Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monument
Inventarisa
Project (Mn

COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
telefoon 070 - 3116611

Samenstellers
M. van Ingen
drs S.R. Jonkergouw
drs A.F.J. Niemeijer
drs L.A. Nizet
ir Th.A.J. Schiere
drs E.B. de Snoo - van de Garde
ing. M. Spooren
drs B.L. Sprinkhuizen
ir M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs R. Daalder
drs Th.M. Elsing
W. de Jong
ir J.G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Facilitaire Dienst, Bureau Reproductie

's-Gravenhage, november 1991

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

INVENTARISATIE

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

januari 1990
A.F.J. Niemeijer

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Wegen
   4.2. Waterwegen en dijken
   4.3. Spoorwegen
   4.4. Openbare Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Alphen aan den Rijn
         5.2.1.1. Alphen krijgt stedelijke allure
      5.2.2. Hoorn
      5.2.3. Gouwsluis
      5.2.4. Gnephoek
      5.2.5. 's-Molenaarsbuurt
      5.2.6. Ridderbuurt
      5.2.7. Aarlanderveen
      5.2.8. Zwammerdam
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De gemeente Alphen aan den Rijn is gelegen in het noordoosten van de provincie Zuid-Holland en wel langs beide oevers van de Oude Rijn. Alphen grenst aan (N-O-Z-W.) Woubrugge, Ter Aar, Nieuwkoop, Bodegraven, Boskoop, Hazerswoude en Koudekerk aan den Rijn.
De gemeente ontstond in 1918 door de samenvoeging van de toenmalige gemeenten Alphen, Aarlanderveen en Oudshoorn. In 1964 kwam hier nog een deel van de opgeheven gemeente Zwammerdam bij; anderzijds moest Alphen toen de Nessepolder en de Rijneveldse Polder afstaan aan Boskoop. De grenzen zijn dan ook voor een deel van planologisch-administratieve oorsprong, maar wanneer wij de ingreep van 1918 buiten beschouwing laten, hoofdzakelijk van historisch-juridische origine.
De oppervlakte bedraagt thans 5.780 ha en op 1 januari 1988 was het aantal inwoners 58.154; de bevolkingsdichtheid was 1.054 inwoners/km^2.
Alphen aan den Rijn omvat de dorpen Alphen, Zwammerdam en Aarlanderveen; de buurten Gouwsluis, Hoorn, Gnephoek, 's-Molenaarsbuurt en Ridderbuurt zijn feitelijk vergroeid met Alphen.
Alphen aan den Rijn vervult thans een belangrijke centrumfunctie voor de omliggende gebieden en kan met recht streekcentrum worden genoemd.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De bodem binnen de gemeente bestaat in hoofdzaak uit rivierklei en veen. Vooral aan de zuidzijde van de Oude Rijn en bij de Aar (en het Aarkanaal) ligt een pakket rivierklei van minstens 50 cm dikte (op veen) dat overgaat in bos- en broekvenen. De rivierklei werd afgezet in het holoceen tot ± 1000 na Chr. tijdens overstromingen van het moerasbos in het lagunegebied achter de kustwal.
In het noorden van de gemeente liggen verder nog zegge- en rietvenen en het verst van de Oude Rijn verwijderd vinden wij hier ook oude zeeklei: de veenmosvenen zijn afgegraven en weggebaggerd ten behoeve van de turfproduktie en de ontstane plassen werden drooggemalen, waarbij het onderliggend kleipakket aan de oppervlakte kwam.

Het reliëf werd sterk bepaald door genese en ontginning: de klei- en veenlandschappen in dit gebied werden geoccupeerd vanaf de oevers van de rivieren en ontwaterd door het graven van sloten haaks op die rivieren. De veengronden klonken het meest in en wij zien dan ook dat de kleigronden nabij de Oude Rijn het hoogst liggen, namelijk tussen 0,6 en 1,0 meter -NAP. Daarbuiten daalt het oppervlak geleidelijk naar 1,5 meter -NAP en 2,0 meter -NAP maar waar veen werd gebaggerd, kwam het niveau te liggen op 3-4,5 meter -NAP (Polder Vierambacht) en zelfs 4-5,5 meter -NAP (rond Aarlanderveen). Dit dorp bleef overigens als een strook onvergraven "bovenland" liggen op tot slechts 1,2 meter -NAP geklonken veen.

2.1. Afwatering

Het gehele gemeentegebied loost zijn water kunstmatig door middel van 6 molens en enkele elektrische- en motorgemalen. Tot 1871 werd uitsluitend gebruik gemaakt van windenergie; in dat jaar werd een stoomgemaal in gebruik genomen in de Zuid- en Noordeinderpolder en in 1879 in de Polder Vierambacht (tot 1888 en 1893 ondersteund door twee respectievelijk één molen(s).
In 1906 werd een stoomgemaal geplaatst voor de Polder Kerk en Zanen (nu: Alpher Polder) en rond dezelfde tijd voor de Polder Rietveld (onder Hazerswoude). In de meeste andere polders werd voor 1940 de molenbemaling vervangen; alleen de molenviergang te Aarlanderveen is thans nog in functie zonder motorische hulp.
Ten oosten van het voormalige Oudshoorn werd langs het Aarkanaal na de Tweede Wereldoorlog op grote schaal zand gezogen op grote diepte, waardoor de Zegerplas ontstond; thans is de tweede fase van dit project gaande; de zal plas tot op 30 meter diepte worden uitgezand.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Agrarisch grondgebruik

De vanaf ongeveer de 10e eeuw ontgonnen klei- en veengebieden waren na enkele eeuwen al zo geklonken, dat kunstmatige ontwatering nodig werd. De Polder Gnephoek ontstond al in 1442; de Polders Kerk en Zanen en Steekt volgden rond 1480 en de meeste andere in de 16e en 17e eeuw.
Alleen onder het toenmalige dorp Alphen waren rond 1850 nog wat verkavelingen met een regelmatige blokstructuur te herkennen; verder werd (en wordt) het gemeenteoppervlak in hoofdzaak ingenomen door regelmatige strokenverkavelingen, terwijl in de kleipolders een modern-rationeel patroon werd gerealiseerd. De blok- en de strokenverkavelingen zijn van Middeleeuwse ouderdom; de modern-rationele zijn 18e/19e eeuws: de uitgeveende plassen werden rond 1740 respectievelijk rond 1800 drooggemalen.

De akkerbouw verloor terrein aan de veeteelt als gevolg van de klink van de bodem maar met name in de zeekleipolders werd de akkerbouw rond 1850 nog beoefend: Aarlanderveen kende in die tijd vruchtbare gronden met een rijke oogst aan vlas, graan, enzovoorts en ook bij Zwammerdam en 's-Molenaarsbrug (bij Oudshoorn) waren akkerlanden. De akkerbouw kon zich echter niet verder ontwikkelen en in toenemende mate werd daarop de veeteelt bedreven, die rond het dorp Alphen voorheen domineerde, maar in de 19e en 20e eeuw terugliep. Het aandeel van het agrarisch bedrijf in de beroepenverdeling nam daarop relatief af: in 1930 ± 22,5%, in 1947 nog maar 14%. Van de 5.271 ha cultuurgrond was in 1940 slechts 260 ha in gebruik als bouwland (in 1947 ± 460 ha als gevolg van de oorlog) terwijl verder nog wat groenten en fruit(bomen) werden geteeld langs de Oude Rijn (respectievelijk 20 en 90 ha); de rest was in hoofzaak in gebruik als wei- en hooiland.

Al voor de Tweede Wereldoorlog gingen in de directe nabijheid van de voormalige kernen Alphen en Oudshoorn (de eerste op de linker-, de tweede op de rechteroever van de Oude Rijn) belangrijke stukken cultuurgrond verloren door uitbreidingen van woon- en bedrijfsgebieden. Na de oorlog ging deze ontwikkeling in verhevigd tempo door en Alphen aan den Rijn heeft zich mede t.g.v. de aanwijzing tot groeikern ontwikkeld van een flinke plattelandsgemeente tot een kern met stedelijke allure.
Land- en (kas) tuinbouw vinden wij thans alleen nog op beperkte schaal in het noordelijkst deel van Polder Steekt, in de Polder Vierambacht, langs de oostzijde van het Aarkanaal en te Aarlanderveen; de overige cultuurgrond (± 95%) is in gebruik als grasland.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

In het noorden en noordoosten van de huidige gemeente werd tot ver in de 18e eeuw op grote schaal veen gebaggerd ten behoeve van de turfproduktie, maar na de droogmaking van de plassen hield dit bedrijf op te bestaan.
Langs de Oude Rijn werd op meerdere plaatsen klei gewonnen voor de steen- en pannenbakkerijen. Dit bedrijf werd, behalve in verband met de aanwezige grondstof, ook

langs het water uitgeoefend vanwege de goedkope transportmogelijkheden: de aanvoer van turf en klei en de afvoer van het produkt.
De zandwinning voor de ophoging van de woon- en industriegebieden te Alphen in de naoorlogse jaren langs het Aarkanaal kwam reeds eerder ter sprake. De ontstane Zegerplas en omgeving hebben nu ook een functie als recreatiegebied; tevens zijn er sportvelden.
In dit verband is het ook van belang te wijzen op de ontwikkeling van het Avifaunacomplex en omgrenzende recreatieterreinen sedert de Tweede Wereldoorlog.

Belangrijke oppervlakten zijn sedert het begin van de industrialisatie van Alphen in gebruik gekomen van nijverheids- en handelsbedrijven, die vooral werden aangetrokken door infrastructurele voorzieningen en door de ligging van Alphen, centraal in Hollands hart en niet ver van de meeste grote steden; uitbreiding vond vooral plaats naar de westzijde.

3.3. Visuele karakteristiek

Alphen aan den Rijn is heden ten dage een gemeente die wordt gekenmerkt door tegenstellingen.
Zowel modern-stedelijke en industriële structuren als puur landelijke kernen komen voor in het sterk door infrastructurele voorzieningen versneden grasland. Er is duidelijk sprake van verstedelijkt platteland met relatief weinig opgaand groen; slechts langs de wegen zien wij hier en daar een bomenlint, dat evenwel te dun is voor een "coulisseneffect".
Alphen aan den Rijn is sterk georiënteerd op de Oude Rijn en de nieuwe haven en het gemeentelijk oppervlak wordt gedomineerd door de moderne uitbreidingen.

