

Herijking erfgoedlijn Waterdriehoek

Een advies voor een erfgoedlijn Maritieme Industrie Provincie Zuid-Holland

13 maart 2024 - Internal



Contactpersoon

Adviseur gebouwd erfgoed

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland

Managementsamenvatting

PM

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Doel	7
1.3 Werkwijze	7
1.4 Gebruik	8
1.5 Leeswijzer	8
2 Beschrijving en begrenzing	9
2.1 Het verhaal	9
2.2 Afbakeningscriteria	9
2.3 Begrenzing en invulling Erfgoedlijn Maritieme Industrie	10
2.3.1 Transformatie Waterdriehoek	10
2.3.1.1 Hollandsche IJssel	10
2.3.1.2 Molens van Kinderdijk	11
2.3.1.3 De Biesbosch	11
2.3.1.4 Conclusie	12
2.3.2 Begrenzing erfgoedlijn	12
2.3.3 Selectie type elementen	13
2.3.4 Historische ontwikkeling en identiteit	13
3 Selectie elementen	22
3.1 Werkwijze	22
3.2 Resultaten	22
4 Restauratiebehoefte erfgoed	23
4.1 Werkwijze	23
4.2 Omvang restauratieachterstand	23
4.3 Restauratiebehoefte	24
5 Advies	26
5.1 Opgaven en kansen	26

5.1.1	Opgaven	26
5.1.2	Partners	27
5.1.3	Vervolgstappen	27
5.1.4	Kansen	27
Bijlage 1 Overzicht elementen		29
Bijlage 2 Kaart erfgoedlijn		30
Bijlage 3 Overzicht geraadpleegde literatuur		35
Colofon		36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland 2023 - 2027, genaamd 'Krachtig Zuid-Holland' (Provincie Zuid-Holland, 2023) is de ambitie geformuleerd om, onder anderen, in te zetten op provinciale kroonjuwelen, het stimuleren van restauratie en herbestemmen van rijksmonumenten, het onderhouden van historische windmolens en het herijken van de bestaande erfgoedlijnen. Daarmee komt de potentie van een erfgoedlijn rondom het thema maritieme industrie opnieuw in de aandacht.

In de periode tussen 2019 en 2023 zijn door Arcadis verschillende verkenningen uitgevoerd voor een mogelijk nieuwe erfgoedlijn rondom het maritiem industrieel erfgoed in de provincie Zuid-Holland, respectievelijk *Verkenning erfgoedlijn IJzeren Eeuw* en *Verkenning netwerk industriecultuur RotterdamDelta 2.0*. In deze verkenningen werden de mogelijkheden voor een nieuwe erfgoedlijn of een integratie met de Erfgoedlijn Waterdriehoek onderzocht. Voor de samenhang tussen de erfgoedlijnen kwamen vier opties naar voren:

- Twee geografische overlappende lijnen en twee thema's;
- Twee geografisch gescheiden lijnen en twee thema's;
- Eén geïntegreerde lijn;
- Twee geografisch gescheiden lijnen en één thema.

Over een nieuwe erfgoedlijn of uitbreiding van een bestaande lijn is tot op heden geen beslissing genomen. In verband met de hernieuwde aandacht heeft de Provincie Zuid-Holland Arcadis gevraagd om de optie van één geïntegreerde lijn verder uit te werken.

1.2 Doel

Het voorliggende rapport borduurt voort op de rapportages uit 2019 en 2023. Naar aanleiding van de bovengenoemde scenario's, wordt in dit rapport een optie van één geïntegreerde erfgoedlijn verder uitgewerkt.

Inhoudelijk heeft deze rapportage veel overeenkomsten met het rapport uit 2019. Op sommige onderdelen is de inhoud waar nodig geactualiseerd. De aanvulling betreft met name een update van het overzicht van de elementen die binnen de erfgoedlijn vallen. Zijn de objecten nog aanwezig? Is de bescherming nog relevant, en zijn er nieuwe inzichten met betrekking tot de bestemming of functie? Verder is op basis van de nieuwste inzichten van de Erfgoedmonitor de inschatting van de restauratiebehoefte van de objecten binnen de erfgoedlijn worden geüpdatet.

1.3 Werkwijze

Voor het uitwerken van het scenario sluiten we aan op de methode die in 2013 is gehanteerd bij de initiële afbakening van de erfgoedlijnen. De begrenzing per erfgoedlijn, en in dit geval door transformatie daarvan, verloopt in een aantal stappen (Klooster, 2013):

- Het benoemen van de historische ontwikkeling(en) die specifiek zijn voor de totstandkoming van de erfgoedlijn;
- Het benoemen van verschillende elementen (lijnen en stippen) die bepalend zijn voor de historische ontwikkeling en daarmee het karakter van de erfgoedlijn operationaliseren. Daarbij wordt ook een *basisstructuur* gedefinieerd: het infrastructurele element dat in de historisch-ruimtelijke ontwikkeling een centrale rol heeft gespeeld: in dit geval de maritieme industrie;
- Het maken van een beargumenteerde selectie van elementen die onderscheidend en/of noodzakelijk zijn voor de beleving van de lijn als geheel. De volgende algemene criteria worden hiervoor gebruikt:
 - Bijzonderheid: is er sprake van een *typologisch of functioneel bijzonder onderdeel* van de betreffende historische ontwikkeling of van het ruimtelijk systeem?
 - Leesbaarheid: is er sprake van een *herkenbaar onderdeel* van de historische ontwikkeling of ruimtelijk systeem?
 - Schakel: is het element een schakel binnen de totale erfgoedlijn?
 - Situering: is er sprake van een bijdrage aan de historische context of is het een los element?
 - Status: is er sprake van een vastgesteld gemeentelijk- of rijksmonument?

1.4 Gebruik

De verkenning vormt de basis van de erfgoedlijn Maritieme Industrie en zal voor de provincie ook het uitgangspunt zijn om beargumenteerde keuzes te maken voor de eventuele reikwijdte en uitwerking. De inventarisatie van de objecten en complexen binnen de herijkte erfgoedlijn biedt geen uitputtend overzicht, maar is een goed startpunt voor de erfgoedlijn. Er is gebruik gemaakt van bestaande verkenningen uit 2013 en 2019. Er zijn echter nog blinde vlekken binnen het projectgebied. Industrieel erfgoed is namelijk veelal niet beschermd en daardoor (nog) onderbelicht in onderzoek.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt de afbakening van de erfgoedlijn wat betreft thema, geografische begrenzing, tijdperiode en selectie van type elementen, waarbij ook wordt ingegaan op de consequenties die de transformatie heeft voor de bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek. In hoofdstuk 3 is de inventarisatie van de elementen opgenomen. Een inventarisatie van de restauratiebehoefte van objecten binnen de erfgoedlijnen is opgenomen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de opgaven en kansen die er liggen om de bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek te transformeren naar een erfgoedlijn Maritieme Industrie.

De bijlagen bevatten een overzicht van de geselecteerde elementen per erfgoedlijn (1), de inventarisatiekaarten (2) en een overzicht van geraadpleegde bronnen (3).

2 Beschrijving en begrenzing

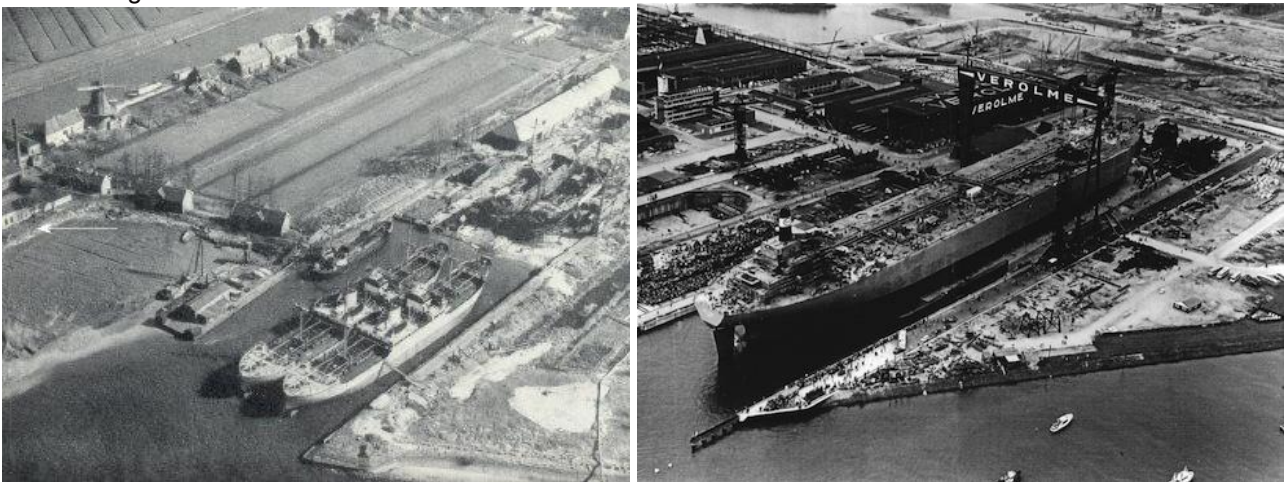
2.1 Het verhaal

De aanleg van de Nieuwe Waterweg viel samen met de start van een nieuw tijdperk in Zuid-Holland; die van de Maritieme industrie. In deze periode legde ingrijpende politieke, economische en sociale vernieuwingen de basis voor het moderne Nederland.

Door de aanleg van de Nieuwe Waterweg kwam er een directe verbinding van Rotterdam met de zee. Samen met de opkomst van het Ruhrgebied zorgde deze verbinding ervoor dat Rotterdam kon uitgroeien tot een wereldhaven. Nieuwe havenbekkens en infrastructuur werden aangelegd, stoomkranen en andere machines maakten laden en lossen efficiënter. Scheepsbouwers en baggeraars maakten wereldwijd faam. Andere maritieme dienstverleners zorgden ervoor dat de Rotterdamse haven kon blijven groeien en profiteerden op hun beurt van de havenfaciliteiten.

Zo ontwikkelde zich een industrieel complex rond de scheepsbouw, baggerbedrijven en toeleverende bedrijven van de metaalindustrie. Dit complex beperkt zich niet tot Rotterdam maar strekt zich uit van Hoek van Holland tot en met Gorinchem. Langs de lijn van de Nieuwe Waterweg, Het Scheur, Nieuwe Maas, de Noord, Beneden-Merwede en Boven-Merwede bevinden zich talloze bedrijven die gezamenlijk het maritieme cluster vormen. Tot op de dag van vandaag concentreert dit cluster de kennis die Nederland bezit op het gebied van baggeren, offshore, scheepsbouw en waterwerken.

In de jaren '70 van de vorige eeuw kwam er door de economische crisis een einde aan de grootschalige scheepsbouw. Bovendien raakten de stadshavens steeds meer buiten gebruik door de komst van de Tweede Maasvlakte. Een deel van de karakteristieke elementen uit de scheepsbouw en de havens zoals kranen, hellingen en dokken zijn inmiddels verdwenen. Het industriële karakter van deze erfgoedlijn is echter behouden gebleven. Het doel is om dit karakter te behouden en beter beleefbaar te maken.



Figuur 1 Links: Werf de Noord te Alblasserdam in 1937 (via: scheepsbouw-albasserdam.nl). Rechts: Eerste mammoettanker in de scheepswerf van Verolme in de Botlekhaven in 1962 (via: verolmetrust.nl)

In de verkenningen uit 2019 en 2023 werd er consequent gesproken over de Erfgoedlijn IJzeren Eeuw. Deze term spreekt tot de verbeelding, maar wordt in de Nederlandse geschiedenis gebruikt voor (enkel) de negentiende eeuw. De voorgestelde afbakening rijkt echter verder dan dat. Omdat de term slechts ten dele de lading van deze erfgoedlijn dekt, wordt er geadviseerd om te spreken over de Erfgoedlijn Maritieme Industrie.

2.2 Afbakeningscriteria

Voor een nadere thematische afbakening en geografische begrenzing van de erfgoedlijn Maritieme Industrie is dezelfde werkwijze gehanteerd als voor de bestaande erfgoedlijnen. Voor de afbakening zijn de volgende aspecten van belang:

Historische ontwikkeling en identiteit

De erfgoedlijnen vormen de fysieke weerslag van een specifieke historische ontwikkeling die ten eerste van groot belang is voor de geschiedenis van Zuid-Holland, en die ten tweede nog steeds in sterke mate bepalend (identiteit verlenend) is voor het ruimtelijk karakter van delen van Zuid-Holland.

Beleid en regelgeving

- De erfgoedlijnen in Zuid-Holland zijn een goed voorbeeld van een erfgoedparticipatie-aanpak, zoals vastgelegd in het Verdrag van Faro. De Provincie Zuid-Holland stimuleert en ondersteunt via de erfgoedlijnen de samenleving om eigen initiatieven te ontplooien en de realisatie daarvan mogelijk te maken. Het ontwikkelen van deze erfgoedlijnen kan de provincie niet alleen: zij werkt nauw samen met de zogenoemde erfgoedtafels. Alle partijen die geïnteresseerd zijn of een belang hebben kunnen hieraan deelnemen.
- In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland 2023 - 2027, genaamd 'Krachtig Zuid-Holland' (Provincie Zuid-Holland, 2023) is de ambitie geformuleerd om in te zetten op provinciale kroonjuwelen, het stimuleren van restauratie en herbestemmen van rijksmonumenten, het onderhouden van historische windmolens en het herijken van de bestaande erfgoedlijnen.

Fysieke weerslag

De erfgoedlijn bestaat uit een geografisch lijnelement als basisstructuur, met daaraan verbonden monumentale of waardevolle elementen en ensembles die de fysieke weerslag vormen. Oftewel de erfgoedlijnen bestaan uit samenhangende historisch (steden)bouwkundige elementen en structuren en historisch landschappelijke vlak-, lijn- en puntelementen. Daarbij gaat het niet zozeer om de ligging binnen een bepaald begrensd gebied, maar om de historisch-ruimtelijke relatie met het thema en wat het element bijdraagt aan het specifieke karakter van de erfgoedlijn.

2.3 Begrenzing en invulling Erfgoedlijn Maritieme Industrie

2.3.1 Transformatie Waterdriehoek

In de rapportage uit 2019 worden enkele opties verkend hoe de Erfgoedlijn IJzeren Eeuw (hierna Erfgoedlijn Maritieme Industrie) naast de al bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek kan bestaan. Daarbij zijn er enkele opties verkend, onder andere door de beide thema's tot één gezamenlijke erfgoedlijn te smeden.

Het voorstel is om de Erfgoedlijn Waterdriehoek te transformeren. Een uitbreiding van die erfgoedlijn met het thema maritiem industrieel erfgoed zou moeten leiden tot één lijn met de geografisch basisstructuur van de erfgoedlijn Maritieme Industrie. De vraag is vervolgens welke plek de structuren van de Biesbosch en Kinderdijk - die nu binnen de erfgoedlijn Waterdriehoek vallen - hebben in de erfgoedlijn na de transformatie. Daarnaast ligt de vraag of de Holladsche IJssel toegevoegd moet/kan worden aan de erfgoedlijn Waterdriehoek al geruime tijd voor. Het initiatief Hollandsche IJssel Maatschappij (HIJM) zet zich hier onder andere voor in.

Om tot een afweging over de haalbaarheid en wenselijkheid om de Hollandsche IJssel toe te voegen, en de Biesbosch en de molens van Kinderdijk te behouden binnen de erfgoedlijn worden onderstaand de belangrijkste voor- en nadelen van een integratie van deze gebieden in de erfgoedlijn kort verkend.

2.3.1.1 Hollandsche IJssel

De werkrivier Hollandsche IJssel is een belangrijke rivier in Zuid-Holland met een rijke geschiedenis en cultureel erfgoed. Het gebied kenmerkt zich door historische stadjes en de aanwezigheid van vroeg industrieel watergebonden erfgoed, polders, waterwerken en keringen. In het gebied is de rijke geschiedenis van watergebonden industrie in Zuid-Holland nog goed zichtbaar en beleefbaar. Daarnaast is de relatie met de watergebonden industrie en het 'achterland' in dit gebied nog duidelijk zichtbaar. Door de Hollandsche IJssel toe te voegen aan de erfgoedlijn ontstaat er een geografische samenhang met de erfgoedlijn Waterdriehoek en de thematische afbakening van de erfgoedlijn Maritieme Industrie.

Voordelen

- **Versterking van historische en culturele waarde:** Het betrekken van de Hollandsche IJssel zorgt ervoor dat de rijke geschiedenis en culturele waarde van het gebied wordt belicht en behouden.
- **Momentum:** In het gebied zijn verschillende initiatieven om het erfgoed te ontsluiten en te benutten, met name door het samenwerkingsverband tussen gemeenten, erfgoedinstanties en commerciële partijen (Hollandsche IJssel Maatschappij). Dit is een goede basis om een goede samenwerking binnen de erfgoedlijn te realiseren.
- **Toeristische aantrekkingskracht:** De toevoeging van de Hollandsche IJssel vergroot de toeristische aantrekkingskracht van het gebied, wat kan leiden tot een economische impuls.

- **Samenhang met watermanagement:** Door de keringen en waterwerken (en molens van Kinderdijk) in de uitbreiding van de erfgoedlijn op te nemen, ontstaat er een thematische samenhang met watermanagement in de regio.

Nadelen

- **Beheer en behoud:** Het behoud en beheer van het erfgoed langs de Hollandsche IJssel kan een uitdaging zijn en vereist samenwerking tussen verschillende stakeholders.
- **Complexiteit:** Het toevoegen van de Hollandsche IJssel zorgt voor een grotere complexiteit in afbakening (vroegere industrie) en daarmee beheer en coördinatie binnen de erfgoedlijn, ook vanwege de (veel) bredere thematiek die in dit gebied speelt.

2.3.1.2 Molens van Kinderdijk

De molens van Kinderdijk zijn een wereldberoemd en uniek erfgoed in Zuid-Holland. Ze vertegenwoordigen de Nederlandse expertise op het gebied van watermanagement en zijn een symbool van de strijd tegen het water. Het gebied staat op de UNESCO-Werelderfgoedlijst.

Voordelen

- **Historische en culturele waarde:** De molens van Kinderdijk zijn van onschatbare historische en culturele waarde en het betrekken ervan bij de erfgoedlijn zorgt voor het behoud en de belichting van deze waarde.
- **Toeristische aantrekkingskracht:** De molens trekken jaarlijks veel toeristen en het toevoegen ervan aan de erfgoedlijn vergroot de toeristische aantrekkingskracht van minder bekende onderdelen van de erfgoedlijn. De molens van Kinderdijk hebben zich bewezen als stuwende kracht in de erfgoedlijn Waterdriehoek.

Nadelen

- **Thema watermanagement:** De molens van Kinderdijk passen naadloos bij het thema watermanagement, maar niet bij het verhaal van maritieme industrie.
- **Autonomie:** De molens van Kinderdijk hebben – mede door de Werelderfgoedstatus – een grote autonome aantrekkingskracht op bezoekers. De opgaven voor dit gebied zijn duidelijk anders dan voor de andere gebieden in de nieuwe erfgoedlijn.

2.3.1.3 De Biesbosch

De Biesbosch is een uniek, uitgestrekt en waterrijk natuurgebied dat zich uitstrekt over Zuid-Holland en Noord-Brabant. Het staat bekend om zijn moeraslanden, kreken, rietvelden en wilde dieren.

Voordelen

- **Natuurlijke en ecologische waarde:** De Biesbosch heeft een grote biodiversiteit en vertegenwoordigt een belangrijk natuurgebied. Het toevoegen van de Biesbosch aan de erfgoedlijn benadrukt het belang van natuurbescherming en duurzaamheid.
- **Historische en culturele waarde:** De Biesbosch heeft ook een rijke geschiedenis, met name op het gebied van watermanagement. Het betrekken ervan bij de erfgoedlijn helpt om deze geschiedenis en culturele aspecten te belichten en te behouden.
- **Recreatieve aantrekkingskracht:** De Biesbosch trekt jaarlijks veel bezoekers die geïnteresseerd zijn in natuur, watersport en outdooractiviteiten.

Nadelen

- **Balans tussen natuurbescherming en toerisme:** Het is belangrijk om een balans te vinden tussen het behoud van de natuurlijke omgeving en de toename van toerisme in het gebied. De aantrekkingskracht richt zich met name op natuurbeleving, en minder op erfgoed.
- **Thematische relevantie:** Verhaal van de Biesbosch past inhoudelijk niet bij nieuwe de afbakening. Er zijn (relatief) weinig erfgoedlocaties in het gebied.
- **Geografische afstand:** De Biesbosch strekt zich uit over twee provincies, waarbij het Museumeiland zich in Noord-Brabant bevindt, wat samenwerking en afstemming tussen verschillende stakeholders vereist.

2.3.1.4 Conclusie

Er zijn twee overkoepelende risico's die gepaard gaan met het opnemen van de genoemde structuren, te weten:

- Onduidelijke thematische afbakening. Een uitbreiding van de erfgoedlijn Waterdriehoek met het thema industrieel maritiem erfgoed maakt de begrenzing van de erfgoedlijn al zeer complex en veelomvattend. Inhoudelijk zijn de thema's van het watergebonden erfgoed (Waterdriehoek) en het maritiem industrieel erfgoed duidelijk met elkaar verbonden, maar het heeft voordelen deze afbakening zo 'compact' mogelijk te houden. Op die manier blijft de erfgoedlijn voldoen aan de door de provincie gestelde definitie van één gezamenlijk verhaal.
- Zowel de Biesbosch als Kinderdijk hebben niet het risico 'verweesd' te raken wanneer ze buiten de erfgoedlijn vallen; ze hebben autonoom voldoende aandacht.
- Te grote geografische afbakening: Een ander potentieel nadeel is de financiële en organisatorische verantwoordelijkheid bij een dergelijke uitgestrekte erfgoedlijn. Het is belangrijk om voldoende middelen en expertise te waarborgen om dit te kunnen realiseren en samenwerking tussen de verschillende stakeholders te kunnen blijven faciliteren. Bij een te uitgebreide afbakening 'verwater' de samenhang en vergt de organisatie van o.a. de erfgoedtafels een grote(re) inspanning.

Het is belangrijk om de erfgoedlijn Maritieme Industrie te laten aansluiten bij de historische context, het thema en de tijdsspanne van de grootschalige industriële ontwikkeling in de regio. Door de focus te behouden op de maritieme industrie in de negentiende en twintigste eeuw en de rol daarvan in de geschiedenis van de regio, kan de erfgoedlijn een coherente en boeiende ervaring bieden voor bezoekers en bewoners. Daarom wordt geadviseerd de bestaande afbakening van het verhaal te handhaven. Concreet betekent dat het volgende:

Wel: thematische uitbreiding Maritieme Industrie conform de afbakening IJzeren Eeuw

Niet: Hollandsche IJssel, Biesbosch (met zalmvisserijen en griendcultuur), Kinderdijk

De samenwerking met Kinderdijk is – onder andere vanwege de grote toeristische aantrekkingskracht – nuttig en relevant voor de erfgoedlijn Maritieme Industrie. Het advies is om te verkennen of er een voortzetting van de samenwerking mogelijk is, zonder integratie in de erfgoedlijn. Er wordt verder geadviseerd om het momentum en de bijzondere geschiedenis van de Hollandsche IJssel te benutten door een verkenning van de mogelijkheid voor een zelfstandig erfgoedcluster.

2.3.2 Begrenzing erfgoedlijn

De basisstructuur van alle erfgoedlijnen is een geografische lijn die verschillende punten en vlakken op de kaart verbindt. De erfgoedlijn Maritieme Industrie loopt van Hoek van Holland tot en met Gorinchem en wordt gevormd door waterwegen en rivieren en hun oevers. Van west naar oost zijn dat de Nieuwe Waterweg, Het Scheur, Nieuwe Maas, de Noord, Beneden-Merwede en Boven-Merwede. Zie Figuur 2.

Als begrenzing van het studiegebied voor de inventarisatie zijn de primaire keringen aangehouden. De begrenzing wijkt op een aantal plaatsen af om een logischer geheel te vormen en mee te gaan met de thematiek van de erfgoedlijn. Zo is het begin vanaf Hoek van Holland meer naar het westen verplaatst, is de begrenzing rondom de havens en werven gelegd en is een klein deel van de zijrivieren meegenomen zoals de Oude Maas, de Hollandsche IJssel bij Krimpen aan den IJssel en de Lek bij Krimpen aan de Lek.

De periode is globaal afgebakend van 1870 tot 1970. In 1872 is de aanleg van de Nieuwe Waterweg voltooid waarna de haven van Rotterdam een enorme groei doormaakte. In de jaren 1970 kwam door de economische crisis een einde aan de grootschalige industriële ontwikkeling.



Figuur 2 Onderzoeksbied erfgoedlijn Maritieme Industrie

2.3.3 Selectie type elementen

Uitgaande van de geografische-, thematische- en tijdsafbakening is een selectie gemaakt van het type elementen die bepalend zijn voor de historische ontwikkeling en het karakter van de erfgoedlijn:

Wel Maritiem gerelateerde (maak)industrieën zoals scheepswerven, scheepsberging- en baggerbedrijven, incl. machinefabrieken en metaalbedrijven. Ook objecten zoals droog- en natdokken, installaties, kranen, havenpielen en -armen, radarstations, baggermolens, stoommachines, loodsen, dienst-, arbeiders- en directiegebouwen. Daarbij handelshavens en bedrijven (incl. gebouwen) die zich bezighielden met de opslag en overslag van goederen. Ook infrastructuur voor deze industrieën op havenpielen, zoals bruggen, havenspooren, wissels en kraanspooren en kleinere objecten zoals kademuuren, aanlegsteigers, stalen bolders, havenhoofden en scheepshellingen.

Niet Niet-maritiem gerelateerde (maak)industrieën zoals distilleerderijen, koffie/ thee en zuivelfabrieken, autofabrieken, petrochemie en nutsbedrijven zoals gas- en elektriciteitsfabrieken. Ook spoorrails en rangeerterreinen buiten de havenpielen en waterwerken zoals molens, gemalen, keringen en sluizen die niet bij een scheepswerf horen.

2.3.4 Historische ontwikkeling en identiteit

De historische ontwikkeling die centraal staat in de erfgoedlijn is de industrialisatie in de maritieme bedrijfstak. Ondanks de grote maritieme traditie in Nederland kwam de industrialisatie pas aan het eind van de negentiende eeuw goed op gang. Rond 1900 was sprake van expansie en ontwikkelde zich een industrieel complex rond de scheepsbouw, de baggerwereld en toeleverende bedrijven van de metaalindustrie in de Merwedezone (Kramer 2008). De Rotterdamse haven maakte enorme groei door aan het begin van de twintigste eeuw met grootschalige scheepswerven en havens (Crimson 2005; Van Es en Voerman, 2017; Van Linge *et.al.*, 2005).

Het industriële tijdperk staat in contrast met de traditionele wijze van scheepsbouw en nijverheid die zich had ontwikkeld vanaf de late middeleeuwen (14e-16e eeuw). Op scheepswerven werd de omslag gemaakt van houten zeilschepen naar ijzeren stoomschepen. De hout- en vezelverwerking voor touw en zeilen maakten plaats voor ijzerbewerking en machinebouw. De zalmvisserij en griendcultuur met hoepelmakerijen gingen langzaam achteruit. De industriële expansie kenmerkte zich daarentegen door de opkomst van nutsbedrijven, de betonbouw en de aanleg van spoorlijnen (Kramer 2008).

De grote trekker van de industrialisatie was het havenbedrijf van Rotterdam. Aanleiding was de toename van de doorvoer van goederen voor Duitsland, de industriële grootmacht in opkomst, waardoor de Rijnvrachtvaart bloeide en er een capaciteitstekort ontstond in de scheepsbouw. Grondstoffen voor de scheepsbouw als staal en ijzer waren in Duitsland zeer voordelig te krijgen. Daarbij werd in 1872 de Nieuwe Waterweg voltooid als nieuwe grote zeeverbinding met Rotterdam en het maritieme achterland. De expansie van de scheepsbouw hing hiermee samen.

De scheepsbouwondernemingen in de Maasmond en Merwedezone voor de bouw van nieuwe schepen en voor reparatiewerkzaamheden verworven internationale bekendheid. Scheepsbouw werd de grootste bron van bestaan voor de groeiende (arbeiders)-bevolking. In het begin van de twintigste eeuw waren er circa 90 scheepswerven in bedrijf in het gebied en was Nederland het vierde scheepsbouwende land ter wereld (Crimson 2005; Kramer 2008; Van Geest 2017).

Verskillende succesvolle scheepsbouwers kwamen uit het gebied zelf. Bekend is de familie Smit die drie scheepswerven hadden in Alblasserdam. Ook een bekende fabrieksnaam was F. Kloos en Zonen Werkplaatsen en Constructiewerken in Kinderdijk. De baggerindustrie concentreerde zich in Sliedrecht. De grote namen zijn nu nog bekend, namelijk Bos, Kalis en Volker. Zij lieten hun baggerschepen bij de Smitten in Kinderdijk bouwen. Bekende namen in Rotterdam en Schiedam zijn Wilton-Feijenoord.

In de Krimpenerwaard is met name de nalatenschap van de scheepsbouwers van Van Duijvendijk zeer aanwezig. Zij waren van grote waarde voor het maritiem erfgoed in de Maasmond. In Hendrik-Ido-Ambacht zat de belangrijkste scheepsloperij en in Maassluis een sleepboothaven. De Hudson gebouwd in 1939, is de enige overgebleven vooroorlogse zeesleper en ligt nu als museumboot in Maassluis.

De Rotterdamse Droogdokmaatschappij (RDM) was een van de snelst groeiende ondernemingen in de Rotterdamse haven en vestigde zich op Boven-Heijplaat op de linker Maasoever. Onder leiding van G.J. de Jongh directeur van de gemeentewerken werd gewerkt aan de uitbreiding van de haven op de linker en rechter Maasoever. Onder zijn directie zijn de Rijn- en Maashaven aangelegd en tussen 1903 en 1909 de Parkhaven, Sint-Jobshaven en Schiehaven op de rechteroever. In 1912 werd het plan voor de Vierhavens gepresenteerd en in 1916 het plan voor de drie insteekhavens van de Merwehaven. De grootschalige uitbreiding was compleet met de Waalhaven in 1930 met een zeer grote omvang van 310 hectare.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is 40 procent van de Rotterdamse havens verwoest. Ook de bedrijvigheid in de Merwedezone heeft flink te leiden gehad. Het centrum van Alblasserdam is gebombardeerd en de scheepswerf Werf de Noord werd vernield. De wederopbouw van de Rotterdamse haven verliep echter voorspoedig. Het herstel van de haven kreeg de hoogste prioriteit, om ervoor te zorgen dat de nationale economie zich snel kon herstellen. De Rotterdamse haven breidde zich uit in westelijke richting tussen Rotterdam en Hoek van Holland. Ten zuiden van de Nieuwe Waterweg werden de Eemhaven en Botlek aangelegd (Crimson 2005).

In de Merwedezone zette vanaf 1948 een periode van aangesloten economische groei in. Langs de Noord bleef de scheepsbouw, machine-industrie en constructiebouw domineren. De belangrijkste grote bedrijven waren Van der Giessen-de Noord, Verolme, Kloos en Nedstaal. Langs de Merwede waren de aannemersbedrijven van grond-, water- en baggerwerken opgekomen. De maritieme-industrie werd gekenmerkt door toenemende grootschaligheid en kapitaalintensiteit. (Kramer 2008).

In 1943 begonnen scheepswerf Gusto, J. & K. Smit, Conrad, L. Smit & Zoon, Verschure en De Klop een samenwerking aan. Twintig jaar later gingen zij samen in IHC Holland (Industriële HandelsCombinatie). Later zouden ook Van der Giessen-de Noord uit Krimpen aan den IJssel en De Merwede uit Hardinxveld-Giessendam overgenomen worden. Royal IHC richt zich nog altijd op het ontwikkelen, ontwerpen en bouwen van schepen en materieel voor de bagger- en offshore-industrie met het hoofdkantoor op de voormalige scheepswerf van Smit in Kinderdijk (royalihc.com).

In de jaren 1970 kwam door de economische crisis een einde aan de grootschalige industriële ontwikkeling. Met de komst van de eerste Maasvlakte concentreert de Rotterdamse haven zich steeds meer naar het westen en zo raken de zogenaamde stadshavens steeds meer buiten gebruik.

De meeste scheepsbouwhallen zijn nu niet veel meer dan enorme loodsen, zonder verdiepingvloeren, zonder interne infrastructuur en zonder zware machinerie. Elementen die het karakter en het beeld van de werven bepaalden zoals hellingen, kranen, dokken en spoorrails zijn amper nog aanwezig (Crimson 2005).

De regio heeft te maken met sterke stedelijke groei en de verplaatsing van havenactiviteiten naar buiten de historische stadskernen. Delen van de activiteiten verplaatsen zich richting de eerste en tweede Maasvlakte. Scheepswerven zijn de afgelopen decennia gefuseerd. Nog maar een paar historische scheepswerflocaties zijn in gebruik, maar ook sterk gegroeid in omvang. Door deze ontwikkelingen is toenemende aandacht voor de herontwikkeling van leegstaande en leegkomende industriële complexen en havens relevant.



Figuur 3 Rotterdamse Droogdokmaatschappij (via: rdm-archief.nl)



Figuur 4 Rotterdamse Droogdokmaatschappij (via: stadsarchief.rotterdam.nl)



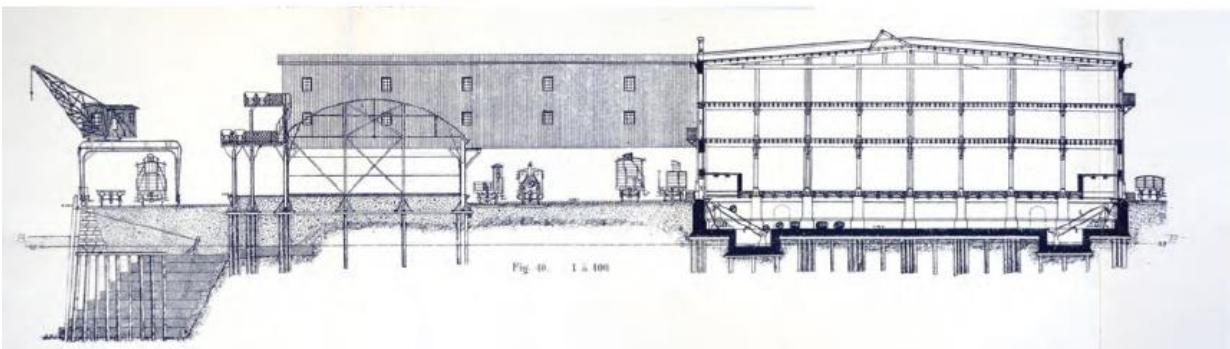
Figuur 5 Persoonshaven Rotterdam aangelegd in 1900 (uit: Bruijn, 2006)



Figuur 6 Rijnhaven oostzijde met rechts veemgebouw de Eersteling, 1910 (uit: van Winsen et al., 2018)



Figuur 7 Keilehaven, Vierhavens (uit: Van Es en Voerman 2017)



Figuur 8 Langsdoorsnede pakhuis Blauwhoedeveem (uit: van Winsen et.al., 2018)



Figuur 9 De haven van Maassluis met van de zeesleepboten van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst, waaronder de nog bestaande de Hudson (1939-1962) (via: nimh-beeldbank.defensie.nl)



Figuur 10 Verlenging van de MS 'Marcel' bij Van der Giessen-de Noord (via: historischekringkrimpen.nl)



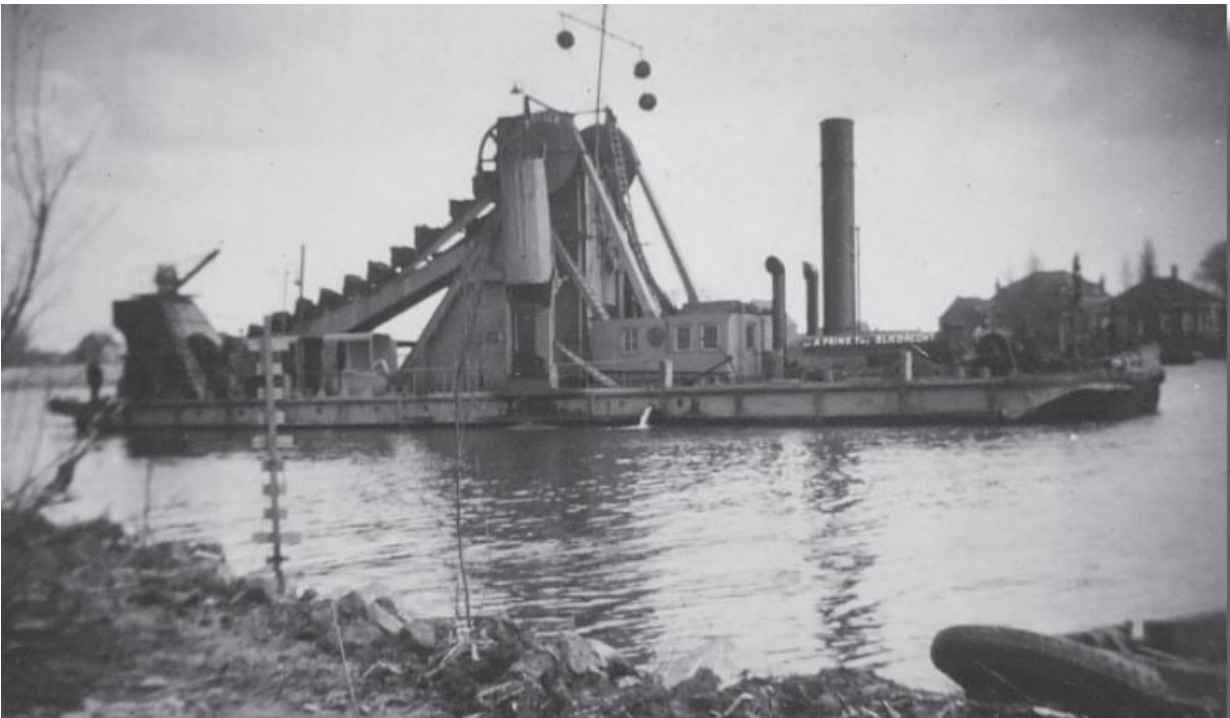
Figuur 11 Scheepswerf De Noord en Kabelfabriek Nedstaal in Alblasterdam (via: regionaal archief Dordrecht)



Figuur 12 Zicht op Alblasterdam met de kenmerkende torenkranen (via: scheepsbouw-alblasterdam.nl)



Figuur 13 Voormalig scheepswerf en staalfabriek Mercon Kloos in de jaren 1950 (uit: Kramer, 2008)



Figuur 14 Stoombaggermolen van de firma Prins, Sliedrecht begin 20e eeuw (via: historie-sliedrecht.nl)

3 Selectie elementen

3.1 Werkwijze

Voor de selectie van elementen is gebruikgemaakt van de inventarisaties die zijn uitgevoerd voor de erfgoedlijn Waterdriehoek en de verkenning erfgoedlijn IJzeren Eeuw. Omdat het uitgangspunt is dat de erfgoedlijn Waterdriehoek wordt getransformeerd, is de inventarisatie van de objecten binnen die afbakening als beginpunt genomen.

De inventarisatie van de elementen en ensembles die passen binnen de erfgoedlijn Maritieme Industrie is als volgt gedaan:

1. Actualisatie van de inventarisatie van de erfgoedlijn Waterdriehoek;
2. Deselectie van objecten die onderdeel uitmaken van de Waterdriehoek en buiten de begrenzing vallen (o.a. Kinderdijk, Biesbosch).
3. Deselectie van objecten die onderdeel uitmaken van de Waterdriehoek en binnen het toe te voegen gebied vallen, maar niet in onderstaande

• Aanlegvoorziening • Bestuursgebouw • Dienstwoning • Handel en kantoor • Industrie • Kust- en oevermarkering • Nijverheid	• Opslag • Scheepshulpmiddel • Transport • Vergadering en vereniging • Waterweg, werf en haven • Werk-woonhuis • Winkel
--	---
4. Actualisatie van de inventarisatie uit de *Verkenning erfgoedlijn IJzeren Eeuw*.

3.2 Resultaten

De geselecteerde ensembles en objecten zijn opgenomen in overzichtstabellen, zie bijlage 1. Ensembles zijn havens, scheepswerven en grotere fabriekscomplexen. Objecten zijn individuele gebouwen of elementen, waaronder rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten niet-monumenten. Deze komen voor binnen en buiten de aangewezen ensembles. Blinde vlekken in de verkenning zijn de Eemhaven, Waalhaven, Pernis en Kralingen langs de Maas in Rotterdam. Daarnaast zijn mogelijk niet alle actuele ontwikkelingen in beeld, omdat er geen (nieuw) uitputtende inventarisatie is gedaan.

In bijlage is de inventarisatiekaart van de erfgoedlijn opgenomen met daarop de basisstructuur gevormd door de Nieuwe Waterweg, Het Scheur, Nieuwe Maas, de Noord, Beneden Merwede en Boven Merwede. Aan dit lijnelement zijn de ensembles ingetekend: de havens, werven en grote fabriekscomplexen.

4 Restauratiebehoefte erfgoed

4.1 Werkwijze

In totaal zijn er 207 objecten geselecteerd aan de hand van de inventarisaties. De objecten zijn zeer divers in omvang, ouderdom en staat van onderhoud. Dat maakt het moeilijk om de restauratiebehoefte van de erfgoedlijn Maritiem Erfgoed te kwantificeren. Toch kunnen we een indicatie geven van de opgave aan de hand van een aantal kengetallen. Op basis van het type objecten binnen de selectie en kengetallen over de bouwkundige staat per type monumenten in Zuid-Holland kan een inschatting gemaakt worden van het aantal objecten met een restauratieachterstand. Aan de hand van kengetallen over gemiddelde herbouwwaardes per type object en restauratiekosten die daaraan gekoppeld zijn, is een inschatting gemaakt van de te verwachten kosten.

Voor de inschatting zijn de volgende bronnen gebruikt:

- De Erfgoedmonitor van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Het rapport *Restauratie van rijksmonumenten; Zuid-Holland* van de Randstedelijke rekenkamer uit 2018;
- De rapportage *Onderzoek naar de restauratieachterstand bij rijksmonumenten* van PCW (thans onderdeel van Arcadis) uit 2006.

Niet alle bronnen zijn helemaal actueel, waardoor van sommige parameters geen recente gegevens voorhanden zijn. Waar er gebruik gemaakt wordt van verouderde gegevens, zijn deze geëxtrapoleerd of geïndexeerd op basis van gegevens van de Erfgoedmonitor of het Centraal Bureau voor de Statistiek.

4.2 Omvang restauratieachterstand

Voor de geselecteerde objecten in de erfgoedlijn geldt in principe dat het niet wenselijk is dat de bouwkundige staat dermate slecht is, dat zij een ingrijpende restauratie zouden moeten ondergaan. Het verschil ten opzichte van de feitelijke situatie is aangeduid met de term restauratieachterstand. Deze restauratieachterstand wordt uitgedrukt in de hoeveelheid partieel herstel en restauratie die weggewerkt moet worden om de doelstelling te halen. Of een object al of niet een ingrijpende restauratie moet ondergaan is in dit kader vertaald naar die monumenten die een bouwkundige staat 'matig' of 'slecht' hebben. De kwalificaties (Goed, Redelijk, Matig en Slecht) volgen uit de beoordeling van de elementen gevels, daken en schilderwerk op 3 parameters, namelijk 'Ernst gebreken', 'intensiteit gebreken' en 'omvang gebreken'. Dit is de meetmethodiek conform NEN2767 en sluit aan bij de URL2005 van de ERM.

De erfgoedmonitor geeft inzicht in de bouwkundige staat van de 8.985 rijksmonumenten in de provincie Zuid-Holland, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen woonhuizen en niet-woonhuizen.

Voor de rijksmonumentale woonhuizen geldt dat 14% van de woningen in een fysieke staat zijn die wordt geclassificeerd als 'slecht' of 'matig', en dus een restauratieachterstand hebben. Voor de rijksmonumentale niet-woonhuizen geldt dat in 12,3% van de objecten. De Erfgoedmonitor maakt verder geen onderscheid tussen verschillende typen objecten. De Randstedelijke rekenkamer doet dat wel in haar rapport in 2018, op basis van de brongegevens van de provinciale erfgoedmonitor, die niet openbaar gemaakt worden. In de dataset van de Erfgoedmonitor is te zien dat het aantal objecten dat het percentage rijksmonumenten met een restauratieachterstand tussen 2018 en 2022 is afgenomen met 3,4 procentpunt. Ervan uitgaande dat de bouwkundige staat gelijk over alle categorieën verbeterd is, kunnen de gegevens van de Rekenkamer met die kennis worden geüpdatet. De resultaten ten aanzien van de percentages van rijksmonumenten met een restauratiebehoefte zijn opgenomen in Tabel 1.

Tabel 1 Percentage rijksmonumenten in slechte of matige bouwkundige staat per erfgoedcategorie (volgens CBS-categorie) op basis van berekeningen van de Rekenkamer (2018), geëxtrapoleerd naar 2022 op basis van gegevens uit de erfgoedmonitor

Categorie	Percentage rijksmonumenten bouwkundige staat matig/slecht (2018)	Percentage rijksmonumenten bouwkundige staat matig/slecht (2022)	Aantal objecten in selectie erfgoedlijn Maritieme Industrie
Agrarische gebouwen	16,0	12,5	0
Losse objecten	15,0	11,7	9
Industrieel erfgoed	24,0	18,8	138
Openbare gebouwen	12,0	9,4	24
Weg- en waterwerken	15,0	11,7	14
Kerkelijke gebouwen (incl. objecten in kerkgebouwen)	7,0	5,5	0
Verdedigingswerken	22,0	17,2	0
Losse gebouwen	13,0	10,2	0
Molens	7,0	5,5	1
Buitenplaatsen	11,0	8,6	0
Liefdadige instellingen	4,0	3,1	0
Horeca-instellingen	14,0	10,9	0
Woningen		14,0	21
Totaal			207

De objecten in de selectie van de erfgoedlijn zijn gecategoriseerd op basis van dezelfde CBS-categorieën. Op basis van die gegevens kunnen we iets zeggen over de totale omvang van de restauratieachterstand van die objecten. Daarbij moeten we echter wel de volgende aannames doen, namelijk:

- Dat de bouwkundige staat van gemeentelijke monumenten en niet-monumenten gelijk is aan de bouwkundige staat van rijksmonumenten, en;
- Dat de bouwkundige staat van de rijksmonumenten onveranderd is sinds 2018.

Op basis van de beschikbare gegevens is het niet mogelijk om een verantwoorde indicatie te geven van de totale restauratiebehoefte van gemeentelijke monumenten en niet-beschermde objecten. Het gebruiken van de gegevens die betrekking hebben op rijksmonumenten geeft dus het best beschikbare beeld van de restauratieachterstand bij de overige objecten.

4.3 Restauratiebehoefte

Om de restauratiebehoefte per object te bepalen, moet de benodigde investering om het object naar een redelijke of goede bouwkundige staat te tillen berekend worden. Die investering verschilt nogal per (type) object. Door Arcadis is in 2013 een methode gebruikt waarbij de restauratiebehoefte wordt gekwantificeerd op basis van de (gemiddelde) herbouwwaarde van de objecten. Die waarde geeft een goed beeld van de grootte en kwaliteit van een bouwwerk, en wordt daarom ook gebruikt door de Rijksdienst voor

De gemiddelde herbouwwaarde per CBS-categorie voor rijksmonumenten is door PRC in 2006 gedefinieerd. Om de genoemde herbouwwaardes naar een prijspeil van 2024 te corrigeren, is de Troostwijkindex gebruikt (2006 = 73,8, 2023 = 130,0).

