

Plangebied – Vroeger en nu

Ten behoeve van het Masterplan is een zogenaamde cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Met zo'n verkenning kunnen ontwerpers en beleidsmakers aangeven wat het belang van cultuurhistorische waarden is voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied. De verkenning heeft voor de deelnemers aan de meedenk sessies en de ontwerpers gediend als inspiratiebron voor het uiteindelijke ontwerp.

Op deze pagina vindt u beknopte informatie over de historie van het plangebied.

Voor meer informatie kunt u terecht in de linkerkolom. Behalve oude foto's en kaarten van het gebied vindt u er kaarten die een overzicht geven van de cultuurhistorische waarden en kenmerken in het gebied. Verder kunt u in de linkerkolom een verslag openen van een groepje studenten van Wageningen Universiteit dat een cultuurhistorische verkenning voor het plangebied heeft uitgevoerd. Het verslag omvat de resultaten van de cultuurhistorische verkenning en een vingeroefening voor hoe die resultaten te gebruiken zijn in de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Geschiedenis van stad en waard

Klik op de onderwerpen.

Gouda

Ontginning van de waard

Strijd tegen het water

Zellingen en rikken in de Hollandsche IJssel

De Stolwijkersluis en de vervening van de Krimpenerwaard

Ruimtelijke ontwikkelingen na 1850

Gouda

Gouda is rond 1100 ontstaan aan de andere zijde van de Hollandsche IJssel op de plek waar het veenstroompje de Gouwe uitmondde in de rivier. Door de gunstige ligging aan het water tussen Holland en de Zuidelijke Nederlanden kwam Gouda snel tot ontwikkeling. In 1272 werd de status van Gouda bevestigd door toekenning van stadsrechten. Ook in de eeuwen daarna bleef water een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van Gouda. De welvaart van Gouda was in belangrijke mate gebaseerd op de scheepvaart. Schepen uit het noorden op weg naar Vlaanderen en Frankrijk moesten dwars door Gouda heen. Deze schepen passeerden samen met het scheepvaartverkeer uit de tegengestelde richting de twee belangrijkste watergangen – de Haven en de Gouwe. Het verkeer kwam samen in de Donkere Sluis. De Donkere Sluis, een schutsluis, scheidt de Haven van de Gouwe.

Vaak kostte het schippers dagen om Gouda te passeren. De Goudse middenstand profiteerde hiervan. Een alternatief over binnenwateren hadden de schippers niet en die situatie werd zo lang mogelijk in stand gehouden door de stad. Om iets te doen aan de verstoppingen in de grachten werd in 1577 de Turfsingel om de binnenstad gelegd met de Mallegatsluis als toegang tot de rivier. In 1795 werd de verplichting om door Gouda te varen toch afgeschaft: schippers hadden nu de keuze tussen vaarwegen over Leidschendam en Gouda. Voor Gouda had dit tot gevolg dat het belang van de stad als havenstad aanzienlijk afnam. Belangrijkste redenen waren de slechte bevaarbaarheid van de IJssel en de lange wachttijden in de stad. Gouda verloor haar positie als handelsstad, waardoor de bier- en lakenindustrie verdween. In plaats daarvan kwam de pijpenindustrie. Halverwege de 19^e eeuw werden de stadsmuren van Gouda afgebroken en vond een flinke groei van de stad plaats.

Ontginning van de waard

Ten zuiden van Gouda ligt de Krimpenerwaard. In de Romeinse tijd hebben langs de IJsseloever hier en daar vestigingen bestaan van mensen die hoofdzakelijk van visserij, jacht en veeteelt leefden. In de vroege middeleeuwen was de Krimpenerwaard een drassig, ontoegankelijk gebied, begroeid met moerasbos. Alleen de oevers van de Hollandsche IJssel waren geschikt voor bewoning.

De ontginningsgeschiedenis is een belangrijk aspect voor het ontstaan en de ruimtelijke samenhang van het gebied van de Stolwijkersluis en de achterliggende polder Veerstaalblok. Volgens gegevens in een oorkonde uit het jaar 944 zou een eerste bedijking van de streek tussen Lek en IJssel in de tweede helft van de negende eeuw (850-900) tot stand zijn gekomen. Uit recente vondsten langs de Gouderakse Dijk en het tracé van de zuidwestelijke randweg blijkt dat hier in de middeleeuwen en waarschijnlijk ook in de Romeinse tijd mensen hebben gewoond.

