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. S.R. Jonkergouw
mw. drs. M. Keereweer
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman

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, december 1995

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING
A. Schuurman
juni 1991

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK
M. Polman
december 1993

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE
A. Schuurman
december 1993

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN
A. Schuurman
december 1993

E. INVENTARISATIE
M. Keereweer
M. Polman
1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodem en reliëf
   2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Ontginning en agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken en kaden
   4.4. Spoorwegen
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Maassluis
      5.2.1. Algemeen
      5.2.2. Functionele ontwikkeling
      5.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen
      5.2.4. Voorzieningen
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Maassluis ligt in het westen van de provincie Zuid-Holland aan de noordelijke oever van de Nieuwe Waterweg. Maassluis is ingedeeld in de MIP-regio het Nieuwe Waterweggebied.
De gemeente wordt begrensd in het westen door Rotterdam, in het noordwesten door Naaldwijk, in het noorden door Maasland, in het oosten door Vlaardingen en in het zuiden en zuid-westen door Rozenburg.
Maassluis behoorde tot in de 17e eeuw bij Maasland. In 1614 maakte het zich los. De gemeentegrenzen hebben zich sindsdien vrijwel voortdurend beperkt tot de bebouwde kom. Om ruimte te krijgen voor uitbreiding van de bebouwing zijn in de laatste twee eeuwen de grenzen enkele malen verlegd, en wel in 1812, 1878, 1892, 1941 en 1966. In 1878 kreeg de gemeente voor het eerst grondgebied aan het Scheur. In 1941 kwam de grootste gebiedsuitbreiding tot stand.
De huidige gemeentegrenzen zijn dus het gevolg van planologisch-administratieve beslissingen uit het verleden. De westelijke grens loopt langs de Schenkeldijk en kan daarom ook functioneel-landschappelijk genoemd worden. Dit geldt eveneens voor de zuidgrens (het Scheur of de Nieuwe Waterweg), het grootste deel van de noordelijke grens (langs het Nieuwe Water en de Rijksweg A20 en het zuidelijke gedeelte van de oostgrens (groenvoorziening in Maassluis, weilanden in Vlaardingen). Alleen het noordelijk gedeelte van de oostelijke grens en het stukje van de noordgrens tussen het Nieuwe Water en de A20 lopen dwars door weilanden en zijn dus niet in het landschap te herkennen.
Op 1 januari 1990 telde de gemeente Maassluis 33.249 inwoners op een totale oppervlakte van 8,99 km^2. De bevolkingsdichtheid bedraagt 4.433 inwoners per vierkante kilometer landoppervlak.
De gemeente bestaat uit één kern, de stad Maassluis. De bebouwde kom beslaat bijna het gehele oppervlak van de gemeente. De buurten Dijkpolder, Koningshoek en Steendijkpolder zijn naoorlogse uitbreidingen.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem en reliëf

De bodem in de gemeente Maassluis kan voor een deel gekarakteriseerd worden als een inversielandschap en voor een deel als nieuwland. Beide landschapstypen worden gescheiden door de Maasdijk.
De bodem binnen de dijk is van oudere oorsprong dan de buitendijkse gronden. Het bestaat uit een inversielandschap van schor-, gors- en broekgronden.
Tijdens het Subboreaal in de periode 2300-700 voor Christus ontstond het oppervlakteveen, dat een groot deel van West-Nederland bedekte. In het Westland zetten zich sindsdien mariene sedimenten af. Dit gebeurde in verschillende tijdperken.
Circa 300 voor Christus begon de zeespiegel te stijgen en doorbrak de zee de in de periode daarvoor ontstane strandwallen. Er vormden zich vloedkreken, die allengs verlandden: ze slibden vol met klei en zand. Op de oevers werd een dikke laag zeeklei afgezet, die geleidelijk uitwigde, verder van de kreek steeds dunner werd en dus geleidelijk aan naar venige klei tendeerde. Zuiver veen komt in Maassluis aan de oppervlakte niet voor. De afzettingen uit dit tijdperk, dat tot het begin van de Christelijke jaartelling duurde, vinden wij onder meer in het oosten van Maassluis in de Aalkeetpolders.
In de periode 250-550 na Christus vond nog eens een dergelijk proces plaats, zij het dat nu de afzettingen vanuit het noorden de Dijkpolder in het noorden van Maassluis bereikten. In genoemde polder werden ook laat-Middeleeuwse sedimenten gevonden.
Na de ontginningen, toen de bewoners de waterhuishouding gingen regelen, begon het veen in te klinken. De voormalige kreken, met klei en zand opgevuld, klonken minder in, zodat het huidige inversielandschap ontstond.

De buitendijkse gronden zijn gevormd na de bedijking van het land (13e eeuw) als aan- en opwassen. Zij kunnen als plaatgronden getypeerd worden en bestaan uit een dunne laag (50-80 cm) van kalkrijke, meestal zware klei op een ondergrond van los kleiarm zand. Het uiterste noordwesten van de gemeente, het voormalige Leyeland, bestaat uit geestgronden, die zandiger zijn dan de rest van het buitendijks land.
Tegenwoordig is het grootste deel van de gemeente, met uitzondering van het zuidoostelijk gedeelte, opgespoten met zand en klei en in gebruik als woonwijken of industrieterreinen.

Reliëf van betekenis is vooral in het weidegebied in het zuidoosten van de gemeente te vinden. De inversie van de bodem heeft tot een hoogteverschil van circa 1,5 m. geleid (tussen 2,5 en 1,0 m. -NAP). Het grootste deel van de gemeente, de bebouwde kom, is met zand en klei opgehoogd tot een peil van circa 3 à 4 m. +NAP. Het sportterrein in het Leyeland in het uiterste noordwesten ligt op circa 1 m. +NAP.
Van een duidelijke vorm van natuurlijke helling binnen de gemeentegrenzen kan dus geen sprake meer zijn.

2.2. Afwatering

Maassluis behoort tot het hoogheemraadschap Delfland. Het grootste deel van de gemeente, de bebouwde kom, watert sinds 1895 af via een gemeentelijk rioolgemaal en valt als zodanig niet onder de jurisdictie van het hoogheemraadschap. Het rioolgemaal staat onder aan de dijk langs de Jokweg.

Maassluis is afgeleid van "Maeslandersluis", één van de sluizen via welke de Delflandse boezem in zuidelijke richting op de Maas afwatert. Aan de twee andere sluizen binnen de gemeente, de Monsterse en Wateringse, zouden zich de eerste bewoners van Maassluis gevestigd hebben.

Na de aanleg van de Maasdijk in de 13e eeuw waterde het Delfland onder andere enige tijd via getijdesluisjes uit in de dijk bij Vlaardingen. In de 14e eeuw werden drie sluisjes verlegd en kwamen ze in de huidige gemeente Maassluis te liggen. Tegelijk werden boezemwateren gegraven. Zo functioneerden vanaf circa 1330 de Monsterse en Wateringse sluizen met als afwateringskanalen respectievelijk de Noordvliet en de Zuidvliet. In 1388/1389 werden de Maaslandse, Voorburgse en Naaldwijkse sluizen in werking gesteld, die het water uit de Bovenvliet op de Maas loosden. De sluizen ontleenden hun naam aan de Hoofdambachten die de sluizen onderhielden en via welke de ambachten afwaterden. De genoemde sluizen maakten deel uit van de Westambachten, in tegenstelling tot de Oostambachten of Vijfsluizen, waarvan de sluizen zich even ten westen van Schiedam bevonden.
De Monsterse sluis is in 1559 vervangen door een stenen sluis, die in 1602 verbeterd is. In 1889 werd de Monsterse sluis tot schutsluis omgebouwd. De verstening van de Wateringse sluis dateert van 1653; die van de Maaslandse, Voorburgse en Naaldwijkse sluizen van 1652, waarbij de drie sluizen tot één verenigd werden. De sluis werd sindsdien "Boonersluis" genoemd.
Aanvankelijk werd de afwatering via sluizen verzorgd. Door de regeling van het waterpeil trad echter klink op. Het land kwam dus lager te liggen. In de 15e en 16e eeuw werden er daarom molens in gebruik genomen.
In de tweede helft van de 19e eeuw bleek, dat de boezem van het Delfland, waaronder ook de genoemde vlieten in Maassluis, een in verhouding tot het daarop afwaterende gebied, te gering oppervlak had. Er waren te weinig afwateringskanalen. Ook was, vanwege de zwakke ondergrond van de kaden, opmaling slechts in beperkte mate mogelijk. De verschillende polders konden hierdoor dikwijls amper hun overtollig water kwijt; boeren in de omgeving van Maassluis (onder andere in de Sluispolder) klaagden dat de polder dikwijls onder water stond.
Dit probleem werd opgelost door de installatie van stoom- en dieselgemalen. Ofschoon er al in 1870 stemmen opgingen om ook aan de Boonersluis een gemaal te plaatsen, werd de eerste steen pas in 1925 gelegd. In 1928 werd het dieselgemaal Mr. Dr. C.P. Zaaijer in werking gesteld. De Boonersluis werd echter niet afgesloten. Het gemaal is alleen in werking als de sluizen niet voldoen.

De Noord-, Zuid- en Boonervlieten waren de boezemwateren voor de verschillende binnendijkse polders. Deze worden tegenwoordig voornamelijk bemalen door gemalen. De Dijkpolder, die slechts voor een fractie tot de gemeente Maassluis behoort, watert sinds 1446 af met behulp van een windmolen, die in 1873/1874 hulp kreeg van een stoomschep-

radgemaal. Beide staan aan de Zuidgaag ten noorden van het dorp Maasland. De Sluispolder in het noorden van de gemeente wordt bemalen door een pompgemaal, in 1926 geïnstalleerd in de Wippermolen. Dit was de poldermolen die sinds 1726 het poldertje bemalen had. Het gemaal slaat zijn water af op de Zuidvliet. De molen werd in 1975 grondig gerestaureerd.
De Aalkeet-binnenpolder in het zuidoosten van de gemeente werd tot 1882 door een watermolen bemalen. Deze stond aan de voorboezem die, naast de Poeldijkse Wetering gelegen, tegenover de Zuidgaag uitmondt in de Boonervliet. Van 1874 tot 1882 werd de afwatering ook wel via de Aalkeet-buitenpolder verzorgd, waar toen een stoomgemaal in gebruik was. Op de plaats van de molen aan de Zuidbuurt werd in 1882 een stoomgemaal geopend. Tegenwoordig is dit een dieselgemaal.
In de Aalkeet-buitenpolder in het oosten van Maassluis werden twee watermolens gebruikt voor de afwatering, één aan de Boonervliet, en één aan de hierboven genoemde voorboezem. De laatste werd in 1873 vervangen door een stoomgemaal, maar deze werd opgeheven in het Interbellum. Het zuidelijk gedeelte van de polder waterde sindsdien via een sluisje af op de Aalkeet-binnenpolder. Tijdens het Interbellum werd de watermolen aan de Boonervliet vervangen door een stoomgemaal, staande op het grondgebied van de gemeente Maasland.

Het buitendijks gebied waterde via sluisjes en duikers direct op het Scheur uit. Alleen het noordelijk gedeelte van de Taanschuurpolder waterde via een buis op de haven uit. Tegenwoordig hoort dit gebied grotendeels tot het gerioleerd terrein. Het noordwestelijk deel van de Steendijkpolder (het voormalige Leyeland) watert in noordelijke richting af via de Oranjepolder (behorende tot de gemeente Naaldwijk) op het Nieuwe Water.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Ontginning en agrarisch grondgebruik

Aangezien de gemeentegrenzen van Maassluis voortdurend beperkt zijn gebleven tot de grens van de bebouwing, heeft de gemeente geen duidelijk agrarisch verleden. Landbouw werd hoogstens als bijverdienste bedreven, althans vanaf de 17e eeuw. Hoofdbron van bestaan was de visserij.

Na de aanleg van de Maasdijk is het binnendijks land in de 13e eeuw ontgonnen door de geestelijkheid en grafelijkheid. Wanneer dergelijke hoge overheden de ontginning ter hand namen, resulteerde dit dikwijls in een regelmatige verkaveling in zeer lange stroken, loodrecht gelegen op dijken of belangrijke wegen. Zo ook in Maassluis (of beter: Maasland), waar de slagen loodrecht op de Maasdijk gesitueerd waren. De kavels reikten in het land tussen Vlaardingen en Maassluis tot Schipluiden.
Het buitendijks land vormde zich vanaf de 14e eeuw, maar verdween regelmatig onder de golven. In de 17e eeuw zijn de meeste binnen de gemeentegrenzen nu nog bestaande polders van zomerkaden voorzien. Later zijn sommige van de kaden op dijkhoogte gebracht.
De Spuipolder in het zuidoosten van de gemeente was al in 1611 op een kaart te zien, doch breidde zich in de 17e eeuw verder uit tot de polder ongeveer de huidige omvang bereikte. In 1850 was hij slechts voor een deel bekaad. De Steendijkpolder en de Noord-Nieuwlandse- en Kapelpolder zijn in de eerste helft van de 17e eeuw definitief ontgonnen. De twee laatstgenoemde polders waren al in 1402 ingedijkt "tot eenen corenlande", doch waren in het begin van de 17e eeuw niet meer op de kaart te vinden. De bekadingen in deze polders suggereren dat vóór de 17e eeuw hier platen in de rivier lagen, die in verschillende tijden afzonderlijk door zomerkaden omringd en uiteindelijk verenigd zijn.
De verkaveling in de Kapelpolder was vrij regelmatig. In de Noord-Nieuwlandse- en Steendijkpolder werd de verkaveling doorbroken door de Buitendijk en de kaden langs een riviertje, de Rel, waardoor de verkaveling een uitermate onregelmatig beeld te zien geeft.

De Maassluisse (en Maaslandse) boeren ondervonden veel hinder vanwateroverlast. Binnen de dijk werkte de afwatering niet voldoende en was het land dikwijls drassig (zie 2.2.). Hieraan kwam pas in 1928 een einde. Het land buiten de Maasdijk overstroomde regelmatig, omdat het tot de aanleg van de spoordijk (circa 1890) niet door een hoogwaterkering beschermd werd.
Vanaf de Middeleeuwen zijn de polders voor zowel veeteelt als akkerbouw gebruikt. Omstreeks 1700 was er ook volop tuinbouw in Maassluis, maar dit was in 1800 vrijwel verdwenen. In 1850 lagen in het binnendijks land weidegebieden, die als hooiland gebruikt werden of waarop melkkoeien graasden. Een zelfde functie vervulde een deel van de buitendijkse gronden, in de eerste plaats die delen die door slechts één zomerkade van het Scheur gescheiden waren. Op de buitendijkse gronden tussen de Buitendijk en de Maasdijk werden ook granen (tarwe, zomergerst en haver) verbouwd. Verder hielden de boeren enkele varkens en eenden. In de Steenen Gorzen, het zuidwestelijk gedeelte van de Steenendijkpolder dat buiten de Buitendijk lag, lag in de 18e eeuw een eendekooi. Tot na de Tweede Wereldoorlog was de ligging ervan nog te herkennen door de ringkade ter plaatse. In de Noord-Nieuwlandse polder lag rond 1850 ook nog een strook bos, dat een

zekere hoeveelheid hout opleverde; deze aanplant heeft moeten wijken voor de spoorweg (circa 1890).

