Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 18 (1961)

Heft: 5

Artikel: Entwicklungsprobleme der Stadt Vlaardingen

Autor: Bot, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781792

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

September/Oktober 18. Jahrgang Nr. 5

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz · Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG) Erscheint 6mal jährlich

Landesplanung

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E.Winkler, Institut f. Landesplanung an d. ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E.Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 56 88 78

711.4 (492)

Entwicklungsprobleme der Stadt Vlaardingen

Nach einem Referat von M. Bot, Vlaardingen, Chef der Abteilung Stadterweiterung

Vorbemerkung

Die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz führte vom 23. bis 30. April 1961 eine Studienreise nach Holland durch. Die Fülle der den Teilnehmern vermittelten Eindrücke kann unmöglich nachträglich in Schrift und Bild festgehalten und weitergegeben werden. Darüber hinaus soll am Beispiel von Vlaardingen, einer Stadt von 70 000 Einwohnern, gezeigt werden, vor welch grosse Planungsprobleme die holländischen Städte gestellt sind. Mögen auch Voraussetzungen und Realisierungsmöglichkeiten gegenüber der Schweiz durchaus verschieden sein, so zeigt das Beispiel doch, wie tatkräftig die Probleme in Holland — nach dem Motto: «Gott schuf die Welt, die Niederländer aber schufen Holland» — angepackt werden.

Redaktion «Planen und Bauen in der Nordwestschweiz»

Geschichte

Vlaardingen ist ein sehr alter Ort, dessen Geschichte zurückführt bis an den Anfang unserer Zeitrechnung. Vor einiger Zeit sind sogar die Reste einer neolithischen Siedlung aus dem 25. Jahrhundert vor Christus ausgegraben worden.

Gelegen an der Nordsee, war Vlaardingen im 7. Jahrhundert bereits eine ziemlich bevölkerte Stadt, welche von den Chronisten als die «älteste, reichste, weiseste und kühnste» der holländischen Städte bezeichnet wird. Die Stadt wurde öfters zerstört und gebrandschatzt, aber immer wieder aufgebaut.

Die Lage am rechten Maasufer brachte Vorteile, aber auch Nachteile mit sich. Ueber und am Wasser entlang führte nicht nur der Weg des Handels und Verkehrs, sondern auch derjenige, auf dem der Feind sich näherte. Ausserdem stellte sich manchmal sogar das Wasser selbst als Feind heraus, denn mehr als einmal suchte eine Ueberschwemmung die Stadt heim.

Soweit man in die Vergangenheit von Vlaardingen zurückblicken kann, war die Fischerei die wichtigste Erwerbsquelle. Hunderte von Fischerbooten durchquerten seit Jahrhunderten die ausgedehnten Fischereigründe der Nordsee. Reiche Beute war das Zeichen der Wohlfahrt, jedoch hätte das Gegenteil in kurzer Zeit Armut über die Bevölkerung bringen können. Mit dieser einseitigen Wirtschaft wurde erst gebrochen, als in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts der «Nieuwe Waterweg» gegraben wurde, die Wasserstrasse, die den Hafen Rotterdam mit der Nordsee verbindet. Der sich hier abspielende rege Verkehr lässt ohne weiteres verstehen, welche einmaligen Möglichkeiten auch für Vlaardingen geboten wurden.

Vlaardingen hat immer seinen eigenen Charakter behalten. Die im Laufe der Jahrzehnte organisch gewachsene Zusammenfügung des alten Fischerstädtchens mit der modernen aufkommenden Industrie muss die Stadt versuchen, dauernd zu erhalten.

Die Zeit in und zwischen den zwei Weltkriegen war auch für Vlaardingen schwer, aber dank ihrer einsichtigen Bevölkerung und einer weisen Stadtführung wurde diese schwere Zeit nicht nur überstanden, sondern auch die Fundamente für ein schnelles Weiterwachsen der Stadt gelegt.

Durch die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke im Jahre 1935 wurde Vlaardingen stärker mit seiner Umgebung verbunden. Ein Teil der Einwohner fand Arbeit in den umliegenden Gemeinden, umgekehrt jedoch wurde in Vlaardingen einer fast gleichgrossen Anzahl Arbeitern aus der Umgebung Erwerb geboten.

Unmittelbar nach dem letzten Kriege zog man die Bilanz und entwickelte die Pläne für die Zukunft. Es gab durch die Kriegsereignisse grosse Schäden an Hafenanlagen und Betrieben, zum Glück aber sehr wenig Schäden an Wohnungen. Aus der Eigenart der kolonialen Entwicklung nach dem Kriege wurde auch in Vlaardingen der Ruf mehr zu industrialisieren verstanden und zielbewusst die Niederlassung von neuen Industrien gefördert. Parallel dazu ging die Stadtverwaltung daran, das Problem der Wohnungsbeschaffung für die Arbeitskräfte anzufassen, und sie liess auf wissenschaftlicher Basis Gutachten erstellen über die mutmassliche Entwicklung der Stadt. Hieraus entstanden sowohl der Sanierungsplan für die Altstadt als auch die Pläne der neuen Wohngebiete.

Die Stadt liegt in einem Gebiet, das man mit dem Namen Randstadt Holland bezeichnet. Allein schon im Bereiche des «Nieuwe Waterweg» zählt man etwa 900 000 Einwohner; um das Jahr 1980 werden es etwa 1 200 000 sein.

Die Industrieanlagen liegen an den Ufern der Maas, und zwar die schwere Industrie am südlichen, die mittelschwere und leichte Industrie sowie der grösste Teil der Wohngebiete am nördlichen Ufer.

Im Jahre 1961 wird der Bau des sogenannten «Beneluxtunnels» unter dem «Nieuwe Waterweg» hindurch auf der Grenze zwischen Vlaardingen und Schiedam begonnen. Dieser Tunnel gehört zu einer neuen Hauptverkehrsstrasse, welche die Randstadt Holland mit Belgien und Frankreich verbinden wird. Die Verbindung der beiden Ufer wird für die Entwicklung der Stadt Vlaardingen im höchsten Grade wichtig sein.

Grundriss von Vlaardingen

Vor einem Jahrhundert zählte Vlaardingen noch keine 8000 Einwohner; 1939 waren es 30 000 und jetzt sind es bereits 70 000. Daraus ist zu ersehen, dass der Zuwachs innerhalb der letzten zwanzig Jahre mehr als hundert Prozent ausmacht. Dabei ist dies erst der Anfang der Entwicklung. Nach einer Bevölkerungsprognose wird Vlaardingen 1985 150 000—160 000 Einwohner zählen, was einem jährlichen Zuwachs von etwa 3500 Personen gleichkommt.

Es braucht deshalb nicht zu verwundern, dass diese schnelle Bevölkerungszunahme manche Probleme mit sich bringt. Nicht nur müssen Tausende von Wohnungen gebaut werden, sondern auch weitere Massnahmen sind im Interesse einer gesunden Entwicklung der Stadt notwendig. Seit 1947 sind schon 9000 Wohnungen erstellt worden, einige Dutzend Schulen, ein Theater, ein Etagenwohngebäude für Betagte, Badanstalten, Sportplätze, Anlagen und noch vieles mehr.

Von den jetzt fertigen Wohnungen wurden gebaut von

a) der Stadtgemeinde 4300, teils im traditionellen Bau und die übrigen im sogenannten Systembau, und zwar System William Pont, Montelbau, Simplex, Muys en de Winter, Klijin, Brederos Baubetrieb;
b) von Privatpersonen 3700, und zwar alle im traditionellen Bau;
c) von den Wohnungsbauvereinen 750, wovon 272 im traditionellen Bau und die übrigen im Systembau von der Rijnlandse Betonmaatschappij (Rheinländische Betonbaugesellschaft).

In Vlaardingen hat man jetzt mit dem völlig industrialisierten Wohnungsbau angefangen. Etwa 750 Wohnungen im dänischen Bausystem «Larsen und Nielsen» sind im Bau, während im folgenden Jahre mit dem Bau von 500 Wohnungen im französischen Bausystem (Coignet) begonnen wird.

Der Hafen von Vlaardingen

Um ein Bild über die Kapazität des Vlaardinger Hafens zu erhalten ist zu beachten, dass jährlich durchschnittlich mehr als 2000 Seeschiffe mit einem Gesamtinhalt von mehr als elf Millionen Bruttoregistertonnen und über 18 000 Flusschiffe anlaufen und ihre Ladungen löschen. Damit nimmt Vlaardingen in der Reihe der niederländischen Hafenstädte nach Rotterdam und Amsterdam die dritte Stelle ein.

Vlaardingen hat mehrere Häfen: den «Oude Haven» (Alten Hafen), der das Stadtbild beherrscht, den Koningin Wilhelminahaven (Königin-Wilhelmina-Hafen), den Vulcaanhafen des Hafengewerbes Vlaardingen-Oost, wo man zwei der grössten Laufkrane Europas gebaut hat. Weiter verfügen einzelne grosse Betriebe über einen eigenen Hafen oder eine eigene Anlegebrücke im Fluss.

Zahllose Erzeugnisse werden hier verschifft, die Einfuhr, Durchfuhr und der Umschlag von Produkten ist von grosser Bedeutung, namentlich auch für West-Deutschland.

Die Fischerei hat ihre wichtige Stelle anderen Erwerbsquellen abtreten müssen.

Industrialisierung

Wenn möglich noch stärker als der sich im Eiltempo entwickelnde Hafenverkehr stellt die starke Industrialisierung von Vlaardingen ein aufsehenerregendes Element dar in der Entwicklung der Stadt. Den Anfangspunkt bildete das Zustandekommen des «Nieuwe Waterweg».

Das Tempo hat sich in den Jahren 1920—1949 wesentlich verschnellert. Gab es zu Beginn dieses Jahrhunderts nur ungefähr dreissig grössere und kleinere industrielle Unternehmen in Vlaardingen, so hat sich diese Zahl bis heute versiebenfacht.

Dass Vlaardingen wegen seiner günstigen Lage und der Industrieansiedlung besondere Vorteile bietet,

geht daraus hervor, dass nicht nur viele wichtige niederländische Industrien in dieser Stadt ihren Standort wählten, sondern auch verschiedene namhafte ausländische Betriebe.

Vlaardingen hat selbst auch stimulierend gewirkt, um die Niederlassung von Industrien zu ermöglichen. Um den Betrieben bei ihren Schwierigkeiten entgegenzukommen, baute die Stadt 18 Industriehallen, die zum Teil auf der Basis des Selbstkostenpreises vermietet, zum Teil verkauft wurden. Weiter sind gebaut oder im Bau begriffen über vierzig Industriehallen, welche die Unternehmen grösstenteils auf eigene Rechnung erstellten.

Bodenankäufe und Investierungen

Eine Hauptbedingung für die rasche Stadterweiterung ist, dass die Gelände rechtzeitig zur Verfügung stehen und baureif gemacht werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg sind etwa 1000 Hektaren Land angekauft worden, wobei 14 Millionen Gulden investiert wurden. Die Kosten für Strassenbau erfordern 20 Millionen Gulden, während für 140 Millionen Gulden Wohnungen gebaut wurden. Daneben hatte die Stadt andere Fürsorgemassnahmen zu treffen, wie für Läden und Geschäftsräume, Schulen, Vereinsgebäude usw., für Spiel-, Sport- und Grünanlagen.

Zwei im Erweiterungsplan Vlaardingen vorgesehene Wohnviertel sind jetzt vollendet. Das erste Wohnviertel im sogenannten «Indischen Viertel» ist klein, da ein Vorkriegsplan für die Anlage von Verkehrswegen eine weitere Ausbreitung verhinderte.

Hier wurden nach der Befreiung 1200 Wohnungen gebaut. Es ist klar, dass dadurch ein Bedarf an Läden entstanden ist, und mit Rücksicht darauf wurden 24 Läden mit Wohnräumen in den oberen Stockwerken im System erbaut. Diese Läden erfreuen sich im allgemeinen eines grossen Zuspruchs.

Im zweiten Wohnviertel im Osten, sogenannten «Babberspolder», sind 3100 Wohnungen erbaut. Für dieses moderne Viertel sind sechzig Läden, sechzig Geschäftsräume und vierzehn kleinere Läden fertig. Die Läden werden Interessenten vermietet, wobei man für eine gewisse Streuung über die Branchen sorgt. Die Mieter müssen für die Ausstattung selbst aufkommen.

Es leuchtet ein, dass die wachsende Stadt mehr Schulen braucht. 35 Schulen wurden gebaut; nämlich eine Haushaltungsschule für Mädchen, eine Gewerbeschule, ein Lyzeum, drei Mittelschulen, elf Kindergärten und achtzehn Volksschulen.

Die Kirchen bemühen sich mit der schnellen Entwicklung schrittzuhalten.

Vlaardingen wird seiner Bevölkerung zum grössten Teil Erholung innerhalb der eigenen Grenzen bieten müssen. Zum Glück besitzt die Stadt schon seit langer Zeit einen Park «Het Hof», der in den dreissiger Jahren um den schönen Oranienpark erweitert wurde. Diese Grünanlagen haben eine Ausdehnung von 15 Hektaren. Der raschen Ausdehnung fiel eine Anzahl von bestehenden Sportgeländen zum Opfer. Gleichermassen musste jedoch ein nicht zu verkennender Rückstand auf diesem Gebiet zusätzlich wettgemacht werden. Mit einer aufgeschlossenen Stadtplanung fasste man dieses Problem an und schuf etwa 20 Fussballfelder, Tennisfelder, Spielgärten, Laubenkolonien, kleine Stadtparke, eine offene und überdeckte Schwimmanstalt, sechs Turnhallen und zwei Rollschuhbahnen.

Sanierung der Stadt

Innerhalb der Gemeindegrenzen von Vlaardingen vollzieht sich zurzeit eine radikale Metamorphose. Einerseits werden immer mehr Agrargebiete ihrer natürlichen Bestimmung entzogen, anderseits wird die Sanierung der alten Innenstadt energisch vorangetrieben.

Die Altstadt mit ihren Hunderten von baufälligen Wohnungen und ihrem altertümlichen Strassensystem muss naturnotwendig der wachsenden Stadt angepasst werden. Die schmalen Gassen passen nicht mehr in den Rahmen der modernen Zeit und bilden für den Verkehr ein immer schwereres Problem. Von nicht geringer Bedeutung jedoch ist ein Ladenzentrum, das den heutigen modernen Anforderungen genügt.

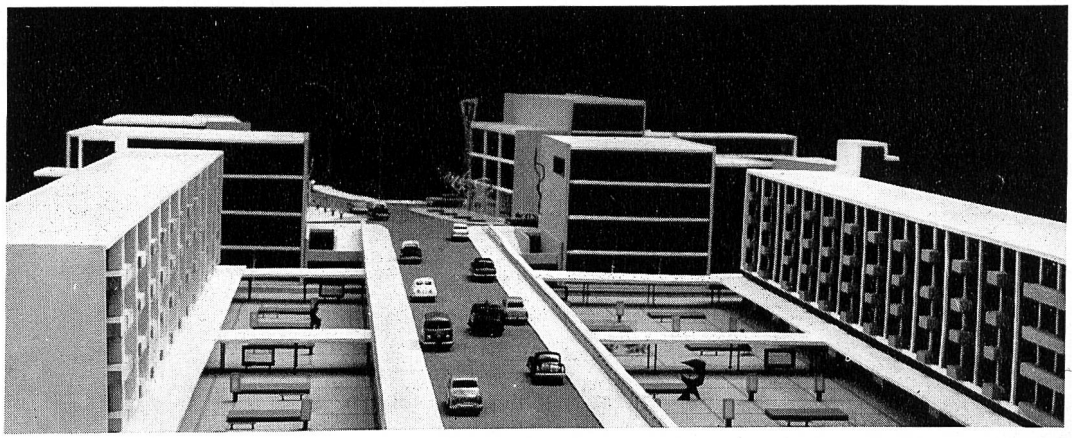


Abb. 1.
Modellaufnahme der Innenstadtsanierung. (Aufnahmestandort vgl. Legende zu Abb. 2.)

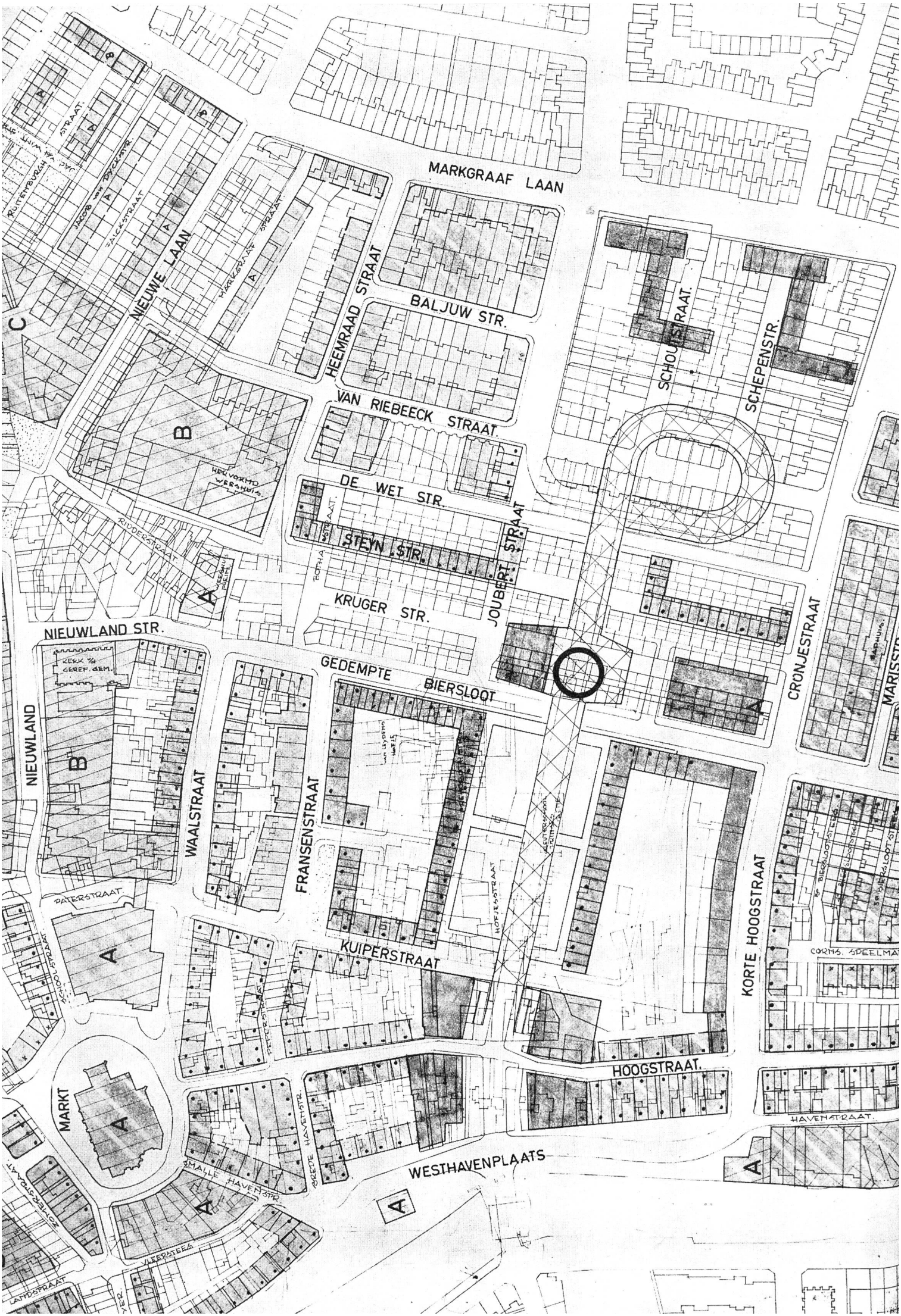
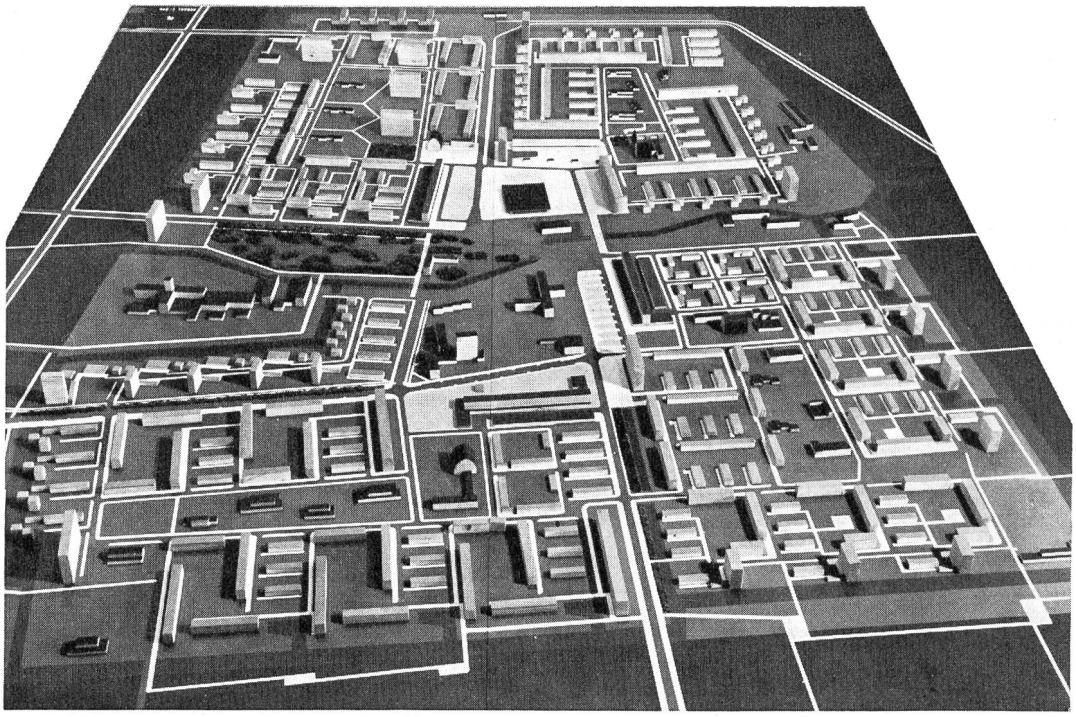

MARKGRAAF LAAN
NIEUWE LAAN
HAICKSTRAAT
MARKGRAAF STRAAT
HEEMRAAD STRAAT
BALJUW STR.
VAN RIEBEECK STRAAT
DE WET STR.
STEYN STR.
JOUBERT STRAAT
KRUGER STR.
SCHOUWSTRAAT
SCHEPENSTR.
RUIGERSTRAAT
NIEUWLAND STR.
GEDEMPTE BIERSLOOT
CRONJESTRAAT
NIEUWLAND
WAALSTRAAT
FRANSENSTRAAT
PATERSTRAAT
KUIPERSTRAAT
KORTE HOOGSTRAAT
HOOGSTRAAT
HAVENSTRAAT
MARKT
WESTHAVENPLAATS
SMALLE HAVENSTR.
BREEDE HAVENSTR.
VEERSTEEG
LANDSTRAAT
A
B
C

Abb. 3.
Modellaufnahme des Westviertels.



Zur Sanierung der Innenstadt wurde ein Projekt entworfen. Als wesentlichen Bestandteil sieht es einen breiten Verkehrsweg als Viadukt vor, der quer über die Altstadt führt, so dass ein ungehemmter Ost-West-Verkehr durch die Stadt ermöglicht wird. In einer Schleife gelangt man vom Viadukt wieder auf das Strassenniveau. In der Schleife ist ein Parkplatz vorgesehen, von dem in wenigen Minuten das Stadtzentrum erreichbar ist.

Einladende kleine Läden unterhalb der Autobahn, freundliche Anlagen, aber auch grosse Warenhäuser und leistungsfähige Restaurants werden zahlreiche Besucher aus der näheren und weiteren Umgebung zu einem Besuch der Stadt anziehen. Um dieses gesteckte Ziel der Innenstadtsanierung zu erreichen, werden 1300 alte Häuser verschwinden müssen. Etwa 350 Häuser sind schon abgebrochen. Es darf hiezu bemerkt werden, dass von den abzubrechenden Bauten bereits 850 im Besitz der Stadt sind.

Westviertel

Der detaillierte Ausdehnungsplan für das neue Wohnviertel «Westwijk» zeigt hauptsächlich den Lauf der Hauptwege, Viertelwege, Gebäude für den Bedarf des Viertels, wie Kirchen, Schulen, Läden usw. Der Plan wird in etwa fünf Jahren realisiert werden. Schon sind etwa 3000 Häuser im Bau.

Das Viertel besteht aus vier Nachbarschaften, für die schon ein Erweiterungsplan mit Einzelheiten angefertigt ist. In den Nachbarschaften werden neben den je 1300 Häusern mit Wohnstrassen auch Schulen, Läden, eine Kirche, eine Turnhalle, ein Sportplatz für die Schüler und ein öffentlicher Spielplatz erstellt. Die Anordnung zueinander ist so vorgesehen, dass jede Nachbarschaft als ein Ganzes betrachtet werden kann, jedoch die Nachbarschaften insgesamt wiederum ein Viertelzentrum der Stadt bilden.

Vlaardingen-Nord

Nach der Realisierung des Westviertels können zwei neue Stadtviertel zur Ausführung gebracht werden im Norden (Vlaardingen-Nord). Damit wird sich die Zahl der Einwohner auf etwa 160 000 erhöhen.

Für eines der beiden Stadtviertel ist mittlerweile schon ein detaillierter Erweiterungsplan angefertigt worden. Auch dieses Viertel besteht aus Nachbarschaften, nämlich fünf.

Ein Regionalkrankenhaus ist schon im Bau begriffen, während im Jahre 1962 mit dem Wohnungsbau begonnen wird.

Abb. 2. Nebenstehend der Plan der Innenstadtsanierung. Der Kreis gibt den Aufnahmestandort für Abb. 1 an, mit Blickrichtung gegen «Westhavenplaats».

Bestehende Ueberbauung

geplanter Viadukt für den Ost-West-Verkehr

projektierte Neuüberbauung.