4. INFRASTRUCTUUR

Alphen, Oudshoorn en Zwammerdam danken hun ontstaan aan de Oude Rijn en de wegen langs de oevers daarvan, die samen één van de slagaders van Holland vormden. Weg en waterweg hadden een regionale en zelfs een nationale functie dankzij de trekschuitverbinding Leiden-Utrecht maar ook het noord-zuidverkeer passeerde hier. Over water maakte men sedert de Middeleeuwen gebruik van de Heimanswetering en de Gouwe en in de 18e eeuw voerde de postweg van Amsterdam naar Rotterdam (de Herenweg) over Leimuiden, Oudshoorn, Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude. Pas met de verbetering van het Aarkanaal (± 1825) werd ook deze route van groter belang, zowel voor het water- als het landverkeer; in dezelfde tijd kwam het Goudse Rijpad op als doorgaande verbinding (Aan het pad ligt nog een tolhuisje uit 1915).

4.1. Wegen

De genoemde routes waren rond 1860 alle verhard (binnen de kom van Alphen zelfs bestraat) terwijl verder ook de wegen langs de oostzijde van de Heimanswetering, door Aarlanderveen en van Ter Aar naar Nieuwkoop als zodanig op de kaart staan aangegeven. Enkele uitzonderingen daargelaten, waren de overige (dijk)wegen niet verhard; zelfs niet de jaagpaden langs de Gouwe.

Als knooppunt van belangrijke noord-zuid- en oost-westverbindingen bezat (het voormalige) Oudshoorn een voornaam postwisselkantoor maar de betekenis hiervan nam af met de aanleg van nieuwe doorgaande wegen in onze eeuw. Alphen kwam zelfs relatief geïsoleerd te liggen door matige aansluitingen op de Rijkswegen 4a (nu A4, E10, uit ± 1960), 12 (nu A12, E8, gedeeltelijk uit de oorlogstijd) en 2 (nu A2, E9, ± 1954), die alle op aanzienlijke afstand van het gemeentegebied zijn aangelegd. De provinciale wegen nrs. 7, 8 en 9 (noord) waren ± 1940 wel goed maar de openlegging naar het zuiden liet te wensen over, daar de geplande weg langs de Gouwe niet was opgeleverd. Thans is de nieuwe weg (A11) onder constructie; deze verbinding van de A12 (onder Bodegraven) met Leiden zal begin jaren '90 zorgen voor een verbeterde ontsluiting van de zuidzijde van Alphen aan den Rijn.

Ook binnen Alphen aan den Rijn waren de wegen matig: hoekige en smalle straten verplichtten vrachtauto's tot omrijden. De verbinding van de beide oevers van de Oude Rijn en de bruggen over de Heimanswetering, de Aar (en het Aarkanaal) en de Gouwe leverden minder problemen op: sedert de late Middeleeuwen waren er beweegbare bruggen op vrijwel alle strategische plaatsen, hetgeen mede de verkeersbetekenis van de dorpen helpt verklaren.
De hefbrug uit 1937/1938 over de Gouwe bij Gouwsluis draagt een monumentaal karakter; de meeste andere vooroorlogse werden vervangen en ook werden enkele nieuwe bruggen gerealiseerd. De 'Rijnbrug' over het Aarkanaal (uit 1936) bleef tot op heden intact; de Julianabrug, midden in de kom, kon slechts worden gerealiseerd na een forse doorbraak.

4.2. Waterwegen en dijken

Het bouwen van dergelijke oeververbindingen werd tot een minimum beperkt ten gerieve van de scheepvaart, die vanouds Heimanswetering, Oude Rijn en Gouwe volgde op de noord-zuidroute.
In de jaren 1817-1825 werd ook de vaart over de Aar verbeterd door kanalisatie. Toch kreeg de Heimanswetering ruim een eeuw later weer het primaat, terwijl daarnaast de Gouwe aanzienlijk werd verbeterd; slechts de grootste schepen waren sinds de opening van het Merwedekanaal (1892) gedwongen een ander noord-zuidtracé te volgen. Rond 1900 werd de Oude Rijn binnen het dorp verbreed wat de positie versterkte.
Alphen profiteerde sterk van de scheepvaartmogelijkheden en bezat een eigen steenkolenhaven nabij de (verdwenen) gasfabriek aan de westzijde van de kom. In het begin van de jaren zestig werd een nieuwe industriehaven aangelegd ten westen van Alphen bij Hoorn. Een gepland omleidingskanaal voor de vrachtvaart is definitief van de baan.

De dijken en kaden binnen de gemeente hebben merendeels een waterkerende functie, maar daarnaast zijn ze in veel gevallen de basis voor wegen. Het patroon is hoofdzakelijk rechthoekig en sluit verder direct aan bij de verkaveling en het afwateringspatroon. Deze afwatering geschiedt via de waterlopen Oude Rijn, Gouwe, Heimanswetering en andere en valt geheel onder verantwoording van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

4.3. Spoorwegen

In 1878 werd op een nieuw opgeworpen aardlichaam de spoorlijn LeidenWoerden-Utrecht geopend met een station te Alphen aan den Rijn. Het spoor werd aangelegd aan de zuidzijde van de Oude Rijn en maakte een bocht om gunstig langs Alphen te strijken. De spoorbrug over de Gouwe werd rond 1935 vervangen door de nog bestaande oeververbinding. In 1915 werd de lokaalspoorlijn Uithoorn-Alphen gerealiseerd die deel uitmaakte van de zgn. Haarlemmermeerspoorlijnen. Het tracé liep over Nieuwkoop, voorbij Aarlanderveen (station, 1913), dan over de huidige Treinweg om de Oude Rijn te kruisen (station, 1913) en kwam zo langs Gouwsluis naar Alphenstation. Bij de aanleg poogde men zoveel mogelijk bestaande patronen van de verkaveling te volgen. De lijn werd door autobusconcurrentie eind 1935 gesloten; het voormalig tracé werd later grotendeels benut voor de aanleg van wegen.
In 1934 ten slotte kwam de lijn Gouda-Alphen tot stand, die vooral voor de kwekerijen te Boskoop van belang was. Ook voor deze spoorweg gold dat zoveel mogelijk het verkavelingspatroon werd gerespecteerd.
De spoorwegen gaven Alphen enerzijds meer mogelijkheden voor de aan- en afvoer van grondstoffen en eindprodukten; bij de oude industriehaven kwam hiertoe een goederenaftakking van het spoor. Anderzijds waren er ook beperkingen: de spoorlijn werkte een ruimtelijke scheiding van Alphen en het agrarisch platteland in de hand. Pas in recente jaren overschreed men de spoorlijn (industrieterrein Molenwetering) en ook is aan de westzijde van het station een woonwijk ontworpen (Kerk en Zanen).

4.4. Openbare Nutsvoorzieningen

Alphen en Aarlanderveen-Rijnbuurt kenden al in 1858 gasverlichting; de echte gasdistributie dateert van later.
Het waterleidingbedrijf functioneert sedert 1903 en elektriciteit werd in 1913 geleverd vanuit de centrale in Leiden. Zwammerdam werd pas veel later bediend: elektriciteit kwam in 1924 uit Leiden en water in 1931 uit Bodegraven.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De huidige kern Alphen aan den Rijn is samengesteld uit de voormalige lineaire dorpen Alphen, Oudshoorn en Aarlanderveen-Rijnbuurt, waarvan het eerste op de linker-, de andere op de rechteroever van de Oude Rijn lagen en die waren verbonden door de Alphense Brug. Alphen en Rijnbuurt zouden wel aanzienlijk ouder zijn dan Oudshoorn: ± 1000 respectievelijk ± 1500. Deze kernen worden ook behandeld in de achter deze beschrijving gevoegde bebouwingskarakteristiek. Daar komen de visuele aspecten van de voor-oorlogse bebouwing ter sprake.

De gemeente Alphen aan den Rijn omvat in totaal een achttal kernen; enkele hiervan zijn thans min of meer met elkaar vergroeid. Zo dreigen in het hoofddorp Alphen op te gaan de gehuchten Hoorn, Gouwsluis, Gnephoek, 's-Molenaarsbuurt en Ridderbuurt, die alle dicht nabij de uitbreidingen van Alphen liggen.
De overige dorpen binnen de gemeente, Aarlanderveen en Zwammerdam, liggen respectievelijk ten noordoosten en ten zuidoosten van Alphen.
De bevolkingsontwikkeling binnen de gemeente is als gevolg van de grenswijzigingen van 1918 en 1964 en de samenvoeging van kernen niet gemakkelijk en eenduidig te volgen, maar het volgende overzicht geeft een globale indruk:

jaartal	Alphen	Oudshoorn	Aarlanderveen (incl. Rijnbuurt)	Alphen a/d Rijn
1822	2.043	1.385	2.247	5.675
1840	2.944	1.695	2.736	7.375
1855	2.984			
1870	3.170	2.091	2.828	8.089
1880				± 8.800
1894	4.533	2.319	3.061	9.913
1900				± 10.700
1918	7.317	3.302	4.355	14.974
1936				18.631
1943				± 20.000
1960				24.300
1970				33.400
1989				60.000

Opvallend is dat de grootste relatieve toename van de bevolking tot 1918 viel te constateren in het dorp Alphen: in 1822 iets meer dan 1/3 van het totaal, in 1918 vrijwel de helft. Alphen groeide uit tot de voornaamste nijverheidsplaats maar toch zijn de cijfers verhullend: in vele jaren was er een vertrekoverschot, daar de eigen industrie niet sterk genoeg was om de gehele bevolking te binden. In 1979 kon Alphen zijn 50.000ste inwoner begroeten: 10 jaar later, op 1 mei, de 60.000ste.

5.2. Kernen

5.2.1. Alphen aan den Rijn

Alphen kan bogen op een verleden dat teruggaat tot de Romeinse Tijd maar van continue bewoning van de plaatselijke Rijnoever was nauwelijks sprake: Alphen keert pas terug in de geschiedenis rond de 10e eeuw. Vanaf die tijd werden de klei- en veengronden in dit gebied ontgonnen en in cultuur genomen. Langs beide oevers van de Oude Rijn - zelf een voorname vaarweg - ontstonden wegen die lineair bebouwd werden.
Alphen, Rijnbuurt en Oudshoorn profiteerden sterk van de vaart door Holland via de Heimanswetering en de Gouwe en van de scheepvaart over de Oude Rijn; in de 17e-19e eeuw zowel vrachtvaart als trekschuitverkeer.
Behalve knooppunt in de scheepvaartroutes van noord naar zuid en van oost naar west werd Alphen/Oudshoorn in de 17e/18e eeuw ook postwisselstation voor Centraal-Holland (sedert 1646). De Alphense Brug bezorgde het water- en het landverkeer wederzijds oponthoud, wat voor de ontwikkeling van de dorpen - en in de praktijk vooral voor Alphen - gunstig bleek. Er ontstonden scheepswerven, gelegenheden voor proviandering en herbergen, wat de centrumfunctie verder versterkte.

