

VERKENNING ERFGOEDLIJN IJZEREN EEUW

Maritieme industrie van Hoek van Holland tot en met
Gorinchem

Provincie Zuid-Holland



Contactpersoon

ELINE AMSING

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Gebruik	5
1.3	Leeswijzer	5
2	AFBAKENING ERFGOEDLIJN IJZEREN EEUW	6
2.1	Het verhaal	6
2.2	Afbakeningscriteria	6
2.3	Begrenzing en invulling erfgoedlijn IJzeren Eeuw	7
2.3.1	Algemene werkwijze	7
2.3.2	Begrenzing erfgoedlijn	7
2.3.3	Selectie type elementen	8
2.3.4	Historische ontwikkeling en identiteit	8
3	INVENTARISATIE ELEMENTEN	16
3.1	Werkwijze	16
3.2	Resultaten	16
4	RESTAURATIEBEHOEFTE ERFGOED	17
4.1	Werkwijze	17
4.1	Classificatie	17
4.2	Restauratieachterstand	18
4.2.1	Generieke werkwijze	18
4.2.2	Nadere nuancering	19
5	ADVIES	20
5.1	Opgave en ontwikkeling erfgoedlijn IJzeren Eeuw	20
5.1.1	Focus	20
5.1.2	Partners	20
5.1.3	Vervolgstappen	21
5.2	Raakvlak erfgoedlijnen IJzeren Eeuw en Waterdriehoek	22
5.2.1	Optie 1: twee geografisch overlappende lijnen en twee thema's	22
5.2.2	Optie 2: twee geografisch gescheiden lijnen en twee thema's	23
5.2.3	Optie 3: één geïntegreerde lijn	24
5.2.4	Optie 4: twee geografisch gescheiden lijnen en één thema	24
	BIJLAGE 1 OVERZICHT ELEMENTEN	26

BIJLAGE 2 KAART ERFGOEDLIJN	27
BIJLAGE 3 OVERZICHT GERAADPLEEGDE LITERATUUR	30

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Met erfgoedlijnen maakt de provincie Zuid-Holland de geschiedenis van landschap beter zichtbaar en beleefbaar.

In de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020 is een erfgoedlijn als volgt gedefinieerd: *“een geografische structuur die meerdere monumentale stippen met een gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot één streep of lijn op de kaart. De erfgoedlijnen zijn ensembles van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel.”*

Bestaande erfgoedlijnen zijn: De Romeinse Limes Zuid-Holland, Oude Hollandse Waterlinie, Atlantikwall, Landgoederenzone, Trekvaarten, Goeree-Overflakkee, Waterdriehoek (Kinderdijk, Dordrecht en Biesbosch).

Gedeputeerde Staten hebben aangegeven kansen te zien in de ontwikkeling van een nieuwe erfgoedlijn rondom het maritiem industrieel erfgoed van Hoek van Holland tot en met Gorinchem langs de Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas, Noord en Merwede. Navolgende studie betreft een verkenning naar de cultuurhistorische objecten en complexen binnen de nieuwe erfgoedlijn. Het doel van de verkenning is:

- Afbakenen van de begrenzing, type elementen en tijdperiode.
- Inventariseren van de cultuurhistorisch waardevolle objecten en complexen binnen de afbakening.
- Inventariseren van de restauratiebehoefte van bovengenoemde cultuurhistorische objecten.
- Advies aan de provincie over de ontwikkeling van een kansrijke en kwalitatief goede erfgoedlijn.
- Advies aan de provincie over samenhang tot de bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek.

1.2 Gebruik

De verkenning vormt de basis van de erfgoedlijn IJzeren Eeuw en zal voor de provincie ook het uitgangspunt zijn om beargumenteerde keuzes te maken voor de uitwerking van het bijbehorende financiële en juridische instrumentarium met betrekking tot de erfgoedlijnen. Dit rapport zal worden gebruikt om het gesprek aan te gaan met partijen uit het veld, waaronder de erfgoed- en landschapstafel.

De inventarisatie van de objecten en complexen binnen de nieuwe erfgoedlijn biedt geen uitputtend overzicht, maar is een goed startpunt voor de erfgoedlijn. Er is gebruik gemaakt van bestaande verkenningen en er is contact opgenomen met de betrokken gemeenten voor informatie. Er zijn echter nog blinde vlekken binnen het projectgebied. Industrieel erfgoed is namelijk veelal niet beschermd en daardoor (nog) onderbelicht in onderzoek. Deze verkenning biedt de handvatten om in een volgende fase in samenwerking met de betrokken partijen aan de slag te gaan.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt de afbakening van de erfgoedlijn wat betreft thema, geografische begrenzing, tijdperiode en selectie van type elementen. 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 meest strategische en kansrijke objecten en het advies voor de uitwerking in combinatie met de bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek.

De bijlagen bevatten een overzicht van de geselecteerde elementen per erfgoedlijn (1), de inventarisatiekaarten (2) een specificatie van de geleverde GIS-bestanden (3) en een overzicht van geraadpleegde bronnen (4).

2 AFBAKENING ERFGOEDLIJN IJZEREN EEUW

2.1 Het verhaal

De aanleg van de Nieuwe Waterweg tussen 1866 en 1872 viel samen met de start van een nieuw tijdperk; de IJzeren Eeuw. Ingrijpende politieke, economische en sociale vernieuwingen legden 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 raken 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.

2.2 Afbakeningscriteria

Voor een nadere thematische afbakening en geografische begrenzing van de erfgoedlijn IJzeren Eeuw 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 provincie Zuid-Holland heeft de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020 vastgesteld. Er is een hoofdlijnenakkoord waarbij de provincie het bredere verhaal van de Zuid-Hollandse geschiedenis wil vertellen en beter beleefbaar maken. De zogeheten erfgoedlijnen vormen een belangrijk middel om het erfgoed beleefbaar te maken. Waar in de vorige beleidsvisie 2013-2016 de taken het erfgoed te beschermen, beleefbaar te maken en te benutten het motto waren, zal nu de focus liggen op het doorontwikkelen van het erfgoed.

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 begrensde 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 IJzeren Eeuw

2.3.1 Algemene werkwijze

De begrenzing en de invulling van de erfgoedlijn verloopt in een paar stappen:

- Benoemen van de historische ontwikkeling die specifiek is voor de erfgoedlijn.
- Benoemen van de basisstructuur: het lijnelement dat in de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van de erfgoedlijn een centrale rol heeft gespeeld en dat voor de huidige identiteit medebepalend is.
- Benoemen van de verschillende elementen en ensembles aan deze lijn die bepalend zijn voor de historische ontwikkeling en daarmee het karakter van de erfgoedlijn bepalen.
- Maken van een onderbouwde selectie van elementen en ensembles die onderscheidend zijn en noodzakelijk voor de beleving van de erfgoedlijn; dus de elementen die de ruggengraat vormen van de erfgoedlijn. Criteria voor de afweging en selectie van elementen zijn:
 - *Bijzonderheid*: is sprake van een typologisch of functioneel bijzonder onderdeel van de historische ontwikkeling of van het ruimtelijk systeem?
 - *Leesbaarheid*: is sprake van een herkenbaar onderdeel van de historische ontwikkeling of ruimtelijk systeem?
 - *Schakel*: is het element een schakel binnen de totale erfgoedlijn, zodat er geen 'gaten' vallen?
 - *Situering*: is sprake van een bijdrage aan de historische context/ ensemble of is het een 'los' element?
 - *Status*: is sprake van een vastgesteld rijks- of gemeentelijk monument?

Deze argumenten zijn zowel individueel als in samenhang met elkaar gebruikt om de selectie van elementen binnen erfgoedlijnen te maken. We zijn ons ervan bewust dat bij een dergelijk keuzeprocess altijd sprake blijft van een zekere mate van subjectiviteit, want keuze is altijd onderhevig aan interpretatie.

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 IJzeren Eeuw 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 1.

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 deel van een aantal 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 1 Onderzoeksgebied erfgoedlijn IJzeren Eeuw

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, scheepsbergingsbedrijven en baggerbedrijven met samenhangende machinefabrieken en metaalbedrijven, en objecten zoals droog- en natdokken, installaties (pompinstallaties, droogzetinstallaties), kranen, havenpielen en -armen, radarstations, baggermolens, stoommachines, loodsen, dienst-, arbeiders- en directiegebouwen. Daarbij bedrijven die zich bezighielden met de opslag en overslag van goederen. Ook tot de selectie behoort infrastructuur voor deze industrieën op havenpielen, zoals bruggen, havensporen, wissels en kraansporen. En kleinere objecten zoals kademuuren, aanlegsteigers, stalen bolders, havenhoofden en scheepshellingen.

Niet Niet-maritiem gerelateerde (maak)industrieën zoals distilleerderijen, koffie-, thee-, en zuivelfabrieken, autofabrieken en petrochemie, en nutsbedrijven zoals gasfabrieken en elektriciteitsfabrieken met samenhangende bedrijfsgebouwen waaronder pakhuizen, dienst- en directiegebouwen. Ook spoorrails buiten de havenpielen, rangeerterreinen en emplacementen behoren niet tot de selectie, en ook geen 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).

Verschillende 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 2 Rotterdamse Droogdokmaatschappij (via: rdm-archieff.nl)



Figuur 3 Rotterdamse Droogdokmaatschappij (via: stadsarchief.rotterdam.nl)



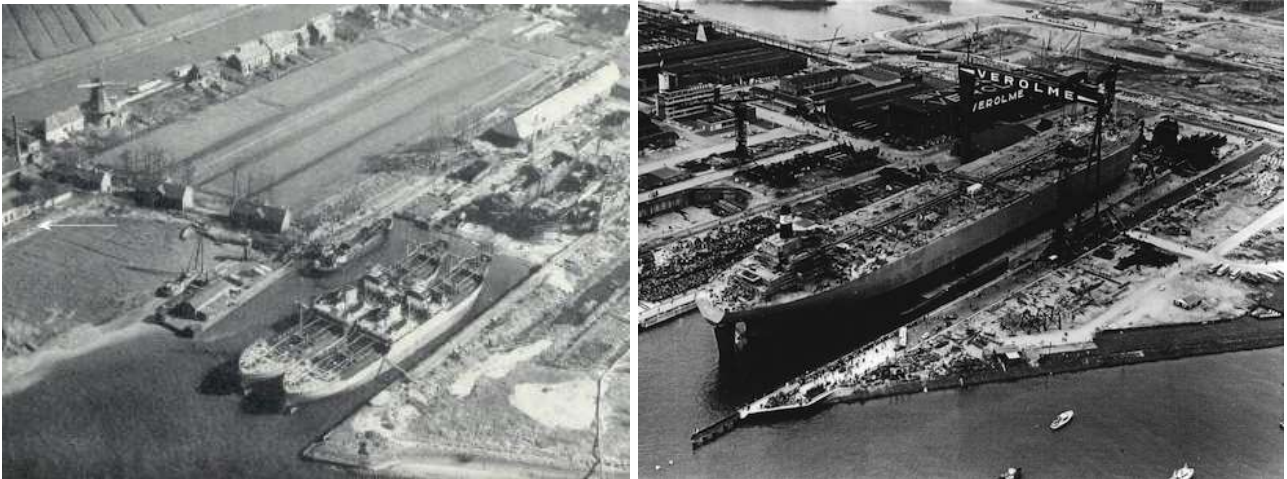
Figuur 4 Persoonshaven Rotterdam aangelegd in 1900 (uit: Bruijn, 2006)



