verharde wegen werden, op de weg Brielle-Hellevoetsluis na, slecht onderhouden. Vaak hadden deze wegen een met klinkers bestraat paardenpad van 50 cm breed, waarlangs soms diepe met water gevulde wielsporen lagen. In de jaren dertig vonden er verbeteringen aan deze wegen plaats. In 1937 werd om het fort te Nieuwenhoorn een nieuwe weg aangelegd en werd de Noorddijk verbreed en bestraat. Ook werden in de jaren dertig de nog bestaande tollen op de Rijksstraatweg opgeheven.

Tot de jaren zestig verkeerde het eiland in een betrekkelijk isolement doordat nog geen vaste oeververbindingen bestonden. Wel bestonden vanaf Hellevoetsluis veerverbindingen naar Middelharnis, Dirkslandse Sas en Stellendam. Deze verbindingen werden eerst met zeilschepen en na 1879 met stoomschepen onderhouden.
Door de bouw van de Haringvlietsluizen en de bijbehorende dammen in 1966-1969, waarop een weg werd aangelegd kreeg Hellevoetsluis een vaste oeververbinding met Goeree-Overflakkee. De bijbehorende dammen kwamen in 1969 gereed. In het begin van de jaren zeventig werd deze weg door de aanleg van nieuwe wegen in de polder Nieuw-Helvoet aangesloten op de reeds bestaande infrastructuur. De langs de westelijke oever van het Voorns kanaal gelegen weg die hiervan deel uitmaakte werd verbreed.
Na het gereedkomen van de weg over de Haringvlietsluizen werden de veerverbindingen opgeheven.

Over het kanaal van Voorne liepen vier bruggen waarvan twee in de gemeente Hellevoetsluis. De Ravense brug was aanvankelijk een vlotbrug die aan het eind van de negentiende eeuw werd vervangen door een ijzeren draaibrug. Deze brug werd in de oorlog door de Duitsers opgeruimd en na die tijd door een stenen brug vervangen.
De Oostdijkbrug die de Oostdijk met elkaar verbond was tot na de Tweede Wereldoorlog een vlotbrug. In de tijd erna werd deze brug vervangen door een stenen brug even ten zuiden van de vroegere brug. De directe verbinding tussen de Oostdijk ging hierdoor verloren.

4.2. Wateren

In het zuiden wordt de gemeente omringd door het Haringvliet. Het water ten westen van de monding van het Spui stond aanvankelijk bekend onder de naam Diep van Vlackee. Het water ten oosten van de monding van het Spui stond onder de naam Haringvliet bekend. Pas in de 19e eeuw werd het gehele water als Haringvliet benoemd.

De uitmonding van het Haringvliet staat bekend als het Goereese Gat. De bevaarbaarheid van dit water leverde door de eeuwen heen problemen op doordat door bewegelijke bank- en plaatvorming de loop van de vaargeulen herhaaldelijk gewijzigd werd. Met name aan het einde van de achttiende eeuw werd geklaagd over de slechte bevaarbaarheid.

Sinds de verzanding van het Scheur en van de Brielse Maas in de 17e en 18e eeuw ging de scheepvaart op Rotterdam door het Goereese en Brouwershavense Gat naar de Dordtse Kil. Een ondiepte in het laatstgenoemde water maakte het echter voor zeeschepen onbevaarbaar zodat voor Rotterdam een kortere en betere verbinding met de zee noodzakelijk werd.
Besloten werd tot het graven van een kanaal door Voorne van Nieuwesluis naar Hellevoetsluis. Het kanaal dat in 1829 gereedkwam kreeg een lengte van 10,6 km met een breedte van 30 meter. De diepte bedroeg 5,70 meter onder kanaalpeil. De westelijke dijk van het kanaal kreeg een hoogte van 1,13 tot 2,25 meter +NAP, de oostelijke dijk kreeg een hoogte van 1,45 meter tot 2,20 meter +NAP.
Voor het passeren van schepen werden vier wisselplaatsen met een breedte van 34 meter gegraven. Bij de schutsluizen die aan beide uiteinden van het kanaal lagen, hadden de wisselplaatsen een breedte van 46 meter. Deze schutsluizen sloten het kanaal aan beide kanten af. Over de sluizen lagen twee rolbruggen terwijl er tevens vier draai- en vlotbruggen waren. Het kanaal kreeg een voorhaven aan de Brielse Maas bij Nieuwesluis en aan het Haringvliet te Hellevoetsluis. Door middel van vier bruggen werden de kaden van het kanaal met elkaar verbonden. Twee daarvan lagen in de gemeente Hellevoetsluis. De beperkte diepgang van het kanaal bemoeilijkte op den duur de toegankelijkheid voor de steeds groter wordende zeeschepen. Dit leidde uiteindelijk tot de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1871. Het kanaal is nu vooral in gebruik voor het regionale scheepvaart en de pleziervaart.
In het gebied zijn nog verschillende oude kreekresten aanwezig. Deze worden veelal benut als watergang ten behoeve van de afwatering.
In het kader van het Deltaplan kwamen in 1966 de Haringvlietsluizen gereed die het Haringvliet gingen afsluiten. Voor de aanleg van de Haringvlietsluizen werd ten westen van de vesting Hellevoetsluis een werkhaven aangelegd.

4.3. Dijken

Het gebied werd in de 14e en 15e eeuw bedijkt. Doordat met het bedijken van de opeenvolgende polders werd gewacht tot de gorzen voldoende hoog waren aangeslibt, hadden de dijken aanvankelijk een rivierwaterkerende of zeewaterkerende functie.

In het zuidelijk deel van de gemeente hebben zich veranderingen in de bedijking voorgedaan. De polder de Quack maakte aanvankelijk deel uit van een grotere polder, de Sint Cornelispolder. Hiervan maakte ook deel uit; de Oude Struyten, de Caproen waarop Hellevoetsluis ligt en een deel van het Weergors. Een deel van het Weergors, ten westen van Hellevoetsluis is in de 17e eeuw weer ingevloeid en grotendeels weggespoeld.

De dijk van de Sint Cornelispolder had langs het Haringvliet een lengte van 9 km. Een belangrijk deel, namelijk van Hellevoetsluis tot de Kwakse Nol, is in de 17e eeuw weggeslagen. Een deel van de zeedijk van de polder de Quack is verdwenen onder de duinen.

Na de aanleg van de vesting Hellevoetsluis gingen de noordelijke en oostelijke bastions dienen als hoofdwaterkering. Door de inmiddels afgeronde bedijkingen werden de meeste voormalige buitendijken, binnendijken. Het kanaal van Voorne werd aan beide kanten omgeven door 1,5 tot 2 meter hoge dijken.

Bij de aanleg van de tramhaven in het begin van de twintigste eeuw werd de westelijke dijk van de polder Oude en Nieuwe Struyten in oostelijke richting verlegd.

Als hoofdwaterkering dienen tegenwoordig de duinen en de Schenkeldijk voor de polder de Quack, de Zuiddijk van de polder Nieuw-Helvoet, de noordelijke en oostelijke vestingwal van Hellevoetsluis en de Struytse zeedijk. De westelijke en zuidelijke vestingwal dient als hoogwaterkering.
In de noordelijke vestingwal werden ten tijde van de watersnood drie gaten geslagen. Na de watersnood werd de hoofdwaterkering op deltahoogte gebracht. Bij het westelijk Weergors werd de dijk na 1953 in zuidelijke richting verlegd.

In het kader van het Deltaplan kwamen in 1966 de Harinvlietsluizen en in 1969 de bijbehorende dammen gereed. Zij werden gebouwd omdat niet elk hoogwater van de Rijn via de Nieuwe Waterweg kon worden afgevoerd wegens de beperkte capaciteit van de Noord. Hierdoor was het nodig het Haringvliet van een stel uitwateringssluizen te voorzien. Tevens hebben ze een functie voor de afvoer van ijs. Bij dichtvriezen van de benedenrivieren van de Rijn en Maas kon voor de aanleg van de sluizen het water hiervan niet meer verwerkt worden. Om de vorming van ijsdammen die een overstroming kunnen veroorzaken tegen te gaan worden de sluizen in het Haringvliet geopend. Hierdoor wordt het Haringvliet weer zout. Door de dam in het Volkerak wordt verhinderd dat dit water in het zuiden doordringt. De dooiperiode zorgt ervoor dat het Haringvliet weer zoet wordt.
De afwateringssluizen hebben 17 openingen van elk 56,5 meter wijdte.

4.4. Tramwegen

In 1905 kwam de door de Rotterdamse Tramweg Maatschappij geëxploiteerde tramwegverbinding Spijkenisse-Hellevoetsluis gereed. Via de in 1904 geopende brug over de Oude Maas bij Spijkenisse ontstond zo een doorgaande tramverbinding naar Rotterdam. Via deze tramverbinding werd zowel voor personen- als goederenvervoer gezorgd.
In de gemeente Hellevoetsluis liep het tracé door de polder Nieuwenhoorn. Bij Vlotbrug boog het tracé af in zuidelijke richting waar het evenwijdig aan het Voorns kanaal uitliep

in een emplacement bij de daar speciaal gegraven haven. Deze haven was gegraven ten behoeve van de veerverbinding met Goeree-Overflakkee. Deze haven kwam in 1909 gereed. Van hieruit was het overzetten van tramwagons naar Middelharnis mogelijk. Bij de haven was het tramstation, de andere halte in de gemeente lag bij Vlotbrug.

In toenemende mate kreeg de tramverbinding te maken met concurrentie van het vervoer over de weg. In 1953 werd een autobusdienst Hellevoetsluis Maassluis gestart. Pas in 1963 werd het goederenvervoer gestaakt en in 1966 kwam het definitieve einde toen ook het personenvervoer werd gestopt. Het openbaar vervoer wordt sinds die tijd met bussen verzorgd. De met de tramverbinding samenhangende infrastructuur is bijna geheel verdwenen. Slechts de enigszins verhoogde ligging van het op het tramtracé aangelegde fietspad, herinnert nog aan de tramverbinding.

4.5. Militaire infrastructuur

Na de aanleg van het kanaal door Voorne werden ten oosten van dat kanaal twee aarden borstweringen aangelegd (de lunetten) noordelijk en zuidelijk van de rivierdijk. Deze bestaan thans niet meer. De rivierdijken sluiten tegen de wallen aan door middel van twee beren. Buitendijks zijn nog resten van een wapenplaats aanwezig.

