

## Aanwijzing als beschermd stadsgezicht

De Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer maken bekend dat zij, gelet op de artikelen 35 en 36 van de Monumentenwet 1988, per besluit van 27 mei 2005 het volgende gebied hebben aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 1, onder g, van de Monumentenwet 1988:

*Schiedam, gemeente Schiedam  
(provincie Zuid-Holland)*

Het gebied, Schiedam in de gemeente Schiedam, zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende begrenziingskaart met kenmerk 337-I, en zoals is omschreven in de toelichting bij dit besluit.

Het vigerende bestemmingsplan voorziet in het gestelde van artikel 36 van de Monumentenwet.

Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken daartegen

binnen zes weken na de publicatie in de Nederlandse Staatscourant, een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen. Een dergelijk bezwaarschrift dient u te adresseren aan het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Cfi/FJZ t.a.v. de Commissie voor de bezwaarschriften postbus 16375, 2500 BJ Den Haag. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en ten minste te bevatten de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het bestreden besluit en de gronden van het bezwaar.

Het besluit, waarin begrepen de begrenziingskaart en de toelichting liggen ter inzage bij de gemeente Schiedam, balie Bouwen, Wonen & Milieu, Stadswinkel, Stadserf 1, en bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Broederplein 41, Zeist. Deze stukken zijn ook telefonisch op te vragen via 030-69.83.412, of per e-mail: [info@monumentenzorg.nl](mailto:info@monumentenzorg.nl).



datum in procedure:

datum aanwijzing:

errata:

### TOELICHTING

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

*Foto: gezicht op de korenbeurs van Jan Giudici en de Nieuwe  
Sluis, gelegen op respectievelijk in de dam, in de Schie.  
De korenbeurs en de Nieuwe Sluis markeren het historisch belang  
van deze locatie als ontstaansplek van de stad.*



## SCHIEDAM, SCHIEDAM

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

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van de binnenstad van Schiedam als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit het aanwijzingsprogramma, dat de periode vóór 1850 omvat.

## INLEIDING

De stad Schiedam is gelegen aan de monding van de Schie in de Nieuwe Maas, op de grens van Delfland en Schieland.

Haar ontstaan, naam en eerste stedelijke ontwikkeling dankt de stad aan de dam, die tegen het midden van de 13<sup>e</sup> eeuw om waterhuishoudkundige redenen werd aangelegd in deze toen belangrijkste waterweg naar Delft en omstreken. Dit noopte tot overslag ter plaatse en hieruit kon zich, gestimuleerd door verschillende privileges, binnen korte tijd een kleine handelsnederzetting ontwikkelen, die in 1275 stadsrechten verkreeg. In de huidige binnenstad wordt deze oudste kern gerepresenteerd door het gebied rond de kruising van de oostelijke Schiedijk (Hoogstraat) en de Dam, waar het stratennet het dichtst en de bebouwingsdichtheid het grootst is. De landsheerlijke belangen werden bewaakt door een slot, waarvan de ruïne thans nog bestaat.

Rond het midden van de 14<sup>e</sup> eeuw werd de stad versterkt met de thans nog rudimentair bestaande vesten en grachten. Kort na 1600 bereikte Schiedam met de toevoeging van de zogenaamde Plantage een omvang, die tot het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw niet zou worden overschreden.

Door de opkomst van Rotterdam en de aanleg van de Delfshavense Schie aan het einde van de 14<sup>e</sup> eeuw stagneerden de Schiedamse handelsactiviteiten om achtereenvolgens plaats te maken voor de haringvisserij en de moutwijnindustrie. De uit deze laatste nijverheid voortgekomen jeneverproductie kreeg wereldvermaardheid en bracht de stad tot grote bloei.

Bepalend en kenmerkend voor de ruimtelijke structuur van de Schiedamse binnenstad zijn de sterk gebogen benedenloop van de Schie en de ongeveer halverwege haaks daarop staande Dam. De verdere ruimtelijke opbouw wordt voornamelijk bepaald door de oude dijken langs de Schie, de situering van het voormalige kerkelijke gebied rond de Grote Kerk en door de vestinggrachten en buitenhavens, die het geheel omsluiten. Een bijzonder element wordt gevormd door de Plantage, die als een van de eerste stadsvillaparken in Nederland kan gelden.

Waar de ruimtelijke structuur hoofdzakelijk bepaald is door de fysieke situatie in de late Middeleeuwen, is het ruimtelijk beeld van Schiedam, en zeker het bebouwingsbeeld, in hoge mate bepaald door de bloei van de moutwijnnijverheid in de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw.

Ondanks verschillende, soms ingrijpende, stedenbouwkundige ingrepen sinds de laatste eeuwwisseling heeft de Schiedamse binnenstad haar historische karakter in structuur en beeld in belangrijke mate behouden. Het stratenpatroon heeft in de loop van de tijd slechts betrekkelijk geringe wijzigingen ondergaan en de latere ruimtelijke ontwikkeling heeft grotendeels plaatsgevonden binnen de oorspronkelijke structuur en schaal.

De hierboven genoemde kenmerken en kwaliteiten vormen, in combinatie met een in grote delen van binnenstad en Plantage samenhangend en historisch waardevol bebouwingsbeeld, de achtergrond voor het voorstel tot aanwijzing van een beschermd stadsgezicht Schiedam.

## ONTSTAAN EN ONTWIKKELING *(kaart 2a, 2b en 2c)*

De bochtige benedenloop van de (Schiedamse) Schie is het restant van een natuurlijke veenstroom, de Oude Lede, die in de 12<sup>e</sup> eeuw door een gegraven waterloop met (de Hof van) Delft werd verbonden.

In het begin van de 13<sup>e</sup> eeuw bevonden zich aan weerszijden van de monding van de Schie drie polders, die voor het ontstaan en de stedelijke ontwikkeling van Schiedam van belang zijn geweest. Aan de westzijde lag de polder Nieuwland, toebehorend aan de heer van Kethel, waarvan de dijk langs de Schie ongeveer het tracé Vlaardingerdijk-Vlaardingerstraat-Breedstraat-Noordmolenstraat-(Oude) 's-Gravelandseweg volgde. Aan de oostzijde lag de polder (Oud) Mathenesse, waarvan de dijk ongeveer het tracé Rotterdamse Dijk-Singel volgde. In de bocht van de Schie ten westen van Mathenesse bevond zich ten slotte een klein poldertje, Riviere genaamd, waarvan de buitendijk het tracé Hoogstraat-Boterstraat-Overschieseweg-Emmastraat volgde. De laatste twee polders werden in de loop van de 13<sup>e</sup> eeuw eigendom van Aleidis, zuster van graaf Willem II en gehuwd met Jan van Avesnes, graaf van Henegouwen. Ongeveer op het punt, waar de dijken van de polders Nieuwland en Riviere elkaar het dichtst naderden, werd nog voor het midden van de eeuw door de graaf van Holland en de heer van Kethel een dam met spuisluis in de Schie-mond gelegd, om het achterland van de voortdurend toegenomen wateroverlast te vrijwaren. Nu vormde de Schie in die tijd de belangrijkste ontsluitingsroute van zuidwestelijk Holland en met name Delft en uiteraard vormde de dam een belemmering voor de scheepvaart, zodat overslag en/of overtoom ter plaatse noodzakelijk was.

Wellicht ter bewaking van deze activiteiten stichtte Aleidis van Avesnes hier een versterkt huis (een zogenaamd steenhuis). Deze combinatie van factoren vormde de basis van een stedelijke ontwikkeling, die zich, door Aleidis sterk gestimuleerd, in opvallend korte tijd voltrok. Al in 1262 werd toestemming verleend tot de oprichting van een parochiekerk, in 1270 gevolgd door het recht van jaarmarkt. In de jaren 1274-1275 werden formele stadsrechten verleend. Oostelijk van de groeiende nederzetting werd door Aleidis een nieuw kasteel gebouwd, het Huis te Riviere, waarvan de ruïne thans nog bestaat. Haar bezittingen nabij de parochiekerk stond zij af ten behoeve van de stichting van een begijnhof. In deze periode ontstond ook het St. Jacobsgasthuis, buiten het stedelijke rechtsgebied.

Het rechtsgebied van de toenmalige stad omvatte ongeveer het gebied, omsloten door de Schie, Kreupelstraat, Gedempte Baansloot, Laan, Korte Achterweg en Zwaan- en Bokkensteeg. De stad stond onder verschillende namen bekend, onder andere Nieuwendamme en Nieuwerschie. De naam Schiedam ontstond pas later.

Inmiddels was ook aan de westzijde van de Schie, ten noorden van de Dam, in het gebied van de heer van Kethel, een zekere stedelijke ontwikkeling tot stand gekomen. In 1316 werd dit gebied echter op last van de graaf bij de stad gevoegd. Nadat Jan van Avesnes in 1299 tevens graaf van Holland was geworden, werd het Huis te Riviere in leen uitgegeven aan de heer van Mathe- nesse, onder welke naam het later bekend stond. In de geschiedenis van Schiedam heeft het verder slechts een ondergeschikte rol gespeeld.

In de 14<sup>e</sup> eeuw werd het stadsgebied sterk uitgebreid. Ten dele hield dit verband met het uitbreken van de Hoekse en Kabeljauwse Twisten. Op last van gravin Margaretha vonden tussen 1350 en 1360 een omgrachting en omwalling plaats, die nogal ruim om het toenmalige stadsgebied kwamen te liggen en die in grote trekken nu nog bestaan. Daarbij zal deels zijn uitgegaan van te verwachten verdere ontwikkelingen en deels van de ligging van enkele kloosters in de periferie, die toen waarschijnlijk al bestonden.

Aanvankelijk vormden overslag, handel en scheepvaart met de daarvan afgeleide bedrijvigheid nog de basis van het economisch leven en ter stimulering daarvan werd nog in 1340 iets ten westen van de spuisluis en overtoom in de Dam een schutsluis aangelegd.

Al drie jaar later echter werd een verbinding tot stand gebracht tussen Rotterdam en de Delftse Schie en toen de stad Delft in 1390 toestemming verkreeg tot de aanleg van een eigen zeehaven (Delfshaven), stagneerden de Schiedamse handelsactiviteiten. Een vergroting van de schutsluis in 1395 mocht niet meer baten.

Andere middelen van bestaan in de 14<sup>e</sup> eeuw waren de lakennijverheid en in toenemende mate de haringvisserij.

Gedurende de 15<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup> eeuw vormde de haringvisserij met aanverwante ambachtelijke bedrijvigheid de 'gemeene neringe' in Schiedam en beschrijvungen uit die periode schilderen een vrij armoedig beeld. Uit het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw dateren echter de eerste vermeldingen van het brandersbedrijf, dat de stad tot grote bloei zou brengen.

De oudst bekende stadsplattegrond van Schiedam is die van Jacob van Deventer uit omstreeks 1560, die de stad nog in haar laat middeleeuwse staat weergeeft.

De economische stagnatie in de 15<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup> eeuw wordt erin geïllustreerd door het grote aantal onbebouwde terreinen tussen de verstedelijkte kern en de vesten.

Intensief bebouwd zijn echter de zones aan weerszijden van de oostelijke Schiedijk (Boterstraat-Markt-Hoogstraat) en de omgeving van de Dam en de sluis. Voorts blijken dan bebouwd te zijn de Nieuwstraat, Lange Achterweg en Kreupelstraat in het oostelijk stadsdeel en de Breedstraat en de noordzijde van de Schie in het westelijk deel. Opvallend is het nog grotendeels ontbreken van bebouwing langs de zuidwestzijde van de Lange Haven, de buitendamse voortzetting van de Schie en de Korte Haven, die op de kaart nog weinig meer is dan de binnenstedelijke voortzetting van de watering langs de Vlaarding Dijk. De bebouwingsconcentratie langs de Breedstraat en de Kethelstraat houdt wellicht verband met de vroegere invloed van de heren van Kethel in dit gebied.

De hoofdstructuur van de stad blijkt bepaald door de bocht in de Schie, die het poldertje Riviere omsloot, de oude dijken daarlangs en de Dam; de secundaire structuur door restanten van de oude polderverkaveling, die zich manifesteert in een aantal straten en sloten.

Een markante uitzondering op dit stramien vormt het bijna vierkant omgrensde en deels omgrachte kerkelijke gebied ten oosten, en op enige afstand, van de Hoogstraat/Boterstraat.

Het beloop van de stadsvesten volgt deze oude structuur maar gedeeltelijk en doorbreekt deze zelfs op een aantal plaatsen. In de spaarzaam bebouwde gebieden in de periferie van de stadskern zijn verschillende kloosters en liefdadige instellingen met hun bijbehorende erven gevestigd, zoals het Kruisbroedersklooster aan de later daarnaar genoemde Broersvest, het St. Anna Zusterhuis aan de huidige straat van die naam, het St. Ursulaconvent bij de Kethelpoort en het convent Leliëndaal aan de Lange Achterweg.

Alleen het St. Jacobsgasthuis is in de stedelijke bebouwing opgenomen. De nog niet verstedelijkte gebieden zijn doorsneden door sloten, die Van Deventer slechts gedeeltelijk weergeeft. In de vrij eenvoudige omwalling bevinden zich vijf poorten ter plaatse van de invalswegen, te weten de Overschiese, Kethelse, Vlaardingse Hoofdpoort en Rotterdamse Poort. De Hoofdpoort ontsluit de weg naar het havenhoofd aan de Maas op ruime afstand van de stad. Het Huis te Riviere en het stadsprooshuis liggen buiten de stad direct ten oosten van de Broersvestgracht. Voorstedelijke ontwikkeling is aangegeven langs de huidige Rotterdamse Dijk. In het oorspronkelijk buitendijkse gebied ten zuiden van de stad blijken de polders Nieuw Mathenesse en Oud West Frankenland inmiddels te zijn bedijkt.

Veel gedetailleerder is de kaart, die Jacob van Gheyn in 1598 (*kaart 3*) van Schiedam vervaardigde, zowel voor wat betreft het verkavelingspatroon als het gebruik van de terreinen en de aard en vorm van de bebouwing. Zo is het weergegeven aantal kavelsloten, overblijfsel van prestedelijke polderverkavelingen, aanmerkelijk groter dan bij Van Deventer. De niet bebouwde terreinen blijken voor het grootste deel in gecombineerd gebruik als boomgaarden en lijnbanen, het laatste ongetwijfeld ten behoeve van de vissersvloot. De weergegeven scheepstimmerwerven en zoutketen ten zuiden van de Lange Haven duiden op het toenmalige belang van die bedrijvigheid. Textielnijverheid wordt aangeduid aan de in 1595 verbrede Raamgracht ("Tijckwerckershuijsen").

Voorts zijn ten opzichte van de kaart van Van Deventer enkele functionele en ruimtelijke veranderingen weergegeven, die gedeeltelijk verband houden met de reformatie en het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog. Zo werd het Kruisbroedersklooster afgebroken en door het terrein daarvan werd in 1593 een lange gracht gegraven, aan weerszijden waarvan bescheiden bebouwing verrees. In het algemeen vestigden zich hier kleine neringdoenden. Aan het voormalige klooster herinnert de huidige benaming Broersveld. De overige kloosters veranderden in het algemeen slechts van functie en staan op de kaart van Van Gheyn nog onder hun oorspronkelijke naam vermeld.

De Westmolenstraat werd in 1580 aangelegd, waarna de zuidwestzijde van de Lange Haven geleidelijk bebouwd raakte. In 1582 werden langs de westelijke oever van de Schie en Lange Haven kaden aangelegd.

In 1589 werd de Korte Haven verbreed - om de doorvaart door de sluis te vergemakkelijken - en eveneens van kaden voorzien. De aansluiting op de Lange Haven bracht daarbij een rooilijnverlegging aan de oostzijde met zich mee, die in de huidige situatie nog duidelijk waarneembaar is.

Het Huis te Riviere werd als gevolg van het strijdgewoel in 1574 grotendeels verwoest en wordt op de kaart van Van Gheyn al als ruïne aangeduid. De bouwval werd in 1688 door de stad opgekocht, overigens zonder dat dit enige verandering in zijn status bracht.

In militair-strategisch opzicht werd Schiedam in de 16<sup>e</sup> eeuw en volgende eeuwen kennelijk van ondergeschikt belang geacht, want de betrekkelijk eenvoudige 14<sup>e</sup>-eeuwse omwalling werd nimmer door een moderner verdedigingsstelsel vervangen.

In de 17<sup>e</sup> eeuw bleven de haringvisserij en in mindere mate de koopvaart van belang voor de stedelijke economie, maar zij maakten in toenemende mate plaats voor de opkomende branderijnijverheid. In de loop van de tijd geraakte een groot deel van de koopvaart waarschijnlijk in dienst van deze nijverheid, terwijl de visserij zich, evenals die van Delfshaven, meer en meer naar Vlaardingen verplaatste.

Daarmee verdwenen ook grotendeels de aanverwante bedrijfstakken als scheepsbouw, touwslagerij, zoutziederij et cetera. Gedurende de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw werd het economisch leven bijna volledig beheerst door het moutwijn- of brandersbedrijf en de daaruit voortgekomen jeneverindustrie.



Moutwijn was een sterk alcoholische drank, die werd verkregen uit de gisting van mout (gekiemde en daarna weer gedroogde en gemalen gerst) en vervolgens distillatie van het halfproduct ('branden'). Later werden ook rogge en, na 1878, maïs als grondstof gebruikt. Het onzuivere distillaat vormde de basis voor de latere jeneverproductie. Het product bleek goed te kunnen concurreren met de uit Frankrijk geïmporteerde, uit wijn gestookte, brandewijnen. Door het sterk vervuilende karakter werd de moutwijnnijverheid uit de meeste grotere steden van overheidswege geweerd. In Schiedam gebeurde juist het tegendeel. Teruglopende handelsactiviteiten door de opkomst van Rotterdam enerzijds en een gunstige ligging voor de aanvoer van brandstof en aanvankelijk ook mout uit Engeland anderzijds, zullen daarbij een rol hebben gespeeld. Gist was het belangrijkste bijproduct van het bedrijf en dit werd via het water naar Engeland en Duitsland geëxporteerd. Het afval van het gistingsproces, de zogenaamde 'spoeling', werd als veevoeder in de directe omgeving afgezet. Door de afhankelijkheid van buitenlandse grondstoffen- en afzetmarkten leverde het bedrijf in de loop van de tijd nogal wisselende resultaten op. Periodes van opvallende bloei lagen tussen 1705 en 1730 en tussen 1850 en 1880. Deze bloeiperioden hadden ieder voor zich een duidelijke opleving van de bouwactiviteiten in Schiedam tot gevolg.

In de jaren 1613-1614 werd ten zuidwesten van de stad, tussen de Westvest en de Buitenhaven, de Nieuwe Haven aangelegd. Hoewel wellicht anders bedoeld, deed deze haven aanvankelijk voornamelijk dienst als waterberging ten behoeve van de doorspuiing van de bestaande havens en was daartoe aan de uiteinden voorzien van overkluisde spuisluizen. Samen met de Buitenhaven omsloot de Nieuwe Haven een omvangrijk terrein, dat tot de vestiging van bedrijven werd bestemd en het 'Nieuwe Werck' werd genoemd. Het binnen dit gebied gekomen zuidelijk deel van de Westvest werd gedempt. Volgens de stadsplattegrond van Boxhorn uit 1632 (*kaart 4*) zou het gebied rechtlijnig zijn opgedeeld door een middenstraat in de lengterichting en enkele dwarsstraten. Vermoedelijk is hier de wens de vader van de gedachte geweest, want van bedrijfsvestiging kwam tot halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw niets en latere stadsplattegronden laten een geheel afwijkende inrichting zien.

Ten westen van het havenhoofd, ver buiten de toenmalige stad kwam in de 17<sup>e</sup> eeuw een zekere bebouwingsconcentratie tot stand, die zich in de loop van de tijd in de richting van de stad uitbreidde en daar omstreeks het midden van de 18<sup>e</sup> eeuw op aansloot (de Hoofdstraat). Ook langs de invalsroutes vanuit Rotterdam en Overschie was sprake van enige voorstedelijke ontwikkeling sinds circa 1700.

In de structuur en bebouwingsdichtheid van de binnenstad deden zich in de 17<sup>e</sup> eeuw verder geen noemenswaardige ontwikkelingen voor. De Vismarkt, weinig meer dan een kleine uitsparing in de westelijke gevelwand van de Lange Haven, is de enige nieuwe stedelijke ruimte. Het brandersbedrijf vond een plaats binnen de bestaande bebouwingsstructuur, voornamelijk op de oostelijke oever van de Schie/Lange Haven. De westzijde van de Lange Haven ontwikkelde zich geleidelijk tot woongebied voor de tot welstand gekomen branders.

De eerste bloeiperiode van het brandersbedrijf, waarin het aantal branderijen tussen 1705 en 1730 toenam van 40 tot 120, manifesteert zich in de stadsplattegrond van J. Kortebrand uit 1743 (*kaart 5*) duidelijk in het sterk toegenomen aantal korenmolens op de stadsvesten, bij gelijktijdige afname van het defensieve karakter daarvan, en de toegenomen bebouwingsdichtheid in het gebied tussen de Schie en de Noordvest, dat later als de Brandersbuurt bekend zou worden. In toenemende mate concentreerden zich de (milieuvriendelijke) moutwijnbranderijen langs de noordelijke en westelijke stadsvesten. De opslag van het eindproduct vond voornamelijk plaats in pakhuizen aan de Lange en Korte Haven.

De toenemende welvaart uitte zich gedurende de gehele 18<sup>e</sup> eeuw in talloze vernieuwingen en vergrotingen van bijzondere stedelijke gebouwen en de nieuwbouw van patriciërshuizen.

Genoemd kunnen worden: het Zakkendragershuis (1725), de Vleeshal (1727), de St. Jorisdoelen (1743), het Proveniershuis (1759), het zogenaamde Blauwhuis (1764), de Arm-, Spin- en Naaischool (1779), het Stadsweeshuis (1779), het Stadhuis (1782), de Latijnse School (1782), de Korenbeurs (1782) en het St. Jacobsgasthuis (1789). Belangrijke architecten waren Rutger van Bol 'Es en de ook buiten Schiedam bekende Jan Giudici.



Het stadssilhouet onderging grote veranderingen door de bouw van steeds meer korenmolens, voornamelijk op de voormalige vesten. Zo was tegen het einde van de eeuw een krans van achttien zeer hoge stenen stellingmolens van een specifiek Schiedams type tot stand gekomen.

In 1769 besloot het stadsbestuur tot herinrichting van het Nieuwe Werck tot stadspark. Het Nieuwe Werck was als vestigingsgebied voor bedrijven een mislukking gebleken, maar was allengs een geliefde vestigingsplaats voor het Schiedamse patriciaat geworden. Het park, dat Plantage werd gedoopt, is waarschijnlijk een van de vroegste van zijn soort in Nederland. Tien jaar later werd een verbod uitgevaardigd tot bedrijfsvestiging alhier, al werd daar in de loop van de volgende eeuw danig de hand mee gelicht. Het formele inrichtingsplan van de hand van een zekere Horsman vindt men al weergegeven op de zeer minutieuze stadsplattegrond van Rutger van Bol 'Es uit 1768. In de jaren 1826-1827 werd de inrichting gewijzigd naar ontwerp van J.D. Zoicher. In de binnenstad werd in 1778-1779, ter verbetering van de vaarroute, de sluis in de Dam vervangen door een ruimer sluiscomplex circa 30 meter oostelijker, waartoe ter plaatse enkele huizenblokken werden gesloopt. De Schie herkreëg hiermee in feite haar oorspronkelijke beloop. Behalve de aanleg van de Appelmarkt door verbreding van een bestaande steeg, deden zich in de binnenstad verder geen noemenswaardige structurele wijzigingen voor.

In de 19<sup>e</sup> eeuw leidde de gestaag groeiende moutwijnindustrie en de daarmee toenemende beroepsbevolking tot steeds verdere verdichting van de bebouwing in de binnenstad. De periode 1850-1880 kan de grootste bloeitijd van de moutwijn- en jeneverindustrie genoemd worden. Het aantal branderijen nam toe tot bijna 400. De bevolking nam toe van 12.500 in 1843 tot 21.500 in 1876, een toename die bijna geheel in de binnenstad werd opgevangen. Bijna iedere nog open plek werd volgebouwd met complexen arbeiderswoningen van in het algemeen bedenkelijke kwaliteit. Ruimtegebrek in de binnenstad noopte tot de vestiging van nieuwe bedrijven langs de Nieuwe Haven en Noordvestsingel en zelfs achter de bebouwing aan de Plantage.

De aanleg van de Westerhaven in de jaren 1861-1862 bood verdere uitbreidingsmogelijkheden. In het laatste kwart van de eeuw was er ook voor woningbouw geen ruimte meer in de binnenstad en kwamen de eerste buitenwijken tot stand, onder andere langs de Singel, Warande en ten zuiden van de Westerhaven.

De gevaren van een zo eenzijdige economische ontwikkeling traden echter weldra aan het licht toen na 1875 een kentering op gang kwam in het productieproces van de jenever. Mede als gevolg van de landbouwcrisis vond een overschakeling plaats van de teelt van granen naar suikerbieten en de daaruit bereide melasse bleek een aanzienlijk rendabeler grondstof voor de alcoholproductie en dus ook de jeneverproductie.

Verbeterde productiemethoden voor gist bemoeilijkten bovendien de afzet van dit bijproduct van de branderijen en na twee eeuwen ambachtelijke traditie bestond er weinig neiging tot innovatie. Door protectionistische maatregelen trachtte men tevergeefs het tij te keren.

Zo zou alleen de uit moutwijn bereide jenever de naam Korenwijn en het predikaat Schiedams mogen dragen. Het hardnekkig vasthouden aan verouderde productieprocessen en archaïsche arbeidsverhoudingen leidden in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw tot de vrijwel volledige teloorgang van de moutwijnindustrie. Uiteraard had dit zijn gevolgen voor de daarvan afhankelijke bedrijvigheid. Zo resteren van de achttien oorspronkelijke brandersmolens er thans nog maar vier complete, al zal dit gedeeltelijk het gevolg zijn geweest van tussentijdse overschakeling op stoomtractie en modernere aandrijvingswijzen.

In het stadsbeeld manifesteerde de bloei van het brandersbedrijf zich vooral in de aaneenschakeling van mouterijen, branderijen en pakhuizen in het gebied tussen de Schie en de Noordvest, bekend als de Brandersbuurt, en langs de Westvest en Nieuwe Haven. De behuizingen van de brandersknechts waren grotendeels binnen de bestaande gesloten bebouwingsblokken gerealiseerd en speelden aldus in het stadsbeeld een ondergeschikte rol.

Opmerkelijk en duidelijk van invloed op het stadsbeeld was de bijna gelijktijdige opleving van het katholicisme, die in een betrekkelijk kort tijdsbestek de bouw van drie grote kerken opleverde aan de Lange Haven, Nieuwe Haven en Singel.

De spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland, die in 1891 werd aangelegd, kwam, mede door de geringe belangstelling van het stadsbestuur, in een wijde boog om de stad te liggen en is op de functionele en ruimtelijke ontwikkeling nauwelijks van invloed geweest.

Ter verbetering van de hygiënische omstandigheden werd nog voor de eeuwwisseling het stelsel van sloten en binnengrachten, dat als open riolering fungeerde, grotendeels gedempt. De Broersvestgracht werd in 1869 gedeeltelijk gedempt en geplantsoeneerd; het restant werd in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw om verkeerstechnische redenen gedempt. In de loop van de eeuw werden alle stadspoorten gesloopt.

Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw en in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw trad een sterke groei op van de transitohandel via Rotterdam, in hoge mate gestimuleerd door de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Hierdoor kon in het Waterweggebied een met de scheepvaart verbonden bedrijvigheid tot ontwikkeling komen (scheepsbouw, metaalindustrie et cetera), waarin Schiedam gereede vervanging kon vinden voor haar teruglopende moutwijnindustrie. Deze ontwikkeling vond evenwel plaats buiten de binnenstad aan weerszijden van het havenhoofd, waar verschillende scheepswerven tot stand kwamen. In verband daarmee werd in 1905 de Wilhelminahaven aangelegd. Andere industriële bedrijvigheid concentreerde zich voornamelijk in de polder Oost Frankerland ten oosten van de Buitenhaven.

In de tot de gemeente Rotterdam (na annexatie van Delfshaven in 1885) behorende polder Nieuw Mathenesse kwam in de jaren twintig van de twintigste eeuw een uitgebreid haven- en industriegebied tot stand. Omstreeks 1930 werkte al 30% van de beroepsbevolking in de metaalnijverheid. De bijbehorende bevolkingsaanwas werd opgevangen in nieuwe woonwijken ten zuiden (Gorswijk) en westen (Kortland) van de stad.

Voor de binnenstad betekende de voortdurende achteruitgang van de moutwijnindustrie en het uitblijven van nieuwe bedrijfsvestigingen, het langzaam maar zeker verdwijnen van vele karakteristieke bedrijfsgebouwen en sanering van vrijwel alle na 1850 tot stand gekomen arbeiderswoningen, waarmee de tot dan toe open plekken waren opgevuld. De in het begin van de eeuw nog resterende sloten en grachten werden alle gedempt.

De aanvankelijk tot plantsoen getransformeerde gedempte Broersvest kreeg geleidelijk een verzorgingsfunctie (winkels), die sterk werd gestimuleerd, toen Schiedam na het bombardement van het centrum van Rotterdam tijdelijk als verzorgingscentrum voor die stad fungeerde. Ter verbetering van de oude hoofdroute Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen-Hoek van Holland werd al voor de Tweede Wereldoorlog de doorbraak Rotterdamse Dijk-Gerrit Verboonstraat-Oranjestraat tot stand gebracht.

Na de Tweede Wereldoorlog vond een zodanige bovenregionale verstedelijking plaats, dat Schiedam deel ging uitmaken van de agglomeratie Rotterdam, die zich ten noorden van de Maas thans uitstrekt van Nieuwerkerk aan de IJssel tot en met Vlaardingen. Binnen dit grotere geheel heeft de Schiedamse binnenstad haar specifieke karakter en eigen identiteit overigens goed weten te behouden.

Een beduidende ingreep in de oorspronkelijke structuur is de vrij recente aanleg van de 's-Gravenlandseweg en de aansluiting daarvan op de Broersvest, die thans de hoofdontsluitingsroute van de binnenstad vormt. De oorspronkelijke 's-Gravenlandseweg of -kade is in de nieuwe woonwijk in de Nieuwlandse Polder niet meer terug te vinden.

### HUDIG RUIMTELIJK KARAKTER

De functionele en bijgevolg fysieke achteruitgang van bepaalde delen van de Schiedamse binnenstad, en ook daarbuiten, na de eeuwwisseling (de overgang van de 19<sup>e</sup> naar de 20<sup>e</sup> eeuw) enerzijds en de sterke verstedelijking van het oorspronkelijke buitengebied na de Tweede Wereldoorlog anderzijds, hebben uiteraard hun stempel gedrukt op het huidige stadsbeeld.

Niettemin heeft de binnenstad haar bijzondere historische karakter in structuur en beeld in belangrijke mate weten te behouden en hetzelfde geldt voor de aangrenzende Plantage.

Opvallend is daarbij, dat de meeste kaalslag heeft plaatsgevonden in juist die gebieden, die het laatst waren bebouwd, zodat de huidige situatie naar bebouwingsdichtheid grotere overeenkomst vertoont met de situatie in het begin dan met die aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw.

In het totale stedelijke gebied van Schiedam vormen binnenstad en Plantage door hun duidelijke ruimtelijke begrenzing door vestinggrachten en havens een afzonderlijke ruimtelijke eenheid. Binnen deze (twee)eenheid bestaan overigens grote verschillen in ruimtelijke structuur en opbouw.

De ruimtelijke hoofdstructuur van de binnenstad wordt primair bepaald door de wijde bocht in de benedenloop van de Schie, de Dam daarin en de voormalige stadsvesten, secundair door de situering van de hervormde kerk en het daarbij oorspronkelijk behorende gebied in het oostelijk deel en door de rudimenten van oude dijken en polderverkavelingen alsmede de Oude Sluis in het westelijk deel. Het stratenpatroon, dat hoofdzakelijk op deze structuur is geënt, heeft ondanks allerlei saneringen sinds het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw geen ingrijpende wijzigingen ondergaan. De belangrijkste historische toevoeringen, namelijk die van Delft (Overschie), Rotterdam en Vlaardingen, lopen over de oude dijken langs Maas en Schie en ontmoeten elkaar op de kruising Boterstraat-Hoogstraat-Korte Dam. Hierbij is het traject Boterstraat-Hoogstraat de enige ononderbroken doorlopende route binnen de stadskern en daarvan vormt, met enige uitloop naar de Dam en de Grote Markt, de Hoogstraat de kern van het stadswinkelgebied. (De Broersvest is als winkelgebied een 20<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkeling).

De Kethelstraat is als oude verbindingroute met het dorp Kethel, van waaruit de ontwikkeling van Schiedam mede werd geïnitieerd, nauwelijks meer herkenbaar, doordat het vervolg ervan doodloopt in de westelijke nieuwbouwwijken.

De ruimtelijke structuur van de Plantage wordt primair bepaald door de centrale as, dat wil zeggen het eigenlijke park, waaraan het gebied zijn naam ontleent, en de omsluitende havens. Deze as vormt tevens de verbinding tussen de binnenstad en het havenhoofd aan de Maas.

Belangrijke elementen in de ruimtelijke opbouw van de binnenstad zijn de oude zeedijken Hoogstraat, Dam en Vlaardingerstraat, die aanmerkelijke niveaoverschillen vertonen met de kaden langs de havens en de binnendijks gelegen gebieden. Opvallend is daarbij, dat de oorspronkelijke rivierdijken, die hierop aansluiten, zoals de Boterstraat en de Breedstraat, als zodanig nauwelijks meer herkenbaar zijn, doordat zij door de aanleg van de Dam in de 13<sup>e</sup> eeuw binnendijks kwamen te liggen en derhalve geen voortdurende verhoging behoeften.

Kenmerkend voor de Schiedamse binnenstad is het stelsel van min of meer parallel aan de gebogen hoofdstructuur lopende achterstraten, die met tal van korte rechte dwarsstegen op onregelmatige afstanden zijn verbonden met de hoofdstraten en na kruising van deze met de kaden langs de havens en de (binnendijkse) Schie.

Dit is met name het geval direct ten oosten van de Schie en Lange Haven en ten westen van de Oude Sluis, al wordt daar het ruimtelijk beeld door saneringen enigszins vertroebeld.

De meest opvallende uitzondering op dit gebogen stramien vormt het min of meer vierkante gebied rond de hervormde kerk, ongeveer omsloten door de Lange Kerkstraat, Nieuwstraat, Korte Achterweg/Laan en Gedempte Baansloot, waarbinnen in het verleden ook het Begijnhof en het Oudemannenhuis gelegen waren. Zowel de situering op enige afstand van de oudste stedelijke ontwikkeling als de afwijkende oriëntatie ten opzichte van de door fysieke omstandigheden bepaalde hoofdstructuur, illustreren de bijzondere historische status van dit gebied.

De rechtlijnige ontwikkeling van het ten oosten hiervan gelegen gebied, met als exponenten de Lange Kerkstraat en het Broersveld, is daar duidelijk van afgeleid. Waar de Lange Kerkstraat aansluit op het doorlopende tracé Boterstraat-Hoogstraat is door de kruising met de Nieuwstraat een driehoekige pleinruimte ontstaan, de Grote Markt. Dit is de enige openbare pleinruimte van betekenis in de binnenstad, wat wordt benadrukt door de aanwezigheid van het stadhuis.

De vorm en geringe omvang van het plein en de oriëntatie van het stadhuis evenwijdig aan de Boterstraat illustreren echter het geringe belang van Schiedam als regionale marktstad.

Nog kleinschaliger en veelal weinig meer dan lokale uitsparingen in de bouwwingsstructuur zijn de Vismarkt, Appelmarkt en Koemarkt, waarbij de laatste waarschijnlijk is ontstaan uit een wagenplein binnen de Rotterdamse Poort. Van beduidende omvang maar van minder openbaar karakter is het Oude Kerkhof aan de oostzijde van de hervormde kerk.

Verder zijn de voormalige vesten belangrijke elementen in de ruimtelijke opbouw. Hoewel aan de oorspronkelijke verdedigingsfunctie weinig meer herinnert dan het water, markeert dit, samen met de op enkele saneringsgebieden na gesloten bebouwing aan de vesten, de begrenzing van de oude binnenstad.

Deze begrenzing wordt verder ruimtelijk opvallend geaccentueerd door de nog resterende vijf korenmolens aan de Noord-, Velle- en Westvest. Zelfs de gedempte Broersvest heeft door de transformatie tot hoofdverkeersader en de daaraan inherente inrichting van het dwarsprofiel alsmede de gesloten westelijke gevelwand een ruimtelijk begrenzend karakter.

Het is opvallend, hoe weinig het beloop van de vesten van invloed is geweest op de oriëntatie van het stratenpatroon. Alleen in het pas tegen het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw tot ontwikkeling gekomen gebied tussen Lange Haven en Westvest is een enkel ondergeschikt straatje vanuit de vest ontwikkeld. Een bijzonder element is de aftakking van de Schie, die met het steegje in het verlengde ervan de Oude Sluis vormt als rudiment van de in 1340 aangelegde schutsluis in de Dam.

Buiten de saneringsgebieden is de verkaveling in de binnenstad in het algemeen intensief en de bebouwingsdichtheid hoog. Vanuit de oudste kern neemt de perceelgrootte in de richting van de Noord- en Westvest echter toe. De open ruimte van niet-openbaar karakter is, althans van oorsprong, binnen de bouwblokken besloten.

De grotere open terreinen, die tot op heden onbebouwd zijn gebleven, zijn gelegen tussen de Lange Achterweg en de Grofbaan. Zij behoorden bij enkele bijzondere instellingen als het voormalige Weeshuis en het voormalige ziekenhuis aan de Laan.

De nog aanwezige ambachtelijke en industriële bedrijvigheid in de binnenstad is voornamelijk geconcentreerd langs de Noordvest, Schie en plaatselijk langs de Lange Haven.

Waar het ruimtelijk karakter van de binnenstad door de gebogen hoofdstructuur, verkaveling en bebouwingsdichtheid overwegend besloten is, ademt de Plantage, met name van binnenuit, een sfeer van ruimte en openheid door de rechtlijnige overzichtelijke aanleg en de grote breedte van het dwarsprofiel. Niettemin bewerkstelligen hier de inrichting van het centrale park en de overwegend gesloten gevelwanden met hun opvallende knik in het zuidelijk deel een relatieve beslotenheid. Niveaueverschillen als in de binnenstad spelen in de ruimtelijke opbouw van dit oorspronkelijk buitendijkse gebied geen rol.

De van aanvang aan ietwat afzijdige situering van de Plantage ten opzichte van de binnenstad, wordt in de huidige situatie nog benadrukt door de tot een drukke doorgaande verkeersroute getransformeerde Gerrit Verboonstraat en Oranjestraat.

Het bebouwingsbeeld is afwisselend, maar heeft zich grotendeels ontwikkeld binnen de historische structuur en schaal. Alleen aan de hoofdverkeersroutes in de periferie is plaatselijk sprake van schaalvergroting in samenhang met structuurwijzigingen. Het karakter van de historische bebouwing is zeer sterk bepaald door de laat 18<sup>e</sup>-eeuwse en 19<sup>e</sup>-eeuwse economische bloeiperioden. Bij de woonhuizen overheerst een classicistische of neoclassicistische vormgeving in lijstgevels met een strakke travee-indeling.

Slechts sporadisch manifesteert zich in het bebouwingsbeeld een grotere ouderdom, al is geenszins uitgesloten, dat zich achter verschillende 18<sup>e</sup>- en 19<sup>e</sup>-eeuwse façades kernen van oudere gebouwen bevinden. In de 18<sup>e</sup> eeuw ontwikkelde zich daarnaast een typisch Schiedamse pakhuisarchitectuur met hoge, in- en uitgezwenkte klokgevels, die dikwijls gekoppeld werden en de voorbeelden ervan in het huidige gevelbeeld zijn talloos. De utilitaire architectuur van de nog op vele plaatsen aanwezige voormalige branderijen kenmerkt zich door vlakke bakstenen gevels met daarin reeksen kleine getoogde vensters. Zowel de pakhuizen als de branderijen zijn uitermate kenmerkend voor het Schiedamse bebouwingsbeeld. Van de derde kenmerkende categorie, namelijk die van de eenvoudige brandersknechtswoningen, resteren na de eerder genoemde saneringen nog slechts enkele verspreide exemplaren. Het bebouwingsbeeld van de Plantage wordt vrij sterk overheerst door een aantal in de voornoemde bloeiperioden gebouwde patriciërshuizen, althans aan weerszijden van het centrale plantsoen. Daarachter, aan de omsluitende havens, heeft zich vanaf het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw bedrijfsbebouwing ontwikkeld, die meer overeenkomsten vertoont met soortgelijke bebouwing in de binnenstad en sterk verschilt van de bebouwing aan de Plantage zelf.

Het beeld van de openbare ruimte is door de gebruikseisen van de moderne tijd beïnvloed, maar draagt niettemin op tal van plaatsen in profilering en inrichting bij aan het historisch waardevolle karakter van de binnenstad en Plantage.

Door de aaneengesloten wijze van bebouwen, de maatverhoudingen tussen bebouwing en openbare ruimte, de krommingen in het beloop en plaatselijke terreinhoogteverschillen, is het karakter van straten en stegen in de binnenstad, met uitzondering van enkele saneringsgebieden, in het algemeen zeer besloten.

Hetzelfde geldt voor de Schie, waarvan het dwarsprofiel beduidend smaller is dan dat van de Lange en Korte Haven. In de geleiding en ruimtelijke opbouw van de grootschaliger openbare ruimten, zoals havens en vesten en zeker de Plantage, spelen boombeplantingen een belangrijke rol.

De ruimtelijke relatie van de binnenstad met de omgeving is door de verstedelijking daarvan ingrijpend gewijzigd. Van het tot na de Tweede Wereldoorlog nog open polderlandschap ten noorden van de stad (Nieuwland) resteert thans niets meer. Ook de relatie tussen de oude invalsroutes en hun voortzetting binnen de oude stad is door verschillende verkeerstechnische ingrepen verzwakt en soms onherkenbaar geworden. Alleen de aansluiting Lange Nieuwstraat-Hoofdstraat is ongewijzigd gebleven.

De inrichting van de gedempte Broersvest, de aanleg van de nieuwe 's-Gravenlandseweg en de sanering van het gebied tussen Broersvest en Kreupelstraat, hebben in onderlinge samenhang geleid tot een vrij sterk isolement van het gebied ten oosten van de Broersvest ten opzichte van de binnenstad. Langs de buitenzijde van de vestgrachten en de Nieuwe Haven resteert nog een deel van de daar in de laatste bloeiperiode van de branderij-industrie tot stand gekomen bebouwing, die structureel en functioneel op deze waterlopen is georiënteerd. Met name aan de Nieuwe Haven is daarbij nog van een zekere samenhang sprake, ook met de overzijde van dat water. Restanten van dergelijke bebouwing (met name bedrijfsbebouwing) bevinden zich voorts aan de Westerhaven, Buitenhaven en Hoofdstraat.

Op *kaart 1* (waarderingkaart) is de historisch-ruimtelijke waarde van de Schiedamse binnenstad en Plantage met de directe omgeving in haar huidige verschijningsvorm weergegeven.

## BEGRENZING

Het beschermd stadsgezicht Schiedam omvat de gehele binnenstad en Plantage met de omsluitende vestgrachten en havens, alsmede enkele aansluitende gebieden. De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingkaart, nr. 337-I.

Binnen het door vesten en havens omsloten gebied is de ruimtelijke samenhang ondanks verschillende saneringen en andere ruimtelijke ingrepen nog hecht te noemen.

Hoewel de relatie van dit gebied met de omgeving niet zonder betekenis is, zijn daarvan slechts die gedeelten in dit aanwijzingsvoorstel opgenomen, die nog een zekere historisch-ruimtelijke en functionele samenhang daarmee vertonen. Het betreft hier de directe omgeving van het Proveniershuis en enkele stroken karakteristieke bedrijfsbebouwing langs de Noordvestsingel en de Nieuwe Haven.

Overigens is de begrenzing van het beschermd gebied zodanig gekozen, dat de buitenkaden en bermten langs de vesten en havens met hun boombeplantingen, en in een enkel geval ook de belendende straat, daarbij inbegrepen zijn. Aan de Broersvest is de begrenzing op enige afstand van de westelijke rooilijn gehouden.

Binnen dit in zichzelf zeer gevarieerde gebied zijn de belangen, waarop de beschermende maatregel is gericht, zeker niet overal gelijk, wat uit de voorgaande beschrijving van het ruimtelijk karakter en de bijbehorende waarderingkaart zal zijn gebleken.

In het navolgende zal dan ook nader worden ingegaan op aard en gewicht van deze belangen voor de verschillende delen van het beschermd gezicht.

## NADERE TYPERING VAN TE BESCHERMEN WAARDEN

In het gehele gebied is het historische patroon van belang van waterlopen, dijken, straten en stegen in samenhang met de schaal van de bebouwing, zoals in het voorgaande in grote trekken is weergegeven.

In het overgrote deel van de binnenstad en de Plantage is het historische karakter in grote mate bewaard gebleven.

Binnen het beschermd gezicht bevindt zich een aantal locaties, waarin de historische structuur en ruimtelijke opbouw in uiteenlopende mate zijn gewijzigd.

In de schil aan de noordwestzijde van de binnenstad zijn voornamelijk twee gebieden waar kaalslag heeft plaatsgevonden en waar tot dusverre geen vervangende nieuwbouw tot stand is gekomen (omgeving Westmolenstraat en omgeving Groenweegje). Het stratenpatroon is er nog vrij nadrukkelijk aanwezig.

In het door Boterstraat, Hoogstraat en Broersvest omsloten gebied is de historische stedenbouwkundige structuur grotendeels fundamenteel gewijzigd. In de jaren zeventig heeft grootschalige sloop en nieuwbouw met een gewijzigd stratenplan en bebouwingsopzet plaatsgevonden. Het beschermingsbelang vanuit het beschermd stadsgezicht is nog wel aanwezig aan de randen van dit gebied, waar duidelijk nog de oude rooilijnen- en verkavelingspatronen aanwezig zijn.

Het beschermingsbelang in de bovengenoemde gebieden beperkt zich tot de algemeen geldende rooilijnen en de verkavelingsopzet, met de nadruk op de nog aanwezige elementen van de oorspronkelijke structuur en bebouwing. Hierbij dient ook de ruimtelijke relatie te worden gelegd met de directe omgeving, met name voor wat betreft de bouwhoogte en de ruimtelijke aansluiting op de aanwezige historische bebouwing.

De sloop van de molens aan de Broersvest en Rotterdamse Poort heeft geleid tot een omvangrijke stedenbouwkundige reconstructie in de vorm van een traverse (Broersvest, Gerrit Verboonstraat en Oranjestraat).

Met deze traverse is overwegend een grootschalig karakter ontstaan, waardoor het geheel ruimtelijk en functioneel meer aansluit bij de periode 1910-1940 dan bij de historische binnenstad of de Plantage. Als ruimtelijke koppeling tussen binnenstad en Plantage is hier vooral de Lange Nieuwstraat, die deze traverse kruist, van belang.

Voor het overgrote deel van het beschermd stadsgezicht zijn de profilering en inrichting van de openbare ruimte, de verkavelings- en bebouwingsstructuur en voor een belangrijk deel ook het bebouwingsbeeld van betekenis. Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw is de aaneengesloten wijze van bebouwen direct aan de straat, waarbij erven en tuinen binnen de bouwblokken liggen besloten. Waar plaatselijk bebouwing ontbreekt, vormen tuinmuren, vaak voorzien van poortjes of hekken, de scheiding met de openbare ruimte.

Vele binnenterreinen worden ontsloten door poorten in de bebouwing. Op deze wijze werd in het verleden ook een groot deel van de complexen of hofjes van arbeiderswoningen vanuit de openbare ruimte ontsloten.

De Nieuwe Plantage vormt een schiereiland met een centraal gelegen stadspark. De bebouwing aan weerszijden van dit stadspark kenmerkt zich evenals de binnenstadsbebouwing door nagenoeg geheel gesloten gevelwanden, waarbij aan de oostzijde enkele onderbrekingen aanwezig zijn.

Hoewel de verkaveling overwegend haaks op de openbare ruimte is georiënteerd, doen zich daarin door onderlinge verschillen in de kromming van straten en kaden afwijkingen voor als gevolg van de nagestreefde min of meer constante perceelbreedte.

De perceelbreedte loopt door samenvoeging en splitsing sterk uiteen, maar valt in het algemeen te herleiden tot een basisbreedte van ongeveer 4 tot 6 meter, bijzondere objecten buiten beschouwing gelaten. De diepte varieert met de onderlinge afstand van straten, stegen en kaden.

Daarbij kunnen oorspronkelijke percelen zowel in de breedte als in de diepte gesplitst zijn. De diepste percelen treft men aan langs de Noordvest, tussen de Lange Haven en de Westvest en vooral aan de Plantage. Ook de gemiddelde breedte is daar groter dan elders in de stad.

De hoogte van de bebouwing varieert, echter meer door de per pand verschillende verdiepingshoogte dan door het aantal verdiepingen onder de kap, dat meestal twee à drie bedraagt, waarbij de hoogte per verdieping van beneden naar boven afneemt en de derde verdieping gewoonlijk een wat lagere zolderverdieping is, vaak alleen aan de straatzijde. Een uitzondering hierop vormen de vele pakhuizen en andere (voormalige) bedrijfsgebouwen, die bij gelijke gemiddelde hoogte een groter aantal verdiepingen hebben, namelijk drie à vier en in een enkel geval vijf. Gebouwen met minder dan twee verdiepingen komen hier en daar voor langs de stadsranden en aan de minder belangrijke straten. Meestal betreft het daar bijgebouwen of voormalige brandersknechtswoningen. De gemiddelde goothoogte neemt van de kern van de stad (de Schie/Lange Haven, Korte Haven en de oude hoofdstraten daarlangs) naar buiten toe geleidelijk af.

De kappen zijn overwegend steil, variërend van circa 45 tot circa 60 graden en meestal haaks op de straat gericht.

Bredere panden hebben veelal een dwarskap aan de straatzijde, waarachter meerdere hoofdkappen schuilgaan. Grotere complexen hebben soms een omlopend of afgeplat schilddak.

Van de meeste straten is de indeling van het dwarsprofiel eenvoudig en niet van bijzonder belang. De voornaamste waarde is gelegen in de tamelijk strakke belijning van de in het profiel aanwezige gebruikszones, namelijk een rijweg, geflankeerd door trottoirs, soms met molgootjes daartussen.

Gebakken klinkers zijn het gebruikelijke bestratingsmateriaal, in vele gevallen ook voor de trottoirs, die nog op verschillende plaatsen met hardstenen banden zijn beëindigd.

Bestrating in natuursteen (kinderkoppen) komt nog voor aan de kaden langs de Schie en Nieuwe Haven, de Oude Sluis en enkele stegen, onder andere de Overmaassesteeg. Van de hoofdwinkelstraten en verkeersroutes heeft de inrichting van de openbare ruimte veelal aan waarde ingeboet door de aanleg van afwijkende sierbestrating, parkeerhavens en verkeersscheidings- en cetera. Van bijzonder belang zijn echter de dwarsprofielen over de Schie, Lange en Korte Haven en de Oude Sluis. Van betekenis zijn daar de relatie tussen de breedte van het water en de belendende kaden, de hoogte van de gemetselde kademuren en de indeling van de kaden zelf in een van oorsprong op de bedrijvigheid aan het water gerichte strook, een verkeersstrook en een zone direct langs de bebouwing. Deze indeling vertoont nu nog plaatselijk de sporen in de vorm van trappartijen, stoepen, stoepalen en smeedijzeren hekken en kettingen, met name aan de Lange Haven. De boombeplanting in de strook langs het water bepaalt in hoge mate de ruimtelijke geleiding. Hetzelfde belang kan, zij het in mindere mate, worden gehecht aan de dwarsprofielen over de Vestgrachten, Nieuwe Haven en Buitenhaven.

Zeer bijzonder voor een binnenstedelijk gebied is het dwarsprofiel over de Plantage, dat is opgebouwd uit een brede centrale parkzone, geflankeerd door straten met daaraan bebouwing van een, ondanks enkele onderbrekingen, overwegend gesloten karakter. De tamelijk informele landschappelijke inrichting van het park relativeert de strakke profielopbouw en het rechtlijnige stratenbeloop. Ook de historische vormgeving van de bebouwing is op tal van plaatsen nog van belang. De als *kaart 1* opgenomen waarderingskaart geeft daar een globale indruk van.

Het betreft daarbij niet alleen beschermde monumenten, maar ook diverse andere gebouwen, die in samenhang met de historische ontwikkeling van Schiedam een zekere monumentale waarde vertegenwoordigen.

De van oudsher sterke verwevenheid van woon- en bedrijfsfuncties in de Schiedamse binnenstad weerspiegelt zich in een met name aan de Lange Haven zeer afwisselend en boeiend gevelbeeld door de opvallende specifiek functiegebonden architectuurverschillen binnen dezelfde ontstaansperiode. In de beschrijving van het huidig ruimtelijk karakter is al op dit voor Schiedam kenmerkende aspect ingegaan. De door lijstgevels overheerste woonhuisarchitectuur wordt plaatselijk afgewisseld door top- of tuitgevels, echter alle van laat 18<sup>e</sup>- of 19<sup>e</sup>-eeuws karakter. De gevels zijn in baksteen opgetrokken en hier en daar gepleisterd.

Bij het merendeel van de gevels, met uitzondering van de eenvoudigste bebouwing, manifesteert zich een opvallende hang naar symmetrie door de indeling in een oneven aantal traveeën, waarbij de middelste travee wordt benadrukt door soms rijk gedetailleerde entreepartijen of bij bedrijfsgebouwen een verticale reeks getoogde laadpoorten. Aldus zijn de gevels over het algemeen ingedeeld in drie, vijf of zeven traveeën met verticaal geplaatste openingen, soms geaccentueerd door risalieten of pilasters. De daken zijn overwegend gedekt met gebakken holle pannen, afwisselend rood en gesmoord. Bij bijzondere gebouwen is vaak leidekking toegepast (in maasdekking).

Daklijsten, kozijnen, deuren en ramen zijn in hout uitgevoerd en geschilderd. Bij verschillende pakhuizen en branderijen ontbreken echter kozijnen en zijn luiken en eventuele ramen in een steensponning achter in de gevel geplaatst. In de specifieke winkelstraten bepaalt een aaneengesloten reeks winkelpuien van uiteenlopende vormgeving het karakter van de begane grond van de bebouwing. De bovengevels daarentegen zijn vaak nog oorspronkelijk. Hier en daar is sprake van een zekere functionele schaalvergroting, die overigens meer in de breedte dan in de hoogte heeft plaatsgevonden.

Dominante elementen door situering, schaal en architectuur zijn in de binnenstad vooral de Korenbeurs op de hoek van Lange en Korte Haven, de voormalige rooms-katholieke Johannes de Doperkerk of Havenkerk aan de Lange Haven, het voormalige St. Jacobsgasthuis aan de Hoogstraat, de St. Janskerk, het stadhuis en de molens aan de vesten.



De molens vallen door hun grote hoogte op vele plaatsen, in en buiten de binnenstad, sterk in het oog en markeren daardoor de situering van de binnenstad in het grotere verstedelijkte geheel. Buiten de binnenstad maar min of meer aansluitend daarop, vormt het Proveniershuis aan de Overschiesestraat een ruimtelijk en architectonisch opvallend element. Daarnaast zijn er verschillende bijzondere gebouwen, die meer als plaatselijke accenten in het bebouwingsbeeld zijn op te vatten.

De Nieuwe Sluis met directe omgeving is in historisch, structureel en visueel opzicht de kern van de oude binnenstad. Het is het ontmoetingspunt van de hoofdelementen van de historisch-ruimtelijke structuur, die men vanaf de op dijkniveau gelegen Beursbrug optimaal ervaart. Het historische belang van deze plek wordt nog benadrukt door de fraai gedetailleerde vormgeving van het sluiscomplex zelf en door de situering van de Beurs. Dit imposante classicistische gebouw werd in de periode 1786-1792, na de aanleg van de sluis, gebouwd naar ontwerp van Jan Giudici.

Tussen Schie en Lange Haven bestaan duidelijke verschillen in ruimtelijk karakter door hun onderling verschillende profielopbouw, schaal en bebouwingsbeeld.

Het dwarsprofiel over de Schie is aanmerkelijk nauwer dan dat van de Lange Haven en ten oosten van de Ooievaarssteeg ontbreekt de kade aan de zuidzijde. Daar rijzen de achtergevels van de bebouwing aan de Boterstraat direct uit het water op. Verder is het gevelbeeld minder monumentaal en wat meer door de bedrijfsfunctie bepaald. Opvallend is het niveauverschil tussen de kaden langs de binnendijkse Schie en de (oorspronkelijk) buitendijkse Lange Haven. Dit wordt overbrugd door de oplopende Nieuwe Sluisstraat aan weerszijden van de trapsgewijs opgebouwde sluis. De verbreding van de traverse Ooievaarssteeg-Vijgensteeg en de bochtafsnijding bij de Noordvest doen afbreuk aan het besloten historische karakter van de Schie.

Een interessante locatie in het verlengde van de Schie is de Oude Sluis. Dit rudiment van de middeleeuwse omleiding van de Schie eindigt in een intiem driehoekig, met kinderkopjes geplaveid pleintje, dat zich naar de Dam tot een smalle oplopende steeg vernauwt. Een bijzonder bouwkundig accent aan deze Oude Sluis is het voormalige gildehuis van het St. Anthonis- of Zakkendra gersgilde op de hoek met de Prinsensteeg.

Ruimtelijk boeiend is het ontmoetingspunt van de Oude en de Nieuwe Sluis.

De Lange Haven ademt door zijn aanzienlijk bredere dwarsprofiel, inrichting van de openbare ruimte en schaal en monumentale karakter van de bebouwing, veel meer een geest van ruimte en voornaamheid. Tevens is hier verreweg de grootste concentratie van beschermde monumenten in Schiedam te vinden.

Door de sterke kromming in het beloop en de geleiding van het dwarsprofiel door bomenrijen, is er niettemin sprake van een relatieve beslotenheid. Door de schaal van de bebouwing vallen de meeste dwarsstegen in de gevelwanden nauwelijks op. De belangrijkste uitzondering is de Appelmarkt, die duidelijk is aangelegd met de bedoeling, het front van het in 1787 naar ontwerp van Giudici herbouwde St. Jacobsgasthuis aan de Hoogstraat in het zicht te brengen. De situering van de Appelmarktbrug in het verlengde ervan lijkt daarmee verband te houden, aangezien een directe voortzetting van de route aan de westzijde ontbreekt. Deze dubbele ijzeren ophaalbrug is niet alleen als beschermd monument, maar vooral als zichtpunt van belang voor de beleavingswaarde van de Lange Haven.

In het op zich al indrukwekkende ruimtelijke beeld van de Lange Haven vormt de voormalige rooms-katholieke Johannes de Doper- of Havenkerk, door haar schaal, vormgeving en vooral haar situering in het midden van de scherpe binnenbocht, een zeer dominant element. Het in de jaren 1822-1824 naar ontwerp van A. Tollus tot stand gekomen kerkgebouw is een vroeg voorbeeld van Waterstaatsarchitectuur, zo genoemd vanwege de toenmalige wettelijke verplichting, nieuwe kerkgebouwen door ingenieurs van de Waterstaat te laten ontwerpen.

Met de opkomst van de moutwijnindustrie in de tweede helft van de 17<sup>e</sup> eeuw breidde de industrie in Schiedam zich uit vanaf de Hoogstraat naar de Lange Haven. Later laten de branders en reders aan de andere kant van de Lange Haven fraaie woonhuizen bouwen. Een ontwikkeling die nog altijd aan de gevels van de Lange Haven is af te lezen. De oostelijke gevelwand wordt bepaald door pakhuizen en branderijen met hun karakteristieke gevels, zoals de Schiedamse dubbele klokgevel. De westkant toont de deftigheid van de koopmanshuizen. Iets zuidelijker aan de oostkant valt een homogene reeks pakhuizen, waaronder de hoogste in de stad, sterk in het oog.

Tussen vele voorname patriciërshuizen aan de westzijde valt in bijzonder het pand nummer 65 op, thans kantongerecht, dat in 1804 door Giudici werd gebouwd voor de bekende Schiedamse brander C. Nolet.

Het ruimtelijke karakter van de Korte Haven komt in grote trekken overeen met dat van de Lange Haven, zij het dat de Korte Haven in zijn gehele lengte is te overzien en het dwarsprofiel naar het einde duidelijk vernauwt, met name voor wat betreft het water. De Korte Haven is dan ook nooit een doorlopen vaarroute geweest, althans niet verder dan de Oude Sluis. Het bebouwingsbeeld is wat minder monumentaal dan bij de Lange Haven, maar is zeker pittoresk te noemen.

De aansluiting van de Korte Haven op de Lange Haven wordt gemarkeerd door de Korte Havenbrug, die, hoewel van hetzelfde type als de Appelmarktbrug, sterker opvalt in het ruimtelijke beeld door de situering op dit ontmoetingspunt en door aanwezigheid van gemetselde landhoofden, die de doorvaart vernauwen. De middeleeuwse vaarroute via de Oude Sluis wordt aan de Lange Haven gemarkeerd door de opvallende kromming in de oostelijke gevelwand nabij de Overmaassesteeg en aan de Korte Haven door bouwsporen in het metselwerk van de kademuur achter de Beurs. De plaatselijke verbreding van de kade door het terugspringen van het volgende bouwblok benadrukt het bijzondere karakter van dit gebouw.

Van bijzondere ruimtelijke waarde zijn de complexe ontmoetingspunten van het gebogen tracé, Boterstraat-Hoogstraat met het rechtlijnige stratenplan van het daardoor omsloten gebied en voor al de daaruit ontstane, min of meer aansluitende, pleinruimten Grote Markt en Oude Kerkhof. Ook het aansluitende brede gedeelte van de Boterstraat heeft een pleinachtig karakter, gedeeltelijk als gevolg van de afbraak van de voormalige Vleeshal aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw.

De betekenis van de Grote Markt als centrale pleinruimte wordt benadrukt door het monumentale bebouwingsbeeld met als hoofdelement het stadhuis. De huidige vorm van het uit het midden van de 16<sup>e</sup> eeuw daterende gebouw is voornamelijk het gevolg van de verbouwing in 1782, vermoedelijk door de stadsarchitect Rutger van Bol 'Es. De verbreding van de Ooievaarssteeg doet afbreuk aan het besloten karakter van de Grote Markt.

Het enigszins pleinachtige karakter van de ruimte rond de Nederlands-herformde kerk is het gevolg van de demping aan het eind van 19<sup>e</sup> eeuw van de gracht tussen de Lange Kerkstraat en het eigenlijke kerkhof, dat als zodanig door zijn beplanting en ommuring nog goed herkenbaar is.

Door de binnendijkse situering en de betrekkelijk gedrukte hoofdvorm domineert de driebeukige gotische hallekerk meer de directe omgeving dan het stadsbeeld in zijn totaliteit, dit met uitzondering van de vrij rijzige toren, die mede door zijn situering op het ontmoetingspunt van Grote Markt, Lange Kerkstraat, Nieuwstraat en Korte Kerkstraat veel sterker opvalt. Tegen de noordzijde van de toren staat de voormalige Waag uit 1748, die een duidelijke historisch-functionele en visuele relatie met de Grote Markt heeft.

De overgang van de Boterstraat (rivierdijk) in de Hoogstraat (zeedijk) manifesteert zich in het sterk oplopen van de straat tussen de Brede Marktsteeg en de Korte Dam. Door het aanzienlijke hoogteverschil met de omgeving is de Hoogstraat als voormalige zeedijk nog goed herkenbaar. Ruimtelijk boeiend is mede daardoor de aansluiting van de Lange Achterweg op de Hoogstraat. Het voormalige St. Jacobsgasthuis, thans stedelijk museum, neemt door zijn opvallende architectuur, schaal en opbouw om een aan de straat grenzend voorplein, een bijzondere plaats in het ruimtelijke beeld in. Het complex domineert ook sterk de erachter lopende Lange Achterweg, waar het voormalige weeshuis een tegenpool ervan vormt. Hoewel de naam anders suggereert heeft deze straat overigens niet het uitgesproken karakter van een achterstraat. Dat is wel het geval met de Baan en Grofbaan als achterstraat van het Broersveld en met de Herenstraat als achterstraat van de Boterstraat.

Het relatief brede dwarsprofiel van de Lange Kerkstraat en het Broersveld is ontstaan door de demping van de grachten, die er vroeger deel van uitmaakten. Dat is ook het geval met onder andere de Zijlstraat, het Raam en de St. Annazusterstraat in het westelijk deel van de binnenstad.

Het karakter van de Dam komt in grote lijnen overeen met dat van de Hoogstraat, zij het dat de straat nagenoeg recht en aanzienlijk korter is. Opvallend is ook hier weer het niveauverschil met de aansluitende binnendijkse straten, met name de in het verlengde gelegen Kethelstraat.

Hetzelfde hoogteverschil doet zich voor tussen de Vlaardingerstraat en de in het verlengde daarvan gelegen Breedstraat. De sloop van het driehoekige bebouwingsblok tussen Kethelstraat, Vlaardingerstraat en Vellevest heeft afbreuk gedaan aan de historisch-ruimtelijke waarde van dit belangrijke kruispunt van oude zee- en rivierdijken en straten.

Aan de Noord- en Westvest zijn de nog bestaande karakteristieke bedrijfsgebouwen van de branderijverheid van belang voor het stadsgezicht. In het bijzonder de nog complete brandersmolens De Noord, De Vrijheid, De Drie Koornbloemen, De Walvisch en de vanaf de romp gereconstrueerde molen de Palmboom. De onderlinge hoogteverschillen tussen de gebouwen is hier groter dan elders in de stad. In dit gebied zijn nog enkele bedrijven, die herinneren aan het jeneververleden van de stad. Het straatbeeld houdt in dit gebied op een aantal plaatsen (onder andere Zijlstraat) deze herinnering levend.

Zeer typerend voor het Plantagegebied is het grote verschil in karakter van binnenuit en van buitenaf. Van binnenuit kenmerkt de Plantage zich nog steeds als een vrij voornaam villapark vooral aan de Tuinlaanzijde, al is de oorspronkelijke woonfunctie gedeeltelijk door andere functies vervangen. Een bijzonder element in het bebouwingsbeeld van de Lange Nieuwstraat is het voormalige Vrouwen-Verbeterhuis of Blauwhuis, in 1765 gebouwd naar ontwerp van Rutger van Bol 'Es. Aan de buitenzijde overheerst een op de omsluitende havens georiënteerde bedrijfsfunctie, waarvan men van binnenuit nagenoeg niets ervaart (en omgekeerd).

Aan de Nieuwe Haven is aan de oostzijde een zekere ambachtelijke bedrijvigheid nog waar te nemen, waaronder staalconstructie en kleine scheepsbouw met hier en daar werkplaatsen. In dit geheel valt het omvangrijke voormalige Entrepot, het enige pakhuis aan deze zijde, sterk in het oog. In een verwilderde tuin ten zuiden van het Blauwhuis staat aan de rand van het water nog het laatste 19<sup>e</sup>-eeuwse tuinhuisje (sterk vervallen) van de Plantage. De Willemsbrug is door zijn situering op de toegang tot de Westerhaven en door zijn vormgeving een bijzonder accent in het ruimtelijk beeld van dit gebied.

De gevelwanden aan de westzijde van de Nieuwe Haven worden gekenmerkt door een uiteenlopend scala van bebouwing, waaronder pakhuizen, woonhuizen en bedrijfsgebouwen. Deze bebouwing waarbij de historie nog redelijk af leesbaar is, zet zich voort van de Westerkade tot aan de Liduinastraat.

De Buitenhaven (achterzijde Tuinlaan) kenmerkt zich door een wonderlijke afwisseling van historische pakhuizen en fabrieksgebouwen met een aantal nog oorspronkelijke diepe tuinen, die met hoogopgaand geboomte zijn begroeid. Het karakter van de Buitenhavenweg zelf komt in grote trekken overeen met dat van de Nieuwe Haven, maar de historisch-ruimtelijke kwaliteit is door omvangrijke kaalslag van de bebouwing zodanig verminderd, dat de zone ten oosten van het water buiten het aanwijzingsvoorstel is gelaten.

### RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING

Ter effectueering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.