Vanaf 1890 nam de oppervlakte van de landbouwgronden voortdurend af, om ruimte te scheppen voor woonwijken en industrieterreinen. Zo ging de Taanschuurpolder, ten oosten van de haven en tot dan een weidegebied, na 1890 vrijwel volledig voor de landbouw verloren. Ook in de Dijkpolder en de Kapelpolder werden nieuwe woonwijken aangelegd. In de jaren dertig werd de oostelijke helft van de Steendijkpolder tot 4 m. +NAP opgehoogd, ter voorbereiding van geplande nieuwbouw.
Gedurende de eerste helft van de 20e eeuw wijzigde het bodemgebruik zich licht. Met name de opkomst van de tuinbouw was van belang. Langs de Boonervliet en de Weverskade werden kassen gebouwd. Heden ten dage liggen er op de oostelijke oever van de Boonervliet nog steeds enkele kassencomplexen. Daarnaast kregen ook de gronden in de Steenendijk-, de Noord-Nieuwlandse- en Kapelpolder andere bestemmingen. In de Steenendijkpolder waren in het midden van de jaren dertig nog maar enkele akkers te vinden. Het grootste deel van de polder was weidegebied geworden. De akkers waren verplaatst naar het gedeelte van de Noord-Nieuwlandse- en Kapelpolder dat tussen de spoorlijn en de Buitendijk langs het Scheur lag.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de buitendijkse polders opgehoogd en bebouwd met woningen. Alleen de polders ten oosten van de Boonervliet, Aalkeet-binnen en -buiten, hebben hun agrarische functie behouden. Ze bestaan uit weilanden, met enkele kavels tuinbouwgrond (kool). De gronden ten zuiden van de spoorlijn Vlaardingen-Maassluis zijn enkele jaren geleden met bomen beplant en hebben nu geen agrarische functie meer.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De stad Maassluis was vooral tot 1925 een vissersplaats. De oudste bewoners visten al op de Maas en in de vlieten naar zalm en paling. Nadat de stad in 1573 door de Spanjaarden was geplunderd, vond een snelle wederopbouw plaats, voornamelijk dankzij de opbrengsten uit de zeevisserij. Aan het einde van de 16e eeuw voer men vooral uit op kabeljauw (bij IJsland en op de Doggersbank gevangen), maar in de eerste decennia van de 17e eeuw werd deze vissoort voorbijgestreefd door de haring en de walvis. In 1594 werd de afslag geopend. Tot 1750 maakte de visserij een bloeiperiode mee, daarna verminderden de vangsten langzaam maar zeker.
Het aantal uitgevaren schepen geeft een indicatie van de bedrijvigheid van de vissers in de 19e en 20e eeuw. In het begin van de 19e eeuw lag de visserij vrijwel stil vanwege de Napoleontische oorlogen. Maar ook nadien kwam er geen opleving, tot in de jaren 1850 een dieptepunt werd bereikt.

Tabel 1. Het aantal uit de haven van Maassluis gevaren schepen 1800-1939

jaar	aantal schepen	jaar	aantal schepen	jaar	aantal schepen
1800	17	1850	12	1900	113
1810	25	1860	8	1910	140
1820	43	1870	29	1920	62
1830	23	1880	67	1930	5
1840	16	1890	97	1939	2

Na 1870 ontwikkelde de visserij zich tot een bloeiende bedrijfstak. De verbetering van de bevaarbaarheid van het Scheur heeft hierin een rol gespeeld. Maar ook enkele technische innovaties waren van belang zoals de introductie van de logger (een nieuw type schip, in Nederland door een Maassluisse visser geïntroduceerd in 1866) en de vervanging van de zware netten van hennep door de lichtere katoenen netten, zodat meer netten aan boord meegenomen konden worden. De toegenomen activiteiten werden verder mogelijk gemaakt door de uitbreiding van de buitenhaven door de gemeente na 1878.
Er werd aan het einde van de 19e eeuw voornamelijk op haring en kabeljauw gevist, maar op de afslag werden in 1925 ook schar, bot, tong en schelvis aangevoerd. De aanvoer van zalm behoorde toen al tot het verleden.

Dat de visserij van grote invloed op de inrichting van de ruimte is geweest, spreekt voor zich. De haven is er door tot ontwikkeling gekomen. Daar concentreerde zich het economisch leven. De bevolkingsontwikkeling en daarmee de huizenbouw vertoonde een duidelijke parallel met de visserijconjunctuur. Na 1890, toen de visserij hoogtijdagen beleefde, groeide de stad razendsnel en werden tal van nieuwbouwwijken gebouwd (zie 5.2.2.). Ook verrezen langs de haven talloze vispakhuizen, om maar niet te spreken van de industriële vestigingen die de visserij aantrok. In 1892 werd de nieuwe afslag op de markt geopend. Deze werd in 1925 gesloten. Dit jaartal geldt als het einde van de visserij in Maassluis.

3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente kan qua landschapsbeeld in twee delen worden onderscheiden. Het gedeelte ten zuidoosten van de Boonervliet is groengebied, deels weiland en deels met bomen beplant. In het weidegebied vallen verder de boombeplantingen bij de boerderijen en enkele kassencomplexen op.
De rest van de gemeente is vrijwel geheel bebouwd. Alleen op het westelijk puntje en langs de Rijksweg A20 is nog veel aanplant te vinden. Ook liggen daar sportterreinen.
De dijk vormt een duidelijke scheiding. De skyline wordt echter beheerst door de hoogbouw in de wijken uit de jaren zestig en zeventig (de Seringenflat, de flats aan het Sparrendal, de Beethovenlaan en in de "burgemeestersbuurt") en door de industrie langs de Heldringstraat en de Nijverheidsstraat. Boven dit alles uit steekt echter de toren van de Grote Kerk op de Schans.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

De plattegrond van de oude stadskern van Maassluis vertoonde in zekere zin een kruisvorm, met als assen de Maasdijk, de kaden langs de Noord- en Zuidvliet en langs de haven (zie de bijlagen 2-7).
De belangrijkste landweg door Maassluis was de weg van het Maassluis veer, langs de Noordvliet, via Schipluiden naar Delft. Deze weg was onderdeel van een van de weinige verbindingen tussen het Hollandse vasteland en de Hollandse en Zeeuwse eilanden. Het traject lag er al in 1424. In de 16e eeuw was dit een zogenoemde "grafelijkheidsweg". In 1821 werd hij tot rijksweg benoemd, de A4. Gezien de belangrijke status van de weg, verwondert het niets dat de weg al in 1850 over een klinkerverharding beschikte.
De tweede belangrijke verbinding was de Maasdijk. De dijk is vermoedelijk in de 13e eeuw aangelegd. In 1662 werd er een zandlaag op aangebracht. Tot 1945 was de dijk de belangrijkste weg tussen Hoek van Holland en Rotterdam. Het traject van Maassluis over de dijk via Schiedam en Delfshaven naar Rotterdam werd in 1821 een provinciale weg. In hetzelfde jaar werd dit gedeelte bestraat. Tot in het begin van de 20e eeuw was het een tolweg. Het tolhuis stond bij de driesprong van de dijk met de Spartelweg naar Delft. De weg had in die tijd een grindverharding, met deels een bestraat paardenpad, een strookje straatstenen in het midden van de weg.
In 1945 kwam de huidige Rijksweg A20 gereed, als onderdeel van het Wegenplan van 1938, die parallel aan de dijk liep tussen Naaldwijk en Rotterdam.
In de bebouwde kom hadden de belangrijkste wegen gemeentelijke bestrating. Verder lagen er in de buitendijkse polders wegen naar de daar gelegen boerderijen of landhuizen in de buitendijkse polders. De eventuele verharding verkeerde echter meestal in een vrij slechte staat, behalve in de Aalkeet Binnenpolder. De daar gelegen wegen naar de boerderijen zijn in het Interbellum verhard. De Zuidbuurt, de weg van waaruit de genoemde boerderijwegen zijn aangelegd, was de verbinding tussen Maasland en Vlaardingen. Deze weg is in de tweede helft van de 19e eeuw verhard.

4.2. Wateren

De monding van de Maas was in de vroege Middeleeuwen vermoedelijk vrij breed en bestond uit een gors- en schorrenlandschap dat bij hoog water onderliep. De bedijkingen in de late Middeleeuwen perkten deze delta in, die zich al spoedig verder versmalde doordat de Maas een deel van zijn water kwijtraakte.
Tot de Sint-Elisabethsvloed (1421) waterden de Maas, de Lek en de Waal voornamelijk via de Maasdelta af. Na 1421 verlegden de Waal en de Maas hun afwatering naar de Biesbos en het Hollands Diep. Alleen de Lek waterde in het vervolg nog af via de Nieuwe Maas, waardoor slechts een kwart van de waterhoeveelheid van vóór 1421 via de Maasmonding de Noordzee bereikte.
De geringe stroming van de rivier veroorzaakte verzanding, waardoor de platen zich vormden, waaruit het eiland Rozenburg is ontstaan. De rivier splitste zich in twee armen: een noordelijke tak, genaamd het Maassluis Diep of het Scheur en een zuidelijke tak, de Brielse Maas en het Botlek. Ook deze werden ondiepe wateren en bleken in de 18e eeuw nauwelijks geschikt voor scheepvaart. Schepen voor Rotterdam meden deze wateren en

moesten een lange weg tussen de Zuidhollandse eilanden afleggen om de zee te bereiken. Er werd wel spottend opgemerkt, dat Hellevoetsluis halverwege Rotterdam en Indië lag. De Maassluisse vissers met hun schepen met geringere diepgang, hadden uiteraard van deze slechte bevaarbaarheid minder last dan de grote Oost-Indiëvaarders. Maar dat deze situatie een rol heeft gespeeld bij de teruggang in het vissersbedrijf na 1750 is aannemelijk.
Naar een plan van Caland, ontworpen in 1857, werd dwars door de zogenaamde Hoek van Holland tussen 1866 en 1868 de Nieuwe Waterweg gegraven, met als doel een directe verbinding van Rotterdam naar de zee te verkrijgen. De Nieuwe Waterweg bleef echter smal en ondiep: de rivier verdiepte zich niet automatisch door de werking van de ebstroom, zoals Caland gehoopt had. Vanaf 1881 werd de Waterweg uitgebaggerd om deze op diepte te houden of verder te verdiepen. In 1886 voldeed de Nieuwe Waterweg aan de eisen des tijds. Ook het Scheur werd verbeterd. De waterweg werd verbreed. Met dit doel werd in 1887 de havenmond 200 meter ingekort. Om de oever tegen hoog water te beschermen (de eb- en vloedwerking was toegenomen) werden een aantal stenen rijksdammen aangelegd (zie 4.3.).

Maassluis beschikte naast de in 4.1. behandelde landweg ook over een verbinding over water naar het Westland. Tot 1643 was de Gaag het enige gebruikelijke vaarwater tussen Delft en Maassluis. De Noordvliet of Maassluisse Trekvaart werd in 1644 voor de scheepvaart geschikt gemaakt. Deze fungeerde sindsdien als binnenvaarweg tussen Maassluis en Delft. Er lag een jaagpad naast voor trekschuiten. In de 18e eeuw en begin 19e eeuw onderhield de trekschuit een veerdienst tussen beide plaatsen.
Schepen die vanuit de vliet de haven in wilden varen, konden tot circa 1900 de sluizen alleen passeren wanneer in de vliet en de haven een gelijk waterpeil was. Toen de Monsterse sluis in 1889 tot schutsluis werd verbouwd, hoefden de schepen hier niet meer op te wachten, maar konden zij op elk willekeurig moment de sluis passeren.

De haven is ontstaan bij de Monsterse en Wateringse sluizen, door de stroming van de afwatering, wanneer de deuren bij eb werden opengezet. Door de vorming van de aanwassen, die later ingepolderd zijn, werd de haven steeds langer. Vermoedelijk vanaf de 17e eeuw werd de haven op diepte gehouden door het gebruik van een zogenaamde krabbelaar en door spuiïng van water uit het Zuid- en Noordgeer, die langs de Zuid- respectievelijk de Noorddijk waren gegraven. De kolk, die hierdoor ontstond en de haven verdiepte, verleende aan het water ter plaatse zijn naam. Met de aanleg van de Fenacoliuslaan in 1915 werd de Zuidgeer afgedamd. Baggermachines hadden toen al lang de rol van de spuien overgenomen.
Ten zuiden van de Schans, het eilandje in dit havengebied (zie 4.5. en figuur 3), ligt het Hellinggat. Het ontleent zijn naam aan de gelegenheid voor schepen om er te "hellingen". Tot 1920 stond het alleen in open verbinding met de Haven. In het genoemde jaar werd het land tussen het gat en de Noordgeer weggegraven en werd de Schans een "eiland". Al voor 1850 was over het Hellinggat een draaibrug gelegd, die de Govert van Wijnkade en de Schans met elkaar verbond. Sinds 1936 waren er klachten over deze brug. In 1939 werd daarom besloten de draaibrug door een vaste brug te vervangen. Een jaar eerder was de brug tussen de Schans en de Geerkade O.Z. vernieuwd.
In de 15e eeuw werd de haven al gebruikt voor het aan- en afmeren van visserscheepjes. In 1614, meteen na de "onafhankelijkheid", werd de haven verbeterd. Er werden bakens geplaatst, de havenkade werd uitgebreid en er werd een scheepsbouwkraan geplaatst, met behulp waarvan men de masten op schepen kon installeren.