Nog meer impulsen kregen de dorpseconomieën in de 17e en 18e eeuw dankzij de stichting van zo'n 40 buitenplaatsen, dankzij de overslag van turf uit de aangrenzende veengebieden en van zuivelprodukten en ten slotte ook dankzij de oprichting van steen-, pannen- en tegelbakkerijen en andere bedrijven. De steenindustrie vestigde zich langs het water vanwege de gunstige ligging aan water en door de winbare kleien langs de oevers. Oudshoorn telde in 1632 64 huizen, in 1732 183 huizen, 7 pannenbakkerijen en kalkovens en 3 molens. Alphen bestond in 1632 uit 136 huizen en in 1732 uit 315; hiernaast omvatte het dorp 10 kalkovens en pannenbakkerijen en 2 molens. Aarlanderveen ten slotte was in 1632 221 huizen rijk en een eeuw later 383 met bovendien twee molens. (In alle gevallen gelden de cijfers voor de totale ambachten, dus inclusief gehuchten).

Rond het midden van de vorige eeuw trof men in Alphen onder meer aan: een steenbakkerij, vier pannenbakkerijen, een beenzwartfabriek, een kaarsenmakerij, een verf- en vernisfabriek, een kalkbranderij, een bierbrouwerij, een korenmolen, een houtzaagmolen, lijnbanen, een salammoniakstokerij, een scheepswerf en eerder telde men er ook nog pijpenmakerijen en een blauwselfabriek.
In Oudshoorn (inclusief gehuchten!) vond men te zelfder tijd: een kalkbranderij, een pannenbakkerij, een pottenbakkerij, een scheepswerf, een korenmolen, likeurstokerijen en houtzaagmolens.
Aarlanderveen-Rijnbuurt bezat een krijtfabriek (eerder trasmolen), een pannenbakkerij, een beschuitbakkerij, pijpenfabrieken, een goudsmederij, een mastenmakerij, een drukkerij en kaaspakhuizen.
De veelzijdigheid van de nijverheid en de industrie was dus (bijna) stedelijk te noemen. De ruimtelijke structuur had echter nog volop dorpse trekken: het drietal volstrekt lineaire kernen was gesitueerd aan de beide zijden van de oude wegen langs de Oude Rijn; de nijverheid vond men vooral nabij de waterkanten. Van deze bedrijven is weinig of niets meer herkenbaar.

Met de aanleg van spoorwegen veranderde de functie van Alphen enigszins: de postroute van Amsterdam naar Rotterdam, die rond 1825 was verlegd van de Herenweg naar de weg langs het Aarkanaal en van de weg over Hazerswoude naar het Goudse Rijpad, verloor zijn betekenis na de ingebruikname van de spoorverbinding tussen beide in 1847 (over Haarlem, Leiden en Den Haag).
In 1878 werd de spoorlijn Leiden-Utrecht gerealiseerd, met een station te Alphen; hierdoor kwam de nadruk meer op het oost-westverkeer te liggen. Het dalend belang van Alphen voor het verkeer van noord naar zuid v.v. werd nog eens versterkt door de opening van het Merwedekanaal in 1892 maar desalniettemin bleef de betekenis van de nijverheid groeien.

Zo vestigden zich in de tweede helft van de 19e eeuw papierverwerkende en grafische bedrijven, metaal- en motorenfabrieken, beton- en bouwindustrieën, een privé- gasfabriek en een lederwarenfabriek in Alphen en vooral na de Eerste Wereldoorlog nam het aantal bedrijven sterk toe. Van deze bedrijven zijn nog resten in de vorm van loodsen van de voormalige scheepswerf van Pannevis, van een sapfabriek en van machinefabriek 'De Rijnstreek'. Niet ver van Gouwsluis vinden we thans nog een tweetal kaaspakhuizen van rond 1900: met de industrie namen ook de markt- en opslagfuncties toe. Kort na de Tweede Wereldoorlog lag het totaal op 79 industriële ondernemingen met ± 2.350 personeelsleden.

5.2.1.1. Alphen krijgt stedelijke allure

De enorme groei van Alphen was begonnen en reflecteerde zich onder andere in de bouw van de St. Bonifatiuskerk (R.K.) rond 1885 in neogotische stijl. Rond 1900 kreeg Alphen licht-stedelijke kenmerken door de gesloten gevelwanden en de vaak in twee bouwlagen en kap opgetrokken eengezinswoningen binnen de bestrate kom. Oudshoorn en vooral Rijnbuurt waren minder luxueus, maar ook hier waren de dorpswegen bestraat (± 1884). Met de verbreding van de Oude Rijn en de constructie van een nieuwe brug werd de infrastructuur versterkt (± 1906) en ook hoopte men de ontsluiting per trein te verbeteren door de (kolen)haven en een speciaal goederenspoor naast elkaar te leggen. Uiteindelijk is dit echter geen groot succes gebleken en al in 1938 werd aan herinrichting gedacht.
Verbetering van de transportmogelijkheden binnen en rond Alphen was rond 1940 hard nodig geworden. De bouwmaterialenindustrieën waren weliswaar vrijwel geheel afhankelijk van vervoer over water maar andere bedrijven kozen voor de vrachtauto; in 1947 werd slechts 3,1% per spoor vervoerd en de trein was dan ook vooral van betekenis voor het personenverkeer.

De industrievestigingen vereisten dat de bestaande woningvoorraad werd uitgebreid.
Kort na 1920 werden op een terrein in de Polder Kerk en Zanen de eerste nieuwe straten gerooid (rond het Burgemeester Visserpark) en kwam iets zuidelijker (rond het Hazeveld) een tweede woonwijk tot stand. Beide buurten lagen in de directe nabijheid van het station, waardoor ook het woonforensisme in de kaart werd gespeeld. In de jaren dertig werd in deze omgeving het Bospark gerealiseerd als werkverschaffingsproject en nog voor de oorlog kwam ook het nieuwe gemeentehuis tot stand. Hoe groot de woningproduktie was, moge blijken uit deze cijfers: tussen 1900 en 1947 werden zo'n 2.500 huizen opgeleverd en van 1920-1930 groeide de bevolking met ± 270 personen per jaar.
Tevens werden enige scholen gerealiseerd, alsmede wijkvoorzieningen.

Terwijl de nijverheid en de woningbouw hoe dan ook een zwaartepunt hadden aan de westzijde van de Oude Rijn kwam de woningbouw ook aan de oostkant op gang. Achter de oorspronkelijke lintbebouwing werden op ruime schaal woonstraten gerooid en voor de Tweede Wereldoorlog waren de Schildersbuurt en een belangrijk deel van de inrichting van het gebied tussen Aarkade en Jongkindt Coninckstraat gerealiseerd.
Het uitbreidingsplan van 1938 voorzag verdere groei ter weerszijden van de Oude Rijn en ontsluiting van Alphen door een brug in het noorden en wegen achter de bebouwde kommen om. Na de oorlog werden deze plannen (deels gewijzigd) uitgevoerd; latere ontwerpen leidden tot de herinrichting van het gebied rond de gasfabriek (Waaronder demping haven), verplaatsing van de spoorweghaven, aanleg van bruggen en uiteindelijk ook tot de enorme expansie van Alphen naar het noorden en noordoosten: het uitbreidingsgebied Ridderveld.

5.2.2. Hoorn

Ten noordwesten van Alphen ligt langs de zuidelijke Rijndijk het gehucht Hoorn dat tegenwoordig min of meer is vergroeid met de hoofdkern.
Rond het midden van de 19e eeuw telde het lineair bebouwde gehucht verscheidene buitenplaatsen, arbeiderswoningen en een pannenbakkerij. Enkele veren verbonden Hoorn met de overzijde van de Oude Rijn (onder andere in verband met de steenbakkerijen en de weg naar Woubrugge).
In 1903 werd ongeveer tegenover de Heimanswetering het Alphens waterleidingbedrijf gevestigd. Uitbreiding van de bebouwing en de industrie te Alphen bracht Hoorn onder directe invloed van de hoofdkern maar door de stichting van het vogelpark Avifauna en de aanleg van de Rijnhaven met annexe industrieterreinen vanaf de jaren vijftig werd de ruimtelijke scheiding hersteld. Door infrastructurele aanpassingen in de naoorlogse jaren (verbetering van de Provinciale Weg langs de Rijn en de aanleg van een brug) werd Hoorn beter ontsloten, maar het betekende wel dat de karakteristieke bebouwing grotendeels ten onder ging. Hoorn is thans niet veel meer dan een nietige kern langs de oever van de Oude Rijn tegenover Koudekerk aan den Rijn.

5.2.3. Gouwsluis

Ten zuidoosten van Alphen - eveneens aan de zuidzijde van de Oude Rijn - ontstond aan de monding van de Gouwe het gehucht Gouwsluis. Rond 1850 waren ook daar buitenplaatsen en woningen, de meeste langs de Oude Rijn, en verder was er een scheepswerf. De Gouweoevers waren verbonden door een brug en vanouds was de Gouwe door middel van een sluis gescheiden van de Oude Rijn. De sluis zorgde regelmatig voor oponthoud en hiervan werd gebruik gemaakt voor herstelwerkzaamheden (Zeilmakerstraat!). Een veer vormde tot na de laatste oorlog de verbinding met de mond van het Aarkanaal.
Gouwsluis telde in 1840 460 inwoners, in 1890 596.
In 1898 werd langs de Oude Rijn een stellingmolen opgericht bij de meelfabriek (korenmolen de Eendracht).

Met de groei van Alphen kwam Gouwsluis in direct verband met de hoofdkern, maar de structuur van het gehucht bleef redelijk bewaard totdat de verbetering van de infrastructuur een aanslag ging plegen. De opwaardering van de Gouwevaarweg leidde in 1937/1938 tot vervanging van de sluis door een keersluis die slechts zelden gesloten hoefde te worden en tot de bouw van een hefbrug.

Verkeersaanpassingen waren noodzakelijk op de weg langs de Oude Rijn, maar ook voor de aanleg van de nieuwe Provinciale Weg langs de Gouwe na de Tweede Wereldoorlog en de bouw van een brug over de Oude Rijn.