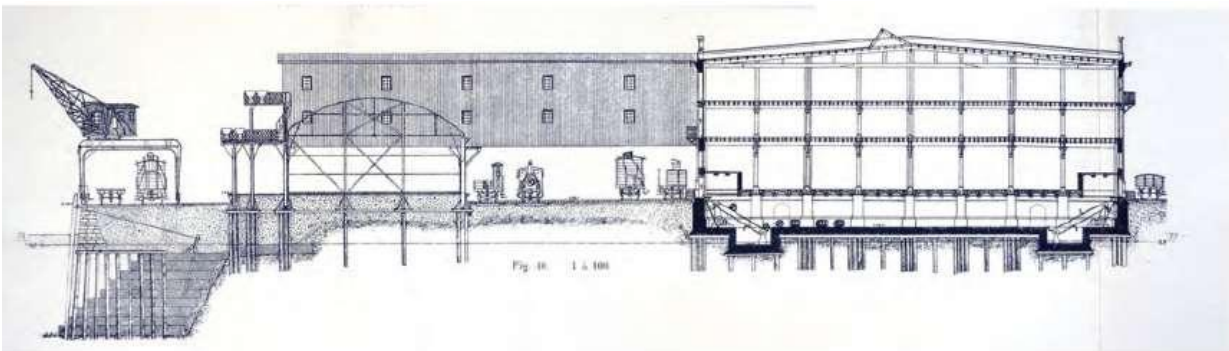
Figuur 5 Rijnhaven oostzijde met rechts veemgebouw de Eersteling, 1910 (uit: van Winsen et al., 2018)



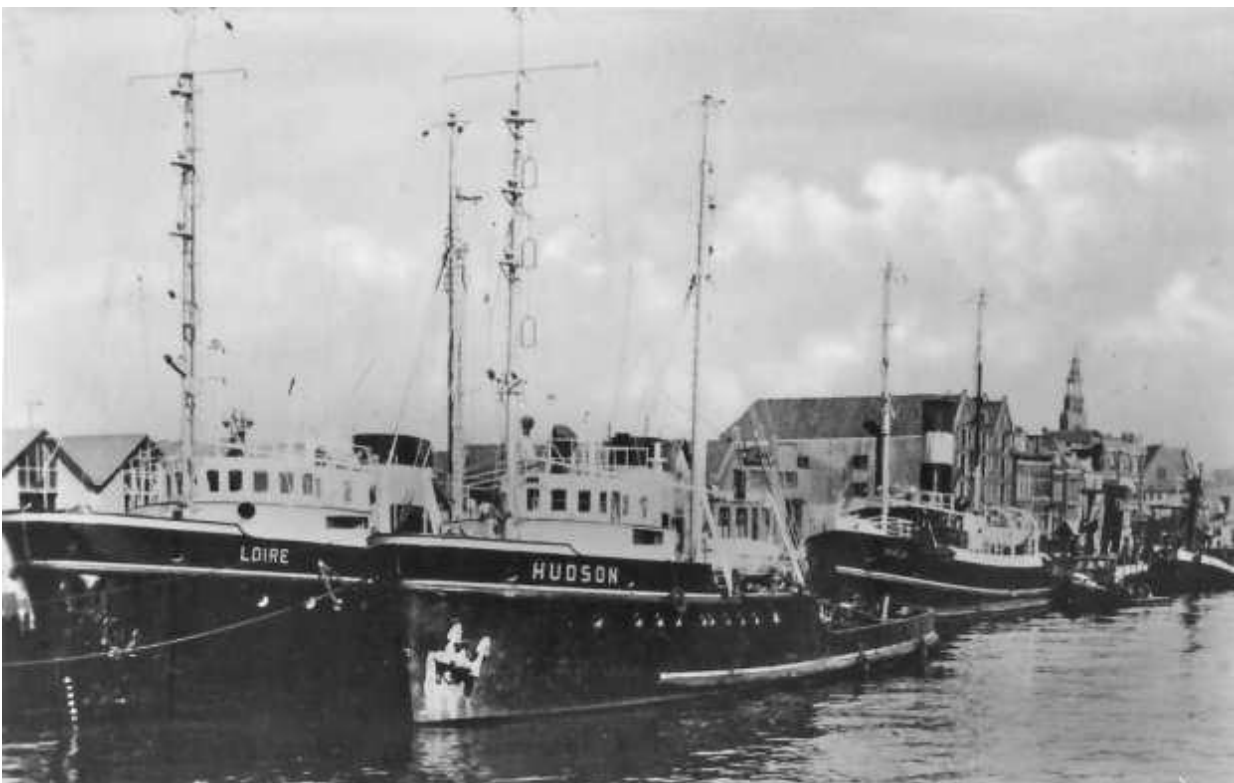
Figuur 6 Keilehaven, Vierhavens (uit: Van Es en Voerman 2017)



Figuur 7 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)



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)



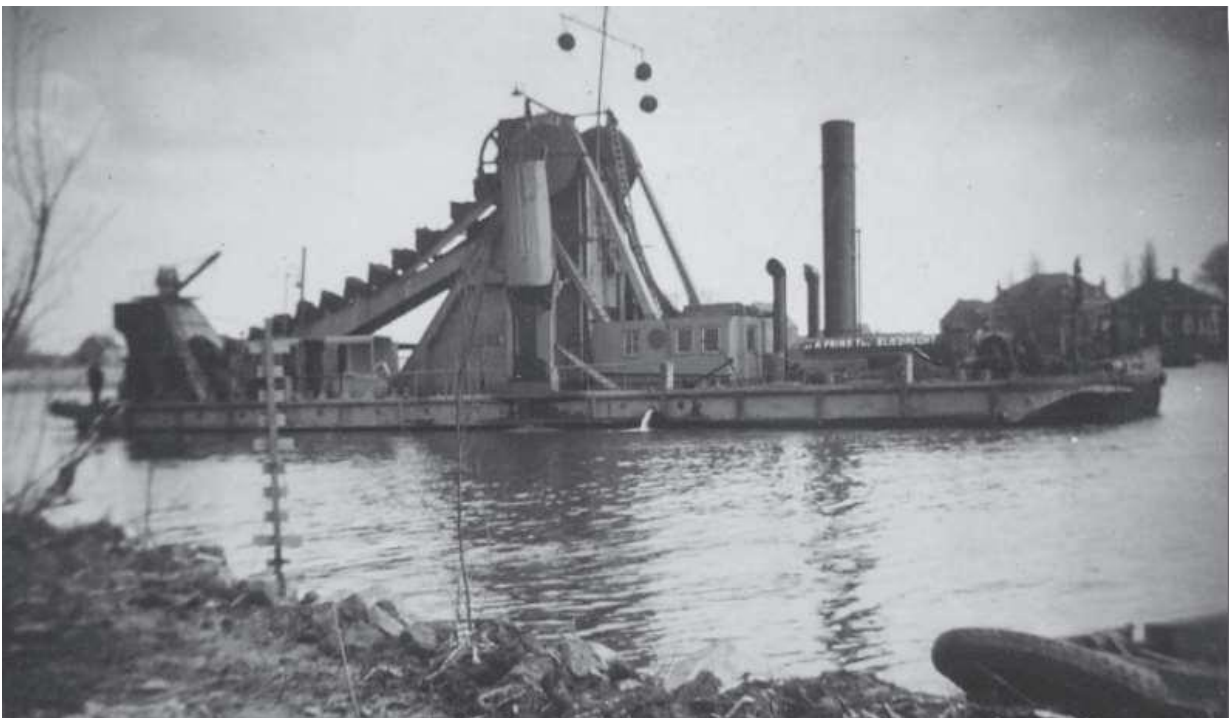
Figuur 11 Scheepswerf De Noord en Kabelfabriek Nedstaal in Alblasserdam (via: regionaal archief Dordrecht)



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 INVENTARISATIE ELEMENTEN

3.1 Werkwijze

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

1. Selectie rijksmonumenten binnen de begrenzing en thematiek:
 - Aanlegvoorziening
 - Bestuursgebouw
 - Dienstwoning
 - Handel en kantoor
 - Industrie
 - Kust- en oevermarkering
 - Nijverheid
 - Opslag
 - Scheepshulpmiddel
 - Transport
 - Vergadering en vereniging
 - Waterweg, werf en haven
 - Werk-woonhuis
 - Winkel
2. Selectie gemeentelijke monumenten en beeldbepalende objecten door de gemeenten aangedragen op basis van de begrenzing en thematiek. Wij hebben contact opgenomen met alle gemeenten voor de selectie van monumentale en niet-monumentale objecten. De grotere gemeenten Rotterdam, Dordrecht en Schiedam en het Havenbedrijf Rotterdam zijn geïnterviewd.
3. Aanvullende inventarisatie van ensembles en objecten op basis van bestaande cultuurhistorische verkenningen. De bronnen in bijlage 3 zijn hiervoor geraadpleegd. Wij hebben de GIS gegevens van de rapportage van Natuurlijke Zaken (Inventarisatie van Industrieel erfgoed in Zuid-Holland) mogen ontvangen. Van de andere verkenningen zijn geen GIS gegevens beschikbaar. Dit betekent dat vooralsnog in GIS minder objecten (puntelelementen) voorkomen dan in de inventarisatietabellen in bijlage 1. Alle ensembles zijn als vlakken ingetekend en op de inventarisatiekaart in bijlage 2 afgebeeld.

3.2 Resultaten

De geïnterviewde 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.

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

De algemene werkwijze voor het bepalen van de restauratiebehoefte is dezelfde als in Arcadis (2013):

- Op basis van een classificatie van monumenten naar type en staat van onderhoud is een analyse gemaakt van de totale restauratiebehoefte van rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten in de provincie Zuid-Holland respectievelijk in de nieuwe erfgoedlijn.
- Vervolgens is in overleg met de provincie Zuid-Holland een nadere nuancering aangebracht, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de nieuwe erfgoedlijn IJzeren Eeuw en de ervaringen m.b.t. restauratiebehoefte in de overige erfgoedlijnen.

4.1 Classificatie

Type monumenten

De rijksmonumenten kunnen worden ingedeeld op basis van een classificatie van het CBS. In de provincie Zuid-Holland waren er in 2018 9.154 rijksmonumenten, als volgt verdeeld:

- Openbare gebouwen: 306 (3%).
- Verdedigingswerken: 115 (1%).
- Kerkelijke gebouwen: 463 (5%).
- Gebouwen/woonhuizen: 6007 (66%).
- Liefdadige instellingen: 112 (1%).
- Agrarische gebouwen: 879 (10%).
- Molens: 245 (3%).
- Weg- en waterwerken: 248 (3%).
- Horeca-instellingen: 14 (<1%).
- Kastelen: 119 (1%).
- Losse objecten: 646 (7%).

Naast rijksmonumenten is er een vergelijkbaar aantal gemeentelijke monumenten in Zuid-Holland, namelijk 9.763 (Erfgoedmonitor 2018). Provinciale monumenten zijn er niet.

Binnen de erfgoedlijn IJzeren Eeuw zijn circa 200 objecten (inclusief rijks- en gemeentelijke monumenten) opgenomen, waarvan (indicatief) de verdeling over de categorieën als volgt is:

- Gebouwen/woonhuizen: 143 (72%).
- Weg- en waterwerken: 22 (11%).
- Losse objecten: 34 (17%).

Staat van onderhoud

In de Erfgoedmonitor 2018 is vermeld dat in Nederland de Monumentenwacht in totaal 5.860 inspecties bij gebouwde rijksmonumenten uitgevoerd (2013). De staat van onderhoud in relatie tot de bouwkundige kwaliteit wordt daarbij conform de volgende beoordelingsklassen aangegeven:

- Goed.
- Redelijk.
- Matig.
- Slecht.

Op basis van eerder onderzoek door PRC (2006) is voor deze categorieën een *indicatief* percentage van de herbouwwaarde aangegeven, benodigd om een achterstand in onderhoud weg te werken. Centraal staat het begrip restauratieachterstand. Er is sprake van restauratieachterstand als de bouwkundige staat van het object matig of slecht is. In termen van de benodigde investering om deze achterstand op te heffen is:

- Matig: vereist een investering van 20-30% van de herbouwwaarde.
- Slecht: vereist > 30% van de herbouwwaarde.

Voor Nederland als geheel was de kwalificatie van het onderhoud van 87% van alle geïnspecteerde monumenten 'redelijk' of 'goed'. Het aandeel van de categorieën 'matig' en 'slecht' bedroeg derhalve 13%.

Het is van belang te onderkennen dat het relatieve aandeel per categorie tussen de verschillende typen monumenten aanmerkelijk kan verschillen. Met name de weg- en waterwerken en de losse objecten kennen een veel groter aandeel 'matig' en 'slecht' (20-30%) in vergelijking met de overige monumentcategorieën.

In de provincie Zuid-Holland was het onderhoud van 92% van de in 2018 geïnspecteerde *rijksmonumenten* redelijk tot goed te noemen. De categorieën 'matig' en 'slecht' bedroegen respectievelijk 6% en 2% (Erfgoedmonitor 2018). De staat van het onderhoud in Zuid-Holland als geheel ligt daarmee boven het landelijk gemiddelde.

Voor de kwaliteit van *gemeentelijke monumenten* is in Arcadis (2013) gebruik gemaakt van het NRF-onderzoek 'Onderzoek naar de restauratiebehoefte bij eigenaren van gemeentelijke monumenten Provincie Zuid-Holland' (2011). De kwaliteit van het gemeentelijk monumentenbestand lijkt aanmerkelijk lager te zijn dan die van rijksmonumenten (16% van de woonhuizen wordt als 'matig' tot 'slecht' beoordeeld). Opgemerkt wordt echter dat – in tegenstelling tot de rijksmonumenten – de kwaliteitsbeoordeling van de eigenaren zelf komt en dus subjectief is.

4.2 Restauratieachterstand

4.2.1 Generieke werkwijze

In Arcadis (2013) is onderbouwd dat in 2011 de totale restauratieachterstand van *rijksmonumenten* in de gehele provincie Zuid-Holland circa € 110 mln. bedroeg als voor de bovengenoemde kwaliteitsklassen 'matig' en 'slecht' wordt uitgegaan van de ondergrens in de investeringsbehoefte (respectievelijk 20% en 30%). Op rekening houdend met oplopende bouwkosten over de periode 2010-2018 van circa 15% (bron CBS), is dit bedrag anno 2018 circa € 126 mln.¹ Er zijn geen cijfers beschikbaar van de totale restauratiebehoefte van gemeentelijke monumenten.

Om desondanks een *indicatie* te geven van de restauratiebehoefte van de objecten binnen de maritiem-industriële erfgoedlijn, hanteren we drie *scenario's* (laag, midden, hoog) met de volgende aannamen:

- De relatieve onderhoudsstaat (kwaliteitsklassen) van rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten wordt gelijk verondersteld² (alle scenario's).
- De restauratieachterstand is gerelateerd aan de kwaliteitsklassen 'matig' en 'slecht' (alle scenario's).
- In alle scenario's bedraagt het aandeel van de kwaliteitsklassen 'matig' en 'slecht'.
 - 8% in de categorie gebouwen/woonhuizen;
 - 20% in de categorieën weg- en waterwerken en losse objecten.
- De gemiddelde investeringsbehoefte m.b.t. kwaliteitsklassen 'matig' en 'slecht' bedraagt 20% (laag) resp. 25% (midden en hoog) van de herbouwwaarde.
- De veronderstelde gemiddelde herbouwwaarde van objecten in de erfgoedlijn (2018) bedraagt.
 - gebouwen: € 1 mln. (laag), € 3 mln. (midden), € 5 mln. (hoog);
 - weg- en waterwerken: € 7 mln. (laag), € 10 mln. (midden) € 12,5 mln. (hoog);
 - losse objecten: € 0,25 mln. (laag) € 0,5 mln. (midden), € 0,75 mln. (hoog).

Op basis van deze generieke methodiek is de *indicatieve range* van de restauratiebehoefte van de erfgoedlijn IJzeren Eeuw € 9 - 29 mln., als volgt verdeeld:

- Gebouwen/woonhuizen: € 3 mln. (laag) / € 9 mln. (midden) / € 14 mln. (hoog).
- Weg- en waterwerken: € 6 mln. (laag) / € 11 mln. (midden) / € 14 mln. (hoog).
- Losse objecten: € 0,3 mln. (laag) / € 0,9 mln. (midden) / € 1,3 mln. (hoog).

¹ Bij de schatting van dit bedrag zijn m.b.t. de classificatie en staat van onderhoud van monumenten dezelfde uitgangspunten als 2011 gehanteerd bij gebrek aan recentere indicaties.

² Daarbij achten we de methodiek bij de bepaling van de staat van onderhoud bij rijksmonumenten objectiever en daarmee betrouwbaarder.

4.2.2 Nadere nuancering

In de bovenstaande berekening is uitgegaan van alle objecten in deze erfgoedlijn, inclusief objecten zonder beschermde status en woonhuizen. Voor al deze objecten is een berekening gemaakt op basis van standaardgegevens over de onderhoudsstaat en herbouwwaarde van rijksmonumenten.

Indien evenwel nader gekeken wordt naar de individuele objecten in erfgoedlijn IJzeren Eeuw (zie bijlage 1) blijken veel gebouwen geen beschermde status te hebben en in gebruik te zijn als bedrijf, bedrijfsverzamelgebouw of woning. Bovendien hebben enkele rijksmonumentale objecten in deze erfgoedlijn al eerder restauratiesubsidie ontvangen van de provincie in het kader van erfgoedlijn Waterdriehoek of de subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013. Voor de rijksmonumentale objecten die nog wel een restauratieachterstand kennen en leeg staan, geldt dat de opgave groot is. Voorbeelden hiervan zijn Scheepswerf Duivendijk in Krimpen aan den IJssel en Katoenveem in Rotterdam.

Het zwaartepunt van erfgoedlijn IJzeren Eeuw ligt voornamelijk bij het beschermen van de cultuurhistorisch waardevolle objecten en de herbestemming ervan. Ook draagvlakontwikkeling is belangrijk voor het toekomstig behoud. Erfgoedlijn IJzeren eeuw zal zich daarom ook richten op het beleefbaar, bereikbaar en bekend maken van de bijzondere historie.

Op basis van ervaring met de uitvoering van bestaande erfgoedlijnen en de informatie over de onderhoudsstaat van de rijksmonumenten (Erfgoedmonitor Zuid-Holland) is door de provincie Zuid-Holland een globale inschatting gemaakt van de benodigde middelen van € 5.500.000,-- waarvan € 3.500.000,-- voor de restauratie van rijksmonumenten binnen deze erfgoedlijn en € 2.000.000,-- voor de ontwikkeling van deze erfgoedlijn (bijv. routes, herbestemming, erfgoededucatie, etc.).

5 ADVIES

5.1 Opgave en ontwikkeling erfgoedlijn IJzeren Eeuw

5.1.1 Focus

De erfgoedlijn IJzeren Eeuw is een sterke nieuwe lijn 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 geïnterpreteerde 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 IJzeren Eeuw 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 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 IJzeren Eeuw 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 IJzeren Eeuw zal 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.
- Nationaal Baggermuseum Sliedrecht.
- Binnenvaartmuseum Dordrecht.
- Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis.
- Rotterdam Delta.
- Gemeenten.
- Maritiem Museum Rotterdam.
- Museum Vlaardingen.

- Bedrijven uit het gebied, zoals Van Oord, Damen Shipyards, IHC, Boskalis.
- Marketingpartijen: Rotterdam Partners, Dordrecht Marketing, SDAM.nl, St. Promotie Maassluis, VVV Vlaardingen.
- Historische verenigingen.
- Erfgoedlijn Waterdriehoek.
- Landschapstafels.
- Gebiedsprogramma's.
- Programma Slim Ruimtegebruik.
- Erfgoedhuis Zuid-Holland.
- Erasmus Universiteit Rotterdam (Rotterdam Centre Modern Maritime History).

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 IJzeren Eeuw, 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.³
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 bestaande samenwerkingsverbanden (zie regiodeal Drechtsteden hieronder);
 - e. aansluiten bij de Erfgoed Deal (zie hieronder) en daarmee bij andere financieringsmogelijkheden en actuele maatschappelijke en ruimtelijke opgaven.

Erfgoed Deal

Het kabinet wil door een Erfgoed Deal met andere overheden en maatschappelijke partners de bijdrage van erfgoed aan veranderingen in de leefomgeving versterken. Klimaatadaptatie en de energietransitie en een toenemende stedelijke groei en krimp zorgen voor nieuwe ruimtelijke opgaven. Door middel van een gezamenlijk uitvoeringsprogramma met nieuwe werkwijzen wordt erfgoed verbonden aan deze grote opgaven. Voor de Erfgoed Deal heeft het kabinet voor de jaren 2019 - 2022 een bedrag van 20 miljoen euro uitgetrokken. Alleen de meerkosten om (de uitvoering van) projecten en initiatieven 'erfgoed-inclusief' te maken en naar een kwalitatief hoger niveau te tillen komen in aanmerking voor financiering.

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

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. Herbesteding 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.

³ 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.

Regiodeal Drechtsteden

In 2018 heeft de regio Drechtsteden een regiodeal opgesteld, met een voorstel aan het Rijk om Drechtstedelijke rivieroeveren in vier gemeenten te ontwikkelen. In de regiodeal zijn projecten geformuleerd die als 'vliegwielen' dienen om de noodzakelijke en gewenste transformatie van de oevers in beweging zetten. Een aantal zijn ook relevant voor de erfgoedlijn IJzeren Eeuw:

1. Alblasterdam: locaties Mercon Kloos en Nedstaal herontwikkelen.
2. Hendrik-Ido-Ambacht: locaties Waterbusplein en Galgeplaat/ Noordoeveren herontwikkelen.
3. Ontwikkeling havengebieden Dordrecht: verplaatsing Dolderman naar Tweede Merwedehaven.
4. Waternet: aanvullend vervoer over water.

Verbetering oeverkwaliteit erfgoedlijn Waterdriehoek

In 2014 is een onderzoek verricht in het kader van het regionale investeringsprogramma Waterdriehoek genaamd *Verbetering Oeverkwaliteit Erfgoedlijn Waterdriehoek* (S-coop, 2014). Het doel van dit onderzoek was kansrijke projecten formuleren voor het versterken van de verbindingen over water en benutten van het cultureel erfgoed, waaronder belangrijke toeristisch-recreatieve bestemmingen. Het ging om het verbeteren van de oevers van de Noord, de Beneden Merwede, de Nieuwe Merwede, de Oude Maas, de Dordtse Kil en het Wantij. In het onderzoek is de ontwikkeling van het gebied verteld in vier verhaallijnen: de delta, de omgang met het water, de delta-economie en de deltacultuur. Op basis van de verhaallijnen en dominante plekken aan bovengenoemde waterwegen zijn kansen benoemd. Een aantal zijn ook relevant voor de erfgoedlijn IJzeren Eeuw:

1. Oevers van de Noord: contrast tussen de buitendijkse ontwikkelingen aan beide oevers beleefbaar maken, en beleefbaar maken vier verhaallijnen.
2. Overstappunt Alblasterdam: ontwikkelen knooppunt cultuurhistorisch waardevol dijklint, overstappunt naar achterliggende polder, zichtbaar maken verhaallijnen de omgang met het water, delta-economie en deltacultuur.
3. Baggermuseum Sliedrecht: baggergeschiedenis van Sliedrecht ruimtelijk meer erfahrbaar maken met een prominente positie van het Nationaal Baggermuseum in de structuur van Sliedrecht, versterken karakteristieke doorzichten waarmee de verhaallijnen delta-economie en deltacultuur prominenter worden.

5.2 Raakvlak erfgoedlijnen IJzeren Eeuw en Waterdriehoek

Het doel voor alle erfgoedlijnen is inhoudelijk kwalitatief goede en op zichzelf sterk staande lijnen neer te zetten. De nieuwe erfgoedlijn IJzeren Eeuw van Hoek van Holland tot en met Gorinchem overlapt deels thematisch en deels geografisch (Dordrecht e.o.) met de bestaande erfgoedlijn Waterdriehoek.

Onderstaand worden op hoofdlijnen vier opties besproken om de erfgoedlijn IJzeren Eeuw te ontwikkelen in relatie tot de erfgoedlijn Waterdriehoek. Binnen deze opties zijn in de uitwerking uiteraard allerlei variaties mogelijk in de precieze geografische en thematische afbakening.

5.2.1 Optie 1: twee geografisch overlappende lijnen en twee thema's

De erfgoedlijnen IJzeren Eeuw en Waterdriehoek overlappen geografisch (zie Figuur 15). De wateren Noord en Beneden Merwede zijn onderdeel van de basisstructuur van beide lijnen. De erfgoedlijn IJzeren Eeuw strekt zich iets echter verder uit naar het oosten tot aan Gorinchem. De Waterdriehoek loopt tot en met Boven Hardinxveld.

De erfgoedlijnen zijn thematisch en in periode onderscheidend. Erfgoedlijn IJzeren Eeuw richt zich op scheepsbouw en de haven- en maakindustrie vanaf 1870. De Waterdriehoek richt zich op landaanwas, watermanagement inclusief de molens van Kinderdijk en de Biesbosch met de zalmvisserij en griendcultuur. Ook de scheepsbouw vóór de industriële revolutie met bijbehorende zeil- en touwmakerijen horen bij deze lijn.

Ensembles en objecten die nu bij de Waterdriehoek zijn ondergebracht maar qua thema en periode bij de erfgoedlijn IJzeren Eeuw passen, worden overgeheveld. Het gaat om de scheepswerven vanaf 1870, machine- en metaalfabrieken en moderne havens. Dit betekent dat het aantal objecten in de Waterdriehoek vermindert en dat de Waterdriehoek mogelijk herijkt moet worden om een sterke lijn neer te kunnen blijven zetten. Denk hierbij aan een verschuiving van focus van objecten naar structuren (dijken, molengangen, polders, etc.).

Voordelen

- Thematisch twee goed af te bakenen lijnen door een knip in periodisering.
- Kans om de thematiek rondom landaanwas en nijverheid in de Biesbosch sterker neer te zetten.
- Goede aansluiting bij Maritiem Cluster. De baggerindustrie vormt de verbindende factor: bij de erfgoedlijn Waterdriehoek passen zij vanwege de relaties met landaanwas, bij de erfgoedlijn IJzeren Eeuw vanwege de relatie met scheepvaart.

Nadelen

- De erfgoedtafelstructuur wordt aangepast en deelnemende partijen van de Waterdriehoek worden heringedeeld over twee erfgoedtafels, terwijl de erfgoedtafel Waterdriehoek goed loopt.
- Initiatiefnemers weten niet bij welke erfgoedtafel zij het best passen of waar zij subsidie moeten aanvragen. Uiteindelijk is er voor de erfgoedlijnen één budget beschikbaar, dus van twee subsidiepotjes gebruik maken is niet aan de orde.



Figuur 15 Geografische overlap erfgoedlijnen IJzeren Eeuw en Waterdriehoek

5.2.2 Optie 2: twee geografisch gescheiden lijnen en twee thema's

De erfgoedlijnen zijn geografisch en thematisch gescheiden. Erfgoedlijn IJzeren Eeuw loopt tot Dordrecht en eindigt bij het einde van de Noord. De Waterdriehoek heeft als basisstructuur de Beneden Merwede en Oude Maas en richt zich meer op de Biesbosch en het eiland van Dordrecht.

De thematische scheiding is zoals benoemd bij optie 1. Ensembles en objecten die nu bij de Waterdriehoek zijn ondergebracht, maar qua thema en periode bij de erfgoedlijn IJzeren Eeuw passen, worden overgeheveld. De baggerindustrie hoort bij de Waterdriehoek. Dit betekent dat het aantal objecten van de Waterdriehoek vermindert en dat de Waterdriehoek mogelijk herijkt moet worden om een sterke lijn neer te kunnen blijven zetten, zoals ook genoemd in optie 1.

Voordelen

- Door de geografische knip tussen de twee lijnen is er geen onduidelijkheid over welke objecten en partijen bij welke lijn horen.
- Thematisch twee goed af te bakenden lijnen door knip in periodisering.
- Redelijke aansluiting bij Maritiem Cluster, maar minder sterk dan bij optie 1.
- Kans om de thematiek rondom landaanwas en nijverheid in de Biesbosch sterker neer te zetten.

Nadelen

- Kinderdijk ligt buiten de geografische afbakening van de erfgoedlijn Waterdriehoek terwijl het een belangrijk onderdeel is het thema van deze lijn en bovendien UNESCO Werelderfgoed.
- De erfgoedtafelstructuur wordt aangepast en deelnemende partijen van de Waterdriehoek worden heringedeeld over twee erfgoedtafels, terwijl de erfgoedtafel Waterdriehoek goed loopt.

5.2.3 Optie 3: één geïntegreerde lijn

Eén lijn met de geografisch basisstructuur van de erfgoedlijn IJzeren Eeuw. De thematische afbakening is zoals de lijn IJzeren Eeuw met daaraan toegevoegd watermanagement gerelateerde objecten zodat ook de keringen, waterwerken en molens van Kinderdijk tot de selectie behoren.

Dit betekent dat een uitbreiding op de inventarisatie van de nu voorgestelde lijn IJzeren Eeuw nodig is voor wat betreft watermanagement objecten: keringen, sluizen, gemalen, bruggen, etc. De Biesbosch, zalmvisserij en griendcultuur en scheepsbouw vóór de industriële revolutie vallen buiten de erfgoedlijn.

Voordelen

- Eén geografisch duidelijk afgebakende en onderscheidende lijn.
- De erfgoedtafelstructuur hoeft niet aangepast maar alleen uitgebreid te worden.

Nadelen

- De verhaallijn is minder helder vanwege de koppeling van thema's. De erfgoedlijn is mogelijk te omvangrijk wat betreft aantal objecten en partners voor de erfgoedtafel.
- Objecten die eerst bij de erfgoedlijn Waterdriehoek hoorden, vallen buiten de herijkte erfgoedlijnen en komen niet meer in aanmerking voor subsidie. Het gaat om enkele (griend)keten behorende bij de griendteelt en zalmvisserij.
- Minder goede aansluiting bij Maritiem Cluster.

5.2.4 Optie 4: twee geografisch gescheiden lijnen en één thema

De erfgoedlijnen zijn geografisch gescheiden maar hebben hetzelfde thema. De thematische afbakening is zoals de lijn IJzeren Eeuw met daaraan toegevoegd watermanagement gerelateerde objecten zoals keringen, waterwerken, sluizen, gemalen en molens.

Dit betekent dat een uitbreiding op de inventarisatie van de nu voorgestelde lijn IJzeren Eeuw nodig is voor wat betreft watermanagement objecten: keringen, sluizen, gemalen, bruggen, etc. De Biesbosch, zalmvisserij en griendcultuur en scheepsbouw vóór de industriële revolutie vallen buiten de thematiek van de erfgoedlijn.

De erfgoedlijnen zijn geografisch gescheiden. De ene loopt van Hoek van Holland tot Kinderdijk, de ander van Kinderdijk tot en met Gorinchem. Voor het eerste deel is uitbreiding mogelijk richting de Hollandse IJssel en/of Lek waar ook maritiem-industrieel erfgoed aanwezig is.

Voordelen

- De erfgoedlijnen zijn in tegenstelling tot optie 3 niet te omvangrijk door de geografische scheiding.
- De erfgoedtafelstructuur hoeft niet aangepast. Er wordt een nieuwe erfgoedtafel voor het deel van Hoek van Holland tot Kinderdijk opgericht.

Nadelen

- De verhaallijn is minder helder vanwege de koppeling van thema's.
- Afstemming tussen de lijnen en erfgoedtafels is een aandachtspunt.
- Objecten die eerst bij de erfgoedlijn Waterdriehoek hoorden, vallen buiten de herijkte erfgoedlijnen en komen niet meer in aanmerking voor subsidie. Het gaat om enkele (griend)keten behorende bij de griendteelt en zalmvisserij.
- Geen goede aansluiting bij Maritiem Cluster.