In de 17e en 18e eeuw werd vanwege oorlogsgevaar regelmatig kustbewaking langs de kust van de Zuidhollandse eilanden ingesteld. Het ging hierbij dan om het inrichten van wachthuizen en seinposten. Pas in de late 19e eeuw werd overgegaan tot een meer permanente kustverdediging.
Door middel van inundatiemogelijkheden moest de vijand worden tegengehouden. Op de accessen in het inundatieveld werden zeven batterijen aangelegd. Twee daarvan waren gelegen aan de Noord- en Zuiddijk in Hellevoetsluis. Aanvankelijk waren het borstweringen met een gracht, achter een te maken inundatiepunt in de dijk.

In 1883 werd de batterij bij de Noorddijk vervangen door een klein fort met daarin een bomvrij gebouw. Het fort is thans in gebruik als viscentrum voor invaliden.
Aan het einde van de 18e eeuw werd aan de rand van de polder de Quack een batterij aangelegd. In de 19e eeuw werd de batterij wegens verstuiving verlaten en later vanwege schade aan de kustverdediging afgebroken.

Tijdens de Duitse bezetting werd bij Hellevoetsluis ten westen van de haven een kustafweerbatterij gebouwd.

4.6. Nutsbedrijven

In 1922 werd Voorne Putten aangesloten op het elektriciteitsnet. De hoogspanningskabels werden bovengronds aangelegd, wat door afrotting van de elektriciteitspalen wel eens aanleiding gaf tot storingen. De exploitatie geschiedde door de maatschappij Voorne en Putten, die de stroom uit Rotterdam betrok. Tegenwoordig wordt de elektriciteitslevering verzorgd door het Gemeentelijk Energiebedrijf van Rotterdam.

Hellevoetsluis werd pas na de Tweede Wereldoorlog aangesloten op het waterleidingnet. Tot dan was sinds 1896 alleen de vesting Hellevoetsluis van een waterleiding voorzien. Voor 1896 gebruikte men bakwater, bij schaarste werd er water gekocht in Nieuw-Helvoet en Nieuwenhoorn. De Marine haalde het water per schuit uit Rotterdam. De watervoorziening voor de gemeente Hellevoetsluis wordt tegenwoordig verzorgd door de Drinkwaterleiding der gemeente Rotterdam.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Hellevoetsluis telt zes kernen. De grootste, Hellevoetsluis, is in zijn huidige vorm in het begin van de 18e eeuw ontstaan als vesting. Binnen de vesting waren alle belangrijke gebouwen opgenomen. Nieuwenhoorn De ontwikkeling van Nieuwenhoorn verliep oorspronkelijk volgens het patroon van een voorstraatdorp, zoals dit wel meer voorkomt op de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden. De voorstraat haaks op de dijk is hier duidelijk aanwezig. De oorspronkelijke kaai en het haventje zijn echter door latere bedijkingen verdwenen. Nieuw-Helvoet is een zogenaamd kruiswegdorp. De bebouwing heeft zich hier gevormd rond de kruising van twee wegen.

Vlotbrug en IJzerenbrug zijn gehuchten die in de 19e eeuw ontstonden als gevolg van het graven van het kanaal door Voorne. De eerste bebouwing had vooral te maken met de bediening van de hier ter plaatse gelegen bruggen.
Het gehucht De Struyten ontstond rond het vroegere uitwateringspunt van de polders de Oude en de Nieuwe Struyten.

Van de drie samenstellende gemeenten kan de volgende bevolkingstabel worden samengesteld.

	Nieuw Helvoet	Nieuwenhoorn	Hellevoetsluis	Totaal
1822	441	814	1.644	2.899
1840	730	1.073	2.523	4.326
1860	1.177	1.236	4.233	6.646
1870	1.349	1.387	3.915	6.651
1880	1.519	1.623	4.483	7.625
1890	1.552	1.764	4.300	7.615
1900	2.310	1.670	4.260	8.240
1910	2.618	1.788	4.355	8.761
1920	2.769	1.861	3.339	7.969
1930	2.414	1.703	1.939	6.056
1940	2.089	1.676	1.279	5.044
1956	1.691	2.237	2.065	5.992
1973				11.846
1991				35.388

In deze bevolkingscijfers valt de enorme teruggang in bevolkingsaantal op die Hellevoetsluis in de jaren tussen 1890 en 1939 heeft ondergaan. Deze teruggang is te verklaren door het vertrek van de marine in de periode 1917-1935. Dit vertrek zorgde ervoor dat veel inwoners wegtrokken naar de nabijgelegen grote steden. Rotterdam werd voor velen de nieuwe vestigingsplaats.

Als gevolg van het verval van Hellevoetsluis trad ook een neergang in de bevolkingscijfers van Nieuw-Helvoet in. Deze gemeente heeft in de voorgaande periode een groot aantal marinemensen opgenomen. In deze periode vertrekken zij weer. Dat het in Nieuw-Helvoet en Nieuwenhoorn niet komt tot een daling van het bevolkingsaantal wordt veroorzaakt door de stabiliserende werking van de hier sterker aanwezige agrarische sector.

Pas aan het einde van de jaren vijftig zette voor Hellevoetsluis weer een periode van herstel in. De vestiging van nieuwe industrieën en de komst van forensen, mede doordat Hellevoetsluis was aangewezen als groeikern, zorgden voor een toename van het bevolkingsaantal.

5.2. Kernen

5.2.1. Hellevoetsluis

De eerste bebouwing van wat later Hellevoetsluis zou worden, ontstond rond de uitwateringssluis van de polder Nieuw-Helvoet die in 1395 werd bedijkt. Vanaf deze sluis liep een geul door het nog niet bedijkte Weergors en Caproen. Bij de bedijking van de Sint Cornelispolder in 1475 waarvan Weergors en Caproen deel uitmaakten, werden langs de geul aan weerszijden dijken opgeworpen zodat een haventje ontstond.

Door de verzanding van het Scheur en de Brielse Maas in de 17e en 18e eeuw werd Hellevoetsluis belangrijk als havenplaats voor de schepen van de Admiraliteit op de Maze. In 1628 werd Hellevoetsluis aangewezen als algemene haven voor de oorlogsvloot om zich te kunnen verdedigen tegen vijandelijke schepen en een veilige ligplaats voor de eigen schepen te garanderen. Ook handelsschepen op weg naar Rotterdam gingen gebruik maken van de route Haringvliet-Hollands Diep-Dordtse Kil. Het gemis van een versterkte havenplaats werd daarbij sterk gevoeld. In de 16e en 17e eeuw werden in Hellevoetsluis een reparatiewerf en havenhoofden aangelegd. De versterking bestond eerst uit palissaden. In 1670 kwamen een hoornwerk en vier bastions gereed. Halverwege de 17e eeuw werd de oude haven vergroot tot een half maanvormig dok dat werd afgesloten door een sluis. Langs de Oostzanddijk werden de werfgebouwen aangelegd.
In 1686 wees de Admiraliteit op de Maze al op de slechte toestand van de fortificaties. De gewenste nieuwe vestingwerken kwamen in 1715 gereed. Van de oude vestingwerken bleven de courtine aan de Brielse poort, de twee aangrenzende bastions en de daarin gelegen kruithuizen behouden. De Brielse poort vormde de toegang naar de landzijde. De nieuwe vesting bestond uit een langwerpige zeshoek rond een dok en een hoornwerk aan weerszijden van de buitenhaven. De vesting was omgeven door een gracht.
Voor de aanleg van een door Jan Blanken Jzn ontworpen droogdok werd in 1803 het noordwestelijke bastion verruimd. Het droogdok bestaat uit een vooraan gelegen kieldok voor scheepsreparatie en een achteraan gelegen timmerdok, waar grote schepen konden worden gebouwd. Naast het droogdok lagen langs- en dwarshellingen waar ruimte was voor de bouw van kleinere schepen. Het kieldok en het timmerdok waren door sluisdeuren van elkaar gescheiden. Het kieldok kwam in 1806 gereed, het timmerdok volgde in 1825. Om het dok droog te kunnen maken werd een stoomgemaal geplaatst in een speciaal daarvoor opgericht machinehuis. Het dok werd van de haven gescheiden door een schipdeur. Het oorspronkelijk houten exemplaar werd later door een metalen schipdeur vervangen.

Binnen de vesting was als gevolg van de bevolkingsgroei in 1685 de kerk voltooid, zodat de bevolking nu niet meer in Nieuw-Helvoet hoefde te kerken. Voor de aanleg van de Kerkstraat en de Haarlemmerstraat werd de voormalige zeedijk als basis gebruikt.Door de vestiging van de marine groeide het oorspronkelijke gehucht uit tot een plaats van boven-regionaal belang.

Halverwege de 18e eeuw stonden in Hellevoetsluis 154 huizen. Deze lagen langs de Oost- en Westkade, de Oostzanddijk en de Kerkstraat.

De Franse tijd (1795-1813) bracht door de invoering van het continentale stelsel een periode van verval voor Hellevoetsluis. Wel werd nog in 1802 het noordwestelijk dok verruimd ten behoeve van de aanleg van een droogdok door Jan Blanken. In 1801 werd aan de westzijde van de haven een stenen korenmolen gebouwd. Na de opening van het kanaal door Voorne in 1829 beleefde Hellevoetsluis een periode van nieuwe bloei doordat bijna al het scheepvaartverkeer naar Rotterdam nu koos voor de route door dit kanaal. Halverwege de 19e eeuw bestond de bebouwing van Hellevoetsluis uit 194 huizen. Het aantal inwoners bedroeg toen exclusief het garnizoen en de zeemacht 2.400. De bebouwing lag langs de Oost- en Westkade, de Oostzanddijk, de Kerkstraat, de Westzanddijk, de Molenstraat, de Haarlemmerstraat en de Opzoomerlaan. De Oost- en Westzanddijk werden met elkaar verbonden door een ijzeren draaibrug die in 1843 een ouder exemplaar had vervangen. De bebouwing langs de Opzoomerlaan had een militair karakter en bestond uit barakken voor in Hellevoetsluis gelegerde militairen. De bebouwing langs de West- en Oostzanddijk had veelal een voornamer karakter dan de achtergelegen straten. Langs de Oostzanddijk stonden de meer representatieve gebouwen van de marine. Ten zuidoosten van de Opzoomerlaan stond een aantal schoolgebouwen. De winkels lagen langs de Kerkstraat, de Oostkade en de Westzanddijk. Met name de huizen ten westen van de haven waren nogal dicht bevolkt. Hierdoor ontstond bijvoorbeeld de naam muizenkasteel voor een huis waar dertig mensen woonden. Ook vergeleken met de rest van het eiland Voorne was het aantal inwoners per huis veel hoger. Dit werd veroorzaakt door de beperkte ruimte tussen de vestingwallen, waardoor in Hellevoetsluis hoger gebouwd moest worden dan elders. In 1832 bedroeg het gemiddelde aantal inwoners per huis dertien, tegenover 5½ inwoner per huis in Brielle.