De grote ontginning van de Krimpenerwaard begon in de 11e eeuw langs de rivieren en was in de 14e eeuw voltooid. De ontginning van de waard gebeurde vanaf de oeverwallen (de natuurlijke 'rivierdijken') van de Lek, de Hollandsche IJssel en de Vlist. De Gouderaksedijk is vermoedelijk een oud ontginningslint van 11^e tot 12^e-eeuwse boerderijen. Bij de ontginning ontstonden smalle, langgerekte kavels met sloten loodrecht op de rivieren. De kavels waren 100-120m breed en hadden een maximale lengte van ongeveer 1250 meter. Dit werd cope-ontginning genoemd. Er zijn in de loop van de tijd meer sloten bijgekomen. Dat was nodig om het land voldoende droog te houden. De afwateringseenheden werden gevormd door kaden en zogenaamde tiendwegen. Via boezems werd het water uitgelaten of gemalen. De veenstroompjes en lange weteringen werden behalve als afwateringskanaal ook gebruikt voor transport van goederen.

Het ontginningswerk gebeurde door boeren. Zij rooiden de begroeiing, groeven sloten en watergangen om het land te ontwateren, en legden sluizen en kaden aan om de waterstand te kunnen beheersen en het land te beschermen tegen water uit rivieren of aangrenzende gebieden. Zo werden blokken wildernis omgevormd tot akkers en weilanden. Een of meer ontginningsblokken vormden een *ambacht*, een dorp. In de Krimpenerwaard waren de meeste van die dorpen tot de gemeentelijke herindeling van 1985 zelfstandige gemeenten.

Door de drassige bodem en de frequente wateroverlast was het ontgonnen gebied grotendeels in gebruik als grasland. Alleen op kleine akkers bij de boerderijen werden enkele gewassen geteeld. Op enkele plekken groeven boeren putten om turf te winnen voor eigen gebruik. Deze putten vormen nu vaak kleine natuurgebieden. Naarmate er meer water aan het gebied werd onttrokken, begon de grond in te klinken; zo ook de klei op veenkussens. Men werd gedwongen de woonplaatsen op te hogen. Hierdoor ontstonden kleine terpjes of grienden zoals het Hofland bij het Beijersche.

In de eeuwen na de ontginning is er niet veel veranderd in het uiterlijk van het gebied. In de 16^e en 17^e eeuw werd het agrarische gebruik van de waard getypeerd door de hennepsteelt. De hennepsteelt is ontstaan in samenhang met de scheepvaartindustrie in het westen van Nederland. Het touwwerk en de zeilen van de schepen waarmee Nederland de wereldzeeën bevoer, werden grotendeels gemaakt van de hennep die in de veenweidegebieden geteeld werd. Hennepsteelt vond plaats op kleine akkertjes direct achter de boerderijen. De teelt had veel mest nodig, zodat er ook koeien werden gehouden op de boerderijen. De hennep, melk en boter zorgde voor een bloeiende handel. Het platteland profiteerde goed van de welvaart in die eeuwen. Het land bestond naast de hennepakkerijtjes vooral uit natte hooilanden. Weiland zoals we dat nu kennen was er toen nauwelijks. De opkomst van de stoomschepen betekende een vrij plotseling einde aan de hennepsteelt en de welvaart. Nu is er in het landschap nauwelijks meer iets te zien van de vroegere hennepsteelt. Hier en daar vind je nog smalle met knotwilgen omzoomde akkertjes. In het plangebied zijn ze niet meer. De hooilanden zijn drooggelegd en weiland geworden. De meeste opgaande beplanting is geroid. Langs de Gouderakse Tiendweg en langs de erven zijn er nog wel knotwilgen.