In de tweede helft van de 19e eeuw, toen de Rotterdamse haven voortdurend uitbreidde, wierpen inwoners uit Maassluis jaloerse blikken in deze richting. De gemeente had geen enkele zeggenschap over de buitenhaven. Deze lag op het grondgebied van de gemeente Maasland en werd onderhouden door het hoogheemraadschap Delfland. Deze organisatie had weinig belang bij uitbreidingswerkzaamheden. In 1878 werden de gemeentegrenzen gewijzigd (vergelijk figuren 3 en 5) en kreeg Maassluis haar verbinding met het Scheur. Om de steeds groeiende vissersvloot te kunnen bergen, breidde de gemeente de buitenhaven uit. Sindsdien reikten de bekadingen langs de haven tot aan het Scheur. In 1887 werd de haven echter 220 meter ingekort, om plaats te maken voor de verbreding van de rivier. Als gevolg hiervan nam de verzanding van de haven toe, vooral na 1904, toen bij de haven lage dammen aangelegd werden die de vaargeul van de Nieuwe Waterweg moesten helpen uitslijpen. Voortdurend moesten baggeraars de haven op diepte houden. Van grootscheepse plannen voor de aanleg van een nieuwe haven (in 1903 het Kapelpolderplan en in 1909 het Stenen Gorzenpolderplan) kwam echter niets terecht. In 1960 kenschetste men de haven als "hopeloos verouderd". Dit zou ook één van de redenen zijn, waarom Maassluis in het Nieuwe Waterweggebied het minst van de ontwikkeling van het gebied zou hebben geprofiteerd.

Bij de Bonensluis lag circa 1800 een klein haventje waar zalmvissers afvoeren en aankwamen. Er lagen enkele huisjes. Verder stonden er op deze plaats tot 1926, de aanleg van het dieselgemaal Mr. Dr. C.P. Zaaijer, een aantal kalkovens, gebouwd vóór 1890.

In 1923 werd het zwembad aan de Burgemeester van der Lelykade in de Taanschuurpolder in gebruik genomen. Het is allang verdwenen. Nu ligt er de oprit naar het veer naar Rozenburg.

Maassluis heeft niet alleen aan de sluizen, maar ook aan het veer naar Brielle haar ontstaan te danken. Al in de late Middeleeuwen was dit veer onderdeel van de verbinding tussen het Hollandse vasteland en de Zeeuwse en Hollandse eilanden. De landweg die er deel van uitmaakte is in 4.1. behandeld.
De oudste vermelding van het veer dateert van 1332. In die tijd zijn ook de Monsterse en Wateringse sluizen aangelegd. Na het ontstaan van Rozenburg en de afdamming in 1727/1728 van het Staaldiep, het water langs Rozenburg met behulp waarvan de verbinding tussen Brielle en Maassluis in stand werd gehouden, werd de veerdienst gesplitst in een veer tussen Brielle en Rozenburg en tussen Rozenburg en Maassluis.
Tot 1891 werd het veer met roei- en zeilboten onderhouden. In 1888 toen het Scheur genormaliseerd was en de stroming in de rivier fors was toegenomen, werd een stoomboot in de vaart gebracht.
De aanlegplaats is enkele malen verlegd. Tot in de 17e eeuw legden de boten aan de Steenendijk aan. De dijk was toen nog schoordijk. Toen de buitendijkse aanwassen bekaad werden, meerde de boot af in de haven. Tot de Tweede Wereldoorlog heeft de boot aan de Havenkade aangelegd. Daar werd in 1906 een nieuw wachthuis gebouwd. In het begin van de jaren '60 is de havenplaats verlegd. Aan de Burgemeester van der Lelykade ligt tegenwoordig een brede aanlegplaats, inclusief een ruime parkeergelegenheid.
Het veer functioneert dus nog steeds, maar is al lang niet meer de belangrijke verbindingsschakel tussen het Hollandse vasteland en de eilanden die het ooit was. Het heeft tegenwoordig een lokale functie. Reizigers met de bestemming Rozenburg of Maassluis

maken voornamelijk nog gebruik van het veer. Zij die verder moeten, kunnen gebruik maken van het uitgebreide wegennet dat na de oorlog in dit gebied is aangelegd.

Sinds 1878 was er een stoombootverbinding tussen Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Al in de 16e eeuw was er een veerdienst tussen deze steden. Na de Tweede Wereldoorlog verliep de bootverbinding.
Ook werd er in 1884 een pontje in de vaart gebracht waarmee men de haven kon oversteken. Door de bouw van de rolbrug over de haven bij het Havenplein werd het veer in 1907 overbodig.

4.3. Dijken en kaden

De Maasdijk, die dwars door Maassluis loopt als Noorddijk, Hoogstraat en Zuiddijk, is gebouwd door geestelijken. Zij waren begonnen met de aanleg in Vlaardingen en bouwden in westelijke richting. In het midden van de 13e eeuw was de waterkering voltooid. Dat deze vrijwel direct een belangrijke waterkerende functie had, wordt bewezen door de verschillen in bodemgesteldheid tussen het buitendijks en binnendijks land. Later is de waterkerende functie gaandeweg verminderd. Er viel, met name na de St. Elisabethsvloed steeds meer voorland droog, zodat de dijk alleen bij hoog water zijn functie vervulde. Maassluis kwam dus steeds verder van de rivier af te liggen.
De richting van de dijk was ongelukkig gekozen. Hij lag bijna loodrecht op de zuidwesten- en westenwinden. Daarom moet de dijk al spoedig én vrij hoog én zeer stevig geweest zijn. Al in het begin van de 16e eeuw is op het buitenbeloop een zeer zware grondkerende muur aangelegd, waaraan de dijk en de Steenendijkpolder hun namen ontlenen. Langs de genoemde polder dateert de muur uit 1514. In 1531-1534 werd de muur verlengd en kwam ze ook langs de Noord-Nieuwlandsche- en Kapelpolder te liggen.
Tegenwoordig is de dijk, die op 4 à 5 m. +NAP ligt, geheel slaperdijk geworden. De dijk heeft geen waterkerende functie meer. Deze functie is overgenomen door een rijkswaterkering, aangelegd in 1890-1891 (binnen de toenmalige gemeentegrenzen) en circa 1910 (langs de oever in de toenmalige gemeente Maasland).
Het land buiten de Steenendijk werd circa 1850 door een uitgebreid stelsel van zomerkaden beschermd. Sommige kaden beschermden niet meer dan 1 à 2 kavels. De belangrijkste waterkering in dit gebied was de Buitendijk, die de Noord-Nieuwlandsche- en Kapelpolder beschermde evenals het Leyeland en de Steenendijkpolder. De dijk was 3 à 4 meter hoog. De Kapelgorzen en Steenengorzen lagen buiten deze dijk. De aanleg van de spoorwegdam in 1881-1891 bracht een wijziging in deze situatie. Het gedeelte van de Buitendijk in de Steenendijkpolder werd slaperdijk, terwijl de dijk in de Kapelpolder naar de rivier toe verlegd werd, zodat zij daar direct achter de rijkskeerdam kwam te liggen. In het Interbellum is de dijk nogmaals verlegd, nu juist enkele tientallen meters van de keerdam af. Daar is na de ophoging van de polders nog slechts in geringe mate reliëf te zien. De overige kaden die rond 1850 buiten de dijk lagen, zijn alle afgegraven.
De spoorwegdam lag ten westen van de Boonervliet buiten de Maasdijk. Het spoorwegtracé ligt ter plaatse op ruim 4,5 m. +NAP. Ten oosten daarvan daalde het traject geleidelijk tot ± 0-NAP bij de grens met Vlaardingen.
Ondanks de uitgebreide bekadingen ondervond de stad buiten de Maasdijk veel hinder van hoog water omdat een hoogwaterkerende dam ontbrak. Dikwijls (onder meer in 1825, 1894, 1928 en 1953) liep dit gedeelte van de stad vanuit de haven onder water. Om de havenbuurt

te beschermen werd in 1915 een hoge afscheiding langs de Fenacoliuslaan geplaatst, die op een vloedvrije dijk lag. Al het volgende jaar werd de dijk doorbroken, maar ook weer hersteld en versterkt. De huizen langs de havens konden in tijd van overstromingsgevaar beveiligd worden met vloedplanken, die tussen de huizen bevestigd werden. De sponningen hiervoor zijn nog te vinden in de Zure Vissteeg. Pas in 1976 werd in het kader van de dijkverzwaring een hoogwaterkering aangelegd.

Binnen de dijk lagen en liggen er buiten de bebouwde kom nog kaden langs de Boonervliet, de Zuid- en Noordvliet en langs het Nieuwe Water (de Weverskade).

4.4. Spoorwegen

Toen de Nieuwe Waterweg na 1886 eindelijk een succes bleek, werd er besloten daarlangs, op geringe afstand van de rivier, een spoorweg aan te leggen. Men hoopte hiermee de industrialisatie van dit gebied een extra impuls te geven. Het spoorwegtracé zou, doordat het dicht langs de oever van de Nieuwe Waterweg werd gesitueerd, bij de bestaande haveninfrastructuur kunnen aansluiten. Verder had de loop van het traject het voordeel, dat stadsuitbreiding in noordelijke richting niet gehinderd werd. De ervaring had geleerd dat sommige steden (zoals Utrecht) binnen de lijnen bekneld en geïsoleerd konden raken. Tevens maakten de plannen het mogelijk een scheiding tussen industrieterreinen en woonwijken aan te brengen, hetgeen wenselijk werd geacht.
Het spoor van Schiedam naar Maassluis werd in 1891 geopend, van Maassluis naar Hoek van Holland in 1893.
Het spoor bleek van belang voor de economische ontwikkeling, zij het minder dan wat men er van had verwacht. Van het rangeerterrein bij de haven werd veel gebruik gemaakt, tot 1925 vooral voor de afvoer van vis, sindsdien ook voor de aan- en afvoer van industriële produkten, grond- en brandstoffen. Al vóór 1904 was bij het station een vis-, olie- en mestfabriek gevestigd. In 1907 werd op de zelfde plaats Key's asphaltfabriek geopend, in 1910 daar vlakbij gevolgd door een glasfabriek. Tussen dit industrieterrein en de haven werd na 1890 een arbeiderswijkje aangelegd, "het Hoofd" (zie 5.2.2.).
Het station uit 1891 werd in 1979 afgebroken en vervangen door een modern gebouw.

In 1912 kwam een tramverbinding met Den Haag tot stand. De Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij opende in hetzelfde jaar het tracé Maassluis-Delft. Doel was fruit en groenten uit het Westland naar de haven van Maassluis te transporteren voor de export. Omdat er een raccordement tussen trein en tram lag, kon de tram gebruik maken van de spoorlijn naar de haven.
Het tracé liep in noordoostelijke richting, parallel aan de verkaveling, om voor de Zuid-Gaag om te buigen naar het noorden en de Zuid- en Noordvliet te overbruggen. Vervolgens koerste de lijn, evenwijdig aan de Zuid-Gaag, af op Maasland, waar de tramweg zich splitste in een Westlandse en een Delftse tak.
In de dertiger jaren is de tramdienst gestaakt. Het tramstation aan de Stationsweg kwam in de oorlog onder de slopershamer. De rails zijn verwijderd, maar het traject is nog te herkennen in het tracé van de Laan 1940-1945.
De invloed van de tram op de ruimtelijke ontwikkeling was beperkt. De lijn heeft geen aanleiding gegeven tot nieuwe uitbreidingen, ondanks dat daar alle ruimte voor was (ze liep dwars door de polder).

4.5. Militaire infrastructuur

In het dorpsbeeld heeft de Schans altijd een belangrijke plaats ingenomen. In 1572 is de schans aangelegd ter verdediging van de sluizen en het veer. Het volgende jaar werd de stelling al ingenomen door de Spanjaarden, evenals in 1574. In het begin van de 17e eeuw, rond 1624, zijn de overblijfselen van de verdedigingswerken opgeruimd en is op de Schans de Grote Kerk gebouwd. Sindsdien vormt het eilandje, waarvan de vorm gehandhaafd bleef, het visuele hart van de stad.

4.6. Nutsvoorzieningen

Maassluis beschikte al in de 19e eeuw over waterleiding. Het waterleidingbedrijf was tot 1922 in particuliere handen, sindsdien is het een gemeentelijk bedrijf. Het was gevestigd aan de Joubertstraat in de Taanschuurpolder. De watertoren uit 1890 is in 1972 afgebroken.
In 1866 werd de gasfabriek op het terrein aan het Wijde Slop (nu: de Havenstraat) opgericht. Later werd er tevens een gashouder in de Kapelpolder gebouwd. Beiden zijn lang geleden afgebroken.
Delft verzorgde sinds 1916/1917 de elektriciteitsdistributie in Maassluis. In 1938 stonden er binnen de gemeente vijf transformatorhuisjes.
Een in de moderne tijd zeer noodzakelijke openbare voorziening, een vuilverbrandingsoven, werd in 1938-1939 aan de Vlaardingse dijk, vlakbij het gemaal gebouwd.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Zoals wij gezien hebben is Maassluis ontstaan als nederzetting bij de sluizen en aan het veer dat het Hollandse vasteland verbond met de Hollandse en Zeeuwse eilanden.
In 1614 werd Maassluis een zelfstandige ambachtsheerlijkheid. Tot dan werd het meestal als Maeslandersluis aangeduid en behoorde het tot de ambachtsheerlijkheid Maasland. In 1795 werd het een gemeente. In 1811 kreeg ze stadsrechten.
Maassluis ontwikkelde zich in het laatste kwart van de 16e eeuw van een dorp tot een stad. De groei van de riviervisserij en de opkomst van de zeevisserij droegen hier in belangrijke mate toe bij. De demografische ontwikkeling van de stad hangt nauw samen met de visserij-conjunctuur. In 1494 stonden er ± 80 huizen, in 1514 ongeveer 100. In 1632 werden er al 582 huizen geteld. De bevolking kan dan geschat worden op ongeveer 3.000 inwoners. Honderd jaar later woonden er ongeveer 6.000 mensen: in 1732 stonden er 1010 huizen, in 1741 1032. In de periode 1750-1865 liep de bevolking fors terug. Hiervoor kan de diepe crisis waarin de visserij terecht kwam, verantwoordelijk worden gesteld. Circa 1850 stonden er nog maar 665 huizen. In de jaren 1865-1922 groeide de bevolking razendsnel, zowel door geboorte- als migratie-overschotten. De bloeiperiode van de visserij kwam na 1925, toen de visafslag opgeheven werd, plotseling ten einde. De bevolking liep toen terug, zij het langzaam. Na de Tweede Wereldoorlog zette de groei van de stad weer in, zeker nadat Maassluis in de vijftiger jaren als groeigemeente was aangewezen.

Tabel 2. De bevolkingsontwikkeling in Maassluis 1777-1990.

jaar	aantal inwoners	jaar	aantal inwoners	jaar	aantal inwoners
1777	5.615	1860	3.888	1930	9.780
1797	4.817	1870	3.979	1940	9.136
1810	4.275	1880	4.937	1950	10.909
1823	4.375	1890	6.432	1960	12.871
1830	4.250	1900	7.809	1970	25.878
1840	4.245	1910	9.175	1980	32.937
1850	3.785	1920	10.430	1990	33.249

N.B.: voor zover bekend per 1 januari.