BIJLAGE 1 OVERZICHT ELEMENTEN

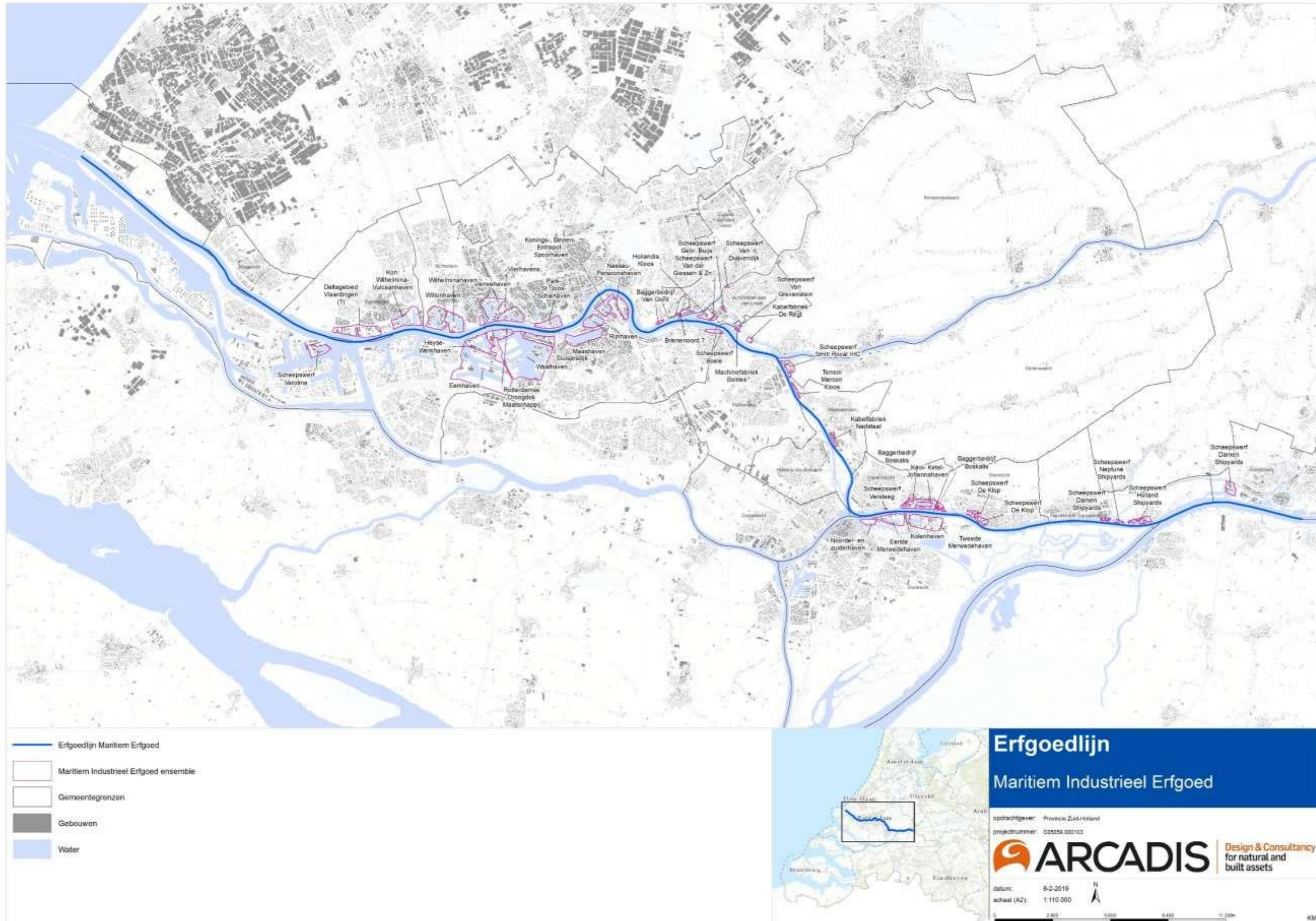
In de bijlage volgen twee inventarisatietabellen: een met alle vlakken (ensembles) en een met alle punten (objecten). Onderstaande informatie is benoemd.

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

OBJECTID	Soort	Adres	Jaarnummer	Nummer	Status	Naam	Gemeente	Plaatsnaam	Bouwjaar	Oorspr. Fun
157	0	Fabriekcomplex	West Kinderdijk	24	Beleidsbepland pand	Mercon floer	Albasserdam	Albasserdam	1962	Scheepswerf
215	0	Fabriekcomplex	West Kinderdijk	120	Beleidsbepland pand	Fabriekcomplex Mercon	Albasserdam	Albasserdam	1942	Staalfabriek/Kantoor/spoelarij
162	0	Fabriekcomplex	Rugthuis	3	Geen	Kabelfabriek Nedstal	Albasserdam	Albasserdam		
145	0	Kraanbaan	Maastraat	0	Geen	Kraanbaan	Dordrecht	Dordrecht	1833 kraanbaan	verwen voor scheepswerf
147	0	Fabriekcomplex	Maastraat	0	Geen	Wierenvaag	Dordrecht	Dordrecht		
0	hal	Beleidsbepland	Beleidsbepland	11	Beleidsbepland	Breidensloothal	Dordrecht	Dordrecht		
155	0	Scheepvaart	Wolvenvlied	0	Rijkmonument	Stratnamcomplex met schroevendek	Dordrecht	Dordrecht	1928 scheepvaart	
0	Boort	Maastraat	19	Geen	Binnenvaartloods	Dordrecht	Dordrecht			
0	bedrijfsgebouw	Beleidsbepland pand	Beleidsbepland pand	6	Geen	Bedrijfsgeb (Mercon)	Gorinchem	Gorinchem	1930 bedrijfsgebouw	
1	0	Kraan	Riverdijk	586	Geen	Kraan IHC Merwedde	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
3	0	Kraan	Riverdijk	599	Geen	Kraan Neptune Schipyard	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
5	0	Kraan	Riverdijk	436	Geen	Kraan Holland Shipyard	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
6	0	Kraan	Riverdijk 400A	436	Geen	Kraan Holland Shipyard	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
175	0	Fabriek	Historische (baggermaatschappij)	422	Geen	Historische (baggermaatschappij)	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		Loods baggermaatschappij
2	0	Kraan	Riverdijk	544	Geen	Kraan Damen Shipyard	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
4	0	Kraan	Riverdijk	509	Geen	Kraan Neptune Shipyard	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
0	0	Steen	Trooststraat	5	Geen	Groevensteen scheepswerf de Merwedde	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		
169	0	Relict	Havenkade	0	Geen	Relict haven	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam		Havenkade
0	Scheepswerf	Veerdijk/Rietbaan	Geen	Geen	Kraan	Hardinveld-Giesendam	Hardinveld-Giesendam			
0	Vuurtoren	Willem van Houtenstraat	102	32907	Rijkmonument	Vuurtoren 'het hoge licht'	Rotterdam	Hoek van Holland	1893 Vuurtoren	kraanbaan
0	Woning	Veerdijk	Geen	Geen	Oude scheepswerf	Rotterdam	Molenwaard	Kinderdijk		
12	0	Kraan	Smitweg	6	Geen	Kraan IHC Kinderdijk	Molenwaard	Kinderdijk		
13	0	Kraan	Smitweg	6	Geen	Kraan IHC Kinderdijk	Molenwaard	Kinderdijk		
14	0	Kraan	Smitweg	6	Geen	Kraan IHC Kinderdijk	Molenwaard	Kinderdijk		
156	0	Villa	Punweg	7	Rijkmonument	Villa directeur scheepswerf Smit	Molenwaard	Kinderdijk	1917 villa	
160	0	Scheepswerf	Smitweg	155	Geen	Scheepswerf J. & K. Smit (Royal IHC)	Molenwaard	Kinderdijk	Scheepswerf Smit	
188	0	Loods	Lekkade	3	Geen	Loods	Molenwaard	Kinderdijk	Scheepswerf	
191	0	Kantoor	Molenaarstraat	24	Geen	Directievilla familie Smit	Molenwaard	Kinderdijk	Kantoor	
0	Werkplaats	Nas Noord	37	Geen	Werkplaats	Krimperwaard	Krimpen aan de Lek	Krimpen aan de Lek	1916 Werkplaats	
0	Loods	Zaag	29	Geen	Zegelplaatloods Botter fabriek	Krimperwaard	Krimpen aan de Lek	Krimpen aan de Lek	Loods	
0	Woning	Schuurdijk	21	Geen	Dir eewoning scheepswerf	Krimpen aan de Lek	Krimpen aan de Lek	Krimpen aan de Lek	1924	
0	Boort	Haven	3	Geen	Sleepboot De Hudson	Maassluis	Maassluis	Maassluis		
160	0	Scheepswerf	Hoogstraat	1	Geen	Historisch Sleepvaartuimuseum	Maassluis	Maassluis		
0	0	Pieter Jelle Trooststraat	2	Geen	Historische werf Zorg en Vijf	Maassluis	Maassluis			
187	0	Scheepswerven	Ketelhaven	0	Geen	Buitendijk scheepswerven	Papendrecht	Papendrecht	vanaf 1850 scheepswerven	
15	0	Objekt	Noordwal	187	Geen	Particulier	Papendrecht	Papendrecht		
17	0	Kraan	Scheepvaartweg	9	Geen	Kraan Brek Schipbuilding	Papendrecht	Papendrecht		
18	0	Kraan	Scheepvaartweg	9	Geen	Kraan Brek Schipbuilding	Papendrecht	Papendrecht		
19	0	Kraan	Scheepvaartweg	9	Geen	Kraan Fa. Neuvaport	Papendrecht	Papendrecht		
20	0	Kraan	Ketelweg	20	Geen	Kraan Por Cat	Papendrecht	Papendrecht		
16	0	Scheepswerf	Koninklijke LA	1	Geen	Scheepwerf	Papendrecht	Papendrecht		
161	0	Scheepswerf	Drievierentien	402	Rijkmonument	Transformatorfabriek Smit & Co	Ridderkerk	Ridderkerk	1931 Scheepswerf	
194	0	Scheepswerf	Oostdijk	29	Geen	Scheepwerf Verolme	Ridderkerk	Ridderkerk	Scheepswerf	
196	0	Scheepswerf	Oostdijk	25	Geen	Scheepwerf Verolme	Ridderkerk	Ridderkerk	Scheepswerf	
0	Loods	Ringdijk	1	460	Geen	Loods scheepswerf	Ridderkerk	Ridderkerk	Loods	
0	Loods	Koninklijke	1	Geen	Scheepbuilding historische werf Koningspoort	Rotterdam	Rotterdam	Wierf		
0	Loods/ Kantoor	Marconistraat	38	Geen	Loods/ kantoor Verlema en T	Rotterdam	Rotterdam, Merwehaven	naoorlog/ Loods/ Kantoor		
0	Loods	Marconistraat	39 tot 43	Geen	Loods	Rotterdam	Rotterdam, Merwehaven	naoorlog/ Loods		
0	Loods	Marconistraat	52 tot 53	Geen	Loods met mast en poort	Rotterdam	Rotterdam, Merwehaven	naoorlog/ Loods		
0	Loods/ Poortgebouw	Rodstraat	1, 2, 36	Geen	Loodsen en poortgebouwen	Rotterdam	Rotterdam, Merwehaven	naoorlog/ Loods/ Poortgebouw		
0	Radrpoort	Charlotte Hoofd	29	Geen	Walradstation	Rotterdam	Rotterdam	1935		
0	Brug	Prins Hendrikade	58	513922	Rijkmonument	Spoorbrug 'De Heff'	Rotterdam	Rotterdam	1927 brug	
0	Kantoor	Kesterenstraat	7	Geen	Kantoor gebouw Steinel Heideveld	Rotterdam	Rotterdam, Waalhaven	1909 kantoor		
0	Fabrikaten	Veemstraat	21	Geen	Veemstraat	Rotterdam	Rotterdam, Waalhaven	1927 Fabrikaten		
0	Kantoor	Ophambertstraat	50	Geen	Kantoor Koster scheepsonderhoud	Rotterdam	Rotterdam, Waalhaven	1929 kantoor		
0	Metaalbedrijf	Eemslaanweg	7	Geen	Dikens & Chabot Handelmaatschappij	Rotterdam	Rotterdam, Eemhaven	1906 Metaalbedrijf		
0	Kantoor	Falhuus	15	Geen	Kantoorgebouw Veem Samsky	Rotterdam	Rotterdam, Falhuus	1927 kantoor		
0	Ontporggebouw	Hanckelpin	3	513927	Rijkmonument	De Vijf Wereldsliden	Rotterdam	Rotterdam, Feijenoord	1875 Ontporggebouw	
0	Werk	Piekstraat	2 tot 40	Geen	Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Feijenoord, later Wilton Feijenoord en Hurd Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam, Feijenoord	1907 Wilton metaalabriek		
0	Machinesfabriek	Rijkstraat	69	Geen	Koppen Machinesfabriek	Rotterdam	Rotterdam, Feijenoord	1929 Metaalabriek		
0	Gevestelen	Piet Smitkade	0	Geen	Gevestelen Machiniefabriek en Scheepswerf P. Smit	Rotterdam	Rotterdam, IJsselmonde	1912 Gevestelen van fabriek		
0	Hoortgebouw	Hoortgebouw	38	Rijkmonument	Hoortgebouw	Rotterdam	Rotterdam, Feijenoord	1925 Hoortgebouw		
0	Silo	Maasvarendijk	140	2	Geen	Maasvarendijk	Rotterdam	Rotterdam, Maasvarendijk	1911, 1930, 1951 Graanilo en granieelwater	Past deze in afslanking
0	Schip	Ja Kantorendijk Hoofd	25	Geen	SS Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam, Maasvarendijk	1944, 1955 Schip Holland Amerika Lijn		
0	Loods	Onverzekerde RDM	1	Geen	Onverzekerde RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1936-1945 Loods		
0	Loods	Scheepswoning	21	Gemeentelijk monument	Scheepswoning RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1920-1921 Loods		
0	Machinesfabriek	RDM kade	55-59	Gemeentelijk monument	Machiniefabriek RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1923-1924 Machiniefabriek		
0	Metaalabriek	Helgelaatsweg	23	Gemeentelijk monument	Gedrukt RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1923, 1923 & kantoor		
0	Metaalabriek	Helgelaatsweg	35	Gemeentelijk monument	Ketenaak (anex Grofmederij) RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1920-1924 Metaalabriek		
0	Machinesfabriek	Helgelaatsweg	23	Gemeentelijk monument	Apparatenfabriek (nieuw Licht Corner) RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1925 Loods		
0	Loods	Helgelaatsweg	23	Geen	Nieuwe apparaten RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1928 Loods		
0	Loods	Helgelaatsweg	23	Geen	Timmerloods RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1935, 1951 Loods		
0	Mf structuur	Helgelaatsweg	23	Geen	Helting RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1920-1924 Helting		
0	Mf structuur	Helgelaatsweg	23	Geen	Sorteerbanden RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1939, 1977 Sorteerband		
0	Loods	Helgelaatsweg	23	Gemeentelijk monument	Centraal magazijn RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1918, 1928 Loods		
0	Loods	Helgelaatsweg	23	Geen	Magazijn lood en loods RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1924-1935 Loods		
0	Kantoor	Helgelaatsweg	17	Gemeentelijk monument	Kantoor en poortgebouw RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1913-1922 kantoor		
0	Kantoor	Helgelaatsweg	23	Geen	Kantoor sleeploods RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1925 kantoor		
0	Kantine	Helgelaatsweg	23	Geen	Kantinegebouw RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1911-1914 Kantine		
0	Haven	Helgelaatsweg	23	Geen	Dokhaven RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1920-1936 Haven		
0	Kantoor	Helgelaatsweg	23	Geen	Dokkantoor RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1923, 1923 & kantoor		
0	Kantoor	Helgelaatsweg	23	Geen	Dokkantoor Heijlshaven RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1955 kantoor		
0	Loods	Helgelaatsweg	23	Geen	Dokloods en sleeploods RDM	Rotterdam	Rotterdam, RDM	1918, 1925 Loods		
0	Falhuus	Prinsendam	196	513871	Rijkmonument	Liedlike Veem	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1989 Falhuus	
0	Falhuus	Wilhelminapier	0	Gemeentelijk monument	Falhuusmetalen	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1960 Falhuus		
0	Werkplaats	Wilhelminapier	330	Gemeentelijk monument	Werkplaatsgebouw Holland Amerika Lijn	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1923 Werkplaats, smederij		
0	Herdenksteen	Wilhelminapier	0	Geen	Herdenksteen	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1893 Herdenksteen		
0	Directiegebouw	Koninginholthoofd 1	69	1	Rijkmonument	Directiegebouw Holland Amerika Lijn/ Hotel New York	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven		
0	Loods	Veerlaan	0	Geen	Fantoonkade 1 en II in Frans Franciscodok	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1911-1950 Loodsen		
0	Loods	Rijnhaven Zuid	0	Geen	Loodsen Rijnhaven zuidzijde	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	1920, 1950-1950 Loodsen		
0	Silo	Veerlaan	0	Geen	Silo met nachtelijk	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	Silo		
0	Fabriek	Rijnhaven Oostdijk	0	Geen	Fabriek	Rotterdam	Rotterdam, Rijnhaven	Fabriek		
0	Radrpoort	Willem Eemslaanweg	1	Gemeentelijk monument	Walradstation	Rotterdam	Rotterdam, Sluisdijk	1938 Radrpoort		
0	Fabriek	Willemsgracht	2 tot 10	Geen	N.V. De Hoop Elektrotheek	Rotterdam	Rotterdam, Sluisdijk	1943 Fabriek		
0	Metaalbedrijf	Waalwijk NZ	17	Geen	Van der Cammerling	Rotterdam	Rotterdam, Sluisdijk	1947 Metaalbedrijf		
0	Werkplaats	Gorampad	1 tot 20	Geen	Werkplaatsen industriestichting	Rotterdam	Rotterdam, Sluisdijk	1940 Werkplaats		
0	Bedrijfsgebouw	Vierhavensstraat	40	524165	Rijkmonument	HAKA gebouw	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	1913-1922 Bedrijfsgebouw	
0	Falhuus	Kelleweg	39 tot 43	Geen	Koninkrijksmuseum	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	1910 Falhuus		
0	Falhuus	Kelleweg	9	Gemeentelijk monument	Kellepad Thomsen's Havenberijf	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	Pakhuis		
0	Bedrijfsgebouw	Vierhavensstraat	52 tot 54	Geen	Bedrijfsgebouw LH Keitaven	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	Bedrijfsgebouw		
0	Loods	Keitaven	18 en 19	Geen	Loodsen	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	Loods		
0	Hal	Bergman Frankrijkstraat	501	Geen	Vetrijkhuis de Jorj	Rotterdam	Rotterdam, Vierhavens	1940 Hal		
0	Falhuus	Lloydstraat	22	Rijkmonument	Falhuus de Jorj	Rotterdam	Rotterdam, Schielhaven	1928 Falhuus		
0	Federij	Lloydstraat	11	Rijkmonument	Rotterdamse Lloyd	Rotterdam	Rotterdam, Schielhaven	Rotterdam Schielhaven		
0	Kantoor	Veerstraat	7	Rijkmonument	Kantoor Rotterdamse Lloyd	Rotterdam	Rotterdam, Veerhaven	1928 Kantoor		
0	Kantoor	Marskade	113	Rijkmonument	Kantoor Doms	Rotterdam	Rotterdam, Noordereiland	1928 Kantoor		
0	Kantoor	Veerhaven	14	Rijkmonument	Kantoor Van Liden	Rotterdam	Rotterdam, Veerhaven	1928 Kantoor		
0	Museum	Leydenhaven	1	Geen	Museum Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	1900 Museum		
0	Kantoor	Westrijkslanddijk	9	Geen	Vin. kantoor scheepswerf Dejong	Schiedam	Schiedam	1900 Kantoor		
0	Fabriek	Westrijkslanddijk	9	Geen	Vin. Fabriek scheepswerf De Jong	Schiedam	Schiedam	1900 Fabriek		
213	0	Fabriekcomplex	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Scheepsoverhoort De Nieuwe Waterweg	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Loods	
0	Kantoor	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw K. Kartogebouw	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Kantoor		
0	Loods	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw A. Jansen	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Loods		
0	Hoortgebouw	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw C. Postgebouw	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Hoortgebouw		
0	Machinesfabriek	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw M. Machiniefabriek	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Machiniefabriek		
0	Machinesfabriek	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw Al. Gesterij	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Gesterij		
0	Machinesfabriek	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw C. Koperlagerij	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1914-1915 Koperlagerij		
0	Machinesfabriek	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw H. Magazijn	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1920 Magazijn		
0	Werkplaats	Nieuwe Waterweg	0	Geen	Gebouw D. Timmerwerfplaats	Schiedam	Schiedam, De Nieuwe Waterweg	1913 Timmerwerfplaats		

OBJECTID	Id	Geometrie	Soort	Adres	Status	Naam	Gemeente	Plaatsnaam	Opm	Bouwjaar	Oorspr_fun
20		Vlak	Scheepswerf en metaalfabriek	West Kinderdijk	Geen	Voormalig scheepswerf en staalfabriek Mercon Kloos Alblasserdam	Alblasserdam	Alblasserdam	Scheepsbouwfabriek en staalfabriek. In 1843 kocht Floris Kloos het driehoekig stuk grond aan de Kinderdijk. Het bedrijf ontwikkelde zich van molenaar (waaronder een houtzaagmolen voor werf Smit) tot scheepsbouwer en fabrikant van staalconstructies zoals dokken, sluisdeuren en later bruggen. Kloos is verhuisd naar Krimpen aan den IJssel. Het terrein van Mercon Kloos is verkocht aan een projectontwikkelaar, maar bevat nog 2 beeldbepalende panden.	1843	Werk
21		Vlak	Metaalfabriek	Ruigenhil	Geen	Kabelfabriek Nedstaal	Alblasserdam	Alblasserdam	Industrieel bedrijf in de staalsector, opgericht in 1938 opgericht als onderdeel van de Nederlandse Kabelfabriek (NKF). Het vervaardigde stalen band en draad voor elektriciteitskabels. Het bedrijf ging in 2017 failliet.	1938	Metaalfabriek
25		Vlak	Haven	Het Gors	Geen	Noordelijke en zuidelijke havens	Dordrecht	Dordrecht	Het oudste industriegebied van de Staart, op het meest westelijke deel van de Staart, o.a. de Scheepswerf Dordrecht en de Hoefijzerfabriek 'Hippus'	1901-1905	Haven
26		Vlak	Haven	De staart	Geen	Eerste Merwedehaven	Dordrecht	Dordrecht	Terrain rondom 1e Merwedehaven en, o.a. Sloten- en sleutelfabriek Lips(1919), de N.V. Dordtse Metaalindustrie Johan de Witt en Handelsmaatschappij 'Montar'	1912	Haven
28		Vlak	Haven	Kerkeplaat	geen	Kolenhaven	Dordrecht	Dordrecht	Haven is oorspronkelijk aangelegd voor de aanvoer van kolen ten behoeve van de elektriciteitscentrale, die in de jaren '80 is gesloten.	1949	Haven
27		Vlak	Haven	Grevellingweg	geen	Tweede Merwedehaven	Dordrecht	Dordrecht	Noorloogshavengebied gericht op de elektriciteitscentrale en industriële ontsluiting van het gebied. Scheepsbouwfabriek voorheen Industriële Handels Combinatie Holland (IHC) en van oorsprong de werf van L. Smit en Zoon. Heb bedrijf richt zich op het ontwikkelen, ontwerpen en bouwen van schepen en materieel voor de bagger- en offshoreindustrie.	1952	Haven
22		Vlak	Scheepswerf	Kinderdijk	Geen	Scheepswerf J. & K. Smit (Royal IHC)	Molenwaard	Kinderdijk	Scheepswerf bestaande uit een woonhuis en twee houten loodsen, gesitueerd aan de IJsseldijk in Krimpen aan den IJssel. Van een scheepswerf op deze plaats werd al in 1622 melding gemaakt. De familie Otto had de werf tot 1912 in handen. Nadat de werf jaren buiten bedrijf was geweest, kocht dhr. Duijvendijk de werf in 1938-1939. Hij nam de bestaande loodsen uit het begin van de twintigste eeuw over, alsmede de bestaande dwarshelling en een woonhuis dat in opdracht van Otto aan het einde van de negentiende eeuw is gebouwd.		Werk
14		Vlak	Scheepswerf	Ijsveldijk 361/363	RM 516054	Scheepswerf Van Duijvendijk	Krimpen aan den IJssel	Krimpen aan den IJssel	Scheepswerf opgericht in 1820 in de Stormpolder door Arie van der Giessen. Na zijn dood namen zijn zonen Cornelis en Arie de werf over en delen het bedrijf in twee in 1859 waarna hun zonen het bedrijf weer verenigen in 1902. Het oostelijke deel van de werf werd 'De Hoop' genoemd en het westelijk deel 'De Nijverheid'. Aan het einde van de 19e eeuw maakt de werf de omslag van zeegeande zelschepen naar ijzeren binnenschepen. De Nijverheid is als werf is nog altijd in gebruik onder de naam Royal IHC.	Sinds 19e eeuw	Werk
16		Vlak	Scheepswerf	Schaardijk 23	Geen	Scheepswerf 'C. Van der Giessen en Zonen' (Royal IHC)	Krimpen aan den IJssel	Krimpen aan den IJssel	Scheepswerf opgericht in 1859 door Jan Buijs op verzoek van zijn werkgever Van der Giessen. Hij bouwde vissersschepen, roeiboeten en sloepen voor de zee- en binnenwaart. Tussen 1920 en 1930 werd er op de werf weinig gebouwd. Het bedrijf had de overstap naar staal nog niet gemaakt, waar veel vraag naar was. De werf maakt de overstap in 1946 waarna de scheepswerf in de jaren '60 en '70 verder doorgroeide. De werf is nog altijd in gebruik.	1820	Werk
17		Vlak	Scheepswerf	Stormpolderdijk 9b-11	Geen	Scheepswerf van Gebr. Buijs	Krimpen aan den IJssel	Krimpen aan den IJssel	Metaalbedrijf gespecialiseerd staalconstructies voor de infasector. Het bedrijf is opgericht in 1928 en is in eigendom van de familie Lubbers. Het bedrijf is opgestart als bouten en moeren fabriek. In 1935 is de eerste brug gebouwd waarna het bedrijf zich verder specialiseerde in staalbouw.	1859	Werk
15		Vlak	Machinefabriek en metaalbedrijf	Schaardijk 23	Geen	Hollandia Kloos	Krimpen aan den IJssel	Krimpen aan den IJssel	Locatie voormalige machinefabriek Spijkenisse. Huidige kabelfabriek De Regt is gevestigd in een recent pand. Van de machinefabriek is niet bewaard gebleven.	1928	Metaalbedrijf
9471		Vlak	Kabelfabriek	Zaag 2	Geen	De Regt Marine Cables B.V.	Krimpenerwaard	Krimpen aan de Lek	Gietij en machinefabriek, oorspronkelijk op een stuk grond in Bolnes, later op eiland De Zaag. Op het eiland was daarvoor 'scheepswerf Rotterdam' gevestigd, in 1910 verkocht aan Bolnes. In totaal werden er door de fabriek 144 stoommachines geleverd. In 1988 is Bolnes overgenomen door Stork Wärtstil die het bedrijf naar Schiedam verhuisde.		Kabelfabriek
		Vlak	Machinefabriek	Zaag 29	Geen	Machinefabriek Bolnes	Krimpenerwaard	Krimpen aan de Lek	Van Grevenstein's Scheepswerf wordt in 1926 opgericht door een aantal broers Van Grevenstein, en men vestigt zich ter hoogte van het Zuiddiepje in Rotterdam IJsselmonde. Over een totaalperiode van vijftienveertig jaar zijn hier ongeveer driehonderd kleinere schepen en jachten gebouwd. Daarnaast werden honderden schepen onderhouden en gerepareerd. In 1961 is de werf verhuisd naar Krimpen aan de Lek in verband met de bouw van de Van Brienenoorbrug. Daar werden in de loop van de jaren ook weer honderden schepen gerepareerd.	1910	Machinefabriek
198		Vlak 0 Punt	Scheepswerf Scheepswerf	Noord 41a Ringdijk	Geen Geen	Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. Scheepswerf Silkerveer	Krimpenerwaard Ridderkerk	Krimpen aan de Lek Ridderkerk	Dezelfde als de Boelewerf?	1926, 1961	Werk
197		0 Punt	Scheepswerf	Oostdijk	Geen	Boelewerf	Ridderkerk	Ridderkerk	Scheepsbouwfabriek opgericht in 1902. De RDM was begin 20e eeuw een van snelst groeiende ondernemingen. Anders dan haar voorganger Maatschappij De Maas, nog een paar reparatiebedrijf, ging de RDM zich ook richten op scheepsbouw. Dat bleek succesvol. Jaar na jaar werd de RDM uitgebreid, en van 1903 tot de Tweede Wereldoorlog verviervoude de omvang van het bedrijfsterrein tot 40 hectare. De RDM behoorde in die periode tot de grootste werven in Europa. De tien hectare grote Dokhaven vormt het hart van het werfgebied. Daar omheen liggen kantoorgebouwen, facilitaire gebouwen, grote en kleine werkplaatsen en opslagplaatsen. Vanaf eind jaren 1950 kreeg de industrietaak het zwaar door de opkomst van het lijnvlies en de groei van de scheepsbouw in lagelonenlanden. In 1983 ging het gefuseerde RSV-concern failliet en in 1994 kocht de gemeente het terrein. De dok- en werf-infrastructuur is de afgelopen decennia grotendeels verdwenen. Een deel van het spoorwagstelsel is nog aanwezig, net als enkele steigers, maar de laatste kranen zijn enkele jaren geleden verkocht, de sorteerbanen zijn weg. Ook zijn de dokken van het RDM-terrein verdwenen en zijn de scheepshellingen geïsoleerd. Van de inventaris van de gebouwen is weinig bewaard gebleven. Een uitzondering hierop vormt het kantoorgebouw, waarvan de belangrijkste en meest monumentale onderdelen nog grotendeels intact zijn.		bedrijven en woningen
9		Vlak	Werk	Heijlplaatstraat 23	Geen	Rotterdamse Droogdokmaatschappij (RDM)	Rotterdam	Rotterdam	De havens op Heijlplaat zijn korte, brede havens. Ze waren ingericht voor scheepsbouw en als werkhaven voor de havendienst. Ze hebben een nauwe ingang om de golfslag van de rivier te breken, met daarachter een relatief breet bekken waar de schepen zij aan zij kunnen liggen.	1902	Werk
8		Vlak	Haven		Geen	Heyschaven, Werkhaven	Rotterdam	Rotterdam	Tussen 1876 en de Tweede Wereldoorlog verviervoude de omvang van het gebied van de petroleum op- en overslag. De locatie was zorgvuldig gekozen. Omdat de opslag van petroleum gevaarlijk was vanwege het risico op brand en ontploffing werd gekozen voor een locatie ver van de stad maar dichtbij de rivier. Hier vestigde zich het eerste bedrijf Pakhuismeesteren in 1876.	1902-1950	Haven
5		Vlak	Haven		Geen	Sluisjesdijk	Rotterdam	Rotterdam	Eind 19e eeuw vestigden zich enkele internationale bedrijven op Sluisjesdijk, waaronder Shell. Er werd gestart met de productie van benzine. Met het graven van de Waalhaven werd het gebied steeds drukker. Gevolg was dat de petroleumactiviteiten in de jaren 1930 zijn verplaatst naar Pernis.	1876	Haven
6		Vlak	Transitohaven		Geen	Waalhaven	Rotterdam	Rotterdam	Basishaven met een voor die tijd zeer grote omvang van 310 hectare. De beoogde functies van de nieuwe haven waren de directe overslag van schip-schip of stroom, vlucht- en bergaven voor de binnenscheepvaart en aanleg van een Rotterdamsvliegveld. De oostzijde van de Waalhaven, met zijn smalle pieren, was gericht op de overslag van stukgoed. De haven is later ook gebruikt voor containeroverslag. Kranen zijn in het gehele gebied van belang.	1930	Haven
3		Vlak	Transitohaven		Geen	Maashaven	Rotterdam	Rotterdam	Een van de oudere havens van Rotterdam, functioneert nu bijna niet meer als industriegebied en is in grote mate herbested. Werd vroeger gebruikt voor opslag en overslag van bijvoorbeeld graan.	1905	Haven
4		Vlak	Transitohaven		Geen	Rijnhaven	Rotterdam	Rotterdam	Transitohaven op de linker Maasoever met de mogelijkheid ook grootschalige overslag van stukgoederen te faciliteren. Het is een havenbassin met vijf zijden. Er is hoge samenhang met de havenwijken Katendrecht en IJsselkade. De haven werd in eerste instantie gegraven als bergaven voor lijnschepen, maar door de toename van transitverkeer naar Duitsland introduceerde G.J. de Jongh een nieuw type haven met een brede en diepte geschikt voor zeeschepen en een havenmond schuin op de stroomrichting van de rivier waardoor op eenvoudige wijze naar binnen gevaar kon worden. Ook werden dukdalen geïntroduceerd. De Rijnhaven speelde een belangrijke rol in de mechanisatie (hefwerktuigen, overslag op stroom) en gebruik van nieuwe kadetechnieken en was daarmee de eerste echte moderne haven op de zuidhoever. De Rijnhaven was de aanzet van de grote industriële ontwikkeling van de haven van Rotterdam. Tijdens WOII zijn de complexen rondom de Rijnhaven en havenkaden verwoest. Na WOII volgde snel herstel. De haven verloor geleidelijk haar betekenis vanwege de opkomst van de containervaart die de haven niet kon faciliteren. Naast loodsen en pakhuizen zijn historische kademuren, kraanrails, spoorrails en stalen boulders behouden.	1894-1896	Haven
7		Vlak	Haven		Geen	Parkhaven, Schiehaven, St. Jobshaven	Rotterdam	Rotterdam	Havens bestemd voor het lossen van zeeschepen op de oever en in spoorwagens. De havens zijn aangelegd op voormalig grondgebied van Schiedam. Door de aanleg van de havens is de oude Delfshaven van de Maasuitgang afgesloten.	1890-1909	Haven
11		Vlak	Stukgoedhaven		Geen	Vierhavens	Rotterdam	Rotterdam	Stukgoedhavens op de rechter Maasoever. Aangelegd volgens het in 1912 'Plan tot aanleg van de havens bestoven Delfshaven'. De vier havens zijn de Koushaven, Kellehaven, Lekhaven en IJsselhaven. Het zijn insteekhavens die n onder een schuine hoek zijn aangelegd met de ingang stroomafwaarts zodat grote schepen makkelijk in en uit kunnen varen. In 1916 verrees op de havenpielen de eerste bedrijfsgebouwen. Aan de Kellehaven vestigden zich fabrieken en handelsmaatschappijen zoals de N.V. Nederlandse Staalindustrie en N.V. Industrie en Handelsmaatschappij 'Kellehaven'. Aan de Lek- en IJsselhaven vestigden zich de Gemeentelijke Handelsinrichting, stuwadoors zoals Cornelis Swarttouw's Stuwadoors Maatschappij en Fa. Ph. van Ommeren, en lijndiensten waaronder de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij en de Rotterdamse Lloyd. Stuwadoer N.V. Thomsen's Havenbedrijf vestigde zich op de havenpielen tussen de Lekhaven en de Kellehaven. Een deel van de Kellehaven, Lekhaven en Koushaven is gedempt. De bebouwing op de havenpielen bestaat uit loodsen, silo's en fabriekgebouwen. De bebouwing nabij de Vierhavenstraat heeft vaak een kantoorfunctie en daarom een representatiever voorkomen zoals het Haka-gebouw en het Chefakantoor. Beeldondersteunende objecten zijn betonnen en met basalt beklede kades, bakstenen trappen, stalen boulders, houten meerpalen en dukdalen.	1915-1916	Haven
12		Vlak	Stukgoedhaven		Geen	Merwehaven	Rotterdam	Rotterdam	Stukgoedhavens voor zeeschepen op de rechter Maasoever. Aangelegd volgens het Driehavenplan op Schiedams grondgebied. De Schiedams Oosterhaven werd uitgegraven tot de gezamenlijke havenmonding van de drie nieuwe insteekhavens met de naam Merwehaven. Het havencomplex is 37 hectare groot met 3 kilometer aan kadeflengte en bood faciliteiten voor de stukgoedsector (veelal fruit) en lijndiensten. Alle bebouwing is naoorlogs. Aan de Merwehaven werden voornamelijk loodsen gebouwd. Sommige loodsen waren voorzien van dukdalen zodat de goederen met behulp van totkranen in de loods konden worden geplaatst. Alleen de bebouwing langs de Radiostraat heeft nog volgens de oorspronkelijke opzet een tweezijdige oriëntatie: een gevel naar het water en een gevel naar de ontsluitingsweg. Op de kaden lopen kraansporen waarop circa 30 mobiele walcranen zijn geplaatst. Het zijn grotendeels rode wipkranen van de Nederlandse firma Figee. Andere beeldondersteunende objecten zijn betonnen en basalt kades met natuurstenen dekplaten, stenen trappen met bordessen in de kademuren, stalen boulders en stalen damwanden.	1923-1930	Haven
10		Vlak	Stukgoedhaven		Geen	Eemhaven	Rotterdam	Rotterdam	Industriehaven gevort aangelegd met diepe bekken.		Haven
13		Vlak	Werk	Professor Gerbrandweg 25	Geen	N.V. Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (Damen Verolme)	Rotterdam	Rotterdam	Scheepswerf dit zich in 1957 in de nieuwe Botlek haven vestigde.	1957	Werk
2		Vlak	Transitohaven		Geen	Koningshaven, Binnenhaven, Entrepohaven, Spoorweghaven	Rotterdam	Rotterdam	Voormalige transitohavens aangelegd door de in 1872 opgerichte Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) en de eerste havens op de zuidover van de Maas. De Binnenhaven en de Spoorweghaven waren nog van het verouderde type kanaalhaven, maar hadden al wel een doelmatige inrichting om massagoederen uit grote zeeschepen direct over te slaan op het spoor. De uitrusting van het handelsterrein was modern met verticaal gemetselde kademuren (later beton), hydraulische kranen en laadbruggen. De Binnenhaven en Spoorweghaven zijn deels gedempt. De ruimtelijke verschijningsvorm van de waterbekkens en kadessuiden de zoneringsorganisatie van de vroegere havens.	1877-1879	Haven
1		Vlak	Haven		Geen	Persoonshaven en Nassauhaven	Rotterdam	Rotterdam	Industriehavens aangelegd in 1900-1901. Karakteristiek is de bonte mengeling van bedrijven die met hun voorkant naar de straat en hun achterkant naar de haven lagen. Hunter Douglas en Unilever zijn hier nog in bedrijf. De overslag aan de waterkant geschiedde via steigers die de schuine oevers overbruggen. De ruimtelijke verschijningsvorm van de waterbekkens en kadessuiden de zoneringsorganisatie van de vroegere havenstad. Boulders, steigers en meerpalen zijn uitdrukkingen van het gebruik van de havens.	1900-1901	Haven
		Vlak	Baggerbedrijf	Schaardijk 211	Geen	Baggerbedrijf Van Oord	Rotterdam	Rotterdam	Het bedrijf is meer dan 150 jaar oud en de geschiedenis ervan is verbonden met de geschiedenis van de Nederlandse waterbouw en sinds enkele decennia met internationale ontwikkelingen in de waterbouw. Het bedrijf is als baggeraar nog betrokken geweest bij de ontwikkeling van de Rotterdamse havens, maar heeft ook meegewerkt aan de bouw van dammen en eilanden.		Baggerbedrijf
18		Vlak	Haven		Geen	Wiltonhaven	Schiedam	Schiedam	Haven in Schiedam aan de Nieuwe Maas opgeleverd in 1924. De scheepsbouwwerf van Wilton-Fijenoord is gevestigd. De werf is in 2003 overgenomen door Damen en gaat nu door onder de naam Damen Shiprepair Rotterdam. Ten noorden van de werf ligt het terrein van Huysman en aan de westzijde van de haven heeft Mammoet het hoofdkantoor heeft in de aan de Vijfsluizerhaven gelegen De Bolder.	1924	Haven
19		Vlak	Haven		Geen	Wilhelminahaven	Schiedam	Schiedam	Industriehaven aangelegd in de periode 1914-1921 aan de noordelijke zijde van de Nieuwe Maas. De haven ligt ten westen van Vijfsluizen (Wiltonhaven), en ten oosten van de Spulhaven in Schiedam-Zuid.	1914-1921	Haven
23		Vlak	Haven		Geen	Kooi-Ketel- en Johannahaven	Papendrecht	Papendrecht	Noorlogse buitendijkse havengebieden, gelegen aan de overzijde van de Dordtse havens (de Staart).		Haven
24		Vlak	Scheepswerf		Geen	Scheepswerf Versteeg	Papendrecht	Papendrecht	Werk is opgericht in 1946 en in de jaren daarna uitgebreid.		Werk
		Vlak	Haven		Geen	Kon. Wilhelminahaven NZ en Vulcaanhaven	Vlaardingen	Vlaardingen	De Koningin Wilhelminahaven of 'Nieuwe Haven' is een (gemeentelijke) handels- en vissershaven in de Nederlandse gemeente Vlaardingen die vanaf het einde van de negentiende eeuw werd aangelegd langs de Nieuwe Maas. Aanvankelijk was deze haven verbonden met de Buitenhaven; later werd deze doorgang gedempt. Op de plaats van de gedempte verbinding tussen beide havens bevindt zich thans het Grote Visserijplein. De naam 'Grote Visserij' verwijst naar de haringvisserij op de Noordzee. Particuliere zeehavens aan de oostkant van Vlaardingen aan de Nieuwe Maas, tussen de Koningin Wilhelminahaven en Schiedam. De haven werd in het Interbellum aangelegd en was gedurende langere tijd de grootste particuliere zeehaven van Europa. Het havenbassin was vooral van belang vanwege de doorvoer van steenkool naar Duitsland (ijzerindustrie in het Ruhrgebied). In de Vulcaanhaven werden kolen en ook wel ijzererts overgeladen van zeeschepen op rijnaken. Mede daardoor kon de voormalige vissersplaats Vlaardingen in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog uitgroeien tot de derde zeehaven en tweede Rijnhaven van Nederland; een positie die de stad enkele decennia geleden weer verloor door de groei van de havens van IJmuiden en Delfzijl.	1911	Haven
178		0 Vlak	Scheepswerf	Rivierdijk 509	Geen	Scheepswerf Neptune Repair	Hardinxveld-Giessendam	Hardinxveld-Giessendam	Bedrijf is opgericht in 1972 en maakte oorspronkelijk ook luxe jachten maar is nu toegericht op grote facilitaire schepen.	1972	Scheepswerf
179		0 Vlak	Scheepswerf	Rivierdijk 583	Geen	Scheepswerf Damen Shipyards	Hardinxveld-Giessendam	Hardinxveld-Giessendam	Bedrijf is opgericht in 1927 en uitgegroeid tot een international, maakt grote schepen vooral voor havens. Bedrijf komt oorspronkelijk uit Werkendam en heeft daar ook nog een vestiging, is inmiddels een international	1927	Scheepswerf
0		Vlak	Scheepswerf	Rivierdijk 436	Geen	Scheepswerf Holland Shipyards	Hardinxveld-Giessendam	Hardinxveld-Giessendam	De sloperij heeft een roerige geschiedenis gehad, is meerdere malen failliet gegaan en overgenomen. Inmiddels bestaat hij niet meer.		Scheepswerf
		0 Vlak	Scheepswerf		Geen	Scheepssloperij Frank Rijdsijk-Holland	Hendrik-Ido-Ambacht	Hendrik-Ido-Ambacht	Scheepswerf De Klop is opgericht in Zullen en is gekocht door Bos & Kalls in 1905. Zij verhuisde het bedrijf naar Sliedrecht in 1916. In 1918 werd scheepswerf Kerkerak nabij opgericht die onder de vlegels van De Klop in bedrijf is gebleven tot 1932. De werf is nu onderdeel van IHC.	1889	Scheepssloperij
0		Vlak	Scheepswerf		Geen	Scheepswerf De Klop	Sliedrecht	Sliedrecht	Bedrijf is opgericht in 1910 en is uitgegroeid tot internationale marktleder. Heeft onder andere meegewerkt aan de Zuiderzeewerken en het Suezkanaal.	1916	Scheepswerf
0		Vlak	Baggerbedrijf	Rosmolenweg 2	Geen	Baggerbedrijf Boskalis	Sliedrecht	Sliedrecht		1910	Baggerbedrijf

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.
- Van den Dungen, M.P.A., P.T. den Hertog, H. den Hertog, M. Urbanus, 2018. Inventarisatie gemeentelijke monumenten Gorinchem. Bureau Helddingen.
- 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.
- Wijk, R. (2010). Wederopbouw in Schiedam 1945-1960. Deel. Rikkert Wijk Architect.

COLOFON

VERKENNING ERFGOEDLIJN IJZEREN EEUW
MARITIEME INDUSTRIE VAN HOEK VAN HOLLAND TOT EN MET GORINCHEM

KLANT

Provincie Zuid-Holland

AUTEUR

Eline Amsing, Koos Mol, Susan de Jong

PROJECTNUMMER

C05059.000103

ONZE REFERENTIE

083814320 E

DATUM

26 april 2019

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

VRIJGEGEVEN DOOR

Floris van Oosterhout
Senior adviseur archeologie en cultuurhistorie

Jeroen Klooster
Senior Econoom

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com