

Cultuurhistorische Analyse IJsseldijk te Gouda

Bureauonderzoek

Grontmij Archeologische Rapporten 644 - B
Definitief

Opdrachtgever:
Hoogheemraadschap van Rijnland

Grontmij Nederland B.V.
Houten, 26 maart 2010

Verantwoording

Titel : Cultuurhistorische Analyse
IJsseldijk te Gouda

Subtitel : Bureauonderzoek
Grontmij Archeologische Rapporten 644 - B

Projectnummer : 232650

Referentienummer : 232650R-0001

Revisie : 5

Datum : 26 maart 2010

Auteur(s) : Mevr. drs. ing. J. Roselle

E-mail adres : julie.roselle@grontmij.nl

Gecontroleerd door : De heer G.J. Wiggers

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : Mevr. drs. ing. J. Roselle

Paraaf goedgekeurd :

Contact : De Molen 48
3994 DB Houten
Postbus 119
3990 DC Houten
T +31 30 634 47 00
F +31 30 637 94 15
midwest@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Samenvatting	6
3	Archeologische waarden.....	7
3.1	Samenvatting	7
4	Historische ontwikkeling van Gouda.....	8
4.1	De voor-stedelijke ontwikkeling van het veenlandschap	8
4.1.1	Het ontstaan en de loop van de IJsseldijk	11
4.2	De middeleeuwse stedelijke ontwikkeling.....	14
4.3	Verdere ontwikkeling.....	17
5	Beschrijving van het onderzoeksgebied	22
5.1	Beschrijving onderzoeksgebied	22
5.2	Deel 1: De uiterwaard	23
5.3	Deel 2: De rand van de oude stadskern en de eerste stadsuitbreidingen net buiten de stadsgrachten	32
5.3.1	Houtmansplantsoen	33
5.3.2	Molen 't Slot en de Punt.....	36
5.3.3	Havensluis en Tolhuis.....	38
5.3.4	De (oude) Veerstal.....	39
5.3.5	De Mallegatsluis en bijgebouwen	41
5.4	Deel 3: Schielands Hoge Zeedijk.....	44
5.5	Deel 4: De Julianasluis en het Gouwe- en Stroomkanaal	58
6	Cultuurhistorische waarden	61
6.1	De IJsseldijk en de waterwegen	61
6.2	Relicten van het verdwenen landschap	61
6.3	Objecten en gebouwen	62
6.3.1	Woning aan Christiaan de Wetstraat nummer 28.....	63
6.3.2	Het Hanepraagemaal in het Houtmansplantsoen	63
6.3.3	Molenbiotop Molen 't Slot.....	63
6.3.4	Voormalig Actiehoven – plantsoen met rioolgemaal	63
6.3.5	Bebouwing aan de Schielands Hoge Zeedijk	63
6.4	Uitbreidingswijken en naorlogs waardevol erfgoed	64
7	Conclusie en aanbevelingen.....	66
7.1	Algemeen.....	66
7.2	Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland.....	66
7.3	Aanbevelingen	67
8	Bronnen.....	0
8.1	Boeken	0
8.2	Artikelen	0
8.3	CHA's en rapporten van aangrenzende gebieden.....	0
8.4	Websites	1
8.5	Overigen.....	1

- Bijlage 1: Aangrenzende onderzoeksgebieden
- Bijlage 2: Archeologische Basiskaart Gouda
- Bijlage 3: Waardekaart CHA Uniqema
- Bijlage 4: Cultuurhistorische Waardekaart IJsseldijk

1 Inleiding

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is voornemens het dijklichaam ten zuiden van de stad Gouda langs de Hollandse IJssel te verbeteren. Hoewel de dijken hoog genoeg geacht worden, is het binnendijkse talud op veel plaatsen te steil. Daarnaast treedt jaarlijks een verzakking op van 1 centimeter, waardoor maatregelen getroffen moeten worden voor de komende 50-100 jaar.

Dit dijktraject ligt tussen de Julianasluis, aan de westkant van de stad, en de Waaiersluis ten oosten van de stad. Het traject omvat de Schielands Hoge Zeedijk, de Nieuwe Veerstal en de Goejanverwelledijk. Deze trajecten vallen samen onder de noemer IJsseldijk.

De Nota Cultuurhistorie van de gemeente Gouda vraagt bij veranderingen in het stedelijke landschap van Gouda om een Cultuurhistorische Analyse (kort: CHA) waarin de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied in kaart worden gebracht. Ze geeft een inventarisatie en omschrijving van de belangrijkste cultuurhistorische waarden van het plangebied.

In opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft Grontmij een cultuurhistorische analyse uitgevoerd voor het dijktraject IJsseldijk, ten zuiden van Gouda. In het kader van een m.e.r. worden de mogelijkheden voor een dijkverbetering onderzocht. Doel van het onderzoek is het in kaart brengen van de cultuurhistorische waarden binnen het plangebied, volgens de richtlijnen zoals opgesteld in de Nota Cultuurhistorie van de gemeente Gouda.

In het kader van deze m.e.r. is eveneens een Archeologisch onderzoek dijkverbetering IJsseldijk te Gouda gemaakt. Daarin wordt dieper ingegaan op de landschapsgenese, bewoningsgeschiedenis en archeologie met betrekking tot de IJsseldijk, dan in dit rapport. Hiertoe zijn de beschrijvingen over die onderdelen in dit document beperkt gebleven. In het kader van de m.e.r. IJsseldijk worden de beide rapporten samen aangeboden als rapportage Cultuurhistorie IJsseldijken (deel A: archeologie en deel B: cultuurhistorische analyse) ten behoeve van de MER. De beide rapportages, die ieder afzonderlijk gelezen kunnen worden, komen samengevoegd uit in de reeks Grontmij Archeologische Rapporten, nummer 644. Daarmee wordt een zo compleet mogelijke inventarisatie gegeven van het culturele erfgoed langs het traject van de IJsseldijken te Gouda.

2 Samenvatting

De IJsseldijk is het resultaat van de middeleeuwse ontginningsgeschiedenis. De loop van de Hollandsche IJssel en de IJsseldijk is in de loop van de tijd feitelijk nauwelijks gewijzigd. Op enkele plaatsen zoals bij de Oude en Nieuwe Veerstaal is – bijvoorbeeld door de aanleg van de verkeersweg voor dit oude deel langs – een wijziging in de oorspronkelijke ontsluiting en structuur van de stad en de rivier ontstaan. Ten westen van de stad is deze dijk tekenend voor de ligging van de eerste verharde verkeersweg over land tussen Gouda en Rotterdam. Met de aanleg van het Gouwe- en Stroomkanaal is deze loop doorbroken. Zowel de IJsseldijk als de Hollandsche IJssel en het Gouwe- en Stroomkanaal zijn van hoge cultuurhistorische waarde.

Ook zijn er in het stedelijk landschap van Gouda nog sporen te herkennen van de ontwikkelingsgeschiedenis van het polderlandschap. Hierbij zijn de restanten van de wielen, zowel bij de Cronjéstraat, bij de Bosweg als bij het Weidebloemkwartier, van positief tot hoge cultuurhistorische waarde. Het oude verkavelingspatroon van het polderlandschap en de voormalige weteringen zijn op een enkele plaats nog te herkennen aan de loop van de straten Krugerlaan en Constantijn Huygensstraat. Ook deze structuren zijn van positieve tot hoge cultuurhistorische waarde. De voormalige sluizen ter plaatse van de uitmonding van deze weteringen in de Hollandsche IJssel zijn geheel verdwenen. De mogelijkheid bestaat dat er in de grond nog resten van deze sluizen te vinden zijn.

Het plangebied, met name ter plaatse van de historische stadskern, kent een geschiedenis met vele aanpassingen op het gebied van de scheepvaart en vestingwerken. Het resultaat daarvan is nog steeds goed zichtbaar in de bovengrondse bebouwing. Met name de bebouwing aan de Hollandsche IJssel aan de rand van de historische stadskern is van hoge cultuurhistorische waarde en is ook vanuit overheidswege beschermd. Deels valt deze bebouwing in de molenbiotopen, welke eveneens van hoge cultuurhistorische waarde zijn. Ook de aanwezige sluizen in het plangebied zijn van hoge cultuurhistorische waarde en zijn tekenend voor de groei en ontwikkeling van de stad.

Buiten de historische kern begint Gouda pas echt te groeien in de 20^{ste} eeuw. Met uitzondering van de watertoren op de Schielands Hoge Zeedijk en het 19^e eeuwse industrieel complex van de voormalige kaarsenfabriek (Uniqema)¹ is de bebouwing buiten de stad grotendeels relatief jong en van indifferente cultuurhistorische waarde. Uit eerder onderzoek van de gemeente Gouda zijn enkele individuele objecten evenals een aantal ensembles aangewezen die van hoge cultuurhistorische waarde zijn. Binnen dit plangebied zijn dit met name de begraafplaats IJsselhof², de wijk Oosterwei, een bedrijvencomplex aan de Schielands Hoge Zeedijk en het Weidebloemkwartier. Daarnaast is niet alleen de structuur van het Uniqema-terrein van hoge cultuurhistorische waarde, maar zijn ook een groot aantal individuele objecten van positieve of hoge cultuurhistorische waarde.

Concluderend kan gesteld worden dat er in de directe omgeving van de IJsseldijk vele objecten en structuren te vinden zijn die van hoge cultuurhistorische waarde zijn. Voor een compleet overzicht verwijs ik naar de Cultuurhistorische Waardekaart IJsseldijk. Voor de aanbevelingen hoe om te gaan met deze waarden verwijs ik naar hoofdstuk 7 van dit rapport.

¹ beschreven in CHA Uniqema

² tevens beschreven in CHA IJsselpark

3 Archeologische waarden

In opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft Grontmij Nederland B.V. naast deze cultuurhistorische analyse tevens een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het dijktraject IJsseldijk, ten zuiden van Gouda. In het kader van een m.e.r. worden de mogelijkheden voor een dijkverbetering onderzocht. In dit hoofdstuk zal enkel de samenvatting van dit archeologische onderzoek weergegeven worden, welke na te lezen is in rapport GAR644A.³

3.1 Samenvatting

Het plangebied en omgeving maken deel uit van het westelijke veengebied dat gedurende het Holocene onder invloed van de zeespiegelstijging gevormd werd. De bodem nabij het plangebied bestaat uit kleigronden en veengronden. Lokaal kunnen ophoogpakketten zijn aangebracht bestaande uit zand, klei dan wel puin.

De archeologische verwachting binnen het onderzoeksgebied is voor de Prehistorie laag tot zeer laag. De verwachting voor de Romeinse Tijd is middelhoog. Sporen uit deze periode worden met name verwacht op de oeverwallen van de Hollandsche IJssel. Voor de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd bestaat een (middel)hoge verwachting. Dit komt door de ontwikkeling van Gouda vanaf de Middeleeuwen. Bij verbreding van het westelijke deel van het traject zouden eventuele sporen van de ontginningen bedreigd kunnen worden.

De eventuele archeologische waarden in de ondergrond kunnen zowel bedreigd worden door daadwerkelijke ontgraving of verstoring als door mogelijke zetting.

Met name langs de Nieuwe Veerstal kunnen zich middeleeuwse bebouwingsresten bevinden. Binnen deze zone liggen vier gemeentelijke archeologische of historische monumenten (Rotterdamse poort, Pieter Hughestoren, tolhuis en voormalig kasteelterrein). Verstoring van dit deel van de dijk betekent vrijwel zeker verstoring van de archeologische waarden in de ondergrond. Meer oostelijk, bij de Sportlaan, kunnen de resten van voormalige sluizen worden aangetroffen in de bestaande dijk. In en langs het oude dijklichaam van de gehele IJsseldijk kunnen restanten aangetroffen worden van de oude kades, beschoeiingen en de verschillende aanleg- en herstelfases van de dijk. Met name ter hoogte van de Nieuwe Veerstal kunnen archeologische waarden worden aangetroffen. De waterbodem, met name ter hoogte van de Nieuwe Veerstal, kan eveneens archeologische waarden bevatten. Hierbij valt te denken aan stads- en bouwpuin maar ook scheepswrakken of anderszins water- en havengerelateerde waarden.

³ Grontmij Archeologische Rapporten 644A, 'Archeologisch onderzoek dijkverbetering IJsseldijk te Gouda', door mevrouw drs. H. Jansen en de heer drs. J. Bex, Houten 2010

4 Historische ontwikkeling van Gouda

4.1 De voor-stedelijke ontwikkeling van het veenlandschap

Ter Goude of Tergou, zoals Gouda van oudsher werd genoemd, betekent letterlijk 'stad aan de Goude'. De naam verbindt de stad onlosmakelijk met de Gouwe. Gouda is dan ook met name aan de Gouwe ontstaan en niet zozeer aan de IJssel. De economische bloei van de stad in de late Middeleeuwen heeft vooral te maken met de ligging van de stad op de plek waar de Gouwe in de Hollandsche IJssel uitmondt.

Gouda ligt in een veengebied waarvan de afwatering pas in de loop van de Middeleeuwen kunstmatig gereguleerd moest worden. Het veen dat zich in ons hele land over grote oppervlakten achter de duinen bevond, vormden – voordat de mens ingreep – als het ware een soort grote kussens. In het midden staken deze kussens meters boven het zeeniveau uit en zijwaarts liepen ze af in de richting van grote rivieren als de Hollandsche IJssel. De natuurlijke afwatering vond plaats via stroompjes zoals de Gouwe, welke uitmondde in de Hollandsche IJssel.⁴

De Hollandsche IJssel is oorspronkelijk een zijtak van de rivier de Lek, welke beide vele eeuwen geleden zijn ontstaan. Die verbindende arm is om veiligheidsredenen in 1285 al afgesloten met een dam.⁵ Langs de loop van deze rivieren ontwikkelden zich zwakke oeverwallen van zand en lichte klei, waarop hoog opgaand bos groeide. Op enige afstand daarachter werd klei afgezet, wat een stevige ondergrond voor bebouwing vormde. De rest van de huidige stad is echter gelegen op een veel slapper veendek.⁶

Tot in de 10^e eeuw waren in het veengebied voornamelijk de hoger gelegen gebieden langs de Oude Rijn bewoond. Omstreeks deze tijd verbeterde het klimaat, waardoor het veen begaanbaar werd en dus geschikt voor ontginning. Door deze ontginningen werd het water aan het veen onttrokken en via sloten en weteringen naar het lager gelegen buitenwater afgevoerd. Het maaiveld kwam hierdoor logischerwijs lager te liggen.

Door deze daling van het maaiveld werd het mogelijk dat de zee het laaggelegen veengebied kon binnendringen, vaak met rampzalige gevolgen. De stormvloedrampen uit de 11^e en 12^e eeuw vergrootten daarbij ook nog eens de al bestaande zeegaten, waardoor de invloed van de getijden toenam en in de 12^e eeuw de Hollandsche IJssel een getijdenrivier is geworden. Daarnaast maakten deze stormvloedrampen de bedijking van de Hollandsche IJssel

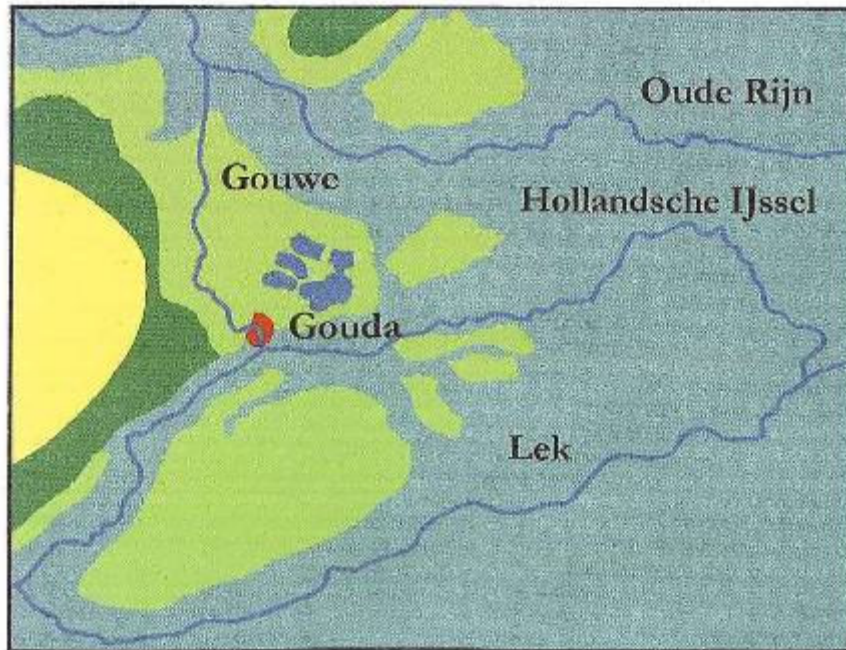
⁴ Abels 2002, p. 15-16

⁵ Informatie afkomstig van Rijkswaterstaat. Voor meer informatie zie www.rijkswaterstaat.nl

⁶ Meer informatie over de opbouw van de ondergrond in het archeologische rapport

in de 12^e eeuw zeer noodzakelijk.⁷ Bedijking bemoeilijkt echter de waterafvoer op de rivier. Het overtollige regenwater kon niet meer rechtstreeks via sloten naar het buitenwater stromen, waardoor weteringen aangelegd moesten worden met lozingspunten in de vorm van duikers en sluizen.

Ondanks de aanleg van de dijken was het hoge rivierpeil nog steeds een bedreiging voor de gronden aan weerskanten van de rivier. Om deze dreiging weg te nemen moest het rivierpeil lager komen te liggen en is in 1285 – zoals al eerder genoemd – de rivier op last van de Graaf van Holland afgedamd. Sinds 1285 wordt de Hollandsche IJssel dus niet meer gevoed door de Lek.⁸



*Ligging Gouda*⁹

De ontginningen betekenden, zeker in de loop van de geschiedenis, een ingrijpende verandering van het landschap. Als men startte met ontginnen, zocht men eerst een geschikte ontginningsbasis. Dit kon een bestaand landschapselement zoals een kleirug langs de rivier zijn, of een kunstmatig aangelegd element als een kanaal of een weg. Loodrecht op deze basis werden ontwateringssloten gegraven in de richting van het veen. Tussen twee sloten werd een strook veen overgelaten van een vaste afmeting – dertig roeden oftewel circa 110 meter. Later werden er in de 'cope'¹⁰ ook afspraken gemaakt over de lengtes van deze stroken.

Door de afwatering van de stroken veen waren deze stukken land zeer geschikt voor akkerbouw. Het veen verloor hierdoor echter volume en bovendien oxideert het bij blootstelling aan de lucht waardoor het verlies aan volume nog eens wordt versterkt. De veenkussens begonnen dan ook te dalen en de ontginningen kregen steeds meer te maken met wateroverlast. Dit laatste werd opgelost door de aanleg van kaden. Aan de verschillende zijden van de stroken moesten ze beschermd worden tegen het water uit het naastgelegen en hoger liggende veen, of tegen het 'bovenwater' van de meer landinwaarts gelegen ontginningen, of aan de rivierzijde tegen het rivierwater.

Achter de 'achterkaden' van de eerste rij ontginningen kon een tweede rij gestart worden, met deze 'achterkade' van de eerste rij als ontginningsbasis voor de tweede rij. Uiteindelijk ontstaat een gebied dat aan alle zijden van omkading is voorzien en is er een afgesloten polder ontstaan. Deze polder is tegen het buitenwater beschermd en kan kunstmatig

⁷ Denslagen 2001, p. 54-55

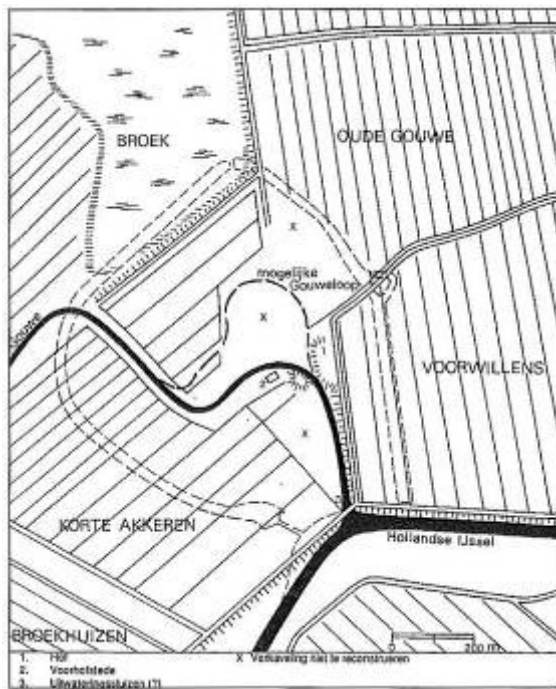
⁸ CHA IJsselpark, p. 5

⁹ Denslagen 2001, p. 260

¹⁰ Cope = het contract waarin de landheer toestemming gaf om een stuk land te ontginnen. De ontginning heet dat feitelijk 'cope-ontginning'. Het duidt hier dus op de type verkaveling.

worden afgewaterd. Tot omstreeks 1450 lag het land nog hoog genoeg om op natuurlijke wijze bij eb te kunnen afwateren op het dichtstbijzijnde buitenwater. Later, toen de bodem nog verder gedaald was, werd kunstmatige bemaling door bijvoorbeeld watermolens noodzakelijk.¹¹

In Gouda en omgeving was de ontginningsrichting zowel ten westen als ten oosten van de stad over het algemeen haaks op de rivier de Hollandsche IJssel. De rivier of een kleistrook parallel aan de rivier zal als basis van de ontginningen hebben gediend. Enkel de wijk Korte Akkeren is in deze omgeving hierop een uitzondering. Hier lijken de 'copes' haaks op de Gouwe te zijn ontwikkeld. Het voert te ver om hier specifiek in te gaan op de discussie omtrent de afwijkende ontginningsrichting en mogelijke consequenties die dit kan hebben ten aanzien van de historie van dit gebied. Hier voldoet voorts nog de opmerking dat de ontginningsrichting afwijkt.¹²



Reconstructie door J.C. Visser uit 1994 van de pre-stedelijke verkaveling welke doorwerkt in de structuur van de binnenstad¹³

Op bovenstaande reconstructie van J.C. Visser is het verschil in ontginningsrichting duidelijk zichtbaar. Daarnaast is ook de omkading van deze ontginningen in kaart gebracht. Niet alleen de kade langs de Hollandsche IJssel is zichtbaar, ook de kade aan de oostzijde van de Gouwe is op deze reconstructie te zien. Deze is nog steeds herkenbaar bij de Oosthaven.

De ontginningen van de veenlandschappen rondom het huidige Gouda waren in de 11^e eeuw al in volle gang. Vanwege de ontginningen werd de bovenloop van de Gouwe gekanaliseerd. Dit was niet alleen van belang voor de afwatering van het gebied, maar ook voor de ontwikkeling van het internationale scheepvaartverkeer. De ontwikkeling van de stad in het midden van de 13^e eeuw is dan ook nauw verbonden met de ontwikkelingen in het scheepvaartverkeer. Toen rond 1244 de bovenloop van de Gouwe werd gekanaliseerd, ontstond er namelijk een verbinding tussen de Oude Rijn en de Hollandsche IJssel. Door deze verbindingsweg werd het Hanzegebied in het noorden verbonden met het dichtbevolkte Vlaanderen in het zuiden. Hier, waar de schepen van het binnenwater in het buitenwater (Hollandsche IJssel) kwamen, lag de grote kans voor de bewoners van de Gouwemond. Al snel, rond 1250, werd de Haven – de kunstmatige Gouwemond – gegraven en volgde voor de vroege nederzetting tolprivileges (1272

¹¹ Denslagen 2001, p. 16-17

¹² Denslagen 2001, p. 17-19

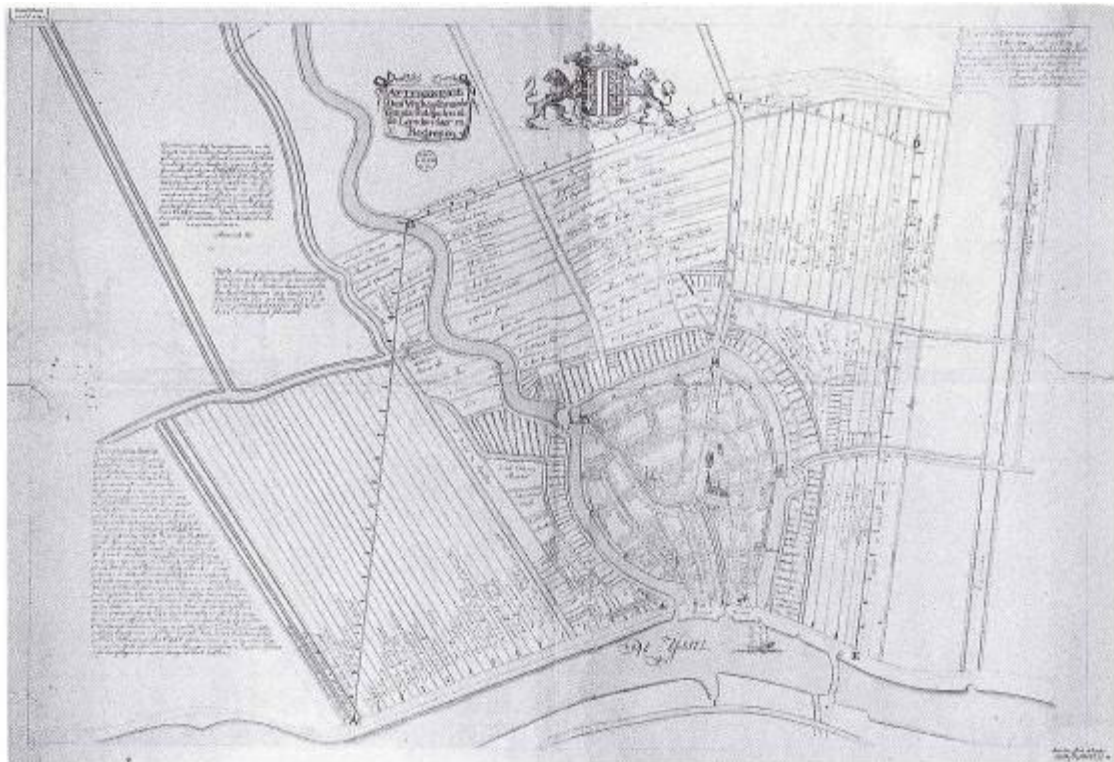
¹³ Abels 2002, p. 20

en 1282) en het stadsrecht (1272). Ook is aan het einde van de 13^e eeuw de grafelijke tol verplaatst van Moordrecht naar Gouda.¹⁴

Het veen werd uiteindelijk niet enkel ontgint, maar ook gedolven. Hierdoor daalde het maaiveld nog sterker en sneller dan voorheen. Het veen werd afgegraven, gedroogd en bewerkt tot turven, wat een belangrijke energiebron was voor de groeiende bevolking en opkomende industrie. Door dit afgraven van veen, zelfs tot onder de grondwaterspiegel, zijn in de 17^e eeuw diepe veenplassen ontstaan. Sommige plassen zijn later weer drooggelegd.¹⁵

4.1.1 Het ontstaan en de loop van de IJsseldijk

Het ontstaan van de IJsseldijk langs de Hollandsche IJssel bij Gouda wordt over het algemeen gedateerd in de 12^e eeuw. In deze tijd wordt de Hollandsche IJssel een getijdenrivier en kent het gebied een aantal stormvloedrampen. Om de bevolking te kunnen beschermen tegen het buitenwater werd bedijking – zoals boven beschreven – noodzakelijk.¹⁶ Gezien het feit dat voorafgaand hieraan de ontginningen van dit gebied al ruimschoots gestart zijn, kan de IJsseldijk in de vorm van een kade een ‘voorganger’ hebben gekend. Of wellicht is de genoemde dijk simpelweg een versterkte en verhoogde vorm van de al bestaande kade geweest. Sluitende conclusies kunnen in dit onderzoek over dit onderwerp niet worden getrokken. Hier volstaat de wetenschap dat de omkading van de ontginningen in ieder geval op ongeveer dezelfde plaats zal hebben gelegen als de latere IJsseldijk. Langs de loop van de rivier zijn immers oorspronkelijk oeverwallen ontstaan, welke een goede natuurlijke onderlegger zal zijn geweest voor de kaden die tijdens de ontginningen noodzakelijk werden. Als het maaiveld vervolgens blijft dalen en de rivier daarnaast onderhevig wordt aan getijden, lijkt het dan ook aannemelijk om te stellen dat de bestaande kade simpelweg verstevigd en verhoogd werd.



Kaart van de vrijheid van Gouda door Henrick Vos uit 1613 (afkomstig uit Denslagen p. 300)

¹⁴ Denslagen 2001, p. 13-14

¹⁵ Denslagen 2001, p. 53-61

¹⁶ Denslagen 2001, p. 54

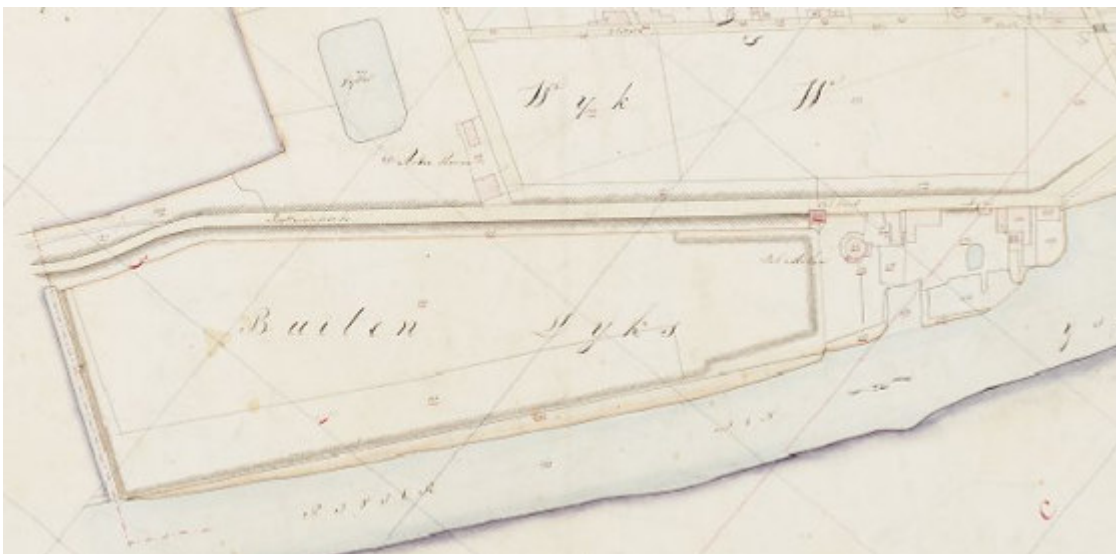
Op bovenstaande kaart is een dergelijke ligging van de dijk ook weergegeven. Wat echter niet op deze kaart staat aangegeven zijn de uiterwaarden. De oeverwallen ontstaan door hoge waterstanden van de rivier (winterwater). De rivier treedt snel buiten zijn oevers waar het de grootste en zwaarste korrels als eerste neerlegt. Langs de rivier ontstaan op deze manier twee lage ruggen, oftewel de oeverwallen. De dijken zullen dus met het oog op het winterwater ook op enige afstand van het zomerbed van de rivier zijn aangelegd. In de buitendijkse gebieden wordt door de rivier vervolgens klei en slib afgezet, waardoor deze langzaam maar hoger kwamen te liggen en de uiterwaarden ontstaan. Deze zijn vooral bij het zomerwater zichtbaar.

Deze uiterwaarden werden in eerste instantie maar weinig gebruikt, aangezien ze regelmatig onder water stonden. Waarschijnlijk werd er pas in de loop van de 19^e eeuw in de uiterwaarden klei gewonnen.¹⁷



Deel kadastrale kaart Gouda 1811-1832, verzamelplan.¹⁸

Op de kadastrale kaart van Gouda uit 1811-1832 zijn de uiterwaarden wel aangegeven. Op onderstaand detail zien we zelfs dat dit gebied aangegeven wordt met de tekst 'Buiten Dyks' en is voorzien van lage kaden om de kleiwinningen enigszins te beschermen tegen het rivierwater. Ook is op dit detail de buitenplaats Actiehoven te zien waar later in dit onderzoek dieper op in zal worden gegaan.



Detail kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie E, blad 02.¹⁹

¹⁷ CHA IJsselpark p. 3 -7

¹⁸ Bron: watwaswaar.nl

Kijken we naar de kadastrale kaart van 1811-1822 en gebruiken we deze als onderlegger voor de huidige plaatsing van de dijk, dan zien we dat de dijk hoogstwaarschijnlijk nauwelijks veranderd of verlegd is. Wel hebben er op een aantal plaatsen drastische wijzigingen plaatsgevonden, zoals de aanleg van de Julianasluisen en het Stroomkanaal en de aanleg van de weg voor de Haven langs. Hierop zal later in dit onderzoek teruggekomen worden.



Kadastraal minuutplan en huidige satellietbeelden ©Google Earth 2009²⁰

De meest recente inzichten in het tracé van de dijk ten westen van de historische binnenstad – nabij de Rotterdamse Poort – schijnen echter een ander licht op het verloop van de dijk. Aanleiding van deze herziening zijn de kaarten van Jacob van Deventer van rond 1550, waar hij Gouda op afbeeldt.²¹ Onderstaand een voorbeeld.



Fragment van kaart van Jacob van Deventer ca. 1550²²

¹⁹ Bron: watwaswaar.nl

²⁰ Het is onbekend hoe waarheidsgetrouw (qua verschaling) de kadastrale kaart uit 1811 is. Het over elkaar heen leggen van deze kaarten kan dan ook niet als sluitend bewijs dienen, en is puur indicatief.

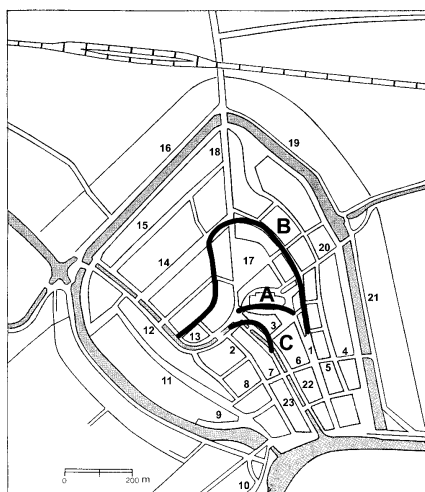
²¹ Informatie afkomstig uit recent onderzoek van de Archeologische Vereniging Gouda

²² Bron: www.geschiedenisvanzuidholland.nl; inventarisnummer 4.VTH_3282

De dijk heeft volgens deze kaarten dus niet op de huidige plaats gelegen, maar ongeveer ter hoogte van de latere Blekerskade. Ter plaatse van het Boerenwiel maakt de dijk een dubbele bocht. Bij de ruige wetting (de huidige Constantijn Huygensstraat) sluit de dijk vervolgens aan bij de huidige ligging. Bij de beschrijving van dit gebied (zie hoofdstuk 5), zal dit onderwerp nogmaals aangesneden worden.

4.2 De middeleeuwse stedelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkeling van Gouda start ongeveer bij de aanleg van de Haven. Aan weerszijden van de Haven werden erven aangelegd. Hiervoor werden de kavelsloten van de ontginning Willens oostwaarts verlegd. De nieuwe Haven was een open verbinding met de Hollandsche IJssel. Om de Haven te beschermen tegen het buitenwater werden er aan weerszijden kaden aangelegd en werd er een dam in de Gouwe gelegd, waarin later een sluis gebouwd werd. Deze sluis, genaamd de Donkere Sluis, wordt voor het eerst vermeld in 1321, maar bestond wellicht al eerder. Hoe de loop van de Gouwe oorspronkelijk is geweest is moeilijk vast te stellen.²³ Het is zelfs discutabel of de Gouwemond wel kunstmatig is. In het artikel van Kok uit 2003²⁴ over de oorspronkelijk Gouweloop worden verschillende reconstructies naast elkaar gelegd. Ook hier kan echter geen harde conclusie getrokken worden over de loop van de Gouwe en de consequenties die dit heeft voor de ontwikkeling van de historische binnenstad. De oorspronkelijke loop van de Gouwe kan bijvoorbeeld consequenties hebben voor de plaatsing van de uitmonding in de Hollandsche IJssel en dus van invloed zijn op de plaatsing van het kasteel. Volgens Kok is het echter aannemelijker dat de monding niet verplaatst is. Reconstructie C van Kooijman en Kooijman-Tibbles (zie onderstaande afbeelding) kent volgens hem de minste bezwaren en verklaart daarbij ook nog een aantal ontwikkelingen in het gebied rondom de knik in de Gouweloop. Zo is de aanleg van de sluis een reden die deze loop aannemelijk maakt. De sluis kon nu namelijk gemaakt worden op het droge in de (oorspronkelijke) binnenbocht van de Gouwe. Als de sluis afgerond was kon deze in gebruik genomen worden door de loop iets af te snijden en vervolgens de oude loop te dempen. Bij een dergelijke werkwijze hoefde de minste hoeveelheid grond verzet te worden.²⁵



De Goudse binnenstad met de loop van de Gouwe volgens de verschillende reconstructies: A. Van Balen; B. Visser; C. Kooijman en Kooijman-Tibbles (uit: Kok 2003, p.56)

Kort gezegd kan er dus geen sluitende conclusie getrokken worden over de oorspronkelijke loop van de Gouwe. Of de Haven nou wel of niet een kunstmatig aangelegde monding is, laten we in deze buiten beschouwing. In deze analyse nemen we aan dat de ontwikkeling van de stad zich met name rondom de Haven en Gouwe heeft gecentreerd. De meeste onderzoekers

²³ Denslagen 2001, p. 49-50

²⁴ Kok 2003, p. 53-63

²⁵ Kok 2003, p. 58-59

zijn het met elkaar eens dat de Westhaven, de Oosthaven, de Spieringsstraat en de Peperstraat de oudste kern van de vroege nederzetting waren.

Een alternatieve visie is de start van de ontwikkeling rondom het Hof en de kerk. In deze visie is er dus al sprake van stadsontwikkeling voordat de Haven gegraven zou worden.²⁶ Ook deze discussie laten we in deze analyse buiten beschouwing.

De eerste periode van groei van Gouda maakt zij door zonder stadsomwalling. Pas aan het einde van deze eerste bloeiperiode van de stad (rond 1350) worden de stadsbuitengrachten aangelegd en komt de eerste omwalling tot stand. Het patroon van straten, wegen en waterlopen, zoals deze nu nog zichtbaar is, kreeg in deze periode vorm. De ontwikkeling van de stad vanaf haar stichting tot ongeveer het einde van de 14^e eeuw resulteert in de een plattegrond zoals deze in het midden van de 16^e eeuw door kartograaf Jacob van Deventer is getekend. In deze tijd – tot het einde van de 14^e eeuw – ontwikkelde Gouda zich tot een industriestad die vooral gericht was op de export van goederen.²⁷



Kaart door Jacob van Deventer, 1562²⁸

De voorstedelijke verkaveling, de ontwikkeling van de stad rond het Hof en de Haven en later de omwalling en het kasteel vormen in ruime zin de kaders waarbinnen de stad Gouda zich kon ontwikkelen. Het kasteel is vooral van invloed geweest op de ontwikkeling van het oostelijke deel van de stad. Uit bovenstaande bleek al dat de stad zich met name rond de Haven ontwikkelde. Met de bouw van het kasteel werd de infrastructuur van de stad drastisch gewijzigd. Hoogstwaarschijnlijk liepen de Oosthaven, de Spieringstraat en de Groeneweg voor de aanleg van het kasteel gewoon door tot aan de IJssel. De Achterpoort die toegang gaf tot de Goejanvervelledijk en dus tot de weg richting Utrecht, Oudewater en Schoonhoven is met de bouw komen te vervallen. Al het verkeer in en vanuit deze richting moest nu een stuk noordelijker via de Tiendeweg- of de Doelenpoort de stad inkomen of verlaten, met als gevolg dat de ontwikkeling van het oostelijke deel van de stad na de bouw van het kasteel stagneerde.

²⁶ Abels 2002, p.24-25; zie ook: Kooijman 1999

²⁷ Denslagen 2001, p. 13-14, 48-51

²⁸ Het Groene Hart: kaart 6C

De stad was een belangrijke toegangspoort kwijtgeraakt waardoor een deel van de stad minder bereikbaar werd. Met de komst van de kloosters werd dit nog eens extra verduidelijkt. In de tweede helft van de 15^e eeuw groeide de kloosters en namen grote delen van het gebied ten oosten van de Haven in beslag. Tot op de dag van vandaag lopen de wegen in dit gebied 'dood' tegen de plaats waar ooit het kasteel heeft gestaan en is er hier relatief veel plaats voor groen.²⁹



Huidige plattegrond van Gouda met indicatie verloop oorspronkelijke wegenpatroon en plaatsing van Achterpoort.³⁰

Naast voorspoed had Gouda, zoals vele middeleeuwse steden, ook te maken met tegenspoed. Zo kent haar geschiedenis tot twee maal toe een grote stadsbrand (in 1361 en in 1438). Beide branden waren rampzalig, aangezien in die tijd vrijwel alle huizen nog van hout waren en bedekt waren met rieten daken. Ook wordt de stad al vroeg in haar geschiedenis bedreigd door belegering. Het kasteel dat rond 1360 gebouwd werd, was in eerste instantie vooral een onderkomen voor de graaf Jan van Blois, maar werd rond 1380 al ingezet in de versterking van de stad door de legering van een klein garnizoen.³¹

Door de grote stadsbranden was het stadsbestuur genoodzaakt zich te gaan bemoeien met de brandveiligheid van de stad. In de 15^e eeuw kwam dan ook het versteningsproces op gang en maakte de houten wanden (of vakwerkwanden) plaats voor stenen muren. Hiervoor ontwikkelde zich talrijke steenbakkerijen aan de IJsseloever in de directe omgeving van de stad. In 1459 werd het metselaarsgilde opgericht.

De overheid bemoeide zich met meer zaken. Zo waren er verkeersregels ingesteld voor het vaarverkeer in de stad, moesten de schepen met gestreken mast door de stad varen en mochten bepaalde schepen niet overal aanleggen. Op de IJssel was de rede aan Dijkspoortzijde gereserveerd voor de turfpoorten. Boeiers en koggeschepen mochten daar niet liggen. Ook binnen de stad golden er regels voor de verschillende bedrijfstakken en waar zij zich mochten vestigen. De exploitanten van de lijnbanen sloten contracten met de stad om de ruimte tussen de stadsmuur en de gracht te mogen gebruiken. Windmolens mochten tegen een vergoeding aan de stad op de stenen muurtorens (harkieren) van de stadsvest geplaatst worden zodat zij veel wind konden vangen. De bierbrouwerijen – wat de voornaamste bedrijfstak van de stad was – lagen langs de Haven, langs de Gouwe en in de Peperstraat. Voor de ramen – houten stellages om lakens op te kunnen drogen en rekken – bevonden zich met name in de dun bebouwde randen van de stad. En scheepshellingen lagen bij de Sint Olevaerskapel aan de IJssel, net buiten de Dijkspoort.³²

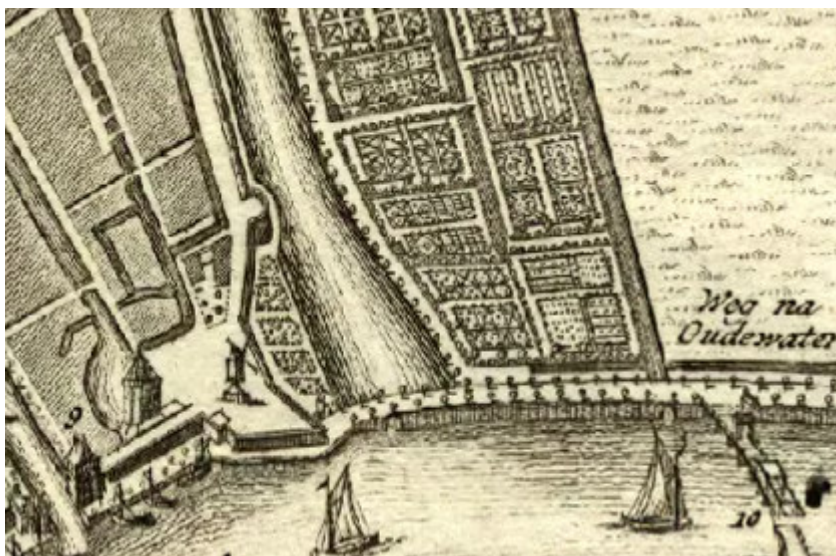
²⁹ Abels 2002, p. 26-27

³⁰ Bron: Google 2009

³¹ Denslagen 2001, p.15-16

³² Denslagen 2001, p. 19-21

Na de periode van bloei volgde een moeilijke periode voor Gouda. Met name het bierbedrijf had het in de jaren na de dood van Karel de Stoute (1477) erg moeilijk. Pas in de loop van de 16^e eeuw neemt een andere bedrijfstak – namelijk turfoverslag – langzamerhand in belang toe. Gouda wordt dan de belangrijkste doorvoerhaven van turf. In deze tijd ontwikkelt zich direct buiten de singels een geheel nieuwe bedrijfstak, namelijk het enten en kweken van jonge bomen.³³



Detail van kaart uit 1744 met de buiten de singels gelegen tuinen³⁴

Vanaf 1572 is er sprake van een omwenteling in de geschiedenis van de stad. Vanaf dat moment kiest de stad partij voor de opstandelingen tegen Spanje en komen de protestanten aan de macht. Hierdoor vindt er een grote opruiming plaats onder de middeleeuwse monumenten en verdwijnen veel katholieke gebouwen, maar ook bijvoorbeeld het kasteel.³⁵

4.3 Verdere ontwikkeling

Zoals gesteld is, is de opbouw van de binnenstad van Gouda nu nog steeds ongeveer gelijk aan de middeleeuwse opbouw. Voor het landschap buiten de singels is helaas niet hetzelfde te stellen, deze is door latere stadsuitbreidingen bijna geheel verdwenen.³⁶



Links: Detail van de kaart door Jacob van Deventer, 1562, waar de buitenwijk buiten de Dijkspoort en de kapel zichtbaar op is.³⁷

³³ Denslagen 2001, p. 21-22

³⁴ Het Groene Hart: kaart 9C

³⁵ Denslagen 2001, p. 25-27

³⁶ Denslagen 2001, p. 53

In de 15^e eeuw ontwikkelen zich langzaam buitenwijken buiten de stadsvesten. Een grote wijk met een eigen kapel, namelijk de Sint Olevaerskapel, en een paar molens, lag net buiten de Dijkspoort langs de Schielands Hoge Zeedijk. Een tweede buitenwijk vinden we langs de oevers van de Gouwe, buiten de Potterspoort, waar naast een aantal molens ook het Lazarushuis stond. De gebieden ten noorden en ten westen³⁸ van de stad waren vooral in gebruik door boomkwekers, tuinders en fruittelers en derhalve een stuk minder dicht bebouwd – slechts een aantal molens en huizen. Ten oosten van de stad was de bebouwing een stuk dichter, vooral langs de Fluwelensingel, maar bijvoorbeeld ook langs de Boelekade.³⁹

De bebouwing beperkt zich grofweg tot de singels en rondom de stadspoorten, zoals duidelijk zichtbaar op bovenstaande kaart. Het gebied werd vooral gebruikt voor de bedrijvigheden die binnen de stadsomwalling niet waren toegestaan of waar te weinig ruimte voor was. Hierbij kun je denken aan lakenmakerijen, touwslagers, beukmolens⁴⁰ en blekerijen.



*Stadsgezicht van het IJsselfront, van Frans Hogenberg uit 1575.*⁴¹

Rond het jaar 1572, het jaar dat de stad overging naar de prins van Oranje⁴², volgt er een verordening dat alle bebouwing buiten de stadsmuren, in verband met oorlogsdreiging van de Spanjaarden, moest worden afgebroken. Dit gold niet alleen voor huizen, maar ook bijvoorbeeld voor de molens.⁴³ Op het stadsgezicht uit 1575 is geen bebouwing buiten de stadsmuren meer zichtbaar. Er werd echter niet alleen gesloopt. Ook werden er bolwerken aangelegd bij de Dijkspoort en ten oosten van het kasteel – zoals zichtbaar op het stadsgezicht – en buiten de Potterspoort en de Tiendewegspoort. In 1576 trokken de vijandelijke legers weg en kon Gouda weer langzaam gaan opbloeien. De werkzaamheden aan de bolwerken werden pas in 1582 afgerond met de aanleg van de aarden wal langs de Veerstal en de Nieuwe Veerstal.

Door de sloop van de buitenwijken waren vele ambachten gedwongen hun bedrijvigheid binnen de stadsvesten voort te zetten. Niet enkel door de dreiging van oorlogen maakte Gouda in de jaren na 1572 een aantal veranderingen door. De teruggang in het kloosterleven ging gepaard met de sloop of functieverandering van een aantal kloosters. In 1577 kwam het besluit van het stadsbestuur het kasteel te slopen. Slechts de gevel langs de IJssel met een toren op de hoek van de Haven en de toren die in het midden van de achtergevel stond bleven overeind. Tot slot werden in 1582 de openingen in de voorgevel gedicht en de muur verbonden met het pas aangelegde bolwerk De Punt ten oosten van het kasteel. In datzelfde jaar werd de Nieuwe Veerstal aangelegd. Er ontbrak in die tijd een stadspoort in dit deel van de stadsmuur. Al het

³⁷ Het Groene Hart: kaart 6C

³⁸ Korte Akkeren

³⁹ Abels 2002, p. 29

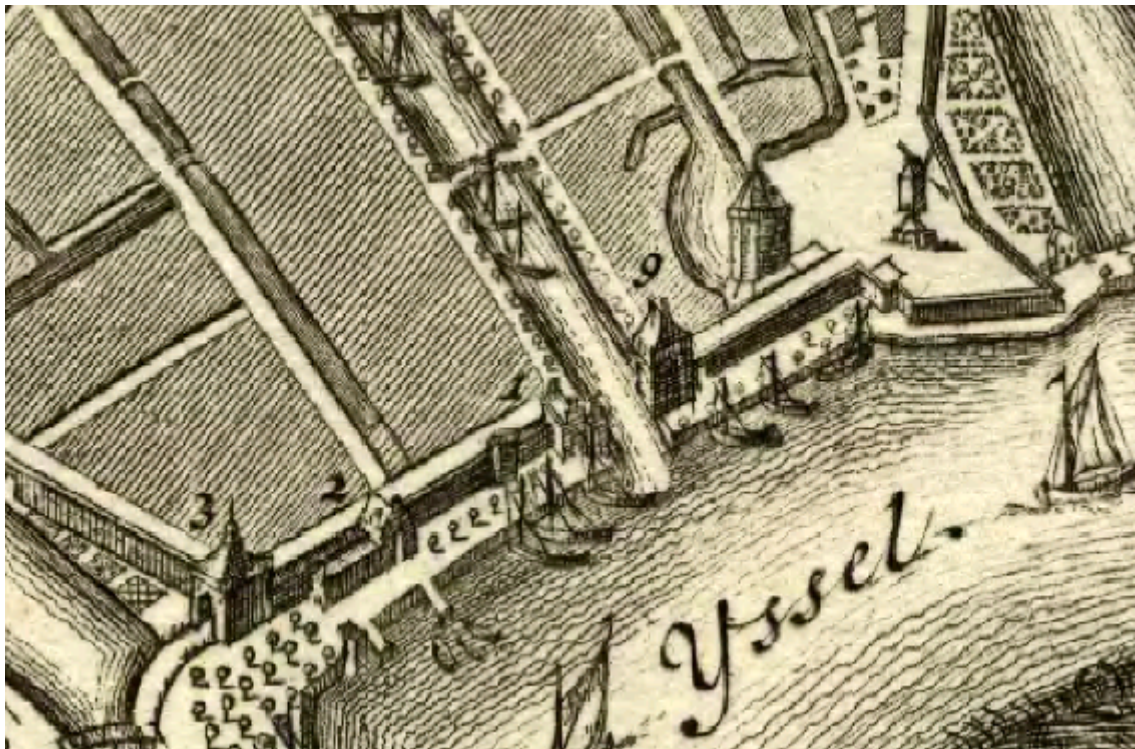
⁴⁰ Beuk- of hennepmolen is een molen waarin de vezels van de hennepplanten gehakt en geplet werden. Vervolgens werden van deze taaie vezels die overbleven touw geslagen of zeildoek gemaakt. Gouda telde volgens oud-gemeente archivaris Mr. J.E.J. Geselschap in "Die Goude 1932-1982", drie van deze molens.

⁴¹ Bron: Abels 2002, p. 101

⁴² Abels 2002, p. 275

⁴³ Denslagen 2001, p. 61

verkeer dat de stad in wilde, moest dus via de drie stadspoorten aan oude Veerstal. Pas in 1605 mocht er een poortje gemaakt in de muur bij de Nieuwe Veerstal, welke in 1645 werd verbreed (zie onderstaande kaart, nr. 9). Het resultaat was dat ondanks de afbraak van het kasteel het gebied ten oosten van de Haven nog steeds een rustig gebied bleef met weinig bedrijvigheid. Ook nu nog is dit in het Houtmansplantsoen te herkennen.⁴⁴



Detail van kaart uit 1744 met de drie poorten aan de oude Veerstal. Nr. 1: Tol of Oude Veerstalpoort, nr. 2: de Middelpoort en nr. 3: de Rotterdamse of Dijkspoort. De Nieuwe Veerstalpoort is zichtbaar bij nr. 9.⁴⁵



Detail uit plattegrond van Gouda uit 1585. Gravure door P. Brachel uit G. Braun en F. Hohenbergius, *Civitates Orbis Terrarum* (Keulen 1585)⁴⁶

⁴⁴ Abels 2002, p. 275-278

⁴⁵ Het Groene Hart: kaart 9C

Ook op waterstaatkundig gebied vonden er in deze tijd ontwikkelingen plaats. De doorvaart van de oorlogsschepen had bij het ontzet in Leiden (1574) veel problemen veroorzaakt. Willem van Oranje heeft daarom het Goudse stadsbestuur verzocht een grotere sluis te bouwen daar waar de Turfsingel in de IJssel uitmondde. In 1577 werd deze nieuwe sluis in gebruik genomen. Op de gravure van Brachel uit 1585 is deze sluis te zien (nr. 7) en wordt in de legenda ook beschreven als: *“Die nieuwe Sluys buyten der Stadt”*. Om te voorkomen dat ook koopvaarders deze route zouden gaan gebruiken en Gouda zo inkomsten zou verliezen, zag het stadsbestuur er op toe dat alleen oorlogsschepen deze nieuwe sluis, de Mallegatsluis, passeerden. In 1598 moest het stadsbestuur echter concessies doen onder druk van Amsterdam en Rotterdam en mochten ook koopvaarders (zei het onder bepaalde voorwaarden) deze sluis gaan passeren.⁴⁷

Daarnaast werd de doorvaart door de stad bedreigd door het dichtslibben van de Haven. Om dit tegen te gaan werd in 1615 naast het Tolhuis de Havensluis gebouwd. Hierdoor ontstond niet alleen, in combinatie met de Donkere Sluis een tweede schutkolk, maar ontstond er vooral voor de schippers nog meer tijdverlies. In de jaren na de aanleg van de Havensluis is er menig protest van onder andere Rotterdam en Delft gekomen. Rond het midden van de 17^e eeuw werd er door het stadsbestuur onderhandeld met Amsterdam over de aanleg van de Breevaart; een trekvaart met jaagpad tussen de twee steden. In 1658 was deze verbinding een feit. Zo sloegen beide steden erin een kortere route over de weg aan te leggen en tevens een comfortabele veerdienst met de trekschuit te realiseren. Het werd dan ook een goed alternatief vervoermiddel voor de reizigers. Tussen Gouda en Rotterdam werd nooit een dergelijke trekvaart aangelegd. Wel kwam in 1680 de Rotterdamse Straatweg tot stand, waardoor er over een land een vrij rechtstreekse verbinding met Rotterdam was gerealiseerd. Deze 21 kilometer lange tolweg is tot 1741 de langste verharde weg van Nederland geweest en tot op heden nog te volgen.⁴⁸

Hoe de stad er in de 17^e en 18^e eeuw precies uitgezien heeft is vrij onbekend, aangezien er uit deze tijd helaas zeer weinig stadsgezichten en dergelijke zijn overgeleverd.⁴⁹ Economisch gezien gaat het in deze tijd niet erg voortvarend met de stad. Pas in de tweede helft van de 19^e eeuw lijkt de stad zich te herstellen en groeide het uit tot een echte arbeidersstad. Uit deze tijd stamt ook het fabriekscomplex Uniqema dat beschreven is in een apart onderzoeksrapport⁵⁰.

Begin 19e eeuw is er buiten de singelgrachten al redelijk veel bebouwing. Deze bebouwing bevindt zich echter nauwelijks ten westen van de stad en langs de IJssel. De oudste buurt buiten de singels is Korte Akkeren⁵¹. In deze wijk werd in 1828 de eerste begraafplaats aangelegd.

Het waren aanvankelijk met name bedrijven die zich buiten de singels vestigden. De woningen volgde pas na de afbraak van de stadsmuren. Hiermee werd in 1811 een start gemaakt. Rond 1850 volgde de stadspoorten en de bastions. Hierop volgend begon het bevolkingsaantal van Gouda flink toe te nemen, waardoor woningbouw buiten de singels noodzakelijk werd.

De meeste wijken buiten de singels zijn in de 20^{ste} eeuw ontstaan. Zo zijn er tussen 1918 en 1938 arbeidersbuurten aangelegd ten noordoosten van de stad, waar bijvoorbeeld de P.Jouberstraat en een gedeelte van de Krugerlaan deel van uitmaken. Daarbij sluiten deze laatste straten aan bij het bestaande verkavelingspatroon.⁵²

⁴⁶ Het Groene Hart: kaart 7C

⁴⁷ Abels 2002, p. 281

⁴⁸ Abels 2002, p. 289-291

⁴⁹ Denslagen 2001, p. 301-303

⁵⁰ CHA Uniqema

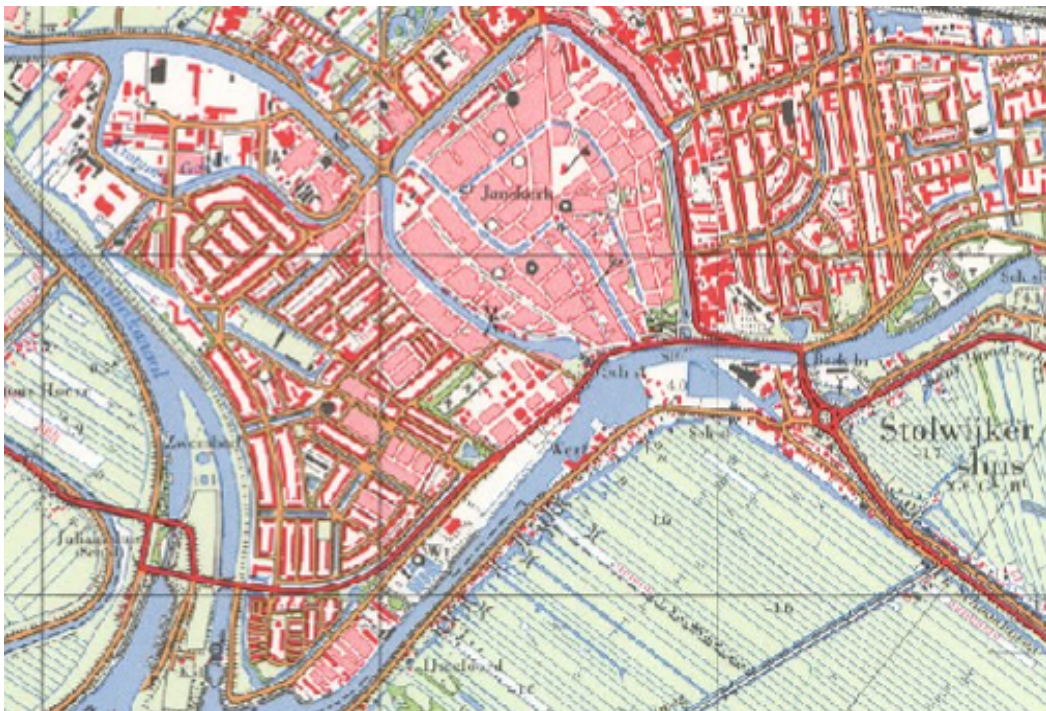
⁵¹ Genoemd naar de korte percelen, die aangelegd waren na het rooien van het Goudse bos in de 14^e eeuw.

⁵² Denslagen 2001, p. 450-457



Deel van kaart uit 1936 met stadsuitbreiding van 1918-1938 ten oosten van de stad en een deel van de uitbreiding Korte Akkeren ten zuiden van Constantijn Huygensstraat ten westen van de stad.⁵³

Een ander uitbreidingsplan, uit 1931, omvat uitbreidingen ten westen van de stad – ten zuiden van de Constantijn Huygensstraat. Hierbij werd de wijk Korte Akkeren verder ingevuld met voornamelijk laagbouw. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog raakte de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda in een stroomversnelling. Rond 1954 volgde een grootschalige uitbreiding ten oosten van de stad in de polder Voorwillens. De zuidzijde van deze uitbreiding wordt gevormd door het IJsselhof en het IJsselplantsoen. Enige jaren later werd de huidige sportbuurt ontwikkeld, waar naast een aantal L-vormige flatgebouwen ook weer veel laagbouw is gebouwd.⁵⁴



Deel van kaart uit 1958 met de uitbreiding van de wijk Oosterwei I rond 1954. Ten westen van de stad de latere uitbreiding van Korte Akkeren.⁵⁵

⁵³ Bron: watwaswaar.nl

⁵⁴ Denslagen 2001, p. 457-459

⁵⁵ Bron: watwaswaar.nl

5 Beschrijving van het onderzoeksgebied

5.1 Beschrijving onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied IJsseldijk ligt aan de dijk van de Hollandsche IJssel. Het gebied omvat in hoofdzaak de dijk en de aangrenzende bebouwing. Aan dit onderzoeksgebied grenzen een aantal gebieden waarvan reeds een cultuurhistorische analyse is vervaardigd. In dit onderzoek zal er dan ook enkele malen naar deze onderzoeken verwezen worden.



Plattegrond van Gouda rondom IJsseldijk met daarin aangegeven de deelgebieden ⁵⁶

1: De uiterwaard

2: De rand van de oude stadskern en de eerste stadsuitbreidingen net buiten de stadsgrachten

3: Schielands Hoge Zeedijk

4: De Julianasluis en het Gouwe- en Stroomkanaal

Het plangebied beslaat globaal de lengte van de dijk van de Waaiersluis tot aan de Julianasluisen. Langs dit langgerekte gebied bevinden zich vele monumenten, waar in dit onderzoek dan ook kort bij zal worden stilgestaan. In deze analyse zal de volgorde van beschrijving van oost naar west zijn. Waar al eerder onderzoek is gedaan, zal hiernaar verwezen worden.

⁵⁶ Bron: Google 2009

5.2 Deel 1: De uiterwaard



De waaiersluis



De waaierdeuren

De waaiersluis bevindt zich aan de oostkant van de oorspronkelijk uiterwaard in de Hollandsche IJssel. Het IJsselpark is reeds cultuurhistorisch onderzocht. Dit staat beschreven in het rapport *“Cultuurhistorische analyse van het IJsselpark in Gouda”*⁵⁷.

Vanaf de oorsprong van de stad Gouda is de waterhuishouding en de ligging aan de Hollandsche IJssel en de Gouwe van zeer groot belang geweest. Zoals boven beschreven, is de Hollandsche IJssel een getijde rivier die in open verbinding stond met de Lek. In Holland kende men in die tijd vele overstromingen door het vele rivierwater uit het oosten enerzijds en de vloed vanuit het westen anderzijds. De Graaf van Holland besloot daarom in 1283 de Hollandsche IJssel af te dammen. Dit gebeurde ter hoogte van Vreeswijk (tegenwoordig Nieuwegein) nabij de boerderij Het Klaphek. De afdamming van de bovenmond van de Hollandsche IJssel had echter tot gevolg dat steeds minder stroming in de rivier ontstond, waardoor zij steeds ondieper werd en dus moeilijker bevaarbaar. Het duurde eeuwen voordat hier werkelijk een oplossing voor gerealiseerd werd. In 1808 verleende Koning Lodewijk Napoleon een octrooi aan Jan Blanken, de toenmalige inspecteur van de Waterstaat, die voor het eerst een waaiersluis in een waterweg toepaste. Hij schreef in 1810 het voorstel om de Hollandsche IJssel te kanaliseren⁵⁸. In 1865 waren met toepassing van de waaierstechniek ontworpen schutsluis en spuisluis gereed. Ook werd er een woning voor de sluiswachter gebouwd (Goejanverwelledijk nr. 16). Het deel van de Hollandsche IJssel ten oosten van de Waaier – tussen Gouda en Nieuwegein – heet vanaf nu Gekanaliseerde Hollandsche IJssel. De Waaier vormt dus de verbinding tussen Hollandsche IJssel en de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

De Waaier bestaat uit drie onderdelen: een schutsluis, een spuisluis en een gemaal in de spuisluis. De spuisluis en het gemaal zijn verantwoordelijk voor de aan- en afvoer van water bij bepaalde waterstanden. De schutsluis dient vooral voor het schutten van schepen, maar in sommige gevallen ook voor de aan- en afvoer van water. De waaierdeuren – waaraan de sluis zijn naam dankt – zijn ontwikkeld om tegen de waterdruk in geopend en gesloten te kunnen worden. Een waaierdeur bestaat uit twee aan elkaar verbonden delen, die rond kunnen draaien in een komvormige inkassing (zie foto rechts). De delen vormen samen een soort waaier en kunnen naar beide zijden het water keren.

In de periode 1910-1921 volgde de bouw van een aantal woningen rondom de waaiersluis – gelegen aan de zuidzijde van de Hollandsche IJssel – die diens deden als dienstwoningen voor sluiswachter en sluisknechten. Na 1970 volgen een aantal renovaties en een aantal aanpassingen. Zo werd in 1974 het pompgemaal gebouwd en is er in 2004 nog een extra gemaal bijgebouwd. Sinds 2000 kent de waaiersluis de status van Rijksmonument.⁵⁹ De sluiswachterwoning – Goejanverwelledijk 16 – is een gemeentelijk monument.

⁵⁷ CHA IJsselpark

⁵⁸ Kanaliseren is het kunstmatig regelen van de waterstand.

⁵⁹ Informatie afkomstig van Rijkswaterstaat. Voor meer informatie zie ook www.rijkswaterstaat.nl



Goejanvervelledijk 16 – sluiswachterswoning

De uiterwaard biedt verder plaats aan de begraafplaats en het inmiddels verdwenen IJsselpark. Het IJsselpark is in het midden van de vorige eeuw aangelegd als groengebied en wandelpark. In diezelfde tijd is ook de begraafplaats IJsselhof ingericht. De aula van de begraafplaats, de muur met de entree en de twee dienstwoningen (Goejanvervelledijk 4 t/m 8) zijn gemeentelijke monumenten.

De uiterwaard is – zoals boven beschreven – van oorsprong een buitendijks gebied. Omdat deze gebieden regelmatig onder water stonden – aangezien de Hollandsche IJssel onderhevig is aan eb en vloed – werden zij maar weinig gebruikt. Pas toen dit gebied in de jaren '40 van de vorige eeuw bij de gemeente Gouda kwam te behoren, werd besloten de uiterwaard in te richten als begraafplaats. Hiervoor is het hele gebied ongeveer drie meter opgehoogd. Met de aanleg van het park en de begraafplaats is het karakter van de uiterwaard geheel veranderd – van een lager gelegen open terrein naar een besloten parklandschap en architectuur met besloten karakter.⁶⁰ Voor een uitgebreidere beschrijving van het voormalige IJsselpark verwijs ik verder naar de eerder genoemde cultuurhistorische analyse van het IJsselpark.



Aula begraafplaats IJsselhof



Terrein waar voorheen het IJsselpark lag



Muur met entree en links dienstwoning



Dienstwoning rechts van entree

⁶⁰ CHA IJsseldijk



Detail van de kaart van de rivier De Hollandsche IJssel van Gouda tot IJsselmonde uit 1860 met de waaiersluis, de Breevaart en de Vuilebrassluis.⁶¹

In de directe omgeving van deze uiterwaard bevinden zich een aantal in cultuurhistorisch opzicht interessante elementen. Zo zijn de middeleeuwse weteringen⁶² nog te herkennen in de huidige structuur van de stad. De wetering die op bovenstaande kaart zichtbaar is, is de Breevaart die rond 1350 gegraven werd als Reeuwijkse Wetering. Via de Vuilebrassluis mondde deze wetering indirect uit op de Hollandsche IJssel. Aan het eind van de 19^e eeuw – tussen 1888 en 1900 – werd het zuidelijke deel van de Breevaart gedempt. Het gedempte deel is nu de Kruglerlaan.

De Vuilebrassluis is geheel verdwenen en ook het deel van de uiterwaard ten westen van de Vuilebrassluis is tegenwoordig niet meer waar te nemen. De loop van de Goejanvervelledijk is daarentegen ongewijzigd. Ook zien we op de bovenstaande kaart nog het wiel bij de huidige Cronjéstraat (op de kaart zichtbaar bij de 'Haastrechtsche brug'). Dit wiel, evenals de twee wielen⁶³ aan weerszijde van het Baden Powellplantsoen (zie kaart op volgende pagina), zijn restanten van vroegere dijkdoorbraken en zijn nu een soort cirkelvormige vijvers.⁶⁴ De cultuurhistorische analyse IJsselpark meldt dat het wiel bij de Cronjéstraat een doorbraakkolk is, die ontstond toen de Hollandsche IJssel in 1813 doorbrak en de omgeving van Gouda onder water zette. Op onderstaand detail van de kadastrale kaart uit 1811-1832 is zowel de sluis als het wiel goed zichtbaar.



Detail kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie A, blad 3.⁶⁵

⁶¹ Het Groene Hart: kaart 26A

⁶² Wetering is een gegraven watergang

⁶³ Deze wielen vallen buiten het plangebied

⁶⁴ Denslagen 2001, p. 63

⁶⁵ Bron: watwaswaar.nl



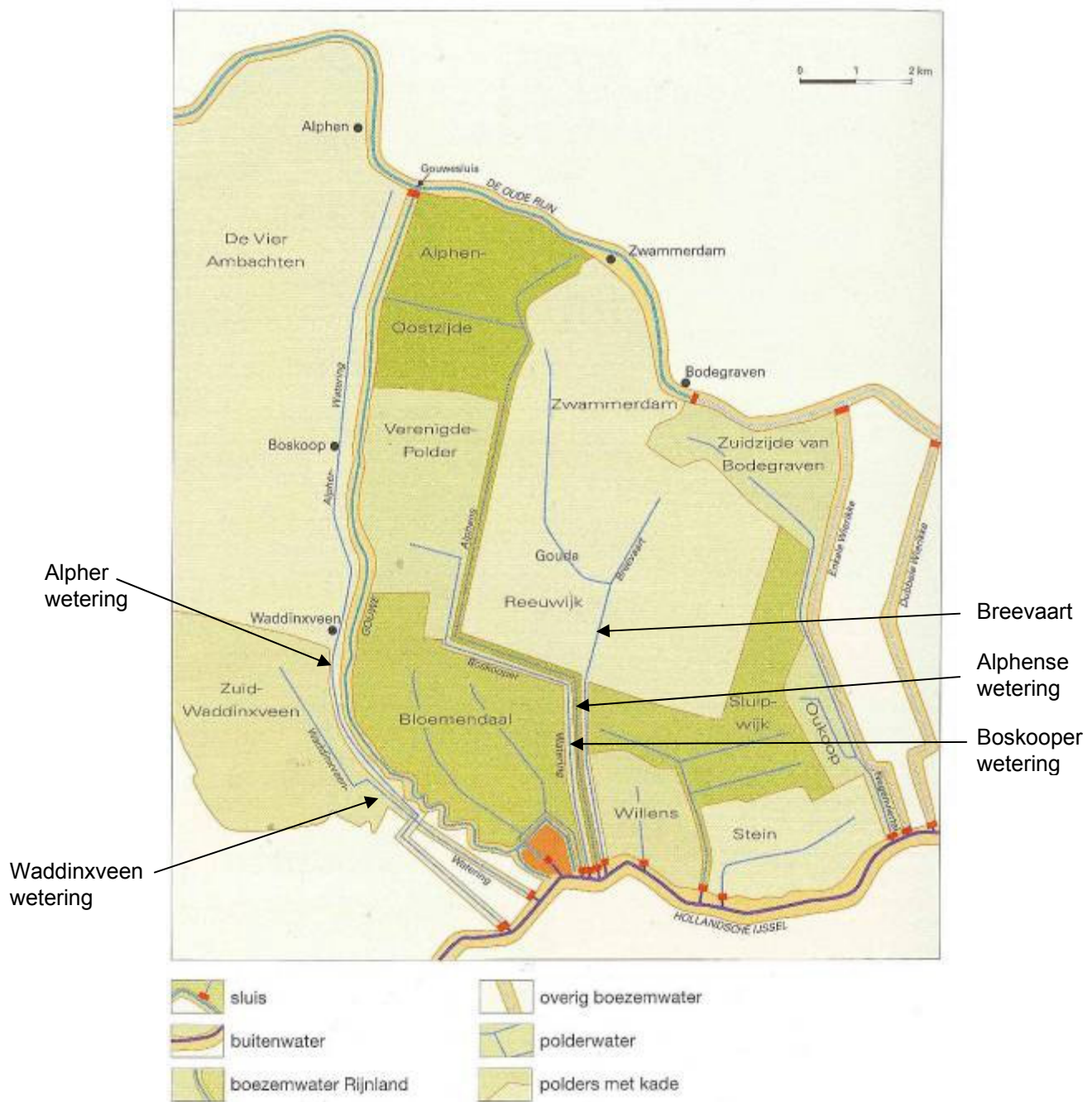
Wiel bij de Cronjéstraat



Plattegrond Gouda anno 2009 met oude loop Breevaart en restanten van de wielen

Naast de hierboven beschreven wetering de Breevaart zijn er in de directe omgeving van Gouda meer weteringen geweest, die in dit deel van het onderzoeksgebied hebben gelegen. Op onderstaande kaart van de uitwatering van Gouda rond 1400 zien we ten westen van de Breevaart ook nog de Alphense en de Boskooper wetering. Via de Boskooper- en Alphense sluis mondden deze uit in de IJssel. In 1602 is de Boskoopersluis buiten gebruik gesteld.⁶⁶ Na deze tijd zien we enkel nog de Jan Verswolte / Kolfwetering en de al eerder beschreven Breevaart. Ook de Bloemendaalsesluis is, evenals de Vuilebrassluis, uiteindelijk geheel verdwenen.

⁶⁶ Goudanet Dossiers en Denslagen 2001, p. 202-203, 206-207

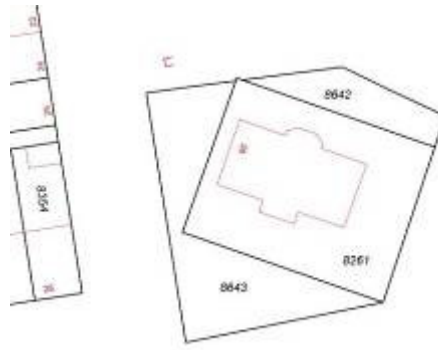


Uitwatering rond Gouda ca. 1400⁶⁷

⁶⁷ Uit: Denslagen 2001, p. 266



Foto van Chr. De Wetstraat 28



Detail uittreksel kadastrale kaart 2009

Vlakbij het wiel bij de Cronjéstraat, op de hoek van de Christiaan de Wetstraat staat een interessant object. Zoals op de luchtfoto en het uittreksel van de kadastrale kaart goed zichtbaar is, ligt het pand niet in de lijn van de omliggende wegen en bebouwing. Ook de architectuur wijkt met haar smalle hoge vensterpartijen af van de omliggende bebouwing.

Satellietfoto van Gouda met wiel en Christiaan de Wetstraat⁶⁸

Kijken we naar oudere plattegronden dan lijkt het pand nog niet te bestaan op de topografische militaire kaart van 1914, waar het – inmiddels verdwenen – Van Iterson Ziekenhuis duidelijk op te zien is.

Topografische Militaire Kaart van Gouda uit 1914⁶⁹

⁶⁸ Bron: Google 2009

⁶⁹ Bron: watwaswaar.nl



De achterkant van het nieuwe Van Iterson ziekenhuis aan De la Reylaan tijdens de aanleg van de tuin, gezien vanaf de Goejanvervelledijk. c. 1910.⁷⁰

Op de onderstaande kaart uit 1936 is op de plaats van het pand wel bebouwing aangegeven. Mogelijkerwijs heeft het pand oorspronkelijk deel uitgemaakt van het Van Itersonziekenhuis. In 1921 is er een bouwvergunning afgegeven voor de bouw van een dagsanatorium / lighallen bij het Van Itersonziekenhuis met als adres de Christiaan de Wetstraat 28.⁷¹ De ontwerptekeningen van dit dagsanatorium zijn aanwezig in het Archief Midden-Holland. Het is hier dus niet met zekerheid te zeggen of het pand inderdaad ooit deel heeft uitgemaakt van het ziekenhuis. Meer bouwhistorisch onderzoek is noodzakelijk om hierover sluitende conclusies te kunnen trekken. Indien de geplande dijkverbetering van invloed zal zijn op dit pand, wordt geadviseerd eerst meer bouwhistorisch onderzoek te doen om de cultuurhistorische waarde van het pand te kunnen vaststellen.



Topografische Kaart van Gouda uit 1936⁷²

⁷⁰ Bron: groenehartarchieven.nl

⁷¹ Idem; De bouwvergunningen van alle objecten van het ziekenhuis zijn in het archief te vinden onder het adres De la Reylaan 40

⁷² Bron: watwaswaar.nl



Luchtopname van het Van Iterson ziekenhuis. ca. 1939.

*Het pand aan de Christiaan de Wetstraat valt niet buiten deze opname.*⁷³

Ten westen van het wiel bij de Cronjéstraat en bovengenoemde bebouwing bevindt zich een betonnen brug die de grens vormt met het volgende onderzoeksgebied “*Cultuurhistorische Analyse Gebied Jan Verswollezone in Gouda*”. De Jan Verswollewetering valt binnen dit gebied en staat ook in genoemd rapport beschreven. In dit gebied zijn een aantal perceelsgrenzen als relict aan te wijzen van de voormalige Jan Verswollen-/Kolfwetering en de slotenstructuur in het zuidelijke deel van het betreffende gebied. Mogelijk zijn hier nog restanten van de Kolfwetering en een oude poldersloot te vinden.⁷⁴



Foto genomen in westelijke kijkrichting met op de voorgrond het wiel en de betonnen brug.

Het verloop van de weteringen en het verloop van de hoofdstraten zoals de Goejanvervelledijk en de Fluwelensingel zijn het resultaat van de vroege ontginningsgeschiedenis van de stad, die in grote mate het verkavelingspatroon heeft beïnvloedt. In het onderzoek van de Jan Verswollezone wordt hier ook over gesproken. Het betreft een sterke historisch-ruimtelijke structuur met zeer markante randbebouwing, waaronder vele beschermde monumenten. Met name de Burgemeester Martensstraat en –singel zijn onderdeel van een hoogwaardig stedenbouwkundig plan. Verder is in het wegtracé van het westelijke deel van Klein Amerika het verloop van het vroegere bolwerk te herkennen. Een smalle zone langs de Fluwelensingel valt binnen het beschermd stadsgezicht van de oude historische kern en het zuidelijke deel van dit onderzoeksgebied valt ook nog binnen de molenbiotoop van Molen 't Slot.

Van positieve waarde zijn aangemerkt de perceelsgrenzen als relict van de verdwenen spoorlijn/spoordijk Gouda-Schoonhoven en de relictten van oude perceelsstructuren van voor 1850. Voor een uitgebreidere en meer compleet overzicht van de waarden in dit gebied verwijs is naar het rapport van Monumenten Advies Bureau.⁷⁵

⁷³ Bron: groenehartarchieven.nl

⁷⁴ CHA Jan Verswollezone

⁷⁵ CHA Jan Verswollezone



De plattegrond van Gouda uit 1860⁷⁶ met de plattegrond van Gouda anno 2009 eroverheen.

Op bovenstaande plattegrond is duidelijk te zien dat de loop van de dijk langs de IJssel, alsmede de loop van de Hollandsche IJssel – behalve voor de Nieuwe en Oude Veerstaal – onveranderd is gebleven. Ook is de plaats van de weteringen uit deze plattegrond te achterhalen. Zo is de oorspronkelijke loop van de Breevaart enkel nog in de plaatsing van de Krugervlaan te herkennen. De Boskoopse wetering zou ten oosten van de Christiaan de Wetstraat gelegen hebben en de Kolfwetering ten westen de IJssellaan. De Kolfwetering is ter hoogte van de Hollandsche IJssel in de jaren '30 van de vorige eeuw gedempt. De Boskoopse wetering is al voor de 17^e eeuw gedempt. De uitwateringssluizen zijn geheel afgebroken. Mogelijk zijn hiervan nog archeologische resten van te vinden.



Kadastrale kaart uit 1811-1832 over satellietfoto uit 2009

Als de kadastrale kaart uit 1811-1832 over de huidige plattegrond van Gouda gelegd wordt, is de plaats van de voormalige Vuilebrassluis goed zichtbaar, namelijk precies op de plaats waar het voormalige IJsselpark begint. Daarnaast valt op dat de Haastrechtsebrug van oorsprong iets westelijker lag. In het rapport van Monumenten Advies Bureau uit Nijmegen wordt dit verklaard. De huidige brug voor het wegverkeer ligt ter hoogte van de oude spoorbrug. De eerdere brug voor het wegverkeer sloot aan op de huidige Oudebrugweg.⁷⁷ Dit laatste is ook uit bovenstaande afbeelding zichtbaar.

⁷⁶ Het Groene Hart: kaart 26A

⁷⁷ CHA Jan Verswollezone, p. 32

De woonwijk ten noorden van de IJsseldijk is het resultaat van de 20^{ste} eeuwse stadsuitbreidingen. De P. Joubertstraat en het gebied ten westen hiervan is grotendeels ontwikkeld tussen 1918 en 1938. De wijk ten oosten hiervan – Vreewijk / Oosterwei – is in de jaren '50 van de vorige eeuw ontstaan. De na-oorlogse architectuur en stedenbouw is door de gemeente Gouda reeds onderzocht en gewaardeerd.⁷⁸ Op onderstaande kaart afkomstig uit dit onderzoek, blijken in de directe omgeving van de IJsseldijk de volgende structuren, objecten en ensembles cultuurhistorisch waardevol.

De begraafplaats (Oosterwei) (nr. 18) en de buurt Oosterwei (nr. 6) als waardevolle ensembles, en woongebouwen aan de Joubertstraat (Vreewijk) (nr. 37) als waardevolle objecten. Aan de zuidzijde van de rivier (nr. 48) zijn ook de bedrijfsgebouwen aan de Oudebrugweg als waardevol aangemerkt.



Detail overzichtskaart uit Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw

5.3 Deel 2: De rand van de oude stadskern en de eerste stadsuitbreidingen net buiten de stadsgrachten

De bebouwing aan de kade in dit deel is eigenlijk een lint van monumentale panden en objecten met een zeer hoge cultuurhistorische waarde. Vrijwel alle panden, de parken en objecten grenzend aan de dijk hebben een monumentale status en dienen alleen al door deze status bewaard te worden. Uit de beschreven geschiedenis bleek al snel dat de hele ontwikkeling van Gouda zich met name rond de Gouwemonding geconcentreerd heeft. Niet alleen de gebouwen die nu nog boven de grond staan, ook onder de grond zijn van deze geschiedenis hoogstwaarschijnlijk nog vele sporen van terug te vinden, zoals bijvoorbeeld van het kasteel. Hieronder volgt een beschrijving van de objecten en panden langs de dijk.

⁷⁸ Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw in Gouda, door gemeente Gouda



Luchtfoto uit 1928 waarop o.a. de Mallegatsluis, de nog openverbinding van Havensluis en IJssel, het Houtmansplantsoen met molen en de voorganger van het huidige Hanepraaigemaal zichtbaar is. De verkeersweg voor de Veerstal langs was toen nog niet aangelegd.⁷⁹

5.3.1 Houtmansplantsoen



Plantsoen met uitzicht op de muziektent



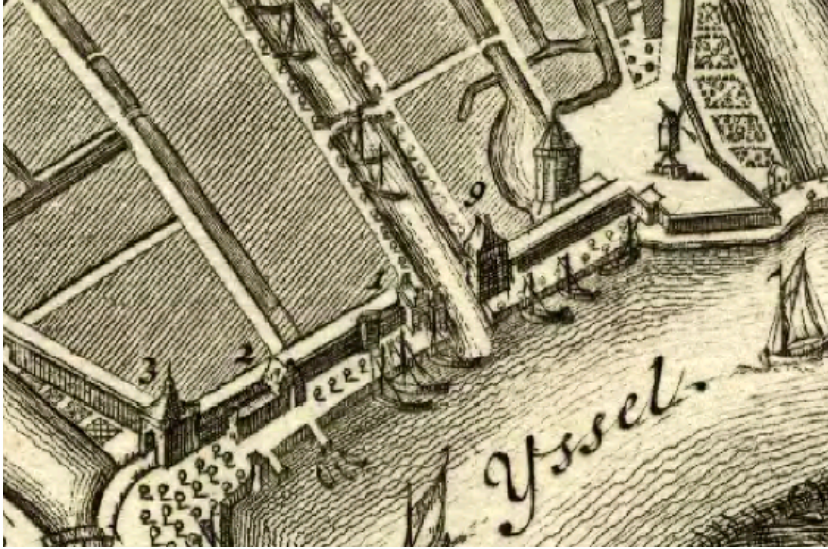
Plantsoen met Molen 't Slot

Het Houtmansplantsoen bevindt zich ten westen van de stadsgracht langs de Fluwelensingel. In oorsprong zullen de straten – de huidige Tuinstraat en de Spieringstraat – doorgelopen hebben tot aan de Hollandsche IJssel zoals dit aan de westkant van de historische kern het geval is bij de Bogen en de Peperstraat. Deze opzet wordt met de bouw van het kasteel geheel verstoord.

De bouw van het kasteel vindt plaats in de tweede helft van de 14^e eeuw. Langzaam maar zeker wordt het complex steeds uitgebreider. De start ligt hoogstwaarschijnlijk in de oostelijke hoek van de stadsmuur en de daar gelegen IJsseltoren die in het kasteel geïntegreerd is. Op de zuid-westelijke hoek is een nieuwe toren – de Haven- of Kleine IJsseltoren – gebouwd, die in 1362 al zo goed als voltooid moet zijn geweest. Tegen deze vleugels is een woonvleugel opgetrokken. Een volgende bouwcampagne voorziet in de bouw van een toren op de noord-westhoek, welke een poort met een valbrug kreeg. Tussen de bestaande en nieuwe torens worden woonvertrekken gebouwd. De laatste bouwcampagne die rond 1380 gestart moet zijn, omvat de noordelijke buitenmuur en nog twee torens. Daarnaast zal het kasteel voorzien zijn met een gracht, zodat zij aan alle zijden omringd was met water. In

⁷⁹ Bron: Denslagen 2001, p.427

1577 werd het kasteel weer afgebroken, en bleven alleen de Chartertoren – een van de noordelijke torens – en de Haventoren met de aansluitende muur langs de IJssel in deze tijd nog gehandhaaft.⁸⁰ Dit is ook te zien op het detail van de kaart uit 1744 met de drie poorten aan de oude Veerstal.



Detail van kaart uit 1744 met de drie poorten aan de oude Veerstal. Nr. 1: Tol of Oude Veerstalpoort, nr. 2: de Middelpoort en nr. 3: de Rotterdamse of Dijkspoort. De Nieuwe Veerstalpoort is zichtbaar bij nr. 9.⁸¹

Met de verdwijning van het kasteel bleef dit deel van de stad echter moeilijk bereikbaar. Het kasteel maakt plaats voor een bolwerk en de achterliggende straten lopen nog steeds dood. Zoals reeds beschreven duurt het ook nog een poosje voordat er een poortje in de stadsmuur aan de Nieuwe Veerstal wordt gemaakt. Het terrein van het voormalige kasteel biedt nu plaats aan een molen en een park.



Kaart van Gouda uit 1847 waarop het plantsoen, de molen en bebouwing aan de Punt zichtbaar is.⁸²

Tegenwoordig is het nog steeds een plek van rust en groen. Het Houtmansplantsoen is een park met daarin een aantal monumenten. Het hele park heeft een Rijksmonumentale status, waaronder ook de muziektent, het hekwerk rond de kroningslinde en de monumenten van de

⁸⁰ Sprokholt 1993, p. 73-76

⁸¹ Het Groene Hart: kaart 9C

⁸² Het Groene Hart: kaart 10D

voormalige burgemeester en de gebroeders De Houtman vallen. De wielrijdersbank is een gemeentelijk monument. Het park als geheel is daarbij ook nog een archeologisch monument.



Monument van de voormalige burgemeester



Monument van de Gebr. De Houtman



Wielrijdersbank



Muziekentent

Op de plaats waar in 1521 de Hanepraaisluis gebouwd werd in is 1988 het Hanepraaigemaal in dienst getreden. Het gemaal bemaalt de stadsboezem van Gouda. De naam 'Hanepraai' zou verband houden met het aanroepen (aanpraaien) van schepen die de nabij gelegen grafelijke tol moesten passeren en vaak lang moesten wachten voordat ze gescht⁸³ konden worden in de Havensluis. De volmolenduikers⁸⁴ aan het einde van de Peperstraatgracht (bij de Veerstal) en aan het einde van de Spieringstraatgracht (Houtmansplantsoen) zijn – toen de volmolens stilgelegd werden – weer in hun oude functie, namelijk inlaatduiker⁸⁵, hersteld.⁸⁶

Het Hanepraaigemaal ligt dus op een plek met een lange waterstaatkundige geschiedenis. De Hanepraaisluis werd gebouwd om schepen die waren vrijgesteld van de grafelijke tol de stad in te kunnen laten varen. Daarnaast had het ook een functie in de afwatering. Met behulp van de sluis kon namelijk het overtollige water van de Gouwe via de stadsgracht op de Hollandsche IJssel geloosd worden. Nadat de sluis afgebroken was, werd op de plaats van de huidige

⁸³ Het schutten van schepen is het proces waarbij schepen in water van een lager of hoger peil gebracht worden door middel van een sluis

⁸⁴ Volmolenduiker is de duiker waardoor het water onder de molen door kan stromen. Het scheprad van de molen was – bij in de stad geplaatste molens – inwendig aangebracht. Het water bracht het scheprad in beweging.

⁸⁵ Inlaatduiker heeft enkel een waterkerende functie. De duiker heeft aan de kant van het buitenwater een schuif of een klep die kan worden opgezet om water binnen te laten.

⁸⁶ Scheygrond 1989, p. 5-6

voetgangersbrug een stoomgemaal gebouwd (1855-1857) in verband met de drooglegging van de Haarlemmermeer. Hierdoor was Rijnland het grootste deel van haar boezemcapaciteit kwijt geraakt en om een goede afwatering te kunnen waarborgen werden twee gemalen gebouwd, waarvan één in Gouda.⁸⁷ In 1936 werd het stoomgemaal buiten gebruik gesteld, toen het dieselgemaal Mr. Pijnacker Hordijk aan de Schielands Hoge Zeedijk in gebruik werd genomen. In 1943 is deze voorganger van het huidige gemaal afgebroken.⁸⁸ Het huidige gemaal is in de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw opgenomen als waardevol element voor de infrastructuur.



Hanepraaigemaal anno 2009



Voorganger van het Hanepraaigemaal⁸⁹



Links: detail van kaart uit Braun & Hogenberg uit 1585⁹⁰ met de Hanepraaisluis



Rechts: detail van kaart van L. Burgersdijk, Gemeente Bouwmeester uit 1877⁹¹ met het stoomgemaal

5.3.2 Molen 't Slot en de Punt

In 1582 werd de eerste molen op deze plek gebouwd op de fundamenten van het kort daarvoor (in 1577) gesloopte kasteel. Deze Grote Volmolen was één van de twee volmolens aan de dijk en was op de duiker naar de Spieringstraat aangelegd. Aan het eind van de 17^e eeuw ging het steeds slechter met de lakenindustrie en de volmolen heeft vanaf circa 1680 dan ook een aantal verschillende functies gekend.⁹² De huidige molen is de derde molen op deze plek. Op 1831 brandde de voorganger (de tweede molen) af en in 1832 werd de huidige ronde stellingmolen gebouwd met als functie korenmolen. In datzelfde jaar werd ook het ernaast gelegen molenaarshuis gebouwd. Al sinds 1870 is het rad niet meer in werking. Tegenwoordig is de molen enkel nog op vrijwillige basis in gebruik. De molen heeft een rijksmonumentale status. De

⁸⁷ Goudanet.nl

⁸⁸ Abels 2002, p. 514

⁸⁹ Uit: Abels 2002, p. 514

⁹⁰ Het Groene Hart: kaart 7C

⁹¹ Het Groene Hart: kaart 11D

⁹² Denslagen 2001, p. 311-315

molenbiotoop⁹³ is gekwalificeerd als matig. Dit betekent dat de biotoop voor ongeveer de helft (180°) is ingebouwd.⁹⁴



Links: Molen 't Slot anno 2009 (vanuit het Houtmansplantsoen)

Rechts: Uitzicht op de molen vanaf de Punt uit 1910 (uit: Denslagen 2001, p. 314)

De bebouwing aan de Nieuwe Veerstal nr. 7 (met Punt 6-8) is een gemeentelijk monument. Deze bebouwing is gelegen op de fundamenteën van het voormalige kasteel. Dit blijkt onder andere uit de bij verbouwingen naar voren gekomen muurresten in de kelders van de woonhuizen en onder de Grote Volmolen. Ook heeft er al archeologische onderzoek plaatsgevonden in het Houtmansplantsoen.⁹⁵



Bebouwing aan de Punt



Bebouwing langs de Nieuwe Veerstal



Bebouwing hoek Westhaven – Nieuwe Veerstal (vanuit de Havensluis gefotografeerd)

⁹³ Een molen heeft de ideale molenbiotoop als tot 100 meter van de molen niet hoger gebouwd is dan de onderste punt van een verticaal staande wiek.

(van: <http://www.erfgoedhuis-zh.nl/molenszh/>)

⁹⁴ <http://www.molendatabase.nl> : molenummer 970

⁹⁵ Zie Sprokholt 1993



Informatiebord aan de gevel van bebouwing aan de Punt waarop duidelijk zichtbaar is dat deze woningen (gestippelde lijnen) en de molen (nr. 2) op de resten van de stadsmuur en het kasteel gebouwd zijn.

5.3.3 Havensluis en Tolhuis

Westelijk van de Punt ligt de Haven met de IJsselhavensluis (of kort gezegd Havensluis) en het Tolhuis. Nadat de grafelijke tol van Moordrecht naar Gouda was verplaatst – begin 14^e eeuw – moest er een Tolhuis gebouwd worden bij de monding van de Gouwe. Dit eerste tolhuis is waarschijnlijk niet meer geweest dan een zware stenen toren. Het huidige tolhuis is hoogstwaarschijnlijk een opvolger van het eerste 14^e eeuwse Tolhuis. In de loop der tijd wordt het Tolhuis steeds verder uitgebreid en in 1623 werd aan de IJsselzijde een woning toegevoegd.

Na de Bataafse Omwenteling werd de tol afgeschaft en werd het Tolhuis in 1837 verkocht. Vroeger lag er geen verkeersweg tussen het huis en de rivier – zoals ook zichtbaar is op het bovenstaande informatiebord over de Punt – en zal het overzicht over de Haven en de rivier nog beter zijn geweest. In de westgevel zijn nog resten te vinden van de Veerstoep, waar het Tolhuis oorspronkelijk tegenaan gebouwd is.⁹⁶ Het Tolhuis is een Rijksmonument.



Tolhuis met de Havensluis ervoor – gezien vanuit oosten

⁹⁶ Denslagen 2001, p. 231-232



Voorzijde van het Tolhuis

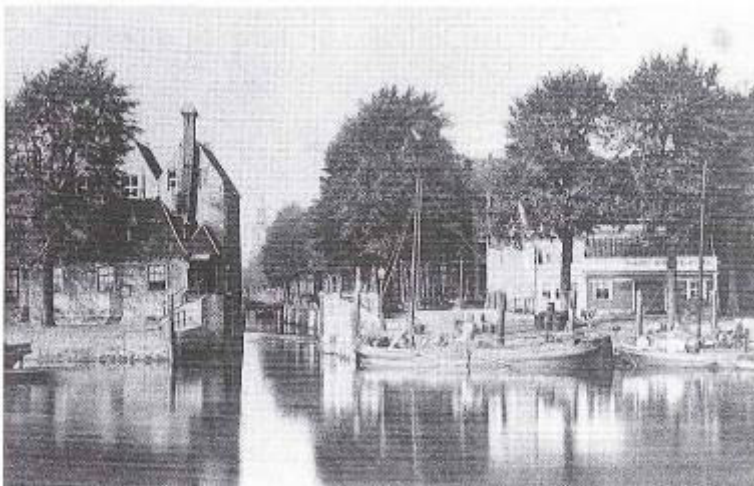


Achterzijde Tolhuis – gezien vanaf de Westhaven

Oorspronkelijk stond de Gouwe in open verbinding met de Hollandsche IJssel. De eerste sluis – de Donkere Sluis – is een stuk noordelijker in de Gouwe geplaatst. Pas in 1615 is de Havensluis gebouwd als keersluis, met name om het slib uit de Haven te houden. Dit veroorzaakte echter een extra belemmering voor de scheepvaart.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werd ten westen van de binnenstad een grote sluis gebouwd voor de oorlogsschepen, die nauwelijks tot niet door de binnenstad konden varen. Andere schippers mochten enkel via deze nieuwe sluis varen als zij daar toestemming voor hadden gevraagd op het stadhuis. Pas in 1795 bij de Bataafse Omwenteling veranderd dit en worden de beperkende maatregelen voor de scheepvaart langs de Mallegatsluis opgeheven.⁹⁷

Deze gebeurtenissen hadden vanzelfsprekend veel invloed op het scheepvaartverkeer door de Haven, welke steeds verder afnam. Uiteindelijk komt in 1954 een einde aan de scheepvaartroute door de binnenstad van Gouda door de aanleg van een dam en duikersluis aan de buitenzijde van de Havensluis. Dit gebeurde vanwege de steeds groter wordende wegverkeersdruk.⁹⁸ De Havensluis is een beschermd gemeentelijk monument.



Havensluis in 1876 (uit: Denslagen 2001, p. 69)

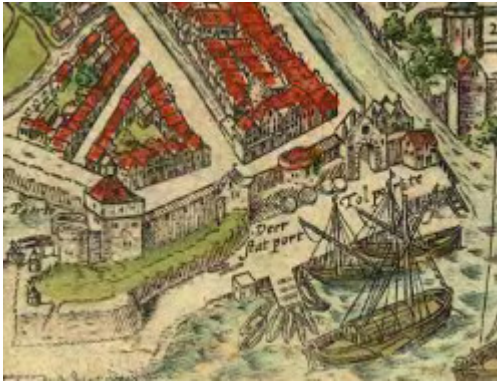
5.3.4 De (oude) Veerstal

De Veerstal ligt op de plaats waar de oorspronkelijke stadsmuren hebben gestaan. De huidige straat de Veerstal zou net binnen deze omwalling zijn gevallen. Op onderstaande foto is duidelijk te zien dat de oorspronkelijke plaats van de stadsmuur en poort is aangegeven in het

⁹⁷ Denslagen 2001, p. 72-73

⁹⁸ Goudanet Dossiers / waterstad

trottoir. Dit spoor leidt uiteindelijk naar de plaats waar voorheen de Rotterdamse Poort stond. Dit archeologische monument is in het straatbeeld verwerkt door de twee torens van de poort in de vorm van twee sokkels te laten zien. De in 1851 afgebroken poort werd in 1991 opgegraven. De fundering van de poort is onderzocht en in 2004 deels opgemetseld.



Links: Detail uit plattegrond van Gouda uit 1585. Gravure door P. Brachel uit G. Braun en F. Hohenbergius, Civitates Orbis Terrarum (Keulen 1585)⁹⁹

Rechts: foto huidige situatie aan de Veerstal – kijkend richting Mallegatsluis



Vervolg van de stadsmuur richting Mallegatsluis



Uitzicht op de twee sokkels van de Rotterdamse Poort – gezien vanaf Mallegatsluis

Alle bebouwing aan de Veerstal is beschermd als gemeentelijk monument. Naast het archeologische monument aan de Veerstal is ook de gehele structuur van de binnenstad en dus ook de Veerstal een van rijkswege beschermd stadsgezicht. Zowel structuur als bebouwing heeft in dit deel dus een beschermde status.

⁹⁹ Het Groene Hart: kaart 7C



Kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie D, blad 1.¹⁰⁰

5.3.5 De Mallegatsluis en bijgebouwen

Via de voormalige Rotterdamsepoort komen we bij de Mallegatsluis. Hoogstwaarschijnlijk was het al heel vroeg mogelijk om via de Turfsingel te varen en was er al sinds 1400 een schutsluis op deze plaats aangelegd. Hoe deze sluis precies gebruikt is in die tijd blijft onduidelijk. Wellicht was deze sluis enkel een soort back-up voor als het verkeer in de Gouwe gestremd was. Zoals reeds gemeld bij de beschrijving van de Havensluis, werd er tussen 1577-1580 een nieuwe grotere sluis gemaakt om de oorlogsschepen door te kunnen laten. Deze heeft ongeveer 50 meter verder naar het westen gelegen, dan de huidige sluis.

De huidige sluis is in 1763-1764 gebouwd, omdat de voorganger te bouwvallig was. De oude sluis werd in 1766 gedempt. De enige herinnering aan deze sluis zijn de twee natuurstenen reliëfs in de oostelijke muur van de sluis. Ook de grote witte sluiswachterwoning stamt uit de 16^e eeuw. Beide hebben een Rijksmonumentale status. De huidige sluis is tot 1936 één van de drukste sluisen van Nederland geweest.¹⁰¹



Sluiswachtershuis



Twee gevelstenen in sluismuur

Op het detail van de kadastrale kaart uit 1811-1823 zien we de Mallegatsluis en naast het sluiswachterhuis (aan twee zijden) ook een wachthuisje getekend (nr. 620 en 622 - zie pijlen). Tegenwoordig zien we nog steeds twee van deze wachthuisjes. Eén ter hoogte van de sluisdeuren, aan de rand van de verkeersweg en één huisje aan de westelijke kant van de sluis. Deze laatste is in 2008 herbouwd.

¹⁰⁰ Bron: watwaswaar.nl

¹⁰¹ Denslagen 2001, p. 73 en Groenhart Archieven



Detail Kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie D, blad 1. ¹⁰²



Foto van de Mallegatsluis – kijkend richting binnenhaven – uit ca. 1900 ¹⁰³



Links: Uitzicht op wachthuisje aan het einde van de oostelijke sluismuur.

Rechts: het wachthuisje zoals het in 2008 herbouwd is.

De Mallegatsluis is aangelegd om de bredere schepen goed te kunnen laten doorvaren. Het gebied ten westen van de sluis, langs de Schielands Hoge Zeedijk, was tot eind 19^e eeuw met name een groen gebied. Op de onderstaande kadastrale kaart van 1811-1823 worden deze gebieden aangeduid als 'bosch opgaande boomen'. Op dit plantsoen werd in 1912 een schipperswachthuisje gebouwd. Hier konden de schippers zich op de wachtlijst laten plaatsen. Daarnaast fungeerde het als een soort koffiehuis. Pas na de bouw van de Julianasluis nam hier de hoeveelheid wachtende en dus ook de overlast voor de omgeving af. Toen werd de sluis enkel nog voor de binnenvaart gebruikt en konden de passerende schepen via de Julianasluis

¹⁰² Bron: watwaswaar.nl

¹⁰³ Bron: goudanet.nl

varen.¹⁰⁴ Het wachtlokaal, beter bekend als IJsselhuis, is beschermd als gemeentelijk monument.



Kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie E, blad 02.¹⁰⁵



Schipperswachtlokaal of IJsselhuis



Links: IJsselhuis vanuit het westen met uitzicht op Sluiswachtershuis



Rechts: plantsoen met uitzicht op aangrenzend industrieterrein aan het Buurtje

¹⁰⁴ www.monumentenstad.nl; het verhaal achter IJsselhuis

¹⁰⁵ Bron: watwaswaar.nl

5.4 Deel 3: Schielands Hoge Zeedijk

Het buitendijkse gebied aangrenzend aan de binnenstad, aan weerszijde van de Schielands Hoge Zeedijk, is reeds cultuurhistorisch onderzocht en valt derhalve buiten dit onderzoeksgebied. De waardevolle objecten en ensembles zijn weergegeven in bijlage 3 (afkomstig uit CHA Uniqema). Het complex is een uniek voorbeeld van de kaarsen- en oleochemische industrie in Nederland. Het hele complex van verschillende gebouwen met hun positie in het productieproces is – ondanks wijzigingen door functiewisselingen – behouden gebleven. Het is waardevol als kenmerkend voorbeeld van een bedrijfsmatige ontwikkeling van een Nederlands industrieel complex. Het omvat niet alleen de geschiedenis van de kaarsenfabriek en de oleochemische industrie, maar ook die van de industriële ontwikkeling van Gouda in de 19^e eeuw. Het is bepalend geweest voor Gouda als kaarsenstad.¹⁰⁶ Voor een nauwkeurige beschrijving van de geschiedenis, gebouwen en structuur verwijs ik verder naar het onderzoeksrapport van Monumentenadvies.nl.

Er is één gebouw in dit gebied dat gezien haar architectuur en ligging in dit onderzoek extra aandacht vraagt. Dit pand is namelijk gelegen op de dijk en heeft een duidelijk minder industrieel karakter dan haar omgeving. Het pand is van oudere herkomst dan de rest van het industrieel complex, alhoewel zij wel in het complex is geïntegreerd en fungeert als waterzuiveringsgebouw. In bovengenoemd onderzoek is dit pand als volgt beschreven:

101, Demi-gebouw

Bouwjaar: eind 19de eeuw, begin 20ste eeuw

Architect: onbekend

Bronnen: -

Beschrijving:

Het demi-gebouw is gehuisvest in de voormalige paardenstal van de vroegere scheepswerf 'Het Kromhout', die in 1918 verhuisde naar de overzijde van de Hollandse IJssel. Het gebouw is intern verbouwd tot een waterzuiveringgebouw. Het gebouw is opgetrokken in baksteen op een rechthoekige plattegrond met één bouwlaag en een met gesmoorde pannen gedekt zadeldak. In de straatgevel en de achtergevel zijn op een regelmatige afstand van elkaar rondboogvensters aangebracht. In het interieur zijn de oude houten dakspanten nog aanwezig.¹⁰⁷



Demi gebouw



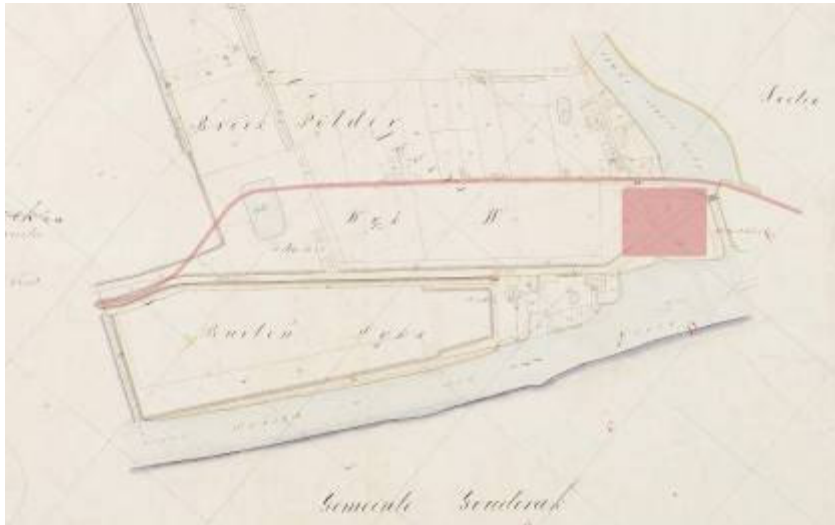
Ligging direct aan verkeersweg

Het gebouw is in de analyse van het Uniqema-complex al gewaardeerd als een object met hoge cultuurhistorische waarde. Het voldoet hier dan ook het pand nogmaals onder de aandacht te brengen, met name gezien haar ligging op de dijk.

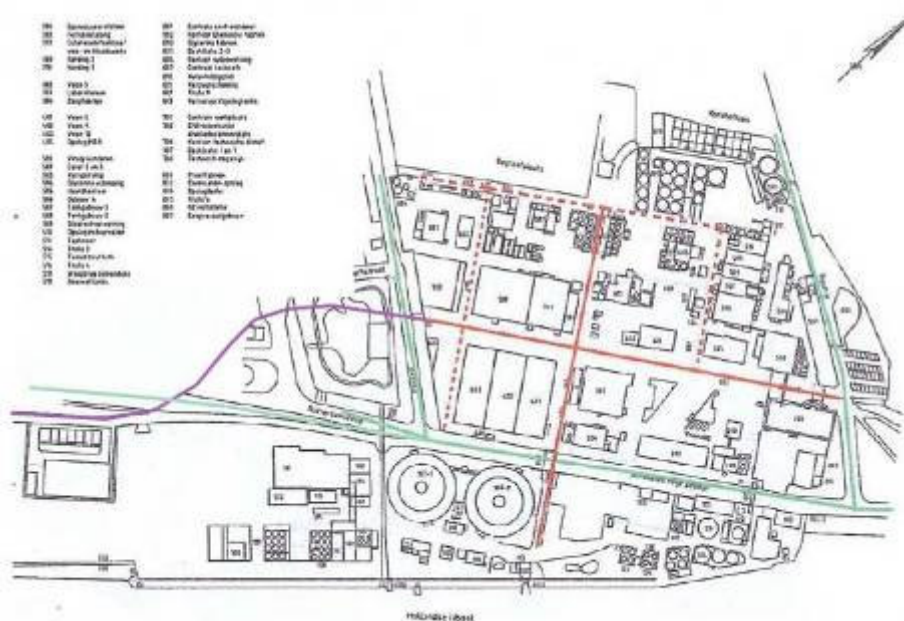
¹⁰⁶ CHA Uniqema

¹⁰⁷ CHA Uniqema, p. 24

Zoals in hoofdstuk 4 bij de beschrijving van de loop van de dijk al is besproken, zijn er nieuwe ideeën omtrent het tracé van de dijk vanaf de voormalige Rotterdamse Poort ten westen van de historische binnenstad. Indien de oorspronkelijke ligging van de dijk inderdaad volgens de kaarten van Jacob van Deventer heeft gelopen, heeft deze dus midden door het fabriekscomplex gelopen – zie onderstaande afbeeldingen.



Detail kadastrale kaart Gouda 1811-1832 met daarop ingetekend het mogelijke oorspronkelijke tracé van de dijk (door Archeologische Vereniging Gouda)¹⁰⁸



Waardekaart uit CHA Uniqema met aanvulling (paars) van Archeologische Vereniging Gouda

De met de rode lijn aangegeven weg midden door het fabriekscomplex zou in dit geval oorspronkelijk een dijklichaam zijn geweest. Een volgende vraag welke ontstaat, is wanneer de dijk dat verlegd kan zijn. Dit zal voor de aanleg van het voormalige Actiehoven zijn gebeurd, aangezien deze buitenplaats aan het nieuwe tracé is gebouwd. De Archeologische Vereniging Gouda draagt hier de 17^e eeuw aan, mogelijk in het jaar 1680.

¹⁰⁸ Bron: Archeologische Vereniging Gouda

Indien bovengestelde juist blijkt te zijn, kan dit inzicht geven in de ligging van de verdwenen Sint Olevaerskapel. Op de kaarten van Jacob van Deventer uit de periode rond 1550 staat deze kapel ook afgebeeld – zoals reeds beschreven in hoofdstuk 4. Is bovenstaande theorie juist, dan zal de Olevaerskapel dus tussen de oude en nieuwe dijk hebben gelegen, ongeveer ter hoogte van het Buurtje.



Links: Detail kaart Jacob van Deventer ca. 1550 met de kapel

Rechts: Detail kaart Jacob van Deventer 1562¹⁰⁹

In deze analyse vervolgen we onze beschrijving op het grensgebied van het reeds onderzochte fabriekscomplex, ongeveer ter hoogte van de Bosweg.

Ten westen van Gouda lagen de heerlijkheden Bloemendaal, Broekhuizen, Broek, Thuyt en 't Weegje, welke in 1798 zelfstandige gemeente werden. Na kort (van 1811 tot 1816) bij Gouda te zijn gevoegd, werden zij vervolgens samengevoegd tot één gemeente, namelijk Broek, Thuyt en 't Weegje, afgekort gemeente Broek c.a.¹¹⁰. Met de invoering van het kadaster werd de grens van de gemeente Broek c.a. in 1828 verschoven naar de Ruige wetering – de huidige Emmastraat en Constatijn Huygensstraat. Pas in 1870 werd de gemeente Broek c.a. opgeheven en behoorde deze gebieden wederom bij Gouda.¹¹¹

Tot de jaren zestig van de 19^e eeuw was de bebouwing buiten de stadsgrachten van Gouda nog zeer beperkt. Op onderstaande kadastrale kaart is te zien dat dit zich beperkt tot de Schielands Hoge Zeedijk (of Rotterdamseweg) (1), Blekerskade (2), de Turfsingel (3), de Korte Akkerenkade (nu Prins Hendrikstraat) (4), de Herenkade (nu Herenstraat) (5), de Wachtelstraat (6) en de Lazaruskade (7).

Met de komst van de Kaarsenfabriek in 1858 en de Goudsche Machinale Garensponnerij in 1861 werd de woningbouw in dit gebied enorm bevorderd¹¹² en werd de wijk Korte Akkeren langzamerhand steeds meer een woonwijk. Tot 1870 vormde de Ruige wetering de gemeentegrens en dus ook de bebouwingsgrens van Gouda. Vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw wordt de wijk Korte Akkeren ook ten zuiden van de Ruige wetering (de huidige Constantijn Huygensstraat) uitgebreid. De laatste van de uitbreidingen (in de jaren '50 van de vorige eeuw) is de Bloemenbuurt in de zuidelijke hoek tussen de Rotterdamseweg en de Schielands Hoge Zeedijk.

¹⁰⁹ Het Groene Hart: kaart 6C

¹¹⁰ www.groenehartarchieven.nl

¹¹¹ Geselschap, p.53

¹¹² Geselschap, p.53 – zie ook CHA Uniqema



Kadastrale kaart 1811-1832 Sectie E, blad 01 ¹¹³

Tussen de Bosweg, de Rotterdamseweg en de P.C.Hoofdstraat ligt een plantsoen. Dit is een restant van de Tristentuin, vernoemd naar de buitentuin van de Goudse familie Trist. Het huis (Tristenburg) bestond uit een kelder, een keuken, een zolder, een boven- en een benedenportaal en vier kamers. In 1720 werd het verkocht en heette het huis voortaan 'Actiehoven'. Het huis is in 1953 afgebroken in verband met de aanleg van de provinciale weg. ¹¹⁴



Restant van het Boerenwiel en het gemaal



Actiehoven (1910) ¹¹⁵

¹¹³ Bron: watwaswaar.nl

¹¹⁴ Geselschap, p.54, Denslagen 2001, p. 295

¹¹⁵ Bron: Denslagen 2001, p.295



Detail kadastrale kaart Gouda 1811-1832, sectie E, blad 02. ¹¹⁶

Het voormalige Tristenburg is een voorbeeld van een buitenplaats die rijke stedelingen sinds de 17^e eeuw bezaten om daar de zomermaanden door te brengen. De trek naar dit soort buitenplaatsen kwam in Gouda pas in de 18^e eeuw echt op. Rond 1750 waren dit er niet meer dan twintig. ¹¹⁷

De vijver is een restant van het Boerenwiel. Ongeveer ter hoogte van dit wiel en de P.C. Hoofdstraat heeft de Alphense of Waddinxveense sluis gelegen. Voor deze sluis was in 1358 bouwvergunning verleend. Zij zorgde voor de uitwatering van de polders ten westen van de Gouwe. In de 16^e eeuw raakte de sluis al buiten gebruik, doordat molens de polder gingen bemalen en het water op de Gouwe loosde. Tegenwoordig staat op deze plaats een pompgemaal. Dit gemaal is een rioolgemaal dat het afvalwater van Gouda onder de Hollandsche IJssel door naar de zuiveringsinstallatie in Gouderak transporteert. Qua functie komt het gemaal duidelijk niet overeen met de oorspronkelijke Alphense sluis.

De westelijke grens van het plantsoen wordt gevormd door de huidige Constantijn Huygensstraat. De ligging van deze straat komt overeen met de ligging van de voormalige Ruige of Waddinxveense wetting. Ook in de Emmastraat (het verlengde van de Constantijn Huygensstraat) en de Walvisstraat (verlengde van de Bosweg) is de loop van de wetting nog herkenbaar. ¹¹⁸



Kadastrale kaart 1811-1832 Sectie E, blad 01 met daaroverheen de huidige kaart van Gouda. ¹¹⁹

¹¹⁶ Bron: watwaswaar.nl

¹¹⁷ Denslagen 2001, p. 295

¹¹⁸ Denslagen 2001, p. 63-64

¹¹⁹ Bron: watwaswaar.nl

De loop van de dijk vertoont op het detail van de kadastrale kaart van 1811-1823 ten westen van het voormalige Actiehoven een knik.¹²⁰ Langs het voormalige Actiehoven loopt de weg en de dijk echter in een rechte lijn. Kijken we naar de huidige plattegrond van Gouda zien we dat met de aanleg van de Rotterdamseweg in 1953 hier een verandering heeft plaatsgevonden. Allereerst is het deel van de Schielands Hoge Zeedijk ten westen van de kruising met de Rotterdamseweg veranderd van functie. Waar het voorheen de doorgaande weg was, is dit vanaf 1953 een weg dat enkel de bebouwing aan de dijk ontsluit. Dit is een gebied met vooral zware industrie, en dus zien we vooral veel zwaar verkeer op de dijk.



Links: Detail kadastrale kaart Gouda 1811-1823, sectie E, blad 02.¹²¹

Rechts: Zichtlijn / knik overgang Schielands Hoge Zeedijk naar Rotterdamseweg

Naast de verandering in functie is er ook een wijziging opgetreden in de loop van de weg. Op de huidige plattegrond is te zien dat de Schielands Hoge Zeedijk en de later aangelegde Rotterdamseweg ongeveer parallel lopen. Waar de Rotterdamseweg overgaat in de Schielands Hoge Zeedijk is echter een knik in de weg aangebracht die daar van oudsher niet lag. De zichtlijn van de dijk is hier dus gewijzigd.



satellietfoto uit 2009

¹²⁰ Deze knik kan mogelijk verklaard worden door de nieuwe inzichten in het historische tracé van de dijk van de Archeologische Vereniging Golda.

¹²¹ Bron: watwaswaar.nl



Kadastrale kaart uit ca. 1811 over huidige plattegrond

Op bovenstaande kadastrale kaart is tevens te zien dat de uiterwaarden als het ware verdeeld zijn geweest in 'velden'. Dit zijn de gebieden, voorzien van omwalling, waar voorheen klei gewonnen werd. Hierop wordt later nog teruggekomen.

De meest westelijke grens van de wijk Korte Akkeren wordt gevormd door het Gouwekanaal dat in 1936 afgerond was. Het merendeel van de bebouwing in dit deel van de wijk stamt uit de jaren '50 van de vorige eeuw. Ten zuiden van de Rotterdamseweg zien we hier de al eerder genoemde Bloemenbuurt (Weidebloemkwartier), gebouwd rond 1950.



Uitzicht op Weidebloemkwartier vanaf de Schielands Hoge Zeedijk



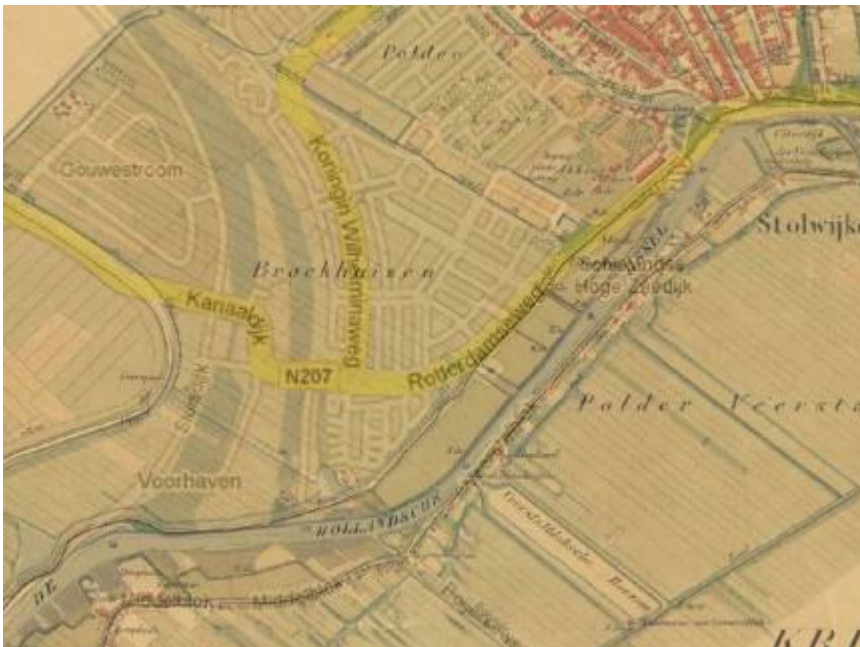
Impressie Weidebloemkwartier (uit Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw)

Zowel het ensemble van de wijk Weidenbloemkwartier (nr. 1), als objecten (woongebouwen) aan het Dotterplantsoen (nr. 36), het Lisplantsoen (nr. 38) en het Margrietplein (nr. 39) zijn als waardevolle elementen aangemerkt in de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw in Gouda van de gemeente Gouda (zie onderstaande kaart).



Detail overzichtskaart uit *Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw*

Ten noorden van de Rotterdamseweg grenst het onderzoeksgebied wederom aan een eerder onderzocht gebied - te weten de Prof. J.H. Gunningschool. De stedelijke ontwikkeling in het deel van de wijk waarin het plangebied ligt begon in de jaren '30 van de vorige eeuw, toen naar aanleiding van de aanleg van het Gouwekanaal een stedenbouwkundige invulling werd ontworpen. De woningbouw aan de Koningin Wilhelminaweg en de Burgemeester Gaarlandtsingel vond plaats in het begin van de jaren '50. De woningblokken zijn redelijk gaaf en kenmerkend voor de wederopbouw, ze zijn als 'positief' gewaardeerd. Het scholencomplex is gebouwd tussen 1956 en 1958. Voor het grootste bouwvolume, de noord-zuidvleugel, is geconstateerd dat het volgens het oorspronkelijke ontwerp van de architect is gebouwd. De oost-westvleugel heeft qua architectuur te lijden gehad van het feit dat tijdens de bouw besloten werd een verdieping aan te brengen, waardoor er enkele weinig harmonieuze aanpassingen moesten worden aangebracht. Hierdoor, en door de geringe mate van samenhang met het omringende deel van de wijk, heeft het scholencomplex de waardering 'indifferent' gekregen.¹²²



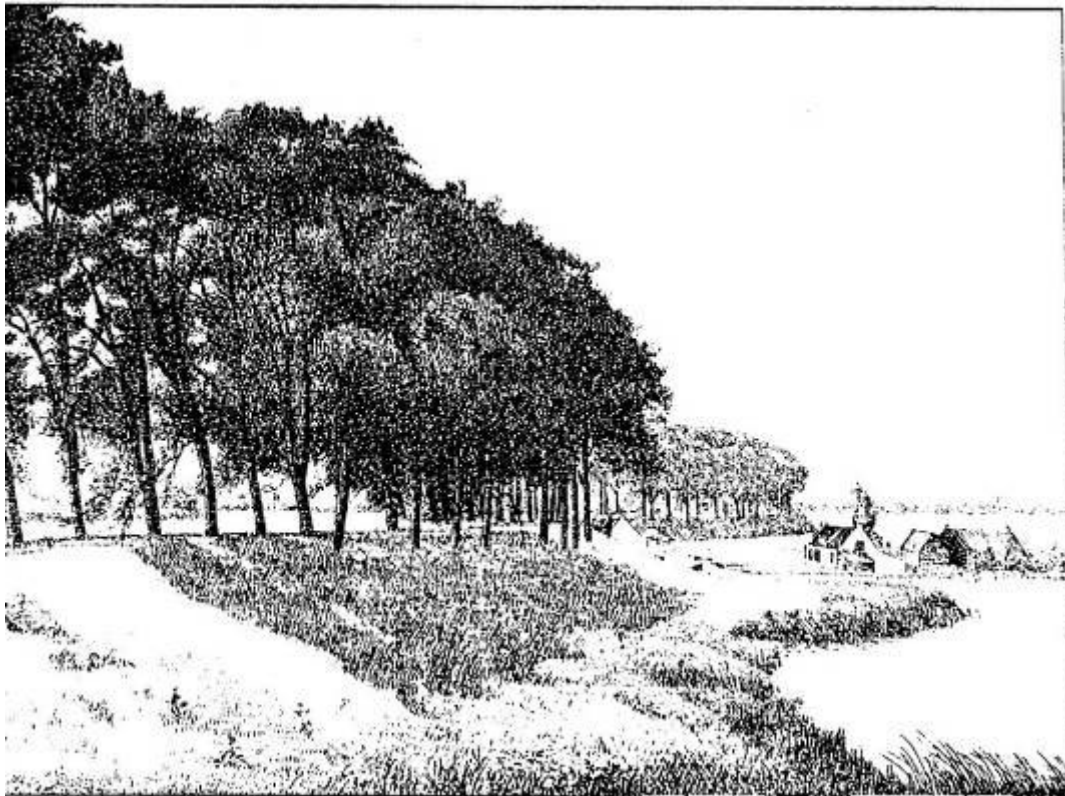
De plattegrond van Gouda uit 1860 met de plattegrond van Gouda anno 2009 eroverheen, waardoor te zien is dat het verloop van de IJssel en de Schielands Hoge Zeedijk vrijwel ongewijzigd is.¹²³

¹²² CHA Prof. J.H. Gunningschool

¹²³ Het Groene Hart: kaart 26A

De Schielands Hoge Zeedijk maakt nu – zoals al eerder gesteld – geen deel meer uit van het drukke verkeersnetwerk. Eerder was dit echter de enige verharde verbindingsweg van Gouda naar Rotterdam. De ligging is – behalve door de aanleg van het Gouwekanaal en Julianasluiscomplex en de reeds besproken aanleg van wegen – in feite nauwelijks veranderd.

Langs de dijk heeft lange tijd een rij iepen gestaan. Niet alleen aan de Schielands Hoge Zeedijk, ook aan de Goejanverwelledijk en de Gouderaksedijk waren deze bomen te zien. Mogelijk zijn de bomen in 1869 geplant. Scheygrond noemt in zijn artikel namelijk de aanbesteding van 800 'ypenboomen op de Hooge Schielandsche Zeedijk'. In hoeverre er ook voor deze tijd al bomen op de dijk hebben gestaan is onduidelijk. De watersnoodramp van 1953 had echter tot gevolg dat men deze rij bomen in zijn geheel gekapt werden, aangezien men bang was dat de bomen om konden waaien bij een hevige storm en zo grote gaten in de dijk zouden kunnen slaan. Deze angst was niet geheel ongegrond, want – volgens Scheygrond – werd in de rampnacht van 31 januari op 1 februari 1953 al een zestal bomen omgezaagd, aangezien hun wortels scheuren in de bestrating van de dijk hadden veroorzaakt. Daarnaast moet gemeld worden dat een groot deel van de bomen in die tijd al verwijderd was door de aanleg van het Gouwekanaal en de Julianasluisen.¹²⁴



Tekening van P.L. Scholten '43

Tekening van de bomen op de Schielands Hoge Zeedijk¹²⁵

Tegenwoordig zijn aan de Schielands Hoge Zeedijk met name bedrijven gevestigd. In eerste instantie was enkel de watertoren hier gevestigd. Deze watertoren werd in 1883 in opdracht van de NV Goudsche Waterleiding Maatschappij gebouwd. De toren is ontworpen in een neoromaanse stijl en heeft de status van een rijksmonument.¹²⁶

¹²⁴ Abels 2002, p. 518 en Scheygrond 1984, p. 2-4

¹²⁵ Uit: Scheygrond 1984, p.3

¹²⁶ Abels 2002, p. 499, 636



Dienstwoning en de Goudse Watertoren



Watertoren gezien vanaf Rotterdamseweg



Watertoren voluit



Latere uitbreiding aan watertoren

De woning bij de watertoren (Schielands Hoge Zeedijk nummer 21-22) zijn dienstwoningen van het waterleidingsbedrijf en hebben dus een duidelijke en directe relatie met de watertoren. In de gevel is een gevelsteen zichtbaar waarop vermeld staat dat de 1^e steen gelegd is door G.D. v.d. Laar in 1899. De woning is dus redelijk snel na de aanleg van de watertoren gebouwd.



Gevelsteen in dienstwoning



Trafogebouwtje in directe omgeving van watertoren

Het trafogebouwtje op nummer 20a, ontworpen door G. van der Horst & G.J. van Wingerden, is gebouwd in opdracht van N.V. Goudsche Waterleiding Maatschappij in 1932 en uitgebreid in 1954.¹²⁷ De watertoren, de dienstwoning en de eerste versie van het transformatorstation vormen samen de oudste bebouwing van de dijk. Kijken we naar de plattegrond van Gouda uit 1936 dan wordt ook al snel duidelijk dat enkel ter plaatse van de watertoren in deze tijd de bebouwing op de dijk gevestigd is. Daarnaast is duidelijk zichtbaar dat de uiterwaarden nog in

¹²⁷ Groene Hart archieven: bouwverg. 18 B/1932

velden verdeeld is. Een beeld dat in de periode hierna snel zal verdwijnen. Rondom de watertoren zijn op deze kaarten tevens de waterwingebieden zichtbaar.



Deel van kaart uit 1936.¹²⁸



Deel van kaart uit 1958.¹²⁹



Detail militaire kaart 1899 waarop waterwingebieden te zien zijn en het ernaast gelegen gebied, wat dienst deed als schietterrein.¹³⁰

Met de groei van de wijk Korte Akkeren wordt ook de dijk verder in gebruik genomen, met name door bedrijven. De kaart uit 1958 (zie boven) toont al meer bebouwing met name aan de westzijde van de uiterwaarden bij de Bloemenbuurt. Op de kaart uit 1969 is ook ten oosten van de watertoren bebouwing gerealiseerd. De verdeling van de uiterwaarden in velden is hier al grotendeels teniet gedaan. Op de kaart van 1981 is deze geheel verdwenen.



Deel van kaart uit 1969.¹³¹



Deel van kaart uit 1981.¹³²

Het complex wat op de kaart uit 1969 zichtbaar wordt – zie cirkel – is het complex wat ook op de kaart van de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw te zien is. Het bedrijf met woningen aan de Schielands Hoge Zeedijk (nr. 17 op de kaart Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw) is als ensemble aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Daarnaast is het bedrijfsgebouw als object ook aangemerkt als waardevol (nr. 49 op de kaart).

¹²⁸ Bron: watwaswaar.nl

¹²⁹ idem

¹³⁰ idem

¹³¹ idem

¹³² idem



Links: detail overzichtkaart uit *Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw*

Rechts: foto van het bedrijfsgebouw ROXIM B.V. anno 2009



Links: Impressie bedrijfsgebouw (uit *Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw*)

Rechts: foto van de woningen behorend bij het complex

Het fabriekscomplex met huisnummer 18 is dus tussen 1958 en 1969 ontstaan. Om precies te zijn is het fabrieksgebouw – zuurstoffabriek met garage – in 1961 gebouwd in opdracht van de N.V. W.A. Hoek's Machine- en Zuurstoffabrieken. Het is ontworpen door de architecten Swaneveld en Goslinga.¹³³ De rij van zeven woningen – huisnummers 11 t/m 17 – is meteen erna in 1962 gebouwd eveneens in opdracht van dezelfde opdrachtgever en ontworpen door dezelfde architecten.¹³⁴

Ook in de jaarverslagen van De Goudse Waterleiding Maatschappij N.V. wordt het complex genoemd, aangezien het direct naast de watertoren is gelegen.

In het jaarverslag van 1961 lezen we: *'De zuigleiding van put no. 21, die in het gedeelte van het door de Kaarsenfabrieken gekochte terrein ligt, waarop een zuurstoffabriek gebouwd zal worden, knapte bij het ophogen van het terrein af.'*¹³⁵ In het jaar 1962 is het complex ook daadwerkelijk gebouwd: *'In het verslagjaar werden 2 nieuwe putten in het eigen wingebied bijgeboord en wel put no. 40 [...] en put no. 41 ter vervanging van de op 24 juni 1961 als gevolg van de bouw van de zuurstoffabriek buiten gebruik gestelde put no. 21 [...]. In het wingebied, dat wij van de Kaarsenfabrieken in gebruik hebben [...].'*¹³⁶ Opvallend is dat het terrein dus in eigendom was van de Kaarsenfabrieken, terwijl er een andere fabriek gevestigd werd.

¹³³ Groene Hart archieven: bouwverg. 1961/126

¹³⁴ Groene Hart archieven: bouwverg. 1962/46

¹³⁵ De Goudse Waterleiding Maatschappij N.V. – Jaarverslag over 1961, p. 14

¹³⁶ De Goudse Waterleiding Maatschappij N.V. – Jaarverslag over 1962, p. 15



Hoofdpand Compaxo



Hoofdpand Compaxo

Ten westen van de watertoren is in deze tijd nog een bedrijvencomplex ontstaan, namelijk Compaxo. Bovenstaand pand is gebouwd in 1951¹³⁷ onder huisnummer 41 (tegenwoordig huisnummer 35). De omschrijving meldt de bouw een industrieflat in opdracht van de Gemeente Gouda. Direct daarna volgen er meerdere uitbreidingen. Zo is in 1952 een vergunning afgegeven voor de bouw van een woning eveneens onder huisnummer 41, nog in opdracht van de gemeente.¹³⁸ Tussen 1954 en 1965 volgen in opdracht van de heer C.N. Post een aantal andere bedrijfsgebouwen en uitbreidingen, waaronder in 1960 de opbouw van een verdieping op het bestaande fabrieksgebouw.¹³⁹

Compaxo is vanaf 1951 steeds meer van de ruimte op de Schielands Hoge Zeedijk gaan innemen. Het complex maakt dan ook deel uit van de eerste bedrijvigheid op de Schielands Hoge Zeedijk. Inmiddels neemt Compaxo het grootste deel van de Schielands Hoge Zeedijk in beslag.



Huisnummer 69

Detail luchtfoto uit 1935¹⁴⁰

Een ouder gebouw is de 'woning' op Schielands Hoge Zeedijk nummer 69. In 1928 is dit complex gebouwd in opdracht van de Bataafse Import Maatschappij, ontworpen door J.D. Postma sr. uit Deventer. Het betreft hier de bouw van een kantoor, loods en tankdepot op Schielands Hoge Zeedijk nummer 67 en 69.¹⁴¹ Het gebouw doet aan als zijnde woning, maar blijkt dus als kantoor te zijn ontworpen en nog voor de aanleg van het Stroomkanaal al aan de Schielands Hoge Zeedijk te zijn gebouwd. Op de luchtfoto uit 1935 is zowel het kantoorgebouw als de loods duidelijk zichtbaar. Daarnaast zien we hier ook de bommenrij welke in die tijd beeldbepalend was voor de dijk en het nog onbebouwde binnendijkse gebied. Oorspronkelijk is

¹³⁷ Groene Hart archieven: bouwverg. 1951/115

¹³⁸ Groene Hart archieven: bouwverg. 1952/69

¹³⁹ Zie Groene Hart archieven "bouwverg. 1954/50 - 1960/119 - 1965/53 e.a.

¹⁴⁰ Oud Gouda uit de lucht, foto nr. 14533 uit 1935

¹⁴¹ Groene Hart archieven: bouwverg. 1928/104

nummer 69 de uiterste bebouwing geweest op de Schielands Hoge Zeedijk. Het toont nu nog steeds het straatnaambordje.



Detail foto voorgevel huisnummer 69



Lijn bebouwing - kijkrichting naar het oosten
(de bocht in de weg is duidelijk zichtbaar)

De weg vertoont ter plaatse van dit pand een soort knik, welke ook op de luchtfoto te herkennen is. Het pand staat echter in één lijn met de overige bebouwing op de dijk, waardoor het in ieder geval niet meer de lijn van de weg volgt. Middels onderstaande afbeeldingen wordt zichtbaar dat de ligging van de dijk sinds 1877 in ieder geval niet gewijzigd is en ook het Galgewiel nog deels bestaat aan de rand van het Weidenbloemkwartier. De bocht die de dijk hier maakt is dus niet tijdens de aanleg van het Stroomkanaal gecreëerd maar bestond al en volgt grofweg de natuurlijke loop van de rivier. Met de aanleg van de woonwijken in Korte Akkeren en het Stroomkanaal en Julianasluizen is het landschap hier drastisch gewijzigd. Het oorspronkelijke verkavelingspatroon is in het huidige stedelijke landschap niet meer te herkennen.

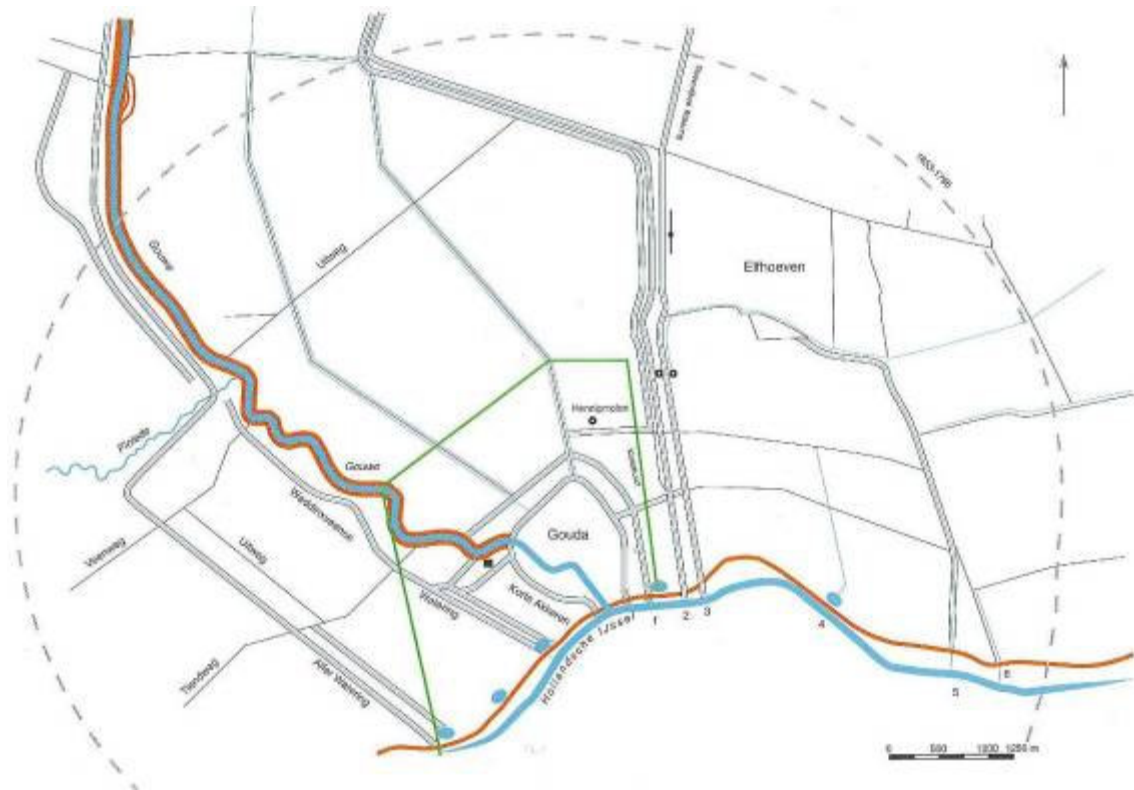


Militaire kaart uit 1877 (Moordrecht) met Schielands Hoge Zeedijk voordat Stroomkanaal is aangelegd.



Detail bovenstaande militaire kaart uit 1877 met luchtfoto anno 2009 eroverheen.

Ten westen van de binnenstad heeft naast de bovengenoemde Waddinxveense wetering nog de Alpherwetering gelegen, welke uitmondde bij het Galgewiel¹⁴², op de grens van de gemeente Moordrecht. Sporen van deze wetering zijn hier geheel uitgewist.¹⁴³



Landschap rond Gouda in de 16e en 17e eeuw¹⁴⁴

Verklaring:

1: Bloemendaalsesluis, 2: Alphense sluis, 3: Reeuwijkse sluis, 4: Willense sluis, 5: Sluipwijkse sluis, 6: Steinse sluis, Groene lijn: stadsvrijheid 1484

5.5 Deel 4: De Julianasluis en het Gouwe- en Stroomkanaal

De problematiek rondom het scheepvaartverkeer en de aanleg en veranderingen van sluizen is reeds uitvoerig aan bod gekomen. Al deze problemen zorgde er voor dat in 1932 het Gouwekanaal aangelegd werd. Direct aansluitend – tussen 1933 en 1935 – is het Stroomkanaal aangelegd. Aan de kop van het Stroomkanaal is het dieselgemaal Mr. P.A. Pijnacker Hordijk gebouwd, met als functie boezemgemaal (een moderne spuisluis). De naam is afkomstig van de toenmalige dijkgraaf van het Hoogheemraadschap Rijnland. Dit gemaal verving, zoals genoemd, het stoomgemaal in het Houtmansplantsoen en verzorgd de peilbeheersing van de boezem van het Hoogheemraadschap Rijnland. Het Stroomkanaal dankt haar naam aan dit gemaal, omdat het kanaal sterke stromingen in het water vertoont als het gemaal in werking is.

¹⁴² Denslagen noemt dit wiel het Galgewiel. Hier is gekozen om deze benaming te hanteren in tegenstelling tot wat op de kaart uit 1877 staat, om verwarring met het Boerenwiel bij de Constantijn Huygensstraat te voorkomen.

¹⁴³ Denslagen 2001, p. 63-64

¹⁴⁴ Bron: Denslagen 2001, p. 262



Stroomkanaal met uitzicht op het gemaal



Het gemaal en de dijk gezien vanaf de Schielands Hoge Zeedijk

Op bovenstaande foto is zichtbaar dat de dijk hier beëindigd wordt (rode lijn). De dijk loopt dus als het ware door over het Stroomkanaal richting het sluiseland.



Detail basiskaart IJsseldijk met de loop van de dijk



Waterkerend kunstwerk met zicht op opslaghuisje voor schotbalken



Luchtfoto¹⁴⁵ met sluiseland, het waterkerende kunstwerk en opslaghuisje voor schotbalken

Het Gouwekanaal en de Julianasluis zijn tegelijkertijd aangelegd. Het geheel was rond 1936 afgerond. De Julianasluis is een schutsluis met een schutkolk van 125 meter lang en 12 meter breed. Bij de Julianasluis horen de sluiswachterswoning en twee stalen ophaalbruggen met brugwachtershuisjes. Het totale complex van de Julianasluis als ook het Mr. P.A. Pijnacker Hordijkemaal hebben de status van een Rijksmonument. Zij staan als het ware symbool voor de laatste fase in de ontwikkeling van de scheepvaartverbindingen en daarbij vormde het

¹⁴⁵ Google Earth 2009

meteen de bebouwingsgrens voor het steeds verder groeiende Gouda. Tot de aanleg van deze Julianasluis verliep alle scheepvaart nog via de Mallegatsluis en Havensluis.



Julianasluis



Detail brug met rechts de sluiswachterswoning

Met de aanleg van het Stroomkanaal en de Julianasluizen is de oorspronkelijke ligging van de dijk doorbroken. Op onderstaande luchtfoto, genomen ten tijde van de aanleg van de sluis en kanaal, is de dijk nog te zien en is deze nog in functie. Pas als laatste onderdeel van de bouw van de Julianasluizen, het Stroomkanaal en het gemaal zal de dijk verwijderd zijn en heeft de verlegde dijk de kerende functie overgenomen.

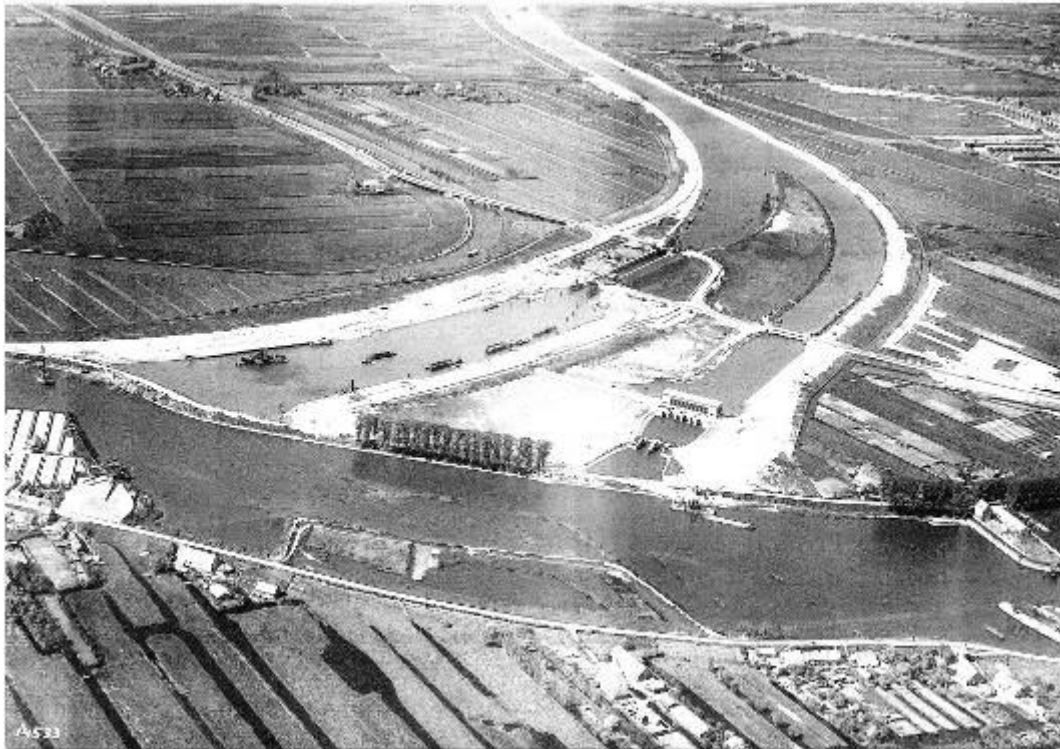


Foto van het graven van het kanaal waarop de dijk nog zichtbaar is (incl. de oorspronkelijke bomen)¹⁴⁶

¹⁴⁶ Oud Gouda uit de lucht, foto nr. 14533 uit 1935

6 Cultuurhistorische waarden

In bovenstaande rapportage is de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van Gouda toegespitst op het plangebied. De waardering van de aanwezige elementen gebeurt op basis van de waarden hoog, positief, indifferent en negatief (storend), zoals dit door de gemeente is vastgesteld. De reeds onderzochte gebieden blijven hier geheel buiten beschouwing.

6.1 De IJsseldijk en de waterwegen

De IJsseldijk is het resultaat van de middeleeuwse ontginningsgeschiedenis. De loop van de Hollandsche IJssel en de IJsseldijk is slechts op een aantal plaatsen gewijzigd. Zo is er ter plaatse van de Oude en Nieuwe Veerstal, door de aanleg van de verkeersweg voor dit oude deel langs, een wijziging in de oorspronkelijke ontsluiting en structuur van de stad en de rivier ontstaan. Ten oosten van de oude binnenstad is de loop van dijk en de Hollandsche IJssel vrijwel onveranderd gebleven. Ten westen van de stad is deze dijk tekenend voor de ligging van de eerste verharde verkeersweg over land tussen Gouda en Rotterdam. Met de aanleg van het Gouwe- en Stroomkanaal is deze loop doorbroken. Daarnaast is er nog discussie over de oorspronkelijke ligging van de dijk direct ten oosten van de voormalige Rotterdamse Poort. Ook is de zichtlijn van de dijk veranderd, door het aanleggen van een bocht in de weg op de dijk, om zo een kruispunt te creëren naar de 'nieuwe' Rotterdamseweg. Naast deze plaatselijke aanpassingen (en onzekerheden) is de ligging van de dijk ook ten oosten van de historische binnenstad echter nauwelijks veranderd.

Het karakter van de dijk is in de loop der tijd wel zeer veranderd. Ten oosten van de stad (bij de uiterwaarden) heeft de dijk een veel authentiek karakter. Een smallere hoge dijk met veel begroeiing, welke idyllisch aandoet. Ten westen van de stad is de dijk een weg voor zwaar verkeer ter ontsluiting van de daar ontstane industrie. Het doorgaande verkeer wordt in beide gevallen niet meer via de dijk geleid. Dit gebeurt nog wel voor de historische binnenstad tot en met de Haastrechtsebrug. Hier rijdt het verkeer dus nog op de dijk.

Waarderingen:

Zowel de IJsseldijk als de Hollandsche IJssel en het Gouwe- en Stroomkanaal zijn van hoge cultuurhistorische waarde.

6.2 Relicten van het verdwenen landschap

Naast de IJsseldijk zijn er nog een aantal relictten van het verdwenen landschap te herkennen. Zo is de ligging van de Krugerlaan tekenend voor de vroegere Breevaart of Reeuwijkse wetting. Het zuidelijke deel van deze wetting is gedempt en vormt nu de Krugerlaan. De bijbehorende Vuilebrassluis is geheel verdwenen.

Ook is het wiel bij de Cronjéstraat deels nog aanwezig en volgen straten als de P. Joubertstraat het oude verkavelingspatroon van het polderlandschap.

Waarderingen:

voormalige Breevaart / Krugerlaan – positief tot hoog

Vuilebrassluis – afgebroken; mogelijk zijn hier nog archeologische resten aanwezig

Het wiel bij de Cronjéstraat – positief tot hoog

Ook ten westen van de historische binnenstad zijn nog enkele van deze relictten herkenbaar. Zo is de Waddinxveense of Ruige wetering nog te herkennen in de Constantijn Huygensstraat. Ook hier is de wetering vrijwel geheel gedempt. Deze wetering mondde via de Alphense of Waddinxveense sluis uit in de Hollandsche IJssel. In het plantsoen bij het rioolgemaal is het restant van het Boerenwiel nog aanwezig.

Waarderingen:

voormalige Waddinxveense wetering / Const. Huygensstraat – positief tot hoog

Waddinxveenscheluis – afgebroken; mogelijk zijn hier nog archeologische resten aanwezig

Het restant van het Boerenwiel – positief tot hoog

Ten westen van de Waddinxveense wetering heeft nog de Alpherwetering gelegen, waarvan geen sporen meer resteren. Deze wetering mondde uit bij het Galgewiel. Resten van het Galgewiel zijn nog aanwezig in het Weidenbloemkwartier.

Waarderingen:

voormalige Alpherwetering – niet meer in het stedelijk landschap herkenbaar dus geen waardering

Het restant van het Galgewiel – positief tot hoog

6.3 Objecten en gebouwen

Zoals reeds in de rapportage aan bod is gekomen, zijn er vele monumenten te vinden op en langs de IJsseldijk. Deze gebouwen en objecten hebben een beschermde status vanwege hun hoge cultuurhistorische waarde. Het grootste deel van deze beschermde objecten ligt in de directe omgeving van of grenst aan de historische binnenstad. Hieronder een opsomming van deze objecten met hoge cultuurhistorische waarde.

Rijksmonumenten:

- Waaiersluis;
- Houtmansplantsoen (park), inclusief muziektent, hekwerk rond Kroningslinde, monument van de voormalige burgemeester en het monument van de gebroeders De Houtman;
- Molen 't Slot;
- Sluiswachterswoning bij Tolhuis (Nieuwe Veerstal);
- Sluiswachtershuis bij Mallegatsluis (Veerstal);
- Twee gevelstenen in de oostelijke sluismuur van de Mallegatsluis (resten van de oude sluis);
- Watertoren (Schiels Hoge Zeedijk 20);
- Mr.P.A. Pijnacker Hordijkemaal (Schiels Hoge Zeedijk 71);
- Julianasluis.

Gemeentelijke monumenten:

- Sluiswachterswoning van de Waaiersluis (Goejanverwelledijk 16);
- Aula begraafplaats, muur met entree van het IJsselhof en de twee dienstwoningen (Goejanverwelledijk 4-6-8);
- Wielrijdersbank (Houtmansplantsoen – Nieuwe Veerstal);
- Bebouwing aan de Nieuwe Veerstal nr. 7 met Punt 6-8;
- Havensluis;
- Bebouwing aan de Veerstal (nrs. 2 t/m 22, 30 en 32 met Peperstraat 75-79 en Bogen 67);
- Mallegatsluis;
- Schipperswachtklokaal (Schiels Hoge Zeedijk 1).

Van rijkswege beschermd stadsgezicht:

- Gehele historische binnenstad en haar randen.

Archeologische monumenten:

- Houtmansplantsoen;
- Rotterdamse poort (Veerstal).

Voor de archeologische waarden en aanbevelingen, zie Grontmij Archeologische Rapport 644A of de samenvatting hiervan in hoofdstuk 3.

Naast bovenstaande objecten en gebouwen met monumentale status bevinden zich nog een aantal noemenswaardige objecten in het plangebied.

6.3.1 Woning aan Christiaan de Wetstraat nummer 28

Dit gebouw is naar alle waarschijnlijkheid een onderdeel van het Van Itersonziekenhuis geweest en dus mogelijk cultuurhistorisch waardevol. Voor een waardering zal meer bouwhistorisch onderzoek noodzakelijk zijn.

6.3.2 Het Hanepraaigemaal in het Houtmansplantsoen

Deze plek heeft in de loop der tijd menig verandering ondergaan. In de middeleeuwen stond de stadsgracht in verbinding met de IJssel door middel van de Hanepraaisluis (1521). Na de Hanepraaisluis en een stoomgemaal is in 1988 dit Hanepraaigemaal in dienst getreden. De plaatsing van het stoomgemaal is nog te herkennen in de voetgangersbrug. Het park en dus ook de voetgangersbrug vallen onder Rijksmonumentale bescherming vanwege hun zeer hoge cultuurhistorische waarde. Het Hanepraaigemaal zelf is nog relatief jong en opgenomen in de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw van de Gemeente Gouda. Het gemaal is van positieve cultuurhistorische waarde op het gebied van de infrastructuur.

6.3.3 Molenbiotop Molen 't Slot

De molen is een Rijksmonument en behoeft hier verder geen uitleg. De molenbiotop is wel van belang. Alhoewel de biotop gekwalificeerd is als matig, oftewel de biotop is voor ongeveer de helft ingebouwd, is zij van hoge cultuurhistorische waarde en dient gerespecteerd te worden. De molenbiotop van Molen 't Slot evenals de molenbiotopen van molens gelegen in de omgeving van de IJsseldijk, zijn verwerkt in de cultuurhistorische waardekaart.

6.3.4 Voormalig Actiehoven – plantsoen met rioolgemaal

Tussen de Bosweg, de Rotterdamsweg en de P.C.Hoofstraat ligt een plantsoen wat het restant is van de Tristentuin, later Actiehoven. Dit is een restant van een vroegere buitenplaats. Het huis van deze buitenplaats is geheel verdwenen (waardering niet van toepassing). Aan het restant van het Boerenwiel is nu een rioolgemaal geplaatst dat het afvalwater van Gouda onder de Hollandsche IJssel door transporteert. Het pompgebouw heeft een andere functie als de vroegere sluis die hier lag en heeft een lage cultuurhistorische waarde.

6.3.5 Bebouwing aan de Schielands Hoge Zeedijk

De bebouwing aan de Schielands Hoge Zeedijk is, met uitzondering van de watertoren, relatief jong. In de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw (zie ook hieronder) van de Gemeente Gouda is enkel het bedrijvencomplex met woningen (voormalige zuurstoffabriek met woningen - huisnummers 11 t/m 18) zoals boven beschreven aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Naast dit fabriekscomplex zijn nog een aantal andere objecten cultuurhistorisch mogelijk interessant gezien de industriële ontwikkeling van de Schielands Hoge Zeedijk. Met de groei van de wijk Korte Akkeren wordt namelijk ook de dijk verder in gebruik genomen, met name door bedrijven.

- De woning bij de watertoren (Schielands Hoge Zeedijk nummer 21-22) uit 1899; cultuurhistorisch waardevol gezien de directe relatie met de watertoren

- Trafogebouwtje (Schielands Hoge Zeedijk nummer 20a) uit 1932; mogelijk cultuurhistorisch waardevol gezien de relatie met de watertoren (aangelegd door N.V. Goudsche Waterleiding Maatschappij in 1932, uitgebreid in 1954). Het vertelt een stukje van de geschiedenis van de watertoren en behoort tot de oudste bebouwing op de dijk.
- Hoofdpand van Compaxo (Schielands Hoge Zeedijk nummer 41 – tegenwoordig nummer 35) uit 1951. Deze industrieflat is een tekenend voor de ontwikkeling van de Schielands Hoge Zeedijk en de zware industrie welke hier thans gevestigd is. Het hoofdpand is het eerste pand van Compaxo uit de jaren '50. Tegenwoordig beslaat het bedrijf het grootste deel van de Schielands Hoge Zeedijk. De industrieflat is mogelijk cultuurhistorisch waardevol.
- 'Woning' (Schielands Hoge Zeedijk nummer 69) uit 1928 is mogelijk cultuurhistorisch waardevol. Het is ontworpen door J.D. Postma sr. uit Deventer en is lang de uiterste bebouwing van de dijk geweest. Het behoort tot de oudste bebouwing op de dijk.

6.4 Uitbreidingswijken en naoorlogs waardevol erfgoed

De bebouwing in de uitbreidingswijken grenzend aan de IJsseldijk is merendeels uit de jaren '50 van de vorige eeuw en dus relatief jong. In de wijk Kort Haarlem (zoals besproken in de CHA Jan Verswollezone) is sprake van een hoogwaardig stedenbouwkundig plan, dat slechts ten dele is uitgevoerd. In de overige wijken is dit minder het geval. In de meeste wijken wordt het bestaande verkavelingspatroon van de polder gevolgd. In de meest oostelijke uitbreidingen van Korte Akkeren is dit niet het geval. In algemene zin zijn de besproken wijken van indifferente cultuurhistorische waarden.

Uit de Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw zijn wel een aantal ensembles, structuren en objecten aangewezen welke cultuurhistorisch waardevol zijn. In de omgeving IJsseldijk en directe nabijheid daarvan betreft het de volgende ensembles/objecten:



Detail overzichtskaart uit Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw ten westen van de historische stadskern



Detail overzichtskaart uit *Waadering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw ten oosten van de historische stadskern*

Ensembles:

- *Buurten*
Weidebloemkwartier (nr. 1)
Oosterwei (nr. 6)
- *Bedrijf en woningen*
Schielands Hoge Zeedijk (nr. 17) (huisnummers 11 t/m 18)
- *Begraafplaats*
Ijsselhof (nr. 18)

Objecten:

- *Openbare gebouwen*
Vorstmanstraat (nr. 34)
- *Woongebouwen*
Dotterplantsoen (nr. 36)
Joubertstraat (nr. 37)
Lisplantsoen (nr. 38)
Margrietplein (nr. 39)
- *Bedrijfsgebouwen*
Buurtje (nr. 46)
Schielands Hoge Zeedijk (nr. 49) (huisnummer 18)
- *Infrastructuur*
Nieuwe Veerstal (gemaal) (nr. 52)

7 Conclusie en aanbevelingen

7.1 Algemeen

Het gebied aan de Hollandsche IJssel kent een lange geschiedenis met vele veranderingen. De ontwikkeling van de stad is nog steeds goed zichtbaar in het landschap van Gouda, al zijn enkele elementen van de ontwikkeling van het polderlandschap net buiten de stad helaas geheel verdwenen – zoals bijvoorbeeld de uitwateringssluizen van de weteringen. De Hollandsche IJssel en de uitmonding van de Gouwe op deze rivier zijn zeer belangrijke elementen in de vroege ontwikkeling van Gouda. Van deze ontwikkeling zijn ook nog vele restanten zichtbaar, zoals onder andere de sluizen en het Tolhuis. De waterwegen en de scheepvaart hebben lange tijd zeer grote invloed gehad op de ontwikkeling van de stad. Ook de aangelegde waterwegen van latere tijd zoals het Gouwe- en het Stroomkanaal spelen een belangrijke rol in de geschiedenis van de stad. De meeste waarden liggen dan ook in de ruimtelijke structuur van de IJsseldijk en de Hollandsche IJssel en de vele monumenten die in de directe omgeving van de IJsseldijk gelegen zijn.

7.2 Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

De dijk en haar omgeving zijn of kennen een heel aantal watergerelateerde elementen. Ten aanzien van het cultuurhistorisch erfgoed kent het Hoogheemraadschap van Rijnland een aantal beleidsrichtlijnen. Hierbij deelt zij het onroerend erfgoed in een drietal categorieën in, te weten:

- cultuurhistorische objecten met een actuele waterstaatkundige functie. Rijnland stelt zich tot taak deze objecten i.v.m. de functie-uitoefening te onderhouden;
- objecten die een waterstaatkundige functie gehad hebben;
- objecten die geen relatie hebben met het werk en/of de geschiedenis van het hoogheemraadschap, maar wel watergerelateerd zijn.

Ten aanzien van bovenstaande objecten hanteert het hoogheemraadschap de volgende uitgangspunten:

- de bemoeienis van Rijnland beperkt zich tot watergerelateerde erfgoed;
- Rijnland is betrokken bij een element of object van cultuurhistorische waarde als het een van de taken van Rijnland raakt;
- met de cultuurhistorische waarden van objecten die nog actueel of in functie zijn wordt bij de bedrijfsvoering rekening gehouden;
- van objecten die niet meer in functie zijn, maar waarvan Rijnland wel eigenaar is, behoudt Rijnland de cultuurhistorische waarde, eventueel in samenwerking met derden. Zo mogelijk draagt Rijnland het beheer en eigendom over. Rijnland draagt bij in de financiën en levert eventueel een ambachtelijke bijdrage in de organisatie;
- met betrekking tot objecten die geen watergerelateerde functie (meer) hebben en waarvan het eigendom niet bij Rijnland ligt heeft Rijnland geen taak; mogelijk verleent Rijnland een beperkte bijdrage of incidentele steun voor het behoud van het object;
- met infrastructurele voorzieningen heeft Rijnland geen relatie, tenzij de voorzieningen zijn in te passen in de actuele waterschapstaken of waterschapsobjecten (zoals bijvoorbeeld dijkversterking of waterberging).

Toegesplitst op het plangebied hanteert Rijnland de volgende beleidsuitgangspunten op het gebied van de cultuurhistorie:

De dijk bij het Weidebloemkwartier:

- Vergroten contact met de rivier;
- Vergroten zichtbare historische relatie wielen met rivier.

De dijk en de Rotterdamseweg (Korte Akkeren):

- Vergroten contact met de rivier;
- Vergroten zichtbare historische relatie wielen met rivier.

Historische binnenstad:

- Versterken (visueel en functioneel) relatie historische binnenstad en de rivier.

Deze beleidsuitgangspunten staan uitgebreid beschreven in de Startnotitie Milieueffectrapportage¹⁴⁷.

7.3 Aanbevelingen

Zoals gesteld is het Hoogheemraadschap van Rijnland voornemens het dijklichaam ten zuiden van de stad Gouda langs de Hollandsche IJssel te verbeteren. Het binnendijkse talud is op veel plaatsen te steil. Er zullen maatregelen getroffen moeten worden voor de komende 50-100 jaar. Globaal kan gesteld worden dat de dijk plaatselijk van enkele centimeters tot soms een meter opgehoogd zal moeten worden (gestelde maten zijn puur indicatief en verschillen per deelgebied). Daarnaast is de noodzakelijke ophoging ook mede afhankelijk van het type verbetering dat toegepast gaat worden.

De dijkverbetering kan dus op verschillende manieren worden ontworpen en uitgevoerd. Zo kan er gekozen worden voor een dijkverbetering op het traject waar de IJsseldijk op dit moment ligt. Een mogelijk alternatief is een gedeelte dijkverlegging, welke in dat geval zo dicht mogelijk bij de rivier de Hollandsche IJssel zal komen te liggen. Naast deze twee alternatieven zijn daarbinnen weer verschillende uitvoeringsvarianten mogelijk. In het geval van een dijkverbetering kan er bijvoorbeeld gekozen worden voor het aanbrengen van grond, het slaan van een damwand, het aanbrengen van een ander type constructie en combinaties van de voorgaande oplossingen. Een en ander wordt onderzocht en beschreven in de milieueffectrapportage.

Indien de methode van dijkverbetering leidt tot ingrepen in de structuren of objecten met hoge cultuurhistorische waarde wordt aanbevolen eerst een alternatieve oplossing te zoeken om zo het cultuurhistorisch erfgoed van Gouda te behouden. Indien geen alternatief mogelijk is en ingrepen in bestaande structuren noodzakelijk blijken, dient beoordeeld te worden of nader archeologisch of bouwhistorisch onderzoek noodzakelijk is om historisch waardevolle elementen te kunnen documenteren.

Bij het onderzoek van de mogelijkheden voor een dijkverbetering dienen deze waarden gerespecteerd te worden. Zowel de objecten met een monumentale status als de aangegeven elementen van hoge cultuurhistorische waarden dienen behouden te blijven. Ook bij de als positief gewaardeerde cultuurhistorische elementen dient behoud een eerste uitgangspunt te zijn. Indien dit onmogelijk is, dienen de te verdwijnen elementen in ieder geval goed gedocumenteerd te worden.

Op het hele traject van dijkverbetering is een groot aantal cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren te vinden. Het is dan ook van belang hier iets dieper in te gaan op de

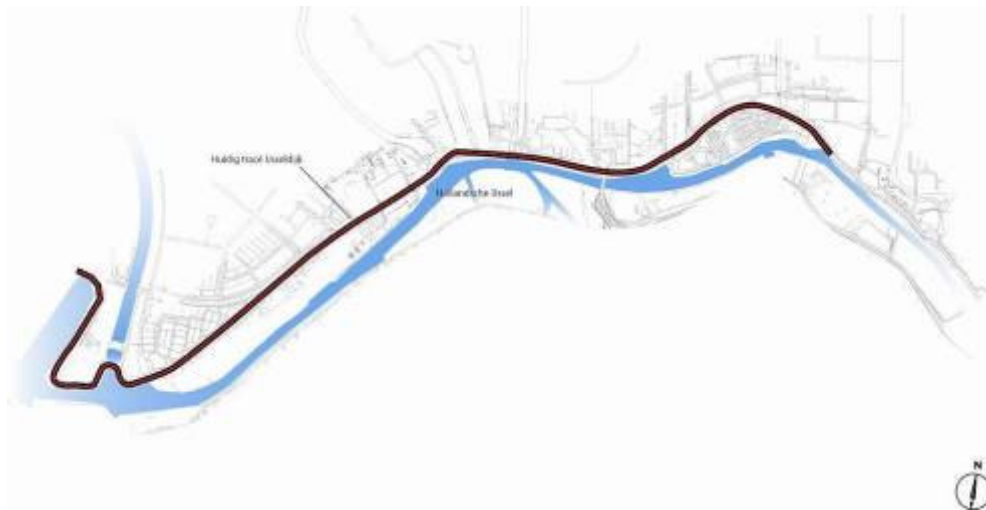
¹⁴⁷ Startnotitie hoofdstuk 3

mogelijke uitvoeringsvarianten en de consequenties welke deze kunnen hebben ten aanzien van de cultuurhistorisch waardevolle objecten en elementen. Hierbij dient vooraf gemeld te worden dat deze cultuurhistorische analyse tevens al als een van de ontwerpcriteria wordt meegenomen in het onderzoek naar de verschillende mogelijkheden in de milieueffectrapportage.

De alternatieven

Zoals hierboven beschreven is als uitgangspunt genomen een tweetal alternatieven te onderzoeken, te weten:

Alternatief 1: Dijkversterking ter plaatse van het huidige historische tracé van de dijk



Alternatief 2: De dijk gedeeltelijk verleggen naar de Hollandsche IJssel

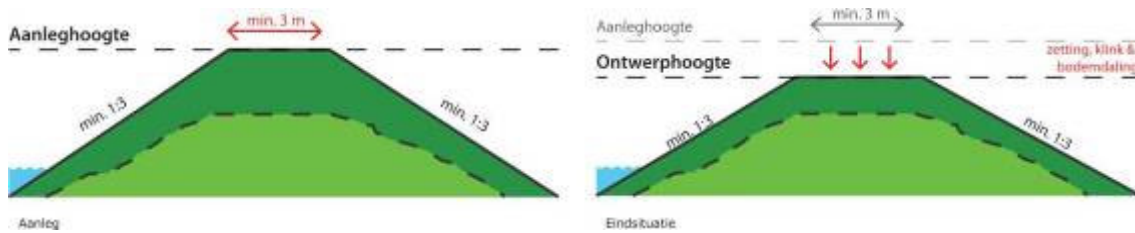


De keuze tussen de genoemde alternatieven heeft verschillende effecten ten aanzien van het cultuurhistorisch erfgoed tot gevolg. Het verleggen van de dijk betekent bijvoorbeeld een plaatselijk functieverlies van de al eeuwenoude dijk. De feitelijke cultuurhistorische effecten hiervan worden in de m.e.r. behandeld.

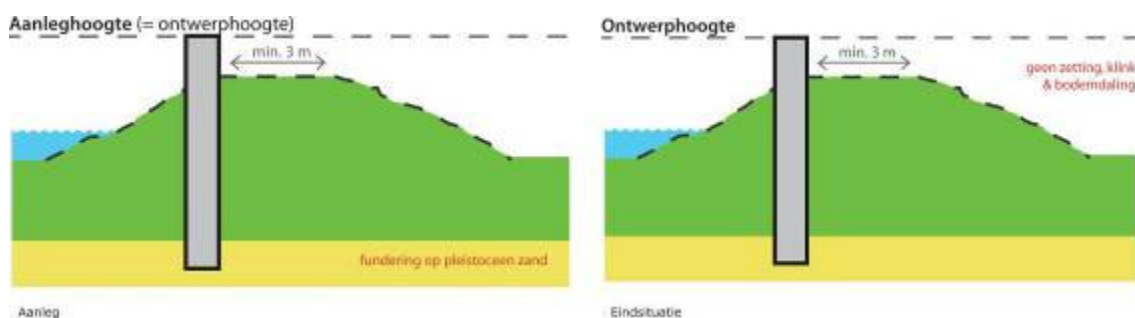
Nast de keuze tussen beide alternatieven (oftewel het bepalen van de locatie voor dijkverbetering) geldt er een aantal basisprincipes ten aanzien van de mogelijkheden van dijkverbetering (oftewel de uitvoering). Deze basisprincipes zijn te verdelen in drie hoofdcategorieën, die elk ook meerdere uitvoeringsvarianten kennen. Hier voldoet enkel het noemen van de basisprincipes.

Basisprincipes

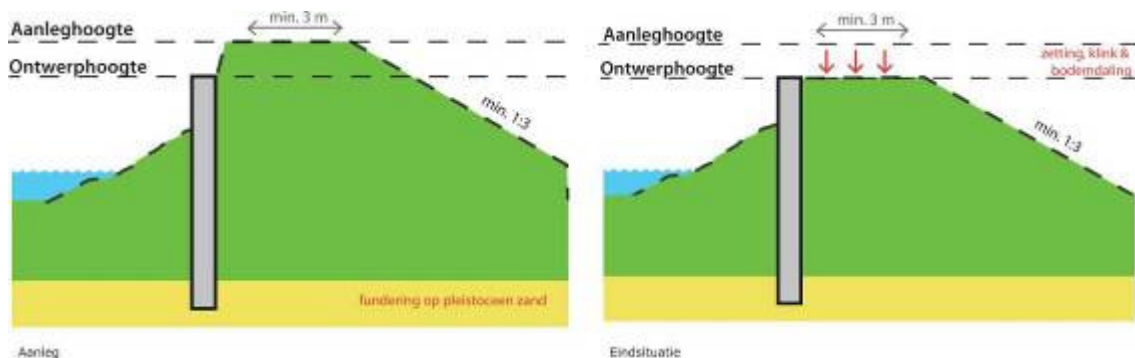
- 1 **Groene Waterkering:** er zal een grondpakket op de bestaande dijk aangebracht worden.



- 2 **Zelfstandige constructie:** er zal een keermuur of damwand aangebracht worden



- 3 **Constructie plus grond:** er zal een combinatie van bovenstaande aangelegd worden



Het hele dijktracé is opgedeeld in een aantal kleinere fragmenten, genaamd dikeenheden. Per dikeenheid zullen de verschillende uitvoeringsvarianten per alternatief onderzocht worden. Hierbij zal niet uitsluitend gekeken worden naar de mogelijkheid van uitvoering, maar zal ook bijvoorbeeld de cultuurhistorie als beoordelingscriterium worden meegewogen. Het effect van de verschillende varianten op de cultuurhistorische waarden zal een van de aspecten zijn welke uiteindelijk leiden tot het voorkeursalternatief. Voor deze beoordeling is gekozen om de volgende beoordelingscriteria te hanteren:

De geplande uitvoering van dijkverbetering heeft:

++	<i>een zeer positieve of zelfs versterkende uitwerking op de cultuurhistorische waardevolle elementen</i>
+	<i>een positieve uitwerking op de cultuurhistorische waardevolle elementen</i>
0	<i>geen effect op de cultuurhistorisch waardevolle elementen</i>
-	<i>een negatief effect op de cultuurhistorisch waardevolle elementen; er is sprake van aanraking van het object of element</i>
--	<i>een zeer negatief effect op de cultuurhistorisch waardevolle elementen; het object dient gesloopt te worden / verdwijnt geheel of wordt zwaar aangetast</i>

Aan de hand van deze beoordeling kan een beeld gevormd worden in hoeverre een bepaalde ingreep positieve danwel negatieve gevolgen heeft voor de cultuurhistorische waarden van het deelgebied, of een specifiek object. Cultuurhistorie zal op deze wijze dus niet alleen in het ontwerpproces meegenomen worden, maar ook in de totstandkoming van het voorkeursalternatief geïntegreerd worden.

Aandachtspunten

- Een aantal cultuurhistorisch waardevolle objecten is gelegen op de dijk. Uitgangspunt vanuit cultuurhistorisch oogpunt is behoud van de als waardevolle aangemerkte objecten. In eerste instantie dient dan ook naar alternatieven gezocht te worden om aantasting van de historische waarden te voorkomen. Gevolgen voor de verschillende monumentale objecten dienen per variant beoordeeld te worden.
- Het groene karakter van de Goejanverwelledijk zou als inspiratiebron kunnen worden meegenomen in het ontwerp of de keuze van varianten.
- De aanwezige relictten van het verdwenen landschap dienen gerespecteerd te worden, of kunnen als inspiratiebron meegenomen worden.
- De molenbiotopen dienen gerespecteerd te worden.
- Indien de mogelijk waardevol objecten, zoals het pand aan de Christiaan de Wetstraat 28 en de verschillende panden aan de Schielands Hoge Zeedijk, aangeraakt worden, zal gekeken moeten worden naar de noodzaak tot aanvullend bouwhistorisch onderzoek om de waarde van de panden beter te kunnen duiden en consequenties naar aanleiding van de dijkverbetering vervolgens beter te kunnen wegen.
- De historische binnenstad valt in zijn geheel binnen het van Rijksweg beschermde stadsgezicht. Daarnaast is het een lint aan beschermde objecten. In de ontwerpfase is reeds meegenomen dat ophoging van de dijk door middel van grondwerk onmogelijk is, aangezien dit niet in het cultuurhistorische beleid past en historische panden hiervoor zouden moeten wijken. Andere oplossingen met minder danwel geen aantasting worden onderzocht.

Voor de archeologische waarden en aanbevelingen, zie Grontmij Archeologische Rapport 644A.

8 Bronnen

8.1 Boeken

Abels 2002: P.H.A.M. Abels e.a. [red.], *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*, Hilversum 2002

Denslagen 2001: Wim Denslagen [e.a.], *Gouda – de Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst*, Zwolle 2001

Oud Gouda vanuit de lucht: H. Sprokholt en H. van Dolder-de-Wit, *Oud Gouda vanuit de lucht* © KLM Aerocarto

8.2 Artikelen

Geselschap: Mr. J. Geselschap, “De Korte Akkeren”, *Tidinge van die Goude* (1990), p. 53-55

Kok 2003: Ruurd Kok, “Over de natuurlijke loop van de Gouwe in de Goudse binnenstad”, in: *Tidinge van die Goude*, 2(2003), p. 53 – 63 (te raadplegen via <http://www.diegoude.nl>, laatst bezocht 30-03-’09)

Kooijman 1999: J.M. Kooijman en H.C. Kooijman-Tibbles, “De ruimtelijke ontwikkeling van Gouda in de veertiende eeuw”, *Tidinge van die Goude* 17(1999), p. 39-55

Scheygrond 1984: Dr. A. Scheygrond, “Een herinnering aan wat verdwenen is”, *Tidinge van die Goude* 1984, p. 2-4

Scheygrond 1989: Dr. A. Scheygrond, “Het Hanepraaigemaal”, *Tidinge van die Goude* 1989, p. 5-6

Sprokholt 1993: H. Sprokholt [e.a.], *Het kasteel van Gouda. Jaarboek 1992/1993 van de Archeologische Vereniging Gouda.*, Gouda 1993

8.3 CHA's en rapporten van aangrenzende gebieden

CHA Uniqema: “*Cultuurhistorische analyse Uniqema. Buurtje 1 Gouda. Rapportage en waardestelling.*”, door: Monumentenadvies.nl te Laren, juli 2006

CHA Jan Verswollezones: “*Cultuurhistorische Analyse Gebied Jan Verswollezones in Gouda. Historie, beschrijving en waardering.*”, door: Monumenten Advies Bureau te Nijmegen, oktober 2006

CHA IJsselpark: “*Cultuurhistorische analyse van het IJsselpark in Gouda. Onderzoek naar de cultuurhistorische waarde van het IJsselpark, een wandelpark in de uiterwaard van de Hollandsche IJssel.*”, door: Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie te Haften, lantschapstudies nr. 64, maart 2006

CHA Prof. J.H. Gunningschool: “*Cultuurhistorische analyse van de voormalige Prof. J.H. Gunningschool aan de Tesselschadestraat in Gouda. Onderzoek naar de cultuurhistorische*

betekenis van de voormalige Prof. J.H. Gunningschool en de cultuurhistorische waarden in de directe omgeving.” door: Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie te Haaften in samenwerking met Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA) te Utrecht, januari 2007

Startnotitie: ‘Verbetering IJsseldijk te Gouda – startnotitie milieueffectrapportage’ door Grontmij te Waddinxveen, referentienummer 99091046 - Hoek/DB, 29 april 2009

Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw in Gouda: E. Bet en D. Broekhuizen, *Waardering Naoorlogse Architectuur en Stedenbouw in Gouda*, door Gemeente Gouda, concept, september 2007

8.4 Websites

www.molendatabase.nl / www.molendatabase.org

www.monumentenstad.nl

www.groenehartarchieven.nl

www.goudanet.nl waaronder de *Dossiers en raadpleging van Tidinge van die Goude watwaswaar.nl*

cultuurhistorische kaart Zuid-Holland: http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html

8.5 Overigen

ABK: Archeologische Basiskaart

GAR644: Grontmij Archeologische Rapporten 644, ‘*Archeologisch onderzoek dijkverbetering IJsseldijk te Gouda*’, door mevrouw drs. H. Jansen en de heer drs. J. Bex

Het Groene Hart: Cd-rom Het Groene Hart in kaart, Streekarchief Hollands Midden, 2000

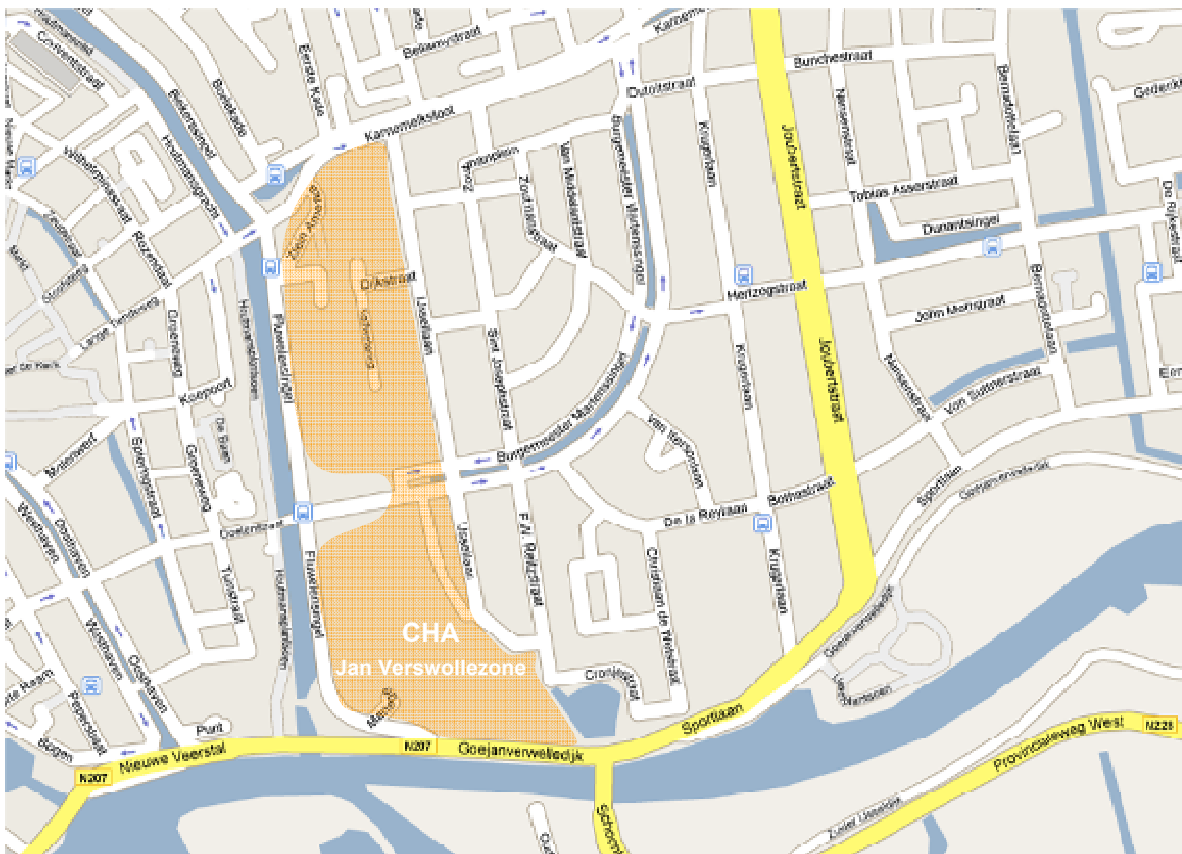
de kaart **Waardevolle Gebieden Cultuur Historische Hoofdstructuur** opgenomen in de Nota Cultuurhistorie van de Gemeente Gouda

Bijlage 1

Aangrenzende onderzoeksgebieden



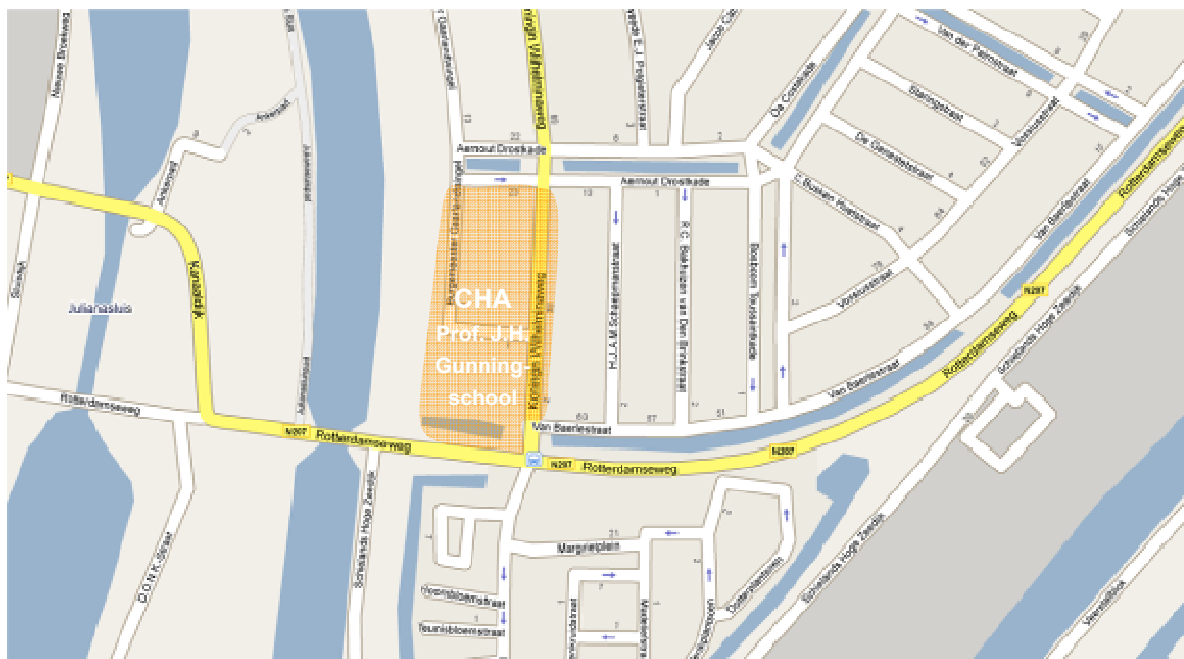
Globale aanduiding onderzoeksgebied IJsselpark



Globale aanduiding onderzoeksgebied Jan Verswollezone



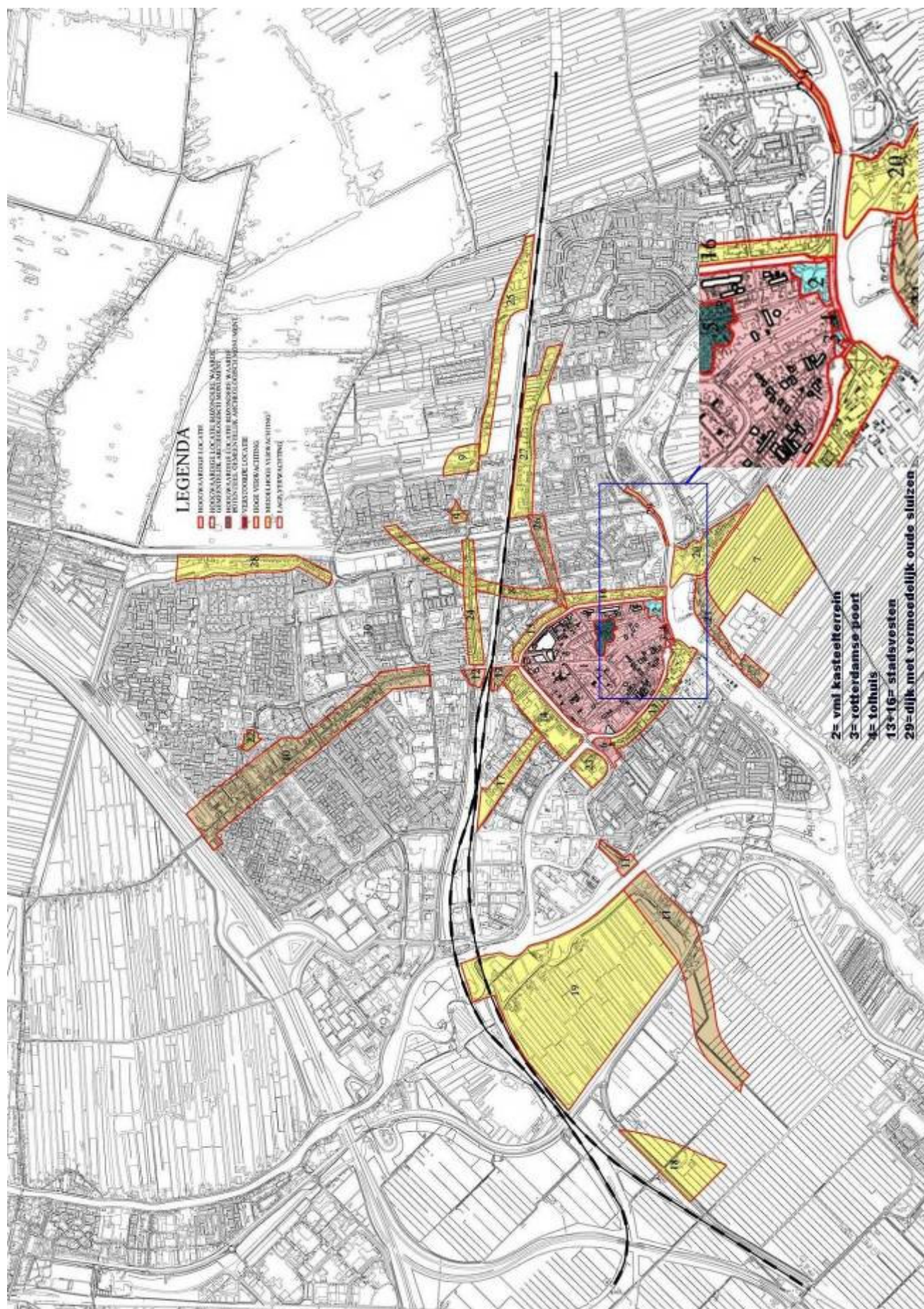
Globale aanduiding onderzoeksgebied Uniqema



Globale aanduiding onderzoeksgebied Prof. J.H. Gunningschool

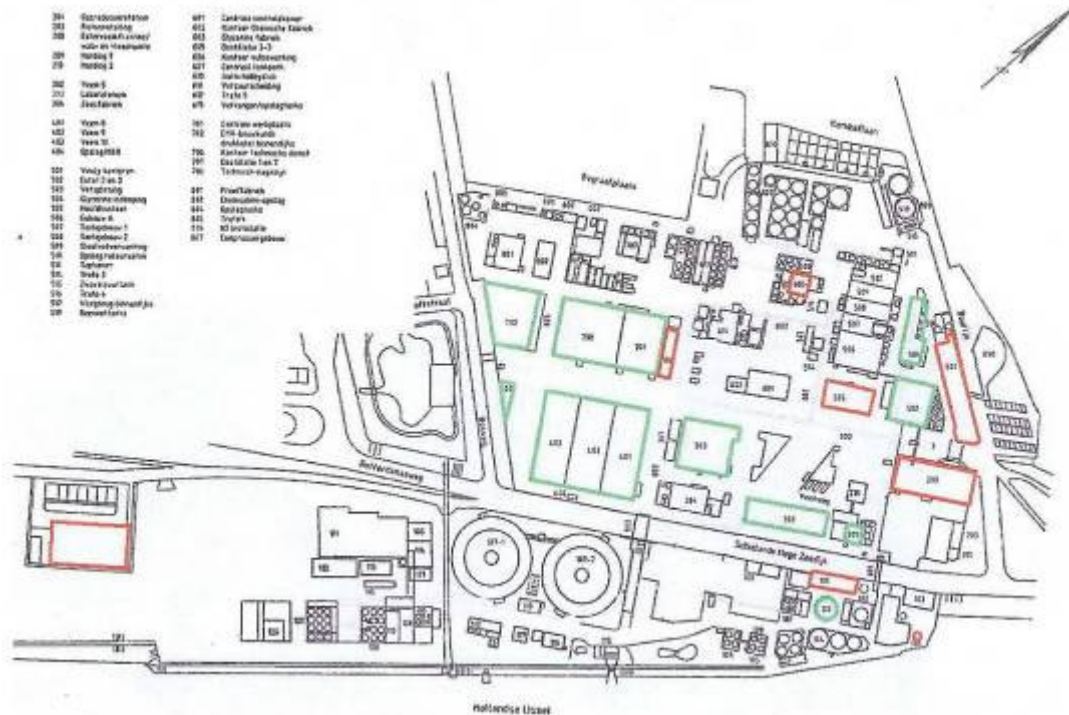
Bijlage 2

Archeologische Basiskaart Gouda

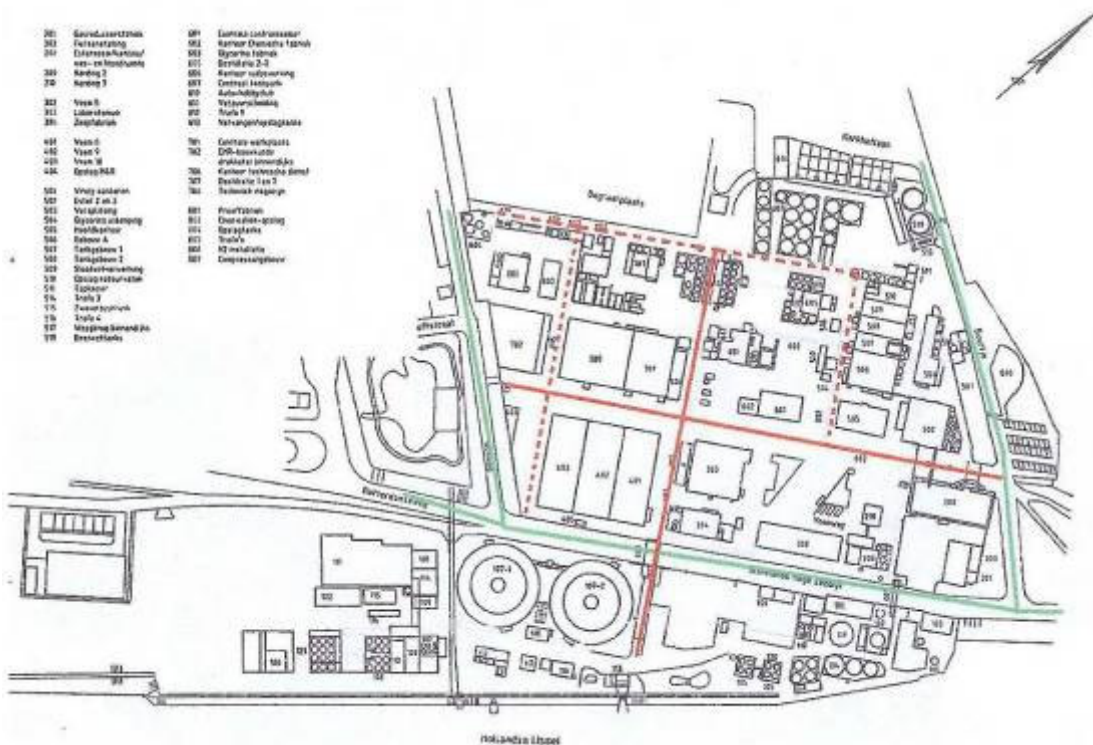


Bijlage 3

Waardekaart CHA Uniqema



De rode gebouwen zijn gebouwen met hoge waarde op het gebied van architectuur, cultuurhistorie en ensemble. De groene gebouwen zijn beeldbepalend voor het aanzicht van het fabriekscomplex en als uitdrukking van de ontwikkeling van het productieproces.



De rode lijnen geven de hoofdwegen binnen het complex aan. De rode gestippelde lijnen zijn de secundaire wegen. De groene lijnen geven de doorgaande wegen rondom de fabriek aan.

Bijlage 4

Cultuurhistorische Waardekaart IJsseldijk