5.2.4. Gnephoek

Langs de Lagewaard (Luttike Rijn) en de Oude Rijn strekt zich in het westen van de gemeente het lineaire gehucht Gnephoek uit, dat zijn landelijk karakter grotendeels behield. De plaatselijke veeteeltbedrijven liggen op de kop van strookkavels die dwars op de rivier staan. Een aantal ervan functioneerde tot in onze eeuw (ook) als hofstedebuiten en uit die periode stammen namen als Zeerust, Bijlust en Zonzigt. Rond 1900 droegen buitenplaatsen met tuinen, boomgaarden en parken in landschapsstijl namen als Kalie Woengoe en Meervliet.
Aan het oosteinde van Gnephoek vond men halverwege de vorige eeuw een kalkoven, maar verdere industrieën vestigden zich voor zover bekend niet binnen de kern, die redelijk is ontsloten via de Rijndijk. In de directe nabijheid, maar onder gemeente Koudekerk, vond wel uitbreiding van de industrie plaats: vanouds zijn hier steen- en pannenbakkerijen gelokaliseerd.

5.2.5. 's-Molenaarsbuurt

Tussen Gnephoek en het toenmalige Oudshoorn vond men rond 1850 Molenaarsbrug of Heimansbrug (!). Behalve de uitspanning 's-Molenaarsbrug vond men er enkele buitenplaatsen, een olieslagerij en een kalkbranderij langs de Oude Rijn en een pannenbakkerij en een (stoom)houtzagerij langs de Heimanswetering.
Enkele van de buitenplaatsen waren voorzien van uitgebreide tuincomplexen (Villa Nuova, Rijnoord) maar rond 1940 waren de meeste verdwenen; thans resten nog slechts enkele landhuizen uit het eind van de vorige eeuw en villa Nuova.
De bebouwingsdichtheid was rond 1870 het hoogst langs de oevers van de Heimanswetering; door de toename van de nijverheid in dit gebied trad verdere verdichting op. Thans wordt 's-Molenaarsbuurt overheerst door een industrieterrein.
Het voormalig lineair gehucht 's-Molenaarsbuurt is geheel vergroeid met Alphen en verloor totaal zijn landelijk karakter: de grond werd opgespoten en de oorspronkelijke strokenverkaveling verdween met de weilanden.
De veren die de verbinding met Hoorn onderhielden, werden opgeheven toen de brug over de Oude Rijn tot stand kwam (rond 1950) en verdere infrastructurele verbeteringen tot stand kwamen in de vorm van de aansluitende wegen en de vernieuwde brug over de Heimanswetering (1958).

5.2.6. Ridderbuurt

Ten noorden van Alphen (Oudshoorn) vond men rond 1850 de zogenaamde Ridderbuurt. Dit op 'bovenland' gelegen, zeer ijl, lineair gehucht langs de Oudhoornse Buurtweg in de Polder Vierambacht telde rond die tijd ± 210 inwoners en behalve wat kleine tuinbouwerfjes en boomgaarden vond men er voornamelijk weilanden. De hofsteden in de in ± 1740 drooggevallen voormalige veenplas droegen namen als 's Lands Welvaren en Brentano's IJvervrucht; de gronden waren rationeel verkaveld, zij het volgens een niet zeer rigide patroon, dat aansloot bij de oude toestand.

Tot ± 1970 trad slechts verdichting op langs de doodlopende weg door Ridderbuurt maar sedertdien rukte de bebouwing van Alphen (Ridderveld) in fasen op tot vlak nabij het gehucht. Toch tracht men het ruimtelijk gescheiden te houden van Ridderveld door een 'rondweg' als buffer te laten fungeren.
Naar het noorden strekken zich thans nog steeds weiden uit in de op ongeveer 4,7 meter -NAP gelegen polder; aan de zuidzijde grenst Ridderbuurt aan het opgespoten Ridderveld.

5.2.7. Aarlanderveen

De naam van deze kern wordt al genoemd in 13e-eeuwse bronnen, maar aangenomen wordt dat Aarlanderveen van voor de 12e eeuw stamt. Gezien de ligging van het dorp op geruime afstand van Oude Rijn en Aar (de ontginningsbases in dit gebied) mag worden aangenomen, dat de huidige kern een dochternederzetting (3e generatie?) van een oudere is (Rijnbuurt). Dit wordt ook waarschijnlijker daar het bekend is, dat er al vroeg veen werd vergraven, wat tot degradatie van de bodem leidde. Daling van het landoppervlak door ontwatering (klink) droeg een steentje bij, maar de introductie van het veenbaggeren in de 16e eeuw betekende, dat de gronden rond het dorp zelfs geheel verdwenen. Aarlanderveen bleef als een gebogen lineair dorp op het bovenland achter. (Rond 1500 gingen de inwoners al naar omliggende dorpen om er te vervenen maar ook de eigen akkerbouw - met haver, gerst en rogge - en de veeteelt waren in tamelijk goeden doen).
De Drooggemaakte Polder aan de westzijde te Aarlanderveen ontstond tussen 1786 en 1800 toen de plassen aldaar waren uitgeveend en drooggemalen; de Polder Nieuwkoop kwam kort na 1800 tot stand.

Aarlanderveen, dat eeuwenlang door water werd bedreigd, kreeg hierdoor weer een 'achterland'. Hoewel het slechts matig was ontsloten, maakte het dorp een tamelijk voorspoedige ontwikkeling door als agrarische kern: hoofdmiddelen van bestaan waren veeteelt en akkerbouw. Hierom vond men er ook een korenmolen, die na een brand werd vervangen door de huidige stellingmolen (De Morgenster, 1870).

Het dorp had enige honderden inwoners, waarvan er voorts ook velen werk vonden in naburige nijverheidsgebieden. De Dorpsstraat was rond het midden van de vorige eeuw verhard maar de aansluiting op de wegen naar Alphen was voor deze 'trek' ongunstig gelegen; de kortste route was het Kerkpad door de weilanden.
Verdere ontsluiting van Aarlanderveen kwam met de aanleg van de lokaalspoorlijn die een station kreeg midden in het dorp: het vervoersprobleem was opgelost.
Het dorp had in die tijd vrij dunne bebouwing langs beide zijden van de Dorpsstraat; aan de oostkant zijn de meeste huizen en boerderijen van de straat gescheiden door een sloot. De ligging van het station leidde tijdens de periode van spoorexploitatie (1915-1935) niet tot komvorming maar rond het kruispunt van de als verkeersweg in gebruik gekomen spoordijk ontstond na de Tweede Wereldoorlog wel een kleine kom.
Verder was er slechts sprake van vernieuwing en verdichting van de bebouwing van Aarlanderveen dat thans een bestaan vindt in kastuinbouw, veeteelt en enige metaalnijverheid.

5.2.8. Zwammerdam

Behalve Alphen aan den Rijn kan ook Zwammerdam prat gaan op een verleden dat teruggaat tot de Romeinse tijd en het dorp werd vooral bekend dankzij de vondst van een aantal antieke schepen, waaruit werd afgeleid, dat er toentertijd een scheepmakerij was gevestigd. De plaats kreeg ook bekendheid als grensversterking tijdens de twisten tussen de bisschoppen van Utrecht en de Hollandse graven (12e-14e eeuw).
Zwammerdam ligt bij de samenvloeiing van de Meije en de Oude Rijn en de bebouwing strekte zich vanouds uit langs de buitenzijden van de 'vork'. De wegen langs de Rijnoever liepen achter de bebouwing langs; er was een brug over de Meije en bovendien lag er een vaste verbinding over de Oude Rijn. Deze ligging van het dorp leidde tot een ontwikkeling als verkeersdorp, dat wil zeggen tot een lineaire nederzetting met speciale voorzieningen ten behoeve van de scheepvaart. De bevolking leefde rond 1500 echter vooral van akkerbouw en veeteelt (o.a. schapen), terwijl op de z.g. Broekvelden werd verveend. Later ontstonden er ook enkele buitens langs de Oude Rijn. In 1632 moet het dorp zo'n 100 huizen hebben geteld met ca. 600 inwoners; een eeuw later waren er 151 huizen en 2 houtzaagmolens.

Rond 1840 had Zwammerdam zo'n 500 inwoners, die behalve van veeteelt en akkerbouw leefden van de scheepsbouw, van de steenbakkerij, van het malen van koren en van de houtzagerij. Vooral aan de zuidzijde van de Oude Rijn was toen sprake van komvorming nabij de brug, terwijl het dorp zich verder naar het zuiden ging uitstrekken langs de linker Rijnoever, waar men ook wat boomgaarden en tuinen aantrof (nu gedeeltelijk onder gemeente Bodegraven). Deze ontwikkeling zette door in het begin van onze eeuw toen ook ten zuiden van de kom enkele straten werden aangelegd. Dit kan samenhangen met de aanleg van een station op de spoorlijn Utrecht-Leiden iets ten zuiden van het dorp. Speciaal hiervoor rooide men een weg, die na de opheffing van de halte jarenlang naar niemandsland bleef voeren; er ontstond weinig forensisme en tevens weinig industrie.
Voor de oorlog werd een omleidingsweg zuidelijk van de kom aangelegd ter ontlasting van Zwammerdam. Tot voor kort vormde deze weg de grens van de bebouwing: na de oorlog verdichtte Zwammerdam (ten zuiden van de Oude Rijn) zich enigszins; het noorden behield een ijl en landelijk karakter.

5.3. Verspreide bebouwing

Op een aantal plaatsen vinden wij tegenwoordig wat verspreide bebouwing. Te noemen zijn onder meer de lineaire ontwikkelingen langs de Hoogendoornlaan in de Polder Steekt, een naoorlogse verbinding van Bodegraven met de Provinciale Weg langs de Gouwe. Verder verdichtte zich de lineaire bebouwing langs de oevers van de Oude Rijn tussen Gouwsluis en Zwammerdam. Rond 1870 vond men hier boerderijen en buitens met namen als: Buiten gedachten, Rijnbogt, Middelstede, Java, Ken en bent u zelven en Verkeerde Wereld. Rond 1940 waren de meeste huizen ingericht als boerenhofsteden en werd er enige fruitteelt bedreven.
Ook langs de oostzijde van het Aarkanaal zien wij thans enige geconcentreerde bebouwing. Rond 1870 was deze omgeving vrijwel onbewoond; tegen de Tweede Wereldoorlog waren er wel enkele huizen en thans telt men er een aantal kwekerijen met kascultures.

