

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
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. M. Polman
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

INHOUDSOPGAVE

- 1. INLEIDING**
- 2. AGRARISCH GRONDGEBRUIK**
- 3. INFRASTRUCTUUR**
 - 3.1 Landwegen
 - 3.2 Wateren
 - 3.3 Spoorwegen
- 4. NEDERZETTINGSTRUCTUUR**
 - 4.1. Algemeen
 - 4.2. Steden
 - 4.2.1. Schiedam
 - 4.2.2. Vlaardingen
 - 4.2.3. Maassluis
 - 4.3. Dorpen
 - 4.3.1. Algemeen
 - 4.3.2. De nederzettingen (omstreeks 1850)
 - 4.3.3. Functieveranderingen na 1850
 - 4.4. Verspreide bebouwing
 - 4.5. Landschapsbeeld

LITERATUURLIJST

KAARTEN

1. Inleiding

De provincie Zuid-Holland is ten behoeve van het Monumenten- Inventarisatie-Project (MIP) verdeeld in negen inventarisatiegebieden:

- 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. 's-Gravenhage
- I. Nieuwe Waterweggebied

De regio Nieuwe Waterweg omvat de gemeenten Rozenburg, Maassluis, Vlaardingen en Schiedam. Het gebied is sterk verstedelijkt. Hoewel Hoek van Holland ook tot het gebied is te rekenen blijft dit dorp, evenals Rotterdam, in deze regiobeschrijving buiten beschouwing omdat voor de gemeente Rotterdam, waartoe Hoek van Holland behoort, een afzonderlijke gemeentebeschrijving wordt gemaakt. Gemeenschappelijk voor de gemeenten is dat ze liggen aan de oever van de Nieuwe Waterweg en hun functionele en ruimtelijke ontwikkeling samenhangt met de functie van de Nieuwe Waterweg als toegang tot het Rotterdamse havengebied. Voor Maassluis, Vlaardingen en Schiedam ligt het omslagpunt naar een industrieel gebied rond de eeuwwisseling, terwijl Rozenburg hier na 1950 bij wordt betrokken.

2. Agrarisch grondgebruik

De regio Nieuwe Waterweg omvat in 1850 enerzijds het eiland Rozenburg, dat vrijwel uitsluitend op het agrarisch bedrijf was georiënteerd en anderzijds de steden Schiedam, Vlaardingen en Maassluis, waar het agrarisch bedrijf aanvullend was op overige inkomstenbronnen. Het buitengebied van deze laatste stad is in 1850 beperkt. Het grondgebied van de gemeente Maassluis wordt in 1872 uitgebreid met de Taanderpolder en de Kapelpolder, die voorheen tot Maasland behoorden. De Taanderpolder werd vrijwel direct ten behoeve van stadsuitleg in beslag genomen, terwijl de Kapelpolder tot circa 1960 spaarzaam bebouwd blijft. In 1941 komen de gemeenten Kethel en Spaland bij Schiedam en Vlaardinger Ambacht bij Vlaardingen.

Naast verschillen in oriëntatie op de landbouw, verschillen Rozenburg en de stedengroep qua bodemgesteldheid. Rozenburg behoort tot het zuidwestelijk zeekeleigebied, terwijl Schiedam, Vlaardingen en Maassluis op de kleiige oever van de Nieuwe Maas en het Scheur liggen. De verkaveling op Rozenburg was tamelijk tot zeer regelmatig in blokken en stroken verdeeld. De bodem van de stedenrij is verkaveld in lange, soms gewaaierde, stroken. Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht echter, geven een onregelmatige blokverkaveling te zien, die wellicht is terug te voeren op de vroege bewoning van dit gebied.

Op Rozenburg (1850) werden gras- en bouwlanden afgewisseld. Voorts kende Rozenburg een groot buitendijks gebied van grienden en gorzen: het Buitenland. In 1941 (zie topografische kaart) is het Buitenland in cultuur gebracht en verdeeld in de Polders Zuid-Blankenburg en Zuid-Rozenburg. Een griendengebied wordt op het kaartbeeld van 1941 aangetroffen langs de Krabbepolders in het zuidwesten van het eiland.

Het buitengebied van Vlaardingen en Schiedam is omstreeks 1850 vrijwel alleen weidegebied. Opvallend zijn de eendekooien in dit gebied. De verspreid liggende boerenbedrijven hebben meestal een kleine boomgaard en een stuk tuingrond voor eigen gebruik. Het buitengebied tussen Schiedam en Vlaardingen staat in de vorige eeuw bekend als het "spoelingsdistrict". Spoeling is een bijproduct van de Schiedamse moutwijnbranderijen en werd gebruikt voor het mesten van runderen. Spoelingboeren hadden doorgaans weinig land. Het was een echt fokbedrijf, gelegen langs de steden. Het rundveebedrijf was gericht op export naar Engeland. Het bedrijf had zijn bloei tussen 1846 en 1880.

Wanneer kaartbeelden van circa 1940 met die van circa 1860 worden vergeleken, is een lichte verkleining van de agrarische oppervlakte grondgebruik te constateren. Voormalige agrarische gronden worden benut voor havenaanleg en stadsuitleg. Toch is de verandering in het agrarisch bedrijf zelf marginaal te noemen. Pas in de jaren vijftig en zestig van deze eeuw zetten radicale veranderingen in (zie ook hoofdstuk 4). Het huidige "agrarisch" gebied bevindt zich tegen de gemeentegrenzen van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Het eiland Rozenburg is sinds de zestiger jaren vergraven tot haven of ingericht als industrieterrein.

3. Infrastructuur

3.1. Landwegen

De dijkwegen en de wegen langs vaarten en vlieten vormden eeuwenlang de verbinding over land voor de regio Nieuwe Waterweg. Tot in de 20e eeuw wordt de verbinding tussen Maassluis, Vlaardingen en Schiedam gevormd door de (zee)dijken langs het Scheur en de Nieuwe Maas. Naast deze oost-west verbinding had elke stad een verbinding noordwaarts richting 's-Gravenhage of Delft: Vlaardingen met de Vlaardingseweg richting Kethel, Schiedam met een weg langs de Schiedamse Schie en Maassluis met een weg langs de Noordvliet. Deze wegen waren reeds in de vorige eeuw verhard. Onderzoek in 1927 maakte duidelijk dat een "snel"weg tussen Rotterdam en Hoek van Holland noodzakelijk werd geacht. De weg zou moeten komen te liggen op ruime afstand van de rivier. In Schiedam werden delen van de stadskern hiervoor doorgebroken. Het verkeer werd voortaan geleid over de Rotterdamse dijk en de Vlaardingse dijk met de Burgemeester Knappertlaan via het Koemarktplein en de Koemarktbrug als verbinding. Om deze weg te realiseren, was de aanleg van verschillende "kunstwerken" noodzakelijk, zoals de brug over de Vlaardingse Vaart en de brug over de Poldervaart. Deze weg was begin jaren zestig te smal geworden en kende gevaarlijke knooppunten. Plannen voor de huidige A20 werden ontwikkeld en gerealiseerd. De oeververbindingen over de Nieuwe Maas en de Brielse Maas werden toentertijd verzorgd door veren, te weten het Maassluisse Veer op het eiland Rozenburg en het Vlaardingse Veer op het eiland IJsselmonde. Het veer op Rozenburg meerde af bij het Veergors. Ten zuidwesten hiervan lag aan de Brielse Maas de Brielse Veerheugel alwaar

een veer op Brielle (vice versa) vertrok. Deze verbinding tussen Maassluis en Brielle gold in 1927 nog als rijksweg. Inmiddels is de situatie op Rozenburg dermate gewijzigd, dat van het oorspronkelijke wegenpatroon over de dijken nauwelijks iets is terug te vinden. De A15 is de verbindingsweg vanuit Rotterdam met Rozenburg met verschillende aftakkingen naar havens en industrieterreinen. De Beneluxtunnel is de huidige oeververbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Rijnmond.

3.2. Wateren

De naam van de regio, Nieuwe Waterweggebied, zegt waarschijnlijk al genoeg over de importantie van wateren voor de (economische) ontwikkeling van deze regio. Behalve de Nieuwe Waterweg, bestaande uit de Nieuwe Maas en het Scheur, kende het gebied in 1850 de Brielse Maas en de Botlek. Voorts waren voor het gebied aan de noordoever van de Nieuwe Waterweg de vlieten en vaarten van belang. Enerzijds speelden zij een rol in het vervoer van landbouw- en industriële producten en anderzijds hebben zij een rol in de boezemstelsels van de afwateringseenheden.

De vaarten en de vlieten lopen globaal van noord naar zuid, meestal met de kavelrichting mee. Sommige vaarten en/of vlieten zijn duidelijk breder dan andere. Het betreft hier de trekvaarten tussen de verschillende plaatsen: Schiedam-Delft, Vlaardingen-Delft. De Maassluisse Trekvaart of Noordvliet loopt van de Vlaardingse Vaart zuidwaarts naar de Monsterse Sluis. Via deze sluis is de Nieuwe Waterweg voor scheepvaartverkeer bereikbaar. De Maassluisse Trekvaart is in 1644 gegraven. De Trekvaart van Delft naar Vlaardingen of de Vlaardingervaart strekt zich uit van de westelijke Singelgracht te Delft tot de Oude Haven van Vlaardingen. De Delflandse sluizen sluiten de vaart af van het buitenwater. Door de sluizen is scheepvaartverbinding mogelijk met de haven van Vlaardingen en naar de Nieuwe Maas. De Schiedamse Schie is de meest westelijke van de drie takken, waarin de Delftse Schie zich bij Overschie splitst. Zij loopt vanaf Overschie naar de Beurssluis of Binnensluis te Schiedam, met als voortzetting de Lange Haven en de Buitenhaven door Schiedam naar de Nieuwe Maas. Deze vaart moet reeds voor 1299 als vaarwater bruikbaar zijn geweest.

Nog begin vorige eeuw waren de Nieuwe Maas, het Scheur, de Brielse Maas, de Maasvlakte en de Oude Maas slecht bevaarbaar vanwege ondiepten en zandbanken. Als gevolg hiervan moesten schepen die vanuit Rotterdam open zee wilden bereiken een enorme omweg maken. Het Kanaal van Voorne werd onder andere aangelegd om de weg naar zee te bekorten. In 1866 begonnen echte pogingen om een nieuwe zeemond voor het Scheur te realiseren. Dit gebeurde door een doorgraving door de duinen bij Hoek van Holland (zie figuur I). Bovendien werd de zeemond verlengd door het leggen van dammen in zee. Men verwachtte dat de problemen met verzanding afdoende waren geregeld. Dit was echter een illusie. De Nieuwe Waterweg, welke in 1872 voor de scheepvaart geopend is, moet telkens op diepte worden gehouden en wordt doorlopend bijgesteld aan eisen van het scheepvaartverkeer. De Brielse Maas en de Botlek vormden oorspronkelijk een tijrivier langs de zuid- en oostzijde van het eiland Rozenburg. In 1950 is de Brielse Maas afgedamd en in 1953 is de Botlek afgedamd. Tussen de twee dammen ontstond een meer (het Brielse Meer) dat allengs verzoette (figuur II). De realisatie van het Calandkanaal en het Hartelkanaal, respectievelijk de toegang vanuit zee en vanuit de binnenwateren naar de

havens van Rozenburg zijn daarnaast de ingrijpendste veranderingen in het waterenstelsel van de regio (zie afbeelding III).

3.3. Spoorwegen

In 1891 is de spoorweg tussen Schiedam, Vlaardingen en Maassluis een feit. Te Schiedam heeft deze lijn aansluiting op het tracé tussen Rotterdam en Amsterdam. De spoorweg maakt een ruime bocht om het centrum van Schiedam heen, richt zich dan op Vlaardingen en loopt vrijwel evenwijdig aan de Nieuwe Maas, deels over dijklichamen naar Maassluis. De spoorlijn wordt later doorgetrokken naar Hoek van Holland. In Vlaardingen en Maassluis is een samenhang te onderkennen tussen bebouwing en spoorweg(station) (zie ook hoofdstuk 4). Voor Schiedam echter is dit effect veel minder duidelijk.

Tramwegen

Maassluis werd op 15 juli 1912 aangesloten op het stoomtramnet van het Westland. In oktober 1912 wordt ook Delft op dit net aangesloten. De lijn splitste zich bij Maasland in een Westlandse en een Delftse tak. Het tramstation van Maassluis bevond zich vlakbij het station van de spoorwegen. Het tramtracé liep noordwaarts in eerste instantie met de kavelrichting mee om dan een bocht te maken naar het westen en de Noordvliet of Maassluisse Trekvaart te overbruggen. Daarna koerste de lijn af op Maasland en liep evenwijdig aan de Zuid Gaag. De tramlijnen zijn inmiddels opgeheven. Op de plaats van het vroegere tramtracé van Maassluis ligt thans een weg die aansluiting geeft op de A20 Hoek van Holland-Rotterdam. Schiedam heeft een tramverbinding met Rotterdam. De elektrische tram had vroeger haar eindpunt op de Schiedamse Hoge Zeedijk. Op een kaartbeeld uit 1910 (figuur V) zien wij dat deze lijn is doorgetrokken naar zowel de voorhaven als het spoorstation. Wanneer de plannen worden verwezenlijkt om van de Rotterdamse dijk een brede invalsweg te maken en het Koemarktplein en Broersvest een centraal punt voor openbaar vervoer worden, wordt de tramlijn doorgetrokken naar dit plein en krijgt een zogenaamde keerlus. De tramlijnen eindigen hier ook. Nog steeds rijden twee lijnen, te weten 1 en 4, tussen Rotterdam en Schiedam.

4. Nederzettingsstructuur

4.1. Algemeen

De noordoever van het Nieuwe Waterweggebied was reeds in de Romeinse tijd bewoond getuige vondsten bij Vlaardingen. Door overstromingen tussen 300 en 900 na Christus wordt het gebied onbewoonbaar. Na 900 worden opnieuw nederzettingen gesticht. De steden Maassluis, Vlaardingen en Schiedam behoren hiertoe. Pas later, in de 16e eeuw is het eiland Rozenburg in cultuur gebracht en raakte geleidelijk aan permanent bewoond. Rozenburg kende twee dorpen en enkele gehuchten.

Tussen 1850 en 1940 hebben Maassluis, Vlaardingen en Schiedam hun stedelijke basis dankzij de Rotterdamse havenuitbreidingen en alles wat daarmee samenhang, versterkt. Tot 1950 blijft het eiland Rozenburg een landelijk eiland met agrarische bestemming. Na 1950

vinden de havenuitbreidingen juist hier plaats. Het eiland Rozenburg is hierdoor nog meer dan Maassluis, Vlaardingen en Schiedam van karakter veranderd, met name door de bestemming van havens, opslag en de vestiging van terminals en tanks.

4.2. Steden

4.2.1. Schiedam

De stad Schiedam ligt aan de monding van de Schie in de Nieuwe Maas. Ze dankt haar ontstaan, naam en ontwikkeling aan een dam, die tegen het einde van de 13e eeuw om waterhuishoudkundige redenen is aangelegd in de waterweg naar Delft e.o. De dam was een barrière voor het doorgaande scheepvaartverkeer. Overslag van goederen werd daardoor noodzakelijk. Zo ontstond in korte tijd een handelsnederzetting, die in 1275 stadsrechten heeft gekregen.

Structuur van de stad

De structuur van de stad Schiedam wordt in hoge mate bepaald door de gebogen benedenloop van de Schie en ongeveer halverwege haaks hierop de Dam. De verdere ruimtelijke opbouw in de binnenstad wordt bepaald door de oude dijken langs de Schie, de situering van het voormalige kerkelijke gebied rond de Grote Kerk en door de vestinggrachten en buitenhavens die het centrum omringen. Deze ruimtelijke structuur is bepaald door de situatie in de late Middeleeuwen, terwijl de invulling wat betreft de bebouwing uit de 18e en 19e eeuw dateert. Ondanks het dempen van grachten en sloten heeft het stratenpatroon slechts geringe wijzigingen ondergaan.

Functieveranderingen en ruimtelijke ontwikkelingen

Gedurende de 18e en 19e eeuw wordt het economische leven van Schiedam nagenoeg beheerst door het moutwijn- of brandersbedrijf en de daaruit voortgekomen jeneverindustrie. Moutwijn, een sterk alcoholische drank, verkrijgt men door mout (= gekiemde gerst), later ook door rogge en mais te laten gisten en vervolgens een distillaat van het halfprodukt te branden. Gist en het afvalprodukt van het gistingsproces, de spoeling, zijn de bijprodukten van het branden van moutwijn. De bloeiperioden van de moutwijnindustrie lagen tussen 1705 en 1730 en tussen 1850 en 1880. Het brandersbedrijf bevond zich in de 18e eeuw voornamelijk op de oostoever van de Schie en de Lange Haven. De westzijde van de Lange Haven ontwikkelde zich tot het woongebied van de welgestelde branders. De toename van het aantal korenmolens in de stad (op de voormalige vesten) is een direct gevolg van de bloei van het brandersbedrijf. De gehele 18e eeuw hebben in Schiedam talloze vernieuwingen en vergrotingen van stedelijke gebouwen en de nieuwbouw van zogenaamde patriciërshuizen plaats. Bovendien kreeg Schiedam een stadspark, de Plantage, dat in 1826/1827 heringericht wordt naar ontwerp van J.D. Zocher.

De periode tussen 1850 en 1880 is de grootste bloeitijd van de moutwijn- en jeneverindustrie geweest. Er zijn dan bijna 400 branderijen in de stad. Daarnaast groeit de bevolking. Beide ontwikkelingen worden in de binnenstad opgevangen. Nieuwe bedrijven

vestigden zich langs de Nieuwe Haven en de Noordvestsingel en zelfs achter de Plantage. Door de aanleg van de Westerhaven in 1861/1862 worden nieuwe uitbreidingsmogelijkheden geschapen. Eind 19e eeuw worden de eerste buitenwijkjes gebouwd langs de Singel, Warande en ten zuiden van de Westerhaven. De bloei van het brandersbedrijf manifesteert zich in de tweede helft van de 19e eeuw door een aaneenschakeling van bedrijfsbebouwing, mouterijen, branderijen en pakhuizen in het gebied tussen de Schie en de Noordvest, bekend als de brandersbuurt, en de Westvest en de Nieuwe Haven. Negatief aan deze bedrijfstak was het milieuvervuilende karakter. Bovendien waren de arbeidsomstandigheden in de branderijen ronduit slecht te noemen en waren vele arbeiders verslaafd aan alcohol.

Opvallend in de tweede helft van de 19e eeuw is voor Schiedam de opleving van het Katholicisme (1853 herstel van de bisschoppelijke hiërarchie) en de daarmee gepaard gaande bouwstroom van kerken: aan de Lange Haven, de Nieuwe Haven en de Singel. De spoorlijn, die Schiedam met Rotterdam (1847), Hoek van Holland (1891) en Delft verbindt, gaat in een grote boog om de stad en heeft nauwelijks invloed op functionele en ruimtelijke ontwikkelingen van Schiedam gehad. Na 1875 voelt Schiedam de nadelen van haar eenzijdige gerichtheid op de produktie van moutwijn. Als gevolg van enerzijds de landbouwcrisis en daarmee samenhangend de overschakeling van de produktie van alcohol uit suikerbieten (melasse) in plaats van granen en anderzijds de starre houding ten opzichte van bedrijfsinnovatie van de Schiedamse branders, vervalt deze bedrijfstak en verdwijnt de Schiedamse monopoliepositie op de "jenevermarkt".

Tot circa 1900 zou de Schiedamse werkgelegenheid een afgeleide blijven van de branderijen. Aan het begin van deze eeuw wordt deze afhankelijkheid doorbroken en vestigde de scheepswerf Gusto (1905) zich in Schiedam aan de oever van de Nieuwe Maas iets ten oosten van de Voorhaven. Op het kaartbeeld figuur IV liggen ten westen van de stad Schiedam aan de Maasoever het (ongerepte) Buitengors, en het Buitenland van Babberspolder, terwijl een kaartbeeld uit 1911 (~~Chromo-topografische kaart nr. 501~~) toont, dat even ten westen van de Voorhaven een haven is gegraven in het Buitengors en delen van het Buitenland van Babberspolder tot het Sterrebosch zijn ontwikkeld en een kade is gebouwd ten behoeve van de zalmvisserij. Bekijkt men echter het kaartbeeld van 1941 figuur VI, dan blijkt het Sterrebosch vergraven tot de Wilhelminahaven en het Buitenland van Babberspolder de zogenaamde Dokhaven (voor Wilton-Fijenoord) te zijn geworden. Restanten van het Sterrebosch worden op deze kaart "Volkspark" genoemd. Ook de steiger voor de zalmvisserij is niet meer terug te vinden. Op hetzelfde kaartbeeld (1941) is de bebouwing van de stad zowel oostwaarts (Polder Oud-Mathenesse) als westwaarts (Kortland, Oud West Frankenland en Nieuw West Frankenland) uitgebreid. Heel duidelijk blijkt hieruit de verschuiving van de economische bedrijvigheid van de binnenstad naar de Maasoever. Dit betekende een functionele, maar ook fysieke achteruitgang voor de Schiedamse binnenstad. Langzaam verdwijnen karakteristieke bedrijfsgebouwen uit het stadsbeeld en worden de arbeiderswoningen gesaneerd. Na 1945 vooral veranderde de relatie stad-buitengebied hevig. Op enkele kleine stukjes na aan de noordgrens van de gemeente is het grondgebied door stedelijke, stedelijk-recreatieve of bedrijfsbebouwing ingenomen. De binnenstad heeft de functie van winkel- c.q. verzorgingsgebied.

4.2.2. Vlaardingen

Vlaardingen is een havenstad aan de Nieuwe Maas en is ontstaan op de westoever van een in de rivier uitmondende kreek, de Vlaardinge. Al in 700 na Christus wordt een nederzetting Vlaardingen genoemd. Vlaardingen moet dus zeer oud zijn in vergelijking met de omliggende steden en dorpen. In 1164 gaat de oorspronkelijke kern ten onder tijdens een overstromingsramp. Dijken worden langs de Nieuwe Maas en de Vlaardinge aangelegd. De nederzetting wordt herbouwd. Vlaardingen verkreeg in 1273 stadsrechten.

Functieveranderingen en ruimtelijke ontwikkelingen

De bebouwing van de stad Vlaardingen bestond tot in de 19e eeuw uit een lang dijklint (de Hoogstraat), dat wil zeggen aan de westzijde van de Haven, terwijl de overzijde van de Haven spaarzaam bebouwd was. Visserij, met name de haringvisserij, en in mindere mate het boeren- en tuindersbedrijf waren de bestaansbronnen van Vlaardingen. De visserij bracht allerhande nevenactiviteiten met zich, zoals het herstel en het maken van netten (het boeten), taanderijen (= verduurzamen van de netten), touw- en lijnbanen en mandenmakerijen. Gedurende de Franse tijd stagneerde de haringvisserij vanwege Engelse blokkades. Dit betekende armoede voor de stad, omdat de meeste economische activiteiten van de visserij afhankelijk waren. Na 1850 kwam Vlaardingen uit deze economische neergang. De haringvisserij bloeide opnieuw, mede dankzij de ontwikkeling van een sneller scheepstype: de logger. Daarnaast profiteerden de nevenbedrijven van deze opleving. Bovendien dienden de eerste industriële bedrijven zich aan in Vlaardingen.

De gemeente Vlaardingen, die rond 1830 feitelijk alleen bestond uit de stedelijke bebouwing, kreeg te kampen met ruimtegebrek. Een Vlaardingse ambachtsheer verkocht zijn ambachtsheerlijkheden aan de stad, dat wil zeggen de ambachtsheerlijkheden van Vlaardingen, Vlaardingse Ambacht en Babberspolder. De stad heeft zo de beschikking over gronden gekregen die begrensd worden door het Buizengat, de Haven, de Maas tot Vlaardingen Oost en vervolgens de Schiedamse Dijk tot het reeds genoemde Buizengat. Dit gebied was toentertijd nauwelijks bebouwd. Slechts langs de Schiedamse Dijk en Oosthaven wordt bebouwing aangetroffen. Bij de aankoop van het terrein behoorde de Buitenplaats het Hof. De bebouwing hiervan werd afgebroken en ter plekke heeft de gasfabriek gestaan, welke reeds in 1895 is gesloopt. Het bijbehorende landgoed werd als openbaar wandelpark opengesteld. Langs het park kwamen kwekerijen en het inmiddels voormalige ziekenhuis. In de mobilisatiejaren 1917-1918 werd door de gemeente een werkgelegenheidsproject gezocht en gevonden. Tussen de Hooge Laan van het Hof en de Schiedamse Dijk zou een park worden aangelegd. Het terrein werd opgehoogd en vijvers werden gegraven. Het geld raakte echter op, waardoor tien jaar later, in de crisisjaren, het werk opnieuw als werkgelegenheidsproject werd afgerond en het Oranjepark een feit was.

De bloei van de haringvisserij en de komst van andere industriële bedrijven hangen samen met de uitbreiding van de havens. Het Buitenland van de Buitenweide wordt tot haven vergraven. Op de haventerreinen vestigden zich werven en een kalkovenfabriek. In de Polder Buitenweide (oostwaarts) en Groot Vettendoord (westwaarts) worden de eerste woonwijken aangelegd in verband met de toename van de bevolking door het aantrekken van de werkgelegenheid. Nog voor het einde van de 19e eeuw, in 1891, wordt Vlaardingen aangesloten op de spoorlijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland. In tegenstelling tot

Schiedam heeft de aanleg van het spoor wel ruimtelijke en functionele gevolgen. Nabij de "halte" Vlaardingen-Oost liggen de spoorhaven en een koffiehuis. Naderhand groeien woonwijken naar het oosten toe. Tegenover het station Vlaardingen bouwde de gemeente op de hoek van de Parallelweg en de Westhavenkade het Gebouw voor Handel. Dit centrum voor de handel werd in 1919 in gebruik genomen.

Al eerder werd gesteld dat de bedrijvigheid van Vlaardingen tot circa 1870 nauw verweven is met de (haring)visserij. Het eerste industriële bedrijf dat niet als zodanig kan worden beschouwd, is een meelfabriek (Gebr. van Dusseldorp, 1870) en de zuivelfabriek Hollandia (1880). De visserij wordt na 1900 steeds minder de enige bestaansbron. Er vindt een verschuiving naar de industriële sector plaats. Niet alleen scheepsbouw en metaalbedrijven, maar ook de chemische industrie kiest Vlaardingen als vestigingsplaats (Kunstmestfabriek, Zeepfabriek, Petroleumindustrie).

Aantal werknemers in de verschillende Vlaardingse bedrijfstakken tussen 1889-1947

Bedrijfstakken		1889	1899	1909	1930	1947
Visserij en nevenbedrijven	A	1.666	2.090	2.464	1.787	847
	R	56%	56%	55%	22%	8%
Scheepsbouw	A	72	104	201	435	1.152
	R	2%	3%	4%	5%	10%
Industrie (excl. scheepsbouw)	A	128	290	500	2.108	4.070
	R	4%	7%	11%	26%	37%
Plaatselijke ver- zorgingsnijverheid	A	588	724	752	1.545	2.049
	R	20%	19%	17%	19%	18%
Landbouw	A	77	60	95	101	207
	R	3%	2%	2%	1%	2%
Handel en vervoer	A	467	498	484	2.222	2.715
	R	15%	13%	11%	27%	25%
TOTAAL		2.998	3.766	4.490	8.198	11.040

(Uit: Vlaardingen, de sociale gevolgen van de omschakeling van vissersplaats tot industriestad, 1953). In 1911 wordt een terrein van de gemeente gekocht en een haven, de Vulcaanhaven, aangelegd. Dit alles is een activiteit van het Vulcaan Concern. De Vulcaanhaven doet dienst als opslagruimte voor massagoederen zoals ertsen en meststoffen. Het Havenbedrijf Vlaardingen Oost maakt ook deel uit van het Vulcaan Concern, waarin voorts een reparatiebedrijf met ketelmakerij en een gereedschapfabriek zijn ondergebracht. Naast de Vulcaanhaven en de oude vissershaven (de Buitenhaven) heeft Vlaardingen dan de Koningin Wilhelminahaven (1905) voor zeeschepen en twee industriehaventjes.

Figuur VII toont de groei van Vlaardingen, ingezet na de eeuwwisseling; 0 = oude stad; 1 = parkwijk; 2 = oost; 3 = Babberspolder; 4 = Ambacht; 5 = West; 6 = Vettoord; 7 = Maasoever. Na de Tweede Wereldoorlog groeit Vlaardingen in noordoostelijke richting: de wijk Holy (genoemd naar de voormalige ridderhofstad Holy). Deze wijk wordt door de A20 Rotterdam-Hoek van Holland ruimtelijk van het oudere Vlaardingen afgesneden. Ten noorden en ten westen van deze wijk liggen de spaarzame groengebieden van de gemeente. Het merendeel hiervan heeft een recreatieve bestemming.

4.2.3. Maassluis

Maassluis is ontstaan aan de Maasdijk bij de Monsterse en Wateringse Sluis, aangelegd omstreeks het midden van de 14e eeuw. De toeleidende waterlopen, de Noordvliet en de Middel- of Zuidvliet, zijn gegraven kanalen ingevoegd in de structuur van de aanwezige strokenverkeveling. Buitendijks wordt een haven ontwikkeld. De Maasdijk, de Vlieten en de Haven vormen de hoofdelementen van de nederzetting.

Maassluis wordt ook wel aangeduid met "vlek". Het begrip "vlek" wordt gebruikt voor uitgegroeide dorpen met een bijna stedelijke structuur, opgekomen door de bloei van handel in de 16e tot de 18e eeuw. Door de bloei van de visserij in de 17e eeuw kreeg Maassluis inderdaad een stedelijk aanzien. Officieel is Maassluis sinds 1811 een stad. Tot 1872 echter was haar grondgebied niet groter dan de onmiddellijke omgeving van de haven. In 1872 wordt het grondgebied van de gemeente Maassluis uitgebreid met de Taanschuurpolder en de Kapelpolder.

Functieverandering en ruimtelijke ontwikkelingen

In de tweede helft van de 19e eeuw gaan de industrie, de sleepdienst en loodsdiensten een steeds grotere rol spelen, terwijl de verdiensten in de visserij verminderen. In 1891 wordt Maassluis aangesloten op de spoorlijn naar Rotterdam. Een spoorbrug overbrugt de haven wanneer de lijn naar Hoek van Holland wordt doorgetrokken. Het station van Maassluis bevindt zich even buiten de oude kern in de Taanschuurpolder. Begin 20e eeuw worden er plannen voor de havenuitbreiding van Maassluis ontworpen. De plannen worden telkens afgehouden. In verband met de bevaarbaarheid van de Nieuwe Waterweg zijn plannen voor de havenuitbreiding nooit doorgegaan. Doordat Maassluis een van de eerste steden is voor de zeeschepen door de Nieuwe Waterweg op weg naar de haven van Rotterdam, is ze een ideale uitkijkpost voor de haven van Rotterdam. Het loodswezen, het sleep- en bergingsbedrijf Smit-Tak en Dirkzwager's Scheepvaartagentschap zijn hier dan ook groot geworden. De bebouwing van Maassluis groeide als gevolg hiervan eerst rond het station in de Taanschuurpolder en voorts zowel langs de linker- en rechteroever van de havenmond. Een kaartbeeld van 1941 toont een verdichting van de bebouwing in de Taanschuurpolder. De gehele Tweede Wereldoorlog is Maassluis getroffen door kleinere en grotere luchtaanvallen, waarbij veel beschadigd is, onder andere de Grote Kerk in 1942.

Vanaf 1960 wordt de ontwikkeling van Maassluis gekenmerkt door een spectaculaire groei. De bevolking groeit van 13.000 inwoners in 1960 naar 28.000 in 1973 (in 1988 33.116 inwoners). De bebouwing van de stad Maassluis strekt zich uit van de Schenkeldijk in het westen (de Koningshoek) tot de Boonervliet in het oosten. Het karakter van Maassluis is sterk veranderd.

4.3. Dorpen

4.3.1. Algemeen

Onder invloed van de Sint-Elisabethsvloed van 1421 veranderde de loop van de rivieren in West-Nederland. Door een verminderde toevoer van rivierwater kon de toenmalige brede Maasmond verzanden. Zo ontstond het gebied De Beer aan Hoek van Holland in de Maasmond. In de brede Maas zelf werden ook zandplaten gevormd, die op een gegeven moment permanent droog kwamen te liggen. De drooggelegen platen, het latere eiland Rozenburg, kregen een begroeiing van struweel met wilgen en riet. Dit bleek een ideale verblijfplaats voor vogels en waterwild. De eerste gronden van het latere eiland Rozenburg zijn dan ook verpacht geweest aan vogelaars, een verzamelnaam voor wildhandelaren, jagers en kooikers. Sind 1586 wordt het eiland Rozenburg permanent bewoond en worden de gronden geleidelijk ingepolderd. In 1727 worden die afzonderlijke polders binnen een ringdijk gebracht. Omstreeks 1850 figuur IV bestaat het eiland uit de Nieuwe Krabbepolder, de Krabbepolder, de Graspolder, de Nieuwe Polder, het Volgerland, de Polder Nieuw-Rozenburg, de God-Zij-Dank Polder, de Polder Blankenburg, het Kooiland, de Polders de Lange- en de Ruigeplaat en de Punt.

4.3.2. De nederzettingen (omstreeks 1850)

Het dorp Rozenburg is een dijkdorp met bebouwing (1850) langs weerszijden van de Binnendijk en de Boomendijk met ongeveer halverwege het gemeentehuis op de kruising met de weg naar het Veergors of Maassluisse Veer. Blankenburg, een dijkdorp, lag langs de Kerkdijk met aansluiting op het veerpad naar het voetveer op Nieuwesluis aan het Kanaal door Voorne. Voorts werden op het eiland Rozenburg enkele gehuchten gevonden: de Buurt aan de Zanddijk, de Vink aan de Vinkdijk en de Krabbevereniging, een bebouwingscluster op de driesprong van de Grote Krabbepolder, de God-Zij-Dank Polder en de Nieuwe Krabbepolder. Verder vond men enige lintbebouwing bij de Brielse Veerheuvel. Het ging steeds om bebouwing, verband houdende met de uitoefening van de visserij, akkerbouw en veeteelt, zoals boerderijen, schuren, veerhuisjes, woonhuizen en zalmschuren.

4.3.3. Functieveranderingen na 1850

Het eerste teken van verandering door de aanleg van de Nieuwe Waterweg en de industrialisatie van het Rijnmondgebied is het graven van het Kanaal door Rozenburg, dat een werkkanaal was ten behoeve van de doorgraving bij Hoek van Holland. Het kanaal sneed de Zeehondenpolder van de Jantjespolder af. Het Scheur en de Brielse Maas werden verbonden door dit kanaal. Door het kanaal werd tussen 1884 en 1886 9 miljoen kubieke meter baggerspecie vervoerd, die in de Brielse Maas en de Maasvlakte werd gestort. Op een kaartbeeld van 1939 figuur VI is dit kanaal reeds volgeslibd en nauwelijks meer als zodanig te gebruiken. Op de plaats van het Kanaal door Rozenburg liggen de vijfde Petroleumhaven en olieraffinaderijen. In 1891 werd aan de Oostpunt van het eiland Rozenburg de buskruithaven aangelegd. Wanneer een schip in die tijd geladen was met ontplofbare stoffen moest het deze eerst uitladen in de Buskruithaven alvorens het schip kon doorvaren naar een andere haven langs de Nieuwe Waterweg. In de vijftiger jaren werd

de Oostpunt geheel vergraven ten behoeve van de verruiming van de mond van de Oude Maas. Dit betekende onder meer het einde van de West- en de Noordgeul. Het eiland Rozenburg is sindsdien ingrijpend veranderd en is thans meer haven dan land. De gehuchten en het dorp Blankenburg bestaan niet meer. Op de plek van het voormalige dorp Blankenburg liggen de Brittannië-haven en het Hartel-Kanaal (1961). Dit betekende het einde voor 45 agrarische bedrijven, 15 winkels of andere kleine bedrijven en 100 woonhuizen. Er gingen in die jaren stemmen op om het eiland Rozenburg als woonbestemming geheel op te heffen. Zover is het echter niet gekomen. Het dorp Rozenburg is het enige restant van de oorspronkelijke bebouwing. De gemeentegrens van Rozenburg is bovendien ingekrompen tot de bebouwde kom van dit dorp. Het dorp heeft enige uitbreiding in de vorm van nieuwbouwwijken van een redelijke omvang mede door de bouw van flatgebouwen. Het ligt ingeklemd tussen Nieuwe Waterweg, havens en olieraffinaderijen.

4.4. Verspreide bebouwing

Thans kent de regio Nieuwe Waterweg eigenlijk geen verspreide bebouwing meer. De verspreide bebouwing is in de loop van deze eeuw of afgebroken of opgenomen in de stadsuitbreidingen van de steden of opgeofferd aan haven- en industrie-uitbreidingen. Dit laatste was vooral op het eiland Rozenburg het geval. In het buitengebied van de gemeenten Vlaardingen, Schiedam en Maassluis had de verspreide bebouwing een agrarische functie. De bebouwing werd zowel langs landwegen als midden in de polder aangetroffen. De verspreide bebouwing op Rozenburg, eveneens agrarisch van karakter, was gesitueerd langs de dijken. Dit laatste is kenmerkend voor het zuidwestelijk zeelegebied.

4.5. Landschapsbeeld

De ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de regio Nieuwe Waterweg is sinds de eeuwwisseling in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van het haven- en industriegebied. De expansie van haven en industrie was dermate, dat het agrarische grondgebruik in deze regio tot een minimum is beperkt. Opvallend is de verschuiving van het zwaartepunt van de bedrijvigheid van de (oude) stadscentra naar de oever van de Nieuwe Waterweg. Bovendien breidden de steden Maassluis, Vlaardingen en Schiedam zich met enige regelmaat uit door stedelijke woonwijken. De uitbreidingen werden mogelijk door annexatie van het grondgebied van omliggende gemeenten. Het eiland Rozenburg wordt tot circa 1950 niet of nauwelijks bij deze ontwikkelingen betrokken. Wanneer echter westwaartse havenuitbreiding de weg blijkt voor de groei, wordt het eiland Rozenburg als het ware opgeofferd. Het landelijk gebied, waar het landbouwbedrijf de belangrijkste bestaansbron was, wordt door de gemeente Rotterdam geannexeerd en herschappend in havens en opslagterreinen.

LITERATUURLIJST

Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorend bij de waterstaatskaart, 's-Gravenhage, 1907.

A. Bijl, Beeldverhaal van Vlaardingen Deel 1: het Stadsbeeld rond 1900 4e, herziene en uitgebreide druk, Vlaardingen, 1977.

Deel 2: Leven en bedrijf in de oude stad 2e druk, Vlaardingen, 1967.

S Blom, Geschiedenis van Maassluis, ontstaan en ontwikkeling der stad Maassluis, z.j.

R. Dijksterhuis, Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking de eerste eeuw: 1840-1940.

Handboek der Geografie van Nederland onder redactie van G.J.A. Mulder, deel III, Zwolle, 1952.

P.E. Kraemer e.a., Vlaardingen, de sociale gevolgen van de omschakeling van de vissersplaats tot industriestad, 1953.

Kunstreisboek voor Nederland, Zuid-Holland, samengesteld door P. Don, Zeist, 1985.

Maassluis, gemeente Maassluis Toelichting beschermd stadsgezicht, z.p., z.j.

Schiedam, gemeente Schiedam Toelichting op het voorstel tot aanwijzing van de binnenstad van Schiedam als beschermd stadsgezicht, RDMZ, december 1983.

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

H. Schmitz, Schiedam in de tweede helft van de negentiende eeuw. Een onderzoek naar enige aspecten van de economische en sociale geschiedenis van de stad in de jaren 1850-1890, Schiedam, 1962.

H. van der Sloot, Schiedam, verleden tijd, Rijswijk, 1981.

R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijk vernieuwingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste halve eeuw, Zutphen, 1984.

A. Steegh, Monumentenatlas van Nederland 1 100 historische nederzettingen in kaart, Zutphen, 1985.

Streekplan Rijnmond, vastgesteld 1985, goedgekeurd 1986.

A.J.M. Tettero, Groei en evolutie van Rozenburg eens een eiland, Rozenburg, 1982.

GERAADPLEEGDE KAARTEN

Grote Topografische Atlas van Nederland, 1:50.000, West Nederland (1972-1986), Groningen 1987.

Militair Topografische Kaarten, 1:50.000, circa 1860.

Truppenkarte, Topografische Karte der Nederlanden, 1:50.000, circa 1941.

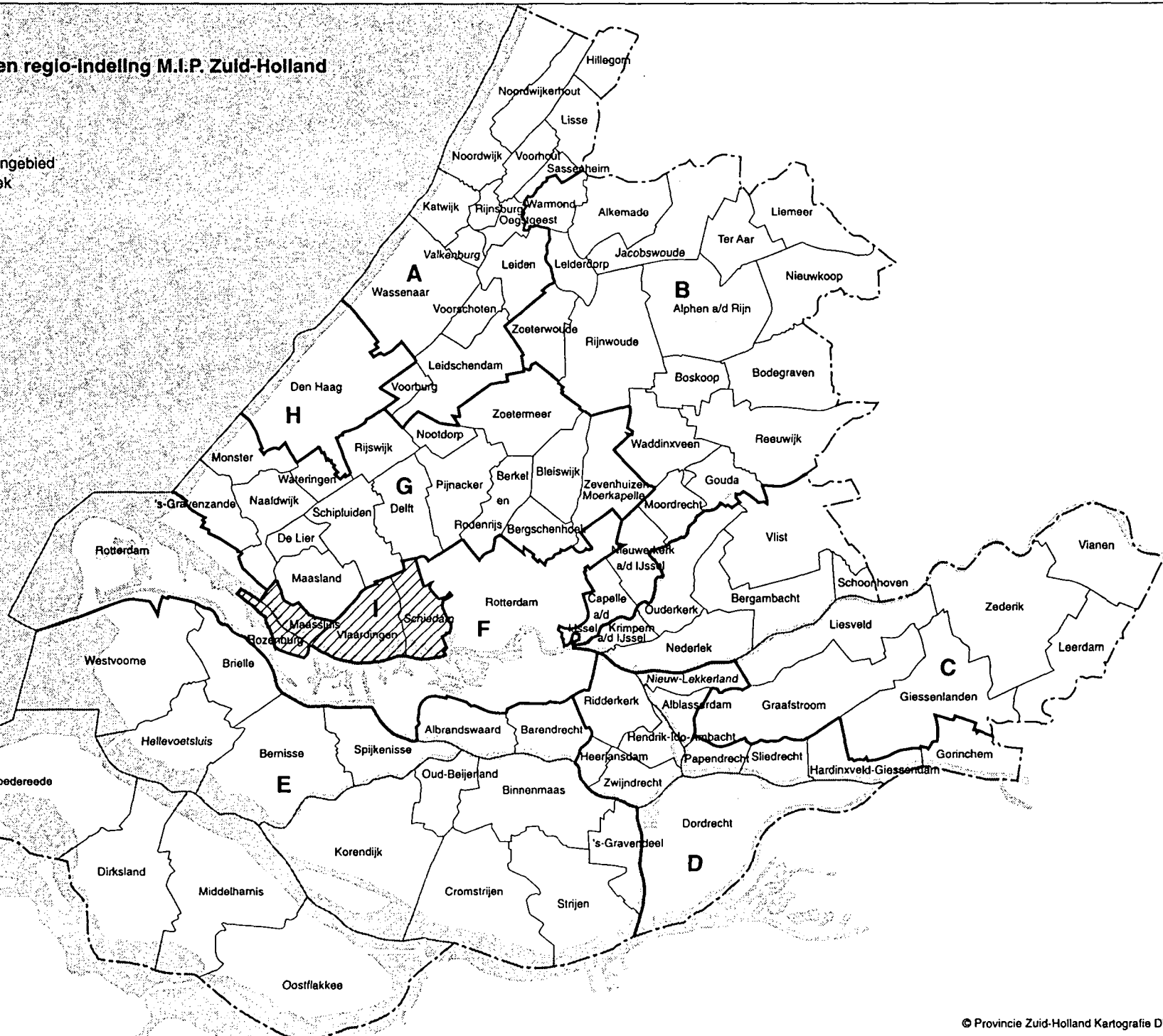
Historische Atlas Zuid-Holland, Chromo-topografische kaart des Rijks, 1:25.000, Landsmeer, 1989.

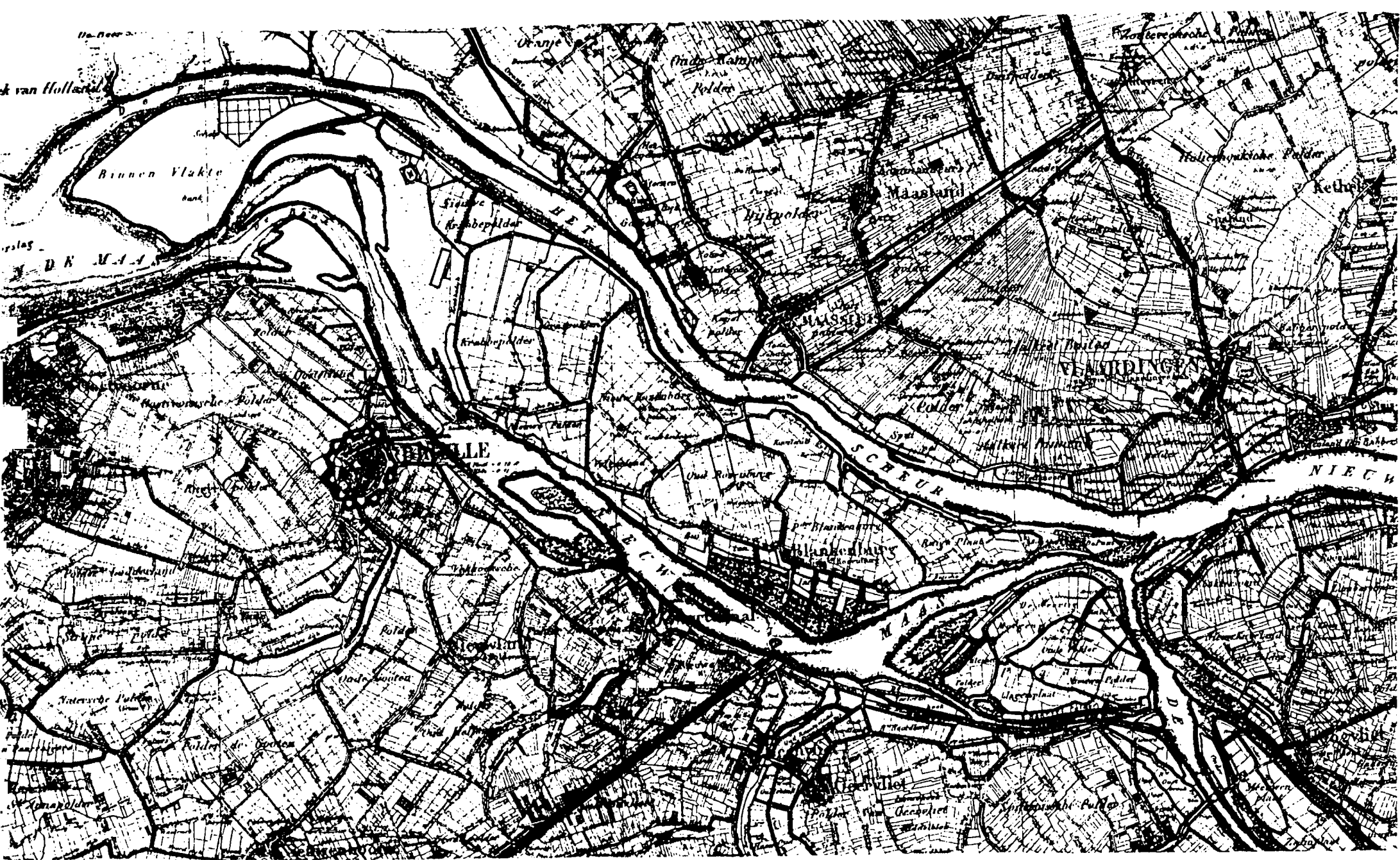


Gemeentegrenzen en regio-Indeling M.I.P. Zuid-Holland

- 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

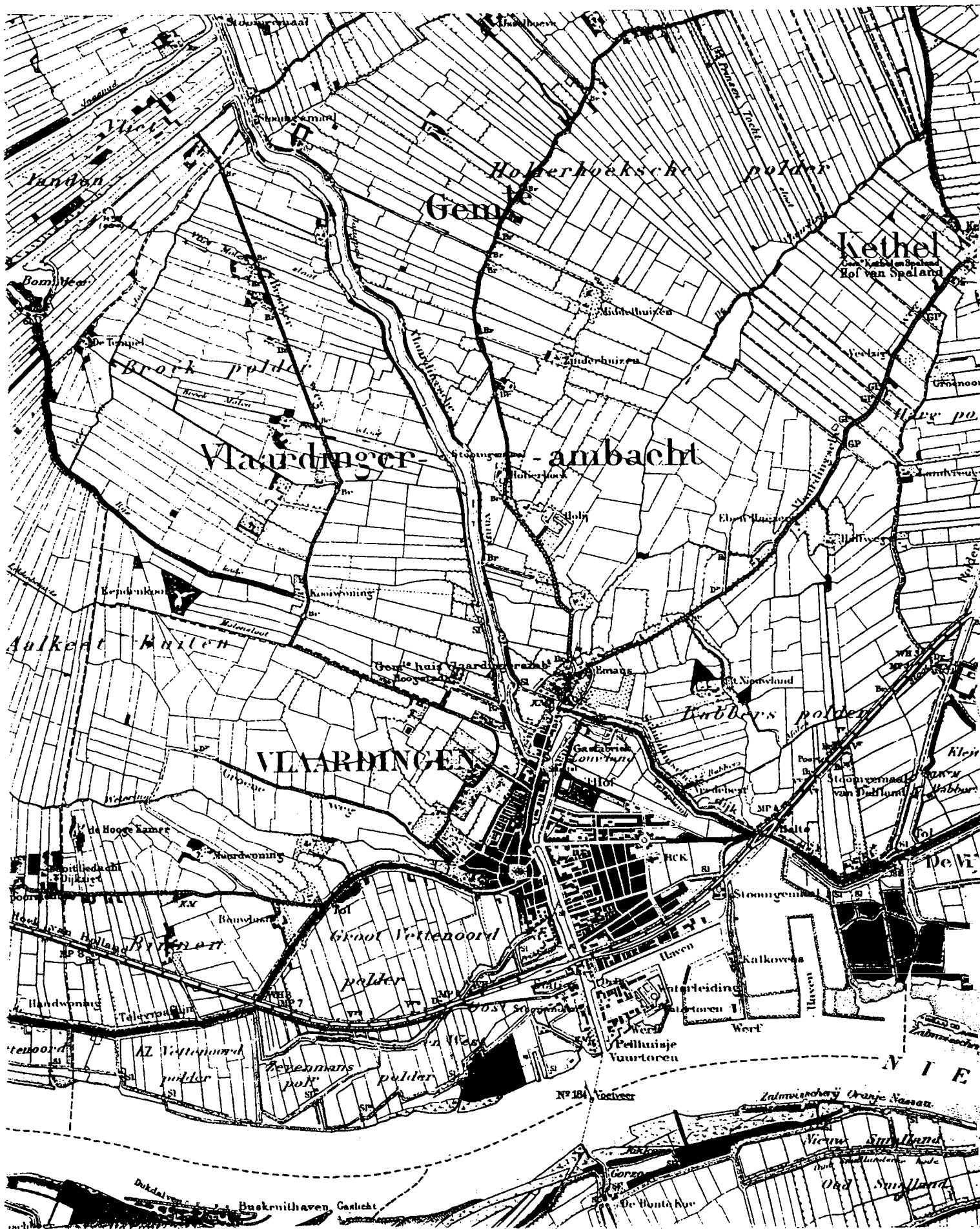




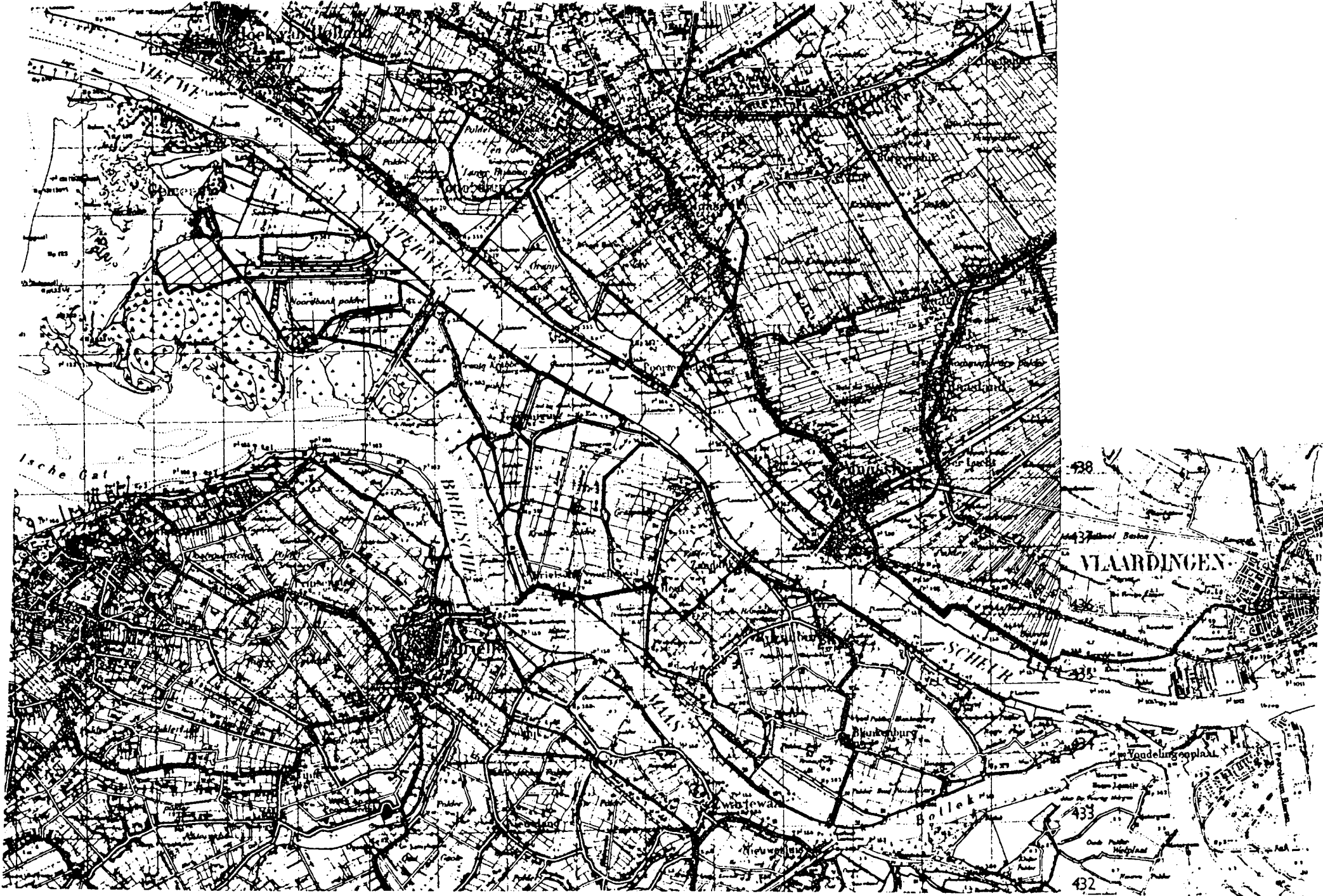
Figuur IV uitsnede T. M. K. , bladnummer 37 (1857).



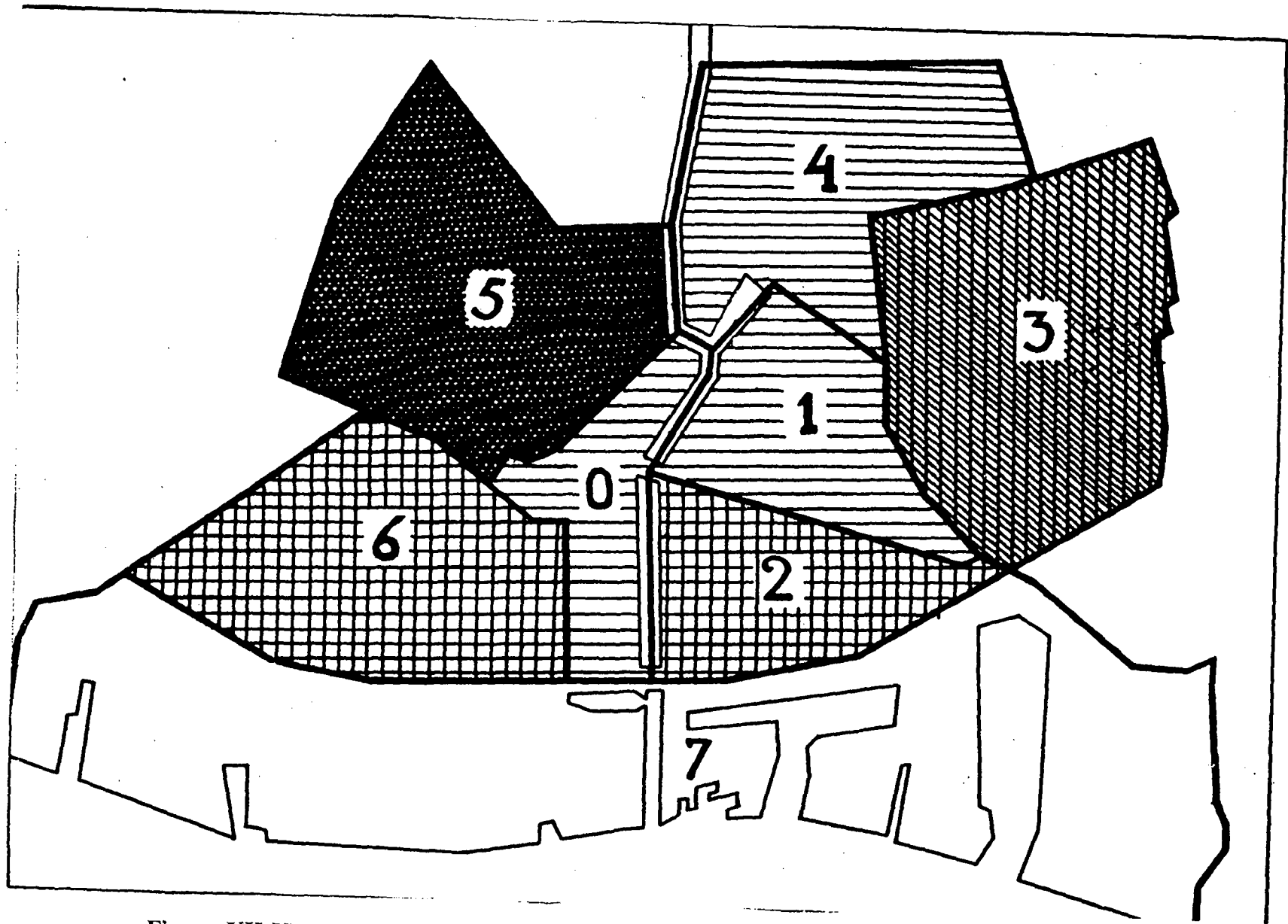
Figur V a uitsnede chromotopografische kaart, kaartblad 501, uitgave 1911.



Figuur V b uitsnede chromotopografische kaart, kaartblad 501, uitgave 1911.



Figuur VI uitsnede topografische kaart, kaartblad 37, (1939/1941).



Figuur VII Vlaardingen omstreeks 1952.