Onder de inwoners van Hellevoetsluis waren veel ambtenaren. De overigen vonden hun bestaan bij de marinewerf, als loods, in de vervoerssector, als neringdoende of in andere met de haven verbonden activiteiten. In 1870 werd in Hellevoetsluis een machinistenschool gesticht, staande aan het einde van de Opzoomerlaan.
Door het gereedkomen van de Nieuwe Waterweg in 1872 verloor Hellevoetsluis zijn betekenis als voorhaven van Rotterdam. Hierdoor ontstond een stabilisatie van het bevolkingsaantal wat in de periode 1880-1910 rond de 4.300 bleef schommelen. Voortaan bleef de marine de spil van het leven in Hellevoetsluis. De werf bood werk aan 500 mensen, terwijl de in Hellevoetsluis aanwezige marinemensen voor velen een inkomstenbron betekenden.

In de vesting kwam rond 1880 een belangrijke wijziging tot stand toen het westelijk van de haveningang gelegen halve hoornwerk en het bastion Haarlem werden samengevoegd. Hierdoor ontstond een bastion met stomphoekige saillant en lange facen. Op dit bastion werd in 1880 de kazerne Haarlem gebouwd. De Brielse poort werd in 1885 afgebroken.

De vestinggrachten werden in deze tijd gedempt. Ten westen van het dok vond in de periode tot de eeuwwisseling uitbreiding van de bebouwing plaats. Ten westen van het Voorns kanaal was inmiddels ook gebouwd. Door het ruimtegebrek waren vele beroepsmatig aan Hellevoetsluis gebonden personen verplicht buiten de vesting onderdak te zoeken. Langs de Brielse Straatweg ontstond hierdoor een vrij open lintbebouwing die aansloot op de bebouwing van Nieuw-Helvoet. Belangrijke gebouwen die tot stand kwamen waren de Rooms-Katholieke kerk langs de Opzoomerlaan in 1890 en de ernaast staande watertoren uit 1896. Na de Eerste Wereldoorlog begon de moeilijkste periode in het bestaan van Hellevoetsluis.

In 1917 werd de machinistenschool naar elders verplaatst, in 1920 gevolgd door de andere marine-onderdelen. De marinewerf werd als laatste gesloten in 1935. Voor velen betekende het vertrek van de marine het verlies van hun inkomsten. Als gevolg daarvan trokken vele inwoners naar andere steden en met name naar Rotterdam. In 1920 was het aantal inwoners teruggelopen tot 2.882. Ondanks het dalende bevolkingsaantal werd de bebouwing langs de Brielse Straatweg verder verdicht.
Tijdens de Tweede Wereldoorlog had Hellevoetsluis in ernstige mate te lijden van de Duitse bezetting. Als gevolg van de door hen gewenste kustverdediging werd de bebouwing ten westen van de haven gesloopt.
Na de oorlog werden pogingen ondernomen de leegstaande bedrijfspanden van de marine door nieuwe industrieën in gebruik te laten nemen. Uiteindelijk leidde dit in het begin van de jaren zestig tot de succesvolle vestiging van nieuwe bedrijven. Gevestigd werden onder andere een draadwarenfabriek, een fabriek voor apparatenbouw en een fabriek voor technische en farmaceutische artikelen.

Tijdens de watersnood van 1953 had Hellevoetsluis ernstig te lijden doordat de vestingwallen op drie plaatsen doorbraken. De vroegere vestinggracht werd na de watersnoodramp weer gereconstrueerd. Ten westen van de haven kwam in de jaren vijftig een nieuwbouwwijk tot stand. Door de vestiging van bedrijven werd Hellevoetsluis als woonplaats weer aantrekkelijk. De verbeterde verbindingen met Rotterdam zorgden voor de komst van vele forensen. Hellevoetsluis kreeg daardoor vele uitbreidingswijken die zich tot de kernen De Struyten en Nieuw-Helvoet uitstrekten. Hierdoor ontstond rond de vroegere vesting een verstedelijkt gebied. Het vroegere marinedok is nu in gebruik als jachthaven.

Binnen de vesting is nog een korenmolen aanwezig. De vesting Hellevoetsluis is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

5.2.2. Nieuw-Helvoet

Nieuw-Helvoet ligt in het zuiden van de gelijknamige polder. Het dorp ontstond kort na de bedijking van de polder, die in 1395 plaatsvond. De dorpsbevolking was aanvankelijk zo gering, dat nog in Nieuwenhoorn werd gekerkt. Later kreeg het dorp een kapel en omstreeks 1500 een stenen kerkgebouw.

Halverwege de 19e eeuw lag het dorpje dat uit 34 huizen bestond langs de noordelijke zijde van de Hellevoetse Achterweg, een haaks daarop gelegen weg (Smitsweg) en rond de kerk die even ten noorden van de Hellevoetse Achterweg was gebouwd. Ook boerderijen waren

in de dorpsbebouwing opgenomen. Het inwonertal in deze tijd bedroeg 230. Het raadhuis van de gemeente kwam in 1840 gereed. In dit gebouw waren tevens de school en de onderwijzerswoning gevestigd.

De inwoners bestonden voornamelijk van de landbouw, waarvan de graan- en vlasteelt belangrijke onderdelen waren. Enkele inwoners vonden hun inkomen in de scheepsbouw en reparatie.

Rond de eeuwwisseling was aan beide zijden van de Smitsweg ten zuiden van de Hellevoetse Achterweg bebouwing ontstaan. Ten oosten van de dorpskern kwam langs de Moriaanseweg en de Rijksstraatweg aan beide zijden bebouwing tot stand die voornamelijk werd bewoond door marinemensen. Door de vestiging van dit marinepersoneel groeide de bevolking sterker dan voorheen. De woningen langs de Smitsweg stonden aan beide zijden van de weg op regelmatige afstand van elkaar. Tussen de weg en de woningen lag een sloot, die door middel van bruggetjes voor de woningen kon worden overgestoken. De winkels in het dorp lagen rond de kerkring.

In 1941 was de bebouwing langs de Moriaanseweg en de Rijksstraatweg verder uitgebreid en verdicht. Hierdoor ontstond een bebouwingslint dat doorliep tot vlakbij de vesting Hellevoetsluis. Deze bebouwing bestond veelal uit huizen met een benedenetage en een zolderetage.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied rond de kruising Moriaanseweg-Rijksstraatweg volgebouwd. In feite betrof het hier uitbreidingen die sterk op Hellevoetsluis waren gericht. Doordat deze uitbreidingen alle ten oosten van de oude dorpskern tot stand kwamen bleef het agrarische karakter van de oude kern onaangetast.

5.2.3. Nieuwenhoorn

Nieuwenhoorn is ontstaan langs de noordwestelijke dijk van de polder Nieuwenhoorn. De oudste bebouwing ontstond aan het einde van de 14e eeuw rond het toenmalige punt van uitwatering. In eerste instantie werd alleen de landzijde van de dijk bebouwd, na de bedijking van de polder de Nieuwe Gote in 1473 werd ook langs de voormalige zeezijde van de dijk gebouwd. In 1512 werd in het dorp de Nederlands Hervormde kerk gebouwd. In 1717 kreeg het dorp een stenen korenmolen. Na 1800 onderging de dorpsbebouwing enige veranderingen. Tussen de huizen langs de Dorpsstraat werd in 1821 een brede straat aangelegd die aan beide zijden met bomen werd beplant. Om dit mogelijk te maken werd de begraafplaats verkleind. In 1834 kreeg het dorp een nieuwe school en een onderwijzerswoning. Een nieuwe pastorie kwam in 1848 gereed. In 1851 kreeg de kerk een nieuw koorgedeelte.

Halverwege de 19e eeuw lag de bebouwing aan weerszijden van de Rijksstraatweg en langs de haaks daarop gelegen Dorpsstraat. Bij de kruising Rijksstraatweg-Smithilseweg lagen enkele boerderijen. Langs de Dorpsstraat lag ook de kerk, waar omheen wat bebouwing lag. In deze dorpsbebouwing waren ook boerderijen opgenomen. Het dorp telde in 1870, 576 inwoners. Aan het einde van de 19e eeuw kwam aan de Stoofweg een begraafplaats tot stand.

In het begin van deze eeuw was de bebouwing in zuidelijke richting een weinig uitgebreid langs de Molendijk. Langs de Smithilseweg was aan beide kanten de bebouwing wat uitgebreid. De bevolking bestond voornamelijk van de landbouw. Doordat in de landbouw weinig uitbreiding van de werkgelegenheid mogelijk was bleef het aantal inwoners vrij constant. In de periode tot de Tweede Wereldoorlog werd de bebouwing langs de Rijksstraatweg in westelijke en oostelijke richting uitgebreid. De bebouwing langs de Smithilseweg werd in zuidelijke richting uitgebreid. Het waren echter uitbreidingen van beperkte omvang.

De landbouw bleef tot na de Tweede Wereldoorlog een belangrijke rol spelen. Kort na de oorlog was nog 50% van de mannelijke beroepsbevolking hierin werkzaam. Dit percentage werd in de volgende jaren teruggedrongen doordat zich in het dorp forensen vestigden. Voor deze mensen kwam tussen de Dorpsstraat en de Smithilseweg een nieuwbouwwijk tot stand. Het landelijke karakter van Nieuwenhoorn bleef grotendeels behouden.

5.2.4. Vlotbrug

Vlotbrug ligt in de polder Nieuwenhoorn. Het is ontstaan rond de brug (Vlotbrug) die de Oostdijk met elkaar verbond. Vlotbrug ontstond na de aanleg van het Voorns kanaal.

In 1850 bestond de bebouwing uit brugwachtershuizen en woningen die gelegen waren ten noorden van de brug langs de oostelijke zijde van het Voorns kanaal. Langs de noordelijke zijde van de Oostdijk en ten westen van het Voorns kanaal lagen enkele boerderijen en woningen langs de Oostdijk.

Rond de eeuwwisseling was de bebouwing uitgebreid langs de oostelijke kade van het Voorns kanaal en in zuidelijke richting van de Oostdijk. Langs de zuidzijde van deze dijk was nog betrekkelijk weinig gebouwd. De bevolking vond zijn bestaan deels in de landbouw en deels in activiteiten die verband hielden met de scheepvaart.