Ten slotte is te noemen de bebouwingsconcentratie langs de Heimanswetering die aansluit bij Woubrugge. Wij vinden hier vanouds een scheepswerf en bovendien staat er een elektrisch gemaal, de opvolger van een stoomgemaal uit 1879.

Van de molens binnen de gemeente Alphen aan den Rijn zijn tot slot vermeldenswaard de vier exemplaren die deel uitmaken van de molenviergang van Aarlanderveen: nr. 1 (1924), nr. 2 (1869), nr. 3 (1823) en nr. 4 (1801).

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
  Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal:

- Alphen aan den Rijn (1949)
  Rapport in opdracht van het Gemeentebestuur uitgebracht door het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland. Rotterdam).

- Linden, H. van der (1955)
  De Cope; Bijdrage tot de rechtsgeschiedenis van de openlegging der Hollands-Utrechtse laagvlakte. Assen.

- 25 jaar Openbare Werken Alphen aan den Rijn (1980)
  Alphen aan den Rijn.

- Rapport van de stedebouwkundige studiegroep "Alphen aan den Rijn" (1965)
  Band 1 en 3. Delft.

- Structuurplan Alphen aan den Rijn (1971)
  Toelichting band I. Rotterdam, 1971.

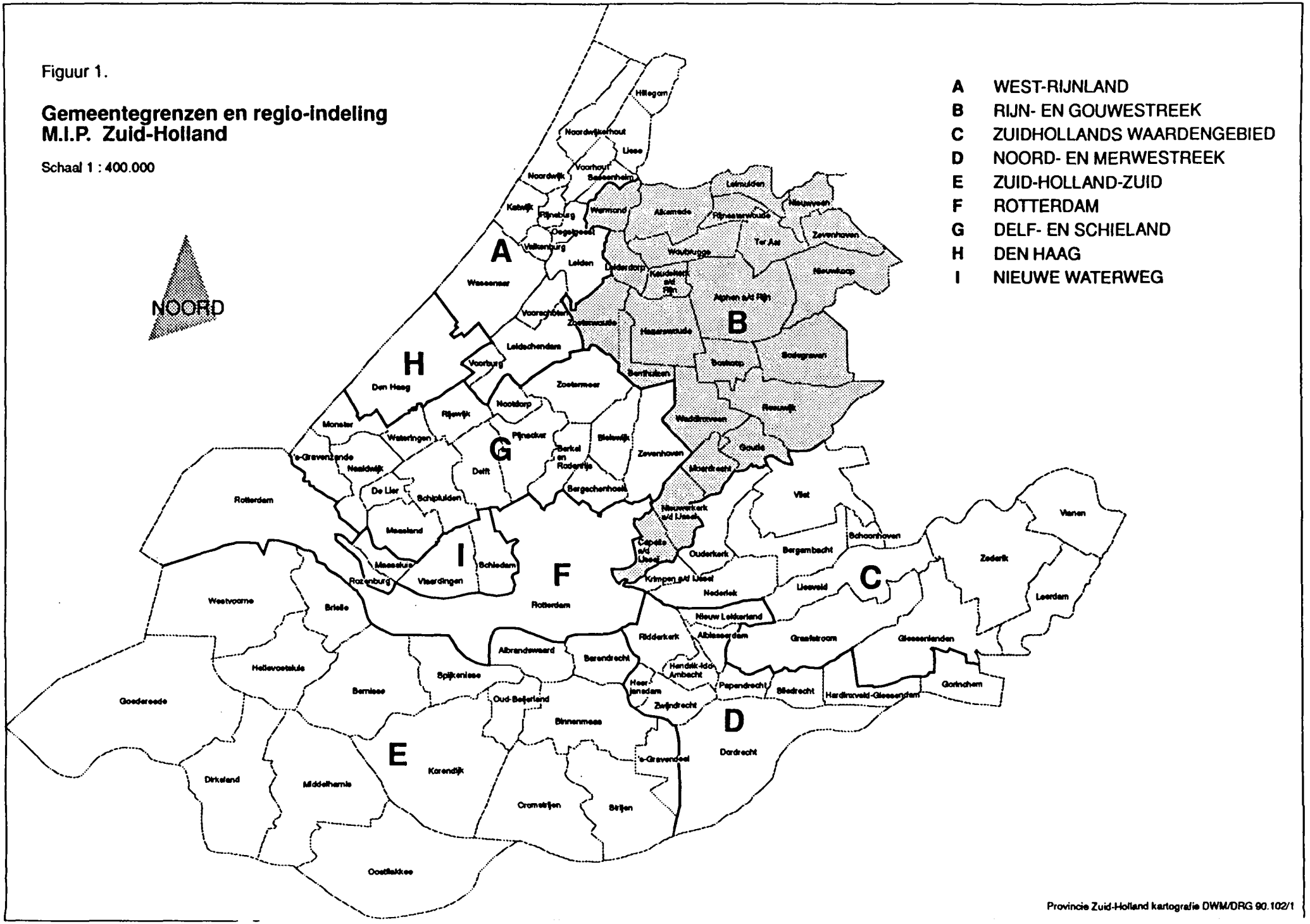
VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart; 1854, 1:50.000.
- J. Kuyper
  Gemeente atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.
- Chromo-topografische kaart ± 1875, 1916, 1949/50, 1:25.000.
- Truppenkarte, 1941, 1:50.000.
- Topografische kaart ± 1980, 1:25.000.
- Topografische kaart 1980, 1:50.000.
- Alphen aan den Rijn, schaal 1:2.500, 1938
  Uitbreidingsplan. Bestemming in onderdeelen II. (div. Gemeentewerken).
- Gemeente Alphen aan den Rijn, 1:10.000
  Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1949, gew. 1954.
- Schetsteekening van den Polder Kerk en Zaanen, 1858.
- Schetsteekening van de Binnen Polder gelegen in de Gemeente Zwammerdam, 1854.
- Schetsteekening van de Wegen en Voetpaden in de Gemeente Aarlanderveen, ± 1870.
- Schetsteekening der Wegen en Voetpaden in de gemeente Oudshoorn, ± 1853.
- Kaart van de Gemeente Aarlanderveen, Alphen en Oudshoorn, 1:20.000; 1901 (Ontwerp grensregeling).
- Polder Kerk en Zanen; Gemeente Alphen a.d. Rijn, 1946

Figuur 1.

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland

Schaal 1 : 400.000

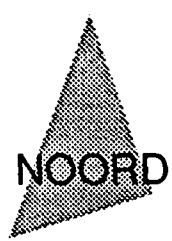


Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/1

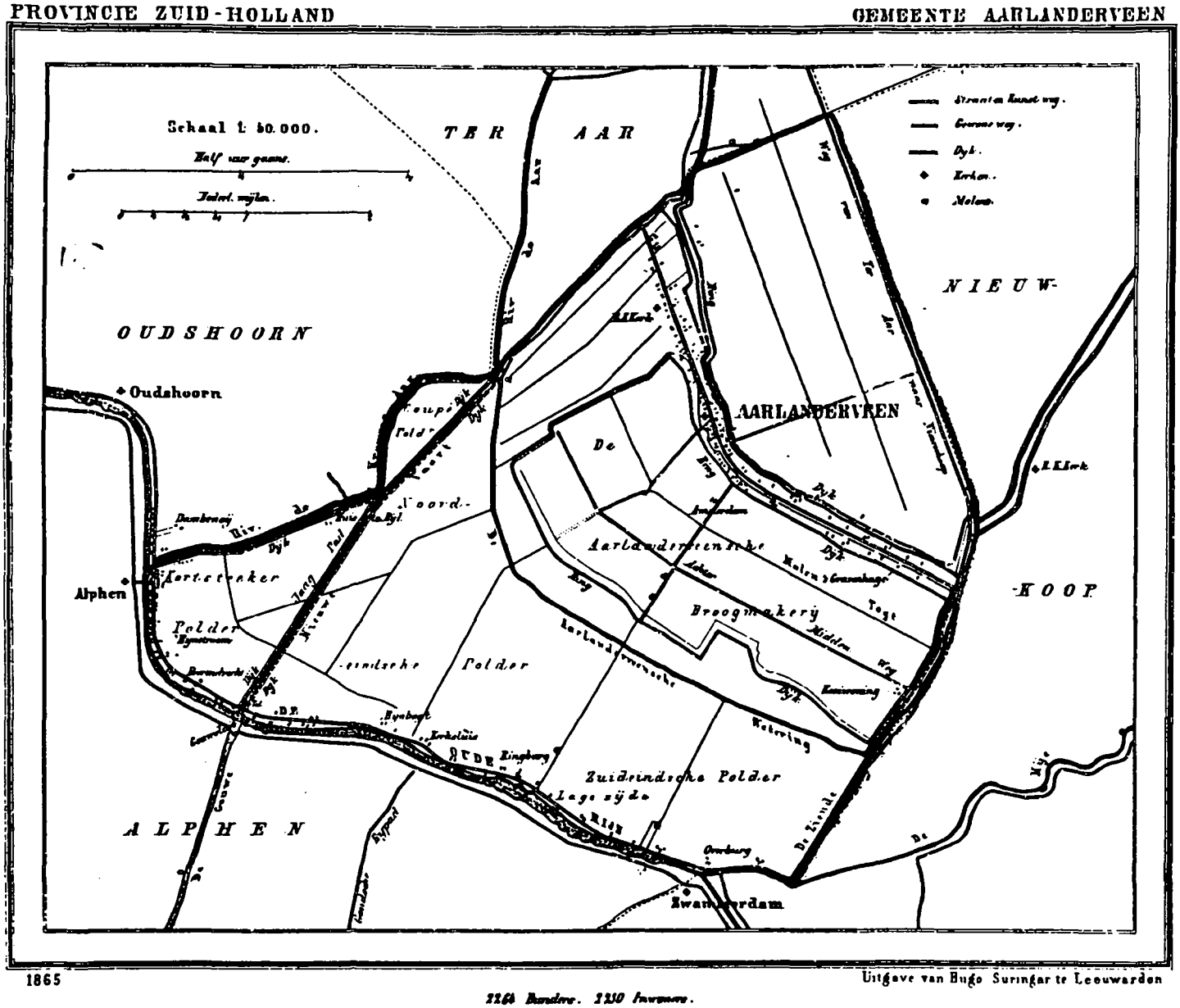
Figuur 1a.

