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

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
A. Schuurman
september 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. Polen
1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. ONTWIKKELINGEN TOT CIRCA 1800

3. FYSISCHE GESTELDHEID
3.1. Bodem en reliëf
3.2. Afwatering

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
4.1. Agrarisch grondgebruik
4.2. Niet-agrarisch grondgebruik
4.3. Visuele karakteristiek

5. INFRASTRUCTUUR
5.1. Landwegen
5.2. Wateren
5.3. Dijken en kaden
5.4. Spoorwegen
5.5. Bruggen
5.6. Militaire infrastructuur
5.7. Nutsvoorzieningen

6. NEDERZETTINGEN
6.1. Algemeen
6.2. De stad Vlaardingen
6.2.1. Functionele ontwikkelingen
6.2.1.1. Visserij
6.2.1.2. Handel, markt en opslag
6.2.1.3. Nijverheid en industrie
6.2.1.4. Dienstensector en overheid
6.2.1.5. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog
6.2.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen
6.2.2.1. Binnen de oude stad
6.2.2.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad
6.2.2.3. Volkshuisvesting
6.2.2.4. Voorzieningen
6.2.2.5. Groenvoorziening
6.2.2.6. Na-oorlogse ontwikkelingen
6.3. Vlaardinger Ambacht
6.4. Verspreide bebouwing

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING
A. Schuurman
september 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. Polen
1993

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 Vlaardingen ligt in het westen van de provincie Zuid-Holland aan de noordelijke oever van de Nieuwe Waterweg. Dit water verleent de naam aan de regio, waarin Vlaardingen is ingedeeld: het Nieuwe Waterweggebied. De gemeente wordt in het westen begrensd door Maassluis, in het noordwesten door Maasland, in het noorden door Schipluiden, in het oosten door Schiedam en in het zuiden door de gemeente Rotterdam.

Vóór 1800 bestond het huidige grondgebied uit de stad Vlaardingen en de ambachtsheerlijkheden Vlaardinger Ambacht, Babberspolder en Zouteveen. Alle werden in 1811 tot één gemeente verenigd, maar in 1814 weer gescheiden. In 1817 ging Babberspolder op in Vlaardinger Ambacht. De gemeente Zouteveen werd in 1855 opgeheven en kwam bij Vlaardinger Ambacht. In 1868 stond de gemeente grondgebied aan Schiedam af. De stad Vlaardingen bezat tot het begin van de 20e eeuw slechts een klein territorium, een à twee kilometer ter weerszijden van de Oude Haven. In 1906 en 1910 werd dit gebied meer dan verdubbeld ten koste van Vlaardinger Ambacht. Laatstgenoemde gemeente werd in 1941 opgeheven. Voor het grootste deel ging de gemeente op in Vlaardingen. Het deel van de Zouteveense polder, dat tot Vlaardinger Ambacht had behoord, kwam echter bij Schipluiden. Verder gingen enkele stroken grondgebied over naar Schiedam. In 1966 werd de westelijke grens met Maassluis enkele kilometers in westelijke richting opgeschoven. De huidige gemeentegrenzen zijn dus dankzij planologisch-administratieve beslissingen uit het verleden tot stand gekomen, maar zijn ook grotendeels in het landschap herkenbaar. De grens wordt gevormd door onder meer een poldersloot en een kade, tot het golfterrein in het noordwesten van de gemeente, waar de grens vrij willekeurig loopt tot aan de Vlaardinger Vaart. De noordelijke grens bestaat uit een gegraven waterweg, het Zweth. De oostelijke grens loopt langs een deels in aanleg zijnde en deels reeds gerealiseerde rijksweg, de A4. Deze grens krijgt haar gezicht grotendeels door groenaanplant, die als functie heeft de snelweg buiten het gezicht van de bebouwde kom te houden. In het zuiden vormt de Nieuwe Maas de grens met Rotterdam.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Vlaardingen 73.852 inwoners. De totale oppervlakte bedraagt 26,72 km², de bevolkingsdichtheid 3.057 inwoners per km² landoppervlak.

De nederzetting dankt haar ontstaan aan de ter plaatse aanwezige hoger gelegen gronden (oeverwallen, terpen) langs de Maas. In de late Middeleeuwen werd de stad een belangrijke vissers- en handelsplaats. Tijdens het Interbellum veranderde de industrialisatie dit eeuwenoude patroon, mede door de verbetering van de vaarwegen (de Nieuwe Waterweg) en onder invloed van de toegenomen economische activiteiten in de regio (Rotterdam). Sindsdien is de stad een belangrijke transitohaven en industriestad.

De gemeente bestaat uit twee kernen, de stad Vlaardingen en het oude dorp Vlaardinger Ambacht. Dit dorp was in feite onderdeel van de stad, maar stond eeuwenlang administratief gezien los van Vlaardingen. In de polders ten westen en ten noorden van de bebouwde kom ligt een aantal boerderijen, dat voor de oorlog deel uitmaakte van de gemeenten Vlaardinger Ambacht en Zouteveen.

2. ONTWIKKELINGEN TOT CIRCA 1800

In 1959 werd er in de Zuidwijk een 4.000 jaar oude nederzetting gevonden. Het dorpje had op een oeverwal gelegen. Later waren de bewoners vanwege wateroverlast (zie 3.1.) vertrokken. Ook in de Late Bronstijd (ca. 1750) was het gebied bewoond, getuige archeologische vondsten in de Holierhoekse polder. In de Broekpolder werd een aantal nederzettingen uit de 4e eeuw voor Christus aangetroffen. Deze lagen niet alleen op de oeverwallen, maar ook op het veen. Ook in de late Oudheid, in de 4e eeuw, was het gebied vermoedelijk bewoond, maar ook toen kwam door stijgend water een einde aan de bewoning.

Circa 700 krijgt de bewoning een definitief karakter. De nederzetting, bestaande uit verspreid liggende boerderijen, ontwikkelde zich vanuit een aantal kristallisatiepunten. Aan het einde van de 7e eeuw werd ten zuidwesten van de markt een kerkje gesticht. Een begraafplaats lag er rivierwaarts van. Vermoedelijk ten westen van de Hoogstraat, onder het huidige winkelcentrum het Liesveld, lag een nederzetting, vrij goed beschut tegen de noordwesterstormen. Een handelskwartier lag op de plaats van de huidige Westhavenplaats. De nederzetting groeide al snel uit tot een relatief omvangrijk dorp. De plaats lag uitermate gunstig aan open water (goede verbindingen), maar ook goed beschermd op en achter de oeverwal van de Vlaarding en de Maas. Het krekenstelsel, waartoe de Vlaarding behoorde, leverde volop vis en zuiver drinkwater.

In de 9e eeuw zou het dorp zich ontwikkeld hebben tot kusthaven ten behoeve van Dorestad, later van Tiel en Utrecht. In de lle en 12e eeuw, nadat het gebied gekoloniseerd werd, behoorde Vlaardingen tot de meest vooraanstaande steden van Holland.

Na overstromingen in het derde kwart van de 12e eeuw verloor ze haar positie aan Dordrecht. De oude nederzetting ten westen van de dijk was onder de golven verdwenen, evenals de oude kerk en het grafveld. De bewoning beperkte zich sindsdien tot de oeverwallen en de terpen (door de mens opgeworpen heuvels) langs de Vlaarding, die eind 12e eeuw door een dijk met elkaar verbonden werden. Vlaardingen werd een dijkdorp, aanvankelijk rond de Markt, die ruim twee meter werd opgehoogd, al spoedig uitgebreid met de Hoogstraat. Van het midden van de 12e eeuw tot circa 1425 werd, ter vervanging van de oude kerk, een nieuwe kerk op de Markt gebouwd. In 1273 krijgt het tolprivileges, in 1327 stadsrechten. Een stadsmuur heeft de stad hoogstwaarschijnlijk nooit gehad. Lange tijd behield de plaats haar dorps uiterlijk.

Ondanks de geringe omvang van de nederzetting kende haar economie en sociale structuur (en dus haar bebouwing) al spoedig een zekere differentiatie. Het agrarisch bedrijf was tot de late Middeleeuwen hoofdbron van bestaan. Veeteelt (schapen) kreeg de nadruk (zie 4.1.). Al in het begin van de 15e eeuw beschikte de stad over een korenmolen aan de Kortedijk. In 1585 kocht de stad de molen aan. In 1688 werd de houten molen vervangen door een stenen exemplaar. Deze werd in 1790 herbouwd. In 1797, na een brand, volgde opnieuw herbouw. In de jaren 1954-1956 werd de molen gerestaureerd.

De landbouw leverde overschotten, die vanaf de 13e eeuw werden verhandeld: wol, schaapshuiden en tarwe naar Engeland en Duitsland; vanaf de 15e eeuw ook zuivelprodukten (boter en kaas). Van belang voor de handel was de vrijheid van stapelrecht

die de stad van 1394-1550 genoot, zodat de handelsstromen de Dordtse stapelmarkt links konden laten liggen en er in de handel van de soms bederfelijke waar geen extra vertraging optrad. Kooplieden en schippers vestigden zich dus al vroeg in de stad, vanaf het einde van de 14e eeuw gevolgd door "professionele" vissers. Sindsdien bepalen de visserij en haar nevenbedrijven de stedelijke economie.

Tot het begin van de 15e eeuw waren alleen de Markt, dat tot het centrum van de nederzetting zou uitgroeien, en het zuidelijke gedeelte van de Hoogstraat bewoond. In 1407 werd de stadsvrijheid, de grens tussen Vlaardingen en Emaus, in noordelijke richting opgeschoven, zodat de stad in deze richting kon uitbreiden. De volgende anderhalve eeuw groeide de stad gestaag (zie tabel 1). Er vormde zich langzaamaan een stratenpatroon. Evenwijdig aan de dijk ontstond de Havenstraat. Hieraan stonden voornamelijk achterhuizen en schuren van de aan de Hoogstraat woonachtige burgers. Aan weerszijden van de dijk (de Hoogstraat) werden dijkstoepen aangelegd, nauwe gangen tussen de bebouwing op de dijk naar beneden. Ook in westelijke richting vonden dus enige uitbreidingen plaats, vooral bij de Markt. Aan de zuidkant van de stad was een uitleg tot ver in de 16e eeuw niet mogelijk; daar ter plaatse spoelde de Maas nog onmiddellijk tegen de dijk aan.

In 1562 waren de volgende straten al bewoond (zie figuur 9): de Maassluisse Dijk, de Dijksteeg, de Markt, de Hoogstraat, de Schoolstraat, de Paterstraat, de Kuiperstraat, de Waal, het Koningsveld, de Broekweg en de Groeneweg (slechts enkele huizen), de Smalle Havenstraat, de Brede Havenstraat, de Vleersteeg, de Afrol en de Kortedijk. In 1574 werd de stad in de as gelegd. Het oude stadhuis en de 14e eeuwse kerk gingen verloren. De wederopbouw geschiedde razendsnel. Niet alleen bereikte de stad spoedig haar oude omvang weer, maar al zeer snel breidde ze de bebouwing uit buiten de grenzen van voor de brand. Al aan het eind van de 16e eeuw werden nieuwe straten ten westen van de Markt aangelegd. In de eerste helft van de 17e eeuw ontstond hier een fijnmazig stratenpatroon. In 1604 was het noordelijke gedeelte van de Hoogstraat tot de sluizen bebouwd. Nadien werden ook langs de Vlaardingse Vaart woningen gebouwd. Rond 1625 begon de stadsuitleg in zuidelijke richting, met als belangrijkste assen de Westhavenkade en de Vetteoordskade.

Tabel 1. Het aantal huizen in Vlaardingen 1465-1837

jaar	aantal huizen	jaar	aantal huizen
1465	222	1632	547
1477	190	1645	538
1561	309	1732	687
1610	438	1837	1.036

Na 1610 begon ook de uitleg van de stad ten oosten van de haven. In 1612 werd de Hof, de buitenplaats van de Ambachtsheer, aangelegd. De Hoflaan verbond deze buitenplaats met de (houten) oude Havenbrug uit 1613. Bij deze brug werd de Oosthavenplaats bebouwd. Weldra breidde de woningbouw zich in oostelijke richting uit langs de zuidzijde van het Toepad (de huidige Schiedamseweg).

De oorzaak van de groei van de stad in de 16e eeuw en eerste helft van de 17e eeuw kan gezocht worden in de economische voorspoed, die ook de Vlaardingers ten deel viel. Het visserijbedrijf werkte als stimulator voor tal van nevenbedrijven. In het midden van de 16e eeuw werden de eerste scheepstimmerwerven ingericht. De uitvinding van de houtzaagmolen maakte het mogelijk relatief snel en goedkoop vissersschepen te produceren. De scheepsbouw ontwikkelde zich tot een omvangrijk bedrijf waar tal van specialistische vaklieden hun brood in verdienden (zie 6.2.1.3).

De welvaart uitte zich onder andere in de bouw van de kerk en het stadhuis. Na de brand in 1574 werd de kerk op de Markt herbouwd in 1582-1583 en meermalen uitgebreid en verfraaid (in 1643, 1665 en 1774). De toren van de Grote Kerk dateert van 1744 en vervangt de oorspronkelijke die als gevolg van verzakking afgebroken moest worden. De kroon op het werk was het nieuwe stadhuis uit 1650, eveneens op de Markt.

Na 1670 verminderden in Nederland de handelsactiviteiten, maar de visserij in Vlaardingen breidde zich verder uit, evenals de scheepsbouw en de kuiperij. De vissers namen het gehele proces van vangst, verwerking (verpakking) en handel in handen. De (voormalige) vissers werden steeds meer kooplieden en reders. Vooral de eerste helft van de 18e eeuw (1713-1756) kende weinig zee-oorlogen en was voor de Vlaardingse kooplieden en reders een tijd van grote bloei. Met de Vierde Engelse oorlog zette het verval in, dat pas in de 19e eeuw gekeerd werd (zie 6.2.1.). De nijverheid en handel concentreerden zich langs de haven (de Havenstraat, de Westhavenplaats en de Westhavenkade). Langs deze wegen staat tegenwoordig nog een aantal vispakhuizen. Kuipers hadden hier een bedrijfje, kranen voor de bevestiging van de masten op de schepen torenden overal bovenuit. In 1625 werd een eerste houten kraan aan de Westhaven gebouwd, in 1909 vervangen door een ijzeren exemplaar. In de 18e eeuw werden nieuwe scheepswerven aan de Kortedijk aangelegd. In de Vettenoordse polder lagen lijnbanen (zie figuur 2), boetvelden en blekerijen. De Visbank, de visafslag aan de Westhavenplaats, werd in 1778 gebouwd.

In de periode 1650-1830 vonden geen grote uitbreidingen meer plaats. Het stratenpatroon, gedomineerd door de dijk (Markt, Hoogstraat en Kortedijk) langs de Haven, bleef in grote lijnen ongewijzigd. Wel vond een aanzienlijke verdichting van de bebouwing plaats en hier en daar werd de lintbebouwing verlengd. In de 18e eeuw werd de bebouwing langs het Toepad uitgebreid. Langs de Oosthavenkade tot aan de Bleekstraat verrezen (vissers)pakhuizen en woningen. In het westen van de stad vormden zich arme buurten: langs de Waal en de Biersloot. Het Achterom zou later berucht worden. Ook de bebouwing langs de Westhavenkade in het zuiden breidde zich uit. In het begin van de 18e eeuw reikte de bebouwing tot de Vetteoordskade. Aan het einde van de 18e eeuw bereikten de landaanwinningen de Galgkade. Hier werd circa 1780 een drietal molens gebouwd. De run-, later pelmolen "de Bonte Vis", uit 1778 werd in 1885 voor een deel gesloopt; de onderbouw volgde in 1983. De snuifmolen, later pelmolen "de Vrijheid", uit 1780 werd in 1925 gesloopt en de houtzaagmolen "de Roos", eveneens uit 1780, werd in 1888 door een stoommolen vervangen en kort daarna afgebroken.

3. FYSISCHE GESTELDHEID

3.1. Bodem en reliëf

De bodem in de gemeente Vlaardingen behoort tot het inversielandschap, dat in een groot deel van het Westland voorkomt. Het bestaat voornamelijk uit jonge zeeklei-op-veengronden. De genese van het landschap dateerde van circa 2300 voor Christus toen als gevolg van het sluiten van de strandwallen langs de kust veengroei in het land daarachter begon op te treden. Door zeewaterstijgingen braken de strandwallen echter verschillende malen door waarbij het veenpakket gedeeltelijk werd opgeruimd en klei zich afzette: 1600-1000 voor Christus (afzettingen in de Broekpolder), 300-100 voor Christus, 250-600 na Christus (sedimenten in het zuidoosten; hierop ontstond de nederzetting), 840--1000 (afzettingen in het noorden). Ook in latere tijd (de 12e eeuw) vonden doorbraken plaats vanuit de Maas. De doorbraken uiten zich in vloedkreken. Wanneer het water rustiger werd, verlandden deze: ze slibden vol met klei en zand. Ook op de oevers van de kreken werd een dikke laag zware jonge zeeklei afgezet, die geleidelijk uitwigde, dat wil zeggen, verder van de kreek steeds dunner werd. De bodem tendeerde hierbij steeds meer naar venige klei of kleiige veen. In Vlaardingen vinden wij tegenwoordig de dikste kleilagen in het zuidwesten (de Aalkeet-Binnenpolder). In de meer noordelijk gelegen polders (Aalkeet-Buiten en de Holierhoekse polder) werden dunnere (tot 40 cm) pakketten zware klei afgezet.

De gronden ten zuiden van de Maasdijk zijn alle in de vroeg-Moderne tijd (vanaf de 16e eeuw) ingepolderd. In de 19e en vooral de 20e eeuw zijn deze gronden vrijwel allemaal vergraven (voor de aanleg van havens) of opgehoogd (voor industrieterreinen), zodat er van de oorspronkelijke bodem niets meer te vinden is.

Aanvankelijk lagen de verlande vloedkreken lager in het landschap, maar door klink en oxydatie van het veen, vond inversie plaats, waarbij de kreken als ruggen in het landschap te voorschijn kwamen. Zo ontstond een aanzienlijk reliëf. In de Aalkeet-Binnenpolder varieert de hoogte van de bodem tussen 2,1 en 0,4 meter -NAP. Doordat in de noordelijke polders de klei-afzettingen minder dik waren, trad daar meer klink op, zodat deze polders nog lager kwamen te liggen. Aalkeet-Buiten en de Holierhoekse polder liggen op respectievelijk 2,4 meter -NAP en 3,0 meter -NAP. Ook de buitendijkse gronden laten hoogteverschillen zien: de Lickebaert in het uiterste zuidwesten ligt op 6 meter +NAP, de industrieterreinen meer oostelijk daarvan liggen op 3 meter +NAP. De algemene terreinhelling is dus vrij aanzienlijk: het land loopt af in noordoostelijke richting.

3.2. Afwatering

De Vlaardingse afwateringszaken ressorteren onder het hoogheemraadschap Delfland. Het grootste deel van de gemeente is ontpolderd. De afwatering wordt door rioolgemalen verzorgd. De oudste dateert van 1881 en stond in de Overbrugse polder, het buitendijks gebied ten oosten van de haven. In 1885 werd het gemaal verplaatst naar de zuidzijde van de spoorbaan, waar nu het gemaal Boslaan staat. In 1905 werd het rioolgemaal voor het bebouwde gedeelte van de Vettenoordse polder in gebruik genomen; sinds 1931 verzorgt een nieuw gemaal aan de Parallelweg de bemaling van de gehele polder. Vlaardinger

Ambacht beschikte sinds 1930 over een rioolgemaal aan de Irisstraat. De gemeente watert af op de Nieuwe Maas.

De afwatering van het gebied rond Vlaardingen geschiedde aanvankelijk via de Poeldijkse Watering (in het westen van de gemeente) en de Vlaarding. Deze wateren kwamen ten noordoosten van de kerkheuvel, bij de Brede Havenstraat, bijeen. Hier ligt de Hoogstraat nog steeds hoger dan elders. Later is de Biersloot gegraven om het water van de Poeldijkse Watering op een noordelijker gelegen punt in de Vlaarding af te kunnen voeren. In de 13e eeuw geschiedde de uitwatering via sluizen bij Huytgenshoek in de dijk ten westen van Vlaardingen. Deze sluizen werden 1389 afgebroken. De afwatering geschiedde in het vervolg via drie sluizen in de Breevaart. Deze sluizen waren in het midden van de 13e eeuw aangelegd, toen ook de vaart gegraven was. Zij verzorgden de afwatering van Naaldwijk, Rijswijk en Schipluiden. In 1389 verplaatste Naaldwijk haar afwatering naar Maassluis en werd de afwatering van de Vlaarding (en van de Vlaardingse polders) naar de genoemde sluizen verplaatst. Vroeger was de loop van de rivier recht zuidwaarts geweest, sinds 1389 waterde de rivier via de Zijl uit in de Breevaart. De drie sluizen, de Vlaardingse, Schipluider en de Rijswijkersluizen, waren genoemd naar de ambachten die ze onderhielden. Deze behoorden tot de zogenaamde Westambachten, in tegenstelling tot de Oostambachten die via de Vijfsluizen bij Schiedam afwaterden. De grens tussen beide lag ongeveer op de huidige gemeentegrens tussen Vlaardingen en Schiedam. De oorspronkelijk houten sluizen werden in de 16e en 17e eeuw door stenen sluizen vervangen, de Vlaardingse in 1639 en 1653, de Rijswijkersluis in 1567. De Vlaardingse was in het begin van de 20e eeuw schutsluis, zodat schepen de sluis konden passeren. In 1958 werden de drie sluizen door een schutsluis vervangen.

De Babberspolder, die aanvankelijk buiten de rivierdijk lag, was vermoedelijk de eerste polder die met molens bemalen werd. De eerste vermelding dateert van 1394. De polders binnen de Maasdijk volgden vanaf de tweede helft van de 15e eeuw. De relatieve daling van de bodem als gevolg van klink (zie 3.1.) maakte kunstmatige bemaling noodzakelijk.

De Aalkeet-Binnenpolder in het zuidwesten van de gemeente waterde tot 1882 af via de Dammolen aan een voorboezem die, parallel aan de Poeldijkse Watering gelegen, in de Boonervliet in Maassluis uitmondde. Van 1874-1882 werd de afwatering tevens via de Aalkeet-Buitenpolder verzorgd, waar toen een stoomgemaal in gebruik was. In 1882 werd op de plaats van de Dammolen een stoomgemaal in werking gesteld. In 1920 is dit vervangen door een dieselgemaal. In de Aalkeet-Buitenpolder, direct ten noorden van Aalkeet-Binnen, waren twee watermolens werkzaam, een aan de Boonervliet in Maassluis en een aan de hierboven genoemde voorboezem. De laatste werd in 1873 vervangen door een stoomgemaal, dat circa 1929 opgeheven werd. Sindsdien watert het zuidelijke gedeelte van de polder via een sluis af op Aalkeet-Binnen. Het noordelijke gedeelte wordt door een dieselgemaal aan de Boonervliet bemalen (sinds 1929). De Broekpolder ten noorden van Aalkeet-Buiten waterde via twee molens af op de Vlaardingse Vaart respectievelijk de Boonervliet. De molens werden in 1882 vervangen door een stoomgemaal, aanvankelijk gelegen aan de Vlaardingse Vaart, in 1904 verplaatst naar de Boonervliet. In 1946 is de stoommachine, geïnstalleerd in de oude molen, vervangen door een elektromotor. In 1962 is het gemaal buiten werking gesteld en enkele jaren later gesloopt. De Holierhoekse en Zouteveense polders vormen tegenwoordig een waterschapsdeel. Tot 1859 waren het twee afzonderlijke polders met als grens de Zweth, de huidige gemeentegrens tussen Vlaardingen

en Schipluiden. Alleen de Holierhoekse polder behoort dus tot de gemeente. De polder waterde af via een molen die ten noorden van de Zweth stond en uitsloeg op de Vlaardingse Vaart. Door de lage ligging van de polder ten opzichte van de andere polders in de gemeente (zie 3.1.), had de polder uitermate veel last van wateroverlast. Sinds 1827 werd er gepraat over de inrichting van een stoomgemaal. In 1868 werd het Zwethstoomgemaal in gebruik genomen. Dit is circa 1936 buiten werking gesteld en in 1980 gesloopt. De polder werd sindsdien in zijn geheel bemalen door het in 1883 gestichte stoomgemaal aan de Vlaardingse Schouw. Sinds 1919 maakt dit gemaal, staande op het grondgebied van Schipluiden, gebruik van elektriciteit als aandrijfkracht.

De Babberspolder ten noordoosten van de haven behoorde tot het afwateringsgebied van de Oostsluizen en werd bemalen via een windmolen op een poldervaart. Deze stond, evenals de Vijfsluizen via welke het water uit de vaart op de Maas werd geloosd, op het territorium van Schiedam.

Het buitendijks gebied waterde direct via sluizen en duikers uit op de Nieuwe Maas. Een uitzondering was de Grote Vetteoordse polder, die als enige buitendijkse polder door een dijk beschermd werd (zie 5.3.). Het in 1874 gestichte gemaal op de hoek van de Westhaven- en Vetteoordskade sloeg via een voorboezem uit op de Oude Haven. Hier lag al sinds 1563 een sluis, waardoor de polder afwaterde. In 1920 werd het stoomgemaal door een elektrisch gemaal vervangen. Ook het Louwland en de Buitenwijde ten oosten van de haven waterden uit op de haven (het Buizengat), doch deze werden sinds 1881, samen met het zuidelijker gelegen Maasbosch, bemalen door het al eerder genoemde rioolgemaal bij de spoorlijn.

Na de aanleg van de spoorlijn werd een groot deel van de gemeente vergraven voor havens of opgehoogd voor industrieterreinen of woonwijken. Het terrein werd langzaam aan ontpolderd, de Babberspolder in de jaren 30, de Verenigde Groote- en Kleine Vettenoordse-, West-, Oost- en Zevenmanspolders (alle buitendijkse polders) in 1958, de Broekpolder in 1962 en het grootste deel van de Holierhoekse polder in 1963 en 1972. Zo resten alleen Aalkeet-Buiten, Aalkeet-Binnen en een klein gedeelte van de Holierhoekse polder. Binnen de gemeentegrenzen bevindt zich alleen het dieselgemaal van Aalkeet-Binnen.

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

4.1. Agrarisch grondgebruik

De oudste bewoners van Vlaardingen leefden van de jacht, de visserij en de veeteelt. Ontginning van het land, dat wil zeggen regeling van de afwatering en verkaveling van het grondgebied, was niet nodig, omdat de akkers zich tot de hogere gedeelten beperkten (de oeverwallen en de terpen). Door de natuurlijke afwatering werd het land voldoende droog gehouden. Op de lager gelegen venige gronden hield men schapen. Rond het jaar 1000 vestigden Friese kolonisten zich in het gebied, die er kleine zelfstandige boerderijen grondvesten. Iedere hoeve werd afzonderlijk ontgonnen. De verkaveling werd bepaald door in het terrein aanwezige kreekjes, zodat een uitermate onregelmatig patroon ontstond. Op de kaarten uit rond 1850 (figuur 4) is deze verkaveling terug te vinden ten westen en ten noorden van de bebouwde kom (het oostelijke gedeelte van de Aalkeet-Buitenpolder en het zuidelijke gedeelte van de Holierhoekse polder). Vanaf het einde van de lle eeuw zijn de overige gronden in copeverband ontgonnen. Deze ontginningen zijn door een institutie (de geestelijkheid van de abdij van Egmond) uitgegeven, hetgeen resulteerde in een regelmatige, zeer lange strokenverkaveling. Zo lopen tussen Vlaardingen en Maassluis de kavels vanuit de Maasdijk door tot Schipluiden. Opvallend was, dat niet zozeer kaden, als wel natuurlijke en gegraven waterlopen als ontginningsassen fungeerden. In de Holierhoekse polder waren dit onder meer de Vlaarding en de Zweth, in de Broekpolder de Geersloot en in de Aalkeet-Buiten- en Binnenpolders de Poeldijkse Watering. Bij de eerste ontginningen zouden het zuidoostelijke deel van de Holyweg en de Vlaardingse Woudweg als kaden hebben gefungeerd, doch het kaartbeeld van de verkaveling suggereert anders. In ieder geval zijn beide kaden reeds lang geleden afgegraven. De Rijskade tussen Aalkeet-Buiten en de Broekpolder heeft vermoedelijk wel als waterscheiding gefunctioneerd, als bescherming voor Aalkeet-Buiten tegen water uit het toen nog niet ontgonnen Broedgebied. De boerderijen lagen verspreid in de polder, niet op of langs een kade of dijk. Alleen in Aalkeet-Binnen liggen de boerderijen in een regelmatig patroon bij elkaar. Daar waren de boerderijen op de daar aanwezige vloedrug gesitueerd.