In de periode tot 1945 werd de bebouwing tussen de trambaan en het Voorns kanaal verdicht. Hierdoor ontstond direct ten oosten van de brug een vrijwel gesloten bebouwing aan beide zijden van de Oostdijk. Ook werd in noordelijke richting meer polderinwaarts gebouwd. Ten oosten van de trambaan bleef de zuidzijde van de Oostdijk onbebouwd. Ten westen van het Voorns ka-naal was de bebouwing langs de noordzijde van de Oostdijk sterk verdicht.

Na de oorlog werd de tot dan in gebruik zijnde Vlotbrug vervangen door een vaste stenen brug. De nieuwe brug werd iets ten zuiden van de oorspronkelijke brug gesitueerd. Hierdoor ging de directe verbinding tussen de Oostdijk verloren waardoor het verband tussen de bebouwing aan weerszijden van het kanaal verloren ging. Vlotbrug wordt tegenwoordig geheel omgeven door nieuwbouwwijken.

5.2.5. IJzerenbrug

IJzerenbrug ligt aan beide zijden van het Voorns kanaal in de polder Nieuwenhoorn. De nederzetting ontstond rond 1829 toen over het Voorns kanaal een vlotbrug werd aangelegd. Deze brug verbond de aan weerszijden van het Voorns kanaal gelegen Ravenseweg. De eerste bebouwing bestond uit brugwachtershuizen. Aan de westelijke zijde van het Voorns kanaal werd een watermolen gebouwd ten behoeve van de uitwatering van de polder Nieuwenhoorn.

Rond 1850 stonden in IJzerenbrug niet meer dan vijf of zes huizen. Voor de eeuwwisseling werd de vlotbrug vervangen door een ijzeren draaibrug. Ten westen van het Voorns kanaal werden in noordelijke richting langs de kade enkele huizen gebouwd. Ten westen van het Voorns kanaal werd een stoomgemaal geplaatst. In de periode tot de Tweede Wereldoorlog werd de bebouwing langs de oostelijke kade in zuidelijke richting uitgebreid, terwijl in noordelijke richting verdichting van de bebouwing plaatsvond. In de polder werden ten noorden van de Ravenseweg enkele boerderijen gebouwd. Langs de zuidzijde van de Ravenseweg (oostelijk deel) kwamen enkele huizen tot stand. De bevolking van IJzerenbrug vond zijn bestaan voornamelijk in de landbouw. Terwijl een enkeling betrokken was bij het bedienen van de brug.

De bebouwing ten westen van het Voorns kanaal kende verder geen uitbreiding of verdichting van betekenis. De ijzeren draaibrug, opgeruimd tijdens de Duitse bezetting, werd na de oorlog vervangen door een vaste brug. Hiervoor moest de bebouwing ten zuiden van de Ravenseweg wijken. Ten zuiden van de brug ontstond in het vierde kwart van de 20e eeuw een bedrijfsterrein. Ten noorden van de brug kwam een zuiveringsinstallatie tot stand. Anders dan bij Vlotbrug is in IJzerenbrug nooit sprake geweest van kernvorming, maar heeft de bebouwing voornamelijk bestaan uit een min of meer onregelmatige lintbebouwing. In het westelijk deel is het agrarische karakter behouden gebleven, terwijl in het oostelijk deel de boerderijen wel behouden zijn gebleven, maar in sterke mate zijn omgeven door nieuwbouwwijken en bedrijven.

5.2.6. De Struyten

De Struyten ligt in het zuiden van de gemeente Hellevoetsluis in de polders de Oude en Nieuwe Struyten. Na de bedijking van deze polders ontstond rond het punt van uitwatering een kleine nederzetting. In 1850 waren er twee kernen te onderscheiden. De bebouwing die zich rond het oorspronkelijke punt van afwatering halverwege de polder had gevormd en de bebouwing die zich rond het uitwateringspunt naar de vestinggracht en later het Voorns kanaal had gevormd. De bebouwing van dit laatste punt moest in het begin van de 20e eeuw wijken voor de aanleg van de tramhaven waarvoor de dijk van de polder in oostelijke richting werd verlegd. In de overige bebouwing vonden in deze tijd weinig veranderingen plaats. De bebouwing rond de tramhaven bestond voornamelijk uit utiliteitsgebouwen. De Struyten had in deze tijd een uitgesproken agrarisch karakter. Tot 1945 traden er in deze bebouwing geen verdere ingrijpende veranderingen op.

Anders was dit na de Tweede Wereldoorlog toen door grootscheepse uitbreidingen de polders Oude en Nieuwe Struyten volledig werden volgebouwd met woningen. Het betreft

hier wijken die in de jaren tachtig zijn gebouwd. De rond woonerven aangelegde woningen dienen voornamelijk als onderkomen voor in Hellevoetsluis gevestigde forensen of in de plaatselijke industrie werkende personen.

5.3. Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing in de gemeente beperkte zich in 1850 tot boerderijen in de polder. Op enkele plaatsen lag langs de dijken wat bebouwing. In de eeuw daarna ontwikkelde zich ten zuiden van Nieuwenhoorn een vrij intensieve bebouwing langs de dijkwegen. Op sommige plaatsen werd de bebouwing in de polder wat geïntensiveerd. De verspreide bebouwing bleef echter in beperkte mate aanwezig. Door de verstedelijking van het zuidelijk gebied van de gemeente werd een deel van deze bebouwing hierin opgenomen.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
  Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer elektriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de elektriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal:

- Buitenhuis, K.
  Hellevoetsluis als marinestad, z.p., z.j..

- Jong, D.L. de (1957)
  Hellevoeterland binnen en buiten den Nieuwenhoorn, de opkomst van de Voornse gemeenten Oudenhoorn, Nieuwenhoorn, Nieuw-Helvoet en Hellevoetsluis, Brielle.

- Jonkers, P.J. (1851)
  Geschied- en Aardrijkskundige beschrijving van het eiland Voorne en Putten benevens het eiland Rozenburg, Zwijndrecht.

- Klok, J.
  Voorne en Putten, Utrecht, z.j..

- Klok, J. (1969)
  Voorne-Putten Rozenburg in oude ansichten, dl I, Zaltbommel.

- Voorne en Putten en Rozenburg, stand van zaken op economisch en stedebouwkundig terrein, rapport uitgebracht door het landbouw-economisch instituut, Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland.

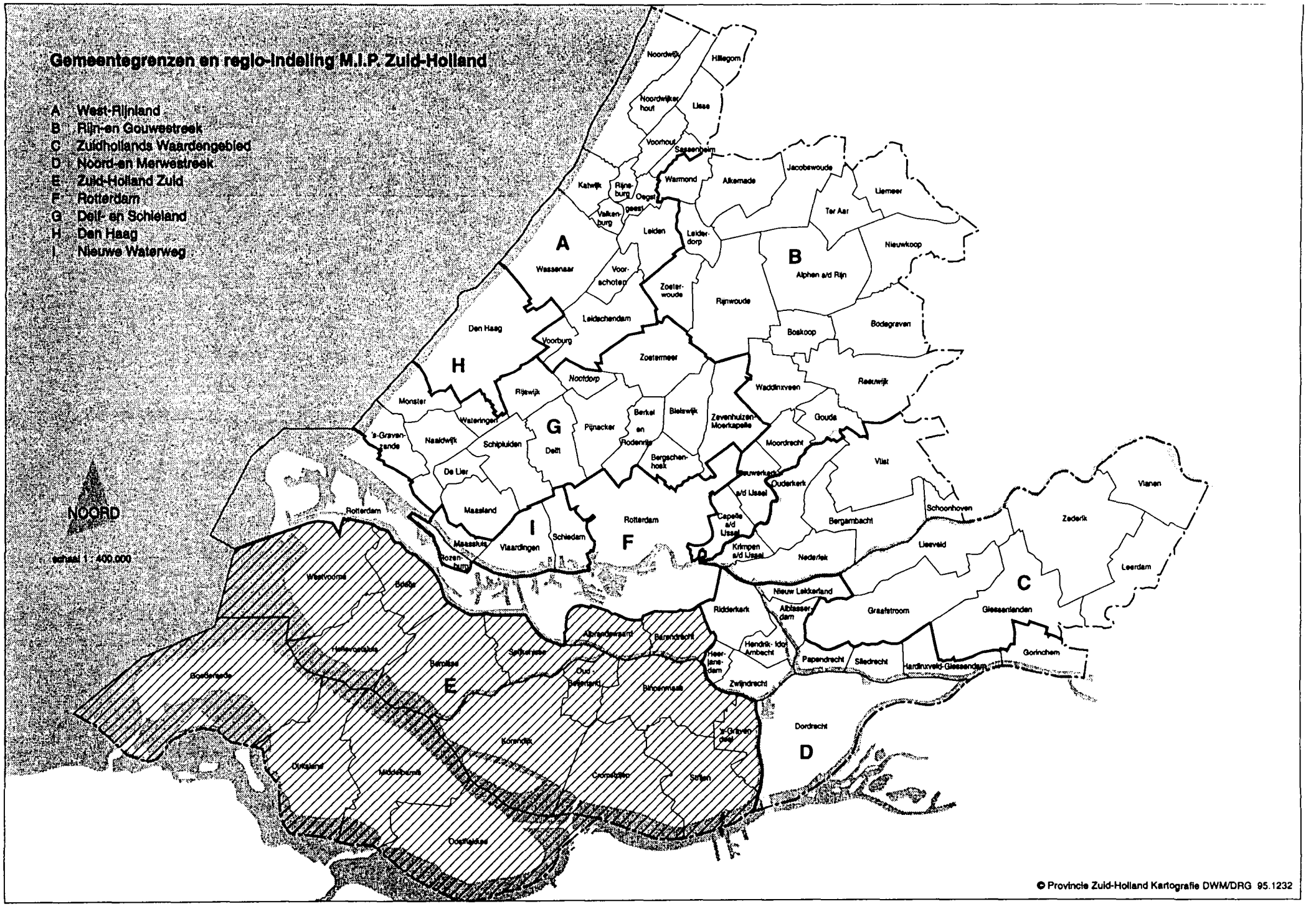
- Wuyster, P.H. e.a. (1930)
  Gedenkboek van Voorne, ter herinnering aan de verheffing van Den Briel tot stad nu 600 jaar geleden, z.p..

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden (T.M.K.) schaal 1:50.000.
  bladnr. 37 Rotterdam, uitgave 1857.

- Chromotopografische kaart des Rijks, schaal 1:25.000.
  bladnr. 521 Rockanje, uitgave 1927
  bladnr. 522 Geervliet, uitgave 1915
  bladnr. 542 Hellevoetsluis, uitgave 1925.