5.2. Maassluis

5.2.1. Functionele ontwikkeling

Ondanks het feit dat Maassluis een visserijstad is geweest, hebben de oudste bewoners ongetwijfeld ook landbouwactiviteiten bedreven. De korenmolen "De Hoop" aan de Zuiddijk werd vermoedelijk in 1792 gebouwd. In 1969-1971 en in 1977 werd het uitwendige respectievelijk het inwendige gerestaureerd.
Het veer trok veerlieden en handelaren aan. Maar al vrij spoedig zal de visserij het aanzien van de stad hebben bepaald.

De visserij, die zich in de 16e eeuw ontwikkelde tot een bloeiende bedrijfstak trok nijverheid aan, die direct of indirect aan deze bedrijfstak verbonden was. Het beeld van de haven werd tot 1950 beheerst door een herhaalde malen vernieuwde kraan, aanvankelijk van hout, later van ijzer, om masten uit de schepen te lichten. De scheepsbouw was dus van groot belang. Er waren onder meer scheepswerven, mast- en blokmakerijen en ankersmeden. Voor de produktie van de zeilen en netten zorgden spinners, zeilmakers, touwslagers en nettenboeters. Aan de Weverskade lag circa 1865 nog een lijnbaan. Kuipers produceerden de tonnen waar de vis in werd bewaard, terwijl visrokerijen en traankokerijen de vis bewerkten. Om een indicatie te geven van de bedrijvigheid: circa 1850, dus tijdens een economisch dieptepunt, waren er in Maassluis drie scheepswerven, twee zeilmakerijen, één smederij, één touwslagerij, twee looierijen, één bierbrouwerij en één bokkingrokerij. Verder was er een omvangrijke handel op Engeland.
In de periode 1865-1878 trok de internationale conjunctuur weer aan en Maassluis profiteerde hier volop van. De visserij begon aan haar bloeiperiode, die tot 1925 zou duren. Ook de toeleveringsbedrijven kwamen in een opgaande lijn terecht. De touwfabriek van Van der Lely uit 1920 telde in de beginjaren 500 personeelsleden.
Maassluis profiteerde, zij het in geringere mate dan Schiedam en Vlaardingen, ook van de opbloei van Rotterdam. In Maassluis vestigde zich een aantal voor deze haven dienstverlenende instellingen hun kantoren, zoals de Koninklijke Scheepsagentuur Dirkzwager NV (1874), Smit & Co's Internationale Sleepdienst vestigde zich in 1886 in de stad. In 1896 betrok de onderneming een pand aan de Govert van Wijnkade. Na 1925 zorgden de sleepdiensten en het loodswezen voor alternatieve vormen van werkgelegenheid op het water voor de vissers.
De economie werd gevarieerder, vooral dankzij de openstelling van de spoorlijn in 1890 (zie 4.4.). Bij het rangeerterrein achter het station werd in 1907 de nog steeds bestaande asfaltfabriek Key en Kramer geopend. Op hetzelfde terrein was van 1910-1928 een grote glasfabriek, de Pakkerij, gevestigd, die dankzij de kassenbouw in het Westland een korte bloeiperiode meemaakte. Bij de Boonersluis stonden vijf kalkovens, die alle gesloopt zijn voor de bouw van het gemaal.

Veel dat aan de bloeitijd van Maassluis herinnerde, is verdwenen. Aan de Govert van Wijnkade zijn nog twee grote bedrijven van vóór 1940 aktief: de scheepswerf en machinefabriek De Haas, opgericht in 1879 en de machinefabriek Van der Bend uit 1918. De meeste andere bedrijven uit de tijd vóór de Tweede Wereldoorlog zijn al lang failliet of zijn verhuisd naar moderne fabrieksgebouwen elders in de stad. Langs de haven hebben de meeste pakhuizen een andere bestemming gekregen (kantoor, woonruimte).

5.2.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen

De uitbreidingen van de woningvoorraad zijn duidelijk te volgen met behulp van het kaartenmateriaal in de bijlagen. In het hierna volgende zullen alleen de historisch-geografische aspecten van de uitbreidingen aan bod komen. Voor een beschrijving van de bebouwing in meer kwalitatieve zin verwijs ik graag naar de bebouwingskarakteristiek elders in dit rapport.

Zoals al meermalen is uiteengezet, is Maassluis ontstaan als nederzetting bij de Monsterse en Wateringse sluizen van Maasland en bij het veer naar en van Brielle. Ter verdediging

van de sluizen en het veer werd in 1572 buiten de dijk een Schans aangelegd. Dit zijn de drie punten, van waaruit de stad zich ontwikkelde.
Aanvankelijk was Maassluis een dijkdorp. De bevolking concentreerde zich langs de (binnenkant van) de Zuiddijk. Vanaf de 16e eeuw ontwikkelde het gehucht zich tot een stad. Hiermee is Maassluis één van de weinige voorbeelden van een zogenaamde "vlek" in Zuid-Holland, een nederzetting die in de nieuwe tijd (circa 1500-1850) uitgroeide tot een stad. Andere voorbeelden zijn Katwijk, Rijswijk en Voorburg.
De plattegrond van Maassluis vertoonde in die tijd een specifieke kruisvorm. Deze is duidelijk a-typisch voor dijkdorpen in het algemeen, die immers een lineaire vorm hebben. De twee gegraven vlieten binnen de dijk en de verwijding van de haven aan de voet van de dijk versterken dit specifieke karakter. Daarentegen is het feit dat de dijk een duidelijke scheiding in het stadsbeeld veroorzaakt, voor talloze nederzettingen in Zuid-Holland karakteristiek. De handels- en visserskwartieren (pakhuizen, nijverheidsvestigingen) lagen buiten de dijk langs de haven en op de Schans, de woonwijken erbinnen: aan de dijk zelf, maar nadat de vlieten bevaarbaar werden (in de 17e eeuw) ook daarlangs.

Nadat de stad circa 1750 haar grootste bevolkingsomvang bereikte, werd de stad lange tijd niet of nauwelijks meer uitgebreid. In 1870 verschilde de stadsplattegrond niet wezenlijk van die in de eeuw daarvoor. In de tussenliggende tijd was de woningvoorraad zelfs met een derde verminderd. Eventuele uitbreidingsplannen werden gefrustreerd door de gemeentegrenzen. Pas na de grenswijziging in 1878 kon de uitleg van de stad in zuidelijke richting een aanvang nemen. De economische en demografische groei in die tijd, maakte dit noodzakelijk.
Tot 1890 bleef de uitbreiding echter beperkt. Aan de Govert van Wijnkade langs de haven werden pakhuizen en fabrieken gebouwd. Na 1890 kwamen de uitbreidingen op gang, vooral op het voorland, in de buitendijkse polders. Rond 1900 werd met woningbouw in de Taanschuurpolder (de polder ten oosten van de haven) bij het station aangevangen. Tot de Eerste Wereldoorlog vond woningbouw plaats aan de Stationsweg en de Stationsstraat. Ook vonden de eerste uitbreidingen binnen de dijk in de Sluispolder plaats: in de buurt rond de Tuinstraat en de Landstraat. Ten slotte werd de lintbebouwing langs de Noordvliet in noordelijke richting uitgebreid.
Na 1912 begon de systematische uitleg van de stad pas goed. Er werden enkele arbeiderswijken gebouwd. Zo werd de Taanschuurpolder vrijwel volledig volgebouwd. In het gedeelte ten zuiden van het station, tussen de haven en het industrieterrein met onder meer de asfaltfabriek en de watertoren, werd de wijk "het Hoofd" gebouwd, bestaande uit de Adr.v.Heelstraat, de Joubertstraat, de Krugerstraat, de Burgemeester van der Lelykade, de Generaal de Wetstraat, Pr. Steynstraat, De la Reystraat en de Dutoitstraat. De wijk is grotendeels nog intact. De huizen langs de Adr.v.Heelstraat zijn circa 1976 gesloopt ten behoeve van de ophoging van de spoorwegdijk tot Deltahoogte. Ten noorden van het station verrezen woningen aan de Havenstraat, de Fenacoliuslaan, in de Zeeheldenbuurt (Piet Heinstraat, Trompstraat) en aan de Koningin Wilhelminalaan, de Prinses Julianalaan, de Willem de Zwijgerstraat en de Frederik Hendrikstraat.
In 1920 werden 277 woningen gebouwd in de Kapelpolder. De buurt "het Stort" kreeg straatnamen genoemd naar staatslieden: Keucheniusstraat, Mackayplein, Talmastraat, Piersonstraat, Heldringstraat en Esserstraat. Bij de Weverkade werd het buurtje, bestaande uit de Tulpstraat, Narcisstraat en de Hyacinthstraat gebouwd. De wijk daar ten oosten van dateert oorspronkelijk ook uit het Interbellum, maar is in zijn geheel gesloopt. De wijk bestaat thans uit woningen uit de jaren '70 en '80. De straatnamen zijn naar de

verschillende ambachten genoemd, die bij de produktie van touw kwamen kijken: Scheerderij, Kluwerij, Ververij, Weverij, Touwslagerij, Spinnerij, Lijnbaan, Hekelarij, Touwbaan, Glanzerij en Carderie. In de Sluispolder bleef de nieuwbouw tijdens het Interbellum beperkt. De straat die tegenwoordig naar Mgr. Bekkers is vernoemd, werd in dit tijdperk aangelegd, evenals enkele kleine steegjes ten zuiden van de huidige P.C. Hooftlaan rond het Damplein.
De uitbreidingen in de buitendijkse polders kenmerkten zich door een zekere regelmaat in het stratenpatroon. De nieuwbouw die onmiddellijk tegen de oude stadskern langs de vlieten plaatsvond, gaf al snel een rommelig stratenpatroon. Vooral de oude schrijversbuurt in de Sluispolder (ten oosten van de Zuidvliet) bestond uit een doolhof van steegjes.

Tijdens de oorlog was Maassluis een oorlogshaven. Twee bombardementen in het oude centrum in 1943 verwoestten 59 huizen, een kerk en een school. Bijna 300 huizen werden beschadigd. De meeste schade werd geleden aan de Noorddijk, de Geerkade, de Hellingkade, de Wagenstraat, de Mareldwars-straat, de Nieuwe Lekstraat en de Lange Boonestraat. In 1947 werd met de verwezenlijking van het Wederopbouwplan begonnen om de schade te herstellen.

Na de Tweede wereldoorlog is Maassluis in rap tempo gegroeid. Al voor de oorlog was de zuidoostelijke helft van de Steenendijkpolder met zand opgehoogd tot 4.00 m. +NAP. Pas in de jaren zestig is dit terrein volgebouwd. Vlak na de oorlog breidde de stad zich vooral in noordelijke en noordoostelijke richting uit. Uitbreidingsplannen kwamen tot stand voor de Sluispolder (1949), de Sluispolder Oost (1955) en de Dijkpolder (1956). Hierna werd de verdere nieuwbouw in deze richting beperkt, mede om nog enig groen in de gemeente te bewaren (Structuurplan 1957). De uitbreidingen in noordwestelijke richting in de Steenendijkpolder en de Noord-Nieuwlandse- en Kapelpolder kwamen de jaren zestig tot tachtig tot stand. Ter verwezenlijking van het plan "Uitbreiding Noord-West (1959) werd een aantal monumentale boerderijen afgebroken.
Deze uitbreidingen gingen gepaard met een grootscheepse sanering van de binnenstad. Al in 1935 waren stemmen opgegaan om de Schans te saneren. Het bombardement in 1943 maakte dit overbodig. In de dertiger jaren moest een huizenblok op de hoek van de Zuiddijk en de haven wijken voor een gepland, maar nooit op die plaats gebouwd, nieuw stadhuis. De belangrijkste saneringen troffen de woonwijken binnen de dijk. De saneringen ten westen van de Noordvliet zijn hier boven al besproken. Ook ten oosten van de Zuidvliet werd op grote schaal gesloopt. De aanleg van de P.C. Hooftlaan als brede verkeersweg in de jaren '50 was de eerste doorbraak. Later zijn aan weerszijden van deze weg de oude buurten gesloopt. Alleen onder langs de dijk staan nogoude arbeiderswoningen.
Alle nog bestaande buurten uit de periode 1800-1945 vormen duidelijk van elkaar gescheiden enclaves. De beslotenheid van de wijken wordt veroorzaakt doordat zij ver van elkaar verwijderd liggen, gescheiden door de spoorlijn, door industrie, drukke verkeerswegen, door de dijk of door moderne hoogbouw.

5.2.3. Voorzieningen

Het oude stadhuis aan de Hoogstraat dateerde uit 1675-1676. De achtergevel van het gebouw is in de 19e eeuw gewijzigd. Tegenwoordig is het in gebruik als Nationaal Sleepvaartmuseum. Het nieuwe stadhuis aan de Koningshoek is na de oorlog gebouwd.

De oudste kerk, een houten gebouwtje, dateerde in ieder geval uit het midden van de 15e eeuw. In 1573 werd het godshuis door de Spanjaarden vernield. Van 1596-1598 werd op *dezelfde plaats een stenen kerk gebouwd, de Kleine Kerk. Deze is* na de Tweede Wereldoorlog afgebroken. De Grote Kerk op de Schans is in gebruik bij de Hervormde Gemeente. Ze is gebouwd in 1629-1639, en is nog steeds als zodanig in gebruik, ondanks de grote schade die een bombardement in 1943 toebracht aan het godshuis. In 1947 werden de herstelwerkzaamheden voltooid. Bij de kerk lag een kerkhof, dat in 1888 gesloten werd en na de Tweede Wereldoorlog opgeruimd. Tegenwoordig maakt men gebruik van de in 1887 aangelegde Algemene Gemeentelijke Begraafplaats aan de Willem de Zwijgerlaan bij de Boonersluis.
De Christelijk Afgescheidenen stichtten 31 jaar na de Afscheiding, in 1865, de Zuiderkerk aan de Sandelijnstraat. Ook deze kerk is al onder de slopershamer gevallen. De Noorderkerk, een Gereformeerde kerk, in 1892 gebouwd aan de Kerkstraat, is in 1943 bij het al eerder genoemde bombardement uitgebrand. De Christelijk Gereformeerde kerk aan de Lange Boonestraat is in 1893 ingezegend.
De Rooms-Katholieke Schuurkerk aan de Zuidvliet is gebouwd in 1787-1788. De toren stamt uit 1826. De kerk heeft tot 1967 dienst gedaan en staat er nog steeds, evenals de ernaast gelegen uit 1790 daterende pastoorswoning. De kerk doet tegenwoordig dienst als theater. De begraafplaats, noordelijker aan de Zuidvliet gelegen, is in 1822 aangelegd.
De Joodse gemeenschap beschikte sinds 1768-1769 over een synagoge aan de Boonestraat, maar deze werd in 1858 vervangen door een nieuw gebouw aan de Groen van Prinstererkade. Deze synagoge is in de jaren 1950 afgebroken, mede om de kade te kunnen verbreden.