PRC gaat er vanuit dat een object met een restauratieachterstand (bouwkundige staat slecht tot matig) gemiddeld een restauratiebehoefte heeft van 20% van de herbouwwaarde (HBW).

Onder deze aannamen ziet de benodigde restauratiebehoefte voor de erfgoedlijn Maritieme Industrie er als volgt uit:

Tabel 2 Omvang van de totale restauratiebehoefte voor de erfgoedlijn Maritieme Industrie, op basis van de herbouwwaarde (HBW) per categorie objecten

Categorie	Aantal	HBW (×€ 1.000)	Bouwkundige staat matig/slecht	Restauratiebehoefte (×€ 1.000)
Losse objecten	9	206	11,70%	43
Industrieel erfgoed	138	1.746	18,80%	9.058
Openbare gebouwen	24	1.213	9,40%	547
Weg- en waterwerken	14	1.213	11,70%	397
Molens	1	5.78	5,50%	6
Woningen	21	3.97	14,00%	234
Totaal	207			10.286

5 Advies

5.1 Opgaven en kansen

5.1.1 Opgaven

Met de transformatie van de erfgoedlijn Waterdriehoek naar een erfgoedlijn Maritieme Industrie ontstaat er een sterke geografische structuur die meerdere monumentale stippen met een gemeenschappelijk historisch verhaal en die wat betreft thematiek raakt aan een zeer actueel onderwerp en ligt in een dynamisch gebied waar veel ontwikkelingen gaande zijn. Maritieme industrie bepaalt in grote mate de identiteit van deze regio en daarmee past het verhaal van de lijn bij de geografische basisstructuur. De geïnventariseerde objecten en ensembles zijn een rijke schakering van industrieel erfgoed waaronder markante gebouwen, havens en werven. Pas sinds het begin van deze eeuw is de nieuwe waardering voor deze gebouwen gegroeid.

De erfgoedlijn Maritieme Industrie kent zoals bestaande erfgoedlijnen een heldere geografische structuur. De erfgoedlijn wijkt op een aantal aspecten echter af van de bestaande zeven erfgoedlijnen:

- De maritieme bedrijvigheid is op verschillende plekken nog aanwezig, waardoor niet alle plekken te bezoeken zijn.
- Het gebied vormt het grootste industrieel-havencomplex van Europa en huisvest een groot aantal vooraanstaande kennis- en onderzoeksinstellingen. Mede daardoor heeft het gebied een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Cultureel erfgoed is hierbij van essentieel belang. Het investeren in erfgoed en cultuur, en het actief betrekken van toeristen, draagt bij aan een positieve stimulans voor dit vestigingsklimaat.
- Het ministerie van Economische zaken en Klimaat investeert in de regio en werkt aan een strategie voor het maritieme cluster. Het aanwezige maritiem-industrieel erfgoed vormt een unieke kans voor identiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.
- Vanuit de Europese Commissie zijn financiële middelen beschikbaar om de internationale toeristische profilering van de regio te benutten.
- Er worden op dit moment verschillende initiatieven aan het water ontwikkeld die baat kunnen hebben bij verbinding en samenwerking.
- Het overgrote deel van de gebouwen en relictten van de maritieme industrie is niet beschermd als monument. Dit betekent enerzijds dat deze objecten het gevaar lopen te verdwijnen. Anderzijds betekent dit dat er weinig subsidies beschikbaar zijn om deze panden te behouden en te restaureren.
- Transformatie is kenmerkend voor deze erfgoedlijn. De tijden van de grote scheepsnieuwbouw lijken voorbij. Oude havens en scheepswerven worden veelal geschikt gemaakt voor woningbouw of andere bedrijvigheid. Doordat de beschermde status ontbreekt, lopen deze gebieden het risico hun karakter te verliezen. Tegelijkertijd biedt het erfgoed een kans en inspiratie voor de herontwikkeling.

Het zwaartepunt van deze erfgoedlijn ligt daarom allereerst bij het beschermen van de cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen transformatiegebieden en de herbestemming ervan. Alleen op deze manier kan erfgoed een inspiratiebron zijn voor herontwikkeling en kan worden voorkomen dat cultuurhistorische gebouwen en relictten en daarmee het unieke karakter van deze erfgoedlijn verdwijnen.

Ook draagvlak is belangrijk voor het toekomstig behoud van het erfgoed. Erfgoedlijn Maritieme Industrie zal zich daarom ook richten op het beleefbaar, bereikbaar en bekend maken van de bijzondere historie van de maritieme industrie voor zowel de toerist als het bedrijfsleven. Het erfgoed is immers het visitekaartje van onze maritieme topregio. Er zijn al diverse musea in deze erfgoedlijn die het verhaal van deze erfgoedlijn kunnen vertellen. Het gaat daarbij niet alleen om verhalen van het erfgoed, maar juist ook over verhalen van de mensen die in de haven en scheepsbouw werkten.

Daarnaast dienen diverse objecten in deze lijn geschikt worden gemaakt voor bezoek en moeten deze met elkaar verbonden worden. Vanwege de havenachtige inrichting worden objecten met elkaar verbonden door de rivieren. Deze erfgoedlijn is dan ook het beste beleefbaar vanaf het water. Bereikbaarheid vanaf het water, mogelijk met de Waterbus of watertaxi's, is daarom speerpunt. Daarnaast kunnen diverse objecten verbonden worden door wandel- en fietsroutes.

5.1.2 Partners

De ontwikkeling van de erfgoedlijn Maritieme Industrie kan door de provincie Zuid-Holland integraal opgepakt worden, waarbij wordt samengewerkt met EZ (Maritieme Cluster), Slim Ruimtegebruik, Verstedelijking/ Wonen, Mobiliteit, Milieu en Groen (Transitie naar een groen en waterrijk stedelijk landschap en infrastructuur; uitvoeringsagenda Rijke Groenblauwe Leefomgeving).

De provincie voorziet in ieder geval samenwerking met de volgende externe partners bij de verdere ontwikkeling van de erfgoedlijn:

- Havenbedrijf Rotterdam.
- Gemeenten.
- Musea, zoals Nationaal Baggermuseum Sliedrecht, Binnenvaartmuseum Dordrecht, Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis, Maritiem Museum Rotterdam, Museum Vlaardingen.
- Bedrijven uit het gebied, zoals Van Oord, Damen Shipyards, IHC, Boskalis.
- Marketingpartijen zoals Rotterdam Partners, Dordrecht Marketing, SDAM.nl, St. Promotie Maassluis, VVV Vlaardingen, Mooi Gorinchem.
- Historische verenigingen/ oudheidskamers
- Maritieme en culturele hotspots (zie ook het rapport van Arcadis uit 2022)
- Gebiedsprogramma's & (erfgoed en economische) regionale verbanden, zoals Drechtsteden en MRDH. Regiodeals. Smart Delta Drechtsteden. Havensvisie Rotterdam. Erfgoeddeal, zoals in Maassluis. Maritieme cluster. Verstedelijkingsprogramma en Landschapspark.
- Erfgoedhuis Zuid-Holland en ProPiblio.
- innovatieve kennisclusters en universiteiten, zoals TU Delft, Erasmus Universiteit Rotterdam (Rotterdam Centre Modern Maritime History), Leiden

5.1.3 Vervolgstappen

Concrete vervolgstappen voor de verdere ontwikkeling van een inhoudelijk kwalitatief goede erfgoedlijn die kansen biedt voor beleving, recreatie en toerisme, en verbetering van de leefomgeving, zijn:

1. Inrichting van een erfgoedtafel Maritieme Industrie met deelname van gemeenten, eigenaren, historische verenigingen en andere betrokken partijen.
2. Blinde vlekken in de inventarisatie aanvullen, zodat een complete duiding van de huidige situatie ontstaat.¹
3. Voordragen van te beschermen cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen transformatiegebieden.
4. Bijdragen aan een kwaliteitsimpuls voor het maritiem industrieel erfgoed in het gebied door:
 - a. nadere uitwerking visie ontwikkeling rol erfgoed bij de transformatie van het gebied;
 - b. nadere analyse van de restauratiebehoefte van gemeentelijke monumenten en niet-monumenten;
 - c. formuleren van concrete verhaallijnen om de betekenis van het erfgoed voor de kwaliteit van het gebied relevant te maken. De verhaallijnen vormen een afwegingskader voor nieuwe initiatieven;
 - d. aansluiten bij de Erfgoed Deal (zie hieronder) en daarmee bij andere financieringsmogelijkheden en actuele maatschappelijke en ruimtelijke opgaven;
 - e. aansluiten bij bestaande samenwerkingsverbanden en gebiedsprogramma's (zie regiodeal Drechtsteden hieronder);
 - f.