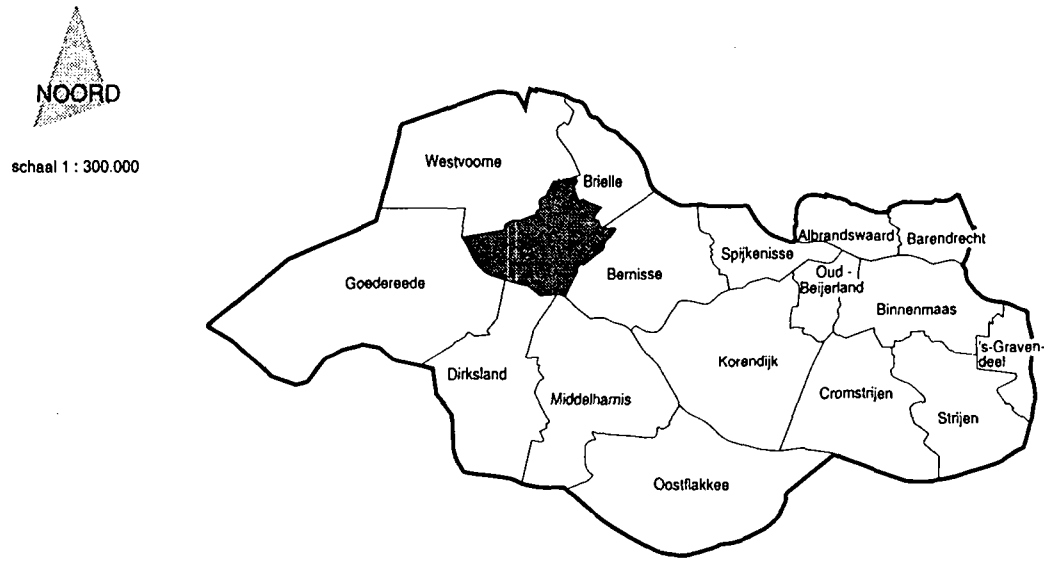
- Topografische kaart 1:25.000.
  bladnr. 37C, Hellevoetsluis, uitgave 1943
  bladnr. 37C, Hellevoetsluis, uitgave 1986
  bladnr. 37D, Brielle, uitgave 1939
  bladnr. 37D, Brielle, uitgave 1990



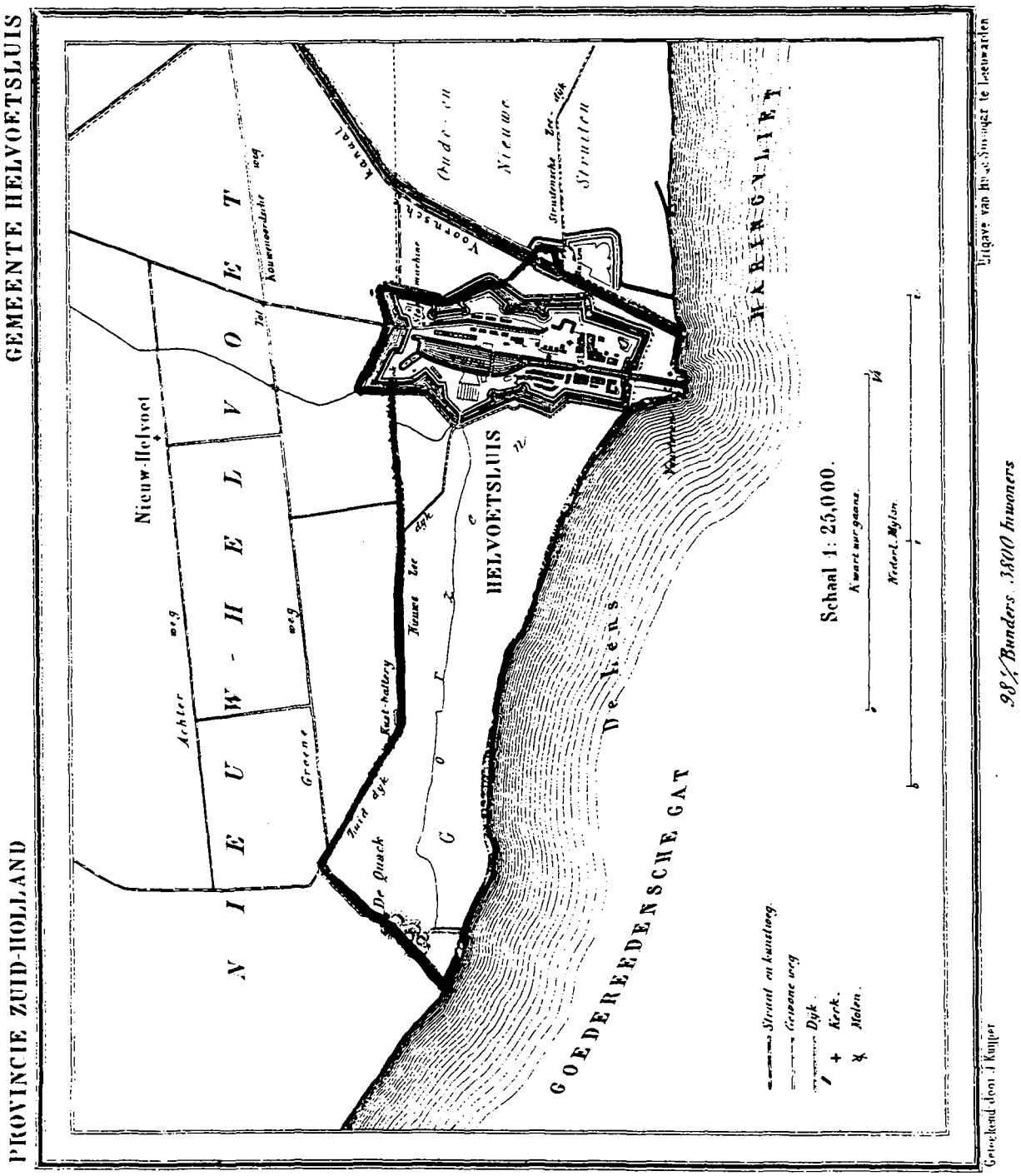
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

Figuur 14f.