In 1860 waren er 5 scholen, 3 openbare en 2 bijzondere. De schoolstrijd heeft deze verhoudingen nadien gewijzigd en wel zodanig dat er in 1948 nog maar één openbare lagere school was en 5 bijzondere scholen. Al deze scholen bestaan nog steeds, zij het dat de meeste instellingen in andere gebouwen gehuisvest zijn. Alleen de Protestantse Minister de Visserschool aan de Fenacoliuslaan, opgericht in 1922 maakt nog gebruik van het oorspronkelijke gebouw.

Daarnaast hebben in de periode 1800-1945 tal van andere instellingen een kantoor of behuizing laten bouwen. Het Leger des Heils vestigde zich in 1911 in een nieuw pand aan de Dr. Kuyperkade, op de plaats waar de Protestantse voorman is geboren. In 1872 werd het Hervormd Weeshuis aan de Noordvliet in gebruik genomen, nadat het uit 1675 stammende gebouw in 1871 afgebrand was. Tegenwoordig is het in gebruik bij de Govert van Wijnstichting, die kerkelijke werken verricht. Het Rusthuis (bejaardentehuis) van de Nederlands Hervormde Diaconie aan de Veerstraat uit 1898 is tegenwoordig een postkantoor. De Gereformeerde Kerk liet in 1896-1897 een wees- en rusthuis bouwen op de hoek van de Prinsenkade en de Rusthuisstraat. In 1909 verviel de functie van weeshuis. Het Tehuis voor Zeelieden op de Wip werd in 1902 gebouwd, in 1908 werd het uitgebreid. Heden ten dage is hier "het Wapen van Maassluis", een zalencomplex in gevestigd.

5.3. Verspreide bebouwing

In de verschillende polders stonden ook enkele verspreid liggende boerderijen. Deze dateren vrijwel alle van vóór 1850. De hoeven in de Steenendijkpolder en de Noord-Nieuwlandse polder, zoals de Kooiwoning en het Huis de Logger, zijn in de jaren zestig gesloopt om

plaats te maken voor nieuwbouwwijken. De Aalkeet-Buiten- en Binnenpolders zijn gespaard gebleven. Daar liggen nog steeds oude boerderijen, de meeste uit de tijd vóór 1850.

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 provincieën 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 electriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven 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.

- Provinciaal Verslag (1837-1940)
  Verslagen gedaan door de gedeputeerde staten aan de staten der provincie Zuid-Holland over de jaren 1837-1940.

- Provinciale Almanak voor Zuid-Holland (1829-1989).

- 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.

- Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening 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:

- Alternatieve benadering van Maassluis in het monumentenjaar 1975.

- Bedrijven en instellingenregister Rijnmond (1991).

- Blom, S. (1948)
  Geschiedenis van Maassluis. Ontstaan en ontwikkeling der stad Utrecht.

- Dolk, Th.F.J.A. (1939)
  Geschiedenis van het Hoogheemraadschap Delfland. 's-Gravenhage.

- Dommisse, C.P.I. (red.) (1924)
  Maassluis. Amsterdam.

- Duif, A. (1964)
  Maassluis stad aan de Waterweg. Z.p..

- Kap-Favié, E. (1987)
  Oud Maassluis in beeld. Maassluis.

- Kolff, A.C. en Netto, S. (1928)
  De stichting van het boezemgemaal van Delfland, "Dieselgemaal Mr. Dr. C.P. Zaaijer", in: De Ingenieur.

- Liere, W.J. (1948)
  De bodemgesteldheid van het Westland. 's-Gravenhage.

- Maassluis bekeken (1976). Maassluis.

- Maassluis 100 jaar (1972)
  Stad aan de waterweg 1872-1972. Maassluis.

- Malkus, H.H. (1956)
  Enige aantekeningen betreffende de geschiedenis der Brielse veren. 's-Gravenhage.

- Ollefen, L. van (1793)
  De Nederlandsche Stad- en Dorps-beschrijver deel II (Delfland). Amsteldam.

- Sigal, M.C. (1948)
  De drie Maassteden. Schiedam Vlaardingen Maassluis. Amsterdam.

- Steenen dijk (1936-1938)
  De steenen dijk bewesten Maassluis, in: Historische Techniek, overdrukken uit het orgaan van den Bond van Technische ambtenaren in overheids- en semi-overheids-dienst.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire kaart van het Koningrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000. Bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-1851, druk 1857).

- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

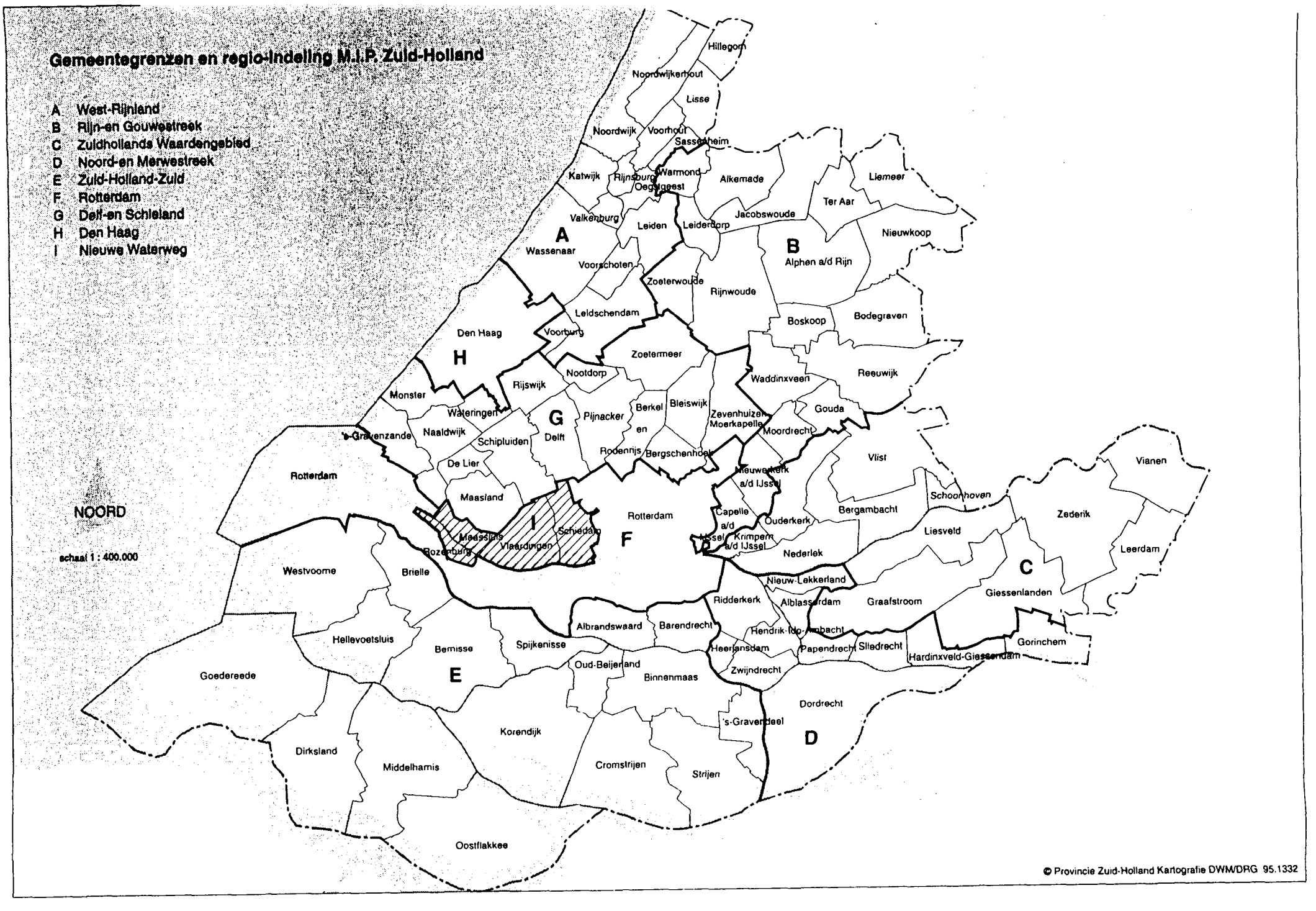
- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000. Bladnr. 500 Brielle (1875, 1899, 1912).

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  Bladnr. 37B Naaldwijk (uitgave 1939)
  Bladnr. 37B Naaldwijk (uitgave 1968)
  Bladnr. 37B Naaldwijk (uitgave 1990)
  Bladnr. 37D Brielle (uitgave 1939)
  Bladnr. 37D Brielle (uitgave 1968)
  Bladnr. 37D Brielle (uitgave 1990).

- Truppenkarte. Topografische Karte der Niederlande 1:50.000
  Bladnr. 37W Rotterdam (uitgave 1941).

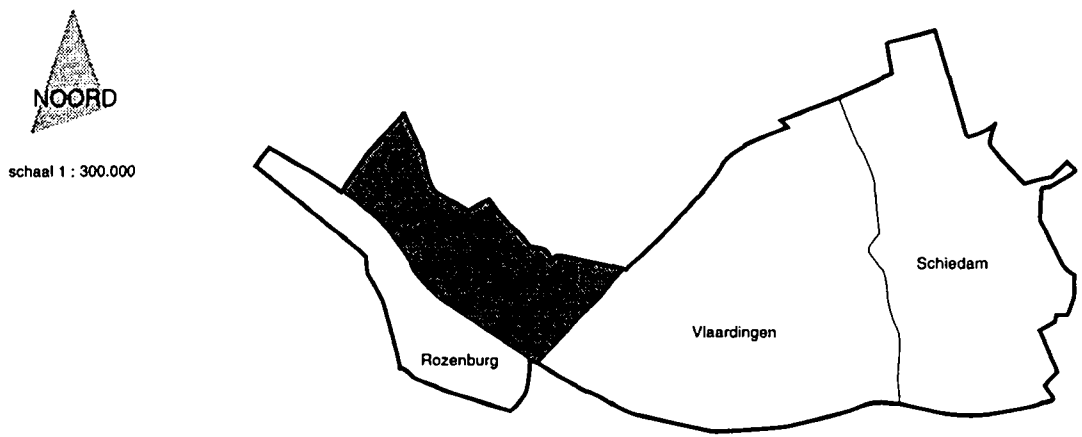
- Grote Topografische Atlas van Nederland 1:50.000
  Bladnr. 37W Rotterdam (uitgave 1981).

- Foto-atlas Zuid-Holland (1990). Den Ilp/Emmen.