Gemeente Alphen a/d Rijn

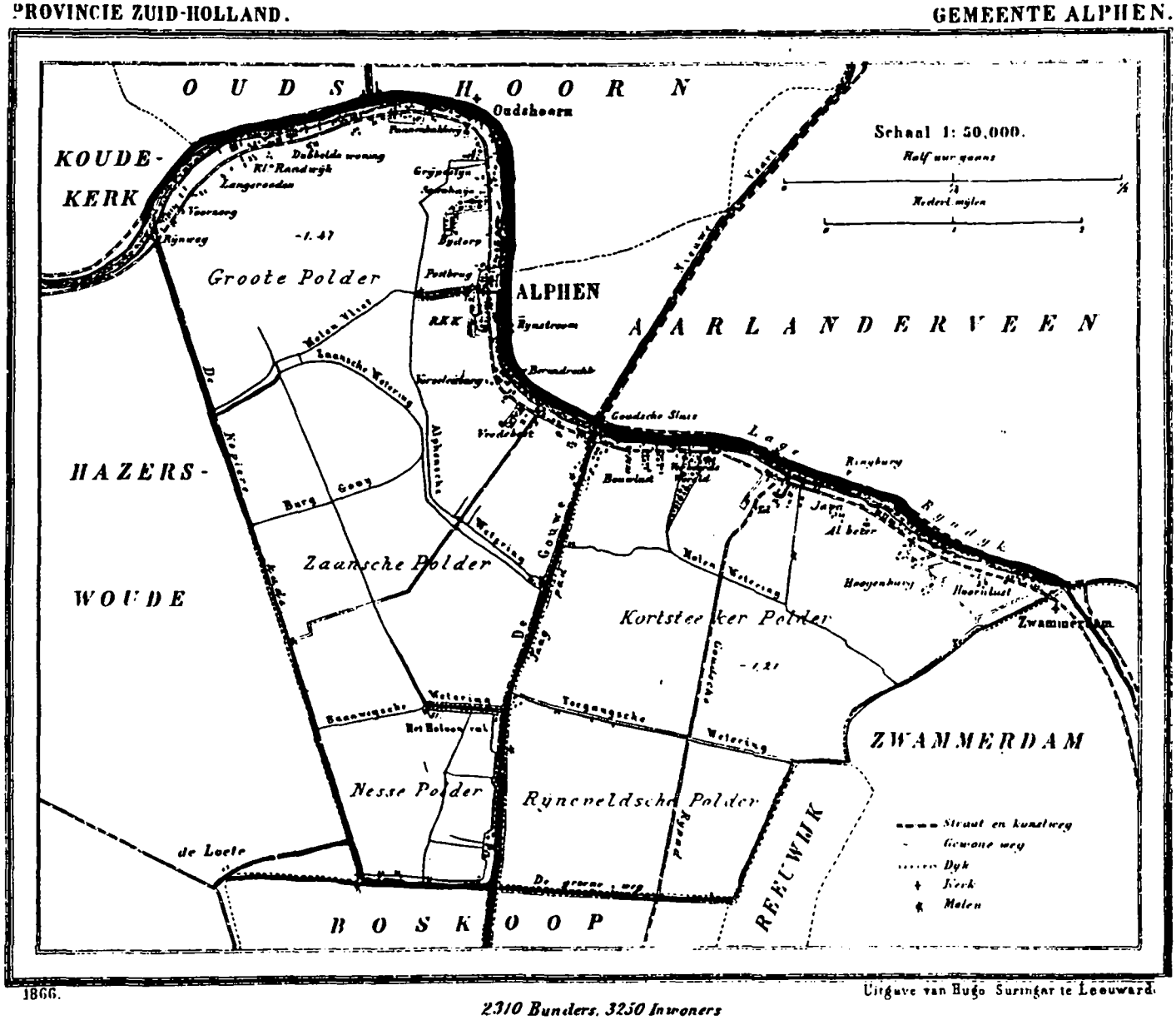
Schaal 1 : 300.000



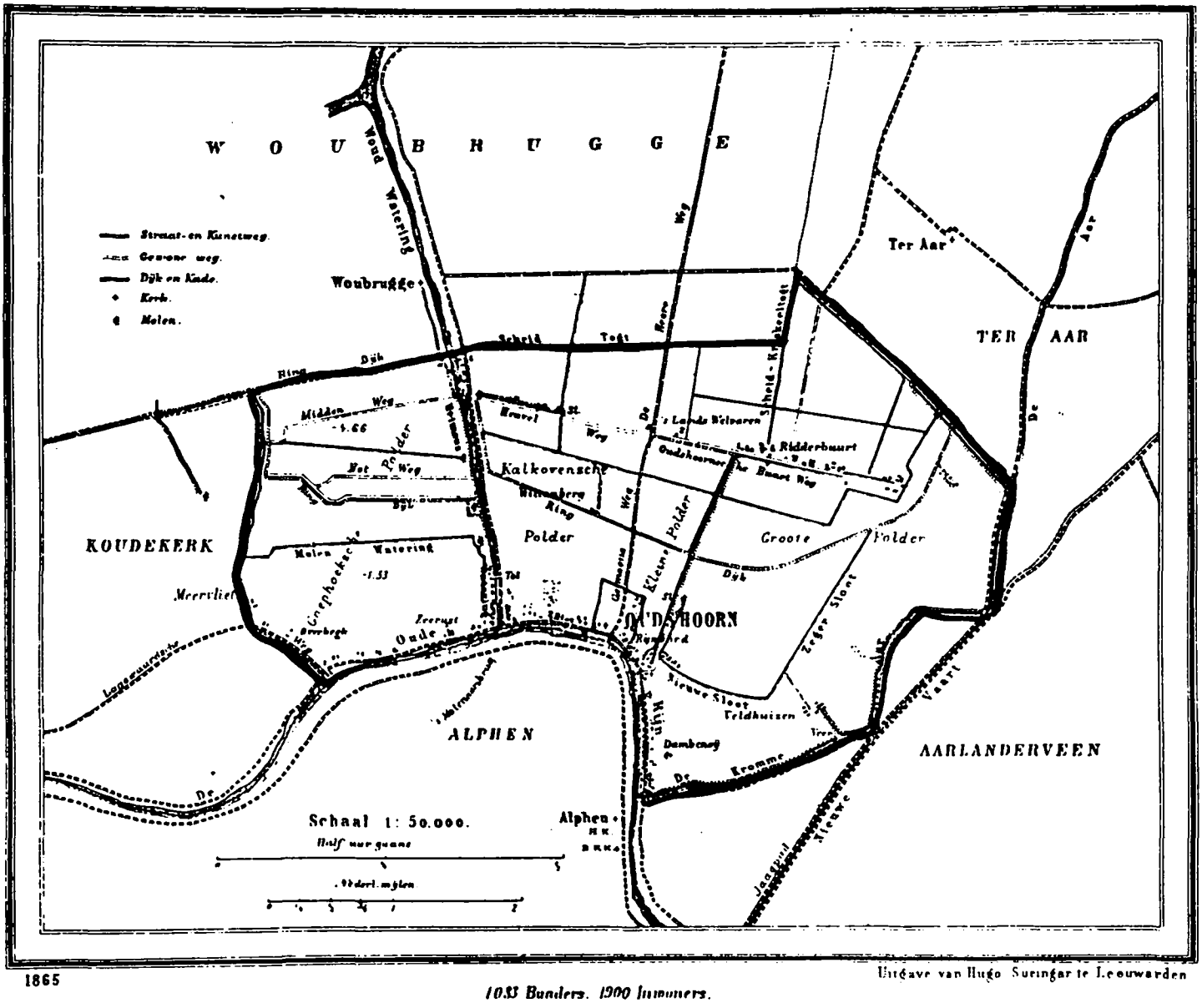
Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/7



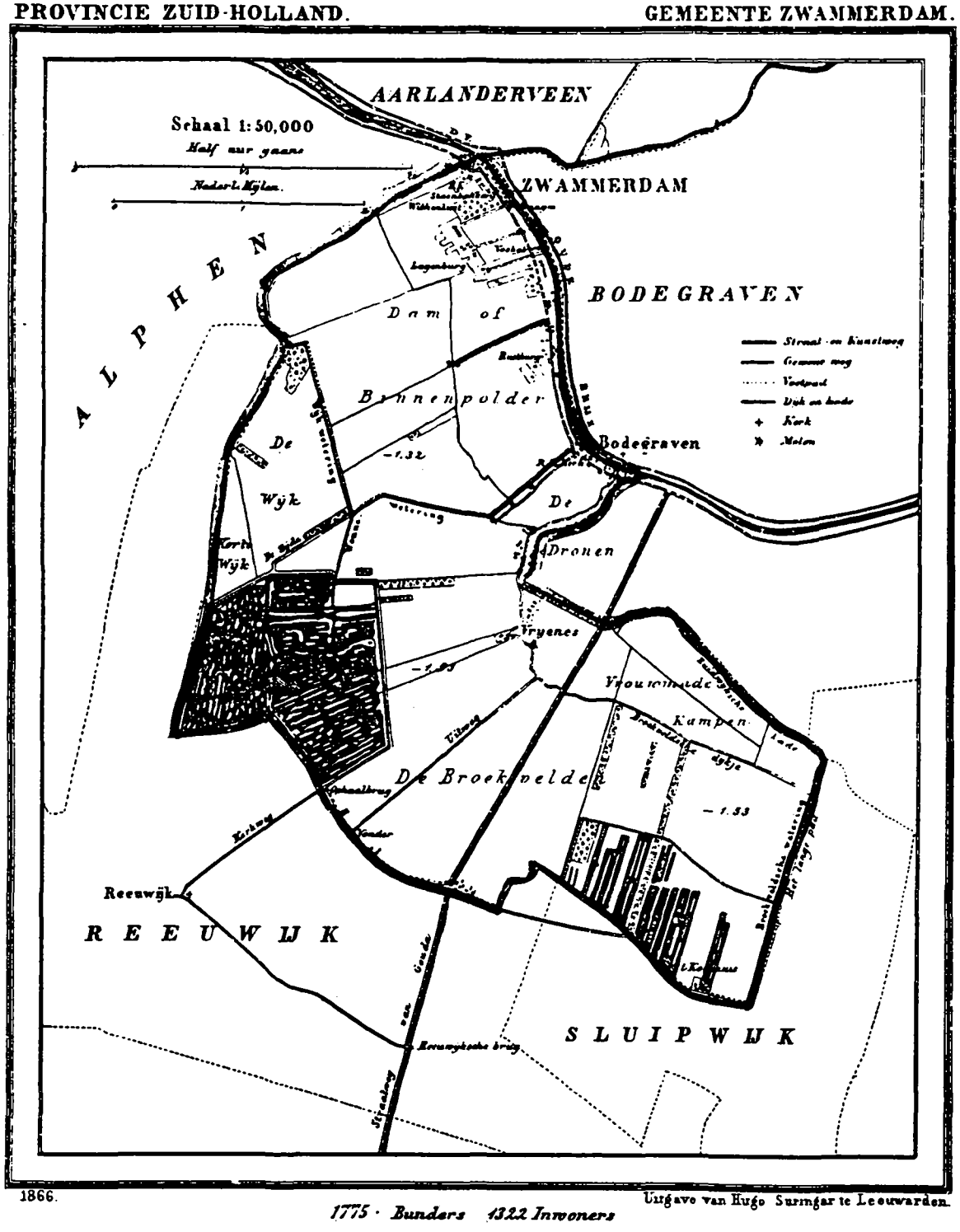
Figuur 2a.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.



Figuur 2b.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

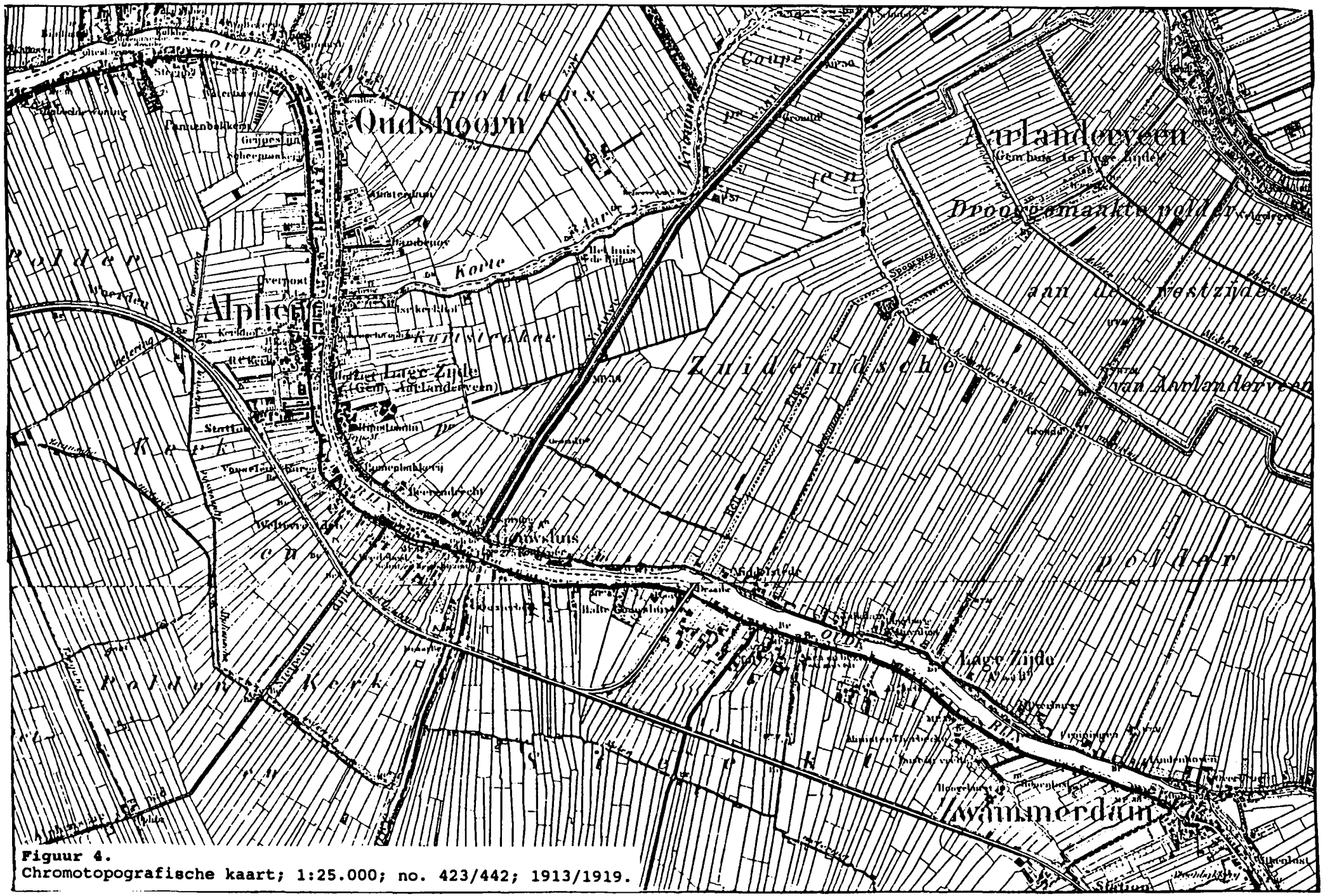


Figuur 2c.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.



Figuur 2d.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

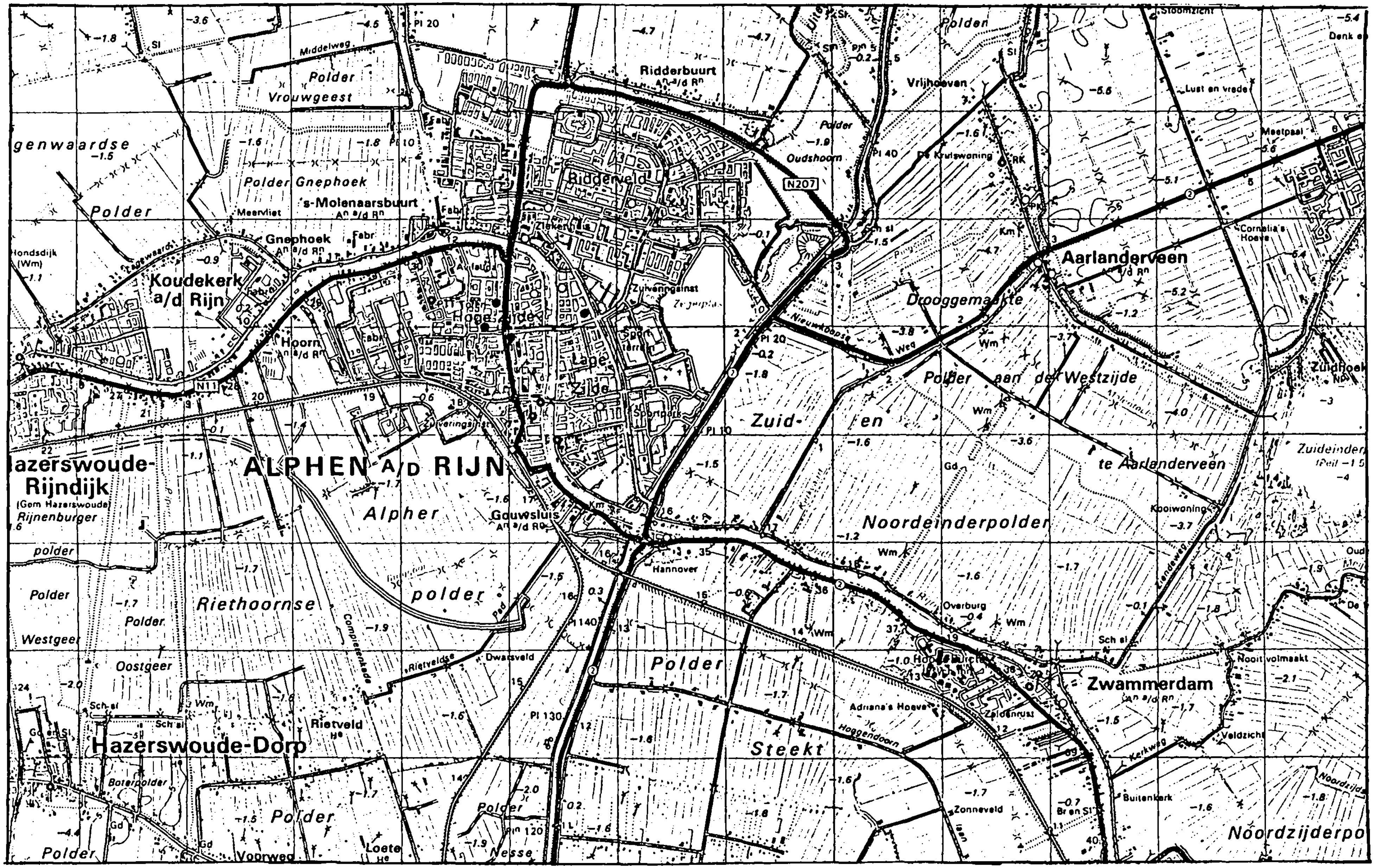
Figuur 3.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 423; 1873.



Figuur 4.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 423/442; 1913/1919.

Figuur 5.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 31 C; 1950.

Figuur 6.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 31 West; 1941 (Truppenkarte).



Figuur 7.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 31 west; 1990.