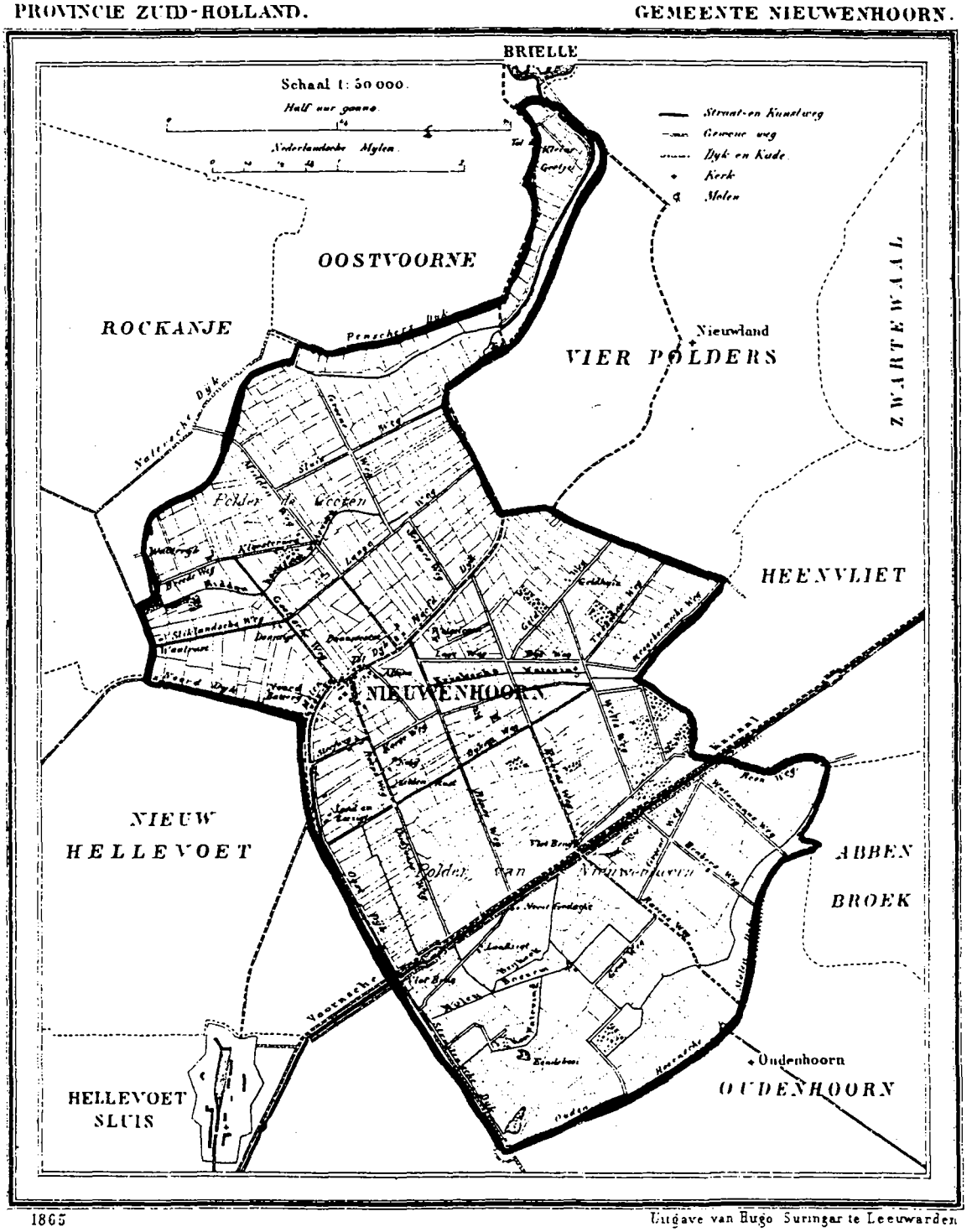
Gemeente Hellevoetsluis



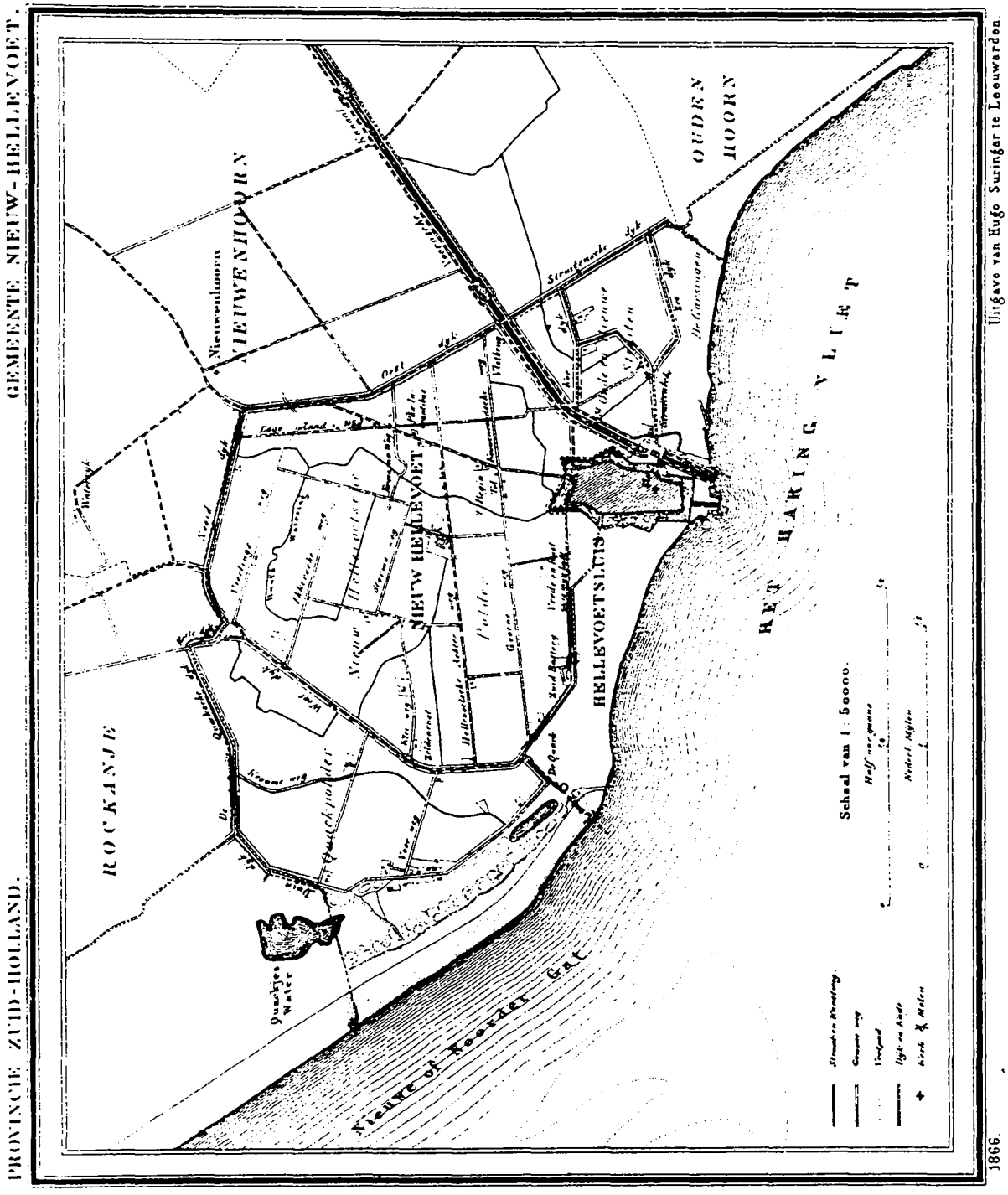
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232



Figuur 1. Gemeente Helvoetsluis. Uit J. Kuyper, gemeenteatlas



Figuur 2. Gemeente Nieuwenhoorn. Uit J. Kuyper, gemeenteatlas



Figuur 3. Gemeente Nieuw-Helvoet. Uit J. Kuyper, gemeenteatlas

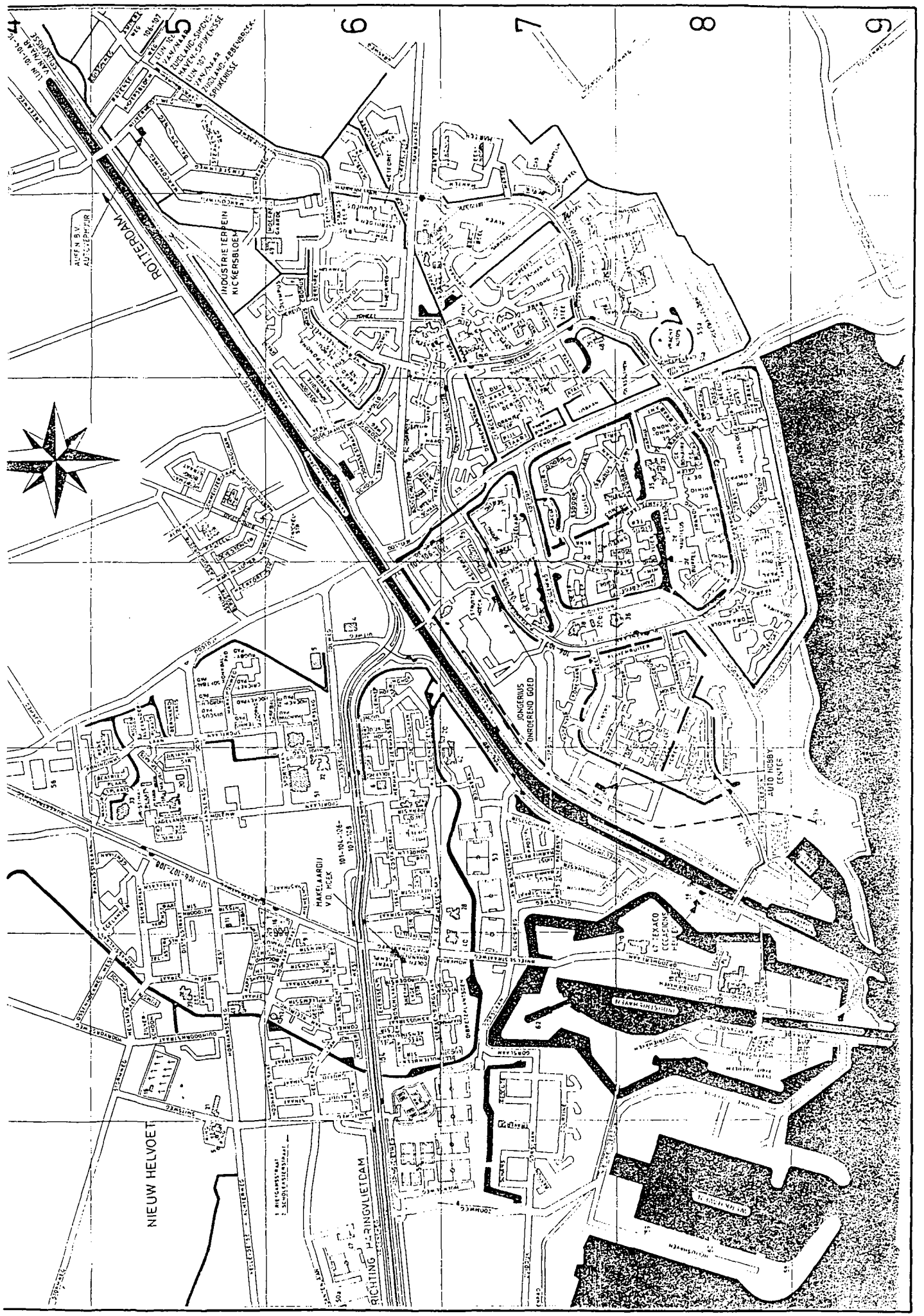
Figuur 4. Uitsnede uit de T.M.K., kaartblad 37, Rotterdam, uitgave 1857

Figuur 5. Uitsnede uit de chromotopografische kaart, bladen nr. 521 en 542, uitgave 1927 en 1925

Figuur 6. Uitsnede uit de topografische kaart, bladnr. 37 C, uitgave 1943

Figuur 7 Uitsnede uit de topografische kaart, bladnr. 37 C, uitgave 1990

Figuur 8. Straatnamenkaart van de gemeente Hellevoetsluis



LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN ± 1850-1945

K E R N — Gehucht, dorp, stad

Bestaande kern ±1850

Omvang kern ±1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ± 1850 ± 1945

Richting van Algemeen-Ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 — Hoofdweg met jaar van opening

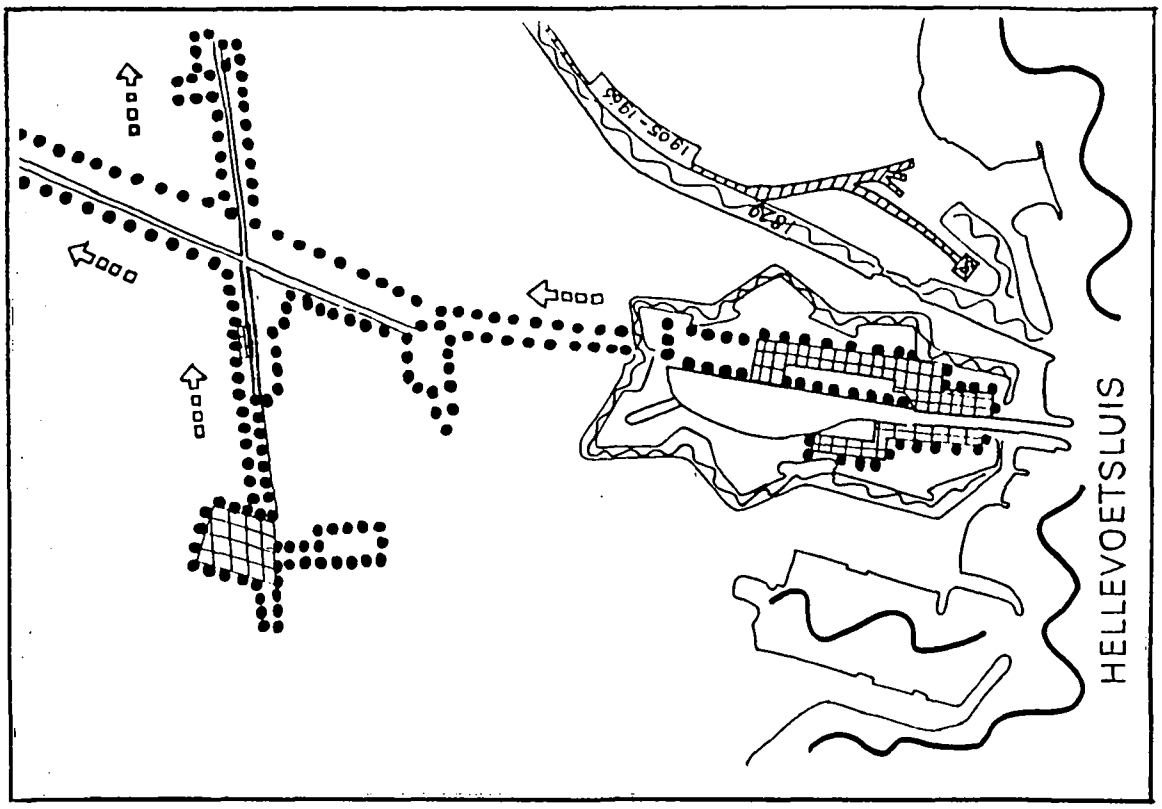
1900-1930 — Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 — Lokaalspoorweg met openings- en sluitingsjaar
Tramweg met openings- en sluitingsjaar