5.1.4 Kansen

Erfgoed Deal

Het Programma Erfgoed Deal ondersteunt projecten waarin het behoud en de benutting van erfgoed hand in hand gaan met de belangrijkste ruimtelijke uitdagingen van deze tijd, zoals klimaatadaptatie, energietransitie, duurzame economie, natuur en landbouw, de woonopgave en mobiliteit. De Erfgoed Deal is een samenwerkingsverband tussen de rijksoverheid, gemeenten, provincies, waterschappen en maatschappelijke organisaties die actief zijn op het gebied van ruimtelijke ordening en erfgoedzorg.

¹ Blinde vlekken in de verkenning zijn nog (onder meer) de Eemhaven, Waalhaven, Pernis en Kralingen langs de Maas. Ook zijn niet alle radarstations in beeld.

In aansluiting op de genoemde maatschappelijke en ruimtelijke opgaven zijn er de volgende kansen binnen de erfgoedlijn Maritieme Industrie:

1. Onderzoek naar gebruik van historische havenkommen als waterberging en waterafvoer voor de stad. De havenkommen zijn belangrijke cultuurhistorische structuren in de havenontwikkeling. Dit sluit aan bij het thema klimaatadaptatie.
2. De unieke identiteit van voormalige scheepswerven en havengebieden benutten door het verhaal van de plek en de beeldbepalende en -ondersteunende elementen te gebruiken in nieuwe ontwikkelingen. Goed ruimtelijk ontwerp kan bijdragen aan de identiteit van woongebieden, een aantrekkelijk vestigingsklimaat, recreatie en toerisme. Dit sluit aan op het thema stedelijke groei.
3. Herbestemming van leegstaande industriële panden kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van gebieden, een impuls geven aan de leefbaarheid en duurzame ontwikkeling. Dit sluit aan op het thema stedelijke groei.
4. Verduurzaming van de gebouwde omgeving door collectieve opwekking en uitwisseling van energie tussen (voormalige) industriële panden. Dit sluit aan bij het thema energietransitie.

Regiodeals

Tussen 2018 en 2024 zijn er in het gebied meerdere regiodeals opgesteld: het gaat hierom de regio's Waterweg, Drechtsteden-Gorinchem en de Zuid-Hollandse Delta. In de regiodeal zijn projecten geformuleerd die als 'vliegwiel' dienen om de noodzakelijke en gewenste transformatie van de oevers in beweging zetten. Een aantal zijn ook relevant voor de erfgoedlijn Maritieme Industrie:

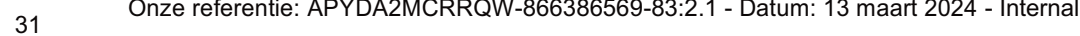
1. Herinrichten van oevers;
2. Alblasserdam: locaties Mercon Kloos en Nedstaal herontwikkelen.
3. Hendrik-Ido-Ambacht: locaties Waterbusplein en Galgeplaat/ Noordoevers herontwikkelen.
4. Ontwikkeling havengebieden Dordrecht: verplaatsing Dolderman naar Tweede Merwedehaven.
5. Waternet: aanvullend vervoer over water.

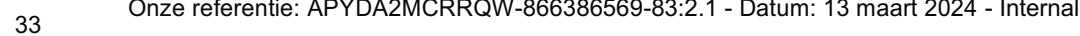
Bijlage 1 Overzicht elementen

In de bijlage volgt een inventarisatietabellen met alle vlakken (ensembles). Onderstaande informatie is benoemd:

- Soort.
- Adres.
- Monumentnummer.
- Status.
- Naam.
- Gemeente.
- Plaatsnaam.
- Bouwjaar.
- Oorspronkelijke functie.

Bijlage 2 Kaart erfgoedlijn





Bijlage 3 Overzicht geraadpleegde literatuur

Arcadis (2013). Erfgoedlijnen op de kaart.

Crimson architectural historians (2005). Cultuurhistorische verkenning RDM, Rotterdam.

De Ridder, T. (2013). Pionieren in het Zeehavengebied. De twintigste-eeuwse havens van Dordrecht. Afstudeerscriptie Vrije Universiteit Amsterdam.

Kramer, J. (2008). De Merwedezone In Bedrijf. Een zoektocht naar industrieel erfgoed. Stichting Groene Hart.

Loen, S., V. Voorhoeve, L. van den Bulk, I. van der Vlag, B. van der Kruk, 2017. Cultuurhistorische Waardenkaart woongebieden Ridderkerk. Stichting Dorp, Stad en Land.

PRC (2006). Onderzoek naar de restauratieachterstand bij rijksmonumenten.

Regiodeal Drechtstede (2018). Dynamische oevers voor een krachtige regio. Drechtstedelijk waterrijk.

S-coop (2014). Verbetering Oeverkwaliteit Erfgoedlijn Waterdriehoek. S-coop: Collectief voor herbestemming en transformatie van stad en landschap.

Statema, M. (2012). Scheepsbouwmaatschappij De Nieuwe Waterweg. Cultuurhistorische waardestelling. M. Statema.

Stichting Dorp, Stad en Land, 2010. Inventarisatie beeldbepalende objecten/ gebieden Krimpen aan den IJssel. Historische Kring Krimpen aan den IJssel en Stichting Dorp, Stad en Land.

Teernstra, A., Rienks, H., Fiolet, M., & Van Oostveen, S. (2018). *Restauratie van rijksmonumenten; Zuid-Holland*. Amsterdam: Randstedelijke rekenkamer.

Van den Dungen, M.P.A., P.T. den Hertog, H. den Hertog, M. Urbanus, 2018. Inventarisatie gemeentelijke monumenten Gorinchem. Bureau Helsdingen.

Van Es, E. (2016). Rozenburg cultuurhistorische verkenning.

Van Es, E. en L. Voerman (2017). Cultuurhistorische verkenning Merwe-Vierhavens. In opdracht van Projectbureau Stadshavens Rotterdam.

Van Meijl, L., E. Bet, M. Wamsteeker (2017). Hoek van Holland: cultuurhistorische verkenning fase 1: biografie, analyse en waardering. Van Meijl – adviseurs in cultuurhistorie en Els Bet Stedenbouwkundige.

Van Meijl, L., H. Hinterhür en E. Bet (2018). Cultuurhistorische verkenning wijk Feijenoord. Van Meijl – adviseurs in cultuurhistorie, Topaz architecten en Els Bet Stedenbouwkundige.

Van Linge J-M., M. de Kort, L. Janssen (2005). Stadshavens Rotterdam: Ruimte voor cultuurhistorie. Royal Haskoning DHV.

Van Winsen, M.R., J. van Velzen, M. Franse, P. Waaijer (2018). Cultuurhistorische verkenning Rijnhaven. Flexus Architectuur Welstand & Cultuurhistorie, Rotterdam.

Verhoeven, S, A. Schaafsma en N. Schuurman (2018). Industrieel erfgoed in Zuid-Holland. Natuurlijke Zaken.

Voskuilen, R.A.W. en Elbers A. (2006) Rapportage onderzoek naar de restauratieachterstand bij rijksmonumenten, PRC Divisie Bouwcentrum, Delft.

Wijk, R. (2010). Wederopbouw in Schiedam 1945-1960. Deel. Rikkert Wijk Architect.

Colofon

HERIJKING ERFGOEDLIJN WATERDRIEHOEK
EEN ADVIES VOOR EEN ERFGOEDLIJN MARITIEME INDUSTRIE

KLANT

Provincie Zuid-Holland

AUTEUR

Luc Timmermans & Wim Sprenger

PROJECTNUMMER

30206728

ONZE REFERENTIE

APYDA2MCRRQW-866386569-83:2.1

DATUM

13 maart 2024

STATUS

Concept

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](#)



[arcadis.nl](#)



[ArcadisNetherlands](#)