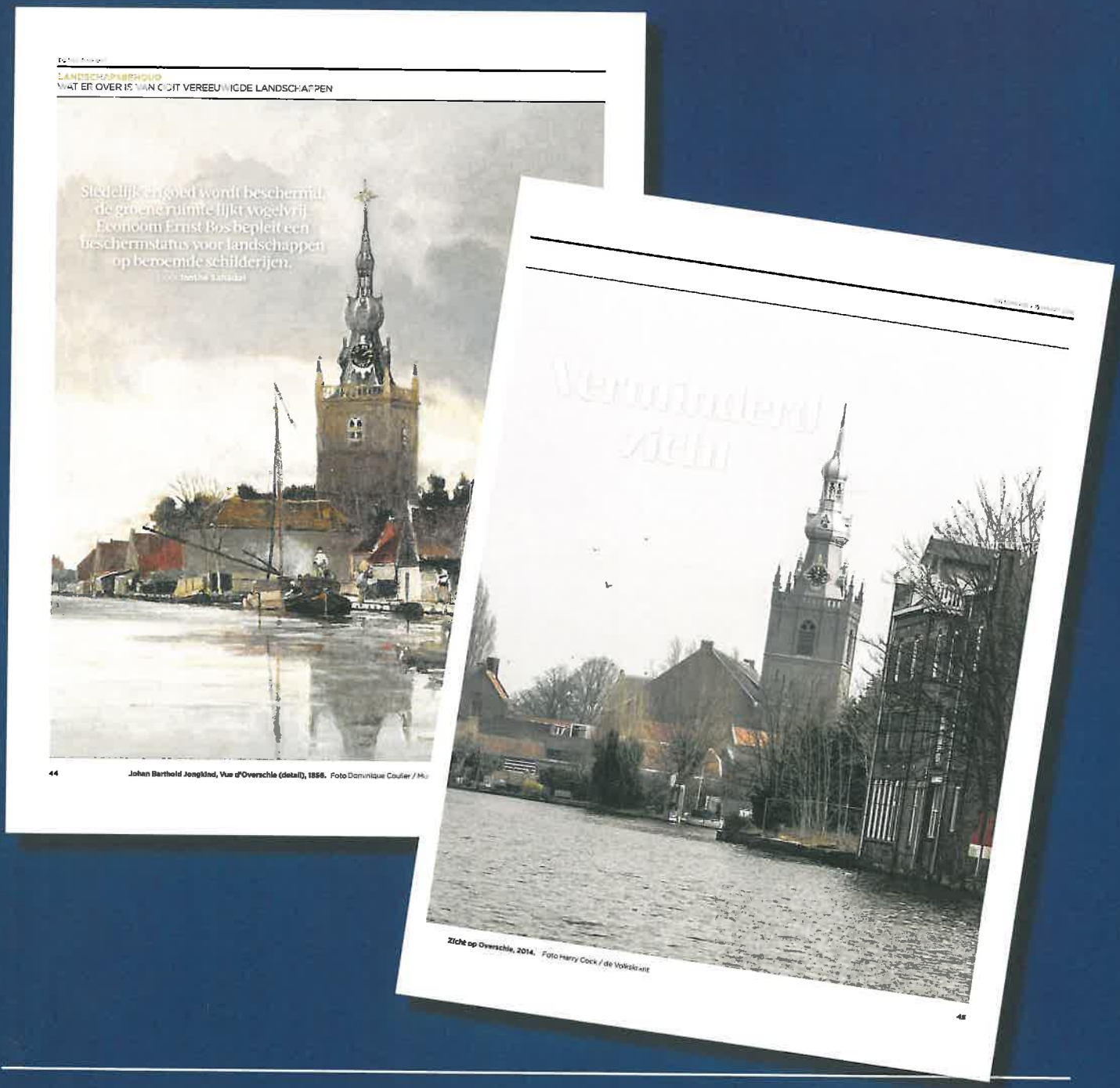
# DE HISTORISCHE BAND VAN OVERSCHIE MET DE SCHEEPVAART

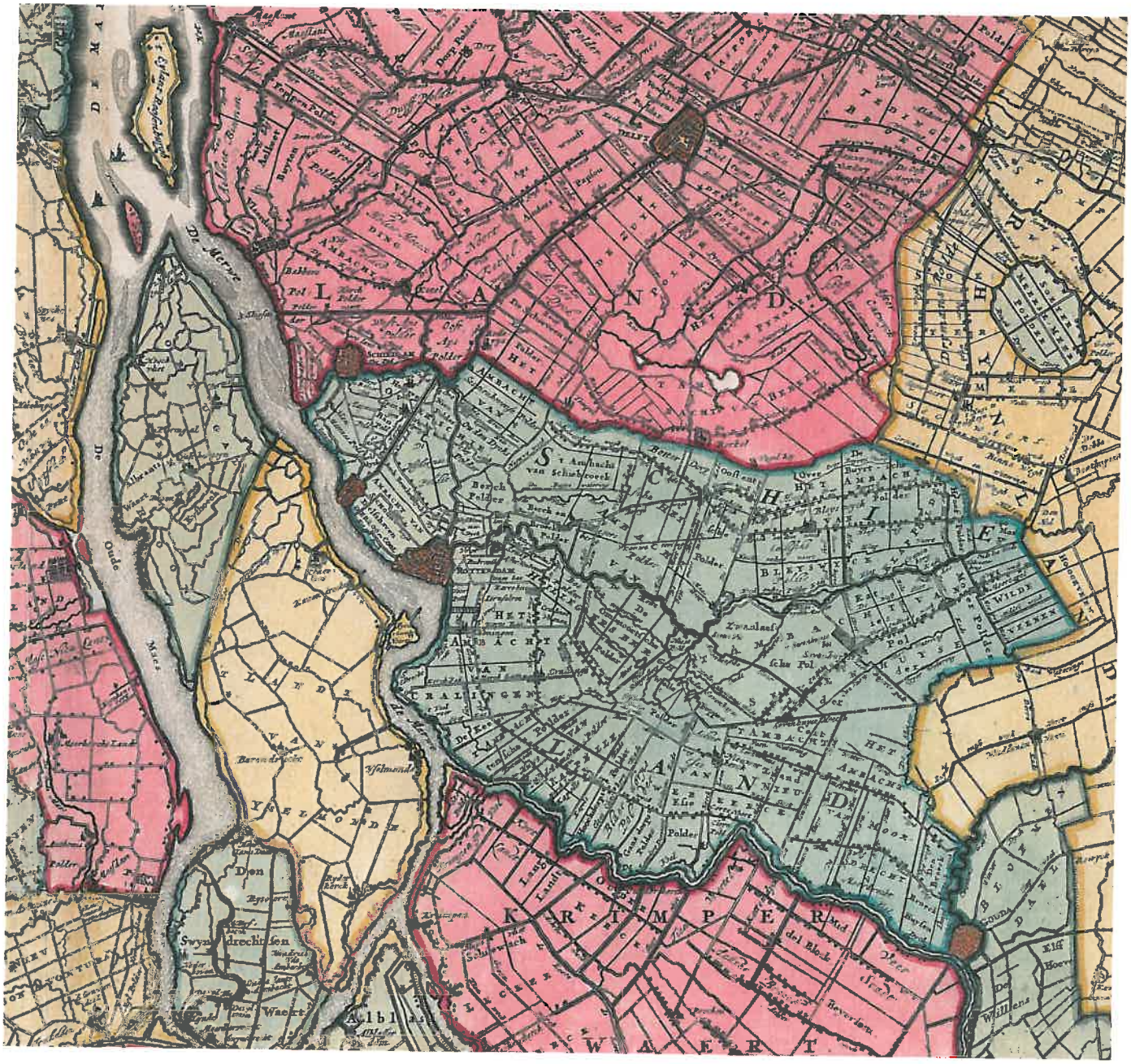
*De vergeten paragraaf:*
*nut en noodzaak van de bochtafsnijding in de Delftse Schie in cultuurhistorisch perspectief*



Op 15 maart 2014 publiceerde de Volkskrant een interview met Ernst Bos (kwantitatief econoom Universiteit Wageningen) naar aanleiding van zijn pleidooi voor een officiële beschermstatus van landschappen die zijn vereeuwigd op beroemde schilderijen. Als illustratie werden o.a. beide op de omslag afgedrukte afbeeldingen van Overschie gebruikt. Het schilderij van Jongkind uit het jaar 1856 en de foto uit 2014. Hij vraagt speciaal aandacht voor landschappen in de stedelijke omgeving van de Randstad omdat daar, onder druk van de economische recessie, de laatste jaren in rap tempo onherstelbare schade aan waardevolle cultuurlandschappen ontstaat.

# DE HISTORISCHE BAND VAN OVERSCHIE MET DE SCHEEPVAART

*De vergeten paragraaf:*
*nut en noodzaak van de bochtafsnijding in de Delftse Schie in cultuurhistorisch perspectief*




*Delfland/Schieland (1689, Delflandia/Schielandia, Nicolaes Visscher, Archief HH Delfland)*

Deze brochure is samengesteld ter gelegenheid van de beroepsprocedure bij de Raad van State tegen het Provinciaal Inpassingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie. Hier wordt in de vorm van een vergeten paragraaf een beeld gegeven van de cultuurhistorische en landschappelijke waarde en maatschappelijke betekenis van het gebied, en de herinnerings- en belevingswaarde voor bewoners en bezoekers.



**Research, samenstelling en participatie:**
Vereniging Ter Milieubescherming voorheen tegen Milieubederf
Anneke de Gouw
Lilian van der Horst
Fieneke van Loon
Ton Kurvers
Leo Kool

**Opmaak en productie:**
dmdesk – Overschieseweg 10i – 3044 EE Rotterdam – www.dmdesk.nl

**Vormgeving:**
Delily Creations – Lansingerland

VTM
VERENIGING TEGEN MILIEUBEDERF

dmdesk
COMMUNICATIE DIE VERBINDT

Exemplaren van deze brochure zijn tegen vergoeding te bestellen bij de Penningmeester van de VTM – Ton Kurvers – a.kurvers@chello.nl

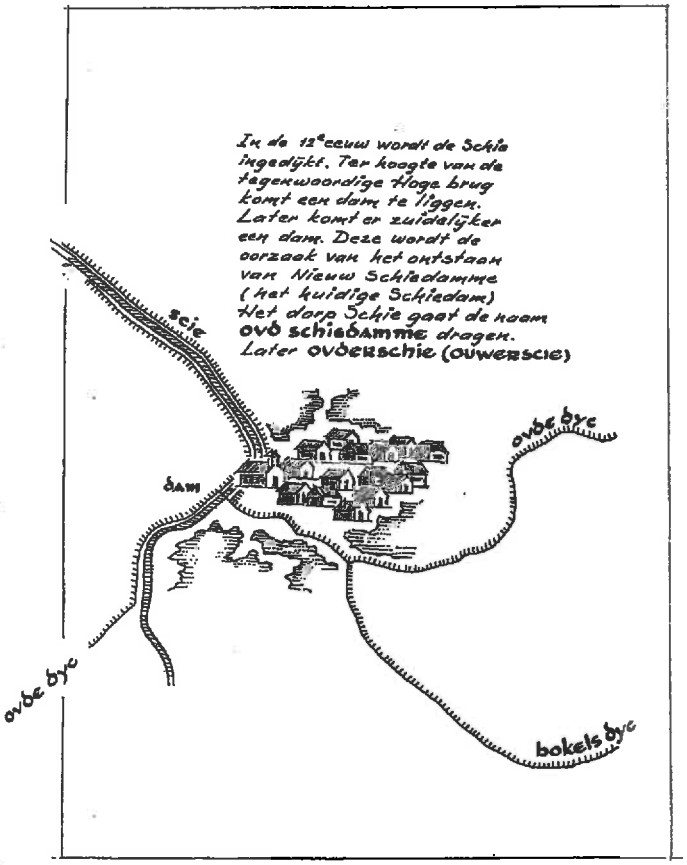
# INHOUDSOPGAVE

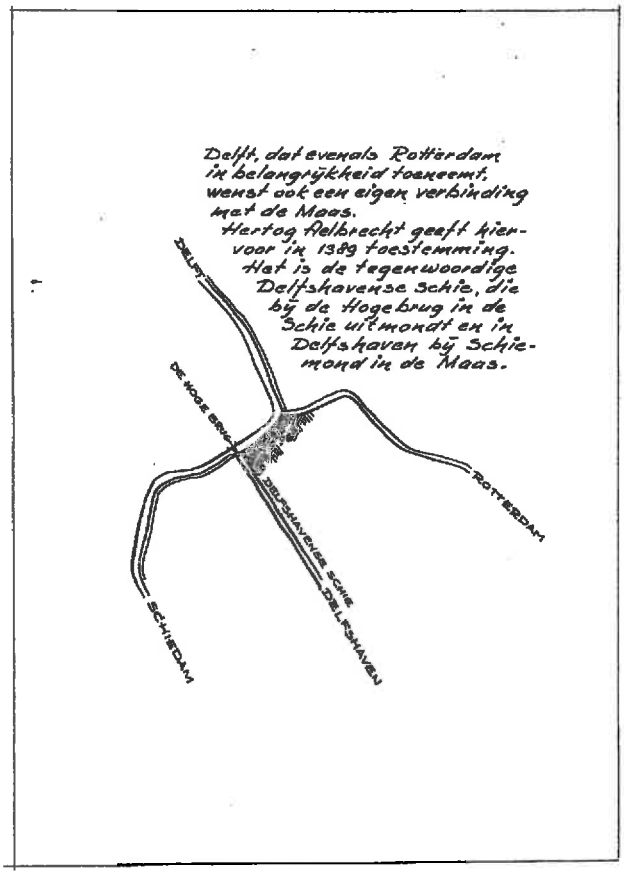
# LANDSCHAP IN WORDING

**De ontstaansgeschiedenis van Holland is geografisch, maatschappelijk en bestuurlijk nauw verweven.**

Het landschap was fragiel: onder bedreiging van water uit het achterland of vanuit de zee landinwaarts. Het was noodzakelijk fysieke beschermingen te creëren in de vorm van dijken en dammen. De Hoogheemraadschappen vormden al vroeg een unieke bestuurlijke organisatie die zich bij uitstek richtte op het veiligstellen van de leefomgeving. Door de ligging van Holland was een overkoepelende bestuurslaag nodig, los van de steden en stedelijke belangen.

De ingrepen in het landschap waren noodzakelijk: ter afwatering vanuit de laaggelegen gebieden rond Delft en ter bescherming van opkomende vloed vanuit zee. De eerste beschikbare kaarten geven een beeld van de ingrepen.




*Kaarten uit beleidsplan Overschie-Dorp met de schetsmatige ontwikkeling van de Schieën*

## Het delven van de Delf

De stevige kreekruggen vormden duizenden jaren lang de enige mogelijkheid om in deze streek woningen te bouwen.
Tegen overstromingen kon men zich nog wat meer beveiligen door terpen op te werpen, maar om bijvoorbeeld ook koren te kunnen verbouwen moest de grote drassige moerasbos-wildernis getemd worden, en dat kon alleen als men meer greep kreeg op het water.
Men begon met het graven van eenvoudige afwateringsslootjes. Om het water bij eb te kunnen laten afvloeien en bij vloed tegen te houden werden primitieve keersluizen gebouwd: dammetjes waar doorheen een holle boomstam liep, die afgesloten kon worden. Een dergelijk systeem werd "lugt" genoemd en de naam De Lugt in Overschie wijst erop dat zich daar al vroeg een dergelijk lozingspunt bevond. Deze voorzieningen zijn al bekend sedert de zevende en achtste eeuw (Hoek, z.j. (1980). Een voorwaarde voor het goed functioneren van de uitwateringssluisjes is de aanwezigheid van een grotere watergang met afvoer naar zee. Delft, een van de sterkst groeiende nederzettingen in deze streek, kampte met steeds grotere problemen in dit verband. De stroom die het water afvoerde was de Gantel, die via Wateringen en Monster naar zee liep. Deze weg van het water was lang en dreigde in het mondingsgebied dicht te slibben. Bovendien miste Delft een goede verbinding voor het verkeer over het water. De krachtige organisatie van de Hof van Delft maakte het mogelijk de problemen door een forse ingreep op te lossen: Het delven van de Delf (Niermeijer, 1944). Niet alleen verkreeg Delft hiermee een goede afwatering en een scheepvaartverbinding, bovendien werd het mogelijk het veengebied tussen Delft en Overschie te gaan ontginnen. Niermeijer komt tot de konklusie dat de Delf gegraven is aan het einde van de elfde eeuw, eerst het gedeelte tussen Delft en Overschie, en later de verbinding met de Vliet bij Rijswijk.

## Het scheiden van de Schie

Aan het eind van de 12e eeuw werd in de Schie bij het dorp dat toen ook nog gewoon Schie heette een dam aangelegd om het vloedwater te keren. Rond 1240 wierp men een nieuwe dam op verder naar het zuidwesten bij de monding van de Schie. Hier ontstond Nieuwer Schie, het latere Schiedam.
Het oorspronkelijke dorpje Schie werd daarna Ouwerschie en later Overschie genoemd. De dam daar ter plaatse had zijn functie verloren en verdween weer.
De ontginning door ontwatering van het hele gebied ten oosten van de Delf-Schie had tot gevolg dat met name het zuidelijke gedeelte dat uit veen bestond, ging inzakken. In Delft en Pijnacker en ook rond Akkersdijk woonde men op de klei die daar minder gevoelig voor was. De "lusten" werden dus vooral in het noordelijke deel van het gebied ervaren, terwijl de lasten als wateroverlast terecht kwamen in Schiebroek, Schieveen, Zestienhoven en Overschie. Windmoiens deden pas twee eeuwen later hun intree en het enige wat er opzat was het opwerpen van een waterkering. Deze kwam rond 1280 tot stand en bestond van oost naar west uit de Rodenrijsekade, de Doenkade, in het verlengde hiervan een dam in de Schie en aansluitend hierop een kade ten westen van de Schie die de verbinding vormde met de Maasdijk. (zie fig. 4). Door deze scheiding van de Schie waren de gebieden die later Delfland en Schieland genoemd werden nu duidelijk afgebakend.
Voor de afwatering van Delfland werd een nieuw kanaal gegraven: de Poldervaart. Uit de naam vaart leidt men wel af dat ook de scheepvaart van deze route buiten Schiedam om gebruik ging maken.
De stad Schiedam was daar uiteraard niet erg gelukkig mee. Weliswaar konden schepen met een windas over de dam in de Schie bij de Doenkade worden getrokken, maar deze "overtoom" was voor de scheepvaart een lastig obstakel. Hoek (1971) die deze geschiedenis uitvoerig beschrijft komt tot de conclusie dat al na twintig jaar de dam weer moet wijken voor de scheepvaartbelangen. Deze nemen daarna nog sterk toe als de steden Delft en Rotterdam tot grotere bloei komen. Rotterdam graaft in 1347 zijn eigen verbinding met de Schie: de Rotterdamse Schie (Hoek, 1972). Hiermee bleef de stad Delft afhankelijk van de doorgangen naar de Maas bij de nauwe sluizen in Schiedam en Rotterdam. Aan deze afhankelijkheid kwam in 1383 een eind door het graven van de Delfhavense Schie en het stichten van Delfshaven. Ook de waterweg tussen Delft en Overschie werd bij die gelegenheid belangrijk verbreed en uitgediept. (Niermeijer 1944). Aan de eeuwenlange en hooglopende conflicten tussen Delft en Rotterdam over de Schie kwam overigens nog lang geen einde. In feite begonnen die toen pas goed. Maar dat is een ander hoofdstuk uit deze veelbewogen geSCHIEdenis.
Over één ding zijn de twee steden het altijd met Schiedam eens geweest: de Schie tussen Delft en Overschie moet open blijven als vaarweg.
In 1893, zeshonderd jaar na de dam in de Schie, werd hetzelfde probleem op dezelfde plaats wéér aktueel. De hoogheemraadschappen van Delfland en Schieland werden het óók eens, en sloten een kontrakt over de bouw van een schutsluis in de Schie bij de Doenkade (Teixeira de Mattos, 1908). Provinciale Staten van Zuid Holland weigerden echter vergunning te geven. Opnieuw wogen uiteindelijk de scheepvaartbelangen het zwaarste, zodat er geen scheiding tot stand kwam tussen de Delflandse en de Schielandse Schie.
Wanneer we -ons bewust van de veelbewogen geschiedenis van de Schie- alvast met één oog naar de toekomst kijken dan ligt het voor de hand, na te gaan of het park De Tempel een duidelijker zichtbare en weer toegankelijke verbinding met de Schieoever zou kunnen krijgen. In hoofdstuk 3 zal dit idee verder uitgewerkt worden.

*Inlas uit De Tempel: Het delven van de Delf en het Scheiden van de Schie*

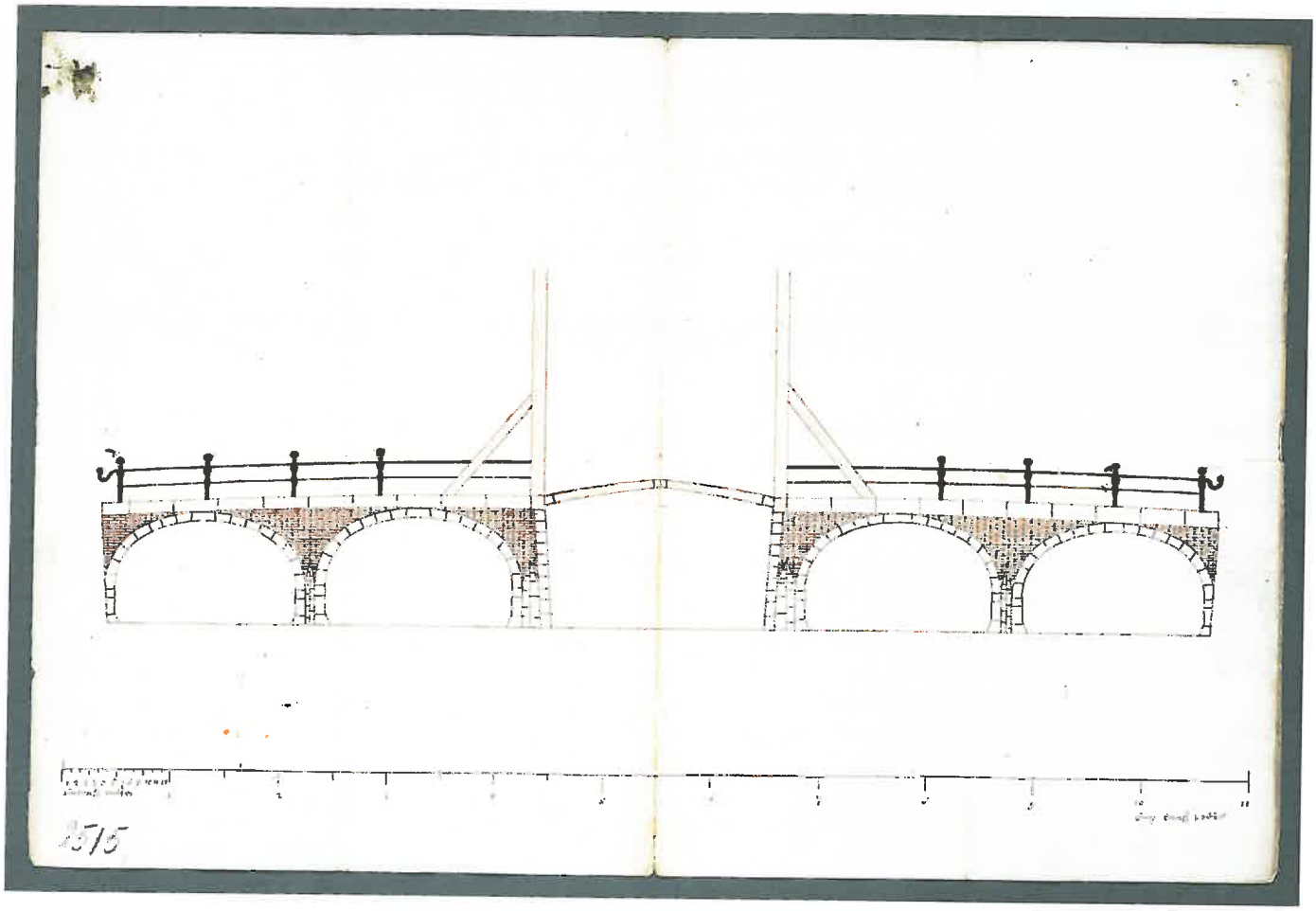
*Kaart uit 1512 van de drie Schieën tussen Delfshaven, Overschie en Schiebroek aan de Rotterdamse en Delftse Schie. Deze kaart was processtuk in een conflict over de toegang tot de Maas tussen Delft, Rotterdam en Schiedam. Het proces diende voor de Hoge Raad te Mechelen. Op de voorgrond Overschie, links Rotterdam, boven Delfshaven.*

*Collectie Nationaal Archief*

# DE SCHIE ROND OVERSCHIE

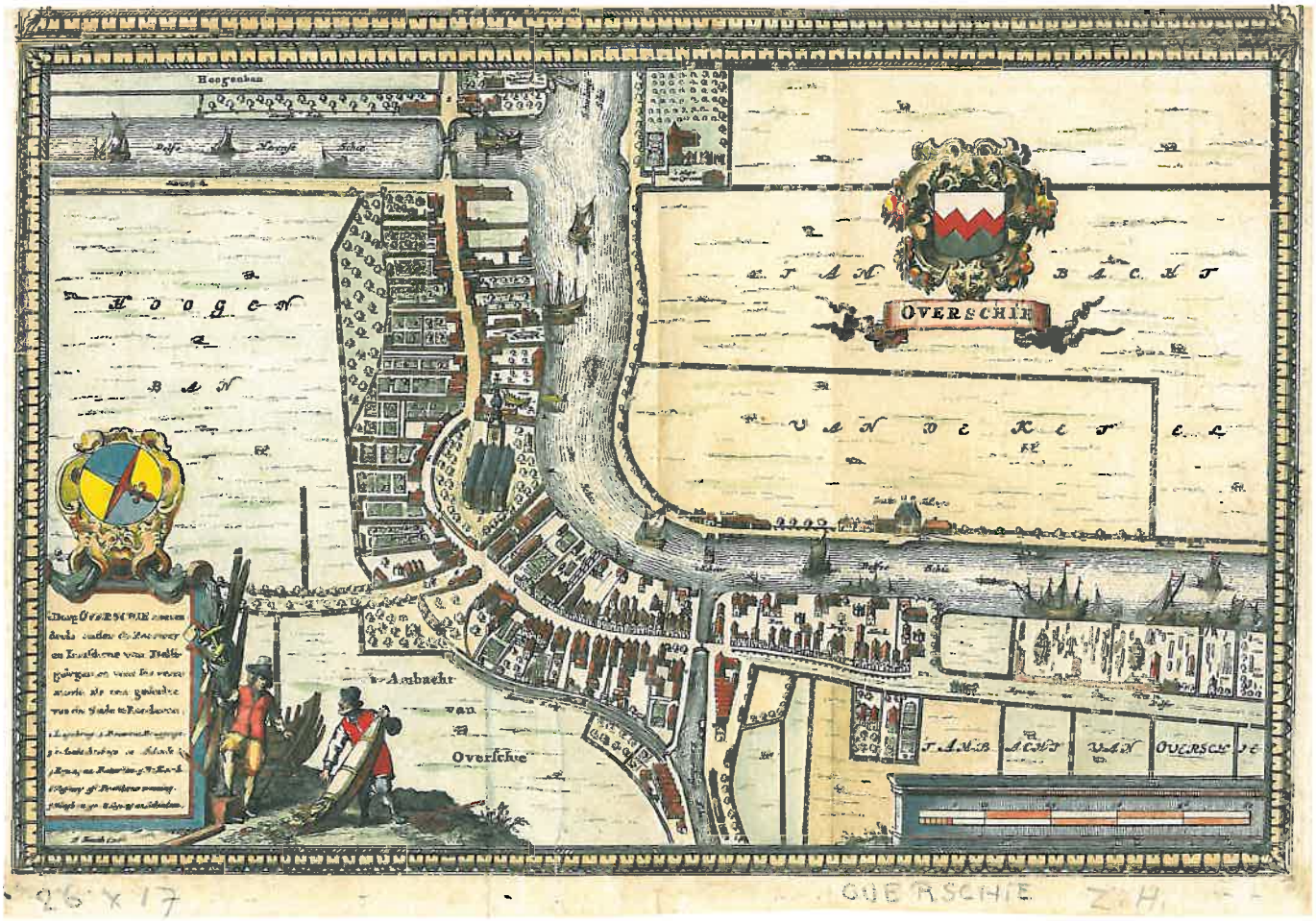
**Op die eerste kaarten is de bocht in de Schie en het oude Overschie (Ouderschie) zichtbaar. Het dorp bestond uit vissers, schippers en boeren op de hoger gelegen gronden ('s Gravenhuize). De Oost-Abtspolder kreeg zijn huidige contouren.**

Vanuit Delft werd niet alleen de noodzaak gevoeld om via een directe verbinding het overtollige water kwijt te raken, maar werd ook het nut van een snelle verbinding naar de Maas bepleit. Voor de handel was het vervoer over water cruciaal: sneller en veiliger dan over de wegen. In snel tempo werden de Rotterdamse en Delfshavense Schie gegraven en de Delftse Schie verbreed en verdiept. In 1607 werd het bestek getekend voor de Hoge Brug en de oude houten brug werd vervangen.

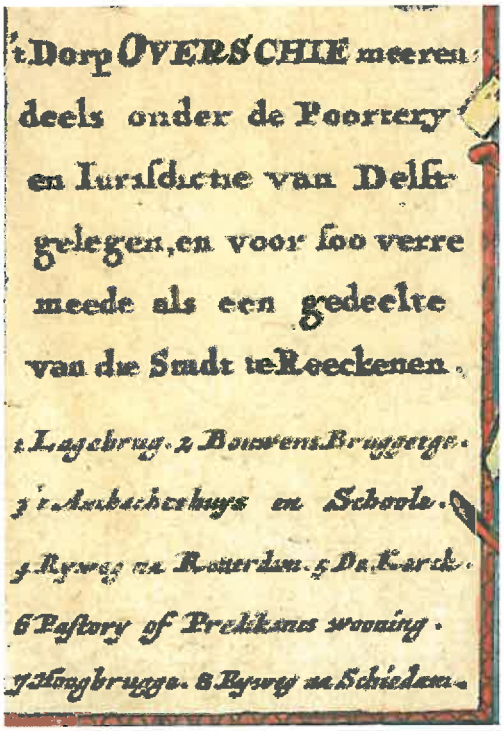


*Afteyckeninge van eene steene brugge te Ouderschie; pentekening digitaal archief HH Delfland*

In 1667 werd door Dirk Everts van Bleyswyck voor de Beschrijvinge van de stadt Delft, een kaart in vogelvlucht van Overschie vervaardigd, waarop goed te zien is dat het dorp een knooppunt is in het verkeer tussen Rotterdam, Schiedam en Delft. De toelichting bij deze kaart no. 128, uit de Topografisch Historische Atlas, Stadsarchief Rotterdam luidt als volgt:




*Kaart van Dirk Everts van Bleyswyck uit de Topografische Historische Atlas, Gemeente Rotterdam, 1667*


't Dorp OVERSCHIE meeren-
deels onder de Poorterij
en Iurisdictie van Delft
gelegen, en voor soo verre
meede als een gedeelte
van de Stadt te Reeckenen.
1 Lagebrug. 2 Bouwens Bruggetje.
3 't Aambachtshuys en Schoole.
4 Rijweg na Rotterdam. 5 De Kerck.
6 Pastorij of Predikants wooning.
7 Hoogbrugge. 8 Rijweg na Schiedam.

*uitsnede uit de kaart van Dirk Everts van Bleyswyck*

".. Op de eerste plaats voor het verkeer over water. Zeilschepen en trekschuiten, terwijl ook de veerpont is afgebeeld tussen het Schouwgat aan het begin van de Rotterdamse Schie en de kade aan de overzijde. De jager op zijn paard nadert met zijn trekschuit het tolhuis van Delft en zal waarschijnlijk voor de passage moeten betalen. Overschie bezat veel scheepswerven en het belang daarvan wordt onderstreept door de scheepmaker, die naast de visser bij het kompas staat in de linkerbenedenhoek."

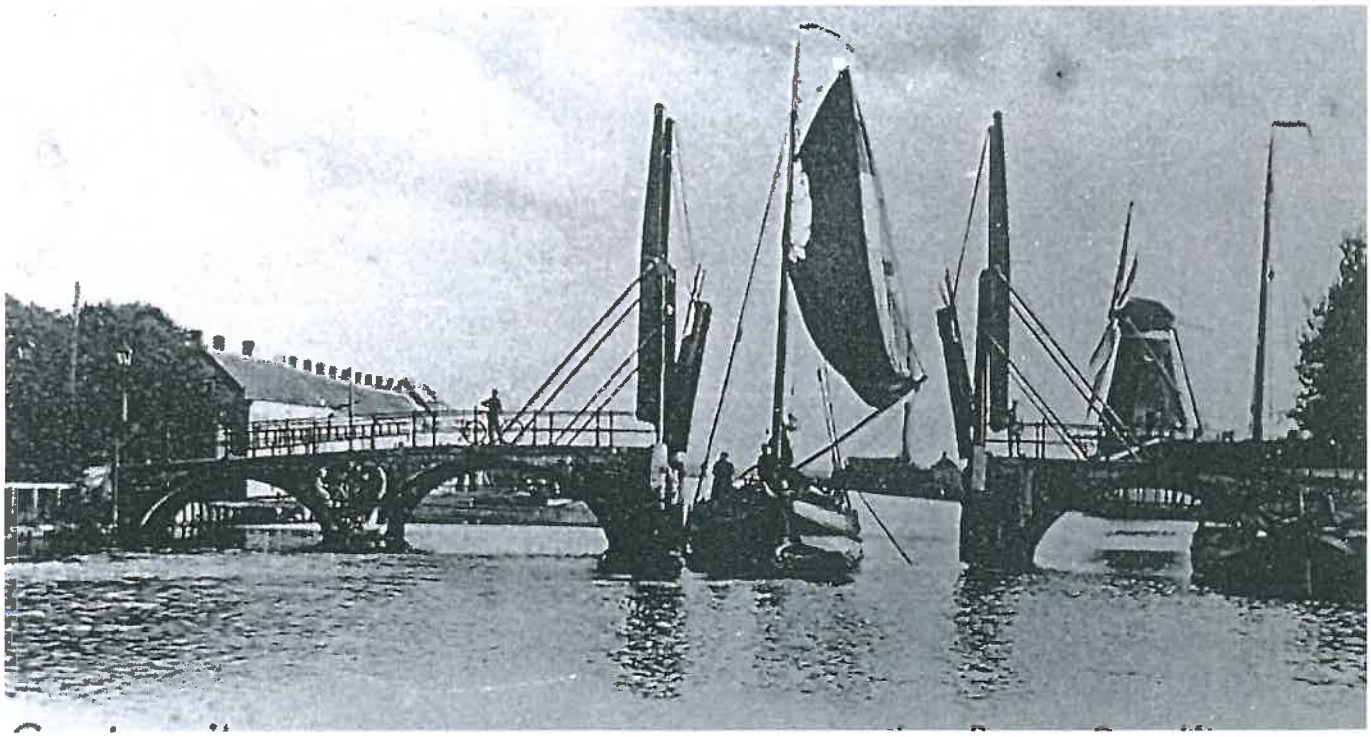
Het ambachtshuis was lang secretarie van de deelgemeente. De kerk staat op dezelfde plaats als de huidige Nederlands hervormde kerk, die na brand en herbouw dezelfde karakteristieke bol in de torenspits heeft behouden. Op die plaats aan de Schie stond aanvankelijk een kerk gewijd aan de heilige Nicolaas, schutspatroon van o.a. reizigers en schippers.

*Gezicht op achterzijde Dorpsstraat vanaf Kethelsekade*

*Schiegezicht*

Aan het begin van de Delftweg naast het Schouwgat werd in 1830 de rooms-katholieke St. Petrus' Bandenkerk gebouwd, een waterstaatskerk. De naamgeving op die locatie was goed gekozen: hij is onder meer de patroonheilige van de vissers, de netten- en doekenwevers, en de scheepsbouwers. Dat deel van Overschie in noordelijke richting langs de Schie was in gebruik bij vissers voor het drogen van de netten en staat bekend als de Droogenhoek. Aansluitend zijn scheepswerven te zien en staat het oude tolhuis.

*St. Petrus' Banden Kerk vanaf de Schiezijde*

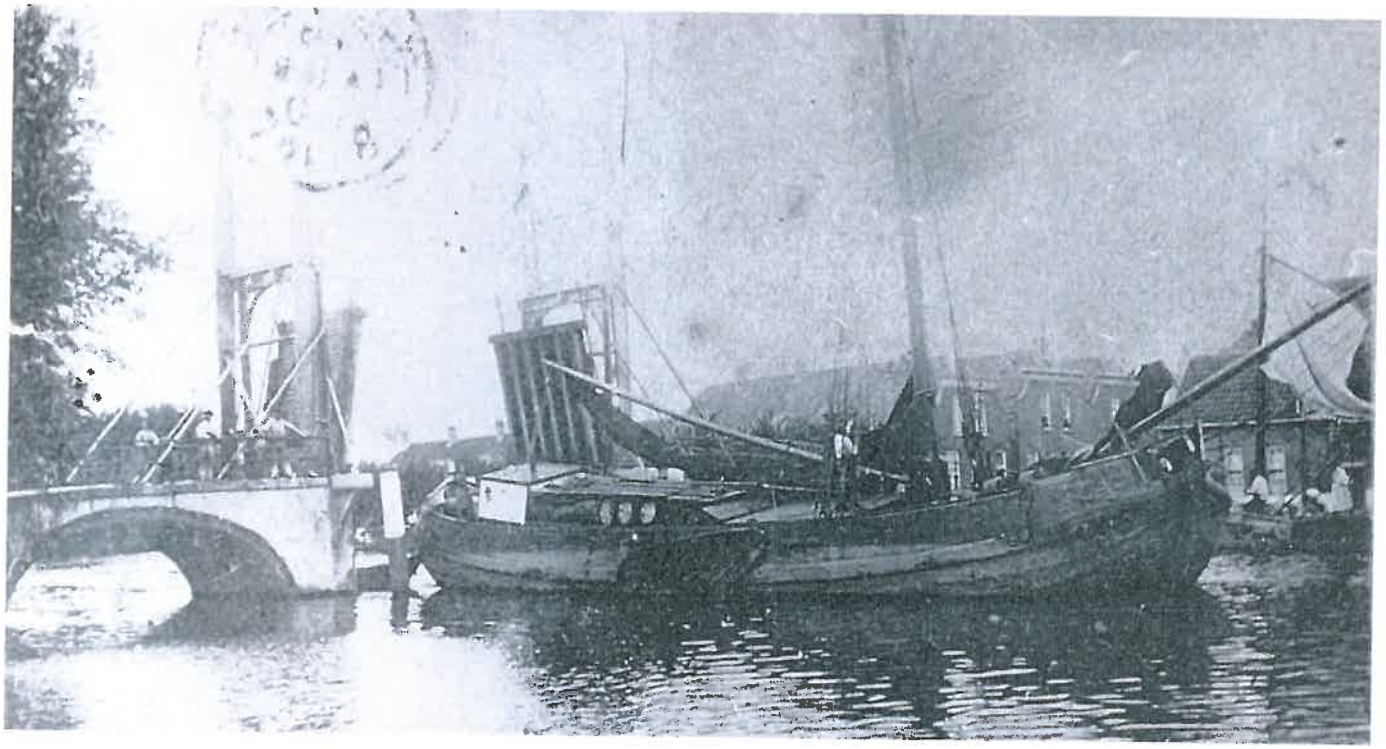


*Hoge Brug met op de achtergrond molen Treurniet]*

# BESTUURLIJKE VERHOUDINGEN

**De belangen van de omliggende steden Delft, Schiedam, Rotterdam en Delfshaven, waren groot en leidden tot jarenlang getouwtrek en voortdurende conflicten. Op de kaart uit 1667 valt het afgebeelde deel van Overschie nog grotendeels onder jurisdictie van Delft .**

Ondanks alle conflicten tussen de steden en de hoogheemraadschappen van Delfland en Schieland was men het altijd over één ding eens: de Schie moest open blijven voor het scheepvaartverkeer. In 1893, zeshonderd jaar na een eerste zuidelijker gelegen dam in de Schie die al snel verwijderd werd, werden Delfland en Schieland het eens en sloten een contract over de bouw van een schutsluis in de Schie bij de Doenkade. Provinciale Staten van Zuid Holland weigerden echter vergunning te geven. De scheepvaartbelangen wogen uiteindelijk het zwaarste, zodat er geen scheiding tot stand kwam tussen de Delflandse en Schielandse Schie.



*Hoge Brug (nog met 2 kleppen) met tjalk*

De bestuurlijke taken waren inmiddels uitgekristalliseerd: de hoogheemraadschappen zorgden voor het noodzakelijke waterbeheer en de Provinciale Staten hanteerden het nutsargument. Die historisch gegroeide taakverdeling is alleen maar sterker geworden, waarbij de noodzaak van goed en veilig waterbeheer niet zelden het onderspit delft.

De klimaatsverandering heeft daar begin deze eeuw verandering in gebracht. De urgentie van dreigende zeespiegelstijging, verzilting en enorme druk op de ruimte in de Randstad wordt door de hoogheemraadschappen gevoeld en leidde tot het opstellen van waterbeheerplannen. Het Hoogheemraadschap Delfland positioneert zich daarbij als het kenniscentrum voor Deltatechnologie.


*Uitsnede uit Ware Afbeeldinghe van Delflandt, ghemeten ghecaerteert ende in 't licht ghebracht door meester Balthasarsz., 1611, Archief HH Delfland*

# EEN SPRONG IN DE TIJD: PLANVORMING ROND DE SCHIE EN DE OOST-ABTSPOLDER

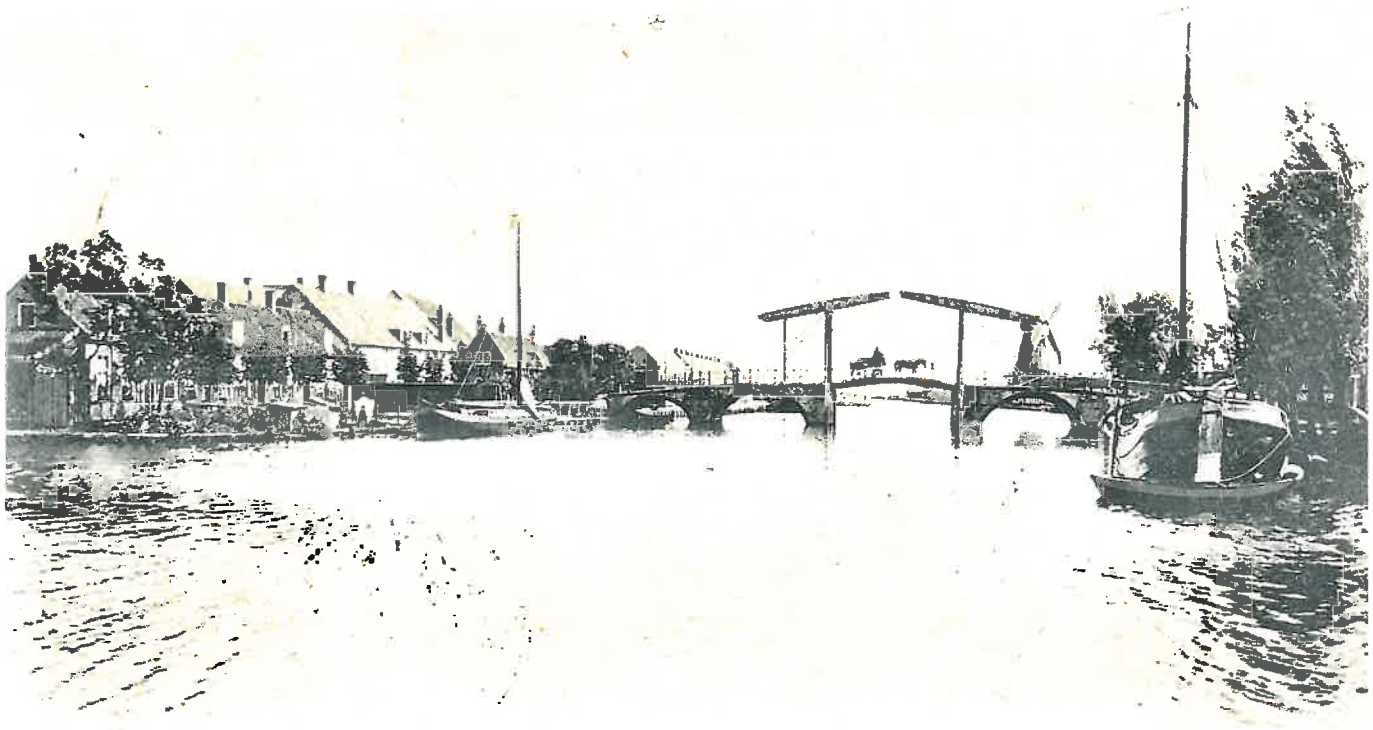
*Een lange aanloop*

In 1933 kwam een nieuwe verbinding tussen de Delfshavense Schie en de Nieuwe Maas tot stand, via de Coolhaven en de Parksluizen. Vanuit Delft liep de vaarroute nu via de afslag bij Overschie naar de Delfshavense Schie.

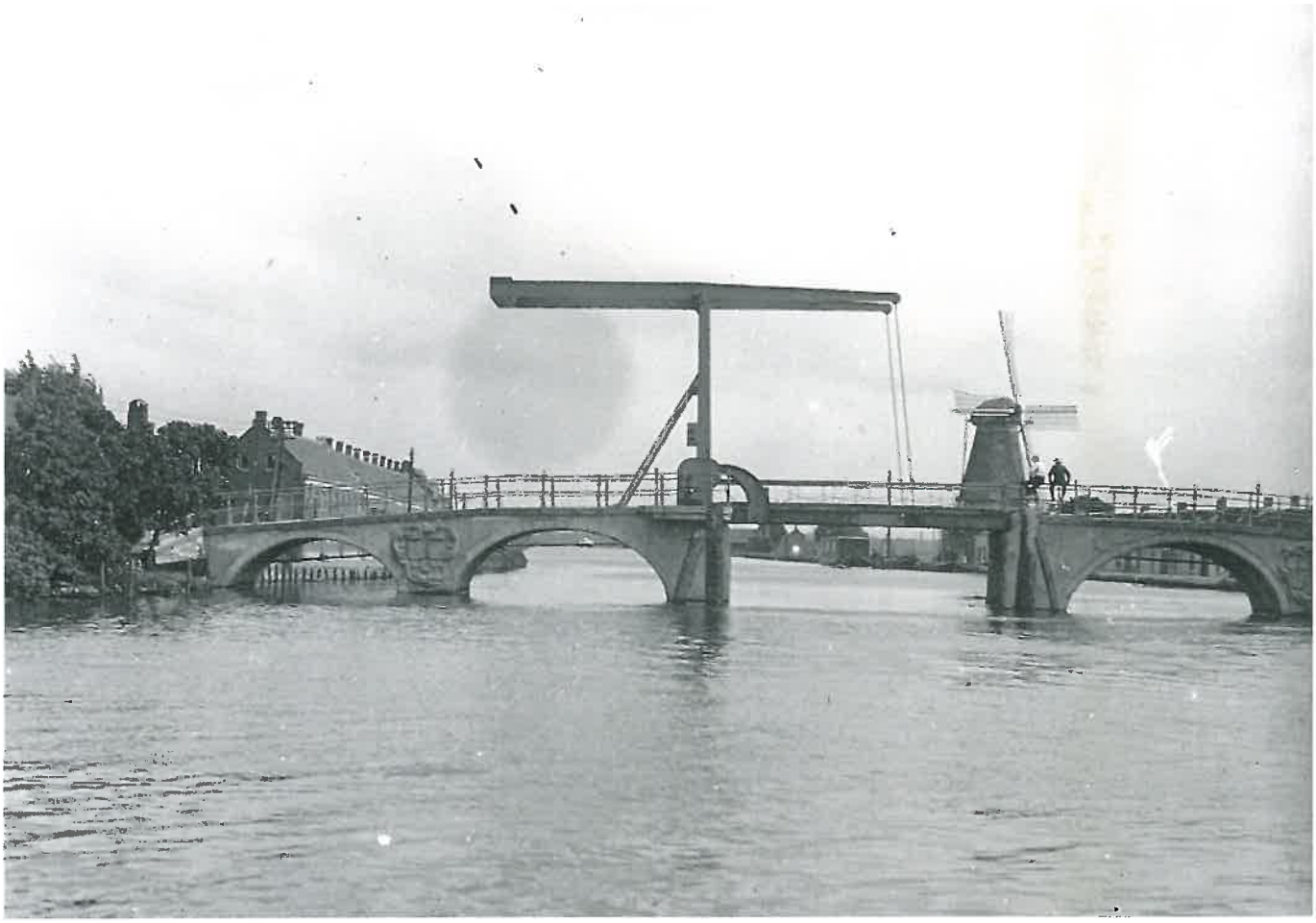
*De bocht in de Schie in een besneeuwd landschap – luchtfoto Nationaal Archief*

Het eerste voorstel voor de 'Bochtafsnijding Delftse Schie ter hoogte van Overschie' was snel gemaakt.

Zestig jaar later was er een uitgewerkt plan: naast aanleg van een kanaal zou ook de eeuwenoude Hoge Brug over de Delfshavense Schie worden verplaatst. Rotterdam hecht bij uitstek aan haar monumenten en zag in 1993 niet voldoende aanleiding om de brug op te offeren.



*Hoge Brug (nog voorzien van 2 kleppen) met paard en wagen*



*Hoge Brug*

Al eerder was er sprake geweest van een bijzonder risicovol plan voor het historisch erfgoed van Overschie, waarbij de Oost-Abtspolder ternauwernood gespaard bleef.

# Rustige 'roerige jaren'

De rumoerige kenmerken van de zestiger jaren gingen Overschie vrij geruisloos voorbij.
Geen witte fietsen op de Abtsweg.
Geen kabouterrelletjes rond het Saenredamplein.
Geen jongeren met ontblote borsten, die met een bloem in de hand in optocht door de Overschiese Dorpsstraat trokken.
Nee, de Overschieër van de zestiger jaren sloopte, bouwde, zocht zijn vertier bij de vereniging, of thuis voor de buis en hij kon ieder jaar weer vaststellen dat hij met minder Overschieërs in de wijk woonde.
Pas aan het eind van de zestiger jaren kwamen de eerste schuchtere pogingen op om niet zo maar zonder meer in te stemmen met de ingrepen op het leven van alledag.

**Hart eruit**
Meest kenmerkend en meest ingrijpend is in deze periode het plan van Rotterdam geweest om de Oost-Abtspolder te ontsluiten: De Rotterdamse Schie moest gedempt worden om plaats te maken voor een weg naar deze polder toe. Door dit nimmer voltooide plan is het hart uit Overschie gerukt. De bebouwing aan de Lugt, de Zestienhovense Kade, het Voorom en het karakteristieke Schouwgat werden ervoor tegen de vlakte gehaald. Een nooit meer goed te maken zonde.

**Het Veerhuis**
Slechts één herinnering aan dit oude Overschie is hier nog bewaard gebleven: het uit 1767 daterende Veerhuis. Onverbrekelijk aan dit Veerhuis verbonden is de naam van de heer Augusteijn. Het was zijn ideaal het Veerhuis te restaureren en er een streekmuseum van te maken. Hij wilde er herinneringen in bewaren aan de gebouwen, die in die tijd in hoog tempo werden gesloopt. Omstreeks 1960 wist hij het Veerhuis in eigendom te verwerven en als een van de weinigen verzette hij zich met kracht tegen het ontwerp van de ontsluitingsweg. Want deze weg zou niet alleen de kern van Overschie verscheuren, maar ook het Veerhuis teloor doen gaan. De weg was namelijk dwars door het Veerhuis heen getekend.
Zijn pogingen mochten in eerste instantie niet baten. In 1964 werd het Veerhuis onteigend, zij het, dat bij de besprekingen in Rotterdam de betreffende wethouder de toezegging deed, dat bekenen zou worden of de weg om het Veerhuis heen zou kunnen komen.
De heer Augusteijn slaagde erin het pand weer van de gemeente te huren, doch heeft het niet mogen beleven, dat in 1974 het besluit viel, dat het Veerhuis in zijn al eeuwenoude glorie behouden zou mogen blijven. De gemaakte plannen werden van de kaart geveegd en Overschie bleef zitten met een braak gat in de oude dorpskern.

**Tolhuis gesneuveld**
Er sneuvelde echter meer.
In november 1964 werd begonnen met het slechten van een serie huizen langs de Delfshavense Kade. Zouden aan het eind van de zeventiger jaren ongetwijfeld voor dergelijke panden allerlei renovatieplannen ontwikkeld zijn, de kranten uit die

*Rustige 'roerige jaren'- Onder de rook van een stad (zie afbeelding uit 1e versie – pagina 13)*

Na deze zo verraderlijk rustige jaren kwamen in de volgende decennia grote problemen aan de oppervlakte door het verslechterende woonklimaat aan de rand van de stad. Een fors deel van het woningbestand was in slechte staat en jongeren en jonge gezinnen trokken weg naar de nieuwbouw in de randgemeenten. Die tendens was slecht te keren: tussen 1980 en 1990 vertrok nog eens 20% van de werkende, grotendeels jonge bevolking. Sinds 1976 was een wijkwerkgroep actief die met medewerking van velen ijverde voor een leefbaarder Overschie. Het resulteerde in een Zwartboek dat de zo gewenste aandacht van de stad Rotterdam trok. Het vormde de basis voor wijkwelzijnsplannen, die aan de bevolking werden voorgelegd. Hoorzittingen hadden weinig succes, maar een tentoonstelling in de Kijkkist – een verplaatsbare container van de Rotterdamse Kunststichting – kreeg grote belangstelling en honderden gaven hun reactie op het welzijnsboek.

In 1981 werd een gedegen Beleidsplan Overschie Dorp opgesteld, waarin de problemen en mogelijke stedenbouwkundige oplossingsrichtingen werden geïnventariseerd. Doel was de leegloop uit de stad tegen te gaan en een meer herbergzame stad te krijgen. Het werd de basis voor de zo noodzakelijke stadsvernieuwing.

De historische kwaliteit van de oude dorpskern en het omringende landschap wordt daarin als volgt beschreven:

2. HISTORISCHE ONTWIKKELING

De huidige verschijningsvorm van Overschie is het resultaat van een vrij gecompliceerd proces: Aan de ene kant ontwikkelt Overschie zich onder invloed van puur lokale factoren, voortkomend uit de agrarische sfeer, aan de andere kant werken invloeden van buitenaf daar weer op in. De ruimtelijke historie van Overschie valt te omschrijven als de geschiedenis van een agrarische nederzetting in de buurt van twee grote steden, Delft en Rotterdam, waarvan Rotterdam verreweg de meeste invloed heeft gehad.

Overschie is in de 10e eeuw ontstaan als een nederzetting van boeren en vissers op een plaats waar de Schie een haakse bocht maakt op haar weg naar de Maas.

Het Dorp bestond uit een losse lintbebouwing van huizen aan weerszijden van de huidige Dorpsstraat, die parallel aan de Schie loopt.
De huizen aan het water zullen aanvankelijk een overslagfunctie gehad hebben voor agrarische produkten. De kerk vond ook zijn plaats in het lint, aan het water.

In de 14e eeuw vindt er een nieuwe ontwikkeling plaats: De welvarende polderstad Delft zoekt een waterverbinding met de Maas, terwijl Rotterdam juist een relatie zoekt met haar achterland. De nederzetting Overschie bevindt zich wat dat betreft op een strategische plaats: De rivaliserende steden graven elk vanuit Overschie hun eigen waterverbinding met de Maas. De Rotterdamse Schie ontstaat ten noorden van de kern; het aangrenzende gebied langs het water zal voortaan onder de jurisdictie van Rotterdam behoren (tot begin 19e eeuw). De → Delfshavense Schie ontstaat ten zuiden van de kern.

Overschie is vanaf de 14e eeuw nu gelegen aan de belangrijke verbinding van Rotterdam met Delft en Den Haag. Met name langs de Rotterdamse Schie ontwikkelt zich in 17e, 18e en 19e eeuw nijverheid en industrie, o.a. in de vorm van windmolens voor allerlei doeleinden. Er vestigen zich ook scheepswerven. Langs de Zestienhovensekade verrijzen arbeiderswoningen voor de nieuwe in de industrie werkzame bevolking. Het gebied rond de Delfshavense Schie mist de juridische relatie met Rotterdam en er vonden geen nieuwe ontwikkelingen plaats, op een rijtje arbeiderswoningen uit het eind der 19e eeuw na. Naarmate Overschie zich op deze manier steeds verder ontwikkelt en ook de ontginning van het achterland gedurende de Middeleeuwen voortgeschreden is, groeit het dorp steeds meer uit tot een regionaal centrum

3. BESTAANDE SITUATIE

3.1. Ruimtelijke structuur

Ruimtelijk gezien is het plangebied te verdelen in een bebouwd en een min of meer landelijk gedeelte. Hieronder wordt eerst het bebouwde gedeelte en daarna het landelijke beschreven.

3.1.1. Stedebouwkundige structuur van het bebouwde gebied

De historische en meer recente bebouwing van Overschie-Dorp verschilt niet alleen in jaren, maar ook in stedebouwkundige structuur. Zoals ook uit hoofdstuk 2 blijkt is de historische bebouwing gelegen langs de Delftweg en de Overschiese Dorpsstraat (zie kaart 5), terwijl rudimenten van oorspronkelijke bebouwing nog te vinden zijn langs de nog aanwezige oude verbindingswegen van Overschie met het voorland langs de Zestienhovensekade en de Rotterdamse Rijweg. De jongere bebouwing omvat de rest van de bebouwing in het plangebied, voornamelijk gebouwd in de jaren twintig en later.

Historische structuur

De Delftse Schie, waarlangs het dorp in de vorm van een lintbebouwing is ontstaan en waaraan het zijn naam te danken heeft, is structureel bepalend geweest voor de vorm van de nederzetting. De gerichtheid op de zuidelijker gelegen nederzettingen, Rotterdam, Delfshaven en Schiedam is er mede oorzaak van geweest, dat de Delftse Schie ook altijd de noordwestelijke begrenzing van het dorp is gebleven. De oude kern is daardoor altijd blijven grenzen aan de vlakke open Oost-Abtspolder.

Silhouet
Het is hier dat de waarde van de historische kern Overschie ver uitgaat boven het lokale belang: de grootste waarde van de kern ligt in haar silhouet dat vanuit het noorden en westen nog tamelijk ongeschonden is en gelegen is in de markante bocht in de Delftse Schie. Edmond Bacon schrijft in zijn boek "Design of cities" over de Nederlandse steden het volgende (blz. 164):

"In a country of vast extents of flat land devoid of great interest or remarkable natural features, the Dutch, with rare artistry, have set about remedying the defect by rearing city skylines that are total works of art. "*)

*) In een onafzienbaar vlak en tamelijk oninteressant landschap zonder veel afwisseling, hebben de Hollanders met zeldzame kunstzinnigheid van de nood een deugd weten te maken door stadssilhoueten op te richten die ware kunstwerken zijn."

De mening van Bacon over het Hollandse landschap in het midden latend, merken we op dat de waarde van het silhouet juist bestaat bij de aanwezigheid van dit vlakke land.

We kunnen dan ook stellen dat de waarde van het silhouet van Overschie, gelegen aan de rand van Rotterdam, niet alleen bestaat bij de aanwezigheid van de oude lintbebouwing - met zijn markante kerktorens - maar evenzeer bij de aanwezigheid van het vlakke polderland aan de overzijde van de Schie.

Juist het duidelijk ervaarbare onderscheid tussen de kern van Overschie en een aspect van zijn historische bestaansvoorwaarde, de polder, levert een historisch ruimtelijk beeld op.
In dit beeld van lintbebouwing en open land, van elkaar gescheiden door de Delftse Schie met daarlangs het Jaagpad, neemt het Veerhuis, tegenover de monding van de Rotterdamse Schie in de Delftse Schie, een aparte plaats in als overgebleven teken van de relatie tussen Overschie en het Achterland.

Het silhouet van de lintbebouwing vanaf de andere kant, van de oost- en zuidzijde, is alleen nog tussen Delfshavense Schie en Rotterdamse Rijweg waarneembaar en is hier van een andere, meer lokale orde dan van dat langs de Schie.

Meer noordelijk is door latere uitbreiding van Overschie het gezicht op de oude bebouwing vanuit het oosten ontnomen.

Het lint
De dichte lintbebouwing parallel aan de Delftse Schie wordt tweemaal doorsneden door in de 14e eeuw gegraven waterwegen; de Rotterdamse Schie en de Delfshavense Schie.
Langs de Rotterdamse Schie is de lintbebouwing aangetast door kaalslag t.b.v. van een eertijds geplande weg die van het Stoopwegkwartier naar Schiedam zou lopen.
Karakteristiek voor de lintbebouwing zijn de smalle percelen haaks op de straat. Dit patroon wordt alleen ter plaatse van en rond de Hervormde Kerk onderbroken. Het lint verdikt zich hier en de Dorpsstraat splitst zich plaatselijk in de vorm van een ring om de kerk, die aan de noordzijde de Schie raakt.

De Kerk vormt zowel in het patroon van de lintbebouwing als in het silhouet van Overschie het belangrijkste hoofdmoment.

De bebouwing in het lint kent grote onderlinge verscheidenheid in stijl, een van de kenmerken van een historisch gegroeide kern, het naast elkaar voorkomen van bouwwerken uit verschillende stijlperioden.

Een tweede accent in de bebouwing van het lint wordt gevormd door de R.K. Kerk.
In het patroon van het lint past hij wel in de heersende perceelstructuur, maar onderscheidt zich hier, evenals in het silhouet door zijn grotere maat; in het silhouet speelt bovendien zijn toren een belangrijke rol.

Structuur van het landelijke gebied

Het onbebouwde deel van het plangebied valt uiteen in een driehoekvormig gedeelte ten westen van de Delftse Schie dat tot de Oost-Abtspolder behoort en een gebied aan de andere zijde van de Schie tot aan de Rijksweg.

Zuidoosthoek Oost-Abtspolder

Het driehoekige zuidoostelijke deel van de Oost-Abtspolder gelegen in de bocht van de Delftse Schie is ongeveer het enige niet opgespoten gedeelte van deze polder. Mede dank zij de geisoleerde ligging, heeft het een extensief gebruik; het bestaat geheel uit weiland en heeft alleen het Veerhuis - tegenover de monding van de Rotterdamse Schie - als bebouwing. Langs de Delftse Schie loopt het Jaagpad; de Kethelsekade. Zoals in 3.1.1. Historische bebouwing is beschreven, vormt dit open landelijke gebied een essentieel onderdeel van het ruimtelijk beeld van Overschie.

Gebied tussen Delftse Schie en Rijksweg 13

Dit gebied kent in tegenstelling tot het hiervoor beschrevene een veel intensiever gebruik; langs de Delftweg liggen oude boerderijen en buitenhuizen en ook enige industriële complexen, welke laatste het karakter van dit gebied dreigen aan te tasten. Het ruimtelijk beeld van het gebied is te omschrijven als open aan de oostzijde (Rijkswegzijde) met een structuurbepalende landelijke occupatiedrager langs de Delftweg.

*Historische ontwikkeling Overschie – Beleidsplan Overschie-Dorp*

Vanuit het ruimtelijk ordeningsprincipe van de 'compacte stad' werden de randvoorwaarden beschreven voor ingrepen in de stedenbouwkundige structuur, waarbij voor de historische kern van Overschie en het aangrenzende landelijk gebied de volgende kwaliteiten en kwaliteitseisen worden geformuleerd:

* Historische kernen
De historische kernen van Overschie, Hillegersberg en Terbregge zijn belangrijke hoekstenen in het rijke woonmilieu dat Rotterdam-Noord overwegend bezit. Samen met de historische land- en waterwegen vormen ze de basis van de structuur van het plangebied. De belevingswaarde van deze historische structuurdragers stijgt uit boven het locale; ze zijn naast elementen van een goed woonmilieu ook van recreatief belang voor een gebied groter dan het plangebied.
Het is van wezenlijk belang, dat deze kernen en oude wegen hun onderling verschillende karakteristieke trekken en daarmee hun waarde behouden. Op plaatsen waar de waardevolle eigenschappen verloren zijn of dreigen te gaan, dienen deze zo mogelijk hersteld dan wel zoveel mogelijk behouden te worden. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan restauratie, maar zeker ook aan nieuwbouw, welke qua verschijningsvormen en functie past in het historisch stedelijk weefsel. Om het zinvolle behoud van deze karakteristieke stedelijke milieus zoveel mogelijk te kunnen waarborgen, dienen voor deze gebieden de vigerende stedebouwkundige plannen bijgesteld, dan wel vernieuwd te worden.

* Landschappelijke elementen
Door historische ontwikkeling bezit het structuurplan-gebied nu een aantal geleidelijke overgangen tussen stad en platteland. Dit is vooral te danken aan de wijze waarop de stedelijke uitbreidingen aangepast werden aan het oude agrarische landschapspatroon van langgerekte occupatiedragers die de plattelandskernen onderling verbonden. Met name zijn dit:
-de Rotte
-Overschiese Kleiweg
-Delftse Schie
-Hoge Limiet/Ringdijk
-Straatweg/Grindweg
Deze landschappelijke elementen zijn door hun eigen karakteristiek (profiel, maat, schaal van bebouwing) en eraan gekoppelde elementen, zoals de Bergse Plassen, Park Zestienhoven en de historische kernen, bepalend voor de ruimtelijke structuur van het plangebied.

Ingrepen, welke raken aan deze elementen, zullen zodanig moeten worden vormgegeven, dat de structurerende werking van deze elementen wordt behouden en zo mogelijk wordt vergroot, hetgeen ten goede komt aan de kwaliteit van zowel het te ontwikkelen stedelijk milieu als aan dat van het gehele stadsdeel.

*Beleidsplan Overschie-Dorp*

*Een doorstart voor de bochtafsnijding in nieuwe omstandigheden*

Vanaf 2005 werd het thema vervoer over water actueel en werd de planvorming rond de bochtafsnijding opnieuw opgepakt. De Provincie Zuid-Holland ging ermee aan de slag en liet een aantal variantenstudies doorrekenen, waarbij reistijdwinst en schaalvergroting de positie van de binnenscheepvaart zouden moeten gaan bevorderen. Het werd een lastige opgave.

Er is naarstig gerekend aan het effect van een verlenging van 70 naar 75 meter van de (al) verlengde Hagenaars, de typerende vrachtschepen op de Schie. Maar wie de binnenschippers zelf sprak, hoorde dat zij op zo'n verlengd schip niet langer alleen mochten varen. Schaalvergroting kostte dus meer dan het opleverde. De AVR, die het Haagse huisvuil dagelijks naar Rotterdam vervoert, paste de afmeting van de containerschepen in het laatste decennium van de 20e eeuw al wijselijk aan, zodat zowel de bocht als de Hoge Brug gemakkelijk gepasseerd kan worden.

Aanpassing van de Hoge Brug zelf is geen onderdeel van dit nieuwe plan. De doorvaartbreedte (7,80 meter) van dit rijksmonument en ook de beperkte diepgang is voor de verladers knelpunt nummer één. Daarom is in de Provinciale Nota Vaarwegen vastgesteld dat verbreding van de Hoge Brug na realisering van de bochtafsnijding noodzakelijk wordt.

*Open Hoge Brug met schip – 1981*

Na aanleg van het 800 meter lange kanaal, waarop harder mag worden gevaren, sluit dit aan op het laatste stuk van het vaartraject, de Delfshavense Schie (met acht bruggen en twee sluizen), dat naar de Nieuwe Maas voert. Juist op dat deel van het traject geldt een lagere maximum snelheid voor het scheepvaartverkeer, naast wachttijden in verband met de spitssluitingen van de bruggen. En niet in de laatste plaats vormt de beperkte diepgang op dit traject een belemmering, waardoor het laadvermogen van de schepen maar ten dele kan worden benut.

Waren de groeiprognoses voor het goederenvervoer over de Schie al optimistisch, voor het afvaltransport lijkt de wens de vader van de gedachte te zijn geweest. Aangenomen werd dat het transport van huishoudelijk afval over water tot 2040 zou verdubbelen; dat lijkt vooralsnog niet reëel. Nu bijna 10 jaar later zijn de groeiperspectieven voor de binnenvaart op de Schie sterk geslonken.

De doelstelling: bevordering van de binnenscheepvaart door schaalvergroting, berust op een verouderd concept, waar de sector zelf en de investeerders al lang niet meer in geloven. De veiligheid op het water en de milieuvoordelen zijn niet aantoonbaar en aannemelijk gemaakt. Nut en noodzaak zijn niet duidelijk gemaakt en de maatschappelijke kosten zijn aanzienlijk. De begroting bedraagt in werkelijkheid een veelvoud van waarmee gerekend is en is deels nog steeds onzichtbaar. Welke lasten voor de gemeente zijn, en of daar budget voor is, is nog onbekend.

*De Provincie als regisseur van het proces*

Op 25 juni 2014 werd door Provinciale Staten van Zuid-Holland het Provinciaal Inpassingsplan Bochtafsnijding Delftse Schie vastgesteld. Daarmee werden de bevoegdheden van de gemeente Rotterdam overgenomen door de Provincie. De daaraan voorafgaande spreiding van verantwoordelijkheden had voor alle betrokkenen tot een onoverzichtelijke situatie geleid. Ook dan blijft echter veel onduidelijk door nog af te sluiten samenwerkingsovereenkomsten en uitruil van gronden tussen provincie en gemeente.

In het Provinciaal Inpassingsplan is de waterparagraaf summier. De unieke status van de Schie en de Oost-Abtspolder blijft onderbelicht.

***3.2.2 Cultuurhistorie en archeologie***

*Het plangebied is momenteel een vrijwel geheel open weidegebied met een gedeeltelijk intacte topografie uit de Late Middeleeuwen. Het grootste gedeelte van het gebied is laaggelegen, tot wel 2,5 meter beneden het peil van de Schie. Aan de zuidwestzijde is langs de Schie enige bedrijfsbebouwing.*

*In de bocht van de Schie, tegenover de monding van de Rotterdamse Schie*

*staat nog het oude 18e eeuwse Veerhuis op de Kethelsekade (zie figuur 10). (BOOR, 2006).*

***4.3.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie***

*In 2006-2008 is door BOOR (Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam) in het plangebied en voor het eiland dat ontstaat een bureauonderzoek en een verkennend inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen uitgevoerd.*

*In totaal zijn verspreid over het plangebied 207 boringen gezet. Verspreid over het plangebied zijn in totaal vijf vindplaatsen benoemd (zie bijlage 2 voor meer gedetailleerde kaart)*

***Samenvatting:***

· landschap, archeologie en cultuurhistorie:

*de kans is groot dat bij de herinrichtingwerkzaamheden in het kader van de bochtafsnijding archeologische waarden verstoord worden.*

*Wanneer bij de werkzaamheden verstoring plaatsvindt, zullen verstoorde archeologische waarden voorafgaand aan de planrealisatie worden opgegraven en gedocumenteerd.*

*M.e.r.beoordeling en cultuurhistorie*

Het Hoogheemraadschap Delfland verwijst voor het definiëren van het maatschappelijk belang naar de Provincie. Dat past in de bestuurlijke traditie. Bescherming van cultuurhistorische waarden behoort niet tot de reglementaire taken van het hoogheemraadschap, maar het bezit wel een ruime hoeveelheid roerend en onroerend erfgoed van cultuurhistorisch belang. In de periode 2010-2015 wordt geïnventariseerd welke objecten van cultuurhistorisch belang zijn. Op basis van de resultaten wordt een discussie gestart over te formuleren richtlijnen hoe Delfland zal omgaan met deze objecten nadat zij hun waterstaatkundige functie hebben verloren. Met de landschappelijke impact van waterstaatswerken, zoals dijken en slotenpatronen zal bij de realisatie van projecten zorgvuldig worden omgegaan, als zij een waardevol onderdeel zijn van het landschap.

De watervergunning voor de bochtafsnijding toetst op waterkwaliteit, waterveiligheid (droge voeten) en technische uitvoerbaarheid, zij het binnen de kaders van de Provincie: de doelstelling is versmald en ingeperkt.

Zie ook interview W. Kuijken, Een nieuw Deltaplan, (NRC, 30 augustus 2014).

# EEN GESPANNEN RELATIE: BOCHTAFSNIJDING EN CULTUREEL ERFGOED

*Alles van waarde is weerloos- Lucebert*

**De nadelige gevolgen voor het cultureel erfgoed en landschapsbeeld zijn in het besluitvormingsproces over de Bochtafsnijding buiten beeld gebleven. De cultuurhistorische betekenis- en de belevingswaarde van het gebied kwam bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet aan de orde.**

In het hele besluitvormingsproces is er echter één opmerkelijk moment, waar de weging van (stedelijke) omgeving en te bouwen object, onderwerp is van beraadslagingen onder deskundigen: de bouw van de nieuwe noordelijke brug (die nodig is om het nieuw te vormen eiland te ontsluiten), kwam op 6 maart 2013 e.v. aan de orde in de Welstandcommissie van Rotterdam. Het verslag wordt hier ingelast:

*Beraadslaging in eerste aanleg*:

Uitgangspunten … "het bestaansrecht van een gebouw (object) niet alleen ligt in hoe het functioneert voor het doel waarvoor het wordt gebouwd, maar ook in de betekenis die het heeft in zijn (stedelijke) omgeving. Dat criterium ligt ten grondslag aan de bezwaren die de commissie heeft tegen deze brug op deze locatie.

*Motorschip Zagri 11 neemt, geladen met zand, de bocht in de Schie*

Het is niet goed voorstelbaar dat een eeuwenoude watergang, een rivier waaraan Overschie haar naam ontleent, door een langzaam-verkeerbrug tot een binnenwater wordt gereduceerd dat alleen bereikt kan worden door een sloep. Je zou mogen verwachten dat de belangenafweging tussen civieltechnische eisen en de historische context van Overschie anders gewogen zou worden. De balans lijkt verschoven naar het rationele ten nadele van de moeilijker meetbare cultuurhistorische waarden. De commissie vraagt zich af of een bredere kolk geen soelaas zou kunnen bieden, of dat er een ponton wordt ingezet als verbinding tussen vaste wal en het nieuwe eiland."

*Beraadslaging in tweede aanleg*:

"De commissie blijft bij haar standpunt dat het niet goed voorstelbaar is, dat een eeuwenoude hoofdwatergang waar het dorp Overschie haar naam aan ontleent, door een langzaam-verkeerbrug gereduceerd wordt tot een binnenwater."

In de nabespreking heeft de commissie in meerderheid zich echter bij deze realiteit neergelegd en besloten zich te richten op de vormgeving van de brug en de inpassing van de brug in het landschap:

"De landschappelijke inpassing overtuigt nog niet."

In het Provinciaal Inpassingsplan van de Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 25 juni 2014, wordt de discussie als volgt afgerond: "Er is geen sprake van aantasting van cultuurhistorische waarden aangezien de nieuwe vaarweg en brug landschappelijk en cultuurhistorisch worden ingepast."

**Maar is de Schie zelf – zoals de Welstandscommissie in eerste aanleg aangaf - niet juist de kern van het te beschermen cultuurhistorisch erfgoed?**

*Delftse Schie met schip, achtergrond dorp met Grote Kerk*

# DE VERGETEN PARAGRAAF:

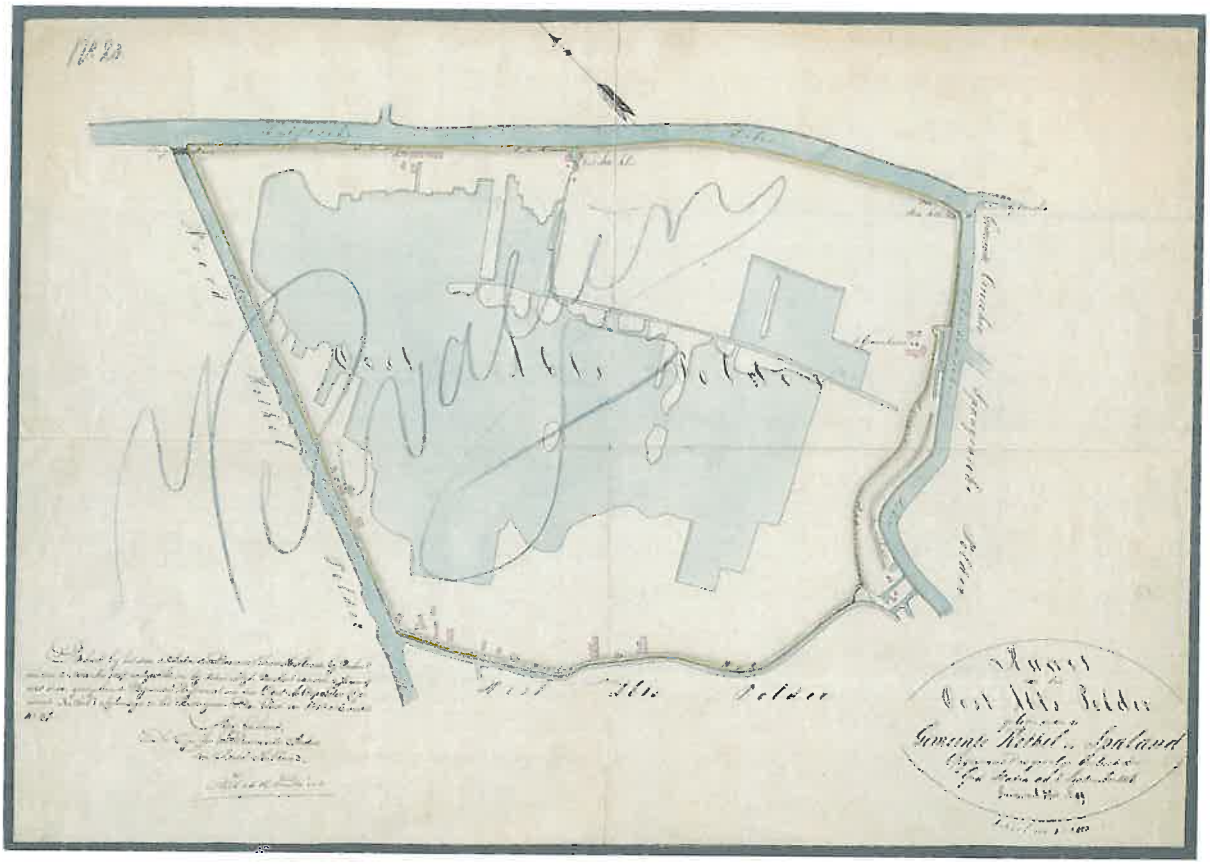
## *WAT IS DE CULTUURHISTORISCHE EN LANDSCHAPPELIJKE WAARDE, DE MAATSCHAPPELIJKE BETEKENIS EN DE HERINNERINGS- EN BELEVINGSWAARDE VAN HET GEBIED?*

**De historicus Simon Schama publiceerde in 1995 een invloedrijk boek over de waarde van cultuurlandschappen, getiteld 'Landschap en Herinnering'. Het belangrijkste thema van dit boek is, dat waterlopen en landschappen, die bijna altijd het resultaat zijn van menselijk ingrijpen, belangrijke cultuurdragers van onze geschiedenis zijn.**

Hoe kijken we naar het historisch landschap, waarin de zichtlijnen langs kreekruggen, polders, scheepvaartverkeer en bebouwing (voor degenen die het kunnen lezen) nog steeds begrijpelijk zijn?

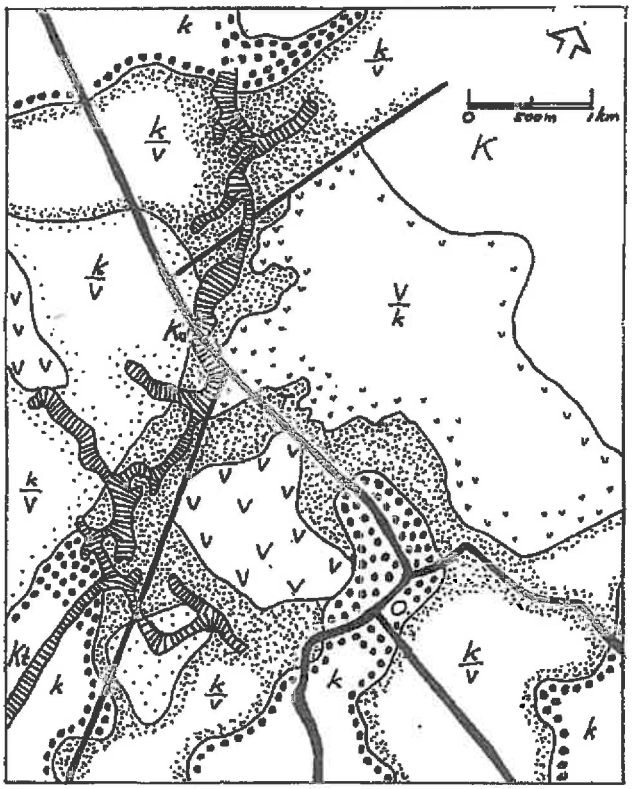
Hoe ervaren mensen het passeren van vrachtschepen in de bocht van de Schie? En hoe groot is de verwondering wanneer zij bij de Hoge Brug, met uitzicht op de Oost-Abtspolder, moeten wachten op de passage van een schip door de smalle opening? Dat is het moment om het verhaal te vertellen.

*De Schie, de scheepvaart en de Oost-Abtspolder*



*Grens- of schetskaart behorend bij het bijzonder reglement van de Oost-Abtspolder, 1876, Archief HH Delfland*

fig.2: Kreekruggen bij Overschie.
(bronnen: Bodemkaart 1:50.000,
Geologischekaart 1:50.000).




*De Tempel*

Het gemanoeuvreer van de vrachtschepen door de bocht van de Schie verwijst rechtstreeks naar de schepen uit het verleden die met veel minder hulpmiddelen deze passage moesten nemen. Dat gelaveer door de bocht van imponerende schepen en het voorsorteren voor de Hoge Brug vinden mensen nog steeds fascinerend. Dan kun je aanhaken met hoe dat eeuwenlang is gegaan dankzij technisch vernuft en vakmanschap.

Door de natuurlijke bochten in de Schie moeten schepen wel snelheid terugnemen en met beleid aanvaren. Dat veiligheidsprincipe gebruiken we overal bij wegen door rotondes aan te leggen of door het maken van wegversmallingen. De Hoge Brug heeft de tand des tijds door de kenmerkende bochten in de Schie kunnen doorstaan.

Versmallingen en bochten waren ook uiterst bruikbaar als strategische plaatsen voor tolhuizen en veren, en daarmee een belangrijke inkomstenbron voor de beheerders van deze plaatsen.

Bij het Veerhuis liggen de rolpalen, waarmee de trekschuiten door de bocht werden geholpen. Het jaagpad langs de Kethelse kade heeft een nieuwe, vergelijkbare functie gevonden: al meer dan een eeuw in gebruik bij Delftse roeiers die, op de fiets begeleid, de bocht nemen.

De Oost-Abtspolder heeft zijn contouren behouden en is een van de oudste bemaalde, intacte polders, waar grote hoogteverschillen (meer dan 5 meter) in een klein gebied worden overbrugd. Dit relatief kleine poldertje is sinds de 12e eeuw nooit bebouwd, opgehoogd, heringedeeld of met zwaar materieel bewerkt. De oorspronkelijke structuur en grondpatronen zijn bewaard gebleven. In de zuidwesthoek staan elzenbosjes in drassig gebied. Archeologische resten liggen als bulten in het landschap. Het is doorleefd gebied; het geheugen ligt erin besloten.


*Wandkleed Ontzet van Leiden van Joost Jansz. Lanckaert - Museum De Lakenhal Leiden*

## *De herinneringswaarde van het landschap*

Een uniek voorbeeld van het strategisch gebruik van de Schie en het omringend gebied is afgebeeld op een iconische afbeelding van het Ontzet van Leiden; het wandkleed van Joost Jansz. Lanckaert hangt in Museum De Lakenhal. Daarop is te zien dat de dijken na afloop van het oogstseizoen zijn doorgestoken (met toestemming van Johan van Oldenbarneveldt) en het lage land in de polders onder water staat. De ongeregelde troepen van Willem van Oranje (watergeuzen) stomen vanuit Brielle langs Overschie op richting Leiden om het beleg van de stad door de Spanjaarden te beëindigen. Voor de lokale bevolking was dit door de plunderingen een bijzonder zware periode, die door de verzilting van het land nog lang voelbaar was.

Op het wandkleed is de geschiedenis afgebeeld van de bevrijding van Holland door de kracht van het ons omringende water te ontketenen.


*Ansichtkaart naar aanleiding van 350 jarig bestaan Hoge Brug –september 2012*

*Diverse schepen in de bocht voor de Hoge Brug*

*Veerhuis met roeiers – foto Nationaal archief*

*De belevingswaarde van het landschap*

De resten van 's Gravenhuize/ Hof van Cyrene zijn grotendeels door de Provincie afgevoerd. De oude Schiekade is nu nog onaangetast. De weiden zijn begraasd door koeien, zoals dat eeuwenlang gebeurde. Dat beeld is zeldzaam geworden. Het gebied staat geregistreerd als 'weidepark'.

De Oost-Abtspolder wordt door wandelaars en fietsers gewaardeerd om wat het is: eeuwenoud Hollands cultuurlandschap, dat op wonderbaarlijke wijze als een vergeten enclave aan de rand van de stad bewaard is gebleven.

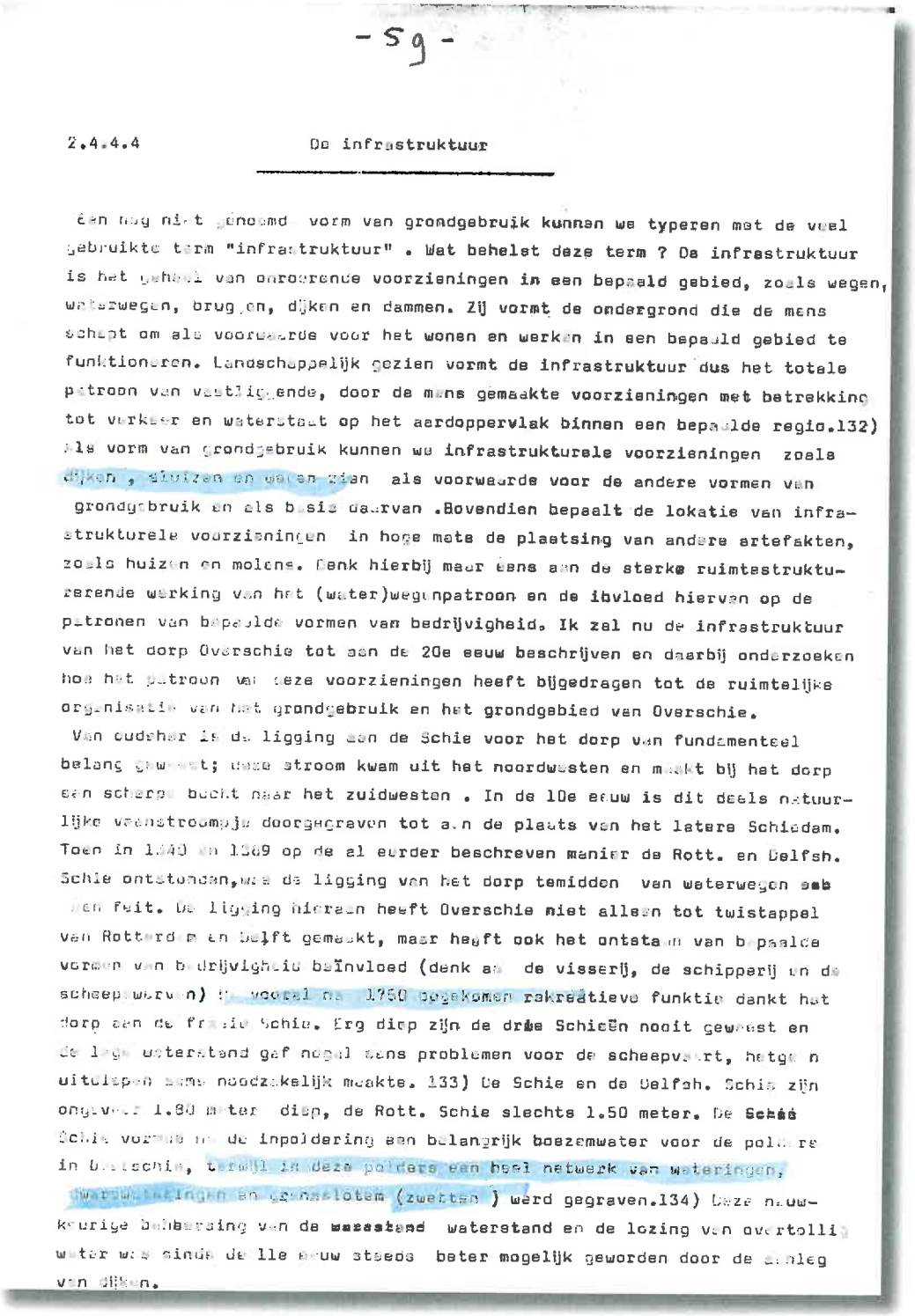

*Oost-Abtspolder, verveende en voor vervening vatbare percelen land in de Oost-Abtspolder, 1808, Archief HH Delfland*

*De maatschappelijke betekenis*

Oostelijk van de Schie is een plassengebied, ontstaan door de turfstekerijen. Deze brandstof en de transportmogelijkheden over de Schie waren een belangrijke voorwaarde voor de bloei van Delft. Ook werd intensief van de Schie gebruik gemaakt voor transport van en naar de industrie in de regio Schiedam/Delfshaven. Voor de boerderijen werd met behulp van veren zuivel vervoerd en werd vee voor de slacht overgezet.

Alle elementen bevinden zich nu nog in de oorspronkelijke context: "Zo is de kern van Overschie omringd door een aantal gebieden die allen een aspect uitdrukken van haar bestaansvoorwaarden." (Beleidsplan, 1981)

Generaties lang woonden en wonen hier beurtschippers en verladers en was de werkgelegenheid en economische ontwikkeling nauw verbonden met de Schie.



- 59 -

2.4.4.4 De infrastruktuur

Een nog niet genoemde vorm van grondgebruik kunnen we typeren met de veel gebruikte term "infrastruktuur" . Wat behelst deze term ? De infrastruktuur is het geheel van onroerende voorzieningen in een bepaald gebied, zoals wegen, waterwegen, bruggen, dijken en dammen. Zij vormt de ondergrond die de mens schept om als voorwaarde voor het wonen en werken in een bepaald gebied te funktioneren. Landschappelijk gezien vormt de infrastruktuur dus het totale patroon van vastliggende, door de mens gemaakte voorzieningen met betrekking tot verkeer en waterstaat op het aardoppervlak binnen een bepaalde regio.132) Als vorm van grondgebruik kunnen we infrastrukturele voorzieningen zoals dijken , sluizen en wegen zien als voorwaarde voor de andere vormen van grondgebruik en als basis daarvan .Bovendien bepaalt de lokatie van infrastrukturele voorzieningen in hoge mate de plaatsing van andere artefakten, zoals huizen en molens. Denk hierbij maar eens aan de sterke ruimtestrukturerende werking van het (water)wegenpatroon en de invloed hiervan op de patronen van bepaalde vormen van bedrijvigheid. Ik zal nu de infrastruktuur van het dorp Overschie tot aan de 20e eeuw beschrijven en daarbij onderzoeken hoe het patroon van deze voorzieningen heeft bijgedragen tot de ruimtelijke organisatie van het grondgebruik en het grondgebied van Overschie.

Van ouds her is de ligging aan de Schie voor het dorp van fundamenteel belang geweest; deze stroom kwam uit het noordwesten en maakt bij het dorp een scherpe bocht naar het zuidwesten . In de 10e eeuw is dit deels natuurlijke vaarstroompje doorgegraven tot aan de plaats van het latere Schiedam. Toen in 1340 en 1389 op de al eerder beschreven manier de Rott. en Delfsh. Schie ontstonden,was de ligging van het dorp temidden van waterwegen een feit. De ligging hieraan heeft Overschie niet alleen tot twistappel van Rotterdam en Delft gemaakt, maar heeft ook het ontstaan van bepaalde vormen van bedrijvigheid beïnvloed (denk aan de visserij, de schipperij en de scheepswerven) En vooral na 1750 gekomen rekreatieve funktie dankt het dorp aan de fraaie Schie. Erg diep zijn de drie Schieën nooit geweest en de lage waterstand gaf nogal eens problemen voor de scheepvaart, hetgeen uitdiepen soms noodzakelijk maakte. 133) De Schie en de Delfsh. Schie zijn ongeveer 1.80 meter diep, de Rott. Schie slechts 1.50 meter. De ~~Schie~~ Schie vormde na de inpoldering een belangrijk boezemwater voor de polders in Overschie, terwijl in deze polders een heel netwerk van wateringen, doorsnijdingen en gemaaltem (zwetten ) werd gegraven.134) Deze nauwkeurige beheersing van de ~~waterstand~~ waterstand en de lozing van overtollig water was sinds de 11e eeuw steeds beter mogelijk geworden door de aanleg van dijken.

*In 1978 werd door Kees Terwan een milieu-geografische scriptie geschreven, waarin de relatie tussen Schie, landschap en bewoners centraal staat*

# DE SCHIE EN DE FAMILIE KOOL

In 1900 start Pieter Kool ter hoogte van de Hoge Brug een beurtvaartbedrijf. Hij startte het bedrijf in een tijd waarin Overschie zich volop ontwikkelde van een plattelandsgemeente tot een gemeente waarin steeds meer (industriële) bedrijvigheid ontstond. De polders rondom het dorp waren zo goed als allemaal verveend en drooggemaakt, de boerenstand floreerde dankzij de spoeling van de Schiedamse jeneverindustrie, scheepswerven en houtzaagmolens werden opgericht. En dat allemaal en voornamelijk dankzij de waterwegen rondom Overschie, die cruciaal waren in dat proces.

Pieter Kool was de 13e generatie van het geslacht Kool woonachtig in Overschie. Een geslacht teruggaand tot de 15e eeuw. Het bedrijf groeide en verhuisde van de Hoge Brug later naar een pand meer richting Grote Kerk, aan de Schiezijde. Daar was de mogelijkheid om de, inmiddels, meerdere schepen van de firma aan te leggen. Er was ook een loods gebouwd voor de opslag van goederen.


*Delfshavense Schie vanaf Hoge Brug met links beurtschip van Pieter Kool*
*(kleurenansicht van rond 1910)*

Na verloop van tijd breidde het bedrijf, waarin inmiddels ook 4 zonen van Pieter werkzaam waren, zich verder uit tot een expeditie- en transportbedrijf. Tot in de jaren zestig waren de

schepen onderdeel van de bedrijfsvoering. Zonder de Schieën was dit bedrijf nooit zo ontwikkeld als nu is gebeurd. De vrachtwagens en het wegtransport zijn slechts een logisch vervolg geweest van de ontwikkelingen die de jaren zestig en zeventig kenden: ontwikkeling van de Spaanse Polder, aanleg van een steeds beter en groter wegennet, de groei van welvaart en ontwikkeling van Nederland. Begin jaren '70 werd het bedrijf, tot dan nog steeds gevestigd aan de Schie in de Dorpsstraat, verkocht bij gebrek aan opvolging.

Inmiddels is ondergetekende als 15e generatie nog steeds woonachtig in Overschie. Geboren boven het bedrijf van mijn opa en vader met zijn broers, ben ik opgegroeid aan de Schie en in het oude deel van Overschie, waar de Schie zo'n groot deel van uitmaakt. Inmiddels ben ik zelfs in de gelukkige omstandigheid om mijn eigen bedrijf te vestigen in het voormalige graanpakhuis van landbouwcoöperatie Ons Belang, nu Vlasfabriek geheten. Dagelijks uitkijkend over de Schie en de bocht naar Delft in de Delftse Schie geniet ik van deze bedrijvigheid en weet ik als geen ander dat met de voortgang van de plannen van de bochtafsnijding het allerlaatste stuk van het oorspronkelijke Overschie verdwijnt. Met het deels afdammen en dempen van de Rotterdamse Schie, met het ontwikkelen van de Spaanse Polder, Noord-West en het terrein van Rotterdam Airport en de omsluiting door de snelwegen A13 en A20 is Overschie compleet ingesloten, behalve het stuk Schie langs de oude kern van Overschie. De bochtafsnijding zal dit stuk Schie laten verworden tot een stil stuk water, waarmee alle levendigheid in de zogenaamde voortgang en vaart der volkeren uit dit laatste stuk oorspronkelijk Overschie verdwijnen zal.

*Leo Kool*

*Historische lintbebouwing en bewoners*

Overschie heeft zijn authenticiteit letterlijk generaties lang behouden. In de Overschiese dorpskern en langs de Schie liggen in de historische lintbebouwing een groot aantal monumenten en beeldbepalende panden. Een aantal daarvan heeft of had een directe functie bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Schie: het Veerhuis, de Hoge Brug zelf met het ernaast gelegen brugwachtershuis. De andere monumenten en beeldbepalende panden geven een beeld van de geleidelijke economische ontwikkelingen door de eeuwen heen. De Randstedelijke ontwikkelingen zijn af te lezen aan industriële gebouwen en scheepswerven. Voorspoed in de 19e eeuw leidde ook tot meer luxe stadsontwikkeling en buitenplaatsen. Het zicht op de oever vanaf de Schie en het jaagpad is aangemerkt als waardevol dorps-/stadsgezicht. Zie DBNL, Overzicht van monumenten in Nederland, Zuid-Holland, Overschie.

De bevolking is geworteld en Rotterdams weerbarstig: er is dringend behoefte aan werkgelegenheid en stadsverbetering. Het historisch besef is groot: karakteristieke patronen in de lintbebouwing langs de Schie zijn nog steeds herleidbaar tot de oorspronkelijke bedrijvigheid. "De meerwaarde van dit historisch gege-

ven vertaalt zich in de zorg van bewoners en instellingen voor behoud en beheer van huizen en kerkgebouwen" (A. Steekelenburg: Onder de rook van een stad; 1979).

*Schie met jaagpad*

*De herinnerings- en belevingswaarde voor bewoners en bezoekers*

De bevolking is ook nuchter: aan opleuken heeft men een hekel. Het is geen decor van oude huisjes met nepgevels en bruggen op onbegrijpelijke plaatsen over romantische watertjes. Waterlelies in het vaarwater van de Schie? Wie verzint zoiets en waarom blijft dat plan in stand? Omvorming van de Schie tot recreatieve waterloop, zal leiden tot verrommeling van de waterkanten. Wanneer de toegang tot de dorpskern via de bocht van de Schie wordt geblokkeerd door een nieuwe lage brug, zal dat leiden tot een heel andere prioriteit en ondermijning van bewonersinitiatieven.

Rotterdammers zijn trots op hun geschiedenis als haven- en werkstad. Kenmerkend voor de stad is – anders dan bij voorbeeld in Amsterdam, waar het centrum een afspiegeling is van de welvaart in de Gouden Eeuw – dat de historische en economische ontwikkeling van Rotterdam juist aan de randen van de stad is te vinden. En dan vooral aan de westrand, met een steeds verdere uitbreiding tot aan de Maasvlakten toe. Het levert een caleidoscopisch beeld op van de industriële ontwikkeling.

Niet alleen Rotterdammers willen die geschiedenis echt beleven. De Havendagen zijn een succes en de grote cruiseschepen liggen weer voor Hotel New York. Om het historisch karakter van de stad goed te beleven voldoen sloepjes en lage toeristische rondvaartboten niet. Dan mis je een dimensie.

Zeker op de Schie, waar – anders dan op de Rotte - spelevaren geen onderdeel uitmaakte van de historische functie van de vaarweg, is voor een authentieke belevenis iets anders nodig. Regelmatig varen zomers historische klippers, sleepboten en klassieke vrachtschepen door de bocht van de Schie op weg naar Delft. 's Winters als het vriest, houdt een ijsbreker de vaarweg vrij van ijsvorming. En in december meert de stoomboot af achter de Grote Kerk Overschie, op de plek die ooit aan de heilige Nicolaas was gewijd.

Schippers van vrachtschepen zochten een uitweg uit de slechte financiële situatie en vonden een nieuwe toekomst voor hun schepen. De klassieke vrachtschepen, die nu al een aantal jaren worden ingezet voor fiets-/vaarvakanties, zijn een succes. Daarmee beleef je pas echt de dimensies van de vaarweg met bijbehorend gemanoeuvreer door bruggen en bochten langs historisch landschap.


*De Waterstad vaart door de Hoge Brug*

*Brugwachtershuis Hoge Brug*

In dat alles past de Hoge Brug met brugwachtershuis als waterstaatkundig kroonjuweel.

Het Erfgoedhuis Zuid-Holland wil meer bekendheid geven aan de geschiedenis van de trekvaarten en de trekschuit. Met de aan te leggen natuurvriendelijke oevers, beplanting en de te bouwen vaste langzaamverkeerbrug ontstaat een vreemd kontrast.

De Schie – met vertakkingen - neemt als vaarweg een bijzondere positie in: honderden jaren ouder dan de meeste trekvaarten en de bepalende functie was de vrachtvaart. Kenmerkend voor de historische ontwikkeling is het eeuwenlang getouwtrek tussen de omringende steden vanwege de strategische ligging van Overschie op het knooppunt van vaarwegen.


*Delftse Schie met R.K.-kerk en links Veerhuis met rolpalen*

# EEN NIEUW WETTELIJK KADER VOOR CULTUREEL ERFGOED

*Van Monumentenwet naar Erfgoedwet en Omgevingswet*

Aanleiding voor de totstandkoming van de nieuwe Erfgoedwet en de Omgevingswet is het onvoldoende beschermende kader van de huidige Monumentenwet. Met de Erfgoedwet wordt beoogd het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met de verschillende typen erfgoed in ons land te onderstrepen.

"De afgelopen decennia is er een ontwikkeling geweest in het denken over de waarde van ons cultureel erfgoed. Naast een veelal door experts bepaalde (kunst- en architectuur)historische benadering, hebben in de samenleving vooral de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de economische waarde van erfgoed, aan belang gewonnen." (Memorie van Toelichting, Ontwerp Erfgoedwet, Hoofdstuk 2, p.10)

Hoewel de wetgever hier dus erkent dat er sprake is geweest van een ontwikkeling in het denken over wat waardevol erfgoed is, leidt dit niet tot herdefiniëring van de criteria voor aanwijzing van cultureel erfgoed. De Monumentenwet 1988 is gericht op het behoud van onroerend erfgoed en de aanwijzingscriteria zijn voldoende onderscheidend "en algemeen om vernieuwingen in het denken over waardering van ons cultureel erfgoed in dat aanwijzingsbeleid tot uitdrukking te laten komen."

Wel is het volgende nodig: "Kern van het beleid is dat een monument niet als een geïsoleerd te beschermen object wordt gezien, maar vanuit een gebiedsgerichte benadering wordt beschouwd, en dat bij de ontwikkelingen in het ruimtelijke domein vooraf wordt bezien hoe de cultuurhistorische waarden het beste beschermd en benut kunnen worden." (Memorie van Toelichting, idem, p.11)

Om vervolgens af te ronden met: "Het is nu al gebruikelijk om een bescherming als rijksmonument te combineren met een planologische bescherming van de historische omgeving als geheel."

De Memorie van Toelichting op de nieuwe Erfgoedwet concludeert dat de tijd van "Alles van waarde is weerloos", achter ons ligt. Dat stemt hoopvol.

# CONCLUSIE

**Wat staat ons nu te doen?**

In de vergeten paragraaf is naast de cultuurhistorische en maatschappelijke waarde van de historische lintbebouwing langs de Schie, de landschappelijke waarde van Schie en Oost-Abtspolder beschreven. De economische waarde komt in de toekomstvisie aan de orde.

De binnenvaartschepen op de Schie zijn voor bewoners de verbindende schakel met het leven en werken van de voorafgaande generaties. De lokale bevolking is zich hiervan terdege bewust en begrijpt niet dat iets wat zo fundamenteel gevoeld wordt, niet wordt gezien en begrepen. Haal je die scheepvaart weg, dan leidt dat tot vervreemding en onthechting. Voor nieuwe bewoners en bezoekers gaat zo het besef van de cultuurhistorische en landschappelijke samenhang voorgoed verloren.

Zowel de provinciale als de rijksoverheid heeft recent duidelijk in algemene zin aangegeven belang te hechten aan cultureel erfgoed. Tegelijkertijd zijn onder druk van de economische recessie de budgetten voor landschapsbeheer en de bescherming van het historisch erfgoed sterk verminderd. Prioriteit voor investeringen in infrastructurele projecten is in een klein en dichtbevolkt land als het onze verklaarbaar, maar de risico's op een onevenwichtige weging van de 'zachte' waarden zijn groot. Het bewustzijn bij de provincie is in niet mis te verstane woorden uitgesproken; het komt bij het bochtafsnijdingsplan niet tot daden.

Missie Provincie Zuid-Holland:

**Op de hele wereld zijn er weinig plekken waar je in een kwartiertje fietsen twintig eeuwen geschiedenis tegenkomt. Zoals hier, in Zuid-Holland.**

**Een noordelijk uithoekje van het Romeinse rijk, landschapsvormen uit de middeleeuwen, boerennatuur, kunstig aangelegde landgoederen, historische steden, vestingen, bunkers, molens, pakhuizen en kerken... De neerslag van eeuwen menselijke bedrijvigheid; van werken, bidden, dromen, vechten, winnen, verliezen, en telkens steeds weer opnieuw beginnen. Het verhaal van Zuid-Holland.**

**Al dat erfgoed bij elkaar vormt een immens kapitaal: voor bewoners, recreanten, bedrijfsleven en toeristen.**

**Als er iemand in Zuid-Holland kan opkomen voor dat erfgoed, dan zijn wij dat. Wij de provinciale bestuurslaag.**

**Wij bezitten veel kennis van erfgoed. Wij hebben een invloedrijke stem bij de inrichting van de buitenruimte, landschap, natuur en water. Wij kunnen partijen verbinden. We hebben financiële middelen. En we hebben de daadkracht om die - beperkte middelen - na afgewogen keuzes - in te zetten voor het vele erfgoed.**

**En nog belangrijker dan financiële middelen: we hebben een idee over het doorgeven van ons erfgoed.**

**Dat idee is: erfgoed beschermen door het beleefbaar te maken. Zorgen dat erfgoed een plek in het hart krijgt. Zorgen dat het een publiek krijgt, fans, vrienden, ambassadeurs, investeerders... energieke partijen, die erfgoed een nieuwe bestemming geven. Blijvend!**

**Zo maken we van erfgoed erfgoud.**

De inpassing van het nieuwe kanaaltracé is beoordeeld op de gevolgen voor de landschappelijke en archeologische waarden. Alleen het volgende wordt in de M.e.r. beoordeling geconcludeerd:

> "- landschap, archeologie en cultuurhistorie:
> de kans is groot dat bij de herinrichtingswerkzaamheden in het kader van de bochtafsnijding archeologische waarden verstoord worden. Wanneer bij werkzaamheden verstoring plaats vindt, zullen verstoorde archeologische waarden voorafgaand aan de planrealisatie worden opgegraven en gedocumenteerd."

De gevolgen voor het landschap en de cultuurhistorie worden genegeerd.

Geen woord ook over de gevolgen voor de bocht van de Schie en het historisch dorpslint. De historische band tussen Overschie en de scheepvaart wordt doorgeknipt. De vaarweg wordt afgewaardeerd en de Schie verwordt, zoals de Welstandscommissie al opmerkte, van een levendig vaartraject tot een stil water. Stil water verzandt en zo verliest alweer een uniek dorpsbeeld aan zeggingskracht.

Winsemius waarschuwde in 2007 voor een volgende generatie misstappen: "de ultieme test voor het ruimtelijk ordeningsbeleid krijgt gestalte dicht bij huis: in de buurten waar mensen wonen en waar de invulling van 'hun ruimte' idealiter aansluit op hun behoeften en kwaliteiten. Zo al ooit geldt hier de volkswijsheid: wie spruitjes zaait, zal spruitjes oogsten."

Waar voor de cultuurhistorische waarde in principe voldoende bescherming is geregeld, is de bescherming van het landschap niet vanzelfsprekend. Nederland is door de mens gemaakt en het is gebruikelijk om noodzakelijke ingrepen in het land zo nodig elders door nieuwe natuur te compenseren. Er is één belangrijke valkuil die daarbij vermeden moet worden: er is een beperkt aantal landschappen die door hun aanwezigheid nog steeds als referentiemateriaal dienen voor de schilderijen uit de Hollandse landschapsschool. Zij hebben daarmee een niet te onderschatten betekeniswaarde voor huidige en toekomstige generaties. Dat krijgt in het besluitvormingsproces onvoldoende aandacht (Bos, E.J., 2014).

*Schilderij Jongkind, Overschie bij maneschijn uit het Rijksmuseum*

De nieuwe Erfgoedwet biedt de mogelijkheid om cultuurhistorisch landschap en bebouwing in samenhang te beschermen.

Wij vinden het gebied rond de bocht van de Schie om bovenstaande redenen waardevol en zullen het nodige doen om in de nabije toekomst het historisch deel van Overschie, ingeklemd als vergeten enclave tussen Delft, Rotterdam, Delfshaven en Schiedam, inclusief het vaarwater van de Schie en de Oost-Abtspolder, als 'ensemble' onder een beschermend wettelijk kader te brengen.

Voorwaarde daarvoor is wel, dat er geen overhaaste, niet te herstellen, ingrepen in het landschap plaats vinden.

# ONZE TOEKOMSTVISIE: EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR DE SCHIE

**Nederland heeft niet alleen een reputatie hoog te houden op het gebied van watermanagement en landinrichting. De stedenbouwers werken vanuit de regio Delft/Rotterdam overal ter wereld. De universiteiten van Delft en Rotterdam organiseerden hun samenwerking langs de oude verkeersas (bij de naamgeving werd lang aan verwijzing naar de Schie gedacht).**

Voor Overschie werd in 1981 een stedenbouwkundig beleidsplan gemaakt op basis van een integraal plan, uitmondend in de volgende aanbeveling (p.51):

> "Ingrepen, welke raken aan deze (landschappelijke) elementen, zullen zodanig moeten worden vormgegeven, dat de structurerende werking van deze elementen wordt behouden en zo mogelijk wordt vergroot, hetgeen ten goede komt aan de kwaliteit van zowel het te ontwikkelen stedelijk milieu als aan dat van het stadsdeel."

De Schie kan en moet beter benut worden. Daar is dringend behoefte aan. Die doelstelling van de provincie moet overeind blijven. In feite is een kleine koerswijziging nodig. Het gebied net ten zuiden van de Hoge Brug westelijk langs de Delfshavense Schie moet dringend opgeschoond worden. Het zou zo mooi zijn als dan ook de insteekhavens van de Delfshavense Schie beter worden benut en de landtongen een nieuwe bestemming krijgen. Daar is in 2002 al eens een inspirerende visie voor geschetst door stedenbouwkundig-architect Ashok Bhalotra.


*Scheepswerf De Hoop*

Dan is het volgende mogelijk: transport over water vindt plaats met milieuvriendelijk scheepvaartverkeer tot in de haarvaten van de stad. Waardevolle industriële gebouwen krijgen een nieuwe bestemming als thuisbasis voor de creatieve industrie . De fabriek van Tollens en de Vlasfabriek (voormalig graanpakhuis Ons Belang) kunnen aansluiting zoeken bij de Van Nellefabriek. Midden- en kleinbedrijf krijgt mogelijkheden voor start-ups. De Randstedelijke/industriële omgeving biedt een goede mix van wonen en werken in een gebied waar de oorsprong en bloei van de stad Rotterdam als havenstad is te vinden. Daar willen mensen graag wonen.

Met een dergelijke invulling geef je een gerichte impuls aan zowel hoogwaardige stadsvernieuwing als aan de zo gewenste economische ontwikkeling van de regio. Het cultuurhistorisch erfgoed en landschap blijft in totaliteit gespaard en kan aan buitenlandse bezoekers en opdrachtgevers worden getoond als een staalkaart van de Nederlandse expertise die door de eeuwen heen is ontwikkeld.

Voor de schooljeugd kunnen, in aansluiting op het initiatief van de fiets- vaarvacanties van de binnenschippers, excursies op de Schie georganiseerd worden, waardoor zij een beeld krijgt van de kenmerkende ontstaansgeschiedenis van ons land. Dat is belangrijk voor de vorming van een gemeenschappelijke identiteit. (Bos, E.J., 2014)

Voor bewoners, geïnteresseerde recreanten en toeristen zorg je aan de westrand van Rotterdam vanaf Delfshaven via de Van Nellefabriek , langs Overschie naar Delft voor een interessante mix van oud en nieuw, handel en nijverheid, veeteelt, wonen en recreëren.

De oude dorpskern van Overschie met Hoge Brug, Veerhuis, Schie en Oost-Abtspolder bevindt zich opnieuw, en nu ook in de tijd, op een historisch scharnierpunt. Het potentieel van het gebied wordt versterkt met behoud van het historisch karakter.

# DE SCHIE ALS LEVENSADER VAN DE REGIO

*Bijna nooit zie je een vogel in de lucht zich bedenken, zwenken, terug – Judith Herzberg*

**Wanneer komt het moment bij de Bochtafsnijding: bij twijfel niet doen?**

Het vergt ongetwijfeld bestuurlijke moed om te concluderen dat wat eens mogelijk nuttig was, of had kunnen zijn, door de maatschappelijke ontwikkelingen niet langer zinvol is. Voor wie en waarom wil de Provincie dit? Voor de scheepvaart is het niet noodzakelijk. Voor de economische ontwikkeling heeft het geen nut. Dat kan toch beter?!

Het is in Nederland gebruikelijk om de bescherming van een rijksmonument te combineren met een planologische bescherming van de historische omgeving als geheel. Helaas is dat – mogelijk als gevolg van de lange doorlooptijd van dit project, maar zeker ook als gevolg van een strategisch besluit – bij de Bochtafsnijding en de rijksmonumenten langs de Schie, nog steeds niet gebeurd.

De cultuurhistorische en landschappelijke waarde, de maatschappelijke betekenis en de herinnerings- en belevingswaarde van het gebied is niet meegewogen.

De Schie was de levensader van de regio: er werd gewoond, gewerkt, vracht vervoerd en er was een periode dat de trekschuit personen veilig vervoerde. Die historie ligt in het landschap besloten. Mocht de Bochtafsnijding doorgaan, dan wordt het te vertellen verhaal in plaats van fysiek aanwezig, een abstractie.

Niet langer is dan zichtbaar dat de maatvoering van de schepen op de maatvoering van de bruggen in het te bedienen gebied was afgestemd. De slimme oplossingen uit ons verleden verdwijnen daarmee uit zicht.

*Hoge Brug met doorvarend schip – 2014*

"Het gaat om het kunnen visualiseren en vertellen van het verhaal van ons verleden. Dat is relevant voor wie wij zijn, welke oplossingen gevonden zijn."

Citaat ontleend aan de presentatie van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, dr. Jet Bussemaker, ter gelegenheid van de nieuwe Erfgoedwet

# BRONNEN

Voor de samenstelling van deze brochure is geput uit de volgende bronnen en documenten:


**Het historisch overzicht is, met dank, gebaseerd op werk van de volgende auteurs:**

- Kolff, E., Meij, M.van der, Tjallingi, S., De Tempel, verleden en toekomst van een landgoed, Werkverband Stadsontwerp en Milieu, TH Delft, 1986
- Terwan, K., Overschie, een milieugeografische scriptie, VU,Amsterdam 1978
- Steekelenburg, A.(red.), Onder de rook van een stad, Overschie van 1900 tot 1979
- Voet, H.A. en Wolters, R., Rotterdam door de tijd (deel 7), 2003

**Ruimtelijke ordening en het besluitvormingsproces over de Bochtafsnijding:**

- Beleidsplan Overschie Dorp, Stadsontwikkeling Rotterdam, 1981
- Provinciaal Inpassingsplan Provincie Zuid-Holland, 25 juni 2014
- Waterbeheerplan 2010-2015, Hoogheemraadschap Delfland, 19 december 2009
- Openbare verslagen en zienswijzen van de (deel)gemeentelijke en provinciale procedures
- Verslag van de Monumentencommissie Rotterdam, 6 maart 2013 e.v.
- Erfenis, Erfgoed en Erfgoud, Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013-2016, Provincie Zuid-Holland
- Memorie van Toelichting van de Minister van OCW in het kader van de nieuwe Erfgoedwet, 2014
- Briefwisseling tussen J.Kriens namens de VNG en de Minister van OCW, over de status van ensembles in het nieuw wettelijk kader van de Erfgoedwet, 2014

**Afbeeldingen en geraadpleegde archieven:**

- Nationaal Archief, Den Haag
- Digitaal historisch archief Hoogheemraadschap Delfland, Delft
- Stadsarchief Rotterdam, Topografische Historische Atlas, kaart no.128
- Fotoarchief Museum Oud-Overschie (www. museumoudoverschie.nl)
- Maritiem Museum, Rotterdam
- Rijksmuseum, Amsterdam, B. Jongkind, Overschie bij maneschijn, 1871
- Museum De Lakenhal, Leiden, Joost Jansz. Lanckaert, het Ontzet van Leiden, inv.nr 3358
- DBNL, i.s.m. Rijksdienst Cultureel Erfgoed, Ministerie van OCW: monumenten in Overschie
- Omslagfoto's: Zicht op Overschie 2014, Foto Harry Cock/De Volkskrant

**Overige bronnen:**

- Bos, Ernst , Landscape painting adding a cultural value to the Dutch country side, Journal of Cultural Heritage (2014), Wageningen University and Research Centre, The Hague
- Kuijken, W., Een nieuw Deltaplan, NRC, 30 augustus 2014
- Schama, S., Landschap en herinnering, Contact, 1995
- Winsemius, Pieter, Uit de kramp, in: Ruimte in debat, periodiek van het Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, december 2007

# MONUMENTENLIJST OVERSCHIE

**Overschie, 41 rijksmonumenten**

Overschie is een wijk in het noordwesten van Rotterdam. Tot 1941 was het dorp Overschie een zelfstandig gemeente waarna zij werd geannexeerd door de stad Rotterdam.



**Korte geschiedenis**

De geschiedenis van Overschie gaat ver terug in het verleden. In de 10e eeuw wordt er voor het eerst schriftelijk melding gemaakt van het dorp Overschie.

Nadat er een dam was gelegd in het riviertje Schie waaraan het dorpje Schie lag, verkreeg het dorp de naam Schiedamme. Op de buitendijkse grond ontstond een nieuw dorp Nieuw Schiedamme, het tegenwoordige Schiedam. Het oude Schiedamme, het vroegere Schie werd Oudeschie genoemd. Eeuwen later is dit verbasterd tot Overschie.

De geschiedenis van Overschie is bepaald door de ligging aan het riviertje de Schie. Het oorspronkelijke riviertje de Schie loopt van De Zweth naar Schiedam. De stad Rotterdam kreeg in 1340 het recht een kanaal te graven tussen Rotterdam en Ouderschie; later de Rotterdams Schie genoemd. De stad Delft die in hevige concurrentie strijd was met Rotterdam zinde dat niet. Delft ging een eigen verbinding naar de rivier de Maas graven, de Delfthavense Schie. De haven aan de Maas van de stad Delft werd Delfshaven. Overschie geraakte hiermee onder de invloedsfeer van Delft.

Straatnaam: Delftweg 5-7
Gebouw: **Woonhuis**
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1710

Straatnaam: Delftweg 13
Gebouw: **RK-kerk St. Petrus**
Architect: **Banden** P. Adams
Bouwjaar: 1830

De Rotterdamse stadsarchitect P. Adams ontwierp voor de Katholieke gemeenschap van Overschie deze kerk. De St. Petrus Banden kerk is opgebouwd in neoclassicistische stijl o.a. herkenbaar aan de Griekse tempel vorm bij de entree. In de kerk is de gebeeldhouwde preekstoel een bezienswaardigheid.

Straatnaam: Delftweg 122
Gebouw: **Boerderij de Leeuwenhof**
Architect: onbekend
Bouwjaar: ca. 1750

In 1645 werd het monumentale hek en bruggetje gebouwd als toegang tot een groten buitenplaats. Deze buitenplaats de Leeuwenhof werd in 1892 gesloopt. Op het land van het voormalige landhuis staat deze boerderij met de gelijknamige naam.

Straatnaam: Delftweg 166
Gebouw: **Landgoed Nieuw Rhodenrijs met brug, garage, tuin en duiventoren**
Architect: C.M. Pouderoyen
Bouwjaar: 1933


De welgestelde Rotterdamse familie van de havenbaron J. van Hoboken liet in Overschie de buitenplaats Nieuw Rhodenrijs bouwen. De familie kocht landerijen aan de Delftweg en liet hierop door de architect Pouderoyen een groot landhuis bouwen. Samen met het landhuis werden de landerijen omgevormd tot een grote uitgestrekte aangelegde tuin. (5 rijksmonumenten)

Tegenwoordig is het landgoed een opvanghuis voor dak- en thuislozen.

Straatnaam: Delftweg 186
Gebouw: **Landgoed De Tempel**
Architect: H. Sutterland
Bouwjaar: sr. 1937

Het landgoed De Tempel ontleent zijn naam aan het slot en "hoge heerlijkheid" De Tempel onder Berkel, tegen de grens met Overschie. In de 17e eeuw bezat de familie **van Oldenbarneveld** de heerlijke rechten over De Tempel, toen nog een buurtschap op de plaats van het gesloopte slot. Johan van der Hoeven bouwde in het begin van de 18e eeuw een landhuis op de plek van het huidige landgoed. (22 rijksmonumenten) lees verder >>

Straatnaam: Kethelsekade 72-73
Gebouw: **Veerhuis**
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1767

Het uit 1767 daterende Veerhuis verzorgde het veer over de Delftse Schie, de verbinding tussen Delft en de Maas. De stad Delft had niet alleen het kanaal in bezit maar ook de gronden langs het kanaal. Het veerhuis stond dus op Delftsgebied. Daarom bevindt zich boven de deur het wapen van Delft. De veerman was ook in dienst van de stad Delft. Tot 1923 was het veer in gebruik.

Straatnaam: Overschiese Dorpstraat 95
Gebouw: Grote Kerk en kerktoren
Architect: B. Hooijkaas jr.
Bouwjaar: 1900

De Grote Kerk van Overschie met zijn karakteristieke toren is in de wijde omtrek goed te zien. Na de brand in 1899 die oude kerk verwoestte herbouwde de Rotterdamse Bernard Hooijkaas deze kerk. Hij bouwde een nieuwe kerk met een meer functioneel ontwerp. De kerktoren behield wel zijn karakteristieke vorm. De kerktoren werd in 1970 een rijksmonument. De kerk zelf volgde in 2003.

Straatnaam: Overschiese Dorpstraat 134
Gebouw: Museum Overschie
Architect: onbekend
Bouwjaar: 18e eeuw

Straatnaam: Overschiese Dorpstraat 138
Gebouw: Woonhuis
Architect: onbekend
Bouwjaar: 17e eeuw
Monumentnr. 32934

Deze woning heeft een trapgevel uit het begin van de 17e eeuw. Het is nog goed te zien dat de oorspronkelijke kleine ramen zijn vervangen door grotere. Dit is rond het jaar 1800 gebeurd. Het voorste deel van Overschiese Dorpsstraat 138 werd vroeger gebruikt als koetshuis.
Meer informatie: Museum Oud Overschie

Straatnaam: Overschiese Kleiweg 775
Gebouw: Korenmolen
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1712

Straatnaam: Delftweg 15
Gebouw: Pastorie RK-kerk
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1960

Naast de Room Katholiek St. Petrus banden kerk werd aan de Delftweg in Overschie deze pastorie gebouwd.

Straatnaam: Overschiesewg
Gebouw: Hoge Brug
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1662
Monumentnr. 32937

Over de Delftse Schie in Overschie ligt de Hoge Brug. Deze brug is een zeldzaam voorbeeld van Nederlands bruggen- bouw uit de 17e eeuw. De Hoge Brug is hoog om zo het scheepvaart verkeer van Delft naar de Maas zo min mogelijk te hinderen. De eerste brug, een houten exemplaar werd in 1390 gebouwd. Deze werd in 1579 vervangen door weer een houten brug. In 1662 werd de huidige stenen brug gebouwd.

Straatnaam: Overschiesewg 2
Gebouw: Brugwachtershuis
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1637
Monumentnr. 32935

Het brugwachterhuisje aan de Schiedamse kant va de Schie werd in 1637 gebouwd. Aan beide kanten van de Schie stonden vroeger brugwachtershuisjes. Dit stamt uit de tijd dat de Hoge brug twee kleppen had die ieder aan beide kant werden bediend.

Straatnaam: Overschiesewg 14-16
Gebouw: Boerderij 'De Honderdmorgen'
Architect: onbekend
Bouwjaar: 1675
Monumentnr. 32936

Boerderij "De Honderdmorgen" is een 17e eeuwse hoeve met pannen wolfdak en vensters met 18e eeuwse schuiframen. Tot de boerderij behoren bakstenen schuren met pannen wolf- en zadeldaken.

Straatnaam: Overschiesewg 34, 35, 36
Gebouw: Fabriek en kantoor
Architect: Tollens & Co
Bouwjaar: J.H. van den Broek 1940

In 1748 werd het Rotterdamse bedrijf Tollens & Co opgericht door de grootvader van de Roterdamse dichter Hendrik Tollens. Het bedrijf maakte verfwaren, lakken en vernissen en had in Rotterdam te weinig expansie mogelijkheden. In 1909 werd een nieuwe fabriek in Overschie in gebruik genomen. In 1940 werd het nieuwe gebouw gerealiseerd in de stijl van het Nieuwe Bouwen door de Rotterdamse architect J.H. van den Broek.