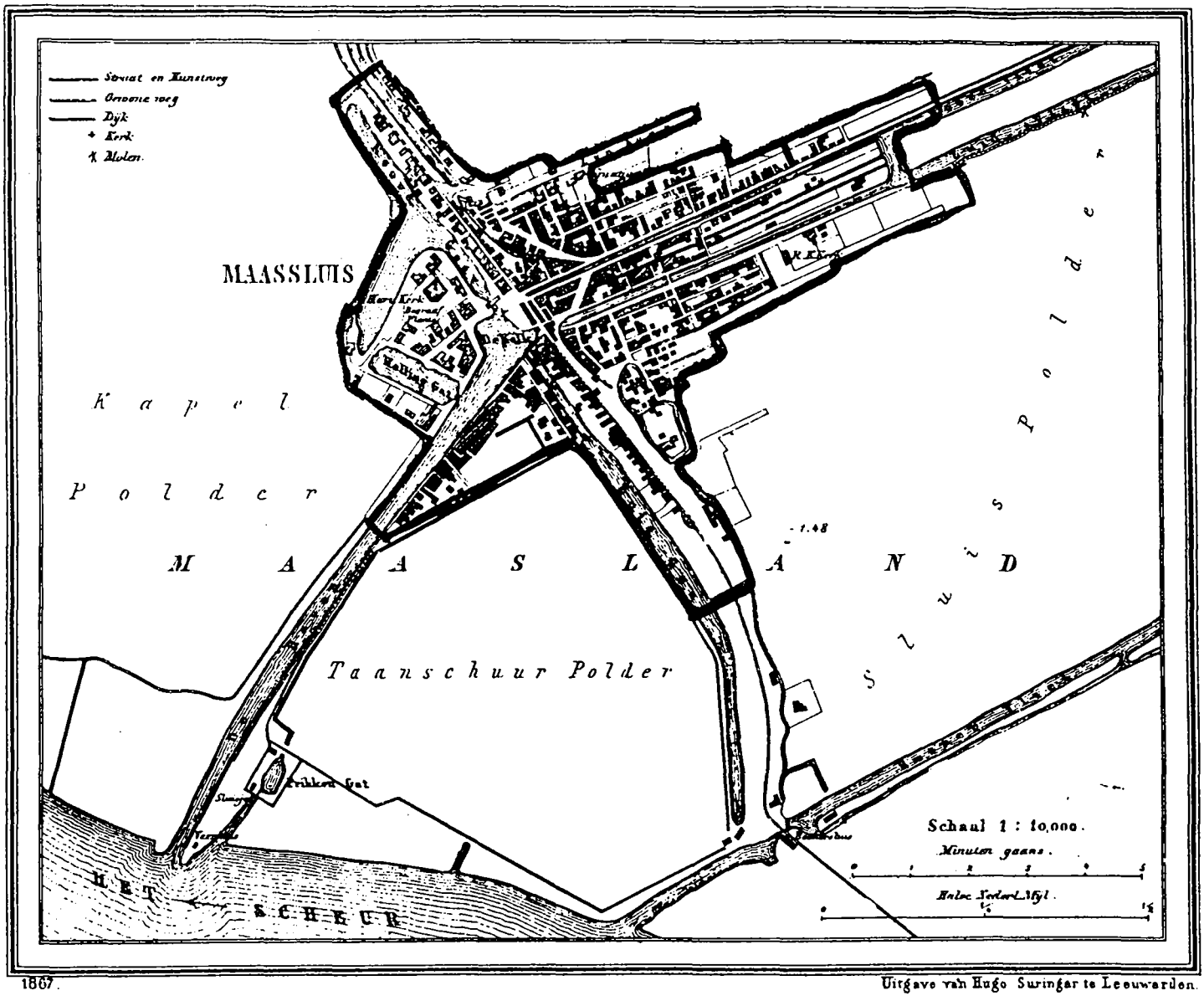

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland
A West-Rijnland
B Rijn-en Gouwestreek
C Zuidhollands Waardengebied
D Noord-en Merwestreek
E Zuid-Holland-Zuid
F Rotterdam
G Delf-en Schieland
H Den Haag
I Nieuwe Waterweg
NOORD
schaal 1 : 400.000
Hillegom
Noordwijkerhout
Lisse
Noordwijk
Voorhout
Sassenheim
Katwijk
Rijnsburg
Warmond
Oegstgeest
Alkemade
Liemeer
Ter Aar
Jacobswoude
Valkenburg
Leiden
Leiderdorp
Nieuwkoop
Wassenaar
Voorschoten
Alphen a/d Rijn
Zoeterwoude
Rijnwoude
Leidschendam
Boskoop
Bodegraven
Den Haag
Voorburg
Zoetermeer
Nootdorp
Waddinxveen
Reeuwijk
Rijswijk
Monster
Wateringen
Pijnacker
Berkel en Rodenrijs
Bleiswijk
Zevenhuizen-Moerkapelle
Gouda
Naaldwijk
Schipluiden
Delft
Moordrecht
's-Gravenzande
De Lier
Bergschenhoek
Vlist
Vianen
Rotterdam
Maasland
Nieuwerkerk a/d IJssel
Schoonhoven
Bergambacht
Zederik
Rotterdam
Capelle a/d IJssel
Ouderkerk
Liesveld
Maassluis
Schiedam
Vlaardingen
Bozenburg
Krimpen a/d IJssel
Nederlek
Leerdam
Westvoorne
Brielle
Nieuw-Lekkerland
Giessenlanden
Ridderkerk
Alblasserdam
Graafstroom
Albrandswaard
Barendrecht
Hendrik-Ido-Ambacht
Hellevoetsluis
Bernisse
Spijkenisse
Heerlansdam
Papendrecht
Sliedrecht
Gorinchem
Hardinxveld-Giessendam
Oud-Beijerland
Binnenmaas
Zwijndrecht
Goedereede
Dordrecht
's-Gravendeel
Korendijk
Dirksland
Middelharnis
Cromstrijen
Strijen
Oostflakkee
A
B
C
D
E
F
G
H
I
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1332

Figuur 1i.

Gemeente Maassluis

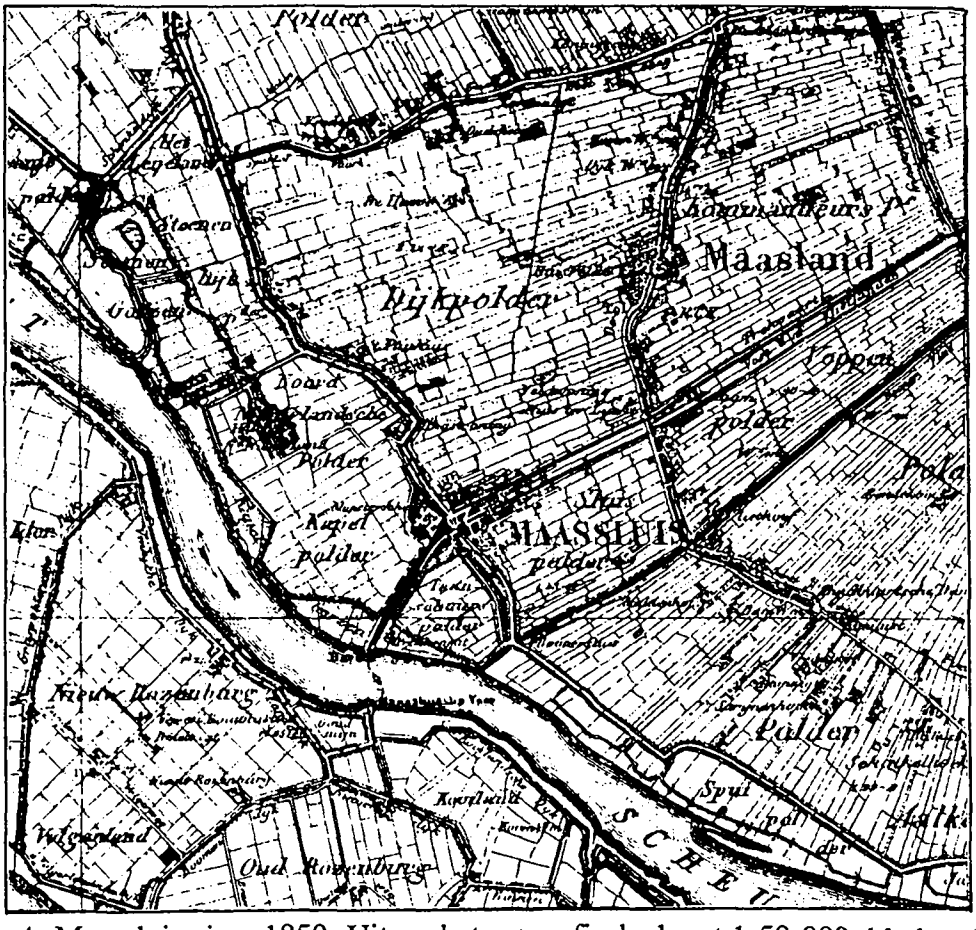


© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1332



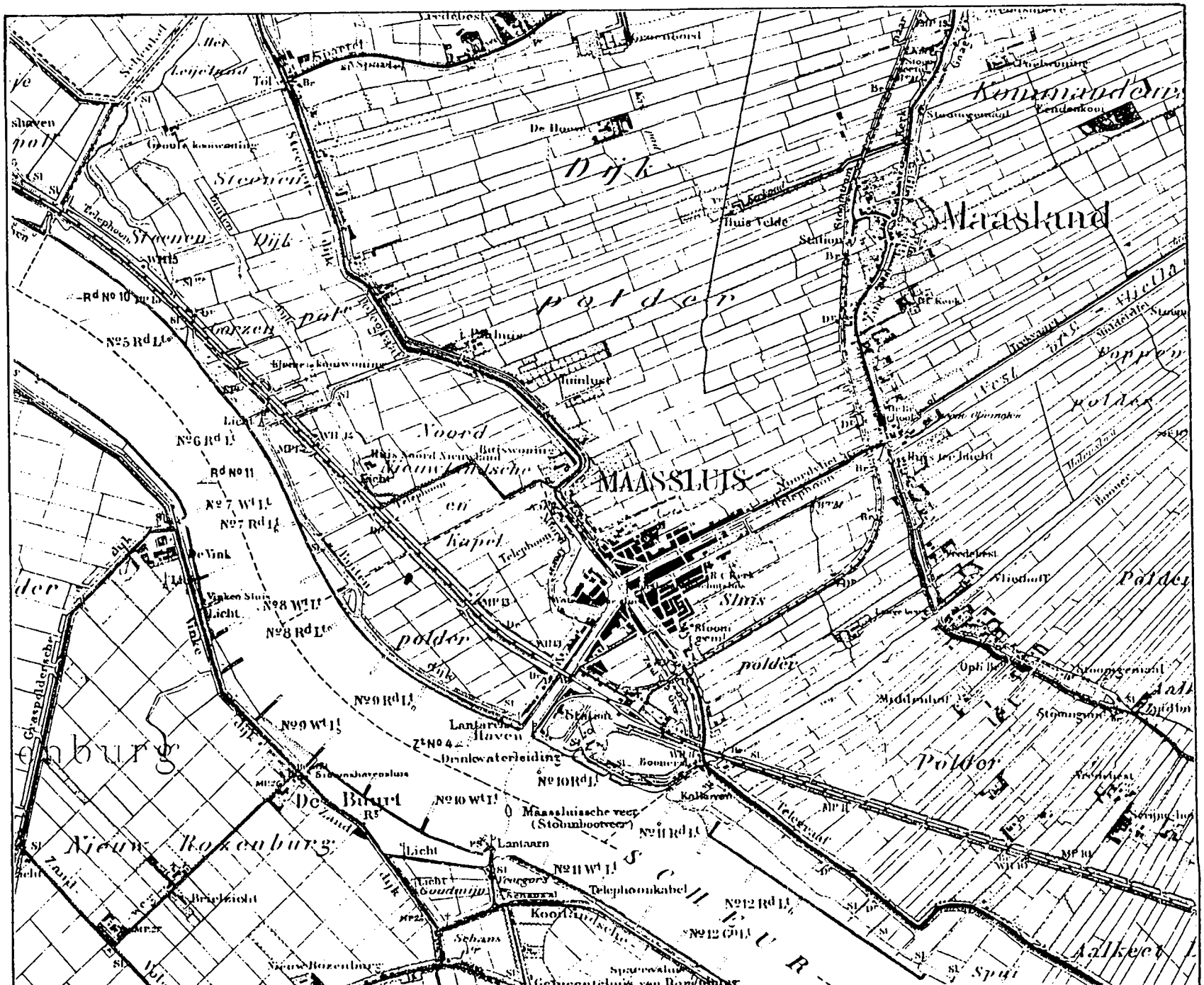
Figuur 2. Maassluis anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

Figuur 3. Maasland anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

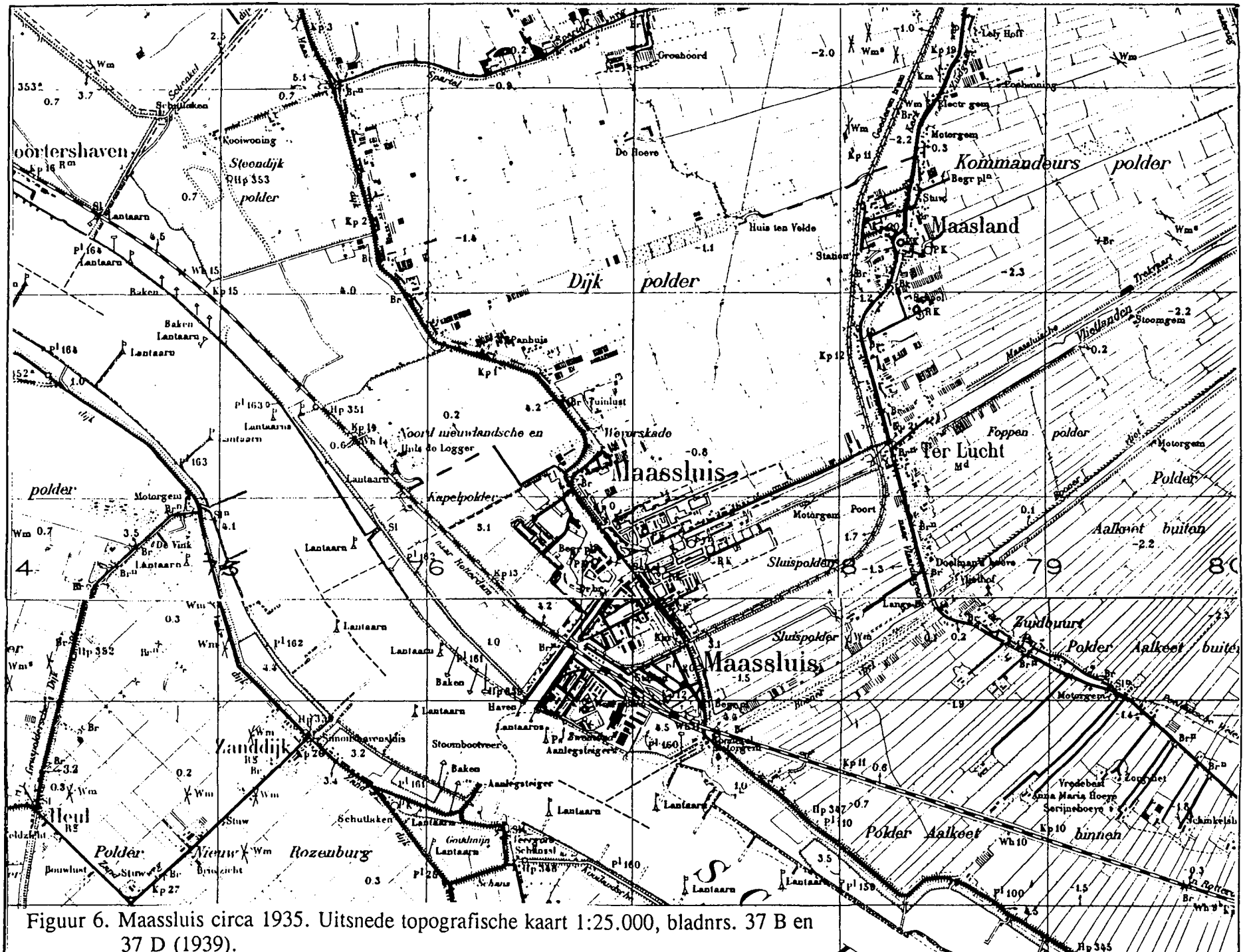


Figuur 4. Maassluis circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 (1857).

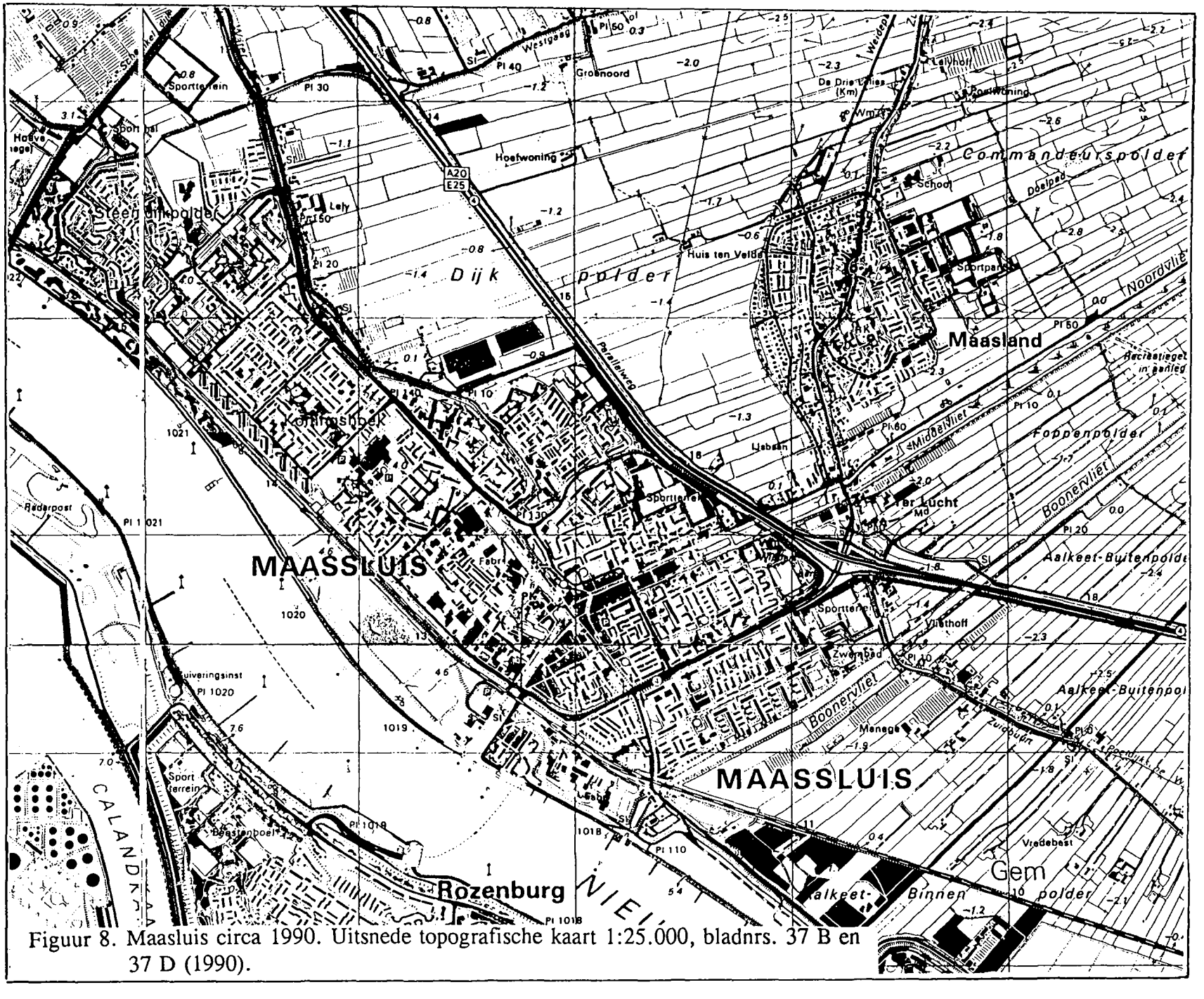
Figuur 7. Maassluis in 1941. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 W (1941).



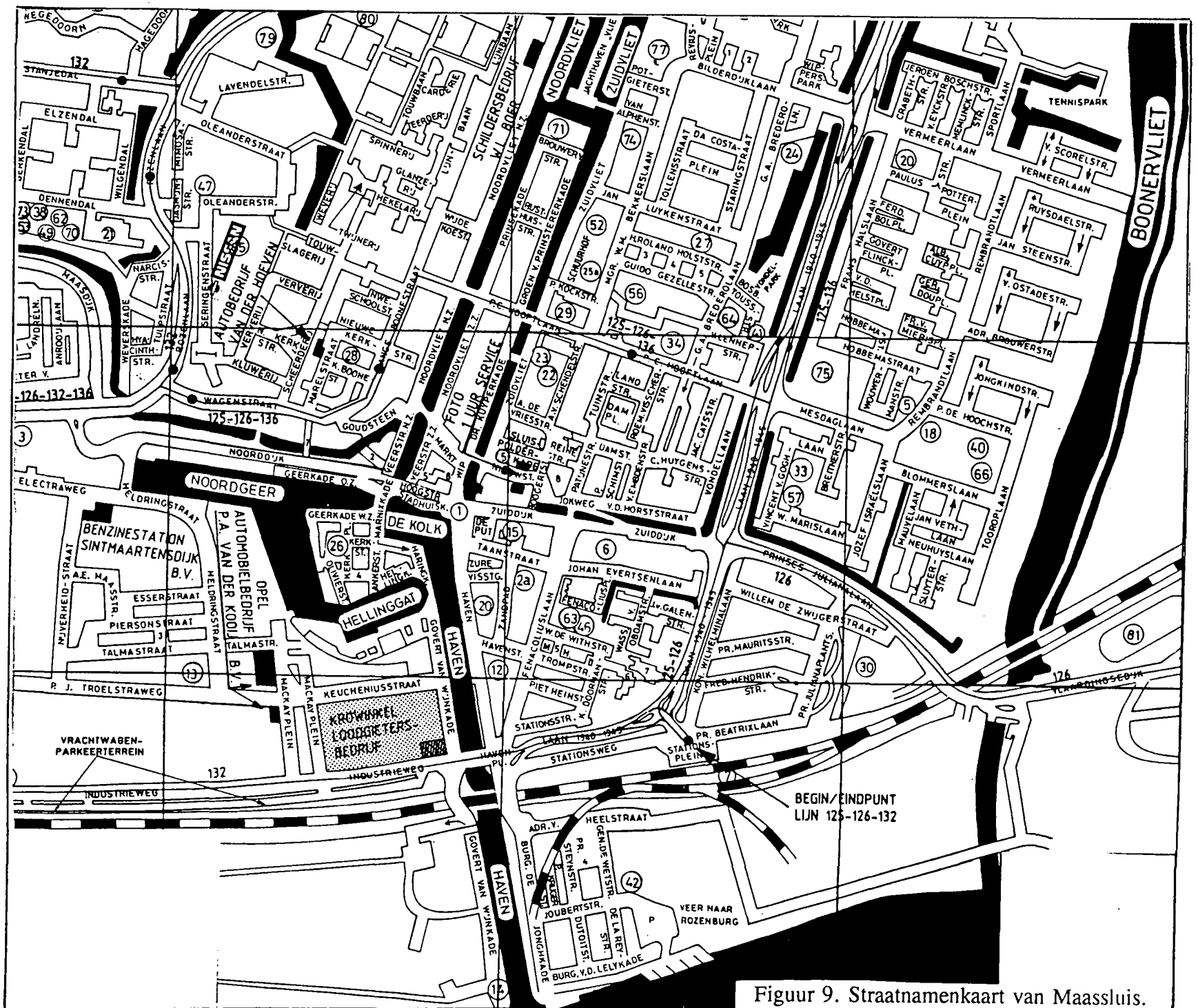
Figuur 5.
Maassluis circa 1900.
Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 500 (1913).



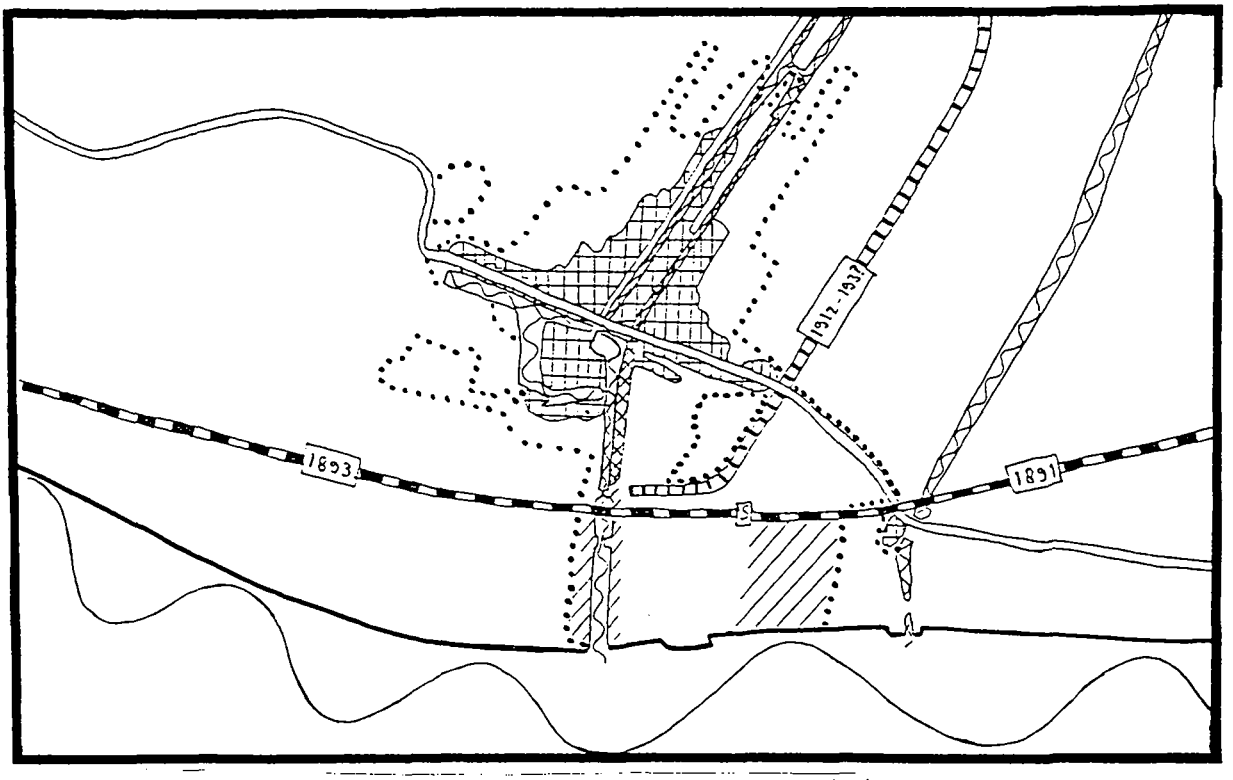
Figuur 6. Maassluis circa 1935. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37 B en 37 D (1939).



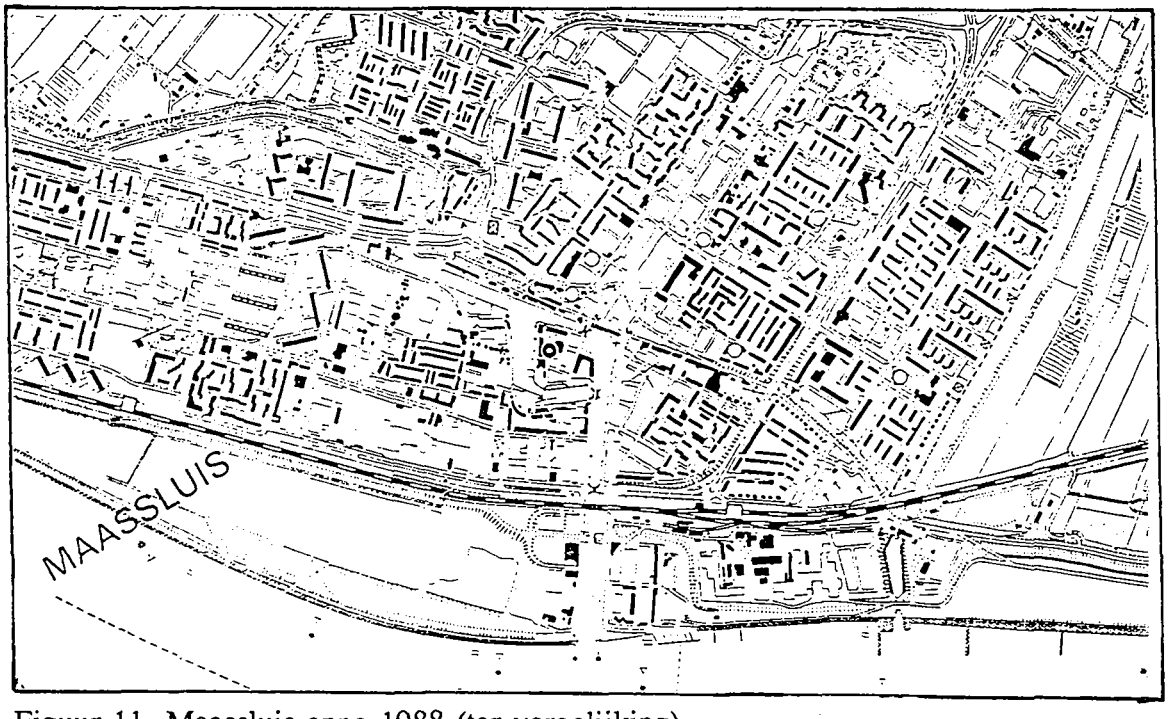
Figuur 8. Maasluis circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37 B en 37 D (1990).



Figuur 9. Straatnamenkaart van Maassluis.



Figuur 10. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Maassluis in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 11. Maassluis anno 1988 (ter vergelijking)

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

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

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK GEMEENTE MAASSLUIS

Inleiding

Maassluis is in de 14e eeuw ontstaan bij de Monsterse- en Wateringsesluis, de uitwaterende sluizen aan het einde van twee gegraven kanalen: Noordvliet en Zuidvliet. Maassluis is een dijknederzetting waarbij zich buitendijks een haven ontwikkelde die in de loop van de eeuwen werd verbeterd en verruimd.

Na de inname van Den Briel in 1572 kreeg het dorp strategische betekenis. Ter verdediging van de Maasmond werd buiten de dijk een driepuntige schans geconstrueerd. De grondvorm van deze voormalige schans (die wordt omgeven door water van Noordgeer, Kolk en Hellinggat) is nog altijd intact en bepaalt, te zamen met de dijk, de Vlieten en de haven, het gezicht van het historische Maassluis. Delen daarvan vormen sinds 1976 onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht Maassluis. De bescherming omvat primair de stedebouwkundige structuur. De bebouwing is daarbij secundair. De overstelpende toepassing van kunststof in de karakteristieke gevelwanden sorteert een sterk nadelig effect.

Tot 1872 was Maassluis vooral een vissersplaats waarbij het grondgebied niet groter was dan de onmiddellijke omgeving van de haven.

Ten westen grenst Maassluis aan Rotterdam, ten oosten aan Vlaardingen. De Nieuwe Waterweg begrenst de stad aan de zuidzijde terwijl de A20 en gemeente Maasland de noordelijke begrenzing vormen.

Stadsbebouwing

De bebouwing is overwegend kleinschalig en bestaat in de kern uit een aaneengesloten bebouwingswand met vrij smalle, veelal tweelaagse woon-winkelpanden met lijstgevels die uit XIX d dateren zoals Noordvliet 26, 41, 43 en Veerstraat 4 en 8. De gevels zijn veelal opgetrokken in baksteen in staand verband. Vermeldenswaard is Veerstraat 15, een drielaags pand met lijstgevel met decoratieve hardstenen plint. Van de kern af wordt de bebouwing minder aaneengesloten. Langs de Vlieten en langs de Zuiddijk neemt vanaf de kern de bouwhoogte af en is er meer bebouwing aan een zijde wat een minder stedelijk karakter geeft. Langs de Haven is de bebouwing eveneens aaneengesloten maar de bouwhoogte is veelal hoger.