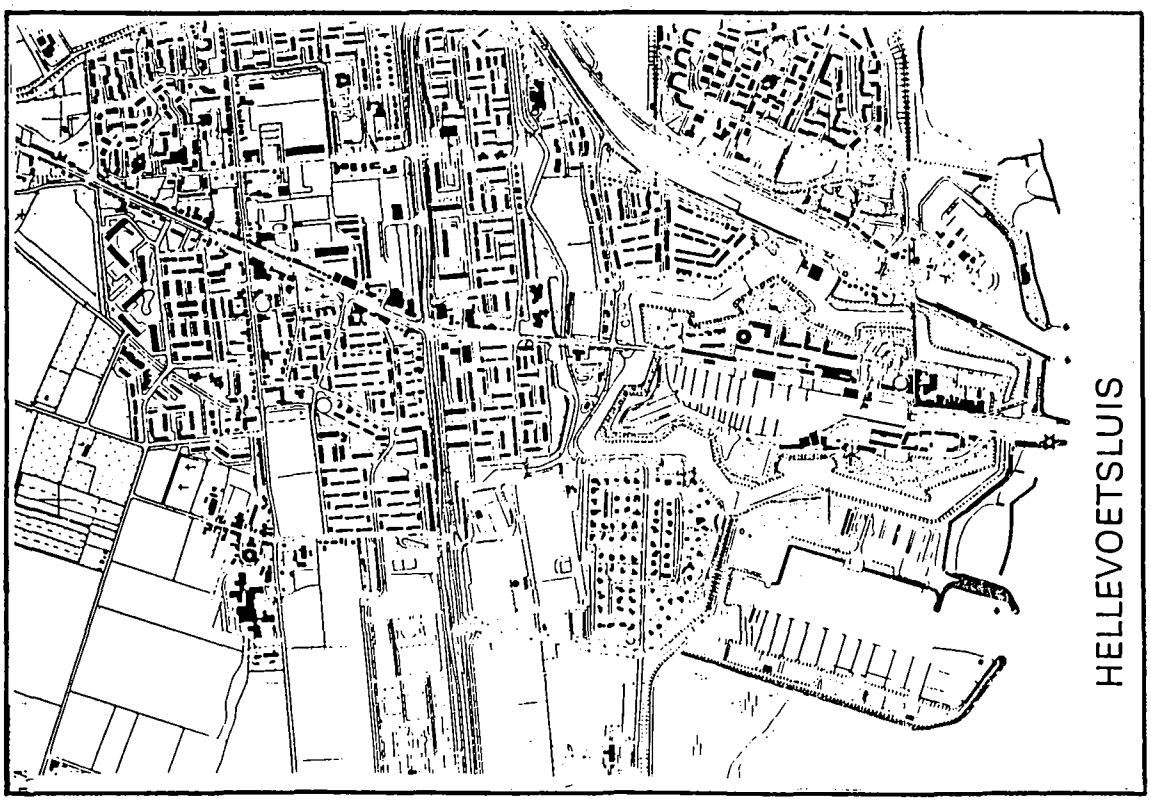
S — Spoor-/tramwegstation

S — Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 — Waterloop met jaar van opening



Figuur 9a. Ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Hellevoetsluis in de periode 1850-1945



Figuur 9b. Hellevoetsluis omstreeks 1989

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

De gemeente Hellevoetsluis omvat behalve de gelijknamige vestingstad en vroegere marinehaven:
- het direct noordelijk gelegen en aan de stad vastgegroeide kerkringdorpje Nieuw Helvoet
- het ten noorden van de stad aan een polderdijk gelegen en als voorstraat-dorp; (met de Dorpsstraat als voorstraat) te beschouwen Nieuwenhoorn;
- een drietal langs het Kanaal door Voorne gelegen buurtschappen, van zuid naar noord: de Struyten, Vlotbrug en IJzeren Brug.

De plattegrond van Hellevoetsluis wordt bepaald door de 17de-eeuwse vestingwerken, die behalve de langgerekte binnenstad ook de Haven, een sluiscomplex en het half-ovale Dok omsluiten. Het buitengebied omvat een drietal polders, die door de gebogen polderdijken en de rechtlijnige verkaveling bepalend zijn voor het wegenpatroon. Aan de oostzijde van de vesting mondt het in 1827-29 gegraven Kanaal door Voorne uit, dat een rechte lijn volgt vanuit het noordoosten.

Stads- en dorpsbebouwing, woonhuizen

Het grootste deel van de oppervlakte binnen de vesting wordt in beslag genomen door de verdedigingswerken en het Dok met de daarbij behorende (restanten van) gebouwen en terreinen. De bebouwing ten westen van de Haven is grotendeels gesloopt tijdens de Duitse bezetting en ook de bebouwing in het noordoostelijk gedeelte bestaat grotendeels uit nieuwbouw. Oudere woonhuizen zijn binnen de vesting dan ook schaars; alleen langs de Kerkstraat, Oostkade en Oostzanddijk is sprake van min of meer gesloten gevelwanden, die voornamelijk uit lijstgevels bestaan.

In Nieuw Helvoet zijn enkele woonhuizen uit het eind van de 19de en het begin van de 20ste eeuw te vinden. De panden Smitsweg 1 en 49 onderscheiden zich door hun herenhuisachtig karakter. Aan de Ring staat een woonhuis met een laat 19de-eeuwse lijstgevel temidden van nieuwbouw in "oude" stijl. Vrijstaande en geschakelde woningen uit het eerste kwart van deze eeuw bepalen voor een groot deel het aanzicht van de bebouwing langs de Rijksstraatweg en de dwars daarop staande Moriaanseweg. Veel van deze bebouwing is gewijzigd; dit geldt met name voor enkele rijtjes arbeiderswoningen met mansardedaken aan de Moriaanseweg.
Het dorpskarakter van Nieuwenhoorn is minder aangetast dan dat van Nieuw Helvoet. De gevelwanden van de Dorpsstraat bestaan voor een groot deel uit lijst- en tuitgevels uit het eind van de vorige eeuw. Langs de Rijksstraatweg bevindt zich gedeeltelijk aaneengesloten dijkbebouwing uit het begin van deze eeuw. Deze vertoont het gebruikelijke beeld: veel panden met een souterrain in het talud, begane grond en zolderverdieping, afwisseling van woningen en schuren, met de lange zijde aan de weg gelegen.

Aparte vermelding verdienen de panden Rijksstraatweg 223 en 229, resp. een koetshuis en een herenhuis uit het begin van de vorige eeuw. Opvallend door hun samenhang zijn drie paar twee-onder-één-kap-woningen aan de Smithilseweg (5 t/m 15). Elders in het buitengebied van de gemeente zijn verspreid enkele dijkhuisjes en arbeiderswoningen te

vinden, die in de meeste gevallen ingrijpende wijzigingen (met name aan de vensters) hebben ondergaan.

Planmatige uitbreidingen, complexen

In de periode voor 1945 is er in Hellevoetsluis geen sprake geweest van woningbouw op grotere schaal. Dit doordat de vesting van Hellevoetsluis tot in de Tweede Wereldoorlog een militaire functie had en als gevolg van de economische terugval na het vertrek van de marine in 1923.

Bijzondere objecten

De meest in het oog lopende monumenten binnen de vesting zijn het Admiraliteitsgebouw en de NH kerk aan de Oostzanddijk (beide 17de-eeuws). Beeldbepalend door zijn imposante bouwmassa -vooral vanaf het water gezien- is het van oorsprong 17de-eeuwse Admiraliteitsmagazijn, dat o.a. als hospitaal heeft gediend.
De neo-gotische RK kerk (met pastorie) aan de Opzoomerlaan (110) werd in 1891 gebouwd naar een ontwerp van E.J. Margry.

In Nieuw Helvoet (Smitsweg 70-74) staat een voormalig raadhuis, dat gedeeltelijk ook als school werd gebruikt. Het werd in 1903 gebouwd in neo-renaissance stijl. Aan de Moriaanseweg west (50) staat een gereformeerde kerk uit het eind van de vorige eeuw. De consistorie van de NH kerk in Nieuwenhoorn dateert uit het midden van de 19de eeuw. Aan de Rijksstraatweg (243) staat een voormalig rechthuis, dat waarschijnlijk kort voor 1800 is gebouwd. Ernaast staat een schoolgebouw uit het vierde kwart van de vorige eeuw. De begraafplaatsen aan de Rijksstraatweg in Nieuw Helvoet en aan de Slootweg in Nieuwenhoorn zijn beide waarschijnlijk kort voor de eeuwwisseling aangelegd.

De herinneringen aan het militaire verleden zijn nog talrijk. De vestingwallen werden omstreeks 1880 voorzien van diverse "bomvrije" bouwwerken: de kazerne "Haerlem", het Hollands bolwerk en het Conincx bolwerk. Boven op de westelijke wal staat een rij Duitse bunkers uit de Tweede wereldoorlog. Bij de noordelijke toegang tot de vesting staan een poortwachterswoning uit 1823 (met een opvallende arcade) en een schietkatoenloods. Op het noordoostelijke bastion bevinden zich een kruittoren en een munitiemagazijn.

Het langgerekte terrein tussen het Dok en de Opzoomerlaan werd grotendeels in beslag genomen door een 19de-eeuws militair gebouwencomplex, waarvan een groot deel nog bestaat. Van zuid naar noord zijn de volgende objecten te onderscheiden:
- de voormalige machinistenschool uit 1877 (Oostzanddijk 3);
- het aan het Gallasplein gelegen "Tromphuis", een sociëteisgebouw uit het midden van de vorige eeuw;
- een magazijngebouw uit 1876 (thans brandweermuseum) met een voormalige kuiperij en een kazernevleugel;
- een kazernegebouw uit het begin van de vorige eeuw (Opzoomerlaan 1-3);
- een affuitenloods uit 1866 (Opzoomerlaan 113);

Bij Nieuwenhoorn ligt het uit 1884 daterende fort Noorddijk, dat met het vrijwel identieke, iets noordelijker op het grondgebied van Brielle gelegen fort Penserdijk deel uitmaakte van een verdedigingslinie tussen Brielle en Hellevoetsluis.