Strijd tegen het water

Ten behoeve van de ontginning van de waard werden haaks op de rivierdijken sloten gegraven om de toekomstige akkers te ontwateren. Het ontwateren gebeurde op een natuurlijke manier, aangezien het veen in het midden van de waard oorspronkelijk hoger lag dan het rivierniveau. Als natuurlijke ontwatering niet mogelijk was, moesten sloten met verhang worden gegraven. Zo ontstond de kenmerkende landschappelijke structuur van de Krimpenerwaard met de duizenden sloten, vlieten, wateringen en andere waterlopen. Samen vormen ze een vijfde deel van het totale oppervlak van de waard. Het water speelt een cruciale rol in het landschap. Eeuwenlang hebben bewoners van de waard strijd geleverd tegen overstromingen en te drassige akkers. Hun 'wapens' zijn nu nog zichtbaar in de huidige Krimpenerwaard in de vorm van kaden, landscheidingen, dijken, sluizen en boezems.

De akkers en weilanden aan de rand van de waard werden bedreigd door water dat uit de hoger gelegen, nog niet ontgonnen en ingeklonken delen stroomde. Om dit water te keren, wierpen de bewoners dijkes of kaden op met aan de bovenstroomse zijde een sloot. Deze waterkeringen zijn nu nog te herkennen als dwarsslootjes, wegen, kaden, tiendwegen en landscheidingen. Door de ontwatering is klink in het veen opgetreden. Hierdoor moest van natuurlijke afwatering op kunstmatige afwatering worden overgegaan. Dit kon eerst door bij laag water de uitwateringssluizen open te zetten.

Na verloop van tijd was in het middengebied van de Krimpenerwaard het veen zo ingeklonken en de waterstanden in de rivieren door bedijking zo hoog opgelopen, dat natuurlijke afwatering niet meer mogelijk was. De uitvinding van de windmolen in de 15e eeuw bracht uitkomst. Het overvloedige water kon nu omhoog gemalen worden. De buitenste polders sloegen door middel van een molen rechtstreeks uit op de rivieren, de andere sloegen eerst uit op een aantal daarvoor gegraven boezems. De molen in Stolwijk kreeg hulp van een bovenmolen die in 1652 in Stolwijkersluis werd gebouwd. We kennen de boezems nu nog als de Berken Boezem, de Gouderakse Boezem en de Stolwijkse Boezem. Maar ook de Bergvliet en het oude veenstroompje de Loet deden dienst als boezem. Met de komst van de stoom- en later de elektrische gemalen verloren de molens en boezems hun functie. Sommige boezems verlandden, zoals de Gouderakse Boezem. We vinden er nu bosjes en struwelen.

In de Polder Veerstaalblok zijn een aantal nog zichtbare relictten van de ontginning van de Krimpenerwaard en de strijd tegen het water terug te vinden. Het meest in het oog springen de Gouderakse Dijk, het langgerekte slagenlandschap met de vele sloten, de Veerstaalblokboezem, de Gouderakse Tiendweg met de knotwilgen en andere authentieke beplanting in het gebied, die de slootkanten tegen afkalving behoedde.

Buurtschap Stolwijkersluis

Stolwijkersluis is ontstaan aan een sluis die zorgde dat de polder via de Goudse Vliet kon afwateren op de Hollandse IJssel of andersom water kon inlaten. Dat gebeurde via de uitwateringsgeul De Wijk, die nu nog prominent aanwezig is in de buurtschap. Het is een bekend fenomeen dat juist dit soort plekken aanleiding vormt voor het ontstaan van bewoning en handel. Deze uitwateringsluis, waaraan de buurtschap haar naam heeft te danken, is in 1924 definitief dichtgemaakt.

Stolwijkersluis heeft zich onder invloed van Gouda ontwikkeld tot een knooppunt, waar het verkeer dat uit de Krimpenerwaard naar de stad wilde, samenkwam. Gouda was een belangrijke handelsstad, waar veel markt gehouden werd. Boeren uit de regio, ook uit de Krimpenerwaard, brachten hier hun handelswaar en gaven hun geld uit. Om op tijd op de markt te zijn, werd vaak al de dag ervoor gereisd en een overnachtingsplek in Stolwijkersluis gezocht. Dat lag vroeger buiten de poorten van de stad aan de overzijde van de Haastrechtse Brug. Die brug werd in 1471 gebouwd op kosten van de stad. Tot 1883 was dit de enige uitgang van de waard over de weg. Doordat Stolwijkersluis zo ging functioneren als een belangrijk verkeersknooppunt, ontstond er een concentratie van herbergen.