In tegenstelling tot het vrij ruime profiel van de Vlieten en het hoge peil van het wateroppervlak bezit de Haven een smaller profiel en een lager waterpeil. De bebouwing langs de Haven bestaat uit pakhuizen met tuit- en puntgevels, kantoren en woonhuizen. De pakhuizen dateren uit XIX d zoals Haven 31 en Govert van Wijnkade 18-20 en 21. Een opvallend eenlaags pand bevindt zich op Haven 27. Het dateert uit circa 1900 en bezit een opvallend rijke vormgeving met decoratieve zuilen met bloemvormige kapitelen, balustervormige consoles, segmentvormige decoratief bewerkte boogstenen, houten gebroken frontons en hoofdgestel met guttae en fries met palmetmotief van blauw tegelwerk. Ook Govert van Wijnkade 10 is een fraai woonhuis dat dateert uit XIX d.

De Zuiddijk kenmerkt zich in tegenstelling tot de Vlieten door een smaller profiel en kleinschaligere bebouwing met vrij smalle panden die aan de achterzijde een bouwlaag meer bezitten. Tussen de laat 19e-eeuwse panden die voornamelijk lijst- en puntgevels bezitten, staan enkele 17e-eeuwse rijksmonumenten. In de kern is de bebouwingswand vrijwel aaneengesloten. Van de kern af nemen de aaneengeslotenheid en de bouwhoogte af en is er meer bebouwing aan een zijde wat een minder stedelijk effect sorteert.

Een voorbeeld van een dijkhuisje uit XIX A is Zuiddijk 28. Uit XIX B dateert Zuiddijk 38-46. Voorbeelden uit XIX d zijn Zuiddijk 14, 18. Uit de jaren '20 dateert het in Amsterdamse Schooltrant gebouwde hoekpand op U-vormige plattegrond op Havenplein 1-2, Haven 49, Fenacoliuslaan 66.

Planmatige woningbouw

Een gerenoveerd groot arbeiderswoningbouwcomplex uit 1920 bevindt zich in de buurt "het Stort" (Keucheniusstraat, Mackayplein, Talmastraat, Piersonsstraat, Heldringstraat, Esserstraat en Klaas Katerstraat).
Het complex bestaat uit eenlaagse woningen met langsgevels, risalerende puntgevels en poortdoorgangen.

Overige bebouwing

Langs de Noord- en Zuidvliet vallen enkele karakteristieke winkelpuien uit circa 1900 in het oog. Voorbeelden daarvan zijn Noordvliet 3, 23-27, 45 en 47 bezitten beide een pui-omlijsting met gecanneluurde pijlers of pilasters en deels decoratieve consoles en palmetmotieven en voluten.

De eind 19e-eeuwse, neo-renaissance schoudergevel in Nieuwstraat 4 bezit een decoratieve neo-renaissance winkelpui-omtimmering met gecanneluurde pilasters en hoofdgestel met consoles. Aan het eind van de Nieuwstraat bezit de verdieping van nr. 19 nog een bijzonder fraaie Amsterdamse Schoolvormgeving. Opvallend zijn de groen geschilderde gepotdekselde gevelwand met rood geschilderde, schubvormige houten tussenstijlen en het decoratieve glas in lood.

Maassluis profiteerde aan het eind van de 19e eeuw van de opkomst van Rotterdam als havenstad. Langs de haven vestigde zich een aantal voor de Rotterdamse haven dienstverlenende kantoren. Het monumentale, vrijstaande havenkantoor aan de Govert van Wijnkade 48 werd gebouwd in 1897.

Eveneens langs de haven (Govert van wijnkade, Haven) bevindt zich een grote hoeveelheid laat 19e-eeuwse pakhuizen. Sommige daarvan bezitten een oudere kern. De voorgevels zijn veelal 3-assige tuit- en (al dan niet afgeknotte) puntgevels en bezitten incidenteel hoekpilasters. De hijsdeuren bevinden zich in de centrale as. Voorbeelden zijn Govert van Wijnkade 17, 18-20. Op Burgemeester de Jongkade staan 3 uit 1912 daterende pakhuizen met puntgevels. Een karakteristiek bedrijfspand uit 1883 staat op Zuiddijk 78.

Bijzondere bebouwing

De minister de Visserschool is beeldbepalend aan de Fenacoliuslaan gesitueerd en werd gebouwd in 1923.

Straatmeubilair:
In de Johan Evertsenlaan, grenzend aan het Fenacoliusplein, staat een granieten monumentje uit de jaren '30, met bronzen plaquette waarop afbeelding van Dr. Johannes Fenacolius die leefde van 1577-1645.

Een gietijzeren, rood geschilderde brievenbus uit 1874 bevindt zich tegenover Hoogstraat 2. In de Veerstraat staan enkele decoratieve, hardstenen stoeppalen langs de voorgevels.

Boerderijen

Een duidelijk agrarisch verleden ontbreekt. Alleen ten zuidoosten van de Boonervliet bevinden zich enkele boerderijen met weilanden.
De Korte Buurt en de in het verlengde liggende Zuidbuurt, die oostwaarts doorloopt tot op Vlaardings grondgebied, vormen een karakteristiek landschappelijk gebied waar zich enkele boerderijen bevinden. De boerderijen waarvan de meeste rond 1900 dateren, liggen ten noorden en ten zuiden van de weg, die aan de zuidzijde zijn veelal aan lange opritten gesitueerd. Naast Langhuistypen zoals Korte Buurt 20, en Zuidbuurt 20 en 31-33 komen L-vormige typen voor zoals Zuidbuurt 1 en 8. Vrijwel alle boerderijen zijn aan de niet-erfzijde onderkelderd met een melkkelder daarboven. Op het erf bevinden zich hooibergen, wagenschuren en soms houten karnmolens.

Monumenten van bedrijf en techniek

De situering van Haven en vlieten ten opzichte van de dijk resulteert in een sprekende scheiding tussen het binnen- en buitendijkse gebied. De sluizen met trappen bij de Noordvliet en de steil hellende Wip bij de Zuidvliet vormen een duidelijke beëindiging van de vlieten.

De Monsterse sluis, gelegen aan het einde van de Noordvliet, is in oorsprong een 14e-eeuwse spuisluis. Drie stenen met de jaartallen 1559, 1602 en 1889 bevinden zich in de voorzijde. In dat laatste jaar werd de Monsterse sluis verbouwd tot schutsluis en voorzien van brede, hoge trappen aan weerszijden, gietijzeren hekwerken en lantaarn. Aan het einde van de Zuidvliet ligt de Wateringsesluis die ook uit de 14e eeuw dateert. Onder de jaartalstenen bevindt zich ook die uit 1653, het jaar waarin de sluis werd versteend. Bij beide sluizen staat een vierkant houten sluiswachtershuisje uit circa 1850. De sluizen vormen met hun steile trappen en hellende Wip een duidelijke beëindiging van de beide vlieten.
Een vrijstaand sluiswachtershuisje uit circa 1900 bevindt zich langs de haven op de Govert van Wijnkade, tegenover het havenkantoor.

Bijzonder beeldbepalend ligt de ijzeren ophaalbrug over de Schans en de Geerkade. Hij dateert uit circa 1910 en werd vernieuwd in 1938.
Twee karakteristieke bruggen bevinden zich over de Noordvliet ter hoogte van de Markt. Vooral de gietijzeren ophaalbrug met rondboogverbinding tussen H-vormige kolommen waarin decoratieve gietijzeren zwikvullingen en wapenschild verhoogt de beeldkwaliteit van het gebied.

De elektrische rioolbemaling aan de Jokweg dateert uit 1918. Ze is gebouwd tegen de hoger gelegen dijk aan en bezit een platte afdekking die een bordes vormt. Het moskee-achtige karakter van het gebouwtje is te danken aan de omheining van het bordes dat bestaat uit vierkante pinakels waarvan er een hoger is opgetrokken.

Aan de Vlaardingsedijk staat het dieselgemaal Mr. dr. C.P. Zaaijer. In 1925 vond de eerste steenlegging plaats van dit gemaal dat in 1928 in werking werd gesteld. Een hoge ronde gemetselde fabrieksschoorsteen staat op een bedrijventerrein in de A. van Heelstraat.

Naoorlogse uitbreidingen

In de jaren '50 werd het gebied tussen de Zuidvliet, P.C. Hooftlaan en het Vondelpark bebouwd. De sterke bevolkingstoename vanaf 1960 leidde tot forse uitbreidingsplannen in het noordwestelijk en zuidoostelijk deel van de stad. In het kader van de volkshuisvesting vond bovendien een grootscheepse sanering van de binnenstad plaats. De bebouwing die daarvoor in de plaats kwam contrasteert qua schaal en uiterlijk nogal met het historische deel van Maassluis. De grootste uitbreiding van Maassluis vond plaats in de jaren '60 tot '80 in het noordwestelijk deel. Hier verrees ook het nieuwe stadhuis aan de Koningshoek. Aan de noordwestelijke rand daarvan vindt momenteel woningbouw plaats.

6 GEBIED MET BIJZONDERE WAARDEN MAASSLUIS

Korte Buurt en Zuidbuurt

Criteria	Gebieden 1
A. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. Kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+
2. Betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	++
3. Betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorisch kwaliteiten;	+
4. Betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bijvoorbeeld havengebied, city-ontwikkeling (sportpark).	
B. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. Structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	
2. Betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	
3. Betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).	
C. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. Betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+
2. Betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	++
3. Betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+
D. Gaafheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten).	+
E. Zeldzaamheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten).	+

TOELICHTING

Korte Buurt en Zuidbuurt

De Korte Buurt en de in het verlengde daarvan gelegen Zuidbuurt bevinden zich ten noordoosten van Maassluis. Oostwaarts loopt de Zuidbuurt door tot op Vlaardings grondgebied. Het is een karakteristiek landschappelijk gebied waarin enkele boerderijen gelegen zijn. De boerderijen waarvan de meeste rond 1900 dateren, liggen ten noorden en ten zuiden van de weg. Die aan de zuidzijde zijn veelal aan lange opritten gesitueerd. Naast Langhuistypen zoals Korte Buurt 20, en Zuidbuurt 20 en 31-33 komen L-vormige typen voor zoals Zuidbuurt 1 en 8. Vrijwel alle boerderijen zijn aan de niet-erfzijde onderkelderd met een melkkelder daarboven. Op het erf bevinden zich veelal hooibergen, schuren, decoratieve ijzeren hekwerken en soms houten karnmolens.

Dit gebied, dat onderdeel uitmaakt van het typologisch overeenkomstige gebied met bijzondere waarden in Vlaardingen, is cultuurhistorisch en landschappelijk waardevol omdat de verkaveling, de oorspronkelijke bebouwing en het landelijke karakter tot op heden redelijk behouden zijn gebleven.

MAASSLUIS

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

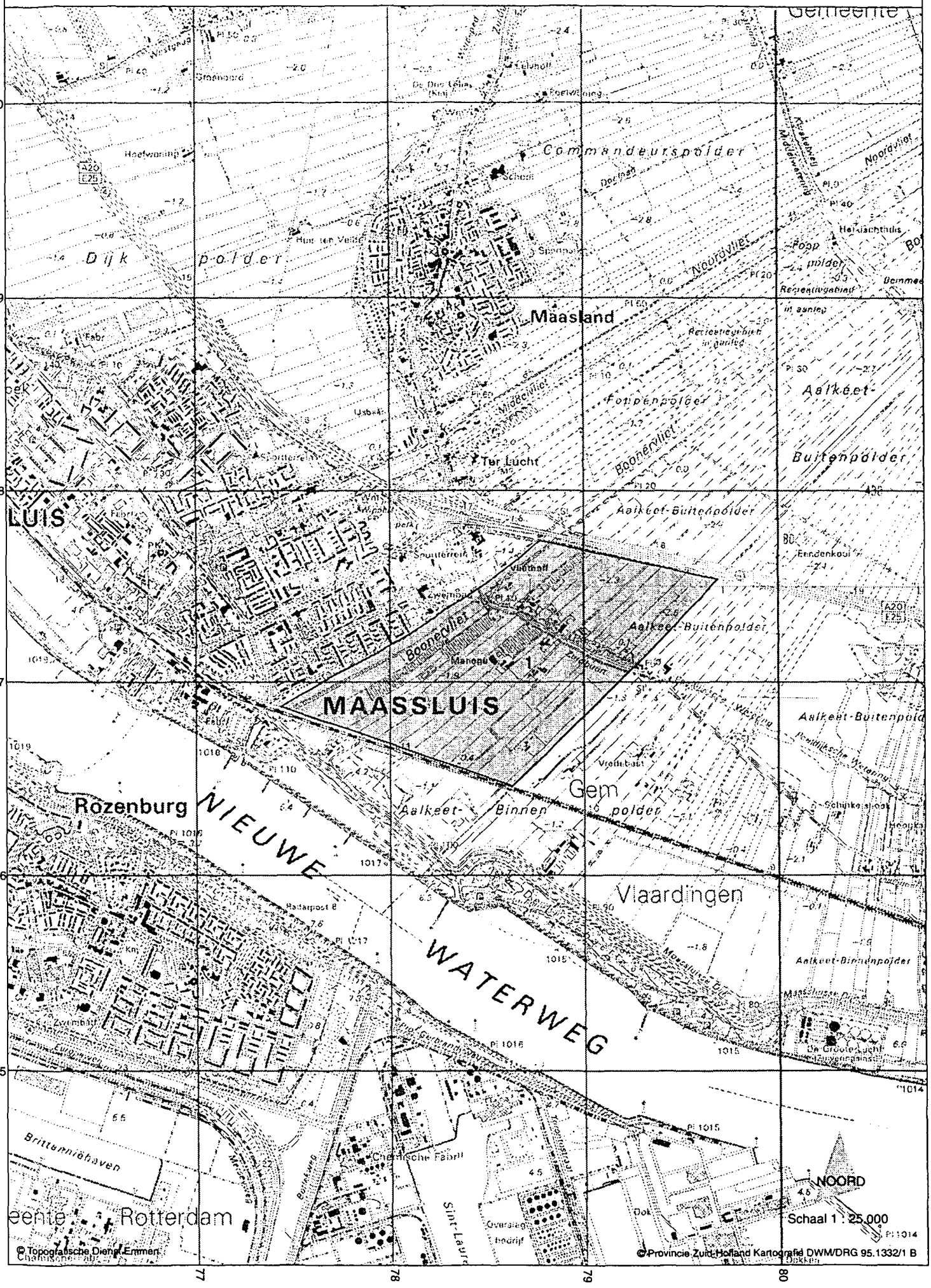
- functie:

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

1 Zuidbuurt

MAASSLUIS,
Gebieden met bijzondere waarden



© Topografische Dienst Emmen

© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1332/1 B