Boerderijen

Op de Zuid-hollandse eilanden, met name in de Hoekse Waard, komt het zgn. zijlangsdeel-type met een ten opzichte van het voorhuis uitspringende grote stal veel voor. Van dit 19de-eeuwse boerderijtype zijn in de polders rond Hellevoetsluis diverse voorbeelden te vinden. Bij Nieuwenhoorn staat de monumentale hoeve "Waterrijk" (Breeweg 2) met voorhuis uit 1816 en stal uit 1896. Andere zijlangsdeel-boerderijen zijn: Dorpsstraat 43, Smitsweg 29 en 94, Werfhoekweg 1 en Ravenseweg 4 bij Nieuwenhoorn, Tussenweg 4 en Westdijk 57 bij Nieuw Helvoet.

Rond de eeuwwisseling won de dwarsdeelboerderij terrein ten opzichte van het zijlangsdeeltype. Voorbeelden zijn o.a.: Kleiweg 6 en 10, Gaarweg 1. Langs de Rijksstraatweg zijn diverse dijkboerderijen gesitueerd, met de lange zijde aan de weg gelegen en meestal in het dijktalud opgenomen.

Een klein boerderijtype (eigenlijk een agrarisch woonhuis met aangebouwd hoger schuurgedeelte) met samengesteld zadeldak komt op Voorne-Putten -vooral in het duingebied- veel voor. Rond Nieuwenhoorn vindt men enkele voorbeelden aan de Bijlweg, de Kreekweg en de Dijkweg.

Objecten van bedrijf en techniek

Aan de aanwezigheid van het kanaal en de vroegere betekenis als marinehaven heeft Hellevoetsluis een aantal waterstaatkundige werken overgehouden. Uniek is het droogdok in het noorwestelijke bastion, dat in de periode 1802-1804 werd aangelegd onder toezicht van de bekende ingenieur Jan Blanken. Het werd in 1823 vergoot en de van oorsprong houten "schipdeur" werd tegen het eind van de vorige eeuw vervangen door een ijzeren exemplaar, dat nog steeds aanwezig is. Van het pompgebouw resteren na de sloop in 1968 alleen de fundamenten. Aan de marinewerf herinneren een ijzeren hekwerk rondom het droogdok en een loods met polonceau-spanten uit ca. 1910, die uitwendig is gewijzigd.

Jan Blanken was ook verantwoordelijk voor de bouw in 1802 van de sluis tussen het Dok en de Haven. De sluis kan worden gepasseerd over een draaibrug, die in 1881 is geleverd door de Haagse ijzergieterij "de Prins van Oranje". De huidige sluisdeuren stammen uit de jaren '20 van deze eeuw. Een tweede sluiscomplex is te vinden bij de monding van het Kanaal door Voorne bij de Koopvaardijhaven. Het werd bij de aanleg van het kanaal gebouwd omstreeks 1830. Van het tramstation aan de Koopvaardijhaven is niets overgebleven. De ingang van de haven van Hellevoetsluis wordt gemarkeerd door een wit geschilderde vuurtoren aan de Westkade, die in 1822 is gebouwd naar een ontwerp van J. Valk.

De watertoren aan de Opzoomerlaan (gebouwd in 1896, ontworpen door N. Biezenveld) wedijvert door zijn hoogte met de RK kerk.
Enkele gemalen interessante gemalen binnen de gemeenten zijn:

- het in 1882 gebouwde vroegere stoomgemaal "J.W. Hein" aan de Kanaalweg- Oost 41;
- het voormalige gemaal "Trouw" op de hoek van de Nieuwe weg en de Kanaalweg. Van dit in 1872 gebouwde gemaal is alleen de hoofdvorm nog intact.

In een uitloper van het duingebied is aan de Duinweg een voormalig waterleidinggemaal uit het begin van deze eeuw te vinden.

De korenmolen "De Hoop" bij de westelijke vestingwal van Hellevoetsluis dateert uit 1801. In Nieuwenhoorn staat een 18de-eeuws exemplaar van het "grondzeiler" molentype, dat met name op de Zuid-hollandse eilanden in de nabijheid van dijkdorpen veel voorkomt.

Na-oorlogse bebouwing, uitbreidingen

Binnen de vesting is na de oorlog veel nieuw gebouwd langs de Opzoomerlaan en vooral ten westen van de Haven. Dit laatste was een gevolg van massale afbraak tijdens de bezetting. In de jaren '50 verrees een woonwijk op een driehoekig terrein tussen het kanaal en de noordoostelijke vestinggracht. In de jaren '60 werd ten noorden van de vesting woningbouw gerealiseerd in het terrein dat wordt begrensd door de Provinciale weg. Ten noorden van deze weg ging de uitbreiding verder in de jaren '70 aan weerszijden van de Rijksstraatweg, waardoor Nieuw Helvoet aan Hellevoetsluis vastgroeide.

In de jaren '70 en '80 is een uitgestrekte woonwijk (aan de noordzijde begrensd door een bedrijventerrein) gebouwd aan de oostzijde van het kanaal, waardoor het bebouwde grondoppervlak van Hellevoetsluis vrijwel is verdubbeld. In de zelfde periode verrees een bungalowwijk direct westelijk van de vesting. Verdere uitbreiding van Hellevoetsluis langs de westelijke oever van het kanaal is in volle gang.

Nieuwenhoorn is op kleine schaal in de jaren '60 en '70 uitgebreid in zuidoostelijke richting met woningbouw op het terrein tussen de Dorpsweg en de Smithilseweg.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Hellevoetsluis

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- stenen straten, geen voortuinen
- voornamelijk aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied

- functie: wonen
- ligging in stedelijke context
- planmatige ontwikkeling
- stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
- stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
- bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
- twee of meer bouwlagen hoog

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

- functie: wonen
- planmatige ontwikkeling
- stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
- groene straten, voortuinen
- voornamelijk half open blokken, strokenbouw
- bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied

- functie: wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
- groene straten, tuinen rondom
- voornamelijk losse bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

- functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied

- functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
- voornamelijk onbebouwd terrein
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4. Ander gebied

- functie: d. militair

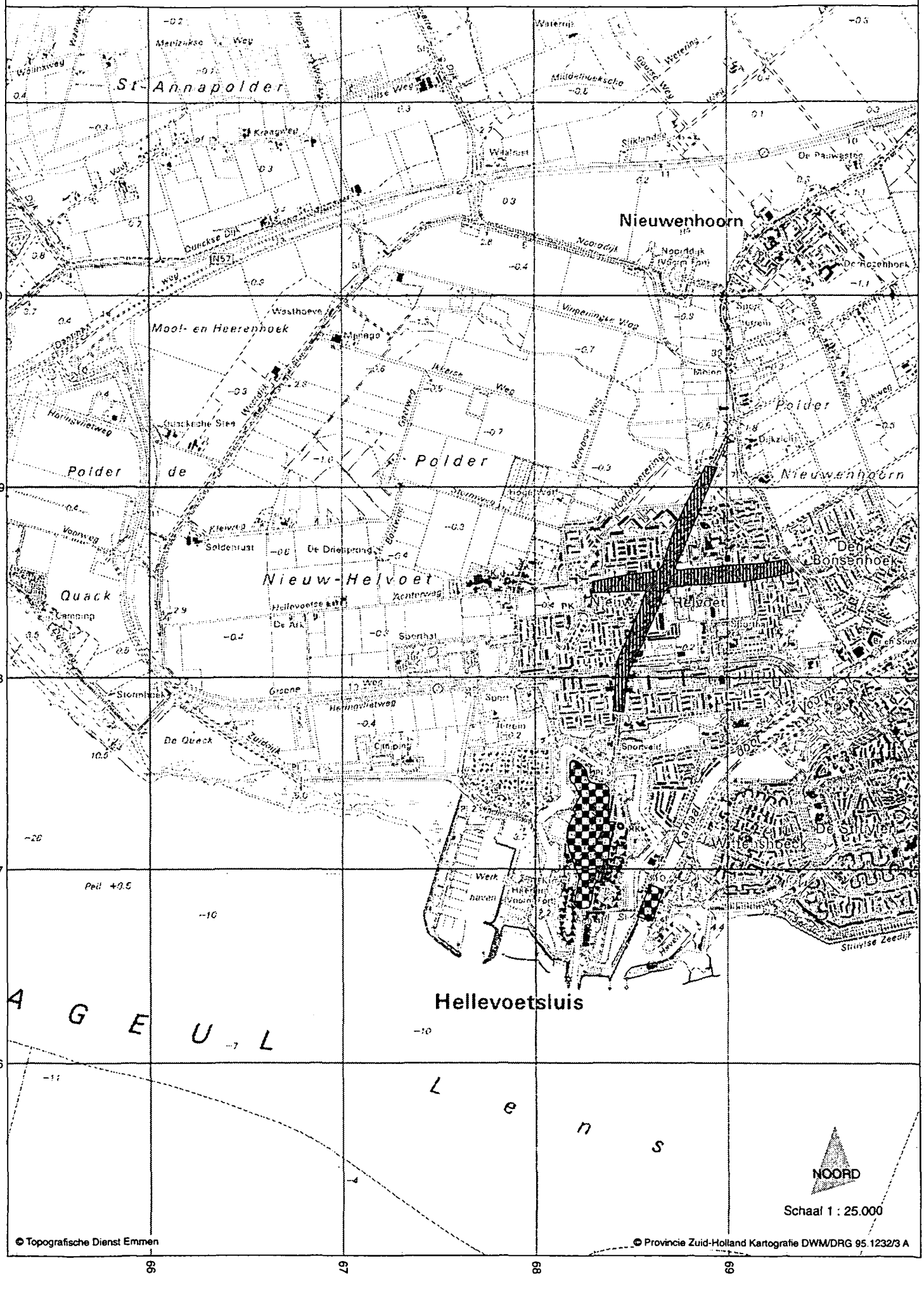
Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

1 Omgeving dok, droogdok en vml. marineterrein

2 Sluiscomplex Koopvaardijhaven

HELLEVOETSLUIS,
Stedebouwkundige typologie



D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

HELLEVOETSLUIS,
Gebieden met bijzondere waarden

© Topografische Dienst Emmen

© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232/3 B

E. INVENTARISATIE