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

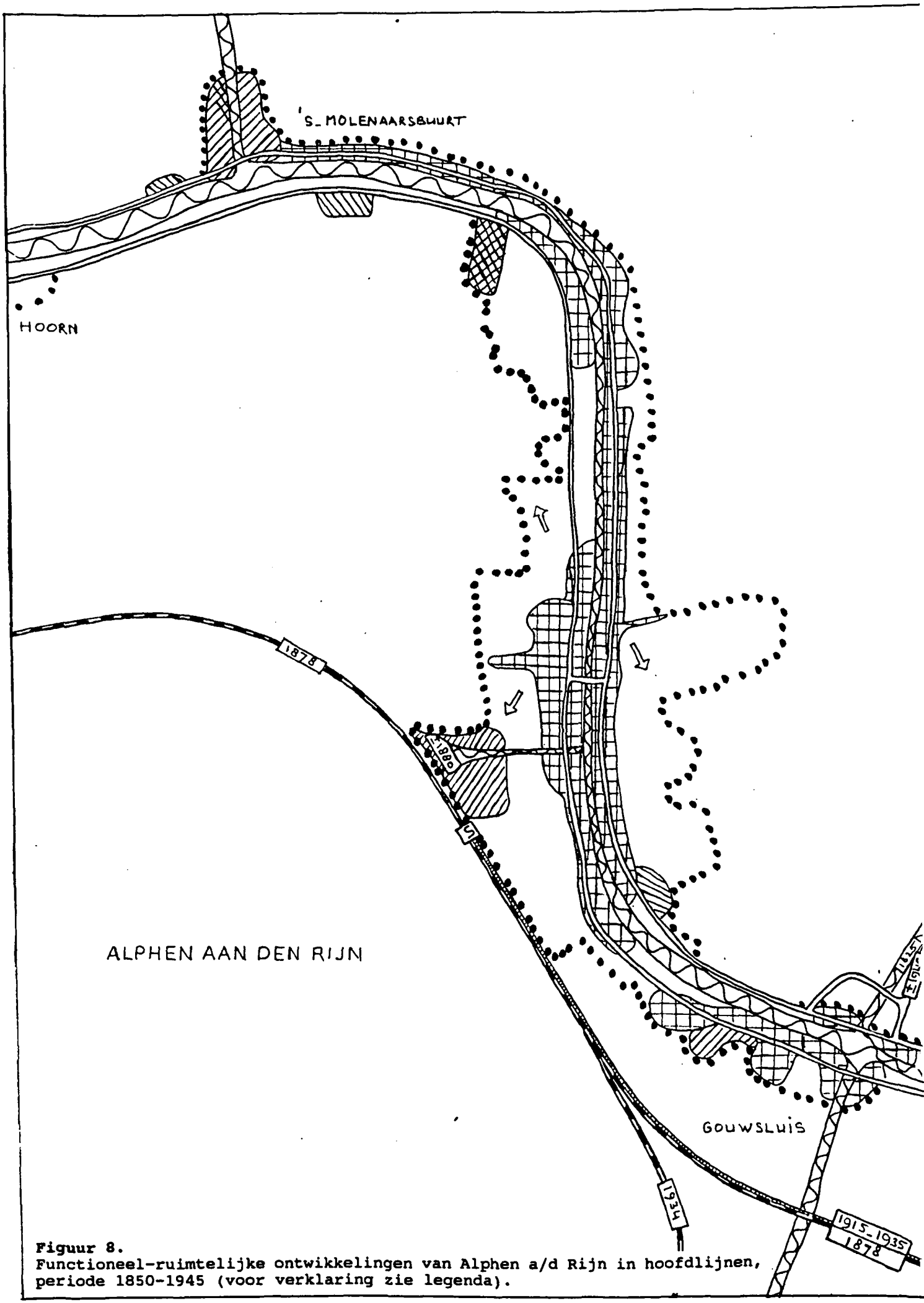
1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

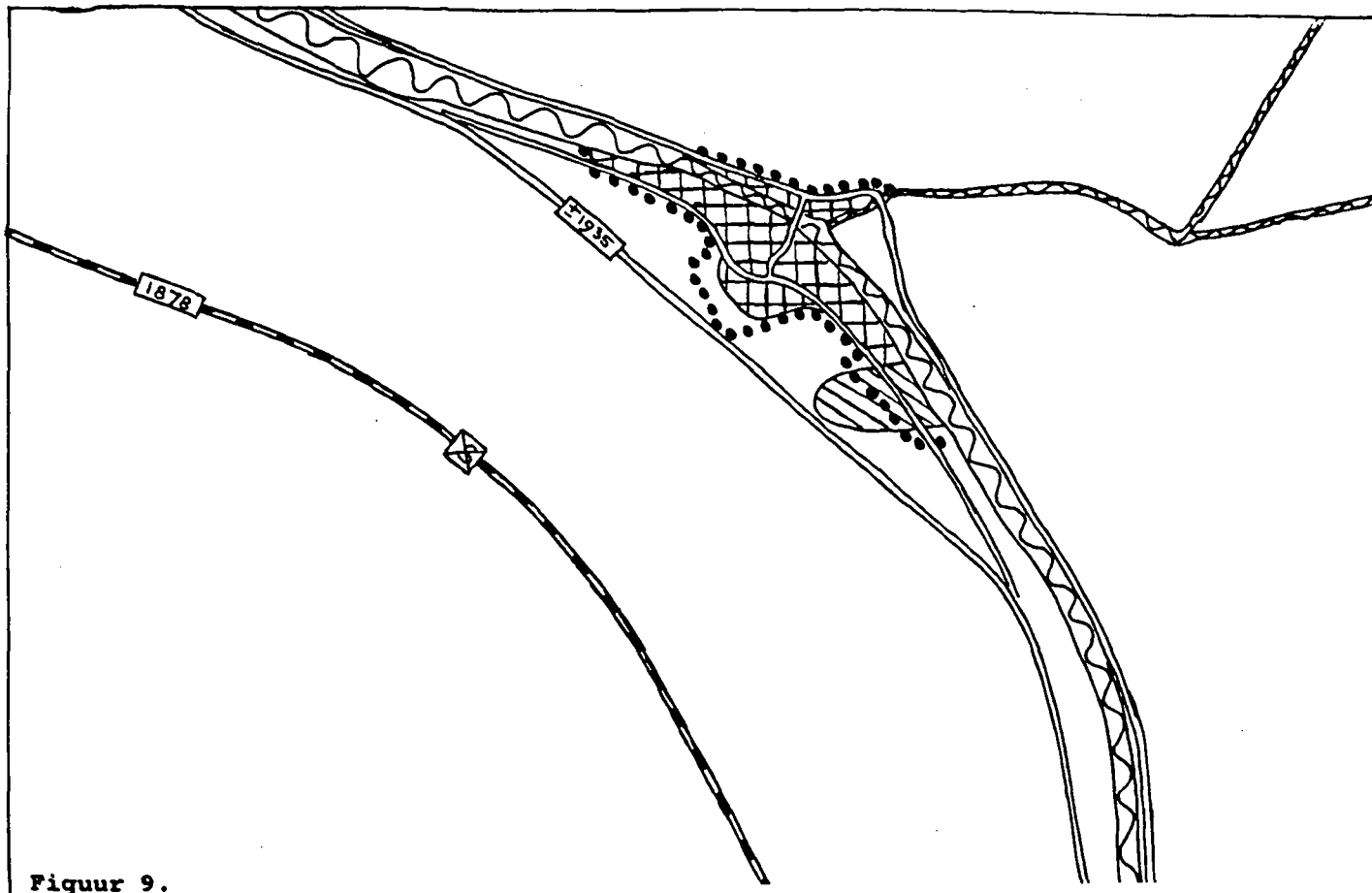
1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

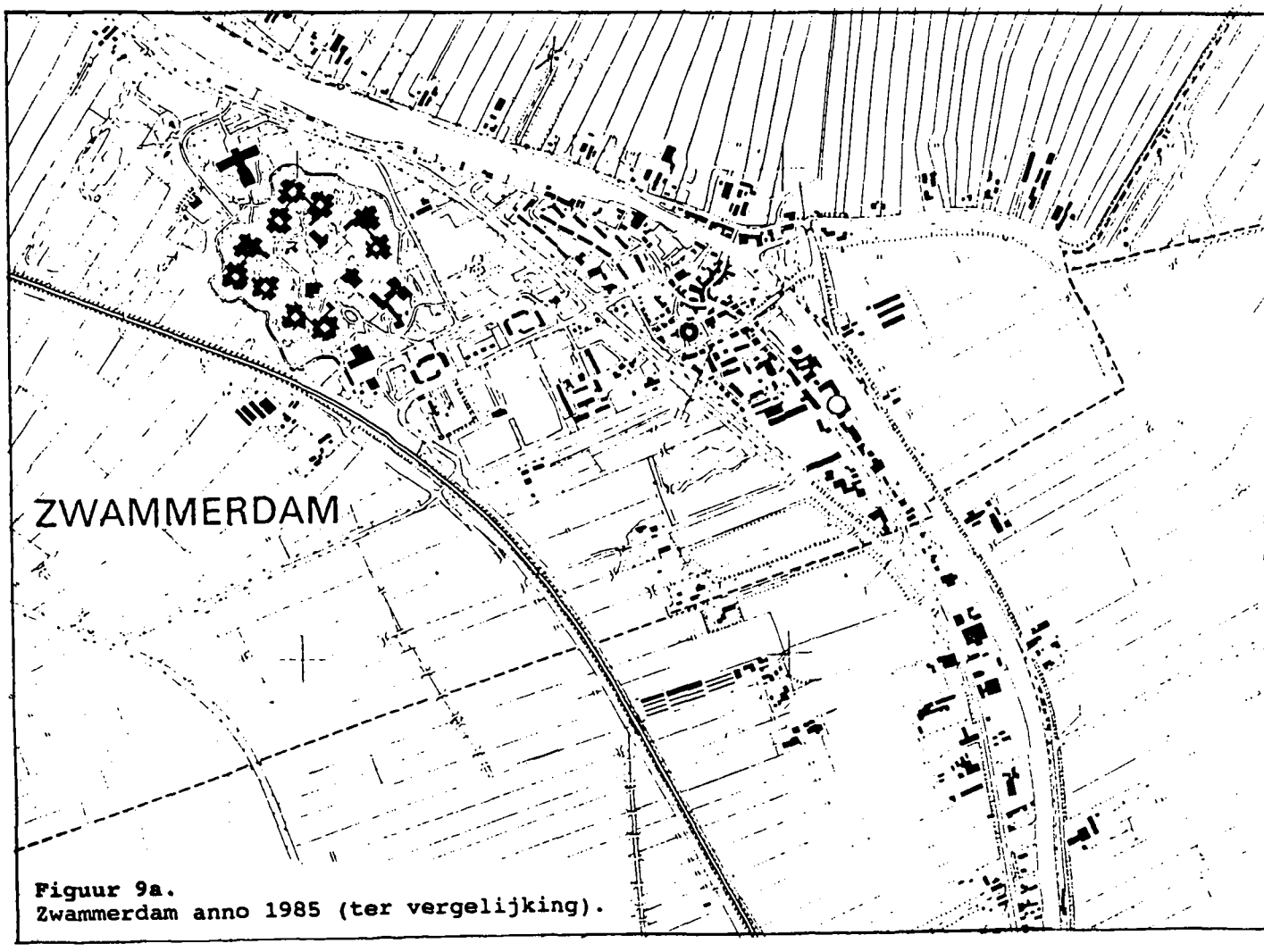


Figuur 8.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkelingen van Alphen a/d Rijn in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

Figuur 8a.
Alphen a/d Rijn anno 1985 (ter vergelijking).



Figuur 9.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkelingen van Zwammerdam in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 9a.
Zwammerdam anno 1985 (ter vergelijking).

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

juni 1989

E.B. de Snoo - van de Garde

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn