

## 15

### De grenzen overschreden

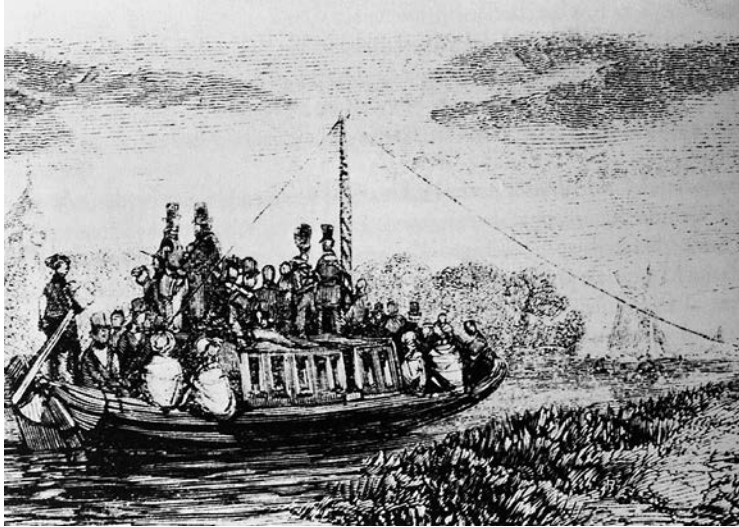
#### Teloorgang (1795-1850)

Terwijl de omringende landen onder invloed van de Industriële Revolutie in de eerste helft van de negentiende eeuw op stedenbouwkundig en architectonisch gebied nieuwe wegen insloegen, deed in het verpauperde Nederland de slopershamer zijn werk. Vooral de middeleeuwse gebouwen moesten het ontgelden. Het eerste gebouw van allure dat in die jaren in Gouda werd gesloopt, was de Chartertoren (1808), onderdeel van het eens zo trotse kasteel. In 1831 volgde de Turfkerk aan de Groeneweg, restant van het voormalige Catharinaklooster. Het laatste overblijfsel van dat klooster, het Tuchthuis, verdween in 1864.<sup>1</sup>

In 1811 werden de torens van de stadsmuur en in 1817 de stadsmuren zelf afgebroken. Het inzicht dat zonlicht, buitenlucht, lichaamsbeweging en hygiëne gezonder waren dan de bedompte stadslucht, won in de negentiende eeuw snel terrein. Maar dat was niet de enige reden om tot de sloop van de Goudse vestingwerken over te gaan. De directe aanleiding vormden de hoge onderhoudskosten. Bovendien hadden de muren als verdedigingswerken hun functie verloren. Het argument dat Gouda haar middeleeuwse vestingwerken gesloopt zou hebben vanwege ruimtegebrek, gaat niet op. De vrijkomende oppervlakte was beperkt en werd bovendien ingericht als park of plantsoen. Geruime tijd nadat de muren waren afgebroken, verrezen er de eerste gebouwen. Pas vanaf 1870 begon ruimtegebrek een factor van belang te worden.<sup>2</sup>

Dat de stadspoorten nog enkele decennia bleven staan, had te maken met het feit dat ze als gevangenis dienst deden. Bovendien leverden ze overdag poortgeld op. Een belemmerende factor voor de sloop vormde ook koning Willem II, die zich persoonlijk sterk maakte voor de (kunst)historische waarde van de stadspoorten. In 1833 waren de poorten al buiten gebruik gesteld, maar pas tien jaar later viel het besluit tot sloop. Nog datzelfde jaar werden de Potterspoort en de Kleiwegspoort opgeruimd. De andere poorten werden pas afgebroken na de dood van de koning in 1849: de Rotterdamse Poort en de Veerstalpoort in 1851, drie jaar later gevolgd door de Tiendewegspoort.<sup>3</sup>

In de eerste decennia van de negentiende eeuw stonden veel woonhuizen leeg als gevolg van de heersende armoede en het slinkende aantal inwoners. Griffioen van *Waarders Mijne herinneringen van Gouda* uit 1821 wordt nogal eens aangehaald als bron voor de bewering dat in deze periode een aantal grachtenpanden verdwenen zou zijn. Inderdaad constateert hij bij een bezoek aan zijn geboortestad, dat er enkele kapitale huizen gesloopt zijn en dat de grachten worden ont-



*Een 'onthaastende' bezigheid: reizen met de trekschuit. Op de oever stonden houten of ijzeren palen waardoor het touw werd geleid, zodat het paard de schuit niet in de kant kon trekken.*

sierd door een paar lege erven, maar hij signaleert ook een kentering ten goede. Veel aanzienlijke geslachten vestigden zich juist in Gouda vanwege de beschikbare ruimte en het gemak waarmee zij in deze stad, met zijn grote invloed op het landsbestuur, belangrijke posities konden verwerven.<sup>4</sup>

De stad kende in deze periode weinig nieuwbouw. Wat er werd gebouwd, droeg bovendien een sober karakter. Verbouwingen vonden daarentegen veelvuldig plaats, maar ook hier was eenvoud troef. Die eenvoud paste goed bij de vormgeving van het neo-classicisme, ontstaan onder invloed van de nieuw verworven kennis van de oudheid. Kenmerkend voor deze stijl is een strak-

## OPENBARE VERKOOPING.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS der Stad Gouda zija voornemens op den 6<sup>den</sup> Junij 1851, des voormiddags ten Elf ure, in het Raadhuis aldaar, bij inschrijving, voor *Afbraak* te Verkoopen :

- 1°. de Rotterdamse poort,
- 2°. de Veerstal poort,
- 3°. de zoogenaamde Turfkerk,

allen binnen de stad Gouda.

Van de Voorwaarden zal tot den dag der Verkoop (Zon- en Feestdagen uitgezonderd) des voormiddags 10 tot 12 ure, ter Stads-Secretarie en aan de Stads-Timmerwerf inzage kunnen worden genomen; zullende de Inschrijvingsbiljetten op zegel geschreven, geteekend en gesloten, uiterlijk tot des namiddags ten Vijf ure van den 5<sup>den</sup> Junij 1851, op de gezegde Secretarie moeten ingeleverd worden.

*Aanplakbiljet in verband met de voorgenomen afbraak in 1851 van de Rotterdamse poort en de Veerstalpoort. Ook de Turfkerk moest eraan geloven. Met deze kerk wordt de voormalige kapel van het Sint-Catharinaklooster aan de Groeneweg bedoeld.*

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

---

ke symmetrische indeling van de meestal gepleisterde gevels, vaak voorzien van forse kroonlijsten. Boven de rechthoekige ramen en deuren bevond zich soms een halve cirkel. De dakhellingen waren overwegend flauw. Markante voorbeelden zijn de gevels van de panden Hoge Gouwe 27-29, Hoge Gouwe 77 en Oosthaven 55. Een ander voorbeeld is het pand Markt 2, met zijn karakteristieke bakstenen gevels. Dit pand, het voormalige Logement van Boskoop, werd in 1797 ingrijpend verbouwd, waarbij de gevels in een sober, doch indrukwekkend baksteenclassicisme werden opgetrokken.<sup>5</sup>

De middenstandswoningen in de negentiende eeuw bestonden vrijwel allemaal uit een brede en een smalle beuk. In de brede beuk bevonden zich de kamers-en-suite met een nette of pronkkamer aan de voorzijde en in de smalle beuk de gang, de trap en de keuken. In toenemende mate gingen de bewoners ertoe over om niet langer in een alkoof of bedstede in de woonkamer te slapen, maar in een slaapkamer op de verdieping. Van de panden Turfmarkt 10 en Lage Gouwe 166 is het negentiende-eeuwse interieur vrijwel ongeschonden bewaard gebleven.<sup>6</sup>

Op de geleerde en staatsman B.G. Niebuhr, die Gouda in 1808 bezocht, maakte de stad een vervallen indruk. Tot zijn verbijstering groeide op de Markt het gras tussen de stenen. Maar er waren ook lichtpuntjes: een paar lange en mooie grachten. Hoe armoedig de vele andere straten er ook uitzagen, toch was hij gecharmeerd van de stille, ouderwetse, waterrijke stad. Op een onbekende Engelsman, die Gouda omstreeks 1817 bezocht, maakte Gouda eveneens een weinig dynamische indruk. Hij zag inwoners op pantoffels naar het café gaan, gekleed in kamerjas en met de slaapmuts nog op het hoofd. De Brit wist dat het in dorpen niet ongebruikelijk was dat de mensen zich in nachtkleding op straat begaven, maar in een stad had hij zoiets nog niet eerder gezien.<sup>7</sup>

Toch stond de ontwikkeling niet stil. De gelijkstelling van de godsdiensten die vanaf 1798 gold, stelde de joodse gemeenschap in staat in 1815 een eigen kerkhof aan de Boelekade aan te leggen. In 1846 en 1856 werd dit kerkhof nog eens uitgebreid. De cholera-epidemie die Gouda in 1832 teisterde, deed het stadsbestuur besluiten buiten de stad, aan de Vorstmanlaan, een nieuwe algemene begraafplaats in te richten. Het lommerrijke kerkhof achter de Sint-Janskerk werd in 1850 aan het Willem Vroesenhuis verkocht 'ten einde daarvan eene wandeling voor hunnen proveniers te maken'. In 1917 werd deze tuin verkleind en ontstond het Willem Vroesenplein. Bij de restauratie van de Sint-Janskerk was namelijk de steunbeer met de onderdoorgang aan de westzijde verzwaaard. De doorgang was daardoor te klein geworden voor wagens. Om de kosterij en ook andere gebouwen toch te kunnen bereiken, is toen door de aanleg van het Willem Vroesenplein een verbinding tot stand gebracht met Achter de Kerk, die tot dan toe dood liep op het kerkhof.<sup>8</sup>

De stad maakte in de negentiende eeuw een zo mogelijk nog groenere indruk dan in de achttiende eeuw. Dijken, grachten en singels waren met linden en iepen beplant. Bovendien werden op de ruimten die waren vrijgekomen met de afbraak van de stadsmuren, poorten en torens, fraaie groenvoorzieningen aangelegd. Treffende voorbeelden zijn de Fluwelensingel en het Houtmansplantsoen, dat mogelijk al in 1822 is aangelegd. Aanvankelijk bestond het park uit niet meer dan een smalle groenstrook langs de singel. In 1855 en 1876 werd de singel verbreed en werd een deel van het park vergraven voor de bouw van een stoomgemaal. Het zuidelijk deel van het park werd in 1893 uitgebreid met de kolossale tuin achter het woonhuis van burgemeester Van Bergen IJzendoorn (Oosthaven 68). In 1898 werd het park heringericht en kreeg het de naam Houtmansplantsoen. Een ander plantsoen lag tussen de Mallegatsluis en het Buur-

tje. Dit park bestaat nog steeds, maar is nu wel veel kleiner. Verder lag buiten de Rotterdamse Poort een wandelpark in landschapsstijl.

Aan de oostzijde van de stad, tussen de Fluwelensingel en de binnenvoet van de IJsseldijk, bevond zich de Manege, die werd gebruikt door de officieren van het garnizoen. Alleen de naam bestaat nog, maar we treffen er schooltuintjes en de stadskwekerij aan. De Vest was voor een deel met bomen beplant. Hier lag tussen 1838 en 1858, nabij de molen De Rode Leeuw, een tuin voor geneeskrachtige kruiden. Deze tuin was aangelegd op voorstel van de stadsdoctor W.F. Büchner, ten behoeve van de plaatselijke apothekers. Heel anders van karakter was het langgestrekte plantsoen langs het water van de Kattensingel. Het park komt al voor op een kaartje dat volgens een potloodaantekening uit 1830 moet dateren. Op een kaart van 1847 staat het plantsoen meer en détail aangegeven. Pas in 1901 kreeg het park de naam Regentesseplantsoen naar regentes Emma, die van 1890 tot 1898 het landsbestuur voor de minderjarige Wilhelmina waarnam. In de decennia voor en na de eeuwwisseling verrezen hier de eerste ruim opgezette middenstandswoningen. Het karakter van wat waarschijnlijk wel het meest chique plantsoen van de stad is geweest, werd in 1910 aangetast toen een rechte, verharde straat het slingerende rijpad verving.<sup>9</sup>

## Herstel (1850-1901)

Vanaf het midden van de negentiende eeuw begon de stedelijke economie aan te trekken door de opkomende industrialisatie, de toenemende scheepvaart en de aanleg van een spoorwegverbinding met Rotterdam en Utrecht. Oude bedrijven werd, mede door de introductie van de stoommachine, nieuw leven ingeblazen, zoals de zeepziederij in 1841 door Michiel Viruly. Daarnaast werden nieuwe bedrijven gesticht, waarvan een aantal zich in de binnenstad vestigde. Uitbreiding vond plaats door het samenvoegen van panden. Een voorbeeld daarvan is plateelbakkerij Zuid-Holland, die van 1898 tot 1964 een aanzienlijk deel van de bebouwing tussen de Raam, de Vest en de Verlorenkost in bezit nam. De bogen boven de vensters, de kruisvensters zelf en de gebruikte geveltypen van de bebouwing aan de Raam, die tussen 1913 en 1918 tot stand kwam, verraden de invloed van de Hollandse renaissance. Een zo gaaf en laat voorbeeld van de neo-renaissance is uniek voor Nederland. De schaalvergroting en industrialisatie sloeg vooral toe aan de westzijde van de stad langs de Vest en de Raam, op het terrein dat tegenwoordig wordt aangeduid als de Bolwerklocatie en op plaatsen langs de Gouwe en Nieuwehaven.<sup>10</sup>

De meeste bedrijven vestigden zich na verloop van tijd buiten het centrum. De singels vormden een favoriete locatie vanwege de mogelijkheid tot aan- en afvoer van producten over het water. Naast de vele blekerijen, touwslagerijen en spinnerijen verdienen de machinefabrieken, plateelfabrieken, kaasgroothandels en de sigarenfabriek van Donker vermelding. Voor de tuinders en boomkwekers langs de singels en kaden was geen plaats meer. Zij weken uit naar Boskoop. De tot die tijd landelijke singels verstedelijkten in korte tijd en vormden de voorlopers van wat wij nu bedrijventerreinen noemen. Al even kenmerkend voor het veranderend stadsbeeld was het verdwijnen van de molens, die door de introductie van de stoommachines overbodig waren geworden. Molen De Noord aan de kop van de Kleiweg bijvoorbeeld werd in 1865 gesloopt.

Het aantrekken van de economie had niet alleen gevolgen voor de grote bedrijven, maar ook voor de detailhandel. Steeds minder werd door ambachtslieden op bestelling geleverd. Doordat de productie zich verplaatste naar de zich snel mechaniserende fabrieken en de verkoop naar win-

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

kels en warenhuizen, trad er een scheiding op tussen de productie en de verkoop. Winkels op zich waren niet nieuw, maar hun aantal nam nu snel toe. Aanvankelijk telden de Dubbele Buurt en de Wijdstraat de meeste winkels. De Markt met zijn toegangswegen ontwikkelde zich later. Wat nog geruime tijd bleef, waren de markten. De stad kende belangrijke veemarkten, waarvan vooral die in paarden en varkens bekendheid genoten, een steeds belangrijker wordende kaasmarkt, een vismarkt, een bloemenmarkt, een groentemarkt en de weekmarkten op donderdag en zaterdag.<sup>11</sup>

De komst van een bataljon militairen in 1787 had ingrijpende gevolgen voor de binnenstad. In 1799 namen zij hun intrek in het voormalige Pesthuis. In 1841 werd dit restant van het Magdalenaklooster vergroot en verbouwd tot kazerne. De andere tot woonhuizen en werkruimtes verbouwde kloostergebouwen moeten vóór 1832 zijn afgebroken, want op de kadasterkaart van dat jaar komen ze niet meer voor. Het voor de kazerne gelegen Pesterf deed dienst als exercitieplaats voor de militairen en kreeg de naam Kazerneplein. Ten oosten van het plein werd in 1846, parallel aan de Blekerssingel, het eerste zwembad van de stad aangelegd. Toen de militairen de stad in 1922 verlieten, werd het Kazerneplein ingericht tot veemarkt.<sup>12</sup>

In de tweede helft van de negentiende eeuw verschoof de aandacht voor de klassieke architectuur naar die voor het eigen verleden. Inspiratiebronnen waren de inheemse stijlen als de gotiek en de Hollandse renaissance. De neo-gotiek imiteerde de middeleeuwse gotische stijl door de toepassing van spitsbogen en kantelen en raakte vooral bij de bouw van nieuwe kerken in zwang. Tegelijkertijd werden elementen van de Hollandse renaissance uit het begin van de zeventiende eeuw gebruikt voor de vormgeving van openbare gebouwen en woonhuizen. Karakteristiek voor deze stijl is de verlevendiging van het metselwerk door het aanbrengen van speklagen en decoraties zoals mens- en dierkoppen. Bij het eclecticisme zijn ornamenten van verschillende bouwstijlen door elkaar gebruikt. De chaletstijl tenslotte, vooral toegepast bij huizen in parken en aan de singels, wordt gekenmerkt door overhangende kappen met overvloedig houtsnijwerk, houten veranda's, vakwerk en andere houten onderdelen. Aan het Regentesseplantsoen werden door H.J. Nederhorst enkele herenhuizen in deze stijl gebouwd.<sup>13</sup>

De inwijding van de door architect A.C. Bleys ontworpen Kleiwegkerk in 1879 markeerde het katholieke réveil. Geldgebrek was er de oorzaak van dat de toren eerst in 1902 verrees. Inmiddels is deze kerk afgebroken, maar de tussen 1902 en 1904 door architect en aannemer C.P.W. Dessing ontworpen en gebouwde neo-gotische Gouwekerk, met haar imposante houten torenspits, domineert nog altijd het silhouet van de stad.<sup>14</sup> De bouw van scholen getuigde van het groeiend besef dat goed onderwijs belangrijk is voor een positieve economische ontwikkeling. Ook de bouw van Arti Legi (Voor Kunst en Wet) tussen 1853 en 1855 in de eclectische stijl, geïnspireerd door de vroege Italiaanse renaissance, met neo-gotische elementen, is een teken van het nieuwe elan. Met de vestiging van het Kantongerecht in dit gebouw en later, in 1901, van het politiebureau, voorzien van een bakstenen trapgevel in neo-renaïssancestijl, aan de andere kant van de Markt, was de magistratuur overigens prominent aanwezig op het belangrijkste plein van de stad. Dat op de verdieping van Arti Legi eerst de Stadsteekenschool en in 1874 het Stedelijk Museum zijn deuren opende, duidt op de bloei van het culturele leven.<sup>15</sup> De uit 1883 daterende watertoren aan de Schielands Hoge Zeedijk, gebouwd in neo-romaanse stijl, luidde het tijdperk van de waterleiding in.

Tegen het einde van de negentiende eeuw gingen architecten zich steeds meer afzetten tegen de historiserende ontwerpen. Zij ontwikkelden een nieuwe stijl, de Art-Nouveau of Jugendstil,

te herkennen aan de golvende vormen en gestileerde plantmotieven. Kenmerkend voor deze stijl zijn het gebruik van nieuwe materialen als gietijzer en geglazuurde baksteen en de tegeltableaus in de gevels van de gebouwen. Evenals de neo-stijlen is de Jugendstil een façadestijl zonder wezenlijk andere bouwkundige principes.<sup>16</sup>

Nieuw was de belangstelling voor het bouwkundig erfgoed van ons land. De eerste kennisgeving voor Gouda op dit gebied was de restauratie van het stadhuis. Dat proces verliep in fasen en begon in 1832 met de vervanging van de authentieke kruiskozijnen door schuifvensters met roeden. De karakteristieke luiken werden tijdens deze werkzaamheden verwijderd. Tussen 1880 tot 1882 werd de voorgevel ‘gerestaureerd’ ofwel grootscheeps gewijzigd onder leiding van architect L.C. Hezemans. In 1899 nam de restauratie van de Sint-Janskerk een aanvang. Helaas schroomden de toenmalige restaurateurs niet stevig de sloophamer te hanteren, verdwenen of veronderstelde onderdelen te reconstrueren en zelfs het verleden te ‘corrigeren’. De pioniers van de monumentenzorg stonden aan veel kritiek bloot, maar zonder de geestdrift van mannen als rijksadviseur Victor de Stuers en architect P.J. Cuypers was veel monumenten hetzelfde lot beschoren geweest als de Goudse stadspoorten in de eerste helft van de negentiende eeuw. In 1902 bijvoorbeeld stelden enkele burgers nog voor om de twee hallen van de Visbanken af te breken omdat ze geen bouwkundige waarde zouden bezitten en vanuit het oogpunt van algemeen nut doelloos waren. De Stuers reageerde fel en stelde dat afbraak onvergeeflijk zou zijn ‘al ware het slechts om de steeds in ruime mate verleende ondersteuning van de regering inzaake de Grootte Kerk-restauratie niet in gevaar te brengen’ en hij voegde er dreigend aan toe desnoods ‘aan de Kamer te zeggen dat een stad die zulk een vandalisme pleegt, niet verdient geholpen te worden in haar kerkgebouw’.<sup>17</sup>

Tot ongeveer 1870 werd de behoefte aan ruimte voor bedrijven, instellingen en woningen voor de groeiende bevolking vrijwel uitsluitend opgevangen in de binnenstad. Bestaande woonhuizen werden vernieuwd of soms vervangen en open plekken – zelfs steegjes – werden volgebouwd. Ten westen van de Kleiweg en de Haven domineerden de bedrijven en ten oosten van die lijn bepaalden de vele kleine arbeiderswoningen met klok-, tuit- of lijstgevels het stadsbeeld. De behuizing was vaak krap, terwijl de hygiëne sterk te wensen overliet. Van de vele honderden arbeidershuizen die de stad toen telde, zijn er nog een paar over: in de Keizerstraat (nummer 20 en 22), de Naaiersstraat (nummer 21 en 22), Achter de Vismarkt (nummer 44, 46 en 48) en de Looierspoort.<sup>18</sup> Een bijzonder complex verrees in 1860 aan de Turfmarkt (nummer 113-117), bestaande uit drie gelijke woonhuizen met een eigen entree, maar achter één monumentale gevel. De gevel laat de decoraties zien die in Gouda zeer populair waren: een bakstenen gevel, versierd met wit gepleisterde of geschilderde onderdelen zoals plint, lisenen of pilasters en kroonlijst.<sup>19</sup>

Vanaf 1870 nam het aantal inwoners zo sterk toe dat ook buiten de singels moest worden gebouwd. Het stadsbestuur had hier geen bemoeienis mee, want ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en bouwtoezicht waren nog onbekende begrippen. In Korte Akkeren concentreerde de bebouwing zich rond 1860 langs de IJssel, de Turfsingel en de Gouwe. De komst van de Kaarsenfabriek en de Garensponnerij zorgde voor een bescheiden huizenbouw langs de Prins Hendrikstraat en Onder de Boompjes. Vanaf 1880 rukte de nieuwbouw in Korte Akkeren langzaam maar zeker op. Tegelijkertijd ging de ‘inbreiding’ in de binnenstad gewoon door, zoals blijkt uit de nieuwbouw aan de Looierspoort (1870), de Houtmansgracht (1871), de Vogelenzang (1872), het Oranjehofje (1887) en de Baan (1894). Een gevolg van deze verdichting was wel dat het voor Gouda zo typerende halfopen karakter van de Peperstraat en de Zeugstraat deels verloren ging.

Daarmee werd Gouda de dichtstbevolkte stad van Nederland.<sup>20</sup>

## Aanzet tot een nieuwe infrastructuur (1850-1901)

Na de afschaffing van de stedelijke privileges in 1795 hadden de schippers de vrije keus tussen de vaarwegen over Leidschendam en Gouda. De slechte bevaarbaarheid van de IJssel en de lange wachttijden in Gouda leidden ertoe dat de stad in dit opzicht snel aan belang inboette. Toch was rond 1875 de scheepvaart nog altijd goed voor 45% van de gemeentelijke inkomsten. Dat in 1869 alle vaste bruggen over de Haven en de Gouwe door beweegbare waren werden vervangen en de Mallegatsluis in 1884 onder handen werd genomen, valt nauwelijks op het conto van het gemeentebestuur te schrijven. De vervanging van de bruggen gold als uitkomst van de onderhandelingen tussen Gouda en het hoogheemraadschap Rijnland en werd door de laatste bekostigd in ruil voor het buiten gebruik stellen van de volmolens, terwijl de drie maanden durende reparatie van de Mallegatsluis in opdracht van het rijk plaatsvond.<sup>21</sup>

In die tijd waren er van rijkswege al plannen om een doorvaart ten westen van Gouda aan te leggen, maar de stad verzette zich daar met succes tegen. Dat uiteindelijk van de plannen werd afgezien kwam vooral door de aanleg van het Merwedekanaal. De verwachting was namelijk dat de vaart door de Gouwe nu sterk zou afnemen. Wel werd in 1893 besloten tot een beperkte verbetering van de vaarweg. Daartoe moesten de IJssel en de Gouwe in handen van de provincie overgaan, wat in 1895 gebeurde. De verbetering bestond uit het maken van enkele coupures, waarvan de 'Eerste Coupure' in de Polder Bloemendaal bekend staat als de Nieuwe Gouwe of Nieuwe Vaart. Na de nodige problemen met de aanleg van het 200 meter lange kanaal in de weke veengrond kon op 3 december 1903 deze eerste coupure voor het scheepvaartverkeer worden opengesteld.<sup>22</sup>

In november 1848 waren na een maand van buitengewoon zware regenval delen van Gouda en het omringende platteland onder water gelopen. Begin 1850 richtte het overvloedige water nog meer schade aan. Het algemene gevoel was dat de droogmaking van de Haarlemmermeer als voornaamste oorzaak gold, omdat Rijnlands boezem door deze ingreep met meer dan 80% was verkleind. Binnen het hoogheemraadschap klonk steeds luider de roep om een vast boezempeil. De meest doeltreffende oplossing was het inzetten van stoomgemalen. Een voor de hand liggende plaats was Gouda omdat van hieruit op de IJssel kon worden gemalen. Het gemeentebestuur was van meet af aan enthousiast over de plaatsing van een stoomgemaal, ook toen deze binnen de veste werd gepland. De grond aan de Fluwelensingel werd kosteloos ter beschikking gesteld. Het enthousiasme was vooral ingegeven door de zorg voor de volksgezondheid omdat de arme wijken in de lage delen van de stad het meest van de wateroverlast te lijden hadden.

Het goeude deel van de Goudse bevolking was minder opgetogen omdat het stoomgemaal de fraaie stadspromenade zou ontsieren. De voor de bouw van het gemaal verantwoordelijke Meercommissie mocht dan wel beweren dat het een geen 'gedruisch makende, onooglijke, onreine stoominrigting' was, maar niet iedereen was daarvan overtuigd. Uiteindelijk werd besloten de schoorsteen met twee meter te verhogen tot een lengte van 28 meter en schoon stokende kolen uit België en het Roergebied te gebruiken. Aan het esthetische bezwaar werd tegemoet gekomen door het robuuste ontwerp te vervangen door een sierlijker gebouw. Het stoomgemaal dat in 1857 in gebruik werd genomen, oogde met een veranda-achtige overkapping van de schepraderen bijna als een paviljoen. De kolenmagazijnen werden door heesters en bomen aan



*Vooroorlogs stationsgebouw met de in 1903 aangebouwde vestibule.*

het oog onttrokken. Naast het gemaal waren twee duikers aangebracht. Dit stelde het hoogheemraadschap in staat om bij droogte vers water in te laten. Vooral in het voorjaar en het begin van de zomer, wanneer de gewassen op het veld in de groei waren, kon dat nodig zijn.<sup>23</sup>

Intussen was in 1855 de spoorlijn tussen Utrecht en Rotterdam in gebruik genomen; de tweede railverbinding in Nederland. Gouda kreeg bij die gelegenheid een station in de vorm van twee houten bouwketen en een 'stationsweg', die niet meer was dan een modderpad. Dat de gemeente weinig enthousiasme toonde, had vermoedelijk te maken met het onwrikbare vertrouwen in verbindingen over water en de rotsvaste overtuiging dat Gouda het centrum van de binnenvaart was. Bovendien lag het station niet in Gouda, maar in Broek. Gouda vond dat die gemeente, die slechts 1.300 inwoners telde, maar voor het stationsgebouw moest zorgen. Dit verhinderde niet dat het reizen per trein zo populair werd dat de postkoetsen, wagenveren en trekschuiten al snel tot het verleden behoorden. Toch duurde het nog tot 1869, toen het spoor naar Rotterdam verdubbeld werd en de verbinding met Amsterdam tot stand kwam, voordat Gouda het belang van het nieuwe transportmiddel begon in te zien. Toen een jaar later ook de verbinding met Den Haag gereed kwam, lag Gouda centraal ten opzichte van de vier grote steden. Nu Gouda overtuigd was van het belang van de spoorweg werd in 1869 een modern stationsgebouw, compleet met onderdoorgang en stationsrestaurant gebouwd. De bereikbaarheid werd kort daarop, in 1872, verbeterd door de aanleg van de Stationsweg. Deze liep tussen de Jan Verzwollewetering en het spoor tot aan de huidige Spoorstraat. In datzelfde jaar volgde de aanleg van de Crabethstraat, recht tegenover het station. Een voetveer aan het eind van de Crabethstraat zorgde voor een directe toegang naar de binnenstad.<sup>24</sup>

In 1869 werden de eerste plannen gemaakt voor een stoomtramverbinding tussen Gouda en Schoonhoven. De onderhandelingen sleepten zich echter jaar na jaar voort. Tussen 1869 en 1903 dienden ongeveer vijftien exploitatiemaatschappijen vele tientallen plannen en concessie-aanvragen voor verbindingen met trams, smalspoor of treinen in. Intussen kwam in 1882 een stoomtramverbinding met Bodegraven op een 75 centimeter breed smalspoor tot stand. De tram hobbelde vanaf het station via de Ouwe Gouwe (vanaf 1903 Graaf Florisweg geheten) en de Bodegraafsestraatweg naar Reeuwijk en Bodegraven. Een jaar later kwam de verbinding per stoomtram naar Oudewater tot stand. Op last van de gemeente duwde het locomotiefje de wagons van de voorzijde van het station voor zich uit naar het Kleiwegplein. Daar draaide hij de





*In 1903 werd begonnen met de aanleg van de stoomtramlijn Gouda-Schoonhoven. Door de slappe veengrond zakte het opgebrachte zand in korte tijd weer weg. Pas in 1914 kon de tram werkelijk gaan rijden.*

Stationsweg in en kwam daar even tot stilstand, waarna de wagons via de binnenstad naar Haastrecht en Oudewater getrokken werden.<sup>25</sup>

De conditie van de buitenwegen was bijzonder slecht omdat het onderhoud nauwelijks geregeld was. Verharding van de wegen geschiedde meestal met grind of schelpen, zelden met keien of klinkers. De grootste problemen ontstonden door het gebruik van te smalle velgen, vaak in combinatie met een overgewicht, die diepe sporen in het wegdek trokken. Door de populariteit van de trein werd na 1855 nóg minder in het onderhoud van de wegen geïnvesteerd. Was een weg eigendom van een polder, waterschap of stad, dan was de begraafbaarheid meestal redelijk tot goed. Ook de zogenaamde concessiewegen, uit winstoogmerk aangelegd en onderhouden door exploitatiemaatschappijen, verkeerden doorgaans in een redelijke staat, maar daartegenover stond dat tol werd geheven. Een voorbeeld van een dergelijke weg was de Bodegraafsestraatweg, die van 1839 tot 1948 in beheer was bij een

particuliere maatschappij.<sup>26</sup>

De uitvinding van de luchtband door Dunlop in 1888 bracht verandering in deze situatie. Het fietsen werd op slag een stuk aangenamer en het duurde niet lang of de fiets was een populair vervoermiddel. Er kwam een wielrijdersbond, de ANWB, die voor de belangen van deze groep nieuwe weggebruikers opkwam en de aanleg en het onderhoud van wegen en paden eiste. Toen enkele decennia later ook de eerste auto's op de weg verschenen en de ANWB zich ook voor de automobilisten sterk maakte, begon bij de overheden geleidelijk het besef door te dringen dat hier een taak voor hen lag.<sup>27</sup>

In de binnenstad was de situatie van de wegen aanzienlijk beter. Onderzoek naar het tempo waarin de Goudse straten zijn verhard, is nog niet gedaan, maar rond 1800 moeten de hoofdwegen al verhard zijn geweest en een eeuw later was er nauwelijks een onverhard wegdek meer te vinden. Griffioen van Waarder maakte zich in 1821 zorgen over de toekomst van de Goudse steenbakkerijen, 'daar het bestraten der wegen ten einde zal lopen'.<sup>28</sup> Kennelijk was het bestraten toen al een eind gevorderd. In 1812 verschenen de eerste straatnaamborden in het straatbeeld, terwijl in 1846 de huisnummering werd geïntroduceerd.<sup>29</sup>

De hoofdwegen hadden stoepen langs de gevels van de woningen die eigendom waren van de huiseigenaren. Zij waren meestal uitgevoerd in hardsteen en voorzien van stoepalen en sieraedwerk. Langs de huisstoepen lagen voetpaden in de vorm van smalle stroken van hardgebakken klinkers, meestal ijsselstenen. De brede middenstrook, de eigenlijke rijweg, was bestraat met grote keien. Er was geen niveauverschil tussen de rijweg en de voetpaden, wel tussen de voetpaden en de stoepen. Het toezicht op de verkeersregels was streng. Wagens, karren en sledes mochten niet op de voetpaden rijden en ook gold een maximumsnelheid: stapvoets. In 1876 gingen er voor het eerst stemmen op om trottoirs, verhoogde voetpaden, aan te leggen. De Kleiweg, die zich in de loop van de negentiende eeuw tot de belangrijkste winkelstraat ontwikkelde, moest een voorbeeldfunctie krijgen. Een heftig debat ontspoon zich, dat in de raadszaal en op straat gevoerd werd. Voorstanders wezen op de veiligheid en de schoonheid van het trottoir en

de tegenstanders legden de nadruk op de kosten en vonden dat de politie maar wat scherper op de handhaving van de regels moest toezien. Voorlopig kwamen de trottoirs er niet. Met de aanleg daarvan werd pas vanaf ongeveer 1915 een begin gemaakt.<sup>30</sup>

Aandacht was er ook voor de straatverlichting. Geleidelijk aan werden de raapolielantaarns door gaslantaarns vervangen, te beginnen in 1853 met de plaatsing van 210 gaslantaarns. Door de gebrekkige exploitatie van de gasfabriek waren deze lantaarns niet direct een succes. Nadat de gasfabriek in 1887 door de gemeente was overgenomen, ging het beter en nam het aantal gaslantaarns toe van 313 in 1888 tot 430 in 1908. De elektrische centrale die de gemeente in 1910 in bedrijf stelde, had aanvankelijk geen noemenswaardige invloed op de straatverlichting. Slechts vijf booglampen werden geplaatst, waarvan drie op de Markt, één bij het station en één bij de Kleiwegbrug. De toename van het verkeer en de vraag naar meer veiligheid zorgden ervoor dat de gaslantaarns geleidelijk door elektrische lantaarns werden vervangen. In 1940 telde Gouda 1038 elektrische en 161 gaslantaarns.<sup>31</sup>

Met de kwaliteit van het water was het minder goed gesteld. Büchner beschreef de situatie in 1842 nogal plastisch, toen hij het water, dat de stad verliet vanwege de hoge concentratie van vuil en viezigheid vergeleek met vloeibare bagger. Met een grote precisie berekende hij hoeveel liter urine en ponden fecaliën de Goudse bevolking voortbracht. Een groot deel hiervan werd naast allerlei ander afval in het water geloosd.<sup>32</sup> Uiteraard probeerde het stadsbestuur met verordeningen het gebruik van de stadsgrachten als vuilnisbak tegen de gaan, maar door het ontbreken van een goede vuilophaaldienst verbeterde de situatie niet. Het duurde lang voordat het stadsbestuur ervan overtuigd was dat de kwaliteit van het drinkwater, dat rechtstreeks uit de grachten kwam, schadelijk voor de gezondheid was. Het geloof in het zelfreinigend vermogen van het water hield, ondanks de herhaaldelijk terugkerende epidemieën, (te) lang stand. Pas in 1883 kon Gouda over een waterleidingnet beschikken, wat tamelijk laat was in vergelijking met andere middelgrote Hollandse steden. De waterleiding was een groot succes. Begonnen werd met 165 aansluitingen; twee jaar later waren het er al meer dan duizend.<sup>33</sup> Nu was er dan wel vers drinkwater, maar de vervuilde grachten bleven. De aanleg van een rioolstelsel, geen eenvoudige opgave in de zachte veenbodem, betekende een belangrijke verbetering. Het gevolg was wel dat tussen 1872 en 1903 talloze zijlen en andere kleine waterloopjes in de binnenstad werden gedempt. In dertig jaar tijd verloor Gouda zijn naam als waterrijke stad ondanks het feit dat de grachten en havens open bleven.<sup>34</sup>

## Modernisering (1901-1945)

In de eerste helft van de twintigste eeuw werd veel gesloopt. Vooral de sterk toegenomen automobiliteit en de functieverandering, beter gezegd het functieverlies, van de binnenstad lagen hieraan ten grondslag. Monumentenzorg werd in die jaren voornamelijk als rijkstaak gezien. Slechts een enkeling was zich ervan bewust dat behalve de kerk, het stadhuis en de Waag ook andere bouwwerken, en zelfs de stad als geheel, een monumentale status verdiende. Een lichtpuntje was dat de uniciteit van de Markt en haar waardevolle bebouwing al vroeg werd onderkend. Dat resulteerde in 1935 in een speciale gemeentelijke verordening voor dit stukje binnenstad. Een voor Nederland unieke situatie.<sup>35</sup>

Nadat in 1902 de Visbanken aan de sloop waren ontsnapt, maakte in 1909 het statige Proveniershuis aan de Hoge Gouwe plaats voor de Lichtfabriek. Twee jaar later volgde de demping

van het Agnietenwatertje en werd een deel van de Bank van Lening, onderdeel van het voormalige Agnietenklooster, gesloopt. Het Hofje van Bosch aan de Nieuwehaven, een van de oudste en grootste hofjes die de stad telde, viel in 1913 onder de slopershamer. Twee jaar later verdwenen de tientallen kerkhuisjes, die soms eeuwen tegen de Sint-Janskerk hadden gestaan. Zelfs het Zakkendragershuisje moest het ontgelden, al werd het na de restauratie van de kerk weer met nieuwe materialen opgetrokken. Dat in 1918 de Garensponnerij en in 1929 de brandweerkazerne afbrandden en in 1936 ook nog de Kaarsenfabriek, had uiteraard niets met de sloopwoede te maken, maar in het geval van de brandweerkazerne gingen wel de laatste resten van het Clarisenklooster verloren. Ondertussen was het dempen van de grachten weer ter hand genomen. In 1930 was de Verlorenkost aan de beurt, in 1935 gevolgd door het Moordrechtse Verlaat aan de overzijde van de Turfsingel.<sup>36</sup>

Ingrijpend waren in 1938 de sloop van het middeleeuwse Elisabeth Gasthuis aan de Kleiweg en het Lazaruspoortje aan het Nonnenwater, onderdeel van het voormalige Proveniershuis. Het poortje van het Elisabeth Gasthuis en het Lazaruspoortje werden overigens in 1964 als één geheel aan de achterzijde van het Catharina Gasthuis herbouwd. Rond diezelfde tijd werden de Kazernegracht en de Nieuwehaven gedempt. De sloop in 1941 van de Infirmierie, een gedeelte van het laatste middeleeuwse klooster dat de stad nog telde, ten behoeve van een nooit gerealiseerd postkantoor, sloeg een nog steeds aanwezig gat in de historische bebouwing langs de Jeruzalemstraat. In gerestaureerde staat zou dit complex, waarin ooit de Collatiebroeders waren gehuisvest, samen met de voor ons land unieke Jeruzalemkapel, van grote betekenis zijn geweest voor de cultuurhistorie van Nederland, omdat nergens zo'n compleet stadsklooster bewaard is gebleven. Met de Infirmierie verdween veel geschiedenis, want behalve als klooster diende het complex nog als looihal en weeshuis. Gelukkig zijn de gebouwen kort voor de sloop opgemeten en beschreven. In 1943 tenslotte werd de watermachine, het stoomgemaal dat vanwege de ligging aan het Houtmansplantsoen met extra aandacht voor details was vormgegeven, afgebroken. Ook de Tweede Wereldoorlog liet zijn sporen na. Bommen verwoestten in 1941 een aantal woonhuizen aan de Nobelstraat, de Fluwelensingel, de Ketelstraat en de Krugerlaan. Drie jaar later vielen het station en enkele woonhuizen aan de Stationsweg en de Boelekade ten prooi aan het oorlogsgeweld.<sup>37</sup>

De openbare ruimte van de binnenstad veranderde in de periode niet ingrijpend, behalve in het noordoosten van de binnenstad. Hier werden in korte tijd twee nieuwe marktpleinen gerealiseerd. In 1911 ontstond door demping van het Agnietenwatertje en afbraak van enkele opstallen ten noorden van de Agnietenkapel de Nieuwe Markt. Vervolgens werd aan de achterzijde van de Waag een aanzienlijk deel van de gracht langs de Zeugstraat overkluisd. De belangrijkste marktcentra van de stad, de Markt, Achter de Waag en Nieuwe Markt, waren nu goed met elkaar verbonden. Bovendien bood de overkluizing in 1926 de mogelijkheid om Achter de Waag een busstation te bouwen. Het tweede nieuwe marktplein ontstond na de opheffing van het garnizoen in 1922. Op het exercitieterrein werden twee grote veehallen gebouwd. Tot 1977 behield het plein de functie van veemarkt.<sup>38</sup>

Aan het einde van deze periode kan worden vastgesteld dat de meeste pleinen en straten verhard waren. Ook de meeste walkanten waren van steen. Van de wat grotere waterlopen was de Karnemelksloot hierop nog enige tijd een uitzondering. Rond 1915 verschenen de eerste trottoirs in het straatbeeld. Dat ook een trottoir rond het stadhuis werd aangelegd, doet nu nogal potsierlijk aan. Aan het begin van de twintigste eeuw plaatste de ANWB de eerste houten rich-

tingaanwijzers in de stad. Ook kwamen er officieuze verkeersborden met teksten als ‘Stapvoets rijden’, die verraden dat de paard-en-wagen nog het belangrijkste vervoermiddel was.

## Uitbreiding (1901-1945)

Tot 1901 voerde vrijwel geen Nederlandse gemeente beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. Woningbouw was een zaak van speculanten en lokale aannemers. Dit leidde nogal eens tot misstanden. De Woningwet van 1901, later gevolgd door wetgeving op het gebied van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, bracht hierin drastisch verandering. Nu er met bestemmingsplannen, vergunningen en onder toezicht moest worden gebouwd, verliepen bouwprojecten veel meer georganiseerd en gestructureerd. Woningen werden niet langer in het wilde weg neergezet, maar in blokken langs een vooraf ontworpen stratenplan. Plannen voor buurten en zelfs hele wijken werden gemaakt. Vanwege de bouwkundige eisen en de eisen van welstand werden architecten in de arm genomen. Dit was tot dan toe ongebruikelijk, zeker in de volkswoningbouw. Door de nieuwe eisen en het op de markt komen van bouwmaterialen als glas, staal en beton, ontstonden er nieuwe architectuurstromingen.<sup>39</sup>

Onder invloed van de vernieuwende ideeën van architect H.P. Berlage ontstond rond 1900 het Rationalisme. Berlage hamerde op het ‘rationeel’ gebruik van ruimten en bouwmaterialen. Hij bepleitte het gebruik van eerlijk materiaal (baksteen) en toonde zich tegenstander van de zogenaamde ‘pleisterarchitectuur’. Decoraties gebruikte hij niet of nauwelijks. Korte tijd later was in Amsterdam een groep architecten werkzaam, die niet afkerig was van ornamentiek. Deze architecten van de Amsterdamse School voorzagen hun bakstenen gevels vaak van sculpturen. Zij maakten veelvuldig gebruik van siermetselwerk, gaven hun gebouwen ronde hoeken en soms bijna verticale dakvlakken. Gouda telt enkele gebouwen die duidelijk de invloed van deze stroming hebben ondergaan zoals de Kadeschool aan de Elisabeth Wolffstraat en het pand Oosthaven 1.<sup>40</sup>

Na het eerste internationale congres voor moderne architectuur in 1928 ontstond een stroming, die bekendheid kreeg onder de naam Nieuwe Zakelijkheid. Kenmerkend zijn de rechtehoekige bouwmassa’s en variaties in het metselwerk. Een voorbeeld van deze stijl is de voormalige Ambachtsschool aan de Graaf Florisweg. Architect D. Stuurman werkte in deze trant en liet Gouda veel karakteristieke gebouwen na zoals een woonblok met showroom en reclametoren aan de Spoorstraat, een rijtje van zes woningen aan de Da Costakade en het bankgebouw met woonhuis aan de Turfmarkt waarin thans het Verzetsmuseum Zuid-Holland is gevestigd.<sup>41</sup>

De beurscrisis van 1929 had een algehele malaise in de bouw tot gevolg. Daarnaast stak een aversie tegen het ‘modernisme’ in de kunst de kop op. Architecten gingen weer over op de toepassing van rustieke vormen en het gebruik van traditionele materialen als baksteen en eikenhout. Dit traditionalisme ontwikkelde zich vooral onder invloed van de Delftse hoogleraar M.J. Granpré Molière en leidde tot het ontstaan van de Delftse School. Het gebouw van Radio Modern (Markt 37) en het rechter pand van Albert Heijn (Markt 50) zijn goede voorbeelden van deze bouwstijl.<sup>42</sup>

De nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de volkshuisvesting gingen niet ongemerkt aan Gouda voorbij, al vervulde de stad geen voortrekkersrol. Nieuwbouwwijken en -projecten als Korte Akkeren (1901), de Krugerlaan (1901), de P.C. Bothstraat (1903) en delen van Kort Haarlem verschillen hemelsbreed van een van de laatste voorbeelden van bouwprojecten ‘oude stijl’, de Boelekade (rond 1880). De eerste woningwethuizen mogen naar de hedendaagse maat-

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

*Boelekade, die zijn naam waarschijnlijk dankt aan dehouders van boelhuizen, uitdragers, die hier hun bedrijf uitoefenden. Op de foto een rij arbeiderswoningen met negentiende-eeuwse balsgevels.*



staven klein zijn, naar de norm van toen waren ze meer dan compleet. Naast de arbeiderswoningen werden ook huizen voor de gegoede burgerij gebouwd. In 1901 werd het Van Bergen IJzendoornpark, tussen het Stationsplein en de Winterdijk aangelegd, en in 1912 werd daar het Nieuwe Park tussen de Winterdijk en de dijk langs de Nieuwe Gouwe aan toegevoegd. Rondom de middenvijvers verrezen luxe stadsvilla's en langs de Van Beverninghlaan ruime herenhuisen met Jugendstil-elementen in de voorgevels. In 1921 kwam daar de Van Swietenstraat bij, aangelegd op de plaats van de laatste uit de reeks tuinen die de Kattensingel ooit gesierd had.<sup>43</sup>

Een keerpunt in de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda vormde het eerste uitbreidingsplan uit 1907, ook al werd dit ruim opgezette plan met veel groen en brede singels slechts ten dele uitgevoerd. In 1917 vond een aanpassing van het plan plaats waarbij de bebouwing in de Korte Akkeren en ten noorden van de Kattensingel/Blekerssingel werd geïncorporeerd. Een jaar later werd de Martenssingel tussen de reeds bestaande bebouwing van Kort Haarlem en het acht jaar daarvoor geopende Van Iterson Ziekenhuis aangelegd. Voorlopig werd volstaan met de bouw van drie scholen en de huizenblokken tussen de IJssellaan en de De la Reylaan.<sup>44</sup>

In de jaren dertig werd als gevolg van de economische crisis weinig gebouwd. Alleen in de wijk Korte Akkeren verrees nieuwbouw. Daarbij werd gebroken met bebouwing in rechthoekige blokken. Gekozen werd voor een krachtig wegenplan met een duidelijk centraal punt. Van dit uit 1931 daterende plan, dat was ingepast in het toen in aanleg zijnde Gouwekanaal en Juliana-sluiscomplex, zijn de Rotterdamse weg en in de wijk zelf enkele wegen en kades gerealiseerd. Daarvan is de Jacob van Lennepkade het meest typerend voor deze periode met de kerk van het Allerheiligst Sacrament op de centrale as van de kade, zodat over het water een zichtlijn op de kerk ontstond. Dit soort markante herkenningspunten in wijken die in Berlageaanse stijl waren ontwikkeld, dienden om elk deel van de wijk een eigen identiteit te geven. Aan het eind van de jaren dertig werd voor de nog niet aangelegde delen van de wijk een nieuw stratenplan ontwikkeld. Pas na de oorlog vond bebouwing volgens dit plan plaats. Alleen het meest zuidelijke deel, het Weidebloemkwartier, kreeg bij de bebouwing tussen 1950 en 1953 alsnog een ander stratenplan.<sup>45</sup>

Een belangrijke rol op het gebied van de huisvesting speelden de woningbouwverenigingen met een veelal idealistische grondslag zoals in de naamgeving tot uiting komt. Woningbouwvereniging 'Het Volksbelang' liet in 1915 het 63 woningen tellende Rode Dorp langs de oost-

zijde van de Nieuwe Gouwe bouwen, terwijl in 1923 het complex Westerkade/Snoystraat in gezamenlijke opdracht van de woningbouwverenigingen 'Ons Ideaal' en 'De Goede Woning' werd gebouwd. In 1921 gaf de woningbouwvereniging 'Sint-Joseph' in Kort Haarlem opdracht tot de bouw van 177 huizen naar een ontwerp van C.P.W. Dessing. Deze eerste woningbouwcomplexen waren volgens de stadstuingedachte opgezet: kleinschalig, lage bebouwingsdichtheid, afwisselend stratenpatroon, eengezinswoningen met tuin en gemeenschappelijke voorzieningen zoals een buurtwinkel. Het uit 1929 daterende complex van 118 eengezinswoningen aan de Woudstraat en omgeving vertoont invloeden van de Amsterdamse School. Een jaar eerder waren langs de Achterwillenseweg tien zogenaamde controlewoningen gebouwd. Hier woonden arme gezinnen die niet in staat waren een normale huur op te brengen. Volstaan werd met het betalen van een bijdrage, terwijl als voorwaarde gold dat de woning niet mocht worden vernield. Deze Goudse variant was erg mild vergeleken met soortgelijke woningen elders in het land. Er stond bijvoorbeeld geen hek omheen zoals in Den Haag het geval was. De woningen zijn in 1971 gesloopt.<sup>46</sup>

## Groeiende mobiliteit (1901-1945)

Naast de reeds bestaande spoorwegverbinding met Den Haag, Rotterdam en Utrecht kreeg Gouda in 1933 verbinding met Alphen aan den Rijn. Het eerste plan daartoe stamde uit 1854. Vele plannen zouden nog volgen alvorens de spoorverbinding een feit was. Met de tramverbinding ging het slecht. De lijn naar Oudewater was zo verliesgevend dat de plannen deze naar Utrecht door te trekken, nooit werden verwezenlijkt. Bovendien kreeg de onderneming, die nogal wat ongelukken veroorzaakte, tot driemaal toe een rijverbod in de Goudse binnenstad opgelegd. Het laatste rijverbod in 1907 werd de exploitant fataal. Ook de lijn naar Bodegraven leed gevoelige verliezen. Ten einde raad deed men de locomotieven in de verkoop en schakelde de onderneming over op paardentractie. In 1917 was er zelfs geen geld meer voor de 'havermotoren' en ging ook deze lijn ter ziele. Door blijvende verzakkingen van de baan is de lijn op Schoonhoven door de drassige Krimpenerwaard nooit winstgevend geworden. In 1942 werd de exploitatie gestaakt. De baan werd ontmanteld en alle materieel verdween naar Duitsland.<sup>47</sup>

In het laatste decennium van de negentiende eeuw ploeterden de eerste auto's over de weinig comfortabele wegen. Het rijden in de open auto's was geen pretje. Blootgesteld aan koude, wind en regen, droegen de bestuurders en hun passagiers dikke kleding, een helm en een stofbril. Ook de auto zelf had het zwaar te verduren. Lekke banden, kapotte veren en een gebroken as of stuurkolom waren een veel voorkomend euvel. Omgekeerd bleek het effect van de auto op de weg eveneens desastreus. De rubber banden zogen de klei uit het mengsel van klei en puin waarmee de meeste wegen min of meer verhard waren, terwijl zwaar beladen vrachtwagens het puin in het wegdek verpulverden. Tegen de enorme stofwolken die de auto's tijdens een periode van droogte ontwikkelden, werden sproeiwagens ingezet. Ook Gouda heeft die gehad. Later werden teer en asfaltbitumen als bindmiddel aan steengruis of grind toegevoegd en ontstonden de eerste slijtvaste en stofvrije wegen.

De auto werd in eerste instantie met alle eergards ontvangen. Zo vond een gedeputeerde van Zuid-Holland in 1889 'dat wij tegenover dit voertuig de beleefdheid moeten in acht nemen, evenals men een nieuwen gast met delicate behandeling behandelt'. In datzelfde jaar waren echter al de eerste provinciale bepalingen nodig om de orde op de wegen te handhaven. Dit Reglement op

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

---

Wegen en Voetpaden stelde de maximumsnelheid op 20 kilometer per uur. De toestand van de wegen bleef echter erbarmelijk. Aartshertog Franz Ferdinand van Oostenrijk, die in 1914 de boomkwekerijen van Boskoop bezocht, verklaarde bij die gelegenheid dat hij nog nooit zo'n rijk land had gezien en nog nooit zulke armzalige wegen.<sup>48</sup> Toch zat het provinciebestuur niet stil. Het werkte hard aan een provinciaal wegenplan met een weg van Gouda naar Bergstoep en vandaar naar Dordrecht en Noord-Brabant. Materiaalgebrek als gevolg van de Eerste Wereldoorlog en het regeringsbesluit van 1921 om niet of nauwelijks meer bij te dragen in de onderhoudskosten van niet-rijkswegen, maakten dat deze weg er niet kwam.

Omdat het verkeer snel in intensiteit toenam en de per auto afgelegde afstanden steeds groter werden, werd de zorg voor de wegen steeds meer als een bovenlokale taak gezien. Vandaar dat de provincie Zuid-Holland in 1922 besloot het eigendom, beheer en onderhoud van twaalf bestaande wegen op zich te nemen. Hieronder bevonden zich de wegen Rotterdam-Gouda, Leidschendam-Moordrecht (onderdeel Den Haag-Gouda), Gouda-Bodegraven en Gouda-Bergstoep. Daarnaast subsidieerde de provincie het onderhoud van secundaire wegen, mits die vrij van tolheffing waren.

Tolheffing was in die jaren een heet hangijzer. Eeuwenlang was tolgeld betaald om het recht van passage te verwerven. Hieruit werden de kosten van het onderhoud bekostigd. Maar toen het wegverkeer toenam en er over steeds grotere afstand gereisd werd, zorgden de tolwegen voor veel oponthoud. Vandaar dat het rijk in 1926 besloot tot de invoering van wegenbelasting om zo een wegenfonds te creëren dat over de provincies verdeeld werd. Door de invoering van de wegenbelasting raakte een aantal ontwikkelingen in een stroomversnelling, zoals de afschaffing van de tollenen, omdat tolwegen van subsidie waren uitgesloten, en de komst van het Provinciaal Wegenplan.

Het Provinciaal Wegenplan uit 1927 betekende een aanzienlijke stap voorwaarts. Honderden kilometers aan te leggen en te verbeteren weg werden geïnventariseerd en van de zes Zuid-Hollandse verkeersknooppunten werd Gouda er een. De plannen waren prachtig, maar de uitvoering ervan raakte al spoedig in de knel. Er werden zoveel wegen tegelijk aan de provincie overgedragen dat zij verstrikt raakte in de bureaucratie door de onderhandelingen met gemeenten en het afkopen van tollenen. Bovendien moest strijd worden geleverd met weerbarstige hoogheemraadschappen die hun dijkwegen niet wilden afstaan. Ook de crisisjaren en de Tweede Wereldoorlog zorgden voor vertraging omdat er gebrek aan geld en materiaal ontstond. Bovendien werden alle ingenieurs onder de wapenen geroepen. Desondanks kwamen de wegen er. Door gebruik te maken van de werkverschaffing konden de kosten fors worden gereduceerd.<sup>49</sup>

Langs de oostelijke oever van de Gouwe werd van 1929 tot 1930 met kostbare technieken vanwege de slappe veengrond de weg van Gouda naar Boskoop aangelegd. Deze weg was over de gehele lengte voorzien van een gescheiden fietspad. De verbetering van de weg van Gouda naar Bergstoep tussen 1933 en 1935 was in technisch opzicht even bijzonder. Bij Stolwijk werd de weg gefundeerd op gevlochten zinkstukken van rijshout, een doeltreffende en betrekkelijk goedkope methode. Elders in de Krimpenerwaard werden betonnen bakken op duizenden heipalen geplaatst die vervolgens met aarde werden gevuld. Door gebrek aan geld bleven de bijbehorende kostbare bruggen meestal achterwege. Vandaar dat ten zuiden van Gouda tot op de dag van vandaag veerdiensten de oeververbindingen verzorgen.<sup>50</sup>

Het rijk speelde al geruime tijd met de gedachte een rijksweg aan te leggen van Den Haag en Rotterdam naar Utrecht via Gouda. De plannen voor de rijksweg 12 werden nogal eens gewijzigd en uitgesteld, maar in 1939 kon het wegdeel tussen Gouda en Den Haag voor het ver-

# Historische Vereniging Die Goude

NIEUWSTE TIJD – RUIMTE (1795-2002)



*Aanleg van de Julianasluis. Om een nieuwe verbinding tot stand te brengen tussen Gouwe en Hollandsche IJssel werd in de zomer van 1927 een begin gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden. Er werd een scheepvaartkanaal gegraven met een lengte van 2.200 meter. Het overgrote deel van het graafwerk werd verricht door ongeveer 300 man van de werkverschaffing. Op de achtergrond de kerk van het Allerheiligst Sacrament in Korte Akkeren, gebouwd in 1932.*

keer worden opengesteld. Tijdens de oorlog volgde het deel tot aan Utrecht. Het tracé bij Gouda viel het duurst uit vanwege de bodemgesteldheid en de kostbare brug over de Gouwe. Deze weg verving de oude verbinding tussen Utrecht en Den Haag over Leiden. Gouda kwam hiermee op een knooppunt van provinciale en rijkswegen te liggen en was direct verbonden met Den Haag, Rotterdam, Schoonhoven, Oudewater, Utrecht en Alphen aan den Rijn.<sup>51</sup>

In twee decennia was een enorme prestatie op infrastructureel gebied geleverd. Dat het geen overbodige luxe was, blijkt wel uit berichten dat als gevolg van de kronkelige en slecht begaanbare wegen bij Gouda 'herhaaldelijk (...) auto's van de dijk geslingerd' werden. Nu waren de wegen rechter en breder. Gouda was altijd goed bereikbaar geweest over het water en sinds 1855 ook via het spoor. Daar kwam aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog een goed stelsel van wegverbindingen bij, temeer daar in 1938 door de provincie het Tertiair Wegenplan werd vastgesteld voor onderhoudssubsidies voor de wegen van gemeenten en waterschappen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stagneerde deze ontwikkeling. Bouwmaterialen en transportmiddelen



*Luchtfoto van Turfsingel en omgeving, met rechts de Mallegat sluis. Foto Joop Dorst.*



waren geconfisqueerd en verder was vanaf mei 1940 voor alle werkzaamheden goedkeuring van de bezetter vereist. In de loop van de oorlog nam het materiaalgebrek toe, terwijl de wegen door de zware militaire voertuigen flinke schade opliepen.<sup>52</sup>

Inmiddels was in 1932 door de provincie een begin gemaakt met de aanleg van het Gouwekanaal en het Stroomkanaal en met de bouw van de Julianasluis en het Pijnacker Hordijkemaal, genoemd naar de toenmalige dijkgraaf. Door de vele problemen die de slappe veenbodem veroorzaakte, werd het complex pas in 1936 opgeleverd. Ook ditmaal was er veel aandacht voor de architectuur van het (diesel)gemaal, dat wordt gekenmerkt door eenvoud en evenwichtigheid. Het aantal schepen dat de Mallegatsluis passeerde, daalde drastisch. Passeerden in 1930 niet minder dan 55.000 schepen de sluis, in 1939 waren dat er nog slechts 13.000. In 1941 werd de Mallegatsluis door het rijk overgedragen aan de provincie. Een ingrijpende reparatie en verbouwing volgden. Elektrisch voortbewogen ijzeren val- of hefdeuren vervingen de houten puntdeuren en een hoger gelegen vaste brug kwam in de plaats van de ophaalbrug.<sup>53</sup>

Ondanks de nieuwe waterstaatswerken was het probleem van de lage ligging van Gouda niet opgelost. Nog steeds stonden de grachten in open verbinding met Rijnlands boezem en waren dus de waterstaatsbelangen van de stad nauw verbonden met die van het hoogheemraadschap, dat meerdere belangen had te behartigen. Dat klemde het sterkst met het inlaten in tijden van droogte, wanneer het water laag stond. De bouw van de Ir. De Kock van Leeuwensluis in de Nieuwe Vaart, op de plaats waar de Gouwe het oude stadscentrum binnenstroomt, bracht in 1941 de oplossing. Door deze sluis, gebouwd om ervoor te zorgen dat bij een doorbraak van de Gouwekaden de grachten niet zouden leeglopen, was Gouda's boezem zowel aan de Gouwe- als aan de IJsselkant afgesloten en kon dus bij het Pijnacker Hordijkemaal op een hoger peil worden ingelaten.<sup>54</sup>

## Ingrijpende veranderingen (1945-1972)

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde de oude binnenstad sterk van karakter. Er werd minder gewoond en meer gewinkeld. Traditionele functies gingen verloren en de auto eiste zijn plek op. Er was weinig waardering voor de binnenstad. Leegstand, demping, afbraak en verpaupering waren het gevolg. In deze zelfde periode werd ook de aanleg van de buitenwijken ter hand genomen en nam de stad in oppervlakte en inwoneraantal sterk toe. Als gevolg van de toename van het autoverkeer groeide ook het wegennet rond Gouda.

De binnenstad speelde na de oorlog al snel niet meer de centrale rol die zij altijd had gespeeld in het dagelijks leven van de Gouwenaar. Terwijl de bewoners naar de nieuwbouwwijken trokken, verloor de binnenstad veel van zijn functies. Overigens betreft het hier een algemene trend die in Gouda langzamer en minder rigoureuus lijkt te zijn verlopen dan elders. Dat bijvoorbeeld in Gouda 'de kerk nog steeds in het midden staat', mag als bijzonder worden aangemerkt. Van de functies die verloren gingen, noemen we de vele zorginstellingen, zoals het Weeshuis, de Volksgaarkeuken en de hofjes. Bovendien trokken veel scholen weg uit de binnenstad. Dat gold ook voor tal van gemeentelijke afdelingen en diensten, zoals de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst (GGD), de brandweer, het energiebedrijf en het waterleidingbedrijf. Zelfs het belangrijkste plein van de stad, de Markt, verloor een deel van zijn functie nadat in 1980 in de Waag de laatste kaas was gewogen. De stad werd meer en meer gedomineerd door winkels, cafés en restaurants.



*Nieuwehaven vóór de demping van de gracht in 1939-1940. In de plaats van water kwam er een grasperk, dat weer later plaats maakte voor parkeerruimte. Nadien is de parkeerruimte verplaatst naar één zijde van de straat.*

De winkeliers richtten zich niet langer op het slinkende aantal bewoners van de binnenstad, maar op de buitenwijken en de regio. Kleine winkels met levensmiddelen en andere dagelijkse levensbehoeften maakten plaats voor filiaalbedrijven van landelijke ketens. Deze zogenaamde filialisering van de binnenstad is het sterkst doorgevoerd op de Kleiweg. Dat tienduizend van de veertienduizend binnenstadsbewoners wegtrokken en middenstanders steeds minder vaak boven hun winkels woonden, had grote gevolgen. Net als in andere steden hadden de winkeliers vaak geen band meer met elkaar en met de stad. Open ruimtes, achtertuinen en steegjes werden volgebouwd, winkels werden op grootschalige wijze doorgebroken en onderpuien vervangen door grote glasvlakken en rolluiken. Door leegstand boven winkels, rondhangende jongeren, graffiti en gebrek aan sociale controle groeide het gevoel van onveiligheid bij de bevolking. Nog meer bewoners besloten de binnenstad de rug toe te keren. In de statige grachtenpanden die zij achterlieten, werden kantoren gevestigd, wat de ontluistering van de binnenstad verder vergrootte. De kantoren speelden geen rol in het stadsleven, trokken verkeer aan en versterkten met hun onverlichte ramen 's avonds de onbewoonde indruk.

De invloed van de auto op het stadsbeeld was zo mogelijk nog ingrijpender. Ten eerste veranderde het straatbeeld door de permanente aanwezigheid van rijdende of geparkeerde auto's, verkeersborden en aanpassing van de wegen zelf. Het beslag dat de auto op de openbare ruimte legde, reduceerde de straten tot smalle straatjes. Maar ook het dempen van veel grachten en de sloop van nogal wat bebouwing was voor een deel ingegeven door verkeersplannen.<sup>55</sup> Veel van deze plannen verdwenen al in een vroeg stadium van tafel, maar sommige zijn ten dele uitgevoerd. Rudger A.F. Smook geeft in *Binnensteden veranderen* precies aan welk verkeersprobleem de plannenmakers trachtten op te lossen. De oude stad, aldus Smook, lag sinds 1853 als het ware ingeklemd tussen, in het noorden, de spoorlijn en in het zuiden de Hollandsche IJssel.<sup>56</sup> Het verkeer wurmt zich tot op de dag van vandaag over de Gouwe, de Haven en de singels door de stad heen, die daardoor niet zozeer onbereikbaar als wel ondoordringbaar is geworden.

Van de activiteiten op het gebied van verkeersdoorbraken en wegverbreding noemen we allereerst de verbreding van de singels eind jaren dertig. In 1939 werd het Bloemendaalse Verlaat aan het Kleiwegplein gedempt voor de bouw van de Spoorwegtunnel. In 1946 maakte de sociëteit Vredebest aan datzelfde plein plaats voor een verkeersdoorbraak naar het Stationsplein, als onderdeel van de reconstructie van de stationsomgeving door Sybold van Ravesteyn. Het Klei-

wegplein is daardoor in korte tijd veranderd van een levendig punt met water, groen en horecagelegenheden in een druk verkeersplein. Een verandering als deze is illustratief voor wat er op tal van andere plaatsen in de stad gebeurde.<sup>57</sup>

Om de wijk Kort Haarlem met de binnenstad te verbinden, werd in 1950 een doorgaande oost-westverbinding, dwars door de binnenstad, gepland. De weg zou via de Doelenbrug de stad binnenkomen en dan over de Doelenstraat, Walestraat, de beide Noodgodsstegen en de Kuiperstraat de Raam bereiken. Men begon meteen te slopen in genoemde straten om de rooilijn terug te plaatsen. Dat laatste is nog goed te zien in de Walestraat. Ook aan de Oosthaven en in de Kuiperstraat werd gesloopt. Uiteindelijk werd alleen de Lange Noodgodstraat daadwerkelijk verbreed, want het verkeersplan werd nooit uitgevoerd.<sup>58</sup>

Een ander plan dat nooit werd gerealiseerd, maar toch enorme ruimtelijke gevolgen had, was het zogenaamde Raamplan, dat eind jaren vijftig werd ontwikkeld. Het plan sloot aan op plannen die al uit de jaren dertig dateerden om het Bolwerk te reconstrueren. Het idee was om de Nieuwe Gouwe Oostzijde via het Bolwerk over de Raam door te trekken tot aan de Hollandsche IJssel en van daar met een brug de Krimpenerwaard in. Uiteindelijk is de weg er niet gekomen, maar er is wel veel bebouwing voor gesloopt aan de Bogen, de Raam en de Hoge Gouwe. De Raam zelf werd ervoor gedempt. Het driehoekige Bolwerk, dat de verkeersstromen van de Kattensingel, Hoge Gouwe en Wachtelstraat had verbonden, werd gereconstrueerd tot een verkeersplein met vier wegen. In 1979 ruimde het laatste grote obstakel, het Gemeenschappelijk Energiebedrijf (GEB) tussen de Raam en het Bolwerk, voor het grootste deel het veld, maar enkele jaren eerder was men al tot het inzicht gekomen dat het Raamplan de binnenstad onherstelbaar zou schaden. Een gevolg van dit slechts ten dele gerealiseerde verkeersplan is de merkwaardige aansluiting van de Hoge Gouwe op het Bolwerk, die oorspronkelijk in elkaars verlengde lagen.<sup>59</sup>

Veel gebouwen, waaronder ook de nodige monumenten, vielen onder de slopershamer. Ze maakten niet alleen plaats voor de auto, maar ook voor nieuwbouw. Voorbeelden van markante panden die verdwenen, zijn de Ambachtsschool aan de Houtmansgracht, diverse hofjes, waaronder het schilderachtige Hofje van Buytenwech aan de Raam, en de Kleiwegkerk met zijn beeldbepalende toren. Daarnaast werden hele straatwanden en soms hele bouwblokken 'gesaneerd'. Voorbeelden vinden we aan de Kleiweg (oostzijde), de Raam en de Nieuwstraat. De bebouwing aan de Houtmansgracht, de Lem Dulsteeg, de Varkenmarkt en de Robaarsteeg verdween helemaal. De sfeer van deze ooit karakteristieke straatjes en grachtjes was overigens al ver voor de oorlog aangetast door verpaupering en veel waardevols ging er dan ook niet meer verloren. Wel valt het achteraf te betreuren dat de verdwijnende bebouwing niet is gedocumenteerd en dat geen archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. De in 1969 opgerichte Archeologische Vereniging Golda probeerde als eerste in deze leemte te voorzien.<sup>60</sup>

Ook waar niet gesloopt werd, veranderde het straatbeeld drastisch doordat er nu dubbel ruimte voor de auto moest worden gereserveerd, namelijk de rijweg en parkeerruimte. Die ruimte werd gevonden door de monumentale stoepen voor de huizen op te ruimen. Van de openbare weg, die eeuwenlang verkeers- én verblijfsruimte was geweest, mede dankzij de stoepen, bleef nu alleen de verkeersfunctie over.<sup>61</sup>

Een andere ingrijpende verandering was dat het open water in de stad functieloos werd. Boeren kwamen niet meer met schouwtjes naar de markt, voor de drinkwatervoorziening was er de waterleiding en de aanleg van de riolering vorderde gestaag. Al in de negentiende eeuw waren

# Historische Vereniging Die Goude

NIEUWSTE TIJD – RUIMTE (1795-2002)

de zijtjes gedempt en nu, vooral na de afsluiting van de Haven in 1954, volgden de beeldbepalende grachten. In vergelijking met andere Nederlandse steden was Gouda betrekkelijk laat met dempen. Na de Nieuwehaven, die al tijdens de oorlog was gedempt, waren Achter de Vismarkt, de Naaierstraat en het Nonnenwater (1954), de Raam en de Korte Raam (1961-1962) aan de beurt. Na jarenlange verwaarlozing van de walkanten en het grachtenwater was dit de gemakkelijkste oplossing. Ook het autoverkeer zou er volgens de voorstanders van profiteren.<sup>62</sup>

De Oudheidkundige Kring Die Goude behoorde tot de meest verklaarde tegenstanders. Het was echter een strijd van argumenten tegen sentimenten en die stemming voelde Die Goude wel aan: 'Wat bijvoorbeeld in een wereldstad als Rotterdam moét gebeuren, is allerminst een voorbeeld voor een kleine stad als Gouda. Maar men wil ook graag groot doen. De uitbreiding van de stad wordt als hoogste ideaal gezien, terwijl de bloei van de stad behoort te worden nagestreefd!'.<sup>63</sup> In het geval van Achter de Vismarkt en de Naaierstraat werd vooral het traditionele, waterrijke stadsbeeld met eenzijdig bebouwde grachten geschaad. Bovendien ging een van de schilderachtigste plekjes in de stad verloren. Voor de Nieuwehaven, de Raam en het Nonnenwater geldt hetzelfde, maar hier raakten vooral de ruimtelijke verhoudingen zoek. De straten zijn te breed in verhouding tot de bebouwing.<sup>64</sup>

Niet alleen was het dempen van de grachten en zijlen een verlies voor het stadsschoon, maar het betekende ook een verdere verkleining van de stadsboezem die door de bouw van de De Kock van Leeuwensluis in 1941 aanzienlijk was geslonken. Op warme zomerdagen veroorzaakten de grachten een misselijk makende stank. De protesten tegen deze onhoudbare situatie begonnen steeds luider te klinken. De bouw van het Mallegatsluisgemaal naast de gelijknamige sluis in 1960 en het aanbrengen van een pompinstallatie nabij de oude volmolenduikeurs in 1971 bracht enig soelaas. Pas met de ingebruikneming van een zuiveringsinstallatie in 1976 verbeterde de kwaliteit van het oppervlaktewater zodanig dat de stank verdween.

Het beheer van Gouda's stadsboezem was door de vele aanpassingen complex en tijdrovend geworden. De bediening van allerlei kleppen en schuiven en het aan- en uitzetten van pompen kostten veel manuren. Een oplossing kwam met de bouw van een gemaal op de plaats van de oude Hanepraaisluis. Geheel in de lijn van de traditie kreeg de vormgeving veel aandacht. Het



*Het Hanepraaisgemaal werd van 1855 tot 1857 gebouwd in verband met de drooglegging van de Haarlemmermeer. In 1936 werd het stoomgemaal buiten gebruik gesteld, na ingebruikneming van het dieselgemaal Mr. Pijnacker Hordijk aan de Schielands Hoge Zeedijk tussen Gouda en Moordrecht. Zeven jaar later, in 1943, werd het stoomgemaal afgebroken. In 1987 vond de oplevering plaats van een nieuw gemaal in moderne vormgeving en aangepast aan de eisen van de tijd.*

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

*Kleiweg ter hoogte van de Turfmarkt rond 1925. De toren behoort bij de rooms-katholieke kerk van Onze Lieve Vrouwe Hemelvaart (Kleiwegkerk) die met ingang van 1 augustus 1964 onder de slopershamer een roemloos einde vond.*



dak ligt op gelijk niveau met de weg en heeft zitbanken met uitzicht op de singel en het plantsoen, terwijl het bordes op de begane grond is opgenomen in het stelsel van wandelpaden. Opvallend is het gebruik van veelkleurige keramische tegels. Met de ingebruikneming van het Hanepraaigemaal in 1988 behoort wateroverlast en smerig grachtenwater tot het verleden.<sup>65</sup>

In schril contrast tot al dat slopen en dempen stond overigens wel degelijk zorg voor wat de overheid wél als monumenten beschouwde. Die zorg beperkte zich tot restauratie van de monumenten van nationaal belang, waarvoor rijkssubsidie verkregen werd. In 1952 kwam het stadhuis uit de steigers, in 1953 de Sint-Janskerk, in 1956 de Visbanken en in 1959 de Waag. Achteraf gezien werden de restauraties onder invloed van de toen geldende restauratie-opvattingen erg hardhandig uitgevoerd. Vooral de restauratie van de Joostkapel in 1957 staat zo te boek. In 1961 trad de Monumentenwet in werking en had Gouda in één klap 303 rijksmonumenten. Voor monumenten van lokaal belang, industrieel erfgoed en 'jongere bouwkunst' was toen nog geen belangstelling.<sup>66</sup>

Behalve gesloopt en gerestaureerd, werd er ook gebouwd. De naoorlogse nieuwbouw in en om de binnenstad kent echter weinig hoogtepunten. Tot de uitzonderingen rekenen liefhebbers van de naoorlogse architectuur het GEB-kantoor uit 1953, op de hoek van de Hoge Gouwe en het Nonnenwater, en de Hema van F. Gool uit 1964. Overigens was er ook veel kritiek op het gebouw van de HEMA. Het politiebureau aan de Houtmansgracht is van het bekende architectenbureau Kraaijvanger. Een van de weinige voorbeelden van hoogbouw in de nabijheid van de binnenstad is de Panoramaflat aan de Karnemelksloot.<sup>67</sup>

Ook buiten het centrum van de stad veranderde er veel. Een nieuw fenomeen was het bedrijventerrein. Het verplaatsen van bedrijfsactiviteiten naar buiten de stad was eigenlijk al in de middeleeuwen begonnen met het oog op brandgevaar of overlast. Een tweede fase in deze ontwikkeling vond plaats in de tweede helft van de negentiende eeuw en werd veroorzaakt door ruimtegebrek in de dicht bebouwde binnenstad. De verhuizing van de expanderende Kaarsenfabriek van de Raam naar het Buurtje is er een goed voorbeeld van. Pas na de oorlog gingen stedenbouwkundigen de functies wonen, werken en recreëren bewust scheiden en ontstonden de eerste aangelegde bedrijventerreinen. De Kromme Gouwe, tussen de gelijknamige Gouwe-arm en de Nieuwe Gouwe, is daarvan het oudste voorbeeld in de stad. Het behoort zelfs tot de oudste bedrijventerreinen van ons land. Vanaf 1945 werd het terrein ontwikkeld, maar ook daarvoor stonden er al eeuwenlang houtzagerijen, oliemolens en aardewerkfabrieken. De bedrijven die zich er vestigden, zijn kenmerkend voor de samenstelling van het Goudse bedrijfsleven van dat

# Historische Vereniging Die Goude

NIEUWSTE TIJD – RUIMTE (1795-2002)

moment: veel metaal- en machinefabrieken en handels in bouwmaterialen (Mokveld, Gouda Vuurvast, Goudse Betonmortelcentrale). Ook aan de andere kant van de Nieuwe Gouwe verrezen in die tijd grote bedrijven (Kaasunie, Nederhorst).<sup>68</sup>

Nog voor de Kromme Gouwe geheel en al was volgebouwd, werd in de jaren zestig een begin gemaakt met de aanleg van een groot bedrijventerrein tussen de A12, de Gouwe en de spoorlijn. Aanvankelijk droeg dit terrein de naam Den Uiterter, maar toen begin jaren zeventig dwars door dit in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein een afslag van de A12 werd aangelegd met de naam Goudse Poort, ging het bedrijventerrein in de volksmond al spoedig diezelfde naam dragen. Uiteindelijk werd de naam officieel aangepast. Op dit bedrijventerrein vinden we minder productiebedrijven en meer kantoren en groothandels.<sup>69</sup>

De binnenstadsbewoners vestigden zich samen met grote aantallen nieuwkomers in de buitenwijken, die vanaf de jaren vijftig in hoog tempo uit de grond gestampt werden. In enkele tientallen jaren zouden de stad en haar bevolking, die altijd een geleidelijke ontwikkeling hadden doorgemaakt, een explosieve groei beleven van 36.000 inwoners in 1945 via 50.000 inwoners in 1974 naar 72.000 inwoners in 2001.<sup>70</sup>

In 1955 werd een begin gemaakt met de bouw van Gouda Noord. Daarbij werd van de vooroorlogse plannen geen gebruik meer gemaakt. Met zijn open stedenbouwkundige structuur en nadruk op de doorstroming van het verkeer is de wijk typerend voor de periode van de wederopbouw. Toch vertoont de architectuur nog traditionalistische trekjes. Kort daarop volgden Vreewijk, Achterwillens en Oosterwei. Deze wijken waren groen, ruim opgezet en gevarieerd bebouwd met laagbouw en middelhoogbouw en daardoor erg in trek bij de meer bemiddelde middenklasse. Vreewijk en Oosterwei laten goed de stedenbouwkundige visie van de jaren vijftig en zestig zien. De huizenbouw wordt gekenmerkt door middelhoogbouw met grote ramen voor maximale toetreding van licht en lucht. Veel en grote stukken openbaar groen zijn in de plaats van eigen tuinen gekomen. Bij de ordening van de stapelbouw in Oosterwei valt op dat het blok tussen de Gedenklaan en de Vrijheidslaan en het blok tussen de Verzetslaan en de Eendrachtsweg gespiegeld is aangelegd met ertussenin een waterpartij en groen. Ook karakteristiek voor de tijd waarin de wijk is gebouwd, is de toepassing van baksteenmozaïeken op de kopse zijden van de flats, maar ook in de gevel van het voormalige gebouw van het Coornhert Gymnasium aan de Nansenstraat. Wat al deze wijken missen in vergelijking tot de vooroorlogse plannen in Berlageaanse stijl, is een centrum, een middelpunt waarop de hele wijk zich oriënteert en



*Overzicht van het weidegebied waar het stadsdeel Oosterwei zal worden gebouwd, met gereedliggende rioolbuizen (1961).*

waar de hoofdwegen samenkomen. Ook sluiten de wijken niet goed aan op de binnenstad, maar vormen in zekere zin autonome onderdelen.<sup>71</sup>

Vier jaar na uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied met een deel van Waddinxveen werd in 1968 begonnen met de aanleg van de wijk Bloemendaal. Ook deze wijk wordt gekenmerkt door veel groen en in de oudste delen door een afwisseling van laagbouw en middelhoogbouw. Typerend voor de jaren zestig is de 'wijkgedachte', wat onder andere tot uiting komt in een gevarieerde bebouwing voor een gevarieerde bevolking. Een groot verschil met soortgelijke uitbreidingswijken in andere gemeenten was dat in Bloemendaal de Bloemendaalseweg met zijn monumentale bebouwing bewust behouden bleef en in de wijk werd geïntegreerd. Deze vorm van behoud en integratie in nieuwbouw was uitzonderlijk en zijn tijd ver vooruit. Pas in de jaren negentig en het begin van de eenentwintigste eeuw zou 'behoud door ontwikkeling', zoals het genoemd wordt, een meer algemene trend worden. Het behoud van de Bloemendaalseweg was te danken aan felle protesten van actievoerders, want in de oorspronkelijke opzet van de wijk was deze eeuwenoude doorgaande weg niet opgenomen.<sup>72</sup>

Hoewel de wijk dankzij zijn vele groen en de Bloemendaalseweg altijd in trek is geweest bij woningzoekenden, is deze door stedenbouwkundigen nog lange tijd verguisd: 'De nieuwe wijk vormt geen organisch geheel met de stad, maar is een zelfstandig fragment, dat op zijn beurt weer uit verschillende onderdelen is opgebouwd. Een groot intern element, waar rondom heen de compositie van de wijk is opgezet, ontbreekt. (...) Het monumentale plein dat de wijk aan de historische stad moest schakelen, is maar gedeeltelijk gerealiseerd.<sup>73</sup> Het plein wordt gedomineerd door autoverkeer en heeft daardoor maar een beperkte gebruiksfunctie. Behalve een paar mooie gebouwen en woningcomplexen uit de jaren vijftig en zestig aan de oostzijde ontbreekt ook de stedelijke allure.<sup>74</sup> Aan de westzijde, waar de nieuwe wijk Bloemendaal door middel van het plein aan de historische stad geschakeld moest worden, is zelfs de polderweg gehandhaafd compleet met boerderijen en knotwilgen. De beoogde samenhang heeft plaatsgemaakt voor contrast en fragmentatie'. Tot zover het citaat.<sup>75</sup>

Ook op het punt van de infrastructuur veranderde er in de tweede helft van de twintigste eeuw het nodige. De ruïne van het in 1944 gebombardeerde spoorwegstation werd in 1948 door de bekende NS-architect Sybold van Ravesteyn omgebouwd tot een eenlaags gebouw met een gepleisterde neobarokke façade. Omdat het gemeentebestuur een symmetrisch gebouw eiste, kreeg het station aan weerszijden een gebogen vleugel met rechts een fietsenstalling en een poort naar het emplacement en links een busstation. Bij de herbouw hoorde ook een herinrichting van het Stationsplein dat nu op het Kleiwegplein werd aangesloten door de aanleg van de Vredebest in 1949. Van het bijzondere station van Van Ravesteyn resten alleen nog de beelden van Jo Uiterwaal, die een plaats hebben gekregen in de nissen van de nieuwbouw van 1984 en bij de entree van het gerestaureerde Remonstrantse Poortje aan de Keizerstraat.<sup>76</sup> De spoorverbinding met Rotterdam werd in 1950 aanmerkelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe lijn die aansloot op het station dat toen nog Delftse Poort heette, maar dat wij nu kennen als Rotterdam Centraal. Voordien eindigde de verbinding met Rotterdam in het Maasstation aan de zuidoostzijde van de stad en konden het hoofdstation en de bestemmingen ten zuiden van Rotterdam alleen via een omweg bereikt worden.

De eerste verkeersproblemen van voor de oorlog speelden kort na 1945 even geen rol, simpelweg omdat het aan voldoende voertuigen en brandstof ontbrak. Dat gaf de overheden de gelegenheid de oorlogsschade aan de wegen als gevolg van mitrailleursnesten, greppels, bunkers

en versperringen provisorisch te herstellen. De vele opgeblazen bruggen werden herbouwd en de talloze bomen die in de hongerwinter in de kachels waren verdwenen, werden weer aangeplant. Echt snel vorderde het herstelwerk niet omdat er nog jarenlang schaarste aan bouwmaterialen was en in 1949 moest men zelfs nog een beroep op de werkverschaffing doen om inmiddels tien jaar stil liggende werken weer aan te pakken. Wel ging vooral de provincie door met het in beheer nemen van lokale en particuliere wegen, waarna de laatste tollен verdwenen. In Gouda waren dat de tollен op de Haastrechtsebrug in 1946 en aan de Bodegraafsestraatweg in 1948.<sup>77</sup>

Net toen Nederland zich weer massaal op weg begaf, eiste de watersnoodramp in 1953 alle aandacht van de overheden en vooral Waterstaat op. Om voor de herstelwerkzaamheden in Zeeland en Zuid-Holland en het Deltaplan geld uit te sparen werd elders nogal eens voor snelle en goedkope oplossingen gekozen. Zo werd het beleid om naast provinciale wegen vrijliggende rijwielpaden aan te leggen, losgelaten. Nog een gevolg van de watersnoodramp was dat alle iepen op de Schielands Hoge Zeedijk, de Goejanverwelledijk en de Gouderaksedijk gekapt werden. De vrees bestond dat ze, mochten ze bij een zware storm omwaaien, diepe gaten in de dijken zouden maken.<sup>78</sup>

Een laatste gevolg van de watersnoodramp was de definitieve afsluiting van de Haven in 1954. Hoe hoog het water in 1953 stond wordt aangegeven op een steen in de sluismuur. Waterinlaten stelden de stad in staat nog enkele jaren door te gaan met het schuren van de grachten, maar in 1961 kwam ook daaraan een eind. Meteen werden plannen gemaakt voor het doortrekken van de provinciale weg N 207 over de afgesloten haveningang. Die kwam er in 1956, nadat de IJsselkade voor dat doel verbreed was en beide Veerstallen met elkaar verbonden waren. Via de nieuwe Haastrechtse Brug, gebouwd in 1954, en het tegelijkertijd aangelegde verkeersplein Stolwijkersluis liep de weg als N 228 verder over de dijk naar Haastrecht en Oudewater. De oude Haastrechtse Brug en het bijbehorende tolhuis werden in 1955 afgebroken. Deze ingrijpende verandering in het stadsbeeld is bijna symbolisch: de noord-zuidgerichte waterverbinding werd vervangen door een oost-westgerichte verkeersweg. Het tolhuis, ooit markant en strategisch gelegen op de hoek van de haven en de IJssel en symbool van Gouda als binnenvaartcentrum, stond nu plotseling op het droge.<sup>79</sup>

## Protesten, bezinning en nieuwe bloei (1972-2002)

In de eerste vijftig jaar na de oorlog was er in de binnenstad en daarbuiten zó veel, zó snel veranderd, dat de niet aflatende stroom van plannen verzet begon op te roepen. Vooral jongeren protesteerden tegen de massale sloop van goedkope woningen. Anderen, vooral ouderen, begonnen te hoop te lopen tegen de aantasting van de historische binnenstad door sloop en demping. Ook de sloop van het Van Iterson Ziekenhuis in 1972, een monumentale, maar onpraktische schepping in sobere Jugendstil van W. Kromhout Czn uit 1910, veroorzaakte veel beroering.<sup>80</sup> Een bont gezelschap, uiteenlopend van Die Goude tot actiegroepen als de Kritiese Stroopwafel en de Vereniging Behoud Stadsschoon, deed steeds vaker van zich horen. Vooral in 1972, toen op de hoek van de Kleiweg en de Nieuwstraat de HEMA begon te verrijzen, zwol het protest tegen verdere sloopplannen in dat deel van de stad aan. Het contrast tussen de Hema en de oude bebouwing was erg groot en de sloopplannen besloegen inmiddels het hele gebied tussen de Lange Tiendeweg, de Zeugstraat en de Blekerssingel. Alles moest wijken, dus ook de kazerne, de Agnietenkapel en de Doelen. Er zou een geheel nieuwe stadswijk verrijzen, met brede toegangswegen en bruggen over de gracht.<sup>81</sup>



# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

*Kleiweg omstreeks 1890. Rechts de stalhouderij van de firma Gebroeders Blom. In de straat liggen de rails van de stoomtram naar Oudewater (opgeheven in 1907). Vanwege het ontbreken van de nodige financiën is de toren van de rooms-katholieke kerk van Onze Lieve Vrouwe Hemelvaart (Kleiwegkerk) nog niet voltooid. Pas in 1902 werd de toren afgebouwd en had toen een hoogte van 62 meter.*



De actiegroepen kregen steun uit onverwachte hoek. De cultuurminnende burgemeester K.F.O. James was een uitgesproken voorstander van restauratie van de Agnietenkapel en toen in 1972 na lang wikken en wegen de beslissing viel om de kapel te restaureren in plaats van te slopen, was in Gouda de kogel door de kerk. Eerder dan in veel andere gemeenten drong hier het besef door dat de binnenstad als geheel waardevol was en dat men met die oudbouw zijn voordeel kon doen bij het maken van nieuwe plannen. Ook andere plannen, zoals het Raamplan, verdwenen rond deze tijd in een diepe la en zijn er nooit meer uitgekomen.<sup>82</sup>

In 1978 werd een nieuwe mijlpaal bereikt, toen de binnenstad werd aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het effect daarvan was vooral psychologisch van aard, want al biedt het beschermde stadsgezicht geen wettelijke bescherming voor individuele gebouwen, het verplicht een gemeente om beschermende bestemmingsplannen op te stellen. Het heeft daardoor bijgedragen aan een groeiend besef bij plannenmakers en particulieren dat de binnenstad een waardevolle omgeving is. Intussen deed de aan de Monumentenwet gekoppelde subsidieregeling gouden tijden aanbreken voor restauratiebedrijven. Nadat in de jaren zestig en zeventig het Catharina Gasthuis, het Weeshuis en de Jeruzalemkapel waren gerestaureerd, volgde in de jaren tachtig het ene na het andere restauratieproject: de tweede fase van de Sint-Janskerk (1980), het Vroesenhuis (1982), Huize Groeneweg (1984), molen De Roode Leeuw (1985), de Asschuur (1986), de Doelen (1987), de Kazerne (1987), de Barbaratoren (1988), het Amsterdams Verlaat (1989) en het Tolhuis (1990).<sup>83</sup>

Aan de bizarre gewoonte in Gouda om met monumenten en monumentale onderdelen te slijpen, kwam in deze periode eveneens een eind. Het in 1939 gesloopte Lazaruspoortje was in 1964 herrezen aan Achter de Kerk en voorzien van de gevelstenen van het in 1938 gesloopte Elisabeth Gasthuis en de in 1941 gesloopte Looihal. Het poortje naar het Hartenerf aan de Nieuwehaven verhuisde in 1965 naar de tuin van apotheker Paris aan de Peperstraat en nog in 1988 werd de entree van het hofje van Jongkind van de Zeugstraat naar de tuin van het Verzetsmuseum verplaatst. Thans beschouwt men een monument niet meer als een verzameling gelukkig gerangschikte bouwmaterialen, maar als een bouwkundig ensemble dat een relatie onderhoudt met zijn omgeving en juist voor die omgeving, waar het thuishoort, van betekenis is.<sup>84</sup>

Ook landelijk ging in de loop van de jaren zeventig het roer om en volgde op een periode van sloop een periode van herbezinning en herwaardering. In de nationale wetgeving kwam dat tot

uitdrukking in de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing van 1985. Men ging nu over stadsvernieuwing denken als een integraal proces, waarvan niet alleen sloop en nieuwbouw, maar ook behoud en restauratie deel uitmaakten. Er werd meer gestreefd naar woning- en wijkverbetering en bewoners kregen inspraak. ‘Bouwen voor de buurt’ was de leuze met Jan Schaefer als de bekendste pleitbezorger. Er kwam meer waardering voor de binnenstad, niet alleen bij het winkelend publiek, maar nu ook bij toeristen.<sup>85</sup>

Dagrecreanten begonnen een steeds belangrijker bron van inkomsten te worden, wat in het straatbeeld vooral zichtbaar werd door een explosieve groei van het aantal terrassen. Daarnaast kwam een toenemend aantal evenementen en projecten van de grond, zoals Kaarsjesavond (1961), Open Monumentendag (1987) en de Havenstaddagen (1997). Op basis van een plan van aanpak voor de IJsselzone, geschreven door leden van de Archeologische Vereniging Golda, ontwikkelde de gemeente een historische wandelroute langs de Hollandsche IJssel en de Turfsingel met het doel ook dit stadsdeel voor het toerisme te ontwikkelen.<sup>86</sup> Een ander particulier initiatief, Gouda Havenstad van de gelijknamige werkgroep, dat het (water)toerisme en dus de economie van de stad wil bevorderen door de doorvaart door de stad te herstellen, is door de gemeente geadopteerd en wordt gefaseerd uitgevoerd. Drie bruggen zijn inmiddels weer beweegbaar gemaakt of vernieuwd.<sup>87</sup>

Ook bij ondernemers begon het inzicht veld te winnen dat de héle binnenstad bijdraagt aan hun omzet. Zij verbouwden niet alleen voor de zoveelste keer hun winkelinterieur, maar namen nu ook de jarenlang verwaarloosde gevel of zelfs het hele pand onder handen. Veel kantoren verlieten inmiddels vanwege de slechte parkeermogelijkheden of andere praktische bezwaren de binnenstad alweer en een nieuwe generatie binnenstadsbewoners nam zijn intrek in de grachtenpanden. Een tot op de dag van vandaag voortdurende golf van restauraties van woonhuizen was het gevolg.

Door de veranderende houding van stedenbouwkundigen en plannenmakers tegenover de oude binnenstad kregen monumentenzorgers, nu ze niet meer steeds bedreigde gebouwen hoefden te redden, de kans zich opnieuw op hun veranderende taak en positie te bezinnen. Allengs gingen zij zich steeds meer zien als medeleveranciers van ruimtelijke kwaliteit. Het streven werd kwaliteitsverbetering van de stad als geheel. Als onderdeel van dat beleid moesten objecten van voldoende kwaliteit behouden blijven, zonodig een nieuwe functie krijgen en aldus een positieve bijdrage leveren aan het totale stadsbeeld. Nieuwe functies van monumenten en bouwkundige aanpassingen daaraan werden steeds welwillender beoordeeld, zolang het monumentale karakter maar niet verloren ging. ‘Behoud door ontwikkeling’ is nu het landelijke credo. Op het punt van integrale monumentenzorg ontwikkelde Gouda in de loop van de jaren tachtig en negentig een zekere voorbeeldfunctie.<sup>88</sup>

Ook op andere terreinen begon men de kwaliteit van de binnenstad te verbeteren. Een voorbeeld is het zogenaamde rolluikenverbod, met als doel de naargeestige sfeer op straat te verbeteren en het gevoel van veiligheid te vergroten. Gouda behoorde ook tot een van de eerste gemeenten die begin jaren negentig het project *Wonen Boven Winkels* inzette, al bleef het bij kleine succesjes. Succesvoller is de aanpak van de openbare ruimte die een steeds rommeliger indruk begon te maken door reclame-uitingen, uitstallingen, straatmeubilair, verkeersborden en de bonte variatie in wegverharding. Het afgelopen decennium wordt gekenmerkt door ingetogenere reclame-uitingen op de gevels. Bovendien zijn in korte tijd bijna overal de grote kunststof luifelbakken met reclame en al van de gevels verdwenen. Ook de gemeente begon harder op te

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

treden op tegen de overvloed aan borden en uitstallingen op straat. In 1997 werd daartoe de Nota Detailhandel vastgesteld. Per 1 januari 2002 wordt dit beleid geëffectueerd.<sup>89</sup>

Hoewel het aantal auto's in deze periode alleen maar toenam en Gouda de gemeente met de grootste autodichtheid van Nederland werd, werd de auto allengs uit grote delen van de binnenstad verdreven.<sup>90</sup> De belangen van andere weggebruikers kregen nu weer de volle aandacht en in 1972 werd het eerste stukje binnenstad autovrij gemaakt. In dat jaar werd de Korte Groenendaal ingericht als voetgangerszone. Dit autovrije gebied breidde zich snel uit totdat ook de Kleiweg en een deel van de Lange Tiendeweg er deel van uitmaakten, twee wegen die tot dan toe uitvalswegen van de binnenstad waren geweest. Tegelijkertijd daagde het inzicht dat een vol geparkeerd centrum de aantrekkelijkheid ervan niet ten goede kwam en werd het parkeren in banen geleid. Hoogtepunt – tegenstanders spreken van een dieptepunt – was het autovrij maken van de Markt. Van een permanente parkeerplaats werd dit plein weer een verblijfsruimte en evenemententerrein. Zo keerde in 1974 de kermis na dertig jaar terug op de Markt.<sup>91</sup>

Er vond in deze periode ook nieuwbouw plaats, zowel in het historisch centrum van de stad als daarbuiten. Het meest in het oog springend is de nieuwbouw in het noordoostelijk deel van de binnenstad: de oostelijke gevelwand van de Kleiweg, vanaf de HEMA noordwaarts, de Nieuwe Marktpassage, de Lem Dulstraat en de Conventstraat. De grootschaligheid vormt hier een breuk met het verleden. Van de Nieuwe Marktpassage is dat verdedigbaar omdat het naast een ander groot bouwwerk, de Kazerne staat. Qua maatvoering en bouwmassa past dit nog wel in het bestaande stadsbeeld. Van de nieuwbouw aan de Kleiweg, de Conventstraat en de Lem Dulstraat kan dat echter niet gezegd worden. De grote, monotone en vrijwel gesloten gevelvlakken vormen een groot contrast met de gevarieerde gevelwanden elders in de binnenstad. De volkswoningbouw aan de Houtmansgracht, de Vest en de Turfsingel oogst vergelijkbare kritiek. Ook verpleeghuis De Baan is een voorbeeld van grootschalig bouwen in een oude stad met een fijnmazige structuur, zij het dat de inpassing hier veel beter heeft plaatsgevonden dan aan bijvoorbeeld de Conventstraat.<sup>92</sup>

Op dit moment staan enkele vitale binnenstadslocaties op het punt ontwikkeld te worden. Het verst gevorderd zijn de plannen voor het terrein van de voormalige GEB, begrensd door de Hoge Gouwe, het Bolwerk, de Turfsingel, de Verlorenkost en het Nonnenwater. Typerend voor het feit dat het stedenbouwkundig masterplan van architect Henk Engel van bureau De Nijl is ontwikkeld in de jaren negentig van de twintigste eeuw, is de nauwe betrokkenheid van allerlei maatschappelijke groeperingen bij de planontwikkeling en het historisch-geografische onderzoek dat als uitgangspunt voor het masterplan diende. De verwachtingen voor dit project zijn hoog gespannen. Dat geldt ook voor de herbestemming van het complex van de voormalige platenfabriek Zuid-Holland, officieel de Verheul-locatie geheten. Het terrein grenst aan de zuidzijde van het hiervoor genoemde en wordt verder begrensd door de Turfsingel en de Raam. De planvorming voor dit fabriekscomplex, waarvan belangrijke delen inmiddels rijksmonument zijn, verkeert in een pril stadium en is door ontwikkelaar Eurowoningen Blauwhoed in handen gegeven van de gerenommeerde Vlaamse architectenwerkgroep A.W.G.-bOb Van Reeth. Ook voor de facelift van de Spoorzone, een plan voor het hele stationsgebied tot aan de Spoorstraat, is inmiddels een masterplan gemaakt door architect Pi de Bruijn van de Architecten Cie. Aan een invulling van de locatie van de Drie Notenboomen wordt al enige tijd gewerkt door Cees Dam van Dam en Partners Architecten.

Buiten de binnenstad werd onverdroten doorgebouwd aan de wijk Bloemendaal, maar de kritische tijdgeest die in de binnenstad het ongebreidelde slopen een halt had weten toe te roepen,

keerde zich ook tegen het stedenbouwkundige ideeëngoed van de Moderne Beweging met zijn voorkeur voor strakke etagebouw, rechte wegen en grote, steriele groenvoorzieningen. Het Boerhaavekwartier, het Windrooskwartier en het zuidelijk deel van het Groenhovenkwartier zijn nog typerend voor die naoorlogse opvatting over stedenbouw. Maar al in 1968 werd gewerkt aan de nota *Gouda 2000*, waarin een heel andere koers werd ingeslagen. In 1970 werd de nota vastgesteld en alles wat daarna in Bloemendaal en Plaswijck is gebouwd (de noordelijke helft van het Groenhovenkwartier, de Hoevenbuurt, de Zoombuurt, de Lusten- en Burgenbuurt, de Steinenbuurt, de Water- en Grassenbuurt en de Mammoet) wordt gekenmerkt door een minimum aan hoogbouw, experimentele woningbouw en een verkavelingspatroon dat zich niets meer aantrekt van de middeleeuwse kavelstructuur van de polder. In plaats van rechte wegen treffen we er slingerende wegen en verspringende rooilijnen aan.<sup>93</sup>

De bouw van de wijk Bloemendaal bracht twee problemen teweeg, die Gouda lang zijn opgebroken. Ten eerste was dat het financiële debacle dat bekendstaat als het 'Gat van Bloemendaal', als gevolg waarvan Gouda in 1975 structureel een Artikel 12-gemeente bleef. Ten tweede had de bouw van de wijk een ongunstig effect op de spreiding van de Goudse bevolking. De fonkelnieuwe wijk ontketende een massale uitstroom van bewoners uit wijken als Korte Akkeren, Achterwillens en Oosterwei. In tien jaar tijd ontwikkelden zich in die wijken problemen die nog altijd niet zijn opgelost. Met het kapitaalkrachtiger deel van de bevolking verdwenen daar vrijwel alle winkels en diensten.<sup>94</sup>

Met de bouw van Goverwelle werd begonnen in 1981, toen het *Uitbreidingsplan Gouda-Oost* werd opgesteld. Ook in deze wijk ging het oude verkavelingspatroon verloren, mede als gevolg van het feit dat het terrein aanvankelijk bouwrijp gemaakt was voor een penitentiaire inrichting. De wijk, die pas later de naam Goverwelle kreeg, is minder groen en open van structuur dan Bloemendaal doordat de huizen dichter op elkaar staan. De variatie in architectonische vormen daarentegen is ook hier groot. Voor bijna alle naoorlogse wijken, en zeker voor Goverwelle, geldt dat ze iets autonooms hebben en geen relatie onderhouden met een naburige wijk of de binnenstad. De structuur van nieuwe wijken is geen resultaat van een historische ontwikkeling en sluit, met uitzondering van een enkele ontsluitingsweg, niet op zijn omgeving aan. Gouda mist door dit conglomeraat van wijken stedenbouwkundige samenhang. Ook missen de wijken een typisch Goudse uitstraling, de zogenaamde *genius loci*, iets waarvoor architecten en stedenbouwkundigen pas de laatste jaren belangstelling hebben gekregen.<sup>95</sup>

Vooralsnog als gevolg van de problemen die zich voordeden bij de bouw van de wijk Bloemendaal is wel verzucht dat Gouda op de verkeerde plek is gebouwd, maar die bewering mist elke grond. In grote delen van de binnenstad is de grondslag namelijk uitstekend dankzij een aanzienlijk kleidek. Het probleem van verzakking en inklinking beperkt zich dan ook vooral tot de latere landinwaartse stadsuitbreidingen op plaatsen waar de hoeveelheid klei en dus ook de stevigheid van de bodem afneemt.

Sluitstuk van de Goudse uitbreidingswijken zou de wijk Westergouwe moeten worden, maar vooralsnog zijn de meningen verdeeld of die wijk er wel moet komen. Aanvankelijk was de provincie tegen de gemeentelijke plannen, nu is dat vooral de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Inmiddels is wel in de Oostpolder het industrieterrein Gouwestroom gerealiseerd. Net als de oudere bedrijventerreinen is ook deze wijk ruim opgezet met veel groen, maar aangelegd zonder rekening te houden met de oude verkavelingsstructuur.

# Historische Vereniging Die Goude

DE GRENZEN OVERSCHREDEN

---

De infrastructuur rond Gouda is na de aanleg van de rijksweg 12 en de provinciale weg over de Veerstallen niet meer ingrijpend gewijzigd. Na de oorlog had ten noorden van Gouda nog de aansluiting op de rijksweg 3 naar Amsterdam moeten komen, maar die is nooit gerealiseerd. Bij de rijksweg 12, de trots van Nederland, trad al spoedig na de oorlog de wet van de remmende voorsprong in werking. De weg verouderde snel en werd te smal, de betonplaten verzakten en scheurden. De brug over de Gouwe stond vaak open en veroorzaakte lange files. De verzakken- de betonplaten werden op gezette tijden doorboord om er een mengsel van cement en leem onder te kunnen spuiten, maar begin jaren zeventig werd de weg gereconstrueerd en maximaal verbreed. Een verdere verbreding liet het onderliggende zandlichaam niet toe. De aanleg van een derde rijstrook naast de bestaande twee was daardoor te duur. De betonplaten werden 'gebeuld', ofwel kapot geslagen, en geasfalteerd. De uit 1938 daterende ophaalbrug over de Gouwe bleef echter voor lange files zorgen. Eerst kwam er in 1974 een nieuwe afslag, Goudse Poort genaamd. Voordien verliet het verkeer de snelweg via een van de afritten van de brug. De Goudse Poort liep dwars door het toen in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Den Uiterter heen. Iets zuidelijker kruiste de Goudse Poort de Parallelweg, sedert 1977 Burgemeester Jamessingel geheten, om via het Hamstergat aan te sluiten op de Nieuwe Gouwe Oostzijde. Daarna werd een begin gemaakt met de bouw van het Gouwe-aquaduct, dat in 1981 in gebruik werd genomen. De oude ophaalbrug over de Gouwe bleef onder de naam Coenecoopbrug in gebruik voor het lokale verkeer van Gouda naar Waddinxveen-Zuid.<sup>96</sup>

Bij het ontwerp van de wijk Goverwelle was al rekening gehouden met de aanleg van een toegangsweg naar het noorden. In het zuiden sluit de Goverwellesingel aan op de provinciale weg N 228 naar Oudewater. De aanleg van de ontsluitingsweg naar het noorden had echter meer voeten in de aarde, mede omdat daarvoor een kleine grenscorrectie met Reeuwijk noodzakelijk was. In 1992 kwam de weg er onder de naam Goudse Houtsingel. Hij loopt parallel aan de Achterwillenseweg, om het bebouwde deel van Achterwillens heen en sluit via de Breevaartbrug aan op de Bodegraafsestraatweg.

In het begin van de jaren negentig werd de spoorlijn ingrijpend vernieuwd. Ten westen van de stad, nabij 't Weegje, kwamen fly-overs zodat de treinen in en uit de richting van Den Haag en Rotterdam elkaar ongelijkvloers konden kruisen. De oude spoordijk, die sedert de ingebruikname van de stalen draaibrug in 1909 niet meer was gebruikt, werd verhoogd en in 1990 voorzien van een robuuste hefbrug met een hogere doorvaart, uitgevoerd in ruw beton. Het treinverkeer werd nu over het oudste tracé geleid, de stalen draaibrug ten noorden ervan afgebroken en opgeblazen, waarna men ook het noordelijke dijklichaam ophoogde en een nieuwe draaibrug bouwde voor het spoor naar Alphen aan den Rijn.<sup>97</sup>

Het station kreeg er als gevolg van deze veranderingen een perron voor de treinen naar Alphen aan den Rijn bij. In het verlengde van de Van Henegouwenstraat kwam een fietstunneltje in de richting van de schouwburg en de binnenstad. Het hele spoor door de stad werd van een geluidsscherm voorzien. De spoorbrug over de Breevaart werd een vaste brug met beperkte doorvaarthoogte. Daarmee werd de stad zo goed als onbereikbaar voor grotere recreatievaartuigen, afkomstig van het belangrijke watersportgebied de Reeuwijkse Plassen.

Overzien we het geheel, dan kunnen we niet anders constateren dan dat overheidsbemoedening met stedenbouw, landinrichting en infrastructuur eeuwenlang eerder uitzondering dan regel is geweest. In de loop van de negentiende eeuw kwam daar geleidelijk verandering in en die lijn zette zich voort in de twintigste eeuw. Ook van een gemeente als Gouda werd na 1901 een eigen

stedenbouwkundig beleid verwacht, een eigen visie op een toenemend aantal ruimtelijke problemen. Net als veel andere Nederlandse gemeenten wist Gouda aanvankelijk niet goed weg met die nieuwe, steeds complexer wordende taak.

Het gevoerde beleid was lange tijd niet initiërend of anticiperend, maar afwachtend, volgend of zelfs defensief. De overheid was hooguit corrigerend of voorwaardenscheppend aanwezig. Toen de maatschappelijke ontwikkelingen na de oorlog in een stroomversnelling raakten, heeft dat geleid tot het ontbreken van een eigen, 'typisch Goudse' stadsontwikkeling. Veel van de naoorlogse ingrepen zijn nauwelijks te onderscheiden van wat in andere steden gebeurde, terwijl een samenhangende stedenbouwkundige visie zou ontbreken.<sup>98</sup>

In de jaren negentig van de twintigste eeuw heeft de stedelijke overheid echter steeds meer initiatieven ontplooid om de leefbaarheid in de stad te bevorderen. Daarnaast zijn de Gouwe-naars zich positiever en actiever gaan opstellen. Verenigd in buurt- en wijkcomités vergaren ze informatie en deskundigheid en ontwikkelen verbeterde of alternatieve plannen. Twee vérgaande voorbeelden daarvan zijn de voorstellen tot aanpassing en aanscherping van het bestemmingsplan voor het westelijk deel van de Goudse binnenstad door de Werkgroep Binnenstad West en de actieve deelname van diverse bewonersgroepen bij de totstandkoming van het stedenbouwkundige plan voor de GEB-locatie van architect Henk Engel.<sup>99</sup> Met deze inzet van mondige en op deelgebieden vaak deskundige burgers lijkt de Goudse ruimtelijke ontwikkeling bij het aanbreken van de eenentwintigste eeuw een geheel nieuwe weg in te slaan.