Stolwijkersluis was daarnaast een belangrijke plek door de aanwezigheid van een rechthuis. Meestal werd voor kleine dorpen recht gesproken in herbergen. Zo werd ook voor de 'ambachtsheerlijkheid' Gouderak recht gesproken in een herberg aan de Gouderaksedijk bij het vroegere overzetveer naar de Veerstal in Gouda. In dit 'Regthuys' deden schout en schepenen van Gouda dienst voor Gouderak. De locatie bij het overzetveer had het voordeel dat de schout van Gouda een lange reis naar het dorp Gouderak bespaard bleef. Het rechthuis bleef tot de Franse overheersing aan het eind van de 18e eeuw in gebruik. Na de Franse overheersing werden de heerlijke rechten afgeschaft en werd Gouderak een zelfstandige gemeente. Gouderak kreeg een raadhuis in het dorp zelf. Als herberg en uitspanning bleef het 'Regthuys' bestaan tot aan het begin van de 20e eeuw. In 1905 werd de herberg omgebouwd tot woonhuis. Het pand is gesloopt in de jaren zestig. Het overzetveer dat de verbinding met Gouda onderhield wordt al in 1325 genoemd. In 1926 werd het opgeheven. Op een oude kaart van rond 1850 vindt men nog een pad van de Gouderakse Tiendweg door de polder naar het Regthuys en het overzetveer. Uit de kaart blijkt dat er langs dit oude pad bomen stonden. Daarvan is nu niets meer terug te zien in het weiland.

De buurtschap heeft meerdere monumenten. De Stolwijkersluis is het enige rijksmonument. Daarnaast zijn er een aantal gemeentelijke bouwkundige monumenten die zich langs de Gouderaksedijk en Goudseweg concentreren (zie kaart). Overige historische bouwkundige waarden zijn de hekken van de oude gietijzeren brug bij de Stolwijkersluis. In plaats van de betonnen brug over de Stolwijkersluis stond tot 1947 een gietijzeren ophaalbrug uit 1889. Zo'n zelfde brug ligt in het verlengde van de Gouderakse Tiendweg over de Stolwijkse Vaart.

Zellingen en rikken in de Hollandsche IJssel

Door eb en vloed werd er zowel in de heen als teruggaande beweging van het water slib afgezet tussen speciaal daarvoor aangelegde kades (zogenaamde rikken). De zellingen zijn de opgeslibde stukken land tussen die kades. De zellingen zijn karakteristiek voor de Hollandse IJssel en werden oorspronkelijk gebruikt voor de kleiwinning voor de bekende gele IJsselstenen. Eén van de bijzondere kenmerken van de Stolwijkersluis is dat hij is opgetrokken uit die IJsselstenen. Nadat de baksteenindustrie ze niet meer gebruikte zijn de zellingen voor allerlei andere doeleinden gebruikt. Op oude luchtfoto's en kaarten is te zien dat hier oorspronkelijk afwisselend wel en geen zelling was. De meeste zellingen zijn in de loop der jaren gedempt met afval en bebouwd met bedrijven en woningen. De zelling tegenover de Veerstal is de laatste in oorspronkelijke staat in de omgeving van Gouda en één van de weinige overgebleven gave zellingen langs de hele rivier.

De Stolwijkersluis en de vervening van de Krimpenerwaard

Het rijksmonument de Stolwijkersluis vormt een belangrijke historisch-bouwkundige waarde in het plangebied. De sluis heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde vanuit het oogpunt van de verveningsgeschiedenis van de Krimpenerwaard en de ontwikkeling van de waterbouwkunde. Het is een gekoppelde schutsluis met een karakteristieke vormgeving die bij latere vernieuwingen is gehandhaafd en aangevuld. Hieronder staat een beknopte beschrijving over de geschiedenis van de sluis en de vervening. Voor meer informatie verwijzen we naar het bouwhistorisch onderzoek van de TU Delft.

In 1788 werd het plan opgevat om een groot deel van de Krimpenerwaard uit te veen. Het ging slecht met de landbouw (de gronden brachten niet eens de jaarlijkse lasten op), er was grote behoefte aan veen, en de techniek om het veen te winnen ontwikkelde zich steeds verder. Een consortium maakte plannen, bracht financiën bijeen en lobbyde om toestemming. Het octrooi werd 23 juni 1797 verleend, met als voorwaarde dat de plas na de vervening weer drooggemaakt moest worden. In 1800 werd de Stolwijkersluis aangelegd in de Gouderaksedijk met daarachter een ringvaart met ophaalbruggen en een ringdijk. De ringvaart met de naam "Vaart der Veenderijen" (nu Stolwijkse Vaart) werd gegraven tussen Stolwijk en de Hollandsche IJssel voor de transport van turf. Om verschillende redenen is deze vervening mislukt (intrekking octrooi 16 december 1853).

De reden voor het mislukken van de vervening was deels de slechte kwaliteit van de turf. Deze was vermengd met kleiig slib, brandde daardoor slecht en was zodoende niet winstgevend. Deels was ook sprake van mismanagement en – juist in de tijd dat de vervening van start ging – was de landbouw zeer winstgevend in vergelijking tot andere economische sectoren. Het agrarische gebruik van de grond bleef daardoor gehandhaafd. Uiteindelijk verkocht het consortium zijn gronden weer. De Stolwijkersluis en de Stolwijkse Vaart herinneren nog aan deze tijd. De sluis raakte in onbruik en in verval en werd in 1832 afgedamd. Uiteindelijk heeft vervening in de Krimpenervaard slechts plaatsgevonden voor individueel gebruik. De voor dit doel gegraven veen- en/of kleiputten zijn belangrijke historisch-geografische elementen.

In 1888 werd de Stolwijkersluis met inspanningen van de landbouwcoöperatie “Ons Belang” nieuw leven ingeblazen als schakel in een scheepvaartverbinding tussen de IJssel en Stolwijk. Deze verbinding was nodig voor de aan- en afvoer van agrarische grondstoffen en producten. De oude gietijzeren ophaalbruggen over de sluis en de Stolwijkse Vaart dateren uit dat jaar. In 1947 werd de gietijzeren ophaalbrug over de sluis vervangen door de huidige brug van gewapend beton. In de periode van 1920 tot 1960 voeren er acht tot tien schepen per dag door de sluis. Vanaf de jaren vijftig zijn in de Krimpenervaard sloten en veenputten gedempt met allerlei materiaal, zoals bouw- en sloofafval en industrieel afval uit de haven van Rotterdam. De sluis was een belangrijke schakel in de aanvoerroute voor het transport van dat materiaal naar de polder. Na 1960 werd dat verboden, waardoor de vaarfrequentie aanmerkelijk lager werd. Het was voornamelijk de veevoederfabriek de “Coöperatie” uit Stolwijk, die nog gebruik maakte van de sluis met enkele schepen per week. Toen dat bedrijf verhuisde naar Oudewater, raakte de sluis volledig buiten gebruik en werd hij in 1982 afgedamd met een stalen damwand aan de rivierkant om de veiligheid van de waterkering te garanderen. In 1990 is de sluis door inspanningen van bewoners uit de stad Gouda aangewezen als rijksmonument.

Meer informatie over de sluis:

- bouwhistorisch onderzoek van TU Delft
- bouwkundig onderzoek van Grontmij
- artikel Gespaard landschap: De Stolwijkersluis en de Geotrooieerde Vervening van de Krimpenervaard (Van den Brink, 2003).

Ruimtelijke ontwikkelingen vanaf 1850

Na 1850 verdwenen de akkerbouwgewassen uit de Krimpenervaard, zodat het landschap voornamelijk bestond uit weiland en sloten. De bebouwing nam toe, waardoor de boerderijlinten in de waard verdicht werden. Op de tiendwegen zijn nieuwe boerderijlinten ontstaan. In 1903 werd pas begonnen met de aanleg van goede wegen in de Krimpenervaard. Daarvoor ging een groot deel van het vervoer lopend of per schout (klein bootje). Van 1914 tot 1942 reed er een tram tussen Gouda en Schoonhoven met een station bij Stolwijkersluis. In plaats van die tramlijn werd de huidige provinciale weg N207 aangelegd. Langs die weg is veel nieuwe bebouwing geconcentreerd. Tussen Gouda en Utrecht werd na de oorlog een autoweg aangelegd. In de jaren zestig kwamen er grote recreatieparken voor de groeiende steden aan de randen van de polder. Het Loetbos ten zuiden van Berkenwoude is ook in die periode aangelegd.

Nog steeds heeft de Goudse binnenstad een duidelijk herkenbaar middeleeuws straten- en grachtenpatroon, terwijl er ook veel grachten en zijlen zijn gedempt na de Tweede Wereldoorlog. Veel historische gebouwen zijn bewaard gebleven. Dit geldt niet voor de doorgaande vaarroute via de Haven. In 1954 werd de Haven definitief afgesloten. De Hollandse IJssel vormt nog altijd een belangrijke vaarroute langs Gouda en is de zuidelijke begrenzing van de stad. Nadat Gouda haar positie als havenstad verloor, hebben stedelijke ontwikkelingen zich naar het noorden gericht; van het water af en naar de snelweg toe.

Stolwijkersluis werd Gouds grondgebied bij de gemeentelijke herindeling in 1964. De bedrijvigheid en met name de afvalwaterzuivering en de asfaltcentrale zijn beeldbepalende elementen in de buurtschap Stolwijkersluis. De lage huizen langs de Goudersdijk en de Goudseweg doen pittoresk aan, maar hebben geen eenduidige stijl. De huizen die binnendijs staan, zijn op de polder gericht. Aan de dijk zijn ze slechts één tot twee verdiepingen hoog, aan de polderkant twee, soms zelfs drie. De Oude Brugstraat herinnert nog aan de oude Haastrechtse brug die de buurtschap tot 1947 verbond met Gouda. Afgezien van de bouw van de afvalwaterzuivering en de komst van enkele bedrijven in de buurtschap, heeft de stad weinig interesse gehad voor het grondgebied aan de andere kant van de IJssel. De discussie over de aanleg van de randweg heeft daarin verandering gebracht.

Begrippen

Tiendweg

Het woord 'tiend' is waarschijnlijk afkomstig van het werkwoord "tien" of "tiën", wat trekken of zuigen betekent. Tiendweteringen zouden dan kwelsloten zijn, aangelegd in de nabijheid van de Lek en de IJssel. De tiendwegen lopen langs de tiendweteringen.

Cope-ontginning

Cope is de naam van het contract dat nodig was om te mogen ontginnen. De cope-percelen zijn nu niet meer herkenbaar in het landschap. Archeologisch onderzoek heeft aangetoond hoe de oorspronkelijke verkaveling van de polder was. Volgens het oorspronkelijke verkavelingspatroon (zie afbeelding: de blauwe lijnen) liggen de sloten circa 113m uit elkaar. Dit komt overeen met de standaardmaat voor laatmiddeleeuwse Cope-percelen. Later zijn er tussen iedere twee sloten nog twee sloten gegraven om het land voldoende droog te houden.

Landscheiding

Nabij de Gouderakse Tiendweg loopt een landscheiding op de grens van de gemeenten. Zo'n landscheiding wordt ook wel larsing genoemd.

Rikken en zellingen

Rikken zijn stroken gespaard landschap, ontstaan begin 17^e eeuw toen de klei in het buitendijkse landschap werd afgegraven om te verkopen aan de steenbakkerijen. Op de perceelgrens liet men een strook grond staan van 3 à 4 meter breed. Deze diende als erfafscheiding en als middel om de stroming tegen te houden, zodat er weer nieuwe klei kon bezinken. Het land tussen twee rikken heet een zelling.

IJsselsteen

Een IJsselsteen is licht en klein, omdat hij voor een groter formaat te broos is. Door het lage soortelijk gewicht zijn ze een veel gevraagd materiaal voor de bouw van kerkgewelven. De Stolwijkersluis is opgetrokken uit gele IJsselsteentjes. Dit is een van de bijzondere kenmerken van de sluis. De IJsselstenen worden nu in hoofdzaak gebruikt voor de restauratie van oude bouwwerken.