Vermoedelijk vrij spoedig na de bedijking in de 13e eeuw (zie 5.3.), ontstonden aanwassen. Door de voortdurende uitleg van de havenhoofden werd de landaanwinning verder gestimuleerd. De Babberspolder was de oudste aanwas. Ver voor 1316 was deze polder al binnen een dijk gebracht, die later als hoofdwaterkering is gaan fungeren. De aanwassen ten zuiden van de Maassluisse dijk waren tot in het midden van de 15e eeuw bewoond. Maar door verwaarlozing van de bekadingen (onder andere als gevolg van burgeroorlogen) stroomden deze landen aan het einde van de 15e eeuw, toen hogere rivierwaterstanden optraden, weer onder. Dat circa 1500 de Maasdijk weer schoordijk was, bewijst het feit dat toen tot tweemaal toe een stenen dijk die "gestort" was, spoedig daarna wegspoelde (was "uytgevallen"). Spoedig hierna viel het land bezuiden de dijk weer droog en in 1551/52 werd de Groot Vetteoordpolder bekaad en van een stelsel van sloten en sluizen voor de afwatering voorzien. Ook nadien breidden de aanwassen zich verder rivierwaarts uit, om vervolgens bekaad te worden. Hiermee verkreeg de stad een belangrijke uitbreiding van het landbouwarsenaal en een betere bescherming tegen het Maaswater. Jong Vettenoord ontstond eind 16e/begin 17e eeuw, Klein Vettenoord in 1654. De Oost- en Westpolder werden in 1660 bekaad, vermoedelijk vrijwel tegelijk met de Zevenmanspolder. De Spuipolder

in het uiterste zuidwesten van de gemeente ontstond in de 17e/begin 18e eeuw. Ten oosten van de haven ontstond het Louweland vermoedelijk al in de late Middeleeuwen. Daar ten zuiden van lag de Buitenweide. Aan het einde van de 15e eeuw was dit land al omkaad. Het Buitenland van de Buitenweide werd pas in de 2e helft van de 17e/eerste helft van de 18e eeuw ingepolderd.

In hoofdstuk 3 is al gebleken dat het land veel last van wateroverlast had en de grond betrekkelijk arm was. Akkerbouw op grote schaal was niet rendabel. Uiteraard werden aanvankelijk granen verbouwd om in de eigen levensbehoeften te voorzien, maar wanneer de agrarische economie vanaf de late Middeleeuwen steeds meer aan de stedelijke economie wordt verbonden (import van granen uit de Oostzeelanden), gaan de boeren zich steeds meer op de veeteelt richten voor de produktie van boter en kaas voor de stedelijke markt. Een rol speelde ook de stijging van de rivierwaterstand, waardoor het land drassiger werd en bouwland omgezet moest worden in weide. De specialisatie is in de 19e eeuw al ver voortgeschreden. In 1830 wordt minder dan 10% van de totale landbouwgronden als bouwland gebruikt. De akkerbouw staat in dienst van de veeteelt: de verbouw van veevoerdergewassen als haver. Verder werden er op beperkte schaal tarwe, gerst, peulvruchten en aardappelen verbouwd. Maar de melkveehouderij was en is het hoofdbedrijf, Vlaardinger Ambacht behoorde tot de gemeenten met de grootste rundveestapel van Zuid-Holland. Ook werden er relatief veel varkens gehouden. In de Aalkeet-Buitenpolder lagen twee eendenkooien. De oostelijke, tussen de Molensloot en de Rijskade, moest eind jaren 40 wijken voor de stadsuitbreidingen. Onmiddellijk westelijk van de bebouwde kom langs de Biersloot lagen tuinbouwgronden (boomgaarden, tuinen). De omvang van deze percelen nam vanaf de 18e eeuw steeds meer af. In de eerste helft van de 20e eeuw verplaatste de tuinbouw zich uit de stad naar het buitengebied. In de Aalkeet-Buitenpolder werden kassen in gebruik genomen. Bij de boerderijen lagen tuinbouwgronden waar de landbouwers groenten voor de eigen behoeften kweekten. Sinds het einde van de 19e eeuw kwamen bloemisterijen op. Het buitendijks grondgebied werd voornamelijk voor veeteelt (hooi- en grasland) gebruikt. Ook lagen er enkele kleinere percelen onbekade gorzen, waar riet groeide. Landinwaarts van deze terreinen, gelegen onder andere ten oosten van de Vulcaanhaven en ten zuiden van de Oost- en Westpolder, lagen wilgebossen.

Aan het einde van de 19e eeuw vonden de eerste grote stadsuitbreidingen plaats, voornamelijk ten oosten van de haven. Hier vielen de eerste landbouwgronden ten prooi aan woningbouw, havenaanleg en industrievestigingen. Na de Eerste Wereldoorlog volgde ook het westen van de gemeente: in het noordwesten woningbouw, in het zuidwesten (de Zevenmanspolder en de Oost- en Westpolder) industrie en havens. Na de oorlog namen de landbouwgronden in hoog tempo af. Binnen de dijk verrezen talrijke woonwijken (de Westwijk, Holy-Zuid en Holy-Noord), buiten de dijk industrieterreinen (de Groote Lucht). In de Aalkeet-Buitenpolder en Broekpolder werden in de jaren 80 grote recreatieterreinen aangelegd. Het grootste deel van Aalkeet-Buiten is opgehoogd. In de Lickebaert, de voormalige Spuipolder, is enkele jaren geleden groenaanplant verwezenlijkt. Landbouw (veeteelt) vinden wij heden ten dage alleen nog in een gedeelte van Aalkeet-Binnen en Aalkeet-Buiten en het noordelijke gedeelte van de Holierhoekse Polder.

4.2. Niet agrarisch grondgebruik

Zoals in 4.1. aangeduid, liep in de periode 1800-1940 het agrarisch bodemgebruik fors terug. Tot de Eerste Wereldoorlog pleegden de bouw van de Oostwijk, na deze oorlog voltooid, en de aanleg van de Wilhelminahaven en de Vulcaanhaven, inclusief de daarbij behorende opslag- en industrieterreinen, aanslagen op de landbouwgronden ten oosten van de stad. In het zuidwesten werden onder andere de industrieterreinen van de ENCK en Lever's Zeepfabriek aangelegd. Ten noorden van de spoorlijn vond voornamelijk woningbouw plaats: in het westen van de stad moesten de tuinbouwgronden meer en meer wijken voor nieuwe woonwijken. Vermeldenswaard is ook de nieuwbouw in Vlaardinger Ambacht in de tweede helft van de jaren 30. Voor dit alles wordt ook naar hoofdstuk 6 verwezen. Na de oorlog kregen bepaalde terreinen een recreatieve functie. Het gebied tussen Vlaardingen en Maassluis behoort inmiddels tot de weinige groenstroken langs de Nieuwe Waterweg. Al in de jaren 50 werd dit erkend en werd een plan ontwikkeld om dit gebied te beschermen. Tussen Vlaardingen en Maassluis moest een groene bufferzone gehandhaafd blijven (Structuurplan uit 1957). De Broekpolder, die in de jaren 60 voor woningbouw bestemd werd en met Rotterdams havenslib opgehoogd werd (1959-1976), is in de jaren 80 als groengebied ingericht. Ook Aalkeet-Buiten en de Lickebaert werden recreatiegebieden. In de Lickebaert zijn fietsroutes uitgezet.

Al in de 12e eeuw werd er op de Nieuwe Maas, in de Vlaarding en in de Vlaardinger Vaart gevist, onder meer op zalm, steur, elft en snoek. De zeevisserij (zie 6.2.1.1.) heeft de riviervisserij evenwel volledig ondergesneeuwd. Tegenwoordig wordt de Vlaardingse Vaart voor watersport gebruikt. Langs haar oevers liggen twee jachthavens (zie 5.2.).

4.3. Visuele karakteristiek

Het beeld van Vlaardingen wordt in belangrijke mate bepaald door de vele industriële bebouwing langs de oever van de Maas: grote opslagtanks en loodsen, hoge kranen. Ook de hoogbouw van het laboratorium van Unilever even ten westen van de Oude Haven valt in het oog. Dit industrieterrein wordt van de rest van de stad gescheiden door de spoorlijn. Ten noorden daarvan liggen uitgestrekte woonwijken, die door de Oude Haven, de Schiedamsedijk en de A20 van elkaar gescheiden worden. In het oude centrum vallen de torens van de Grote Kerk en de St. Johannes de Doperkerk op. Ten noordoosten van de Oude Haven liggen het Oranjepark en het Hof. In de nieuwere wijk Holy-Zuid en de Westwijk staan hoge flatgebouwen. Ten westen en ten noorden van de bebouwde kom liggen groengebieden (weiden, bosaanplant enzovoort).

5. INFRASTRUCTUUR

5.1. Landwegen

Gezien de relatief goede verbindingen over water, waarover de meeste steden in Holland rond 1800 beschikten, ontstegen de landwegen over het algemeen niet de interlokale functie. De belangrijkste verbindingen waren meestal aangelegd op de dijken. Zo ook in Vlaardingen. Al in 1590-1606 werd het dijktraject binnen de gemeente bestraat. Het gedeelte tussen Vlaardingen en Schiedam werd in 1809/10 bestraat, in 1827 volgde het gedeelte tussen Vlaardingen en Maassluis. Zo beschikte de stad al vroeg in de 19e eeuw over goede verbindingswegen met de omliggende gemeenten. De dijk werd in 1827 tot provinciale weg benoemd en was tot ongeveer de Eerste Wereldoorlog een tolweg. Tolhuisjes stonden bij de korenmolen aan de Kortedijk en bij de splitsing met de Zuidbuurtse Weg in het westen van de gemeente. Sinds het einde van de jaren 20, met het toenemende autoverkeer, voldeed de dijkroute steeds minder als verbinding tussen Hoek van Holland en Rotterdam. Daarom werd er een rijksweg gepland die deze plaatsen met elkaar zou verbinden. De route lag op ruime afstand van de rivier, ruim ten noorden van de toenmalige bebouwde kom. In 1931 vingen de werkzaamheden aan, in 1938 was men al tot het traject Maassluis-Vlaardingen gevorderd. De Tweede Wereldoorlog zorgde echter voor een aanzienlijke vertraging. Pas in 1955 kwam het gedeelte Vlaardingen-Hoek van Holland gereed, in 1958 Vlaardingen-Rotterdam. De weg werd tot A20 gedoopt.

Met het omliggende platteland was de weg naar Kethel van zeer vroege datum. De weg lag er al in 1316. De wegen in de polders, waaronder de Zuidbuurtse Weg, sloten nauwelijks aan bij de verkaveling. Vermoedelijk dateren zij dus van na de ontginningen. Ook liggen zij nergens op een kade. In de tweede helft van de 19e eeuw werden deze polderwegen van een goede verharding voorzien. In 1864 spraken Kethel, Schipluiden en Vlaardinger Ambacht af, om de wegen in hun gemeenten gezamenlijk te verzorgen. Kort nadien werden de Zuidbuurtse Weg, de Groene Weg, de Broeker Weg, de Holyweg en de Vlaardingseweg in Vlaardinger Ambacht, van een grindverharding voorzien.

Rond 1800 was er een diligence-dienst naar Rotterdam en Maassluis. Sinds 1868 werd er een omnibusdienst naar Rotterdam onderhouden, in 1923 vervangen door een busdienst. In 1921 kwam er een busdienst op Schiedam. Ook waren er busdiensten op Maassluis en Maasland. De eerste stadsbus werd in 1931 in bedrijf genomen. De interlokale busdiensten werden tijdens de Tweede Wereldoorlog door het Rotterdamse Trambedrijf overgenomen.

5.2. Wateren

De monding van de Maas was in de vroege Middeleeuwen vermoedelijk een vrij brede delta, bestaande 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-Elizabethsvloed (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 Biesbosch en het Hollands Diep. Alleen de Lek waterde af via de Nieuwe Maas, waardoor slechts een kwart van de waterhoeveelheid van voor 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 verzandden en bleken in de 18e eeuw nauwelijks geschikt voor scheepvaart. Vanuit Vlaardingen voeren de schepen door de Oude Maas naar Dordrecht en vervolgens via de Dordtse Kil, het Hollands Diep en de Haringvliet om via het Goereese Gat de Noordzee te bereiken. Er werd wel spottend opgemerkt, dat Hellevoetsluis halverwege Rotterdam en Indië lag. De Vlaardingse vissers met hun schepen met geringere diepgang, hadden uiteraard van deze slechte bevaarbaarheid minder last dan de Oost-Indiëvaarders. Maar dat deze situatie een rol heeft gespeeld bij de achteruitgang van het visserijbedrijf in de tweede helft van de 18e eeuw (zie hoofdstuk 2.) is aannemelijk. Een verbetering leek de aanleg van het kanaal door Voorne in 1827-29. Toen echter rond 1850 de diepgang van de schepen fors toenam, bleek ook dit kanaal niet aan de eisen des tijds te voldoen. 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, doordat zich aan de oever van de rivier zand afzette; 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 die toen gesteld werden. Om de rivieroevers tegen hoog water te beschermen (de eb- en vloedwerking was toegenomen) werden kort daarna een aantal stenen rijksdammen aangelegd (zie 5.3.).

De oude haven is in oorsprong een natuurlijke waterloop. Zij ontstond uit de benedenloop van de Vlaarding. Deze ging tot 1388 ongeveer ter hoogte van het huidige Plein Emaus door de Kethelweg (de toenmalige rivierdijk) en vervolgde haar weg in zuidelijke richting langs de oostzijde van de ten dele natuurlijke hoogten die later Emaus, de Kortedijk, Hoogstraat en Markt genoemd zouden worden. De haven ving aan bij de sluizen, die toen op de hoogte van de Brede Havenstraat lagen (zie 3.2.). In 1388 werd de Vlaarding via de Zijlsloot op de Vlaardinger Vaart of Breevaart aangesloten. Het gedeelte van de waterloop tussen de oude sluizen en de nieuwe werd uitgediept, waardoor de haven een stuk langer werd. In 1470 werd parallel aan de oorspronkelijke haven die direct tegen de genoemde dijk lag, oostwaarts een nieuwe haven gegraven. De oude haven werd gedempt. Rivierwaarts werden hoofden gelegd, waardoor de verlanding van het buitendijks gebied (zie 4.1.) een extra impuls kreeg. Nadien werden dikwijls de havenhoofden uitgelegd, om de uitschuring van de haven te stimuleren. In 1734 bereikte de haven haar huidige lengte. Verder werd om de haven op diepte te houden in 1440 een dode tak van de Vlaarding als spui ingericht, maar deze bleek niet te voldoen. In 1551 werd de spui afgesloten, toen de Schiedamsedijk direct aan de Kortedijk verbonden werd (zie 5.3.). In 1608-1610 werd het Buizengat gegraven als spui en als opslagplaats van de vissersschepen gedurende de winter. Tot dit spuiwater werd aanvankelijk ook gerekend een water ten zuiden van de dijk behorende tot het poldersysteem van het Louweland. Het had aanvankelijk een afzonderlijke spuisluis naast die van het Buizengat. Deze sluis is nog voor 1649 verwijderd, zodat het water toen in open verbinding kwam te staan met het Buizengat (zie figuur 10) en door dezelfde sluis spuide als deze, totdat het ten slotte in 1840 werd gedempt.

Ondanks deze voorzieningen was de toestand van de haven tot de jaren 80 van de vorige eeuw een bron van voortdurende zorg. In 1814 werd opgemerkt: "Den staat waarin zich

thans de haven dezer stad door gedurige aanslibbing bevindt, is zodanig, dat alleen bij hoog water en dan nog slechts door een nauwe geul, de schepen een voor een in de haven komen". In 1872-73 en 1885-86 werd de haven grondig uitgediept en verbreed. Sindsdien werd de haven met baggermachines op diepte gehouden. In de jaren 30 zijn langs de haven basaltkademuren gebouwd in rijkswerkverschaffing. Tot dan had de haven over een bochtige houten beschoeiing beschikt.

Sinds het einde van de vorige eeuw werd een aantal havens gegraven. Deze hadden niet langer een functie voor de vissers en kooplieden, zoals bij de Oude Haven het geval was, maar fungeerden als industrie-, op- en overslaghavens. In 1895-96 werd de Wilhelminahaven gegraven. Aanvankelijk sloot zij nog aan op de Oude Haven, maar in 1904 werd de haven aanzienlijk verruimd en kreeg ze een directe aansluiting op de Maas. In 1926 werden de twee havens door een damwand gescheiden. In 1936 werd de ijzeren draaibrug ter plaatse gesloopt en het gat gedempt. Zo ontstond het Grote Visserijplein. De Vulcaanhaven dateert van 1913. Langs beide havens vestigden zich grote handelsmaatschappijen en zware metaalfabrieken. Hier werd het industriële hart van het vooroorlogse Vlaardingen gevestigd (zie 6.2.).

Ten westen van de Oude Haven werd in de jaren 20 bij de kunstmestfabriek een tweetal havens gegraven. Een ervan, de oostelijke, werd na de oorlog gedempt. Bij het Centraal Station werd in 1890 een spoorhaven gegraven (zie 5.4.). Naast haar economische functie werd de haven ook voor recreatieve doeleinden gebruikt. In 1956 werd de haven gedempt. Verder was er in de noordwesthoek van het Louweland sinds 1889 een zogenaamde Beerhaven. Deze had een verbinding met het Buizengat en diende voor de afvoer van fecaliën.

De Vlaarding waaraan de stad zijn naam ontleende, was in de 19e eeuw al een onbetekenend stroompje. Het ontstond nabij de Harreweg te Kethel (Schiedam) en waterde sinds 1389 via de Zeilsloot uit op de Vlaardinger Trekvaart. Na de oorlog is het water gedempt.

De Vlaardingse (Bree- of Trek-) Vaart is gegraven in het midden van de 13e eeuw. De vaart heeft een belangrijke afwateringsfunctie: het is een van de boezemwateren van Delfland (zie 3.2.). Daarnaast werd er druk gebruik van gemaakt als vaarweg naar Maassluis en Delft. De vaart is in 1654 door de aanleg van een jaagpad op de kade langs het water geschikt gemaakt voor een trekschuit. Langs de vaart lagen talrijke losplaatsen, in de Holierhoekse polder drie. Heden ten dage zijn er twee jachthavens te vinden, aangelegd respectievelijk eind jaren 60 en de jaren 80. De vaart heeft nu dus een belangrijke recreatieve functie (zeil-, roei- en kanosport).

Op de Trekvaart waterde naast de Vlaarding een tweede waterloop uit, die bij de Markt ontstond als de Waal en noordwaarts als Biersloot vlak bij de sluizen in de Vaart uitkwam. De Biersloot was in 1389 gegraven (zie 3.2.). Aan deze stromen lagen aanlegsteigers voor de binnenscheepvaart, via welke produkten uit de tuinen langs de Biersloot naar de markt en naar Delft, Den Haag en Leiden werden vervoerd. In 1869 werd de Waal gedempt. Toen in 1893 ook de Biersloot gedempt werd, werden de steigers verplaatst naar de Trekvaart vlak bij de sluizen (de Wedde).

Voor het levend houden van prikken (aalachtige visjes, te gebruiken als aas bij de kabeljauwvangst) werd in 1660 ten westen van de haven het zogenaamde Prikkenwater gegraven. In 1875 werd er een zwembad in aangelegd. In 1912 werd het water gedempt.

In de 19e en 20e eeuw waren er regelmatige veerdiensten op Delft, Leiden, Den Haag, Maassluis, Schiedam, Rotterdam, Pernis en Dordrecht. Naar Pernis voer een voetveer. In 1866 werd een stoombootdienst op Gorinchem en 's-Hertogenbosch geopend. Een stoombootverbinding met Rotterdam kwam in 1868 tot stand. De aanlegplaats van de boten van de Vlaardingse Stoomboot Maatschappij lag bij de Dayer in de Oude Haven. Deze maatschappij onderhield later ook verbindingen met Brielle en Hellevoetsluis. Door de Oude Haven voer al voor 1838 een pontje, aanvankelijk ter hoogte van de Vossenstraat, later, rond 1880 ter hoogte van de Oosterstraat en de Vetteoordskade. De aanleg van talloze bruggen over de haven maakte het pontje echter vrijwel overbodig.

5.3. Dijken en kaden

Aanvankelijk was dijkbescherming rond Vlaardingen niet noodzakelijk: het gebied lag hoog genoeg. Nadat in het midden van de 12e eeuw overstromingen de omgeving troffen, werd begonnen met de dijkaanleg. De dijk in Vlaardingen, bestaande uit de Maassluisse dijk, de Markt, de Hoogstraat, de Kortedijk en de Schiedamsedijk, behoort tot de oudste gedeelten van de waterkering langs de Maas. Circa 1175 zouden de hogere gedeelten langs de Vlaarding via een dijk verbonden zijn geweest. Van daaruit werd de dijk in westelijke richting verlengd, tot circa 1280 de hoofdwaterkering bij Vlaardingen zijn voltooiing zou hebben bereikt. Geestelijken van de abdij van Egmond zouden verantwoordelijk geweest zijn voor de aanleg ervan.

Het traject ten oosten van Vlaardingen is een aantal malen verlegd. Aanvankelijk liep het van de Kortedijk in noordoostelijke richting naar Kethel (zie de vooroorlogse Vlaardingse of Kethelweg). Nadien zou de dijk gedeeltelijk zuidwaarts verlegd zijn, zodat de dijk ter hoogte van de huidige Van Hogendorplaan zuidoostwaarts afboog om op de plaats van het huidige station Vlaardingen-Oost bij de Schiedamsedijk aan te sluiten. Kort na 1389 werd de waterkering vanuit dit laatste punt westwaarts verlengd, tot aan het Buizengat, dat in die tijd tot Emaus doorliep. Daar boog de dijk naar het noorden om, zodat de zogenaamde Omring van Emaus ontstond. In 1551 werd deze omring uit het traject genomen, afgegraven en de Schiedamsedijk in een rechte lijn op de Kortedijk aangesloten. In 1887-88 werd ten slotte het oostelijk gedeelte van de Schiedamsedijk enkele meters verlegd. Tussen de oude dijk en de nieuwe werden plantsoenen aangelegd. Het traject van de huidige Maassluissedijk ten westen van Vlaardingen volgt in grote lijnen het oorspronkelijke traject. De dijk beschikte gedeeltelijk over stenen fundamenten, onder andere bij Huytgenshoek (aangelegd voor 1440) en binnen de bebouwde kom (aangelegd in 1459).

De Maasdijk is tegenwoordig deels slaperdijk. Ten westen van de Vettenoord en ten oosten van de halte Vlaardingen-Oost ligt de dijk rivierwaarts van de spoordijk. Hier fungeert zij dus nog steeds als rivierwaterkering. Het grootste deel van de bebouwde kom wordt echter beschermd door de genoemde spoordijk, aangelegd in 1886 en verhoogd in 1920-1923. Tegelijk werd er even ten noorden van de plaats waar de spoorlijn de Oude Haven overbrugde, in de haven een vloedsluis aangelegd. Tot die tijd had men in de haven veel last van hoog water. Om te voorkomen dat het water de huizen achter de haven bereikte,

maakte men gebruik van vloedplanken die tussen de panden langs de haven bevestigd werden. De sponningen zijn nog volop te zien. Na 1886 werden deze dus overbodig. Ook werden de kaden van het Louweland en langs de Hoflaan in het noorden van de haven geslecht.

Verder wordt de gemeente beschermd door een stelsel van rijksstrekdammen, aangelegd tijdens en vlak na de verbetering van de Rotterdamse Waterweg: in 1890-91 (langs de Spuipolder), 1891-94 (langs Jong Vettenoord), 1891-92 (Klein Vettenoord, de Zevenmans-, West- en Oostpolders) en 1889-90 (het buitenland van de Babberspolder). Sindsdien waren dus ook de aanwassen van een deugdelijke waterkering voorzien. Rond 1800 waren vrijwel alle buitendijkse aanwassen nog slechts door zomerkaden tegen de rivier beschermd. Zij hadden veel last van hoog water. Regelmatig spoelden er zelfs stukken land weg. Alleen de kade rond de Groot Vettenoord was in 1776/78 op dijkhoogte gebracht: de Schenkeldijk en de Hoge Schenkelkade. Ook het Maasbosch, een gedeelte van het buitenland van de Buitenweide werd door een dijk omgeven.

Binnen de dijk lagen er al in het begin van de 16e eeuw kaden langs de Vlaardingse Vaart. In 1654 werd hierop een trekpad aangelegd (zie 5.2.).

5.4. Spoorwegen

Toen de Nieuwe Waterweg in de tachtiger jaren van de vorige eeuw eindelijk aan de verwachtingen ging voldoen, ontstond de behoefte aan een spoorlijn van Schiedam naar Hoek van Holland. 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 het traject het voordeel, dat stadsuitbreiding in noordelijke richting niet gehinderd werd. De ervaring had geleerd dat sommige steden binnen de lijn bekneld en geïsoleerd konden raken. Het geplande traject zorgde voor een ruimtelijke scheiding tussen industrieterreinen en woonwijken, hetgeen als extra voordeel werd gezien.

De werkzaamheden werden in 1886 aangevangen. Het spoor en het centraal station werden in 1891 in gebruik genomen. Het station is meerdere malen verbouwd. De stalen kapconstructie dateert van 1936. In 1908 werd in Vlaardingen-Oost een tweede station geopend. Dit station werd in 1950 grondig verbouwd. In 1956 werd er echter een geheel nieuw station in gebruik genomen. De kaartverkoop had plaats in het nog bestaande café Vlaardingen-Oost aan de Schiedamsedijk. Een derde station, Vlaardingen-West, werd in 1969 geopend. Het Centraal Station lag buiten de toenmalige bebouwde kom even ten westen van de haven. Het was bereikbaar via een weg parallel aan het spoor. Aanvankelijk liep de weg dood, maar nog voor de Eerste Wereldoorlog werd de weg doorgetrokken naar het industrieterrein langs de Nieuwe Maas (het huidige Groote Lucht). Ondanks het feit dat tussen het station en het Scheur open terrein lag, bleven belangrijke bedrijfsvestigingen in dit gebied lange tijd uit. Voor de Tweede Wereldoorlog vestigden zich alleen de Sunlight-Zeepfabriek van Unilever en de ENCK (zie 6.2.1.3.) zich in de buurt van het station. Dit bedrijf beschikte toen al over een vertakking van de lijn. Na de oorlog werden ook aftakkingen naar de zeepfabriek gelegd. Ook woningbouw in de buurt van het station bleef lange tijd beperkt.

Station Vlaardingen-Oost lag dicht bij de Vulcaanhaven. In 1923 liet de Handelmaatschappij Vulcaanhaven een spoorwegverbinding tussen de haven en het station leggen. Een aantal bedrijven langs de Vulcaanhaven en de Wilhelminahaven O.Z., zoals de Matex en het Havenbedrijf Vlaardingen-Oost, beschikt over eigen rangeercapaciteit en emplacementen.

Het spoor is voornamelijk gebruikt voor de aanvoer van steenkool, maar ook de visserij en de landbouw profiteerden van de voorzieningen. Voor de aan- en afvoer van landbouwprodukten naar en van de Zuidhollandse eilanden was achter het Centraal Station een spoorhaven gegraven, ingericht met een stoomkraan voor het overladen van de produkten. De haven is in 1956 gedempt (zie 5.2.). Tegenwoordig worden de stations vooral voor reizigersvervoer gebruikt.

5.5. Bruggen

De 17e-eeuwse houten brug over de haven bij de Schiedamseweg werd in 1867 door een hefbrug en in 1889 door een draaibrug vervangen. Een tweede brug over de haven ligt in het verlengde van de Parallelweg. Aanvankelijk als kippebrug gebouwd (1904), werd deze in 1923 vervangen door een brede verkeersbrug (de Prinses Julianabrug). De spoorbrug over de haven is aan zijn derde versie toe. De oudste uit circa 1885 werd al in 1896 door een nieuwe spoorbrug vervangen. Deze heeft tot 1988 dienst gedaan. De spoorhaven (zie 5.4.) werd overbrugd door een uit 1888 daterende vaste brug in de Westhavenkade. In 1956 werd de brug verwijderd. In 1904 werd de Binnensingel doorgetrokken met een viaduct onder de spoorlijn. Het viaduct is in 1985 gesloopt. De Beerhaven werd overbrugd, eerst met een draaibaar voetgangersbruggetje, later met een opklapbrug, die na talloze omzwervingen in de ingang van het park 't Nieuwland (sportterreinen) tegenover de Goudenregenstraat is terechtgekomen.

5.6. Militaire infrastructuur

Vlakbij de oude nederzetting zou een versterking hebben gelegen, aangelegd in het begin van de lle eeuw door de Hollandse graaf Dirk III. Vermoedelijk was dit niet meer dan een aarden wal, omringd door palissaden en een gracht. De Biersloot (zie 5.2.) zou vanaf de 13e eeuw als stadsgracht gefunctioneerd kunnen hebben. Stadsmuren heeft de stad vermoedelijk nooit gehad. In 1574 zou er bij de Kortedijk, ter verdediging van de sluizen, een schans hebben gelegen. Overblijfselen van al deze verdedigingswerken zijn echter nooit teruggevonden.

5.7. Nutsvoorzieningen

In 1859 werd een particuliere gasfabriek aan de Hoflaan in bedrijf genomen. In 1895 ging de onderneming over in gemeentehanden. In 1901 werd de oude installatie gesloopt en vervangen door een nieuwe. De fabriek is eind jaren zestig afgebroken.

De NV Vlaardingsche Waterleidingmaatschappij, opgericht in 1885, liet in dat jaar ten oosten van de Havenmond een watertoren bouwen. In 1895 werd de eerste steen gelegd voor een tweede watertoren, aan de Emmastraat. In 1911 werd het particuliere bedrijf door de gemeente overgenomen. Sinds 1922 werd echter drinkwater uit Rotterdam betrokken. Vlaardingen kon niet meer voldoen aan de behoeften van de toenemende bevolking en

verliet haar eigen winplaatsen. De oude watertorens zijn afgebroken, die aan de Wilhelminahaven in 1937, die aan de Emmastraat in 1956. Op de Hof aan de Van Linden van den Heuvellweg staat nog een watertoren. Deze dateert van na de oorlog. Vlaardinger Ambacht kreeg sinds 1890 water uit Vlaardingen.

Sinds 1913 betrok de stad Vlaardingen stroom uit Rotterdam, het zuidelijke gedeelte van Vlaardinger Ambacht sinds 1926. Het noordelijke gedeelte (Zouteveen) kreeg stroom uit Schipluiden.

De Gemeentereiniging heeft haar gebouwen sinds 1887 in de noordwesthoek van het Louweland, vlak bij de Gemeentewerken en het Gemeente Energie- en Waterleidingbedrijf.

6. NEDERZETTINGEN

6.1. Algemeen

De gemeente Vlaardingen omvat twee kernen, de stad Vlaardingen en het dorp Vlaardinger Ambacht, meestal Emaus genoemd. In de nog resterende polders ligt verspreid een aantal boerderijen. Emaus en Vlaardingen waren al vroeg aan elkaar gegroeid. De grens tussen beide werd in 1407 bepaald. Al in het begin van de 17e eeuw bereikte de bebouwing van Vlaardingen deze grens. Nog voor de opheffing van de gemeente Vlaardinger Ambacht werd Emaus onderdeel van de stedelijke groei van Vlaardingen. Na de oorlog is de oude dorpskern volledig ingebouwd. Van het oorspronkelijk agrarisch karakter van het gebied, is niet veel meer over. Circa twee derde van de gemeente bestaat tegenwoordig uit stedelijke bebouwing.

De ontwikkeling van de stad Vlaardingen in de laatste twee eeuwen komt tot uitdrukking in tabel 2. Tot omstreeks 1880 was de groei van de stad vrij beperkt. Na 1880, na een aantal infrastructurele ingrepen (verbetering van de Nieuwe Waterweg, aanleg van de havencomplexen en het in gebruik nemen van de spoorlijn), zien wij een grote bevolkingsgroei optreden, die in de jaren kort voor de Eerste Wereldoorlog zijn hoogtepunt bereikte. Zowel visserij als nijverheid kende toen topjaren. Ook in het Interbellum trad bevolkingsgroei op, maar de teruggang van de visserij lijkt deze getemperd te hebben. Na de oorlog groeide Vlaardingen onder invloed van de ontwikkelingen in het Europoortgebied, stormachtig. Relatief vroeg (in de jaren 70) kwam hieraan een einde. Het laatste decennium liep de bevolking zelfs aanzienlijk terug.

De bevolkingsontwikkeling van Zouteveen en Vlaardinger Ambacht wordt in paragraaf 6.3. nader besproken.

Tabel 2. De bevolkingsontwikkeling in de gemeente Vlaardingen 1795-1990.

jaar	Vlaard. inwoners	VL.AMB. inw.	Zouteveen inw.	jaar	Vlaard. inw.	Vl.Amb. inw.
1795	5.625			1900	16.662	1.367
1811	5.401	375		1910	21.885	1.545
1822	5.731	432	213	1920	24.886	1.571
1830	6.525			1930	27.471	2.251
1840	7.234	499	246	1940	31.037	6.171
1850	7.619			1950	46.323	
1860	8.121	800		1960	68.129	
1870	8.432	886		1970	79.085	
1880	9.520	1.032		1980	79.531	
1890	12.622	1.190		1990	73.852	

6.2. De stad Vlaardingen

6.2.1. Functionele ontwikkelingen

Tot de Eerste Wereldoorlog stond de economie van Vlaardingen in het teken van de visserij. De nijverheid en handel waren verantwoordelijk voor de bouw en bevoorrading van de vissersvloot en de verwerking en afvoer van de gevangen vis. Vlaardingen was dus geen zuivere vissersplaats, zoals Scheveningen en Katwijk. Beter kan de stad als aanvoer- en handelshaven getypeerd worden. Doordat circa 1780-1815 de visserij een diepe crisis doormaakte, vanwege de vrijwel voortdurende blokkade van de kust door de Engelse oorlogsvloot, liepen ook de particuliere nijverheid en de handel fors terug. Na 1815, toen de visserij zich herstelde, namen de nijverheid en koopvaart weer in bedrijvigheid toe. In de nijverheid werd vanaf circa 1850 stoomkracht ingevoerd als energiebron. Het produktieproces werd hierdoor in grotere fabrieksgebouwen geconcentreerd. Ook wonnen bedrijfstakken los van de visserij aan belang. De traditionele handel verdween na 1870. Wanneer omstreeks 1890 de Industriële Revolutie in Nederland doorzet, gaat Vlaardingen mee in deze ontwikkeling. De visserij komt tot grote bloei en sleept tal van bedrijven in haar ontwikkeling mee. Daarnaast vestigt zich grootindustrie, die meer gericht is op het agrarisch achterland en op de snel groeiende stedelijke afzetmarkten. Ook het opslag- en overslagwezen komen tot ontwikkeling, mede vanwege de gunstige ligging van Vlaardingen (open verbinding met de Noordzee via de Nieuwe Waterweg). Er ontbrandt een strijd om de schaarse factor arbeid, die in de jaren 20 van deze eeuw wordt verloren door de visserij. De industrie en het transportwezen boden meer bestaanszekerheid (geen seizoenswerkloosheid en hogere lonen), zodat Vlaardings gezicht steeds meer gedomineerd wordt door industriegebouwen, hoge kranen en reusachtige opslagtanks aan de oever van de Maas.

6.2.1.1. Visserij

De stad Vlaardingen gold tot het Interbellum als een van de belangrijkste vissersplaatsen van ons land. De zeevisserij werd vanaf het einde van de 14e eeuw uitgeoefend (zie hoofdstuk 2.). Het visserijbedrijf was in principe seizoensgebonden, maar vanwege een voortdurende schaarste aan arbeiders zorgden de reders dat hun vissers het hele jaar werk hadden, zodat zij niet elders vertrokken. 's Zomers werd haring gevangen, 's winters kabeljauw en schelvis. Vooral de vangst van kabeljauw was voor Vlaardingen van groot belang. De winter- of beugvaart geschiedde bij de Doggersbank en bij IJsland. Verder werd er nog op walvis gejaagd, maar daar was na het hoogtepunt in de 18e eeuw, in de daaropvolgende eeuw niet veel meer van over. Rond 1820 waren er nog twee traanhuizen en twee traankokerijen in bedrijf.

Het verval, dat met de Vierde Engelse Oorlog (1780-84) was ingetreden, hield de eerste jaren van de 19e eeuw aan. Door de Napoleontische oorlogen en de Engelse blokkades, konden de vissers weinig uitvaren. Na 1815 beleefden de vissers goede tijden (dat wil zeggen: zij kregen hoge prijzen voor de vis), maar door contingentering (capaciteitsbeperking) vond geen expansie van de bedrijfstak als geheel plaats. Nadat deze beperkingen waren opgeheven (1857), werd een aantal belangrijke innovaties toegepast. Er werd in het vervolg gebruik gemaakt van katoenen netten in plaats van netten van hennep. De logger verving vanaf 1869 de oude, zware, logge hoeker. In 1897 werd de

stoomlogger geïntroduceerd. Na de Eerste Wereldoorlog volgde de motorlogger. Deze innovaties werden weliswaar na lang aarzelen toegepast (Maassluis liep hierin voorop), maar vonden wel een vruchtbare voedingsbodem. De exportmogelijkheden naar Duitsland en de toegenomen welvaart van de arbeiders rond 1870 garandeerden een regelmatige afzet. Haring werd een goed en goedkoop volksvoedsel.

De jaren voor de Eerste Wereldoorlog kunnen als topjaren beschouwd worden. Als uiting daarvan kan de bouw van de gemeentelijke zeevishal aan de zuidzijde van de Koningin Wilhelminahaven in 1908 genoemd worden. De hal is allang verdwenen. De Vishalstraat is nog een herinnering ter plaatse. Na de Eerste Wereldoorlog zakte de visserij in. De export naar Duitsland en Rusland viel weg vanwege de politieke economische problemen in die landen. Verder ontwikkelden Scheveningen en IJmuiden zich tot geduchte concurrenten. Ten slotte bleek het steeds moeilijker aan goede vissers te komen. Tussen de reders en havenarbeiders waren de sociale verschillen steeds groter geworden. De patriarchale verhoudingen in het bedrijf maakten plaats voor een meer zakelijke mentaliteit. Toen de beugvaart vanaf 1880 terugliep, werden de vissers in de winter op straat gezet. Zij keerden daarom de bedrijfstak steeds meer de rug toe en vonden vast werk en hogere lonen in de industrie en het overslagwezen. In de jaren 30 herstelde de visserij zich enigszins en ook de eerste jaren na de oorlog bleef het bedrijf belangrijk, doch langzaam maar zeker kwijnde de eens zo bloeiende en gezichtsbepalende bedrijfstak weg.

6.2.1.2. Handel, markt en opslag

De visserij gaf aanleiding tot uitgebreide handelsactiviteiten. Voor het conserveren van de vis werd zout uit Portugal geïmporteerd. Dit gaf de aanzet tot veelvuldige handelsactiviteiten met de landen langs de Middellandse Zee (wijn, kurk, zuidvruchten). Voor de produktie van de vissersschepen waren hout, hennep, pek en teer nodig, die uit Noorwegen en de Oostzeelanden werden ingevoerd, waar ook granen en stokvis vandaan kwamen. Geëxporteerd werden haring, kaas, boter, jenever en graan. De eerste helft van de 19e eeuw (1815-1870) waren gouden tijden voor de koopvaardij. Na 1870 stortte de handel echter in. De koopvaart ging ten onder aan het succes van de visserij. De koopvaart was altijd gezien als nevenbedrijf en daarom weigerden de Vlaardingse kooplieden, toen de stoomvaart de zeilschepen de loef afstaken, de handelsvloot te vernieuwen en geld te investeren in de dure stoomschepen. De visserij leverde grotere winsten op.

Na de eeuwwisseling bereiken nieuwe handelsstromen Vlaardingen op zo'n grote schaal, dat aan de eeuwenoude economische karakteristiek van Vlaardingen als vissersplaats een einde komt (zie 6.2.1.1.). Vlaardingen, gelegen aan de Nieuwe Waterweg, blijkt een gunstige plaats voor overslagbedrijven. De opening van de Vulcaanhaven in 1913 is in dit verband een mijlpaal. De aanleg hiervan werd mogelijk na de grenswijzigingen van 1906 en 1910, toen de stad een flink stuk grondgebied aan de Maas kreeg toegevoegd aan haar territorium. De grote particuliere haven ontwikkelt zich snel tot een uitermate belangrijk op- en overslagcentrum. Langs de haven vestigen zich grote handelsmaatschappijen: Havenbedrijf Vlaardingen Oost NV (1920), NV Handels- en Transportmaatschappij Vulcaan (1913), Onderling Vlaardingsch Havenbedrijf (1916). Aan de Wilhelminahaven (gegraven in 1895-96) vestigt zich de Matex, de Maatschappij tot Exploitatie van Handelsterreinen (1911) voor de opslag van petroleum en benzine. In 1930 wordt de Nieuwe Matex in bedrijf genomen. Enkele jaren later volgen de BPM en de Maatschappij Feijenoord (1934). Al deze

bedrijven lieten grote opslagtanks en kranen bouwen voor de opslag en overslag van bulkgoederen (bijvoorbeeld ertsen, petroleum).

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw krijgen de Markt en de Hoogstraat steeds meer het karakter van winkelstraten. De middenstand wijzigt het straatbeeld door de oude voorgevels te vervangen door etalages.

6.2.1.3. Nijverheid en industrie

De nijverheid had in Vlaardingen traditioneel de functie, naast de verzorging van de eerste levensbehoeften (bouw, kleer- en schoenmakers, bakkers en slagers, grutterijen en blekerijen), om de visserij van zeilklare vissersschepen te voorzien en de kooplieden van materialen om de gevangen vis te verwerken.

Op de werven langs de Oude Haven werden de vissersschepen gebouwd. Verder waren er talloze nevenbedrijven die evenzovele deelbewerkingen uitvoerden en materialen voor de scheepsbouw leverden: houtzagerijen, blokmakerijen, zeilmakerijen, taanderijen, lijndraaierijen (op de lijnbanen gelegen onder meer in de Grote Vettenoord Polder), touwslagerijen en smederijen. Netten breien en repareren (boeten) was tot in de 20e eeuw een van de belangrijke bezigheden van de Vlaardingse vrouwen. Dit werk gebeurde in de open lucht, maar ook in speciale boetschuren. Dit handwerk werd vanaf het derde kwart van de 19e eeuw gemechaniseerd. In 1870 stichtte de reder A. Hoogendijk Jz. een machinale haringnettenbreierij aan de Oosthavenkade. In 1867 stichtte K.S. van der Brugge een grote touwslagerij. Voor de verwerking van de vis waren de kuipers zeer belangrijk. In Vlaardingen was de helft van alle fustkuiperijen van Nederland gevestigd. In 1906 werkten er 700 arbeiders in 90 bedrijven. In 1898 werd de machinale fustenmakerij geïntroduceerd. In dezelfde periode werden ook alternatieve materialen voor de verpakking van de vis in gebruik genomen. In 1900 startte de flessenfabriek van de NV Verenigde Glasfabrieken de produktie. De fabriek, gevestigd aan de noordzijde van de Koningin Wilhelminahaven, werd in 1936 afgebroken.

In de tweede helft van de 19e eeuw vestigde zich tal van nieuwe bedrijven, waardoor het Vlaardingse bedrijfsleven een gevarieerder aanzien kreeg. De stoommachine was de aanleiding voor de bouw van nieuwe, dikwijls grotere fabrieksgebouwen. De stoomkracht werd vooral ingevoerd in graanverwerkende bedrijven: meelfabrieken en jeneverstokerijen. Het graan werd van elders ingevoerd, in Vlaardingen gemalen en tot eindprodukt (brood, koek en jenever) verwerkt. In 1846 werd de stoommachine geïntroduceerd in een pelderij aan de Achterweg (de huidige Kuiperstraat). Een tweede stoompelmolen werd in 1852 aan de Westhavenkade in gebruik genomen door de gebroeders Van Dusseldorp. Deze werd in 1907 gesloopt. Later werden nog meer molens gebouwd, onder meer een houtzaagmolen. In 1848 begon de tabaksfabriek Dorsman aan de Westhavenkade haar werkzaamheden. In 1850-1852 werden drie jeneverstokerijen gesticht en een mouterij, alle op het terrein tussen de Galgkade en de Parallelweg. Deze fabrieken zijn ter gelegenheid van de spooraanleg gesloopt. In 1857 werd nog een branderij met een mouterij gebouwd. In 1855 verrezen twee kalkovens op de Buitenweide langs de Maas. Deze zijn in het Interbellum gesloopt om plaats te maken voor de Nieuwe Matex (zie 6.2.1.2.). Aan het Oosterhoofd werd in 1862 een garancinefabriek (verffabriek) gesticht. In 1874 begon de stoommeelfabriek en rijstpellerij "De Maas" aan de Westhavenkade de produktie. Het bedrijf ging in 1921 failliet,

maar de gebouwen (daterende uit 1873) werden overgenomen door de Hollandse Pelmolen BV (1924). Dit bedrijf is nog steeds in produktie.

Vanaf circa 1880 vond in de landbouw in het algemeen en in het veeteeltbedrijf in het bijzonder een aantal veranderingen plaats. De intensivering van de produktie en schaalvergroting van het bedrijf stonden hierbij voorop. Het bedrijfsleven sprong op deze veranderingen in. In 1877 werd de boterfabriek Vacca aan de Oosthavenkade in gebruik genomen. Deze ging weliswaar in 1881 failliet, maar de bedrijfsgebouwen werden overgenomen door de in 1882 opgerichte Koninklijke Hollandia, die melkpoeder produceerde. In 1899 startte de suikerraffinaderij Hollandia aan de Koningin Wilhelminahaven de produktie. Ook de ENCK (zie hieronder) en de bakkerijen leverden of verwerkten landbouwprodukten.

De opening van de havens langs de Maasoever stimuleerde de vestiging van kapitaalintensieve bedrijven (chemische industrie en metaal). De gunstige ligging van Vlaardingen garandeert een geregelde aanvoer van grondstoffen. Langs de Koningin Wilhelminahaven verrezen onder meer de NV Magnesietfabrieken (1902) en de nog steeds draaiende Machinefabriek I.A. Kreber (eveneens uit 1902). De grootste chemische fabrieken stonden ten westen van de Buitenhaven: de Eerste Nederlandse Coöperatieve Kunstmestfabriek (ENCK), opgericht in 1917, produceerde in gebouwen uit 1921 landbouwprodukten als kunstmest, zwavelzuur en fosfaten. Lever's Zeepmaatschappij (1913) produceerde reinigingsmiddelen en zeep.

Na de Eerste Wereldoorlog, toen de visserij sterk terugliep, kreeg een aantal nevenbedrijven de gevolgen hiervan te verwerken. De nettenreparatie verminderde fors; de vrouwen en meisjes gingen bij Lever's Zeepfabriek of in de talloze banketbakkerijen werken. Andere bedrijven pasten zich aan en wijzigden hun produktiepakket. De kuiperijen ontwikkelden zich tot kistenfabrieken. De kleermakers die oliegoed maakten boorden nieuwe markten aan: de mijnen en de landbouw. De scheepswerven en machinefabrieken aan de Wilhelminahaven en de Vulcaanhaven richtten zich niet meer uitsluitend op vissersschepen, maar ook op de produktie van zandzuigers, baggermolens, bruggen, fabrieksinstallaties, olietanks en de reparatie van tankers en ertsschepen. Langs de Vulcaanhaven werden kustvaarders gerepareerd. Veel werven gingen failliet. Van de negen werven uit 1910, waren er in 1948 nog maar drie werkzaam, maar dit waren wel grote ondernemingen.

Talloze koek-, suikerwerk- en chocoladefabriekjes kwamen in de jaren 20 en 30 op. Zij profiteerden van de neergang van de visserij: de bedrijfjes vestigden zich in lege vispakhuizen en werkten met voormalige nettenbreisters. Ook meubelfabrieken vestigden zich in de oude pakhuizen langs de Oude Haven.

6.2.1.4. Dienstensector en overheid

De toegenomen industriële en handelsactiviteiten noopten tot de verbetering van de communicatiemiddelen. In 1860 werd een telegraafkantoor op de Hoflaan geopend. In 1891 werd Vlaardingen aangesloten op het telefoonnet. Op de Westhavenkade werd in 1938-1939 een postkantoor gebouwd. Het in 1916-1918 gestichte Gebouw voor de Handel op de hoek van de Parallelweg en de Westhavenkade had een groot aantal functies. De visafslag en de visserijschool waren erin gevestigd; tevens had het gebouw een vergaderlokaal en een

aantal kantoorlokalen. Het is in 1957 gesloopt. Een meer sociale functie hadden de zaal De Harmonie, in 1817 aan het Toepad gebouwd en in 1878 vergroot, de vergaderzaal van de Christelijke Jongelingsvereniging "Liefde en Vrede" aan de Gedempte Biersloot (1894, afgebroken in 1959), het Christelijk Zeemans- en Geheelonthoudersvolkskoffiehuis aan de Westhavenkade (1896) en het koffiehuis tot wering van misbruik van sterke drank aan de Oosthavenkade (1892).

6.2.1.5. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

De opbloei van het Nieuwe Waterweggebied na de oorlog was ook merkbaar in Vlaardingen. Handel, opslag- en transportwezen en industrie groeiden verder. Qua omvang van de beroepsbevolking waren in 1948 de belangrijkste bedrijfstakken achtereenvolgens de chemie (ENCK en Lever's zeepfabriek), de voedings- en genotmiddelen (de bakkerijen en Hollandia's zuivelfabriek), de metaal (scheepsbouw en machinebouw), de houtnijverheid (meubel- en kistenmakerijen) en de bouw. De sleepvaart was de belangrijkste nieuwe bedrijfstak. Grote bedrijfsvestigingen waren onder andere Cincinnati-Nederland NV (1954) en het Unilever Research Laboratorium (1956), beide op het industrieterrein ten zuiden van de Maassluissedijk. Het gemeentebeleid om de industrie uit de stad te weren en te concentreren in industrieterreinen, dat al voor de oorlog was ingezet, werd gecontinueerd. Kort na 1950 werd de Groot Vettenoordse Polder ingericht. Circa 1960 werd het industrieterrein ten zuiden van de spoorlijn en ten westen van de Oude Haven fors uitgebreid: de Groote Lucht. In de binnenstad zijn nu alleen nog kleinere bedrijven te vinden, de Oostwijk is een overgangsgebied, terwijl op de Maasoever voornamelijk grote en middelgrote industrie te vinden is.

6.2.2. 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 ontwikkelingen aan bod komen. Voor een beschrijving van de woningbouw in meer kwalitatieve zin wordt naar de bebouwingskarakteristiek elders in dit rapport verwe-zen.

6.2.2.1. Binnen de oude stad

De bevolkingsgroei van Vlaardingen in de 19e en eerste helft van de 20e eeuw werd opgevangen door grootschalige uitbreidingen en door verdichting van de bebouwing in de oude kern. Uit tabel 3 is af te leiden, dat Vlaardingen een stormachtige ontwikkeling doormaakte. In ruim honderd jaar vertienvoudigde de woningvoorraad.

Tabel 3. De woningvoorraad in Vlaardingen 1837-1947.

jaar	aantal woningen
1837	1.036
1870	1.784
1890	2.646
1920	5.191
1947	10.334

In het westen van de stad sloten de uitbreidingen aan bij de reeds bestaande 18e-eeuwse bebouwing. Een wirwar van stegen en sloppen was hiervan het gevolg. Een extra probleem in dit gedeelte van de stad vormde een aantal watertjes (de Waal en de Biersloot) dat indertijd gebruikt was voor de watervoorziening van de tuinbouwgronden en de afvoer van de produkten (zie 5.2.), maar in deze tijd ook wel als bron van stankoverlast en ziekte (cholera) werd gezien. In 1869 werd de Waal gedempt, in 1893 de Biersloot. Vooral ten oosten van de Gedempte Biersloot ontstond in de tweede helft van de 19e en begin van de 20e eeuw een doolhof vol armoedige bebouwing, waar de armen woonden: de Bierslootstegen, de Waalstegen en de Nieuwlandstegen onder andere. Vooral de Transvaalbuurt (op de plaats van het huidige Veerplein) was berucht.

De Woningwet van 1901 verschafte de gemeente een instrument om de 18e en 19e-eeuwse sloppen op te ruimen. In de jaren 20 kregen de saneringen een extra stimulans, toen de gemeente een tweetal uitbreidingsplannen vaststelde. De saneringen werden om twee redenen, die nauw met elkaar samenhingen, aangepakt: zij beoogden de hygiënische omstandigheden in de stad te verbeteren en goede verkeersverbindingen te creëren.

Al in 1907 werd er geklaagd over de onvoldoende verbindingsmogelijkheden met het centrum, de Hoogstraat. De bevolking kon deze alleen via nauwe straatjes en steile trapstegen bereiken. In vergelijking met het oostelijke stadsdeel was de situatie ten westen van de Oude Haven bar slecht. De Oostwijk (zie 6.2.2.2.) werd gekenmerkt door een regelmatig stratenpatroon met een aantal duidelijke assen. De Schiedamseweg was een goed functionerende verkeersader. De weg was in 1881 tot de Eendrachtstraat bestraat, in 1887 tot de Schiedamsedijk. In het begin van de jaren 20 werden in het kader van een uitbreidingsplan voor oostelijk-Vlaardingen, de Schiedamsedijk, de Schiedamseweg, de Hogelaan en de Oosterstraat als verbindingswegen aangewezen. De Schiedamsedijk werd de belangrijkste verkeersweg naar en van de Vulcaanhaven. Het plan, in 1916 gereedgekomen en in 1924 gewijzigd, werd in 1926 definitief vastgesteld.

Een plan voor het westelijke stadsdeel werd in 1921 ontworpen en in 1926 vastgesteld, tegelijk met het Oostplan. Beide plannen werden in 1927 tot een stadsplan samengevoegd. Ook in het Westplan speelde een deugdelijke oost-westverbinding een voorname rol. Kort na de Eerste Wereldoorlog had de gemeente het idee om de Schiedamseweg aan te sluiten op de Joubertstraat en de Vondelstraat via een weg door het oude centrum. Dit plan is nooit gerealiseerd. Vanaf 1926 richtten de plannenmakers hun blikken noordelijker. In 1931 werd besloten de Cronjéstraat tot de Hoogstraat te verlengen. Hiervoor moesten de huizen aan

de 6e Bierslootsteeg worden afgebroken. Dit plan werd aanvankelijk door de Kroon verworpen (1935) en pas in 1939-1940 gerealiseerd. Huizenblokken aan de Watersteeg, de 6e Bierslootsteeg, de Hoogstraat en de Westhavenstraat werden afgebroken. De doorbraak werd de Korte Hoogstraat gedoopt. Ook een noord-zuidverbinding in aansluiting op de Stationsweg, werd wenselijk geacht. Deze weg zou van de Kwakelsteeg, via de Gedempte Biersloot, de Paterstraat en de Dijksteeg naar de Zomerstraat moeten lopen. Beide plannen keerden terug in een saneringsplan uit 1942. Naast genoemde (deels gerealiseerde) voornemens bevatte dit plan onder meer de verbreding van de Maassluissedijk en de sanering van een aantal woningen, onder andere in de wijk begrensd door de Kortedijk, de Vlaardinger Vaart en de begraafplaats Emaus.

Een stuk zuidelijker was de bereikbaarheid van de Maassluissedijk vanuit de binnenstad al in 1926 verbeterd. In dat jaar werd de oprit bij de Zomerstraat aangelegd.

Ook elders in de oude binnenstad werden woningen en pakhuizen afgebroken om verbindingen te verbeteren of om een ongewenste huisvestingssituatie op te ruimen. In 1908 werden de woningen aan de Achterom, de Afrol en de Kortedijksteeg, alle armoedige stegen aan de voet van de dijk, gesloopt. In hetzelfde jaar werd een blok pakhuispanden aan de Westhavenkade ter hoogte van de Dayer gesloopt. Rond 1926 kon door de afbraak van een aantal krotten aan de Waalstraat, de Nieuwlandstraat tussen de Gedempte Biersloot en het Westnieuwland worden aangelegd. In het kader van de genoemde uitbreidingsplannen werd een groot aantal huizen onbewoonbaar verklaard: in de Afrol, Dijksteeg, Gedempte Biersloot, Krommesteeg, Kwakelsteeg, 2e Landsteeg, Paterstraat, Schoolstraat, de 4e en 7e Waalsteeg, de 4e en 7e Nieuwlandsteeg en aan het Westnieuwland. In de jaren 30 werden ter bestrijding van al te smalle doorgangen van een aantal straten de rooilijnen vastgesteld. Als gevolg hiervan werden huizenblokken gesloopt in het Westnieuwland en de Schoolstraat (1933), in de Paterstraat en de Waalstraat (1934). Ook aan de Dayer moest in de jaren 30 een aantal huizen wijken. Bombardementen in mei 1940 veroorzaakten schade aan woningen in de Hoogstraat, de 6e Bierslootsteeg en de Afrol.

6.2.2.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad

Uit een vergelijking van de kaarten van rond 1850 en 1942 (figuren 4 en 7), blijkt dat ten oosten van de Oude Haven een geheel nieuwe woonwijk is gebouwd. Het gebied ten zuiden van de Schiedamsedijk werd in 1830 door de gemeente aangekocht. Het huis van de Ambachtsheer in het Hof werd afgebroken, de stallen na de verbouwing van de gasfabriek in 1901 (zie 5.7.). Het Hof werd openbaar park (6.2.2.5.). Nieuwbouw liet echter nog lang op zich wachten. Aan de Oosthavenkade werden enkele bedrijven gevestigd (zie 6.2.1.). Bij de Bleekstraat ontstond geleidelijk een marginaal buurtje "Achter Strontenburg" (gesloopt na de oorlog). De eerste geplande uitbreiding betrof de "Scheveningse Buurt" uit 1869. Dit waren arbeiderswoningen achter de loodsen en pakhuizen van de scheepswerf "Regt door Zee" aan de Oosthavenkade bij de Willem Beukelszoonstraat. De woningen zijn aan het einde van de 19e eeuw gesloopt. Wel staan er nog enkele houten pakhuizen van de genoemde werf. Stadsarchitect G.N. Itz ontwierp circa 1870 voor het gebied, begrensd door de Oosthavenkade, de Hofsingel, de Binnensingel en de Spoorsingel, een woonwijk met brede straten en voor die tijd redelijk goede huizen. Belangrijke straten waren de Oosterstraat (1872), de Willem Beukelszoonstraat (1880) en de Callenburgstraat (1882). Alleen in het zuidwestelijke gedeelte van de wijk werden goedkope arbeiderswoningen (voor

vissers en matrozen) gebouwd: de Maasstraat en omgeving (circa 1891). In de jaren 60 van deze eeuw werd dit buurtje grotendeels afgebroken. De Schiedamseweg (het voormalige Toepad) was de spil van de wijk. Hieraan liet een aantal reders en industriëlen villa's bouwen (vanaf 1890). Aan de noordwestzijde van het Verploegh Chasséplein verrees een ambtswoning voor de burgemeester. Ook aan de Emmastraat en de Hofsingel ten noorden van de Schiedamseweg, staan duurdere huizen (periode 1890-1900). In 1912 werd de wijk met de Binnensingel uitgebreid, in 1913 met de Hogelaan. In hetzelfde jaar werd de Emmastraat verlengd. Tijdens en na de Eerste Wereldoorlog werd het terrein ten oosten van de Binnensingel bebouwd. Alleen de Spoorsingel, de 2e Van Leyden Gaelstraat, de 2e Maasbosstraat, de De Ruyterstraat en de Trompstraat dateren van 1913. In het zuidwesten van de stad bleef de groei aanvankelijk beperkt. In 1868 werd de Landstraat tot de Vetteoordskade verlengd. Ten zuiden van de spoorlijn vormde zich een industriewijk. Pas na de Eerste Wereldoorlog werd de voormalige Groot Vettenoord Polder bebouwd, het eerst de Stationsstraat, Prins Hendrikstraat en Pieter Karel Drossaartstraat, in de jaren 30 de toonkunstenaarswijk, de wijk rond het Mendelssohnplein, begrensd door de Mozartlaan, Van Beethovensingel, de Parallelweg, de Willem Pijperstraat en de Diepenbrockstraat (zie figuur 13). In de wijk werden ongeveer 300 woningen gebouwd voor de arbeiders die bij de BPM in Pernis werkten.

De Nieuwelaan betekende de eerste uitleg van de stad in westelijke richting: de noordzijde van de straat werd in 1867-69 bebouwd, de zuidzijde in 1885, gelijk met de daarachter gelegen Falckstraat, Jacob van Dijkstraat en Twee-vriendenstraat. Zoals in 6.2.2.1. beschreven, groeide ten westen van de Hogendijk de stad uit tot een waar labyrint. Aan deze wildgroei kwam na de Woningwet geleidelijk aan een einde. Sindsdien ontstonden ook in dit stadsdeel kleine wijken met een regelmatig stratenpatroon. De schildersbuurt (Rembrandtstraat, Jozef Israelsstraat en omgeving) kwam vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog tot stand. De schrijversbuurt (de Vondelstraat en Van der Driftstraat en omgeving) werd gebouwd circa 1918-1921. Eind jaren 30 werd het staatsliedenbuurtje ten oosten van de Groen van Prinstererstraat gebouwd. Tijdens de oorlog werden enkele blokken van de Indische buurt opgeleverd (aan de Borneostraat, de Celebesstraat, de Sumatrastraat, de Surinamesingel en de Soendalaan). Na de oorlog is de wijk voltooid (zie 6.2.2.6.).

6.2.2.3. Volkshuisvesting

In de gesloopte afbraakbuurten (6.2.2.1.) en in de uitbreidingswijken (6.2.2.2.) werd sociale woningbouw gepleegd. In Vlaardingen waren actief de Vereeniging tot verbetering der Volkshuisvesting "Patrimonium's Woningen" (1911), de Bouwvereniging "Samenwerking" (1914), de "Werkmanswoning" (1915) en "Ons Ideaal" (1919). De drie laatstgenoemde corporaties bezaten in 1931 samen 483 woningen. De "Werkmanswoning" verhuurde onder meer huizen in de schrijversbuurt (de Bilderdijkstraat) uit 1921. "Patrimonium's Woningen" was veruit de grootste vereniging. In 1931 bedroeg haar huizenbezit 548 stuks en voerde ze daarnaast het beheer over een badhuis aan de 2e Van Leyden Gaelstraat en een speelterrein aan de Boslaan, beide gelegen in de Oostwijk. De oudste huizen stonden in de Kornelis Speelmanstraat (50 woningen), in 1912 opgeleverd op de plaats van de voormalige krottenbuurt het Achterom. In 1913 liet de vereniging 50 woningen bouwen aan de Spoorsingel, de De Ruyterstraat en de Piet Heinstraat. De woningen van de vereniging in de Vondelstraat dateren uit 1920/21. Het bezit van de

sociale woningbouwverenigingen was vrij aanzienlijk, zeker gezien het feit dat er in de periode 1901-1935 in Vlaardingen in totaal 4.615 woningen zijn gebouwd. De verenigingen namen dus ruim 20% van de nieuwbouw voor hun rekening.

6.2.2.4. Voorzieningen

Het oude stadhuis uit 1650 is in de 20e eeuw een aantal malen grondig gerestaureerd, onder andere in 1912 en 1955-56. In 1952 werd de eerste paal geslagen voor een nieuw stadhuis. Ook de Grote Kerk op de Markt kreeg in de 19e eeuw en 20e eeuw regelmatig een opknapbeurt. De inrichting van de kerk werd in 1865 grondig gewijzigd. De kerk is in 1921 gerestaureerd.

De Rooms-Katholieken kregen in 1868-69 een nieuwe kerk. De St. Johannes de Doperkerk aan de Hoogstraat was een ontwerp van P.J.H. Cuypers. De kerk dreigde echter te verzakken en werd in 1956 gesloopt. Alleen de toren en het portaal staan er nog. De toren is in 1972 en 1987 gerestaureerd. Ook de verschillende Protestantse kerkgenootschappen lieten nieuwe godshuizen bouwen. De Gereformeerde Gemeente maakt gebruik van de Sionkerk uit 1904, gebouwd ter vervanging van een kerk uit 1881 op dezelfde plaats, aan het Westnieuwland. De Christelijk Gereformeerde Kerk Eben Haëzer aan de Emmastraat dateert van 1920, de Gereformeerde Kerk aan de Schiedamseweg uit 1935. De Nederlandse Protestantenbond en de Nederlands Gereformeerde Gemeente hebben hun kerkgebouw aan de Hoflaan. Het gebouw is in 1956 gerestaureerd.

In dat jaar is de Gereformeerde Kerk aan de Landstraat uit 1877 gesloopt, een jaar later gevolgd door de Gereformeerde Kerk aan de Kuiperstraat uit 1859. Ook de Nederlands Hervormde kerk aan de Binnensingel van 1910 is uit het stadsbeeld verdwenen.

De meeste overledenen van Vlaardingen vinden hun laatste rustplaats op de Algemene Begraafplaats "Emaus" aan de gelijknamige straat. De begraafplaats werd in 1829 aangelegd en is sinds 1833 bij zowel Vlaardingen als Vlaardinger Ambacht in gebruik. Tussen de Schiedamseweg en de Schiedamsedijk bij station Vlaardingen-Oost ligt een piepkleine Israëlische begraafplaats uit circa 1860 van de toen opgerichte Nederduitsch Israëlische Gemeente. Er liggen twee à drie grafzerken.

De groei van de stad en de schoolstrijd waren inspiratiebronnen voor de stichting van tal van onderwijsvoorzieningen in Vlaardingen in de 19e eeuw. Aan het einde van de 19e eeuw waren er drie openbare scholen: aan de Broekweg, het Westnieuwland en de Zomerstraat (sinds 1833 als schoolgebouw in gebruik). Eerder was vanuit niet-confessioneel standpunt les gegeven aan de Markt, de Westhavenkade en de Kortedijk. De Burgerschool op de hoek Markt-Schoolstraat (in 1839 als armenschool in gebruik genomen) werd in 1954 gesloopt. Protestantse scholen werden in gebruik genomen aan de Hofjesstraat (1871), aan de Koningstraat (1887) en de Emmastraat (1898). Katholieke scholen stonden aan de Hoogstraat (1851), op de Westhavenplaats (1874), in de Dijksteeg (1892) en aan de Hoflaan (1858). In de 20e eeuw breidde het aantal scholen gestaag uit. In 1945 waren er zeven openbare, veertien bijzondere, een ULO en drie openbaar-bijzondere scholen.

In 1893 werd het Nieuw Hervormd Weeshuis op de hoek van de Ridderstraat en de Gedempte Waal geopend. De Nederlands-Hervormde Diaconie liet in 1898 een

Oudeliedenhuis aan de Emmastraat bouwen. In dezelfde tijd verrees het Oudelieden- en Weeshuis Sint-Laurentius van het Rooms-Katholiek Parochiaal Armbestuur aan de Gedempte Biersloot. In 1897 werd een ziekenhuis aan de Callenburgstraat in de Oostwijk in gebruik genomen. Voor een tweede ziekenhuis werd aan de Hofsingel in 1900 de eerste paal geslagen.

6.2.2.5. Groenvoorziening

In het oude centrum ligt nog steeds het uit 1612 daterende Hof, eertijds aangelegd voor de Ambachtsheer. In 1830 werd dit een openbaar park (6.2.2.2.). In het derde kwart van de 19e eeuw werden er sjieke promenades in aangelegd. Flaneren op het Hof en de Hoflaan werd een populaire tijdsbesteding van de elite, die daar dichtbij woonachtig was aan de Hofsingel, de Emmastraat en de Schiedamseweg. In 1914 werd ten noordoosten van het Hof een aanvang gemaakt met een omvangrijk nieuw park. Het terrein werd opgehoogd en er werden vijvers aangelegd. Langs het park-in-aanleg werd de Van Linden van den Heuvellweg gesitueerd. Pas in 1935 werd het park afgemaakt. In 1936 kreeg het zijn naam: het Oranjepark. Langs de Schiedamseweg werden in 1888 plantsoenen aangelegd (5.3.). In de Vettenoord, in de nieuwbouwwijk uit de tweede helft van de jaren 30, werd aan het Mendelssohnplein een park ingericht.

Na de Tweede Wereldoorlog gaven de talloze sportterreinen langs de A4 en de Marathonweg in de Westwijk, de stad een groener aanzien. Zij maken onderdeel uit van een hoefijzervormige groenstrook rond de vooroorlogse stad en de wijken uit de jaren 50, naast de sportterreinen bestaande uit groenbeplanting langs de A20. In de vanaf de jaren 60 gebouwde wijken is meer groenaanplant te vinden. Daarnaast is in Holy-Noord in de jaren 70 een park aangelegd; in de jaren 80 zijn De Lickebaert, Aalkeet-Buitenpolder (deels) en de Broekpolder als groengebieden ingericht.

6.2.2.6. Na-oorlogse ontwikkelingen

Na de oorlog groeide Vlaardingen in razend tempo (zie tabel 2). De stad kreeg een belangrijke woonfunctie voor de industrie-arbeiders die aan de overkant van de Nieuwe Maas in de 2e Petroleumhaven in Pernis werkten bij bedrijven als de Bataafse Petroleum Maatschappij (1936) en Caltex. In 1947 werd een nieuw uitbreidingsplan van kracht. In tien jaar tijd zouden 7.000 nieuwe woningen gebouwd moeten worden. Het plan werd krachtdadig aangepakt. In de periode 1950-1960 werden onder meer 9.000 woningen, 8 kerken, 30 scholen, een nieuw stadhuis en een watertoren gebouwd. De Indische buurt, direct ten westen van het bestaande centrum, werd gebouwd in de periode 1949-1955. In de Babberspolder verrees een tuinwijk (gereed in 1956), de wijk Vlaardinger Ambacht daar ten noorden van dateert van 1950-1960. In 1951 kwam een plan voor de Westwijk gereed, in 1954 werd begonnen met de verwezenlijking ervan in de Aalkeet-Buitenpolder (voltooid midden jaren 60). Rond 1960 werden nieuwe plannen gemaakt voor uitbreidingen in noordelijke richting. Holy-Zuid werd in de tweede helft van de jaren 60 gebouwd. In 1970 kwam het Bestemmingsplan Holy-Noord (4.500 woningen) tot stand. In de tweede helft van de jaren 70 kwam deze wijk klaar. De geplande bouw van 8.000 à 9.000 woningen in de Broekpolder, is nooit gerealiseerd.

De uitbreidingen gingen gepaard met omvangrijke saneringen in de binnenstad. De verantwoordelijke wethouder liet dit met zo'n voortvarendheid gebeuren, dat hij er de bijnaam "Teun de sloper" aan over hield. In 1950 werd een saneringsplan van kracht dat voorzag in de sloop van 1.600 panden in de oude binnenstad. De bochtige smalle straten en de 19e-eeuwse bebouwing waren een doorn in het oog van de gemeente. Een geheel nieuw plein moest de stad een modern uiterlijk geven. Paradepaard was het plan voor het winkelcentrum Liesveld (1956). In 1957 werd met de werkzaamheden begonnen, die gepaard gingen met omvangrijke sloop. Het winkelcentrum werd in 1963 geopend. Vrijwel volledig opgeruimd werden de Afrol, de Ridderstraat, de Westnieuwlandstraat, de Gedempte Biersloot, de Waalstraat en de Peperstraat, de Hofjesstraat en de Rehobothstraat, alle straten aan de westelijke voet van de Hoogstraat. In de Hoogstraat, Zomerstraat, Lijnstraat, Havenstraat en op de Westhavenplaats werd een aantal panden gesloopt. Elders in de stad werden onder meer de Touwsteeg, Vetteoordskade, de Landstraat (alle jaren 50) en de Maasstraat gesaneerd. In 1969 werd het Liesveldviaduct geopend met de bedoeling eindelijk het probleem van de oost-westverbinding in de binnenstad (zie 6.2.2.1.) op te lossen.

6.3. Vlaardinger Ambacht

Direct ten noorden van de korenmolen van Vlaardingen ligt de kern van de voormalige gemeente Vlaardinger Ambacht, meestal Emaus genoemd naar de boerderij annex herberg aan de Kethelweg, die tot 1905 als raadhuis van de gemeente functioneerde. Vlaardinger Ambacht werd voor het eerst in 1276 genoemd. De bewoners, die in verspreid liggende boerderijen woonden, hielden zich bezig met landbouw, "vogelen" (het houden van eenden) en vissen. De landbouwactiviteiten werden gedomineerd door de veeteelt (fokken van paarden en hoeden van koeien). Akkerbouw (verbouw van haver) stond in dienst van de veeteelt. De koeien hield men voor de produktie van boter en kaas (zie ook 4.1.). De bevolking van de gemeente groeide tot de jaren 1920 langzaam. Aan het eind van de 15e eeuw werden 50 haardsteden geteld, in 1514 54, in 1632 58, in 1732 65 en in 1832 67. In de eerste helft van de eeuw groeide het bevolkingsaantal van 375 naar 500. Na de samenvoeging met Zouteveen (1855) nam de groei toe (zie tabel 2). Explosief was de groei in de jaren 30 van de 20e eeuw: van 2.251 inwoners in 1930 naar 6.900 in 1941, toen de gemeente werd opgeheven.

De oude kern, gelegen tussen de korenmolen en de splitsing van de Kethelweg en Holyweg (het Plein Emaus) is vermoedelijk 15e eeuws. De zogenaamde omring, een onverhard pad tussen de Schiedamsedijk en de Kethelweg, is van dezelfde tijd.

De kern beschikte over het hierboven genoemde raadhuis annex herberg/boerderij. In 1905 werd dit pand gesloopt en een nieuw raadhuis gebouwd. Dit staat aan het Emaus en doet na de opheffing van de gemeente in 1941 dienst als gemeente-archief (sinds 1947). De Rooms-Katholieke parochianen beschikten sinds 1682 over een schuilkerk. In 1779 werd het gebouw vernieuwd en werd er een pastorie aan toegevoegd. Beide deden dienst tot 1870. Zowel kerk als pastorie is inmiddels gesloopt. De ernaast gelegen Rooms-Katholieke begraafplaats, in 1820 aangelegd, maakt tegenwoordig deel uit van de Algemene begraafplaats, waar ook de Hervormden uit Vlaardinger Ambacht te ruste worden gelegd. De Hervormd-gelovigen gingen in Vlaardingen naar de kerk. Een openbare lagere school werd in 1880 gebouwd.

In het Interbellum kreeg de kern de bestemming een gedeelte van de groei van de stad Vlaardingen op te vangen. In 1927 werd een uitbreidingsplan van kracht. Latere plannen dateren uit 1934, 1936 en 1937. In verband met de plannen werden vanaf 1931 verschillende wegen verbeterd en bestraat, zoals de Holyweg in 1934/35. Aan weerszijden van de Kethelweg verrees, vooral in de periode 1935-1939, een aantal wijken (bloemenbuurt, vogelbuurt en oranjebuurt) met vrije middenstandswoningen, gebouwd voor de middenklasse en de gegoede arbeiders (onder andere werkzaam bij de BPM).

Tijdens de oorlog werden in de Babberspolder 410 semi-permanente woningen gebouwd om Rotterdamse gezinnen te huisvesten die als gevolg van het bombardement van 14 mei 1940 dakloos waren geworden. In 1942 werd de Geraniumstraat getroffen door een bombardement. De uitbreidingen leidden tot een toename van het voorzieningenniveau. In 1930 werd de Mr. J. Terpstraschool gebouwd, in 1938 de Dr. J.Th. de Visserschool. Aan de Mauritssingel/Burgemeester Verkadesingel werd in 1940 de Nederlands-Hervormde Bethelkerk ingewijd. Sinds 1890 betrok de gemeente water uit Vlaardingen; in 1926 werden ook contracten getekend over de levering van gas en elektriciteit.

Na de oorlog, in de jaren 50, is de Babberspolder volgebouwd. De voormalige kern is door de uitbreidingen volledig ingebouwd, zij het dat de A20 in het noorden, de sportparken in het oosten en de Schiedamsedijk in het zuiden belangrijke visuele scheidingsmuren vormen met de rest van de bebouwde kom. Evenals in Vlaardingen is ook Emaus niet aan uitgebreide saneringen ontsnapt. In 1960-1967 werd de oude kern rond het Emausplein, langs Emaus, Dijkzicht, de Voorstraat en de Kethelweg uitgebreid onder handen genomen.

6.4. Verspreide bebouwing

De voormalige gemeenten Vlaardinger Ambacht en Zouteveen bestonden grotendeels uit boerderijen die verspreid over de polders lagen. Een aantal grotere bedrijven lag midden tussen de weilanden. Een lange oprijlaan verbond de erven met de doorgaande wegen. De kleinere bebouwing (landarbeidershuisjes en dergelijke) stonden wel direct aan de wegen. Aanvankelijk bestond de bebouwing alleen uit houten boerderijen, maar al redelijk vroeg, in het begin van de 14e eeuw, werd ook een aantal stenen hofsteden gebouwd: de Steenhuizen, Holy en de Jonkvrouw Aechtenwoning. Al deze huizen zijn inmiddels gesloopt, Steenhuizen in 1801, Holy in 1888. Van dat laatste goed resteert nog het inrijhek uit 1735. De belangrijke gebouwen van de gemeente Zouteveen lagen alle in de Zouteveense polder, die tegenwoordig tot de gemeente Schipluiden behoort. In de periode 1800-1945 vonden geen grote veranderingen plaats in de bebouwing. De meeste boerderijen dateren van voor 1850. Na de oorlog 1939-45 werden veel boerderijen gesloopt, om plaats te maken voor de eerder beschreven uitbreidingswijken en groengebieden.

LITERATUURLIJST

Algemeen/Provinciaal:

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

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

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

- Een beeld van het Zuidhollandse landschap (1981-1988). Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Verschenen zijn 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 1950. '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.

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

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

- Craandijk, J. (+ 1880-1900). Wandelingen door Nederland; Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Verschillende delen, verschillende jaren. Haarlem.

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

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

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

- Enqueste ende informatie [...] over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in de jaere MCCCCXCIIII (1876). (bew. R. Fruin). Leiden.

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

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (zj) zp.

- Historische Atlas van Zuid-Holland (1989). Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000. Landsmeer.

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

- Informatie upt stuck der verpondinghe (1866). [...] van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant [...] gedaan in den jaere MDXIV. (bew. R. Fruin). Leiden.

- 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, z.j.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Deel II; Alfabetische volgorde van de betrokken gemeenten. (copie) z.p.

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

- Mulder, H. (red.) (1949-1959). Handboek van de geografie van Nederland; 6 delen. Zwolle.

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

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

- Provinciaal Verslag (1850-1940). Verslagen gedaan door de gedeputeerde staten aan de staten der provincie Zuid-Holland over de jaren 1850-1940.

- 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.

- Straalen, B. van, en B. van Oyen (red.), (1990). Holland rond 1840. Aspecten van het dagelijks leven op het Hollandse platteland. Velsen/Den Haag.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961). De waterkeringen, 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, z.j.

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

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

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

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

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

Regionaal/lokaal

- Admirant, M. den (1954)
  Sociaal-historische schets van Vlaardingen (1814-1914), in: Zuid-Hollandse studiën, Deel IV. Voorburg, pp 171-217.

- Baan, C. (1963). Onder vrije vlag 1813-1963. Vlaardingen.

- Bijl Mz., A. (1963). Historische Wandelingen in en om Vlaardingen. Vlaardingen.

- Bijl Mz., A. (1967). Beeldverhaal van Vlaardingen. Deel 1: Het stadsbeeld rond 1900. 2e Druk, Vlaardingen.

- Bijl Mz., A. (1967). Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen. Vlaardingen.

- Bijl Mz., A. en Postma, C. (1957). Beschrijving van monumenten van geschiedenis en kunst in de gemeente Vlaardingen. Vlaardingen.

- Bommel, B. van (1990). Binnenstadsonderzoek Vlaardingen. Onderzoek naar de historische waarde van de binnenstad van Vlaardingen. Bijdrage aan het beleid van stadsherstel. Vlaardingen.

- Hoogendijk Jz., A. (1893). De Grootvisserij op de Noordzee. Haarlem.

- De Industriële structuur van Vlaardingen (1949). Rapport, in opdracht van het Gemeentebestuur uitgebracht door het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland. Rotterdam.

- Jousma, J.A.J. (1947). Oudheid van Vlaardingen. Vlaardingen.

- Knottenbelt, A. (1920). Geschiedenis van een polder in het Hoogheemraadschap van Delfland. Vlaardingen.

- Kraemer, P.E. en Meijer, C.H.E. (1953) Vlaardingen. De Sociale Gevolgen van de omschakeling van de vissersplaats tot industriestad. Verslag van een sociologisch onderzoek naar de invloed der industrialisatie op bevolking en samenleving van de Gemeente Vlaardingen. Utrecht.

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

- Ligthart, A.G. (1966). De Vlaardingers en hun haringvisserij. Zaltbommel.

- Ottevanger, G. e.a. (1985)
  Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in Midden Delfland. Den Haag.

- Postma, C. (1958). Korte geschiedenis van Vlaardingen. Vlaardingen.

- Rapport betreffende de werkzaamheden, verricht door de afdeling Oudheidkundig Onderzoek van de Dienst van Gemeentewerken Rotterdam, gedurende het vierde kwartaal van 1964 (z.j.). Z.p.

- Provinciaal bestuur van Zuid-Holland (red) (z.j.). 10.000 Jaar wonen in het Maasmondgebied. Archeologisch onderzoek rond een wereldhaven. Z.p.

- Schaper, J. (1959). Vlaardingen. Vlaardingen.

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

- Sloot, H. van der (1973). Vissen bij de vleet. Vlaardingen.

- Soeteman, A. (1958). Inventaris van het archief der gemeente Vlaardingen Ambacht 1817-1941. Vlaardingen.

- Soeteman, A. (1961). Opheffing van polders ten zuidwesten van Vlaardingen, in: Zuid-Hollandse studiën. Deel IX. Voorburg, pp 95-134.

- Soeteman, A. (1962). 150 Jaar sociale zorg in Vlaardingen 1795-1945. Voorburg.

- Vlaardingen in zijne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorrechten, koophandel, haring- en visvaart, kerk en wereldlijke gebouwen, schutterije, gilden en regering, beschreven van wege den raad der stede, en opgehelderd met oudheid en geschiedkundige aantekeningen (1807). Amsterdam

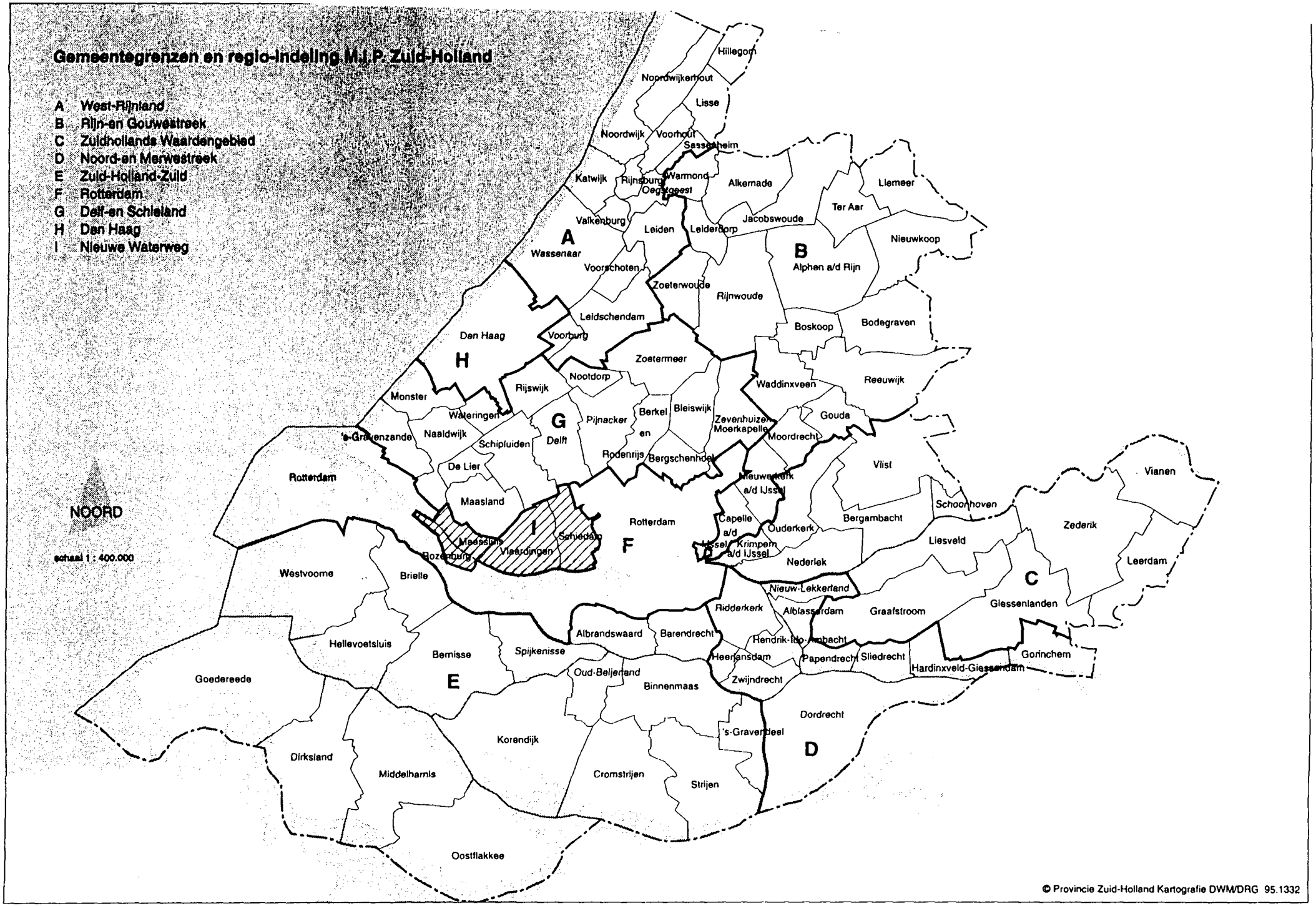
- Vlaardingen op en over de scheidingslijn (1950). Toelichting op het plan voor de uitbreiding en sanering van de gemeente Vlaardingen. Z.p.

- Vlaardingen (1970). Woningdifferentiatie Bestemmingsplan Holy-Noord. Rotterdam.

- Vos-Dahmen von Buchholz, T. (red) (1973). Van steurvisser tot stedeling. Archeologische momentopnamen uit 35 eeuwen Vlaardingen. Vlaardingen.

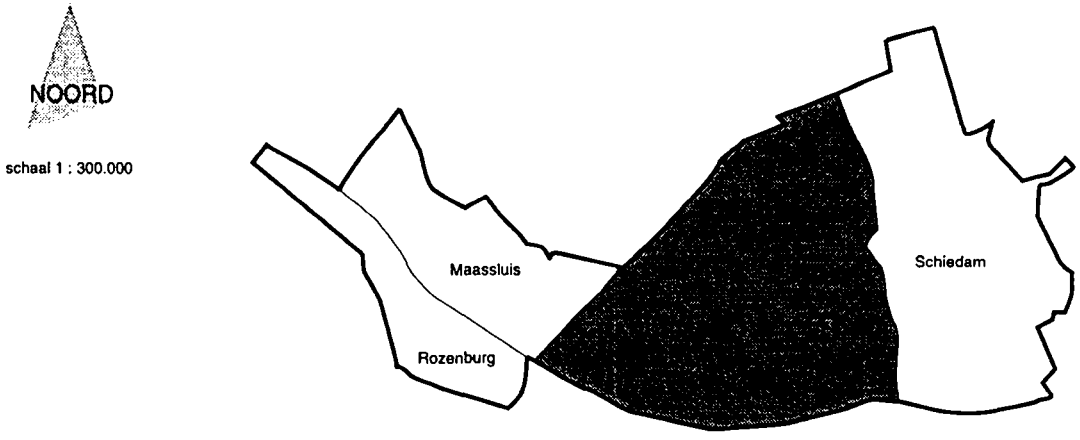
VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  Bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-51, druk 1857)
- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.
- Chromotopografische Kaart van Nederland, schaal 1:50.000;
  Bladnr. 480 Schipluiden (1874, 1899, 1912)
  Bladnr. 500 Brielle (1875, 1899, 1912)
  Bladnr. 501 Schiedam (1875, 1889, 1911).
- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000;
  Bladnr. 37D Brielle (uitgave 1939)
  37E Delft (uitgave 1940)
  37E Delft (uitgave 1958)
  37E Delft (uitgave 1963)
  37E Delft (uitgave 1968)
  37E Delft (uitgave 1974)
  37E Delft (uitgave 1981)
  37E Delft (uitgave 1990)
  37G Schiedam (uitgave 1940)
  37G Schiedam (uitgave 1958)
  37G Schiedam (uitgave 1963)
  37G Schiedam (uitgave 1968)
  37G Hoogvliet (uitgave 1974)
  37G Hoogvliet (uitgave 1981)
  37G Hoogvliet (uitgave 1990).
- Truppenkarte. Topografische Karte der Niederlande 1:50.000
  Bladnr. 370 Rotterdam (uitgave 1941).
- Grote Topografische Atlas van Nederland 1:50.000
  Bladnr. 37W Rotterdam (uitgave 1981).

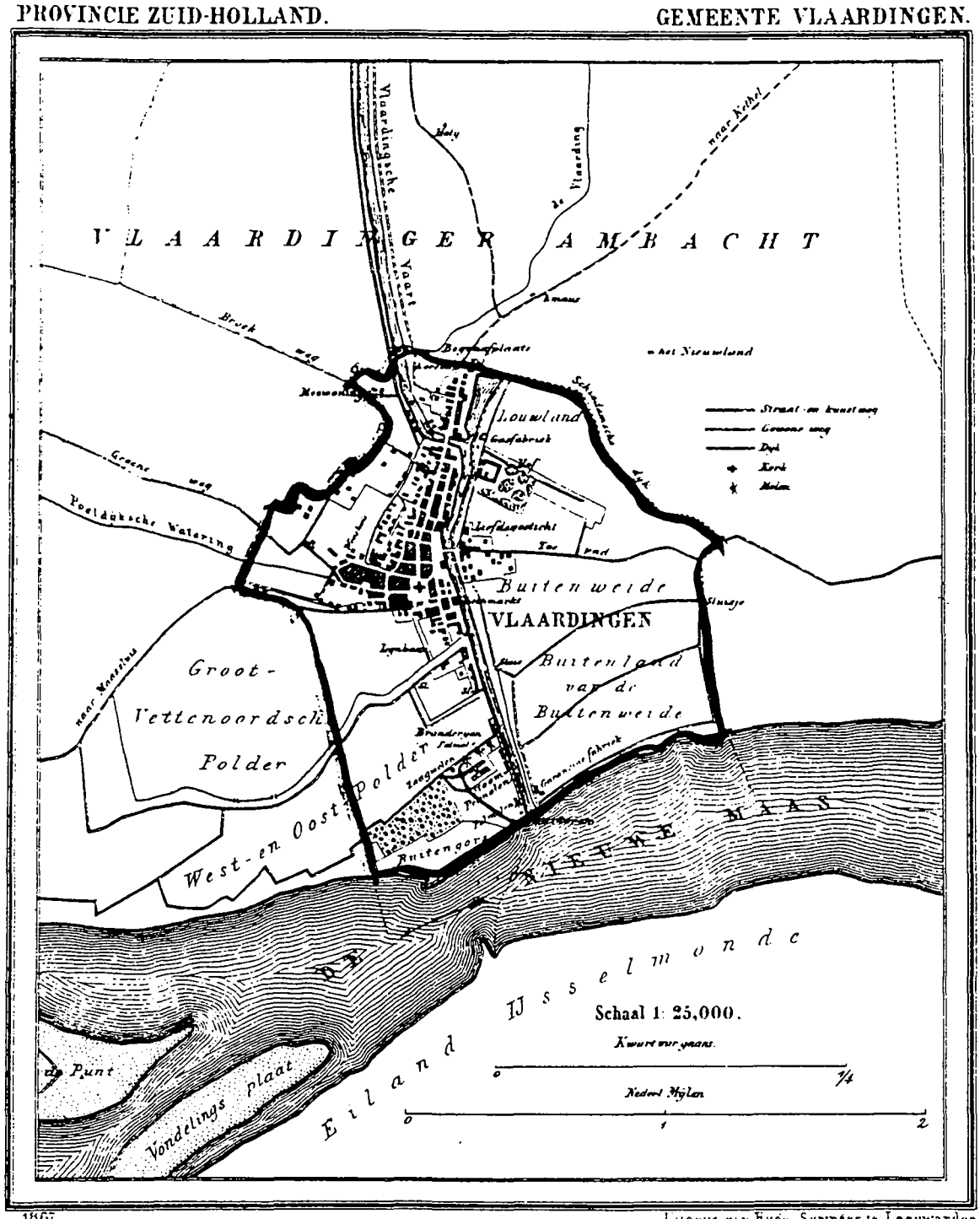

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.J.P. Zuid-Holland
A West-Rijnland
B Rijn-en Gouwestreek
C Zuidhollands Waardengebied
D Noord-en Merwestreek
E Zuid-Holland-Zuid
F Rotterdam
G Delf-en Schieland
H Den Haag
I Nieuwe Waterweg
NOORD
schaal 1 : 400.000
Hillegom
Noordwijkerhout
Lisse
Noordwijk
Voorhout
Sassenheim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

Figuur

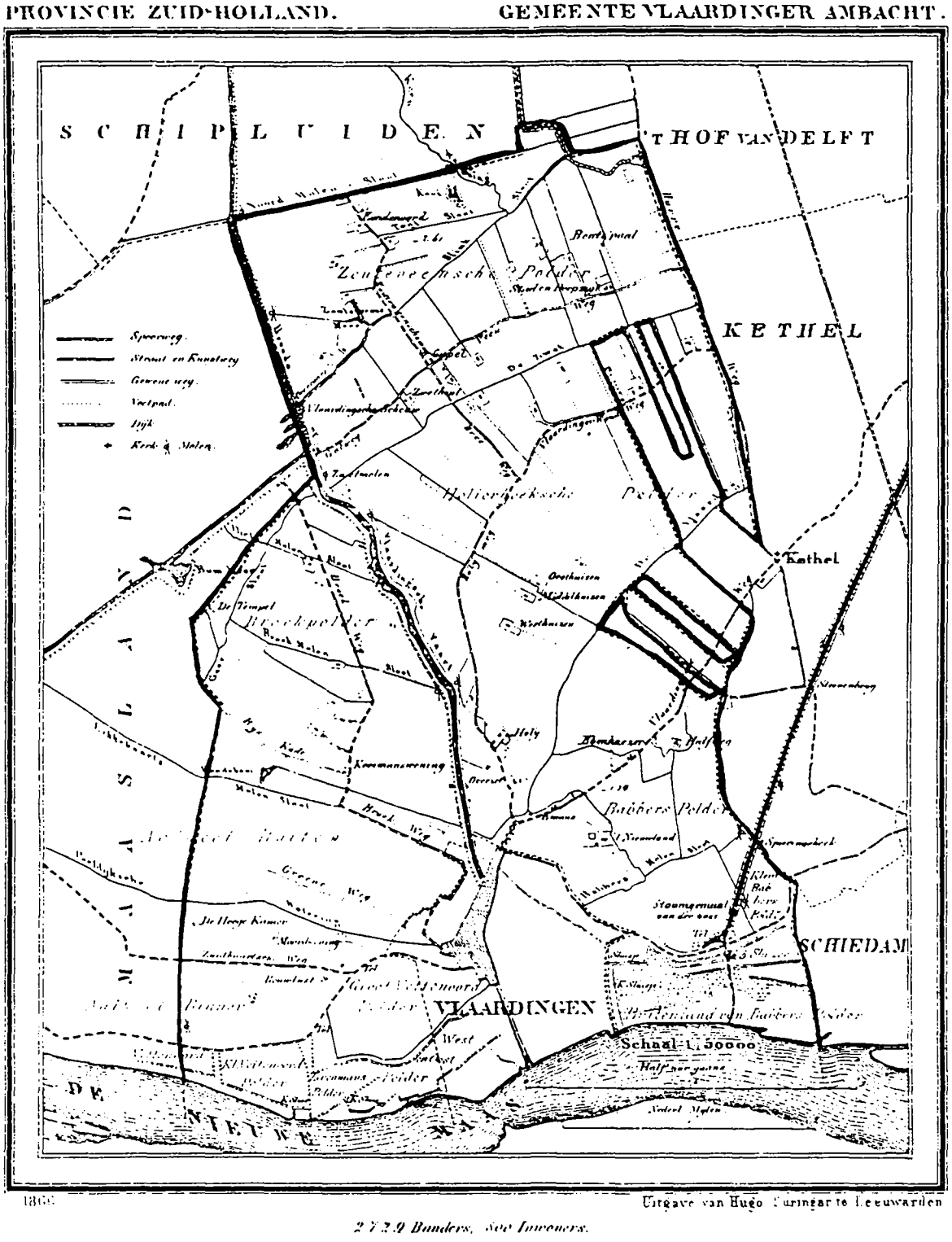
Gemeente Vlaardingen



© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1332

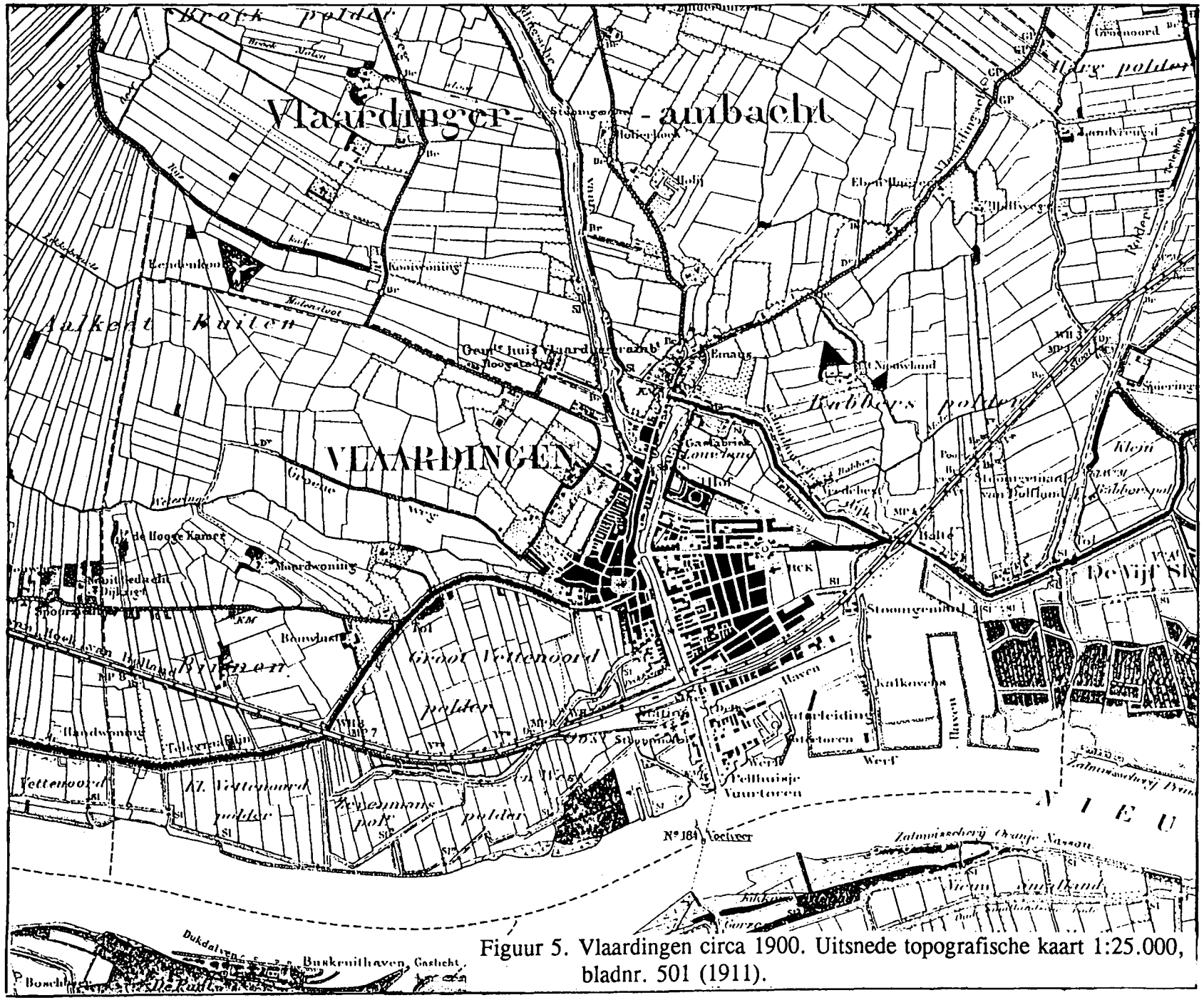


Figuur 2. Vlaardingen anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

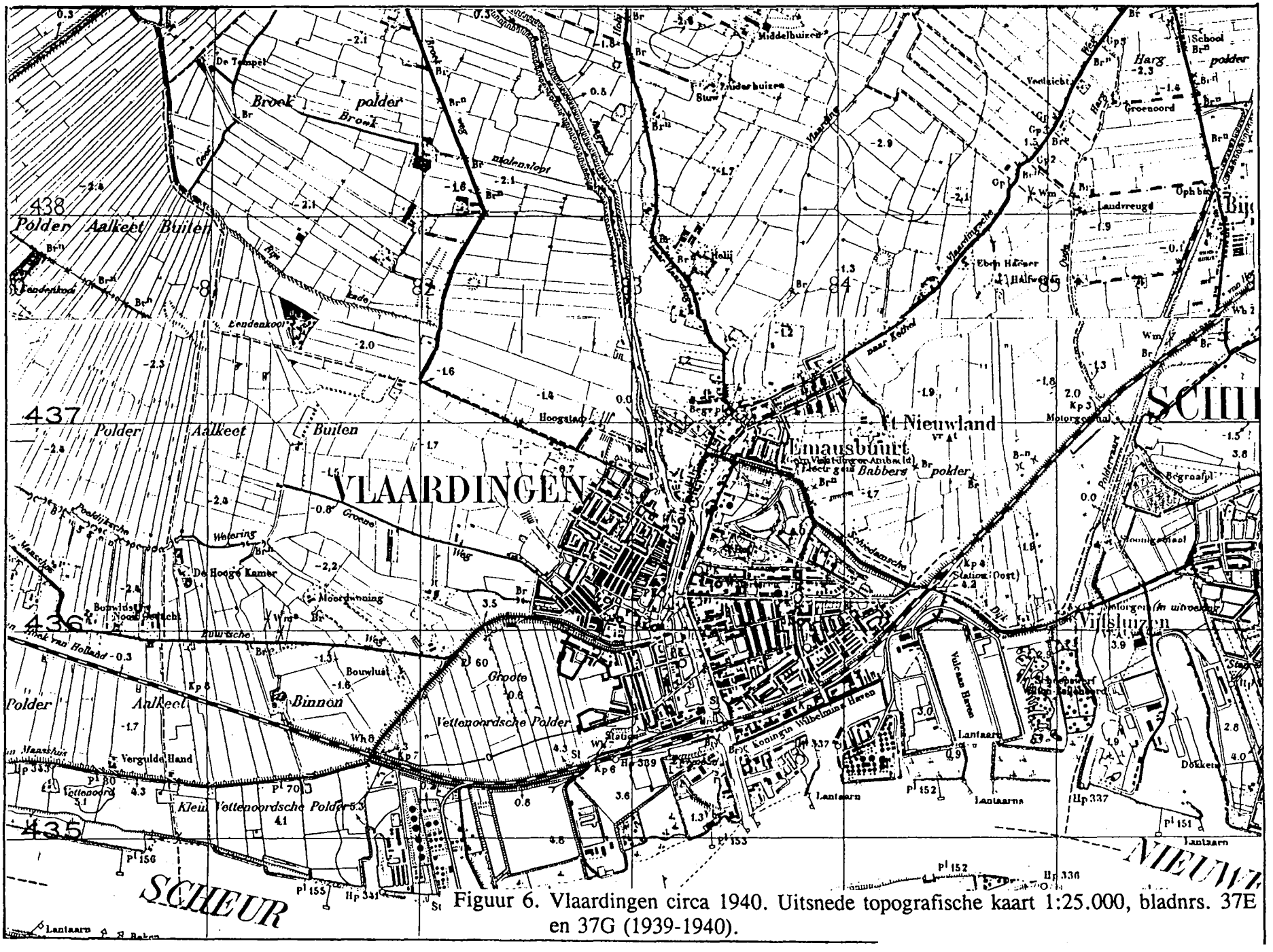


Figuur 3. Vlaardinger-Ambacht anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

Maasland
Polder
Polder
Polder
Polder
Holierhoeksche Polder
Kethel
Spijkenisse
Spijkenisse
Spijkenisse

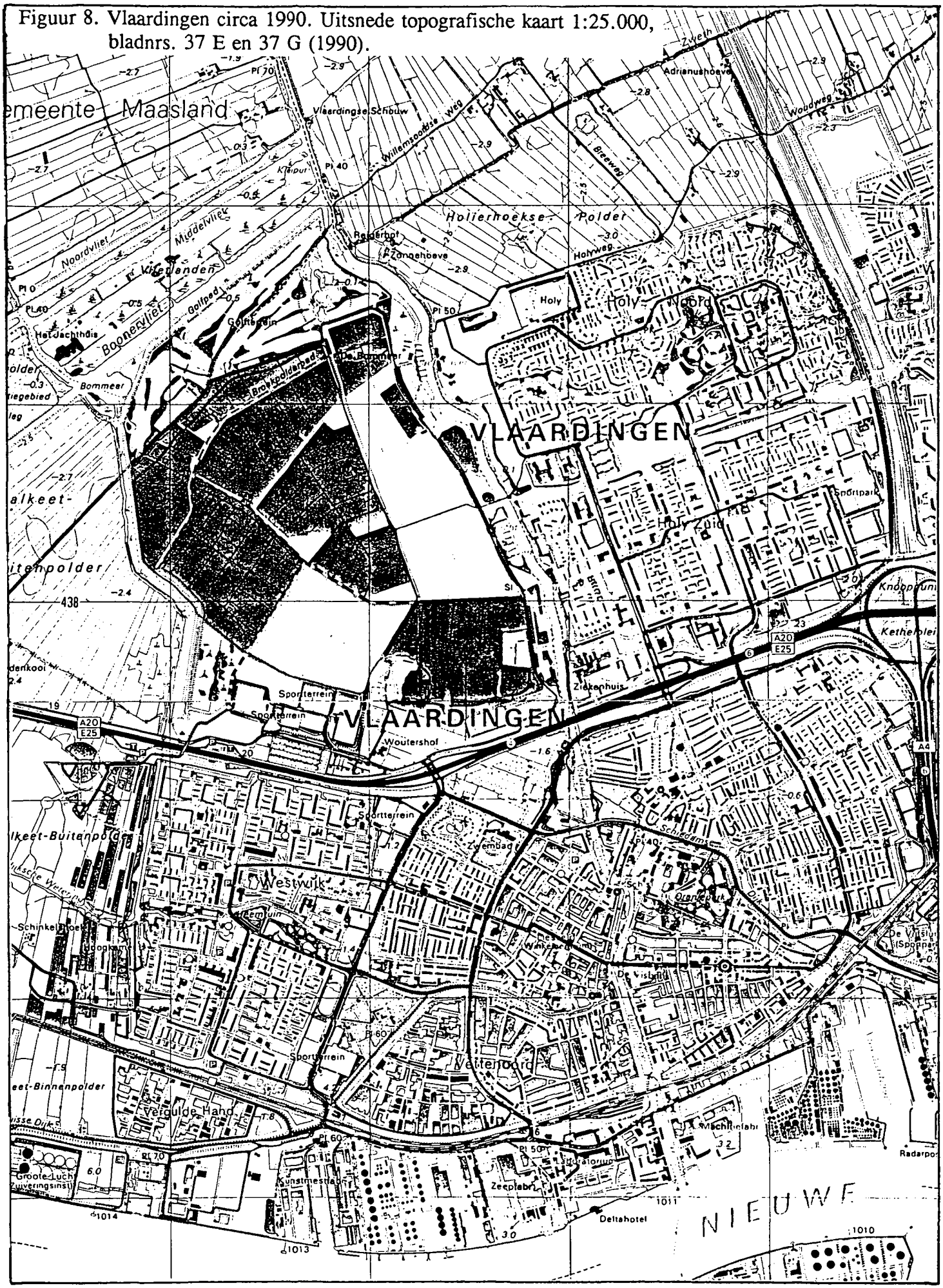


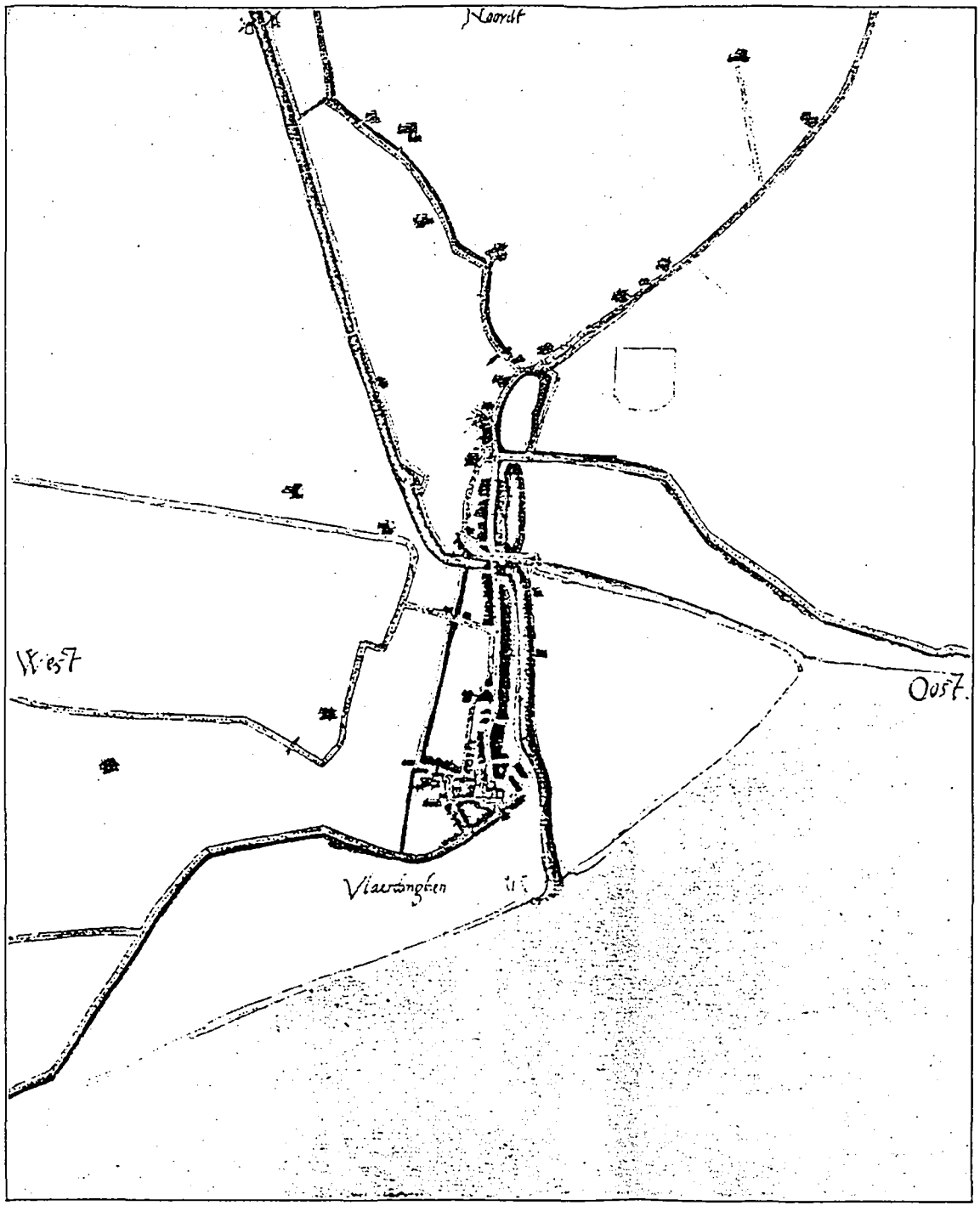
Figuur 5. Vlaardingen circa 1900. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 501 (1911).


VLAARDINGEN
Polder Aalkeet Buiten
Polder Aalkeet Buiten
Brook polder
Emausbuurt
't Nieuwland
Binnen
Vettenoordsche Polder
Kleine Vettenoordsche Polder
Vlaardingen Haven
Koningin Wilhelmina Haven
Vlaardingen Oost
Vlaardingen Vissluizen
De Tempel
De Hoogte Kamer
Groote Weg
Hoogstraat
Vlaardingsche Vaart
Schiedamsche Dijk
Polderweg
Maasdijk van Holland
Poldersteeg
Vergulde Hand
Bouwlust
Middelbuiten
Zuiderbuiten
Landvreugd
Dokken
Lantaarn
Lantaarns
Lantaarn
Lantaarn
Lantaarn

Figuur 7. Vlaardingen circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 Ost (1941).

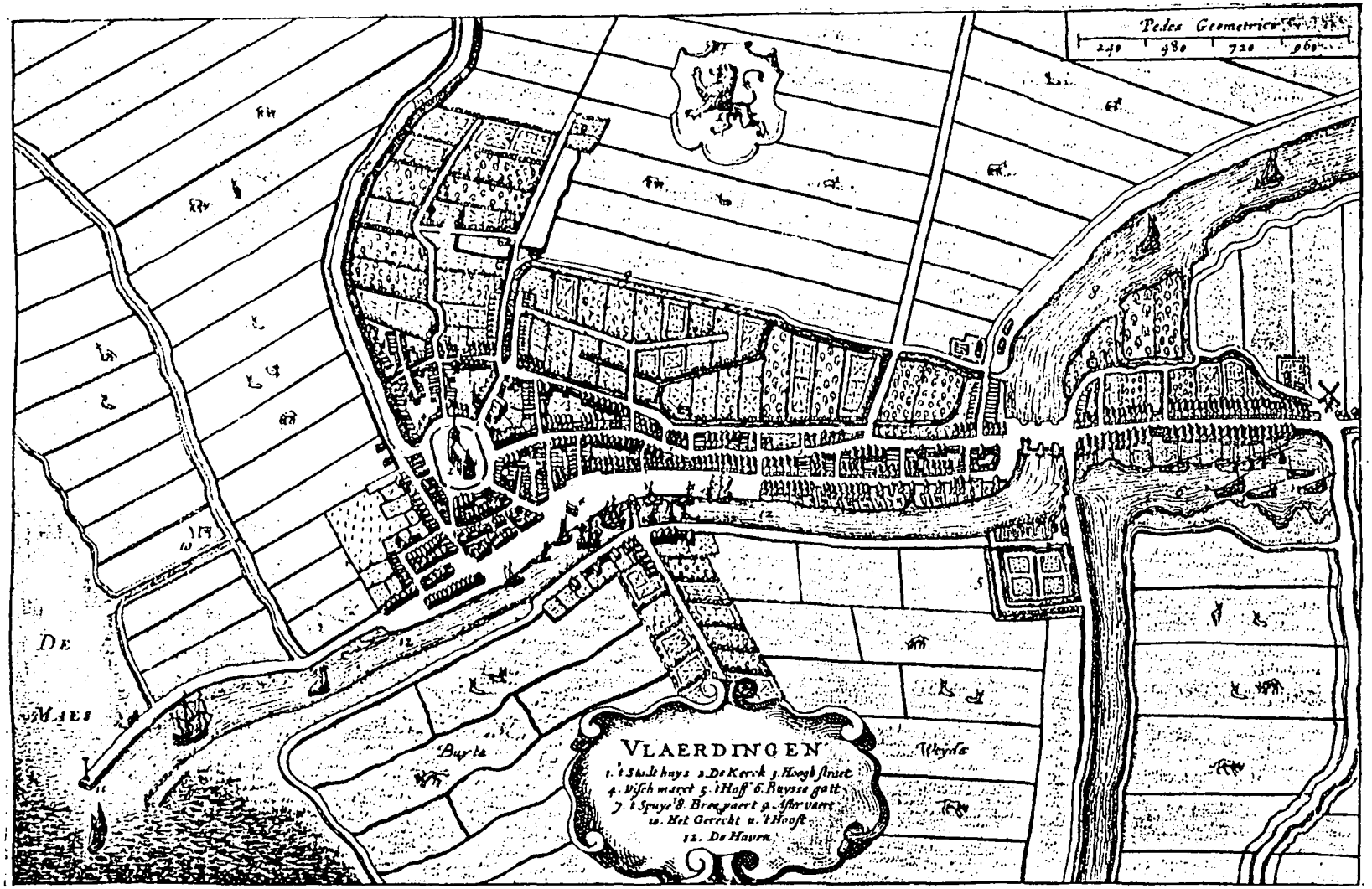
Figuur 8. Vlaardingen circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37 E en 37 G (1990).





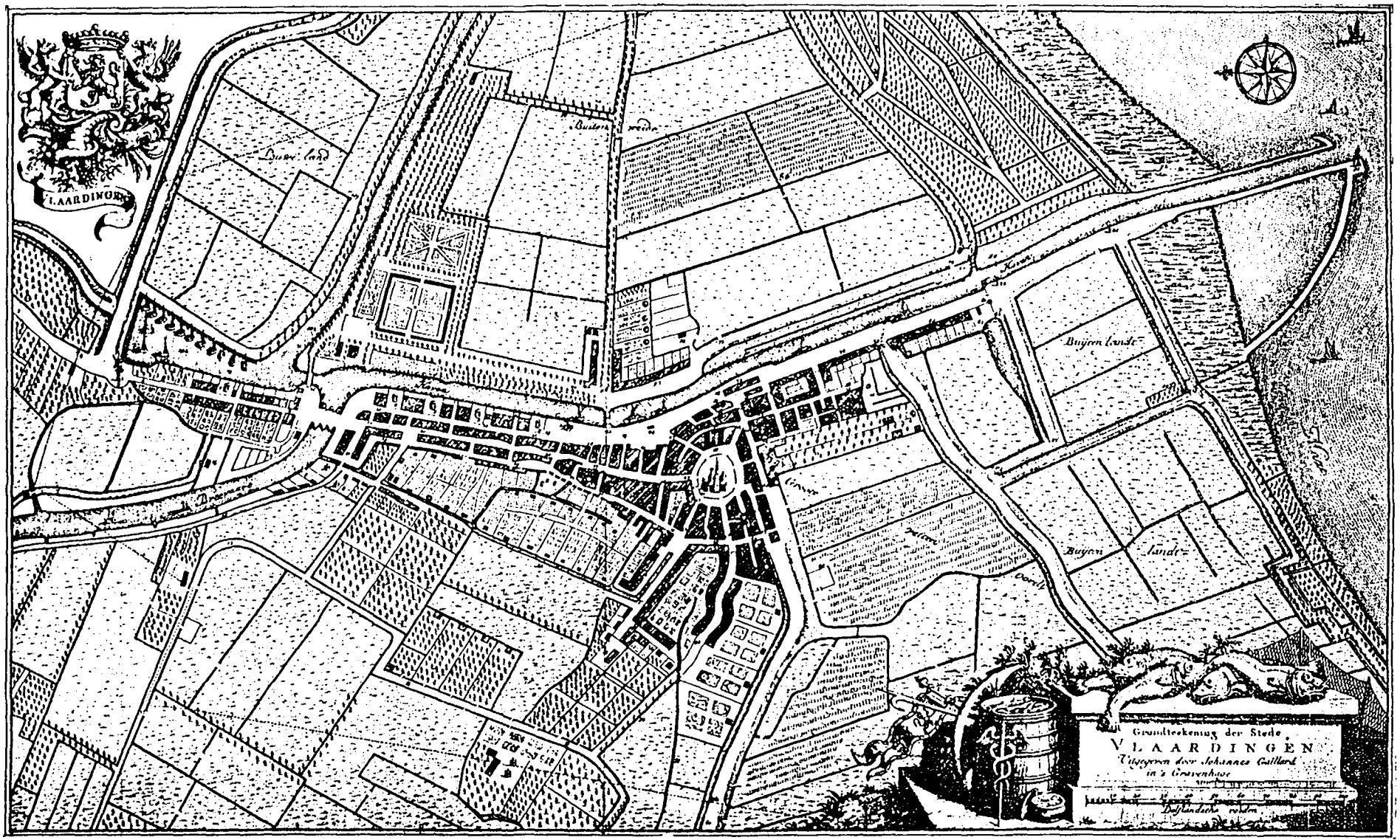
Jacob van Deventer's plattegrond van Vlaardingen
(R. Fruin, Nederlandse steden in de 16de eeuw, 's-Gravenhage, 1916–'23).

Figuur 9. Vlaardingen circa 1570. Uit: Jousma (1947).



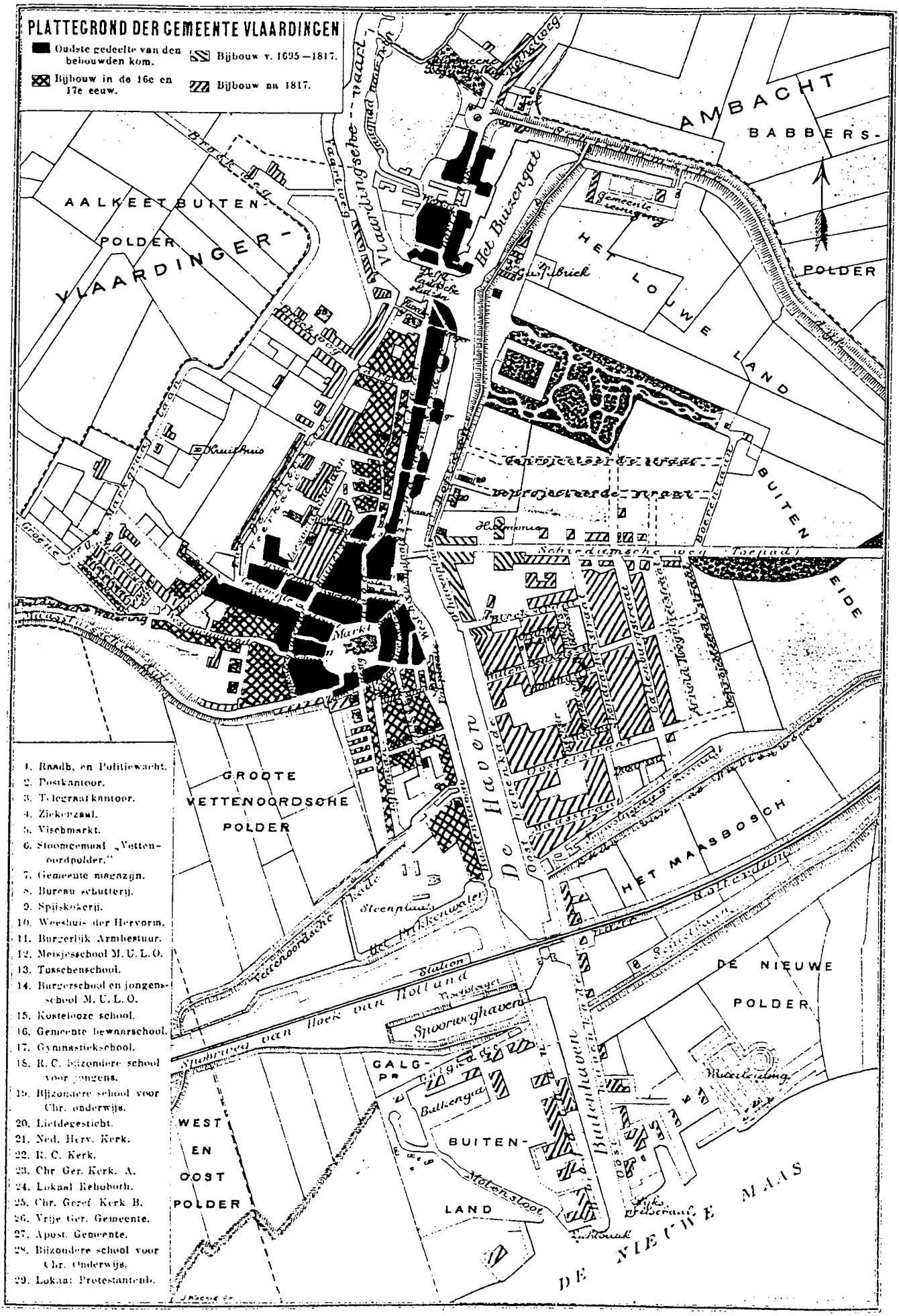
Plattegrond van Vlaardingen (J. Blaeu, Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, Amsterdam, 1649).

Figuur 10. Vlaardingen circa 1650. Uit: Jousma (1947).

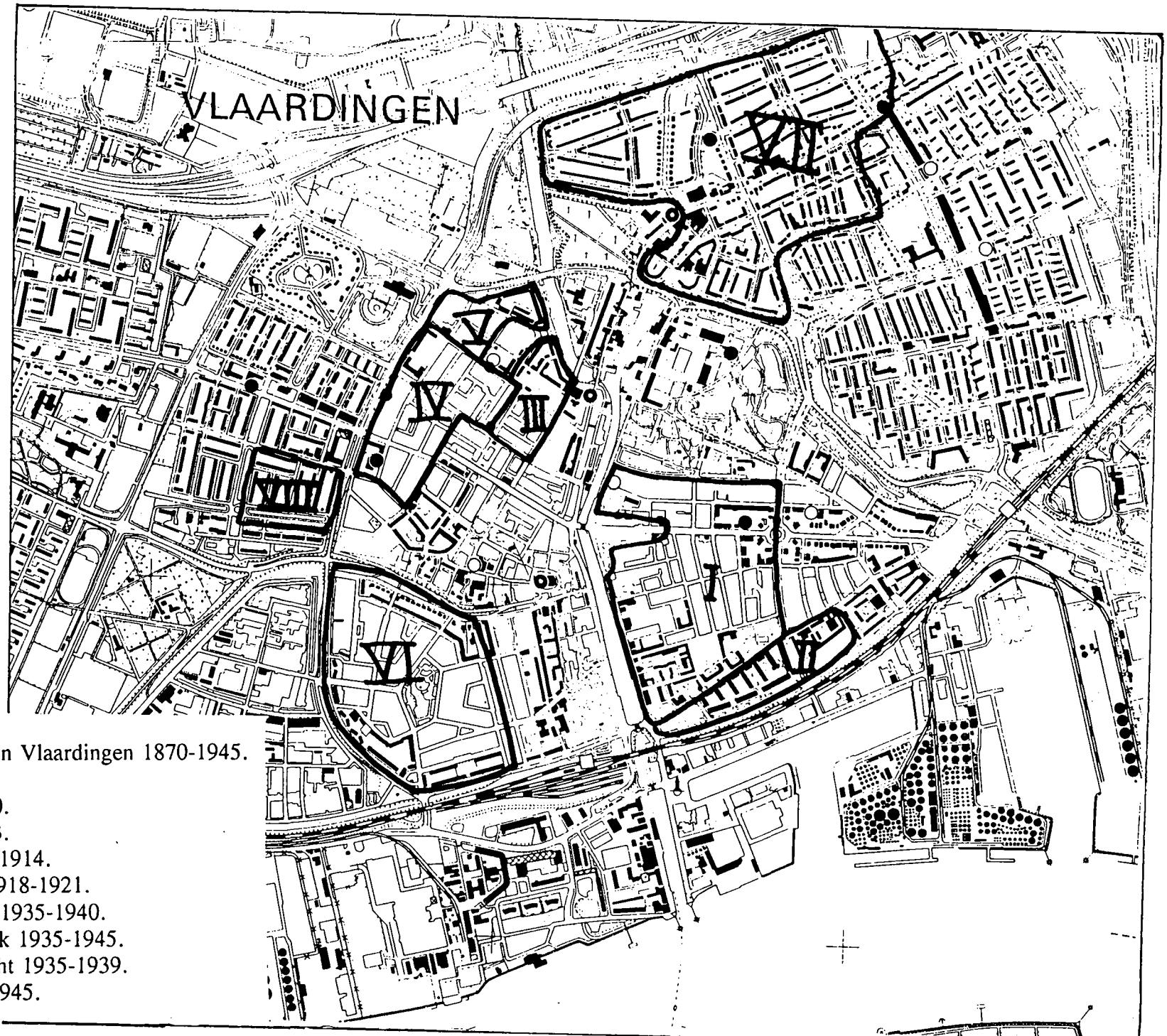


Spinder's plattegrond van Vlaardingen (tegenover p. 35 van de Handvesten, octroyen etc. van Vlaardingen, Utrecht, 1775).

Figuur 11. Vlaardingen in de eerste helft van de 18e eeuw. Uit: Jousma (1947).



Figuur 12. Vlaardingen circa 1890. Uit: Hoogendijk Jz. (1893).



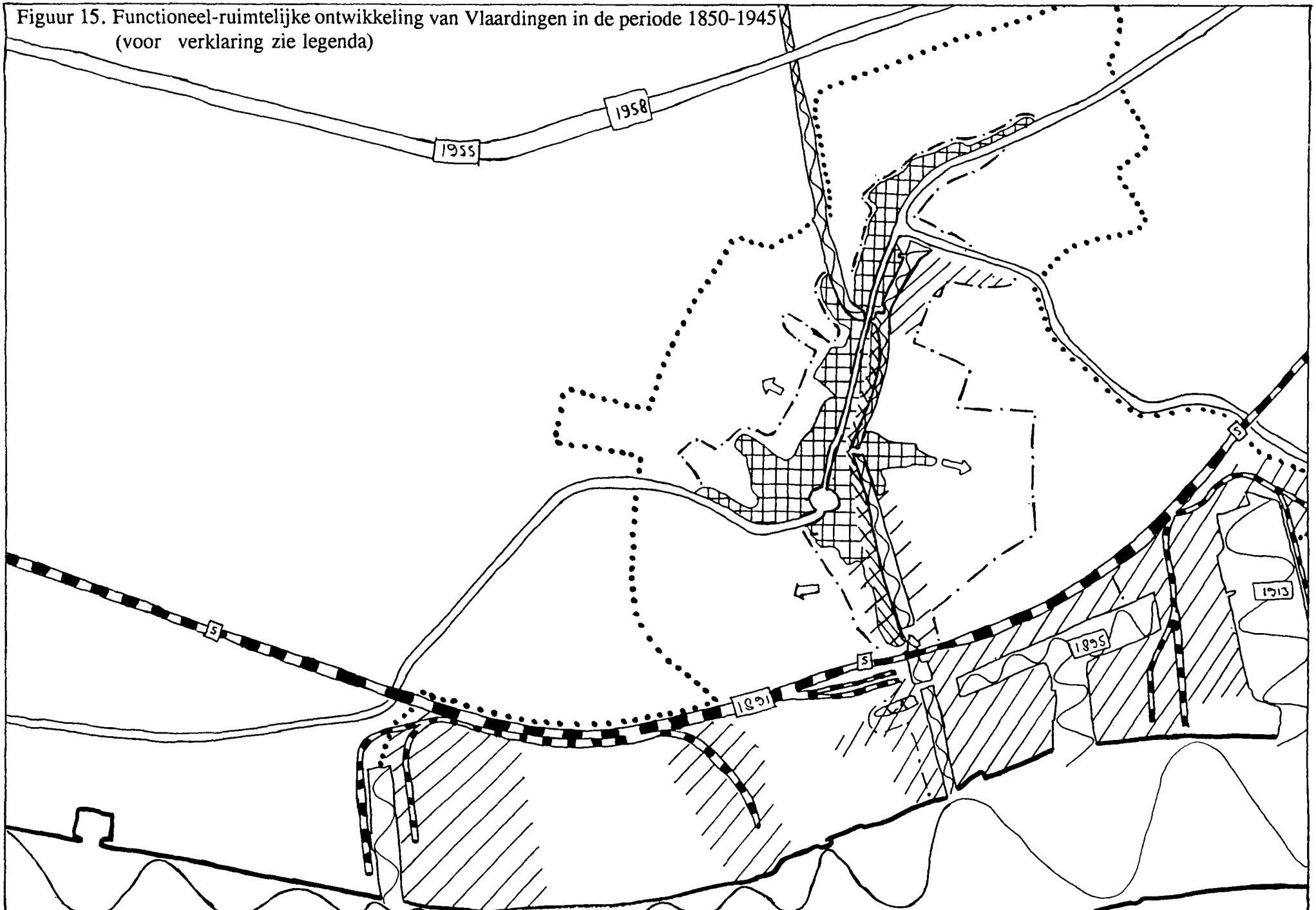
Figuur 13.
Enkele uitbreidingswijken in Vlaardingen 1870-1945.

I: Oostwijk 1870-1900.
II: Oostwijk circa 1913.
III: "Schildersbuurt" 1913/1914.
IV: "Schrijversbuurt" 1918-1921.
V: "Staatsliedenbuurt" 1935-1940.
VI: Toonkunstenaarswijk 1935-1945.
VII: Vlaardinger-Ambacht 1935-1939.
VIII: Indische Buurt 1940-1945.

Figuur 14. Straatnamenkaart van Vlaardinger

Figuur 15a. Vlaardingen anno 1988 (ter vergelijking)

Figuur 15. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Vlaardingen in de periode 1850-1945
(voor verklaring zie legenda)



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

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 sluitingsjaa

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK GEMEENTE VLAARDINGEN

Inleiding

De stad Vlaardingen wordt ten zuiden begrensd door de Nieuwe Waterweg. Maassluis, Maasland, Schipluiden en Schiedam vormen respectievelijk de west-, noord- en oostwaartse begrenzing.
De structuur van de binnenstad wordt allereerst bepaald door het langgerekte, noord-zuid verlopende water van de Haven en de bebouwing aan weerszijden daarvan: West- en Oosthavenkade, en Westhavenplaats. Westwaarts daarvan bevindt zich het oude stadscentrum rond de cirkelvormige Markt van waaruit verschillende straten straalsgewijs in verschillende richtingen voeren: Hoogstraat, de Smalle Havenstraat, Kerksteeg, Schoolstraat en Waalstraat. Aan de zuidzijde van de Markt sluit de Maassluissedijk aan. Deze haaks op de Haven lopende Maassluissedijk vormt de zuidelijke begrenzing van het oude centrum.
In tegenstelling tot het vrij brede profiel van de Haven bezitten de straten in het centrum een smal profiel dat de beslotenheid ervan benadrukt.
De zuidzijde van de Haven eindigt in de Buitenhaven. De Koningin Wilhelminahaven ligt ten oosten hiervan.
Ten oosten van het oude centrum ligt Oostwijk. Deze wijk met de Schiedamseweg als hoofdas, werd tussen 1870 en 1900 aangelegd en is bebouwd met karakteristieke villa's en middenstandswoningen. In het noorden van de wijk bevinden zich het Oranjepark en Het Hof.
Ten noorden van de oude binnenstad ligt, in de vorm van een hoefijzer, het dorp Vlaardinger-Ambacht. Ter weerszijden van de Kethelweg (hoofdas) is sprake van lintbebouwing waaronder enkele verbouwde boerderijen. Deze voormalige plattelandsgemeente met dorpscentrum aan het Emaus werd in de jaren '30 uitgebreid met vele rijtjeshuizen gesitueerd in een tuindorpachtige omgeving. Het grondgebied werd in 1941 grotendeels bij Vlaardingen gevoegd.

Het historische beeld van de binnenstad heeft in de loop der tijd ingrijpende veranderingen ondergaan. Niet alleen als gevolg van de demping van grachten aan het eind van de 19de eeuw zoals bijvoorbeeld de Biersloot (1893), maar met name door grootscheepse saneringen in de jaren '50 en '60 van deze eeuw. Het historische stedebouwkundige patroon is daardoor sterk aangetast.

Stadsbebouwing

Met uitzondering van de hoogbouw in het winkelcentrum Liesveld is de bebouwing in de binnenstad overwegend kleinschalig van karakter. Langs de Haven bestaat zij voornamelijk uit monumentale bedrijfsgebouwen (pakhuizen en kantoren). Een klein aantal gevels, voornamelijk lijst-, klok- en tuitgevels, in de binnenstad dateert uit de 17de en 18de eeuw. Deze bevinden zich vooral op de Markt, langs de Westhavenplaats en de Westhavenkade. 19e-eeuwse lijstgevels, veelal met oudere kern, bepalen het beeld langs de Westhavenplaats, Westhavenkade en de Hoogstraat. Zij zijn veelal uitgevoerd met decoratief gepleisterde aanzet en diamantkopsluitstenen boven de gevelopeningen en hoofdgestellen met guttae en consoles. Net als in andere historische binnensteden bezitten de schilddaken vaak gesmoorde

Hollandse pannen op het voorschild terwijl de zijschilden zijn voorzien van rode Hollandse pannen.
Uit XIX A dateert de voorgevel van het monumentale drielaagse pand met oudere kern op de Westhavenplaats 8. De witgeschilderde gepleisterde en van bossage en schijnvoegen voorziene lijstgevel ligt beeldbepalend langs de Haven. De lijstgevel van Hoogstraat 69 dateert uit XIX b. De verdiepingsvensters bezitten aan de bovenzijde houten frontonachtige vensteromlijstingen met acroteri-beëindigingen en oren.
De bebouwing op de cirkelvormige Markt bestaat uit een aaneengesloten bebouwingswand die is gesitueerd rondom de middeleeuwse kerk die midden op het plein staat. Veel van de bebouwing dateert uit XIXd maar bezit wel en oudere kern zoals Markt 7 en 28. Op Markt 20-24 staat een complex bedrijfsgebouwen van de Vlaardingse fabrikant Van Toor. Zij dateren uit circa 1880 maar zijn in 1920 gerenoveerd. Het complex bestaat uit drie tweelaagse panden. Op het achterterrein bevindt zich een eenlaagse bakstenen schuur onder zadeldak. Een hoge fabrieksschoorsteen van rode baksteen met opschrift: HvT, steekt door het linker dakschild heen.
De bebouwing langs de Kortedijk bestaat voornamelijk uit een- en tweelaagse dijkhuisjes uit XIX B met lijst- en tuitgevels onder schilddaken die aan de achterzijde een bouwlaag meer bezitten vanwege de dijkbebouwing. Aan het begin van de dijk staat de beeldbepalende korenmolen Aelos die in zijn huidige vorm uit 1797 dateert.
Langs dwars- en achterstraten bestaat de bebouwing voornamelijk uit bedrijfspanden uit XIX d. Hierbij valt met name de grote hoeveelheid pakhuizen in het oog, veelal eenlaagse tuitgevels, zoals in de Havenstraat, Landstraat en Vettenoordskade.
Aan de onderzijde van de Maassluissedijk bevinden zich enkele woonhuizen uit circa 1875 met karakteristieke, overkragende verdiepingen.
Oostwijk, de wijk ten oosten van de Haven, werd aangelegd en bebouwd in de periode 1870-1900. Langs de centrale oost-westas van de Schiedamseweg en rond het cirkelvormige Verploegh Chasséplein staan villa-achtige, veelal vrijstaande monumentale woonhuizen en kantoren die door tuinen en smeedijzeren hekwerken worden omgeven. In oostwaartse richting wordt de bebouwing op de Schiedamseweg meer aaneengesloten.
De vrijstaande, monumentale, neo-classicistische "Villa van IJzermans" bevindt zich op de Schiedamseweg 53. Ze dateert volgens het opschrift in de hardstenen cartouche ter weerszijden van de entree, uit 1853. Het pand bestaat uit een souterrain, beletage en kapverdieping onder schilddak dat bedekt is met losanges, ter weerszijden van een hoger opgaande middenpartij die eveneens door een schilddak met losanges wordt bedekt. De voorgevel is een symmetrische lijstgevel die wordt geleed door gecanneleerde pilasters. Achter een zevendelige hardstenen stoep bevindt zich een monumentale entree die wordt geflankeerd door gecanneluurde zuilen met composietkapitelen en hardstenen postamenten.
Schiedamseweg 63 is eveneens een vrijstaande monumentale villa bestaande uit souterrain en beletage uit 1889. Opvallend zijn de decoratieve houten windveren, de brede rechthoekige erker met ramen rondom, en de rechthoekige, hoger opgetrokken toren die wordt gedekt door een tentdak met piron.
Schiedamseweg 93 bestaat uit een vrijstaand monumentaal woonhuis uit 1899 naar ontwerp van G.J. Bosma. Op de Schiedamseweg 90 staat het vrijstaande woonhuis "Dinterheem" uit circa 1910, bestaande uit begane grond en twee dakverdiepingen onder een steil zadeldak. De voorgevel (puntgevel) bezit karakteristieke meerruits dubbel openslaande ramen met houten luiken.
Het opvallende woonhuis op de Schiedamseweg 110-112 dateert uit 1916 en valt op door het siermetselwerkfries en door de ronde erkertoren.

Met uitzondering van de moderne kantoorbebouwing op de zuidwesthoek is de oorspronkelijke bebouwing op het Verploegh Chasséplein behouden gebleven.
Verploegh Chasséplein 8 bestaat uit een vrijstaand tweebouwlagen hoog woonhuis dat dateert uit circa 1900. Op nr. 4 staat een karakteristieke witgeschilderde gepleisterde tweelaagse bouwmassa onder afgetopt tentdak. Opvallend zijn de enkele en gekoppelde schuiframen met meerruitsbovenlichten. De vensters zijn voorzien van houten luiken.
De bebouwing achter de Schiedamseweg is overwegend aaneengesloten, doorgaans lager en meer wisselend van hoogte dan de bebouwing op de Schiedamseweg.
De Emmastraat, Hofsingel, Arnold Hoogvlietstraat, Callenburgstraat en Wilhelminastraat bezitten een bebouwing waarbij de rijke toepassing van neo-renaissance-ornamenten duidelijk in het oog springt. Het zijn vooral eenlaagse panden onder zadel- of mansardedaken met noklijn haaks op de straat. Voorgevels zijn veelal trap-, tuit- of schoudergevels. De topgevels zijn met neo-renaissance-ornamenten versierd zoals voluten, frontons en cartouches en worden soms bekroond door overhoeks geplaatste toppilasters en/of segmentvormige of driehoekige frontonafdekkingen. Vrijwel al deze panden bezitten witgeschilderde, gepleisterde aanzet- en diamantkopsluitstenen boven de gevelopeningen, gepleisterde sierblokjes en -banden, waterlijsten, siermetselwerk in de boogvelden en sierankers. Soms zijn sluitstenen of medaillons versierd met figuratieve voorstellingen. Een voorbeeld hiervan is Wilhelminastraat 18-20 waar de verdiepingsgevelwand wordt gesierd door medaillons met Mercurius voorstellingen.
Aan de Hoflaan 31-37 staat een karakteristiek, uit 1895 daterend vrijstaand blokje in neo-renaissancestijl gebouwde woonhuizen met voortuinen die door decoratieve smeedijzeren hekwerkjes van de straat worden gescheiden. De voorgevels van deze vrijwel gave tweelaagse panden vallen op door hun overvloedige decoraties zoals segment- en korfbogen met gepleisterde figuratieve, gepleisterde sluitstenen, decoratieve boogvullingen, sierbanden en -metselwerk, decoratieve topgevels en risalerende entreepartijen met balustervormige houten balkonhekwerken.
Ook de monumentale 19e-eeuwse bebouwing langs de Oost- en Westhavenkade bezit soms karakteristieke neo-renaissance-ornamentiek. Een voorbeeld daarvan is het monumentale woonhuis uit 1894 aan de Oosthavenkade 11. Achter de fraai betimmerde paneeldeur met rondboogbovenlicht bevindt zich het interieur waarin het oorspronkelijke neo-renaissance houtsnijwerk en de plafondbeschilderingen onlangs zijn gerestaureerd.
Enkele in Amsterdamse Schoolstijl gebouwde panden staan aan de Westhavenkade. Uit circa 1925 dateert bijvoorbeeld de drielaagse bouwmassa aan Westhavenkade 75-80. Deze woonhuizen vallen op door de glas in loodramen en de licht uitgebouwde centrale trappenhuispartij op de begane grond met Haags Portiek.
In de jaren '30 werd de wijk rond het Mendelssohnplein gerealiseerd. De wijk wordt begrensd door de Mozartlaan, Van Beethovensingel, Parallelweg en Diepenbrockstraat. Vanuit het centraal in de wijk aangelegde park waaieren de verschillende straten uit. De wijk kenmerkt zich door een ruim opgezet stratenpatroon waarin een- en tweelaagse aaneengesloten bouwmassa's, veelal voorzien van erkers en bovenlichten met decoratief glas in lood. Aan de Mozartlaan bevinden zich enkele vrijstaande villa's. Een vrijwel gaaf begin jaren '30 woonhuis staat op Markt nr. 19. Uit de jaren '30 dateren ook de dubbele woonhuizen op de Parkweg 90-132, Schiedamseweg 159-173.

Planmatige uitbreiding

Nunquam Perfectum, Maassluissedijk 142-152, is een vroeg sociaal woningbouwcomplexje. Het vrijstaande blokje dubbele woonhuizen bezit een voorgevel van kalkzandsteen en werd in 1903 gebouwd naar ontwerp van Cornelis van Aken.
Een rijtje van vijf gespiegelde arbeiderswoningen uit circa 1900 bevindt zich aan de Steenplaats 1-5. (470-10) en is gesitueerd aan een klein hofje. Het zijn eenlaagse woningen onder zadeldak met een noklijn evenwijdig aan de straat.
In de Cornelis Houtmanstraat staat een blokje arbeiderswoningen uit 1920.
Het bestaat uit twee parallel aan elkaar gesitueerde, aaneengesloten gevelwanden bestaande uit tweelaagse bouwmassa's onder zadeldak met een noklijn evenwijdig aan straat. Opvallend zijn de risalerende entreepartijen die tot in de kapverdieping doorlopen en voorzien zijn van uitkragende luifels boven de entrees die invloeden van de Amsterdamse School verraden. Storend evenwel zijn de vernieuwde kunststofvensters.
Een gerenoveerd groot arbeiderswoningbouwcomplex uit de jaren '20 bevindt zich in de Patrimoniumstraat e.o. gebouwd door woningbouwvereniging Patrimonium. Een voormalig volksbadhuis in de Marisstraat 19 herinnert er nog aan.

Overige bebouwing

Winkel- en bedrijfspanden

De concentratie historische winkelpanden is vooral groot in de Hoogstraat. Doorbraken in de structuur en invullingen met te grootschalig bedrijfsmatig gebruik hebben op enkele plekken in deze straat evenwel een beeldkwaliteitverminderd effect gesorteerd. De woonfunctie van de verdiepingen is veelal vervangen door opslagruimte. Veel panden bezitten een oudere kern en XIX d puien zoals Hoogstraat 228. Deze apotheek met klokgevel bezit een winkelpui-omtimmering met pilasters en hoofdgestel. Ook Hoogstraat 88-92 en 199-201 bezit een oudere kern en een fraaie winkelpui uit circa 1900. Rechts van Hoogstraat 88-92 bevindt zich een Jugendstil-winkelpui waarin invloeden van de Weense Sezession herkenbaar zijn.
Ook langs de Westhavenplaats en de Smalle Havenstraat staan veel winkelpuien uit circa 1900. De bebouwing langs de Westhavenplaats bezit meestal een oudere kern en bestaat voornamelijk uit lijstgevels.
Smalle Havenstraat 7 heeft een karakteristieke winkelpui uit circa 1890 met hardstenen borstwering en decoratieve pilasters met composietkapitelen. De bovenlichten zijn voorzien van keperbogen met decoratief houtsnijwerk. De winkelpui van het buurpand nr. 9 bezit fraaie gietijzeren zuilen en een ijzeren latei die om de afgeschuinde hoek doorloopt.
Enkele gevels bezitten Jugendstil-versieringen. Een voorbeeld daarvan is Westhavenkade 1, 29-30 en De Vlijt in de Hoogstraat 130. Hoewel de winkelpui van De Vlijt door ontsierende reclameborden is aangetast is de verdieping redelijk gaaf gebleven. Onder de hoefijzerboog in groen verglaasde steen in de hoog opgaande, van rode verblendsteen voorziene tuitgevel bevindt zich een fraai geornamenteerde gevelsteen met opschrift "De Vlijt".
Woonhuis en café "De oude Markt", Markt 9, dateert uit 1919. Het is een monumentaal tweelaags pand onder langgerekt schilddak. De voorgevel is een lijstgevel die wordt

doorbroken door een trapeziumvormige topgevel met oculus die wordt bekroond door een driehoekig fronton.
Hoogstraat 217 is een winkelpand U-Lt 1937 dat invloed van De Stijl verraad. Het is een tweelaagse bouwmassa onder plat dak. Ondanks de beeldverstorende begane grondpui en de entree is het pand karakteristiek en beeldbepalend op de hoek gesitueerd. De gevelwanden bestaan uit rechthoekige kolommen die tot de daklijst reiken en die boven de begane grond door een dunne wand worden gescheiden van grote raampartijen van de verdieping. De gevelwand wordt aan bovenzijde afgesloten door een rondlopende kroonlijst. De oorspronkelijke attiek in de vorm van een golvend buishek, is verdwenen.
In de wijk Oostwijk staan enkele karakteristieke winkelpuien. Een voorbeeld daarvan is Callenburgstraat 16 die een pui uit 1895 bezit.
Monumentale pakhuizen en bedrijfspanden zijn vooral te vinden langs de Oost- en Westhavenkade en langs de Koningin Wilhelminahaven.
In 1874 vond de bouw van het bedrijfspand De Hollandse Pelmolen op de Westhavenkade langs de Buitenhavenkade plaats. Tot 1921 was het pand in gebruik als stoommeelfabriek en rijstpellerij De Maas. Van 1924 tot 1988 was het bedrijf De Hollandse Pelmolen NV erin gevestigd. De forse, karakteristieke 6 bouwlagen hoge bouwmassa onder zadeldaken met verspringende nokhoogten ligt beeldbepalend langs de Haven. Voor- en achtergevel bezitten meerruitsschuiframen met segmentvormige bovendorpels met hijsentrees in drie assen. Dit cultuurhistorisch waardevolle pand is ternauwernood aan de slopershamer ontsnapt.
Veel pakhuizen langs de West- en Oosthavenkade zijn drielaagse panden met kapverdieping onder zadeldak met noklijn haaks op straat en hijsdeuren in centrale as. Jammer genoeg bezitten veel van deze monumentale panden kunststoframen en -deuren.
Een voorbeeld van een monumentaal, van vernieuwde ramen en deuren voorzien, voormalig pakhuis is "Elckerlyc" op de Oosthavenkade 6071 (nu: appartementen) dat uit 1899 dateert. Oosthavenkade 53 A-B is het voormalige pakhuis "Nederland". De 4 vensterassen brede schoudertuitgevel wordt a-symmetrisch door pilasters geleed. Het voormalige dubbele pakhuis uit 1871 (kunststof ramen en -deuren) staat op de Oosthavenkade 46-47. De voorgevels zijn bakstenen tuitgevels die door geblokte gemetselde pilasters worden geleed. Een decoratief getand fries van gele baksteen bevindt zich in de gevelafsluiting.
Het wijnhandelspand Oporto uit 1889, Oosthavenkade 27-28, bezit een rijk versierde gevel in eclectische trant.
Het kantoor NV Hollandia Hollandsche Fabriek van Melkprodukten aan de Oosthavenkade 42 werd gebouwd in 1897 - 1912 naar ontwerp van Pleun van der Berg. Het monumentale vrijstaande pand bezit een risalerende linker- en rechtergevelwand met topgevels. Centraal in de gevelwand bevindt zich een monumentale entreepartij met hardstenen omlijsting en fraai betimmerde dubbel openslaande paneeldeuren met rondboog bovenlichten voorzien van decoratief glas in lood waarin de jaartallen 1882 en 1912 en het wapen van Den Haag zijn aangebracht. De naam "Hollandia" is vermeld boven de entree, in het fries, in de topgevels en op de windvaan. De topgevels zijn voorzien van moralistische spreuken. In de ruime hal met vide vallen de fraaie, van glas in lood voorziene lichtkoepel, de glas in loodramen met figuratieve afbeeldingen en de eiken trap en balustrade van het trappenhuis op.
Een complex voormalige haringpakhuizen bevindt zich aan de Westhavenkade 73-74. Het werd in 1915 gebouwd naar een ontwerp van A. Maarleveld en bestaat uit een kelderverdieping waarboven 5 bouwlagen onder plat dak. Het 5 bouwlagen hoge buurpand

72-72 a,b,c, is eveneens een voormalig haringpakhuis en dateert uit 1938. Westhavenkade 71 is een voormalig haringpakhuiskantoor uit 1912.
Langs de Koningin Wilhelminahaven staat aan de zuidzijde een opvallend bedrijfspand. Deze 24-assige langsgevel is de voormalige Rokerij en Drogerij W. Kwakkelstein, welke dateert uit circa 1910. Uit XIX d dateert Koningin Wilhelminahaven Z.O. 1. Dit 4 - bouwlagen hoge bedrijfsgebouw bezit een 15-assige langsgevel die in het midden door een risalerende bouwmassa met puntgevel wordt doorbroken. Op de Koningin Wilhelminahaven 2 staat de forse bouwmassa van de Doggermaatschappij. De 14-assige langsgevel dateert uit 1916. Zowel aan de Wilhelminahaven als langs de spoorlijn is dit gebouw beeldbepalend gesitueerd.
Het bedrijfspand Koningin Wilhelminahaven ZZ nr. 13 bezit een karakteristieke tweelaagse erker op een cirkelvormig grondvlak met een cirkelvormig tentdak op de hoek.
Pakhuizen en bedrijfspanden zijn ook in de Havenstraat en Landstraat te vinden.
De achterzijde van de pakhuizen aan de oostzijde van de Havenstraat grenst aan de Haven. Ze dateren veelal uit circa 1890. De pakhuizen zijn veelal een- en tweelaagse bouwmassa's onder zadeldak met de noklijn haaks op de straat. De voorgevels zijn vooral tuitgevels met hijsentrees in de centrale as.

Bijzondere bebouwing

Vlaardingen bezit enkele monumentale gebouwen van voor 1800 waaronder de uit de middeleeuwen daterende Grote Kerk, centraal op de Markt gesitueerd, het uit 1650 daterende stadhuis op de Markt en de uit 1778 daterende Visbank op de Westhavenplaats.

Kerken

De Rooms-Katholieke Sint Johannes de Doperkerk, Hoogstraat 26-28, bestaat uit een toren, pastorie en kerkportaal. De slanke beeldbepalende kerktoren op vierkante plattegrond is een ontwerp van P.J.H. Cuypers uit 1869. De onderste geleding is voorzien van horizontale banden met siermetselwerk. De voorgevel bezit een entree met spitsboog en een klein zandstenen zuiltje. De bovenste geleding bestaat uit galmgaten, een betegelde wijzerplaat, en puntgevelbeëindigingen met waterspuwers. De bekroning wordt gevormd door een achthoekige, met koperen leien bekleedde naaldspits waarop een smeedijzeren kruis. Het oorspronkelijke kerkgebouw, eveneens ontworpen door Cuypers, werd in de jaren '50 gesloopt. Aan de zuidzijde van de kerk staat de pastorie uit 1869. Uit de jaren '30 dateren onder andere de Nieuwe Oosterkerk, Schiedamseweg 95 en de Bethelkerk, Burgemeester Verkadesingel 26.

Raadhuizen

Op Plein Emaus 5 staat het voormalige in neo-renaissancestijl opgetrokken Raadhuis van Vlaardinger-Ambacht (nu: gemeente-archief) dat in 1905 werd gebouwd naar ontwerp van S. de Clerq en J. Gratama. De oorspronkelijke inrichting zoals plafonds met moer- en kinderbalken en sleutelstukken met peerkraalprofiel, consoles, trappenhuis, schouw, lambrizeringen is deels behouden gebleven.

Gemeentewerken

Het voormalige gebouw van Gemeentewerken, Bouwpolitie en Gemeentelijk Magazijn op Markt 47, 48 dateert uit 1913. Aan de linkerzijde van de drie-assige lijstgevel bevindt zich een terugliggende bakstenen poortdoorgang met gevelsteen die leidt naar een voorpleintje waarachter de entree met gemetselde trapgevel.

Scholen

Een voormalige stadsschool, de Gemeenteschool, bevindt zich op Markt 45.
Een schoolgebouw uit circa 1905 bevindt zich in de Willem Beukelszoonstraat. Het is een vrijstaand tweelaags schoolgebouw op een min of meer carrévormige plattegrond dat een groot binnenterrein omsluit. Een "Turnzaal", bestaande uit een eenlaagse bouwmassa onder steil schilddak met licht uitgezwenkte kapvoet bevindt zich links van het voorplein.
Aan de Oosterstraat 86 staat een vrijstaand schoolgebouw uit circa 1910. Het is een tweelaagse bouwmassa met kapverdieping onder schilddak. Rechts en links van de middenas bevinden zich dwarsvleugels met tuitgevels.
De Dr. J.Th. de Visserschool, Plein Emaus 2 (nu: bedrijfsgebouw), werd in 1926 naar ontwerp van J. Snijders gebouwd en is aan een plantsoen gesitueerd. Het voormalige schoolgebouw op L-vormige plattegrond is in traditionele stijl gebouwd.

Weeshuis

Het Weeshuis der Hervormden aan het Weeshuisplein 18 (nu: buurthuis) werd volgens de stichtingssteen gebouwd in 1892. Het is een forse bouwmassa op half carrévormige plattegrond. De links en rechts sterk naar voren springende gevelwanden zijn tuitgevels. De terugliggende gevelwand is een langsgevel die wordt doorbroken door een risalerende entreepartij met trapgevel. Omdat het pand door nieuwbouw wordt omgeven is het visueel geheel geïsoleerd komen te liggen.

Straatmeubilair

Op de Markt staan enkele laat 19e-eeuwse gietijzeren straatlantaarns.
De Kroningslantaarn op de hoek van de Parallelweg en de Westhavenkade, nabij de ingang van station Vlaardingen Centrum is gesitueerd in een bloemperk. De lantaarn werd opgericht ter gelegenheid van de troonsbestijging van Wilhelmina in 1898 en vervaardigd naar ontwerp van K. Cramer te Delft. Het metaalwerk werd uitgevoerd door de Delftse firma F.W. Braat. Ze bestaat uit vijf in brons uitgevoerde lampen, smeedijzeren versieringen en een hardstenen voetstuk dat is voorzien van 2 bronzen leeuwekoppen en kleine bassins en een tweetal bronzen plaquettes met opschrift.
De Koninginnelantaarn op het Burgemeester de Bordesplein is geplaatst binnen een randwerk van kalksteen met opschrift en bezit drie hanglampen en smeedijzer. Het 40-jarig regeringsjubileum van Wilhelmina in 1938 vormde de aanleiding tot het vervaardigen ervan. Tot 1966 was de lantaarn geplaatst op Plein Emaus.
Beeldbepalend op het Ooster-Havenhoofd staat de lichtbaak van Van Speyk. Deze werd in 1831 vervaardigd op het Wester-Havenhoofd ter vervanging van de houten voorganger.

In 1859 werd de lichtbaak vernieuwd, in 1933 afgebroken en in 1959 herbouwd op huidige plaats.
Langs de havenkaden staan nog enkele zwart geteerde gietijzeren bolders met witgeschilderde kop.

Park- en groenaanleg

Twee grote groengebieden vormen een belangrijk element in de Vlaardingse binnenstad. Zij worden gevormd door het Oranjepark, inclusief Het Hof en de hertenkamp aan de noordoostzijde van de binnenstad en de begraafplaatsen aan het Emaus op de noordelijke binnenstadsgrens. Hoewel een directe ruimtelijke relatie met de binnenstad ontbreekt, bezitten beide groengebieden een hoge intrinsieke kwaliteit.

De buitenplaats Het Hof (ten zuiden van het Oranjepark) dateert uit circa 1790 en werd in 1830 door de stad Vlaardingen aangekocht waarna ze als openbaar park werd ingericht. Ze bestaat uit grasvelden, waterpartijen en slingerende door bomen omzoomde paden. In het park staat een witgeschilderde gietijzeren tuinvaas met guirlandes versierd welke dateert uit het einde van de 19e eeuw. Aan de zuidzijde van Het Hof, grenzend aan de Hofsingel, bevindt zich een hertenkamp die in 1938, in het kader van de werkverschaffing werd aangelegd.
Het Oranjepark begrenst Het Hof aan de noordzijde en wordt van Het Hof gescheiden door een lange rechte laan die in het verlengde van de Hogelaan ligt. Het park werd tussen 1914 en 1937 aangelegd in het kader van de werkverschaffing. Het in Engelse Landschapsstijl aangelegde park bestaat uit een kronkelend stelsel van paden, waterpartijen, diverse grasperken en monumentale bomen (waaronder treurwilgen), bruggetjes en banken.
Aan het Emaus (Vlaardinger-Ambacht) bevinden zich een Rooms-Katholieke en een Algemene Begraafplaats. De Algemene Begraafplaats dateert uit 1829. De panden Emaus 4, 6 en 8 werden verbouwd tot aula en dienstgebouwen. In 1911 werd het huidige koetshuis, Emaus 10, gebouwd. Op nr. 6 bevindt zich een modern hekwerk dat toegang geeft tot de begraafplaats. In de gevelwand achter de entree bevindt zich in de rechterzijgevel een ronde gevelsteen van rode baksteen met een afbeelding van een gevleugelde zandloper uit 1914. Achter de panden Emaus 4, 6, 8 en 10 bevindt zich de Algemene Begraafplaats op het terrein van een vroegere boomgaard. Ze bestaat uit een aantal langgerekte, soms beboomde lanen. Vlak achter de huisjes langs het Emaus staan nog enkele oude grafzerken. Enkele hardstenen grafzerken worden met decoratief smeedijzeren hekwerkjes omgeven.
De Rooms-Katholieke Begraafplaats, ten noorden van de Algemene, dateert uit 1820 en bezit een carrévormige plattegrond met beplantingen, priestergraven en graven van parochianen. Via een inrijhek, bestaande uit een stenen muur met drie poorten, waarvan de middelste, segmentvormige, poortdoorgang wordt bekroond door een hardstenen kruis, en toegangspad wordt een kapel bereikt. Deze eenlaagse kapel onder zadeldak werd in 1936 gebouwd naar een ontwerp van H.C.M. van Beers. De kapel doet momenteel dienst als kunstenaarsatelier.
Op de hoek van de Parkweg en de Schiedamseweg bevindt zich de Joodse begraafplaats die uit 1862 dateert. Van de oorspronkelijke begraafplaats rest niet veel meer dan hardstenen grafzerk uit 1889 en enkele fragmenten van stenen kindergraven.
Het Landgoed Hoogstad aan de Westlandseweg dateert oorspronkelijk uit de 13e eeuw en is gesitueerd aan een lange oprijlaan die door bomen wordt geflankeerd. Het complex

bestaat uit een fraai herenhuis uit 1859 waarvan de voorgevel een symmetrische lijstgevel is. Een woonhuis en voormalige boerderij bevinden zich aan de linker zijde. Op het erf zijn betonnen en houten vijfroeiers met rieten kap aanwezig. Aan achterzijde van de voormalige boerderij ligt een boomgaard met karakteristieke vruchtbomen. Een eenlaagse houten voormalige schaapskooi onder rieten schilddak bevindt zich aan einde van de oprit. Het landgoed was de geboorteplek, woonhuis en praktijk van Dr. C. Moerman (1893 - 1988). De houten tweelaagse duiventil, waarmee hij experimenten in het kader van zijn voedingstheorie uitvoerde, staat aan de westzijde van het erf.

Boerderijen

De meeste boerderijen zijn gesitueerd aan de Zuidbuurt. De Zuidbuurt loopt westwaarts door tot op het grondgebied van Maassluis. Ten zuiden en noorden van de weg liggen boerderijen: de boerderijen aan de zuidzijde liggen veelal aan lange opritten. Naast Langhuistypen komen L-vormige boerderij- en T-typen voor. Vrijwel alle zijn onderkelderd met een opkamer daarboven.
Een vrij gave boerderij op L-vormige plattegrond bevindt zich op Zuidbuurt 28. De deels onderkelderde boerderij met opkamer dateert uit 1884 en is gesitueerd aan een lange oprit. De voorgevel bezit risalerende hoekpilasters en een centrale entreepartij. Een fraaie, decoratieve, hardstenen stichtingssteen bevindt zich in de oostelijke gevelwand. Een houten zesroeier met rieten tentdak staat aan de oostzijde op het erf. Aan de voorzijde ligt een moestuin.
Ook langs de Woudweg staan enkele boerderijen. Zoals gebruikelijk in de Delflandregio zijn ze deels onderkelderd en bezitten een opkamer daarboven. Woudweg 1 dateert uit circa 1900 en bezit een L-vormige plattegrond.
Sommige boerderijen bezitten rieten kappen zoals Holyweg 24. De boerderij op samengestelde plattegrond is gesitueerd aan een lange oprit en is voorzien van een kelder en opkamer. Ze dateert in haar huidige vorm waarschijnlijk uit XIX A maar bezit een oudere kern.
Een boerderij op T-vormig grondvlak bevindt zich aan de Broekpolderweg 251. De deels onderkelderde boerderij met opkamer dateert uit 1904 en is nu een manege.
De boerderijen die in het open weilandgebied liggen worden in het algemeen omgeven door sloten, bruggetjes met houten of smeedijzeren hekwerken, betonnen en/of houten vierroeiers, schuren en soms door meerkantige houten karnmolens.
Een fraai, smeedijzeren, dubbelopenslaand spijlenhekwerk met opschrift:
"Schinkelshoeve" bevindt zich voor de oprit van Zuidbuurt 79.
Langs de Kethelweg (Vlaardinger-Ambacht) staan nog enkele voormalige boerderijen. Voorbeelden daarvan zijn Kethelweg 34 en 50. Langs de drukke verkeersweg Westlandseweg 260-262 staat een deels onderkelderde boerderij met opkamer uit 1877 op T-vormig grondvlak.

Objecten van bedrijf en techniek

Gesitueerd op het parkeerterrein in het winkelcentrum Het Liesveld staat een voormalige drukkerij uit 1903. Het is een eenlaagse bouwmassa onder zadeldak. De voorgevel is een geschouderde tuitgevel en bezit een klimmend rondboogfries in de topgevel en een hardstenen gevelsteen met opschrift "Handelsdrukkerij".

Gemaal

Het gemaal Aalkeet-Binnenpolder, Zuidbuurt 24, werd in 1882 gebouwd naar ontwerp van T. van Doll. In 1920 werd het stoomgemaal door een dieselgemaal vervangen. Drie hardstenen herdenkingsstenen bevinden zich in de tussenmuur van het gemaal.

Sluis

In 1886 werd over het zuidelijk deel van de Haven een keersluis aangelegd. Gezien het jaartal 1922 op de houten sluisdeuren werden deze in dat jaar vernieuwd.

Bruggen

De brug over de keersluis, de Kippenbrug, werd in 1904 aangelegd. Deze werd in 1923 vervangen door de Prinses Julianabrug. Deze brug met smeedijzeren brugleuningen, in Amsterdamse Schooltrant vormgegeven, is inmiddels vervangen door een moderner exemplaar. Ook andere oudere bruggen moesten het veld ruimen.
Zo verdween ook de gietijzeren draaibrug over de Oude Haven ter hoogte van de Westhavenplaats en werd vervangen door een moderne brug.
In het park 't Nieuwelandt aan het einde van de Goudenregenstraat staat een houten ophaalbrug.

Transformatorhuisje

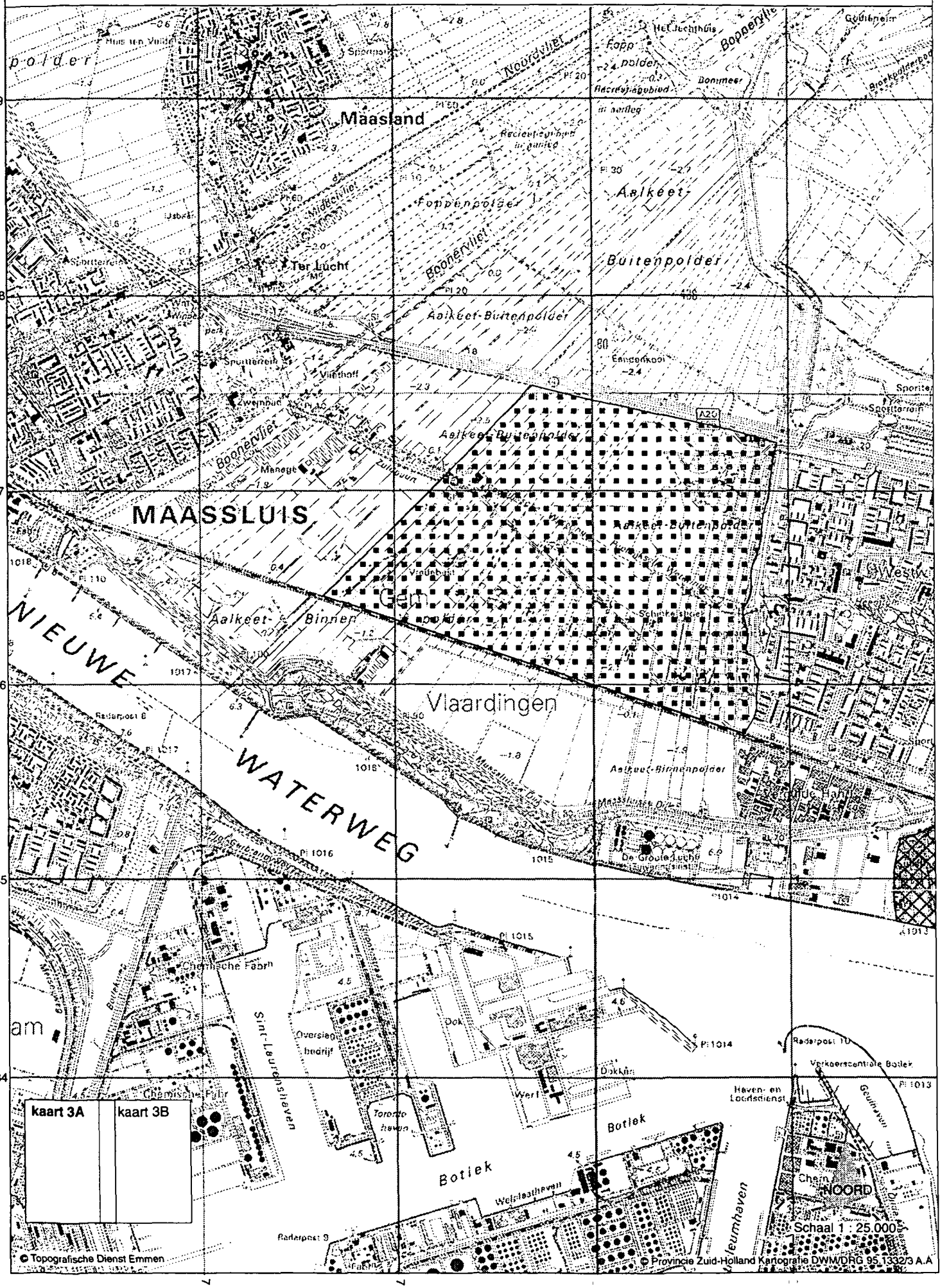
Een transformatorhuisje uit circa 1910 bevindt zich op de hoek van de Eendrachtstraat en de Willem Beukelszoonstraat. Het is een eenlaags trafohuisje onder zadeldak. De voorgevel is een tuitgevel met een ronde tuit.

Na-oorlogse bebouwing, uitbreidingen

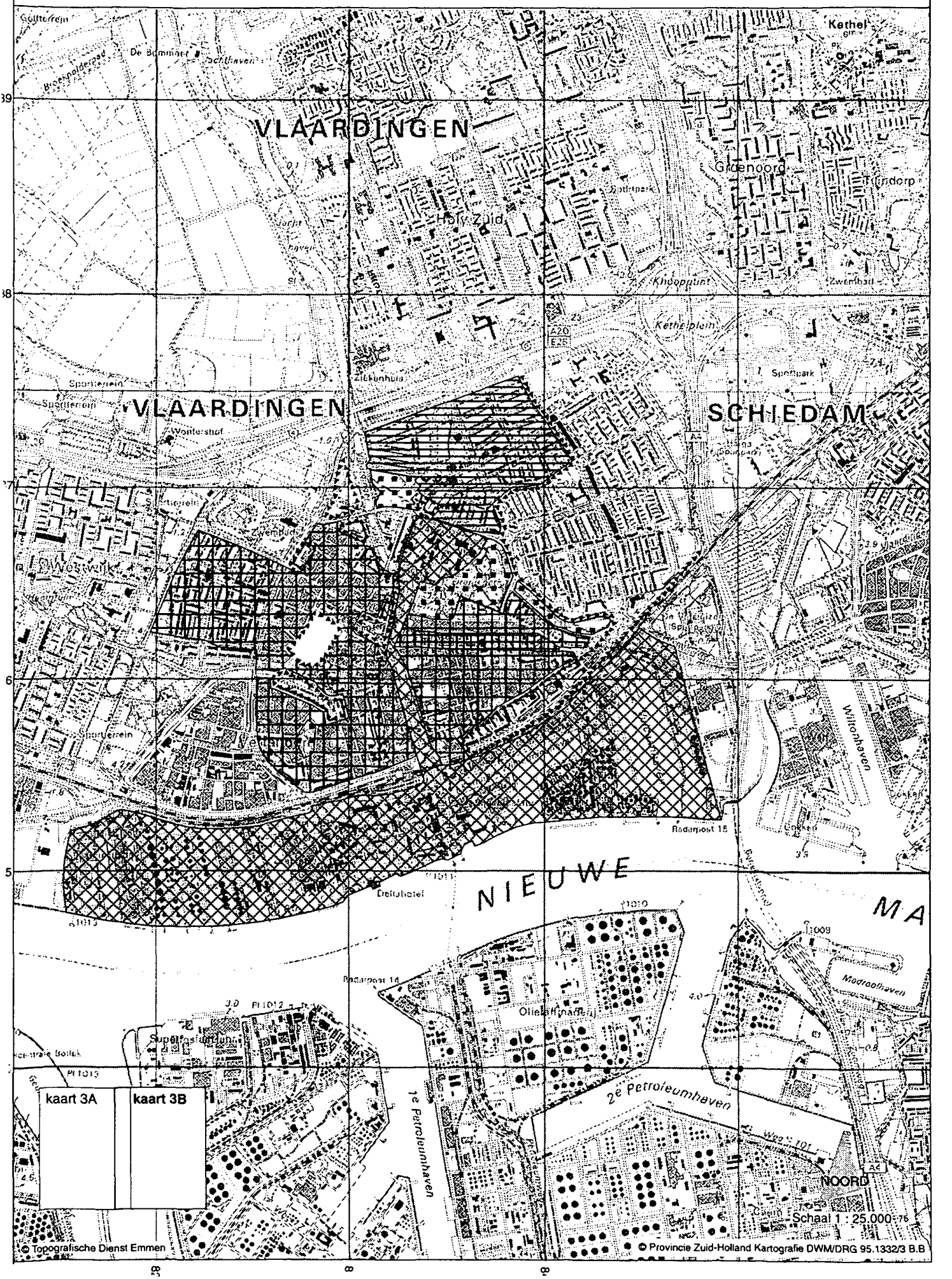
De na-oorlogse periode kenmerkt zich door grootschalige uitbreidingen in oostelijke (Babberspolder naar ontwerp van W. van Tijen) en westelijke (Westwijk), maar vooral in noordelijke (Holy Zuid en Holy Noord) richting.
Doorbraken, kaalslag en sanering in de binnenstad in de jaren '50 en '60 hebben geleid tot grootschalige nieuwbouw. Omdat de nieuwbouw zich veelal niet voegde naar de schaal van de omringende historische bebouwing is de historische structuur soms ernstig verstoord geraakt. In het winkelcentrum Het Liesveld bijvoorbeeld herinnert, met uitzondering van de voormalige Handelsdrukkerij in Kuiperhof 8, niets meer aan de historische situatie. Hoogbouw en grootwinkelbedrijven bepalen het beeld. De opmars van kunststoframen en -kozijnen, met name in winkelstraten zoals de Hoogstraat, doet sterk afbreuk aan de beeldkwaliteit. Een karakteristiek vijftiger jaren complex bevindt zich op de Hoflaan 113, ten oosten van het Oranjepark, waar een watertoren, brandweerkazerne en politiepost verrezen.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

VLAARDINGEN (kaart 3A)
Stedebouwkundige typologie



VLAARDINGEN (kaart 3B)
Stedebouwkundige typologie



VLAARDINGEN

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

2 Schiedamseweg e.o.

1 Haven

3 R.K. en algemene begraafplaats aan het Emmaus

4 Zuidbuurt

VLAARDINGEN (kaart 3A)
Gebieden met bijzondere waarden

VLAARDINGEN
Gebieden met bijzondere waarden

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN VLAARDINGEN

Gebieden
1. Haven
2. Schiedamseweg e.o.
3. RK en Alg. Begraafplaats Emaus
4. Zuidbuurt

Criteria	Gebieden 1	2	3	4
1. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteiten, zoals				
1. kwaliteit van het ruimtelijk concept;		+		
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorziening;	+	+	+	+
3. betekenis vanwege architectonische/ architectuurhistorisch kwaliteiten;	±	++	±	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	++		+	
2. Bijzondere historische betekenis, zoals:				
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke 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 pioniers-functie (type, motief, datering)				
3. 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 os als representant van een groter geheel.	+			
4. Gaafheid (van de in 1 t/m 3 genoemde kwaliteiten)	+	+	+	+
5. Zeldzaamheid (van de in 1 t/m 3 genoemde kwaliteiten)	±	±		±

Toelichting

1. Havengebied

Oude Haven, Buitenhaven, Westhavenplaats, West- en Oosthavenkade, Koningin Wilhelminahaven.

De noord-zuid georiënteerde Oude Haven van Vlaardingen begrenst het oude stadscentrum aan de oostzijde. Het is een van oorsprong natuurlijke waterloop die in de middeleeuwen werd gekanaliseerd. In de 19e eeuw werd de haven enkele malen verdiept en verbreed. De langgerekte structuur van het water dat een vrij breed profiel bezit, vormt het centrale element. Tussen de gevel- en kadewanden bevinden zich een straat en een loswal. Ter hoogte van de Westhavenplaats maakt de Haven een knik. Het wegprofiel is hier breder. Ten noorden hiervan verandert het karakter van de Haven. Aan de westelijk zijde bevindt zich bebouwing tussen het water en de straat terwijl de oostkant voornamelijk bestaat uit het Oranjepark en Het Hof.
Met de aanleg van de zuidelijk gelegen spoordijk in de jaren '80 van de 19e eeuw werd een uitstekende waterkering verkregen voor de noordelijk daarvan gelegen stad. Een keersluis werd tegelijkertijd met de spoorbrug aangelegd. In 1920-3 werd een tweede keersluis bijgebouwd, alsmede de Prinses Julianabrug die inmiddels door een modernere brug is vervangen.

In 1895-6 werd naar een ontwerp van ir. N. Biezeveld Hz. de Koningin Wilhelminahaven gegraven die direct aansloot op de Oude Haven. Een ijzeren draaibrug over deze aansluiting verdween, evenals de aansluiting, in 1936. De Koningin Wilhelminahaven werd in 1904-5 oostwaarts verruimd en kreeg een verbinding met de Maas. Voor dit ontwerp tekende ir. G.N. Itz, directeur gemeentewerken van Vlaardingen. Na het graven van de Wilhelminahaven nam de betekenis van de Oude Haven als vissershaven gestadig af. Het economisch zwaartepunt kwam te liggen op de industrie.

Langs de Westhavenplaats en West- en Oosthavenkade staan enkele 17e- en 18e-eeuwse panden. De 19e-eeuwse bebouwing bestaat voor een groot deel uit monumentale pakhuizen en bedrijfspanden. De vele voormalige haringpakhuizen en -kantoren houden de herinnering levend aan de bloeitijd van de visserijstad. Veel pakhuizen langs de West- en Oosthavenkade zijn drielaagse panden met een kapverdieping onder zadeldak en een noklijn haaks op de straat en hijsdeuren in de centrale as. Jammer genoeg bezitten veel van deze monumentale panden kunstoframen en -deuren.
In 1874 vond de bouw van het bedrijfspand De Hollandse Pelmolen op de Westhavenkade langs de Buitenhavenkade plaats. Tot 1921 was het pand in gebruik als stoommeelfabriek en rijstpellerij De Maas. Van 1924 tot 1988 was het bedrijf De Hollandse Pelmolen NV erin gevestigd. De forse, karakteristieke 6 bouwlagen hoge bouwmassa ligt beeldbepalend langs de Haven. Dit cultuurhistorisch waardevolle pand is ternauwernood aan de slopershamer ontsnapt.
Het bijzonder karakteristieke kantoor van NV Hollandia Hollandsche Fabriek van Melkprodukten aan de Oosthavenkade 42 werd gebouwd in 1897 - 1912 naar ontwerp van Pleun van der Berg.

Het is een monumentaal vrijstaand pand waarvan de voorgevel een risalerende linker- en rechtergevelwand met topgevels bezit. Centraal in de gevelwand bevindt zich een monumentale entreepartij met hardstenen omlijsting en fraai betimmerde dubbel openslaande paneeldeuren met rondboog bovenlichten voorzien van decoratief glas in lood waarin de jaartallen 1882 en 1912 en het wapen van Den Haag zijn aangebracht. De naam "Hollandia" is vermeld boven de entree, in het fries, in de topgevels en op de windvaan. De topgevels zijn voorzien van moralistische spreuken. In de ruime hal met vide vallen de fraaie, van glas in lood voorziene lichtkoepel, de glas in loodramen met figuratieve afbeeldingen en de eiken trap en balustrade van het trappenhuis op.
De bebouwing langs de Koningin Wilhelminahaven bestaat voornamelijk uit aan de visserij gerelateerde gebouwen zoals voormalige kantoren van de rederijen, haringpakhuizen, rokerijen en dergelijke, en uit industriële vestigingen. De pakhuizen staan niet direct aan het water maar worden gescheiden door een openbare weg die langs het water loopt. Aan de zuidzijde staat een opvallend bedrijfspand. Deze 24-assige langsgevel is de voormalige Rokerij en Drogerij W. Kwakkelstein, welke dateert uit circa 1910.
Op Koningin Wilhelminahaven 2 staat het gebouw van de Doggermaatschappij. Het dateert uit 1916. De forse bouwmassa bezit een 14-assige langsgevel met risalerende hijsentreepartijen. Zowel aan de Wilhelminahaven als langs de spoorlijn is dit gebouw beeldbepalend gesitueerd.

Het havengebied van Vlaardingen is van belang vanwege zijn sociaal-economische, historische waarde. Van vissershaven ontwikkelde het zich tot een belangrijke massagoedhaven.
De oorspronkelijke structuur en het industriële karakter van de Haven en de Koningin Wilhelminahaven zijn vrij goed bewaard gebleven. Dat geldt ook voor de veelal monumentale bebouwing langs de Oost- en Westhavenkade ten noorden van de spoorbrug en langs de Koningin Wilhelminahaven. De beeldkwaliteit van het gebied wordt evenwel verminderd door het op grote schaal toepassen van kunststoframen en -deuren en door het feit dat de loswallen als parkeerplaats worden gebruikt.

2. Schiedamseweg e.o

Ten oosten van het oude centrum ligt Oostwijk. Deze wijk met de Schiedamseweg als hoofdas, werd tussen 1870 en 1900 aangelegd en is bebouwd met karakteristieke villa's en middenstandswoningen. In het noorden van de wijk bevinden zich het Oranjepark en Het Hof. Het gebied bestaat in totaal uit: Oranjepark, Het Hof, Hogelaan, Emmaplein, Hofsingel, Emmastraat, Schiedamseweg, Verploegh Chasséplein en dwarsstraten die worden doorsneden door Willem Beukelszoonstraat (Wilhelminastraat, Eendrachtstraat, Arnold Hoogvlietstraat, Callenburgstraat).
Kenmerkend in het stratenpatroon is het aantal duidelijk oost-west lopende assen: Schiedamseweg met Verploegh Chasséplein, Hogelaan (doorlopend in Hof/Oranjepark), Hofsingel, Emmastraat, W. Beukelszoonstraat, Oosterstraat, Eerste en Tweede van Leyden Gaelstraat. De centrale as wordt gevormd door de Schiedamseweg. Deze wordt ter hoogte van het Verploegh Chasséplein doorkruist door de noord-zuidlopende Binnensingel. In 1888 werd een aantal plantsoenen aangelegd langs de Schiedamseweg.

Langs de centrale oost-westas van de Schiedamseweg en rond het cirkelvormige Verploegh Chasséplein, staan villa-achtige, veelal vrijstaande monumentale woonhuizen en kantoren

die door tuinen worden omgeven en namen bezitten als Iepenschoon, Dinterheem, Villa van IJzermans en Villa Home. Bijzonder karakteristiek is bijvoorbeeld de uit 1853 daterende, vrijstaande, monumentale, neo-classicistische "Villa van IJzermans" op de Schiedamseweg 53.
Naar het einde van de Schiedamseweg toe wordt de bebouwing meer aaneengesloten maar is nog steeds monumentaal van karakter.
De bebouwing rondom de Schiedamseweg is overwegend aaneengesloten, doorgaans lager en meer wisselend van hoogte dan de bebouwing op de Schiedamseweg.
Bezit de Binnensingel veelal tweelaagse gespiegelde of geschakelde bouwmassa's met kapverdieping; de straten daaromheen zoals de Callenburgstraat en Emmastraat, zijn in het algemeen een verdieping lager.
Langs de Hofsingel staan deels vrijstaande, deels aaneengesloten tweelaagse bouwmassa's, soms met voortuinen.
De Emmastraat, Hofsingel, Arnold Hoogvlietstraat, Callenburgstraat en Wilhelminastraat bezitten een bebouwing waarbij de rijke toepassing van neo-renaissance-ornamenten duidelijk in het oog springt. Het zijn vooral eenlaagse panden onder zadel- of mansardedaken met een noklijn haaks op de straat. Voorgevels zijn veelal trap-, tuit- of schoudergevels. De topgevels zijn met neo-renaissance-ornamenten versierd zoals voluten, frontons en cartouches en worden soms bekroond door overhoeks geplaatste toppilasters en/of segmentvormige of driehoekige frontonafdekkingen. Vrijwel al deze panden bezitten witgeschilderde, gepleisterde aanzet- en diamantkopsluitstenen boven de gevelopeningen, gepleisterde sierblokjes en -banden, waterlijsten, siermetselwerk in de boogvelden en sierankers. Soms zijn sluitstenen of medaillons versierd met figuratieve voorstellingen.

De buitenplaats Het Hof (ten zuiden van het Oranjepark) dateert uit circa 1790 en werd in 1830 door de stad Vlaardingen aangekocht waarna ze als openbaar park werd ingericht. Het park bestaat uit grasvelden, waterpartijen en slingerende door bomen omzoomde paden. Aan de zuidzijde van Het Hof, grenzend aan de Hofsingel, bevindt zich een hertenkamp die in 1938, in het kader van de werkverschaffing, werd aangelegd.
Het Oranjepark begrenst Het Hof aan de noordzijde en wordt van Het Hof gescheiden door een lange rechte laan die in het verlengde van de Hogelaan ligt. Het park werd tussen 1914 en 1937 aangelegd in het kader van de werkverschaffing. Het in Engelse Landschapsstijl aangelegde park bestaat uit een kronkelend stelsel van paden, waterpartijen, diverse grasperken en monumentale bomen (waaronder treurwilgen), bruggetjes en banken.
Op de hoek van de Parkweg en de Schiedamseweg bevindt zich de Joodse begraafplaats die uit 1862 dateert. Van de oorspronkelijke begraafplaats rest niet veel meer dan een hardstenen grafzerk uit 1889 en enkele fragmenten van stenen kindergraven.

Het besproken gebied van Oostwijk is vooral van belang vanwege zijn architectuurhistorische, sociaal-historische en landschappelijke waarde. Er is een samenhangend geheel ontstaan (en behouden gebleven) van karakteristieke woningen, singels, parken, pleintjes en brede straten.

3. Rooms-Katholieke en Algemene Begraafplaats aan het Emaus

Aan het Emaus (Vlaardinger-Ambacht) bevinden zich een Rooms-Katholieke en een Algemene Begraafplaats. De Algemene Begraafplaats dateert uit 1829. De panden Emaus 4, 6 en 8 werden verbouwd tot aula en dienstgebouwen. In 1911 werd het huidige

koetshuis, Emaus 10, gebouwd. Op nr. 6 bevindt zich een modern hekwerk dat toegang geeft tot de begraafplaats. In de gevelwand achter de entree bevindt zich in de rechter zijgevel een ronde gevelsteen van rode baksteen met een afbeelding van een gevleugelde zandloper uit 1914. Achter de panden Emaus 4, 6, 8 en 10 bevindt zich de Algemene Begraafplaats op het terrein van een vroegere boomgaard. Zij bestaat uit een aantal langgerekte, soms beboomde lanen. Vlak achter de huisjes langs het Emaus staan nog enkele oude grafzerken. Enkele hardstenen grafzerken worden met decoratief smeedijzeren hekwerkjes omgeven.
De Rooms-Katholieke Begraafplaats, ten noorden van de Algemene, dateert uit 1820 en bezit een carrévormige plattegrond met beplantingen, priestergraven en graven van parochianen. Via een inrijhek, bestaande uit een stenen muur met drie poorten waarvan de middelste, segmentvormige, poortdoorgang wordt bekroond door een hardstenen kruis, en toegangspad wordt een kapel bereikt. Deze eenlaagse kapel onder zadeldak werd in 1936 gebouwd naar een ontwerp van H.C.M. van Beers. De kapel doet momenteel dienst als kunstenaarsatelier.

Het begraafplaatscomplex bezit cultuur-historische en landschappelijke waarde.

4. Zuidbuurt

Een karakteristiek landschappelijk gebied bevindt zich in de Zuidbuurt. De Zuidbuurt loopt westwaarts door tot op het grondgebied van Maassluis. Zuidwaarts wordt het gebied door de spoorlijn begrensd. Ten zuiden en ten noorden van de weg liggen karakteristieke boerderijen: de boerderijen aan de zuidzijde liggen veelal aan lange opritten. Naast langhuistypen komen L-vormige boerderij- en T-typen voor. Vrijwel alle zijn onderkelderd met een opkamer daarboven. Op het erf bevinden zich veelal hooibergen, schuren, decoratieve ijzeren hekwerken en soms houten karnmolens.
Het gebied is cultuur-historisch en landschappelijk waardevol omdat de verkaveling, de oorspronkelijke bebouwing en het landelijke karakter tot op heden redelijk behouden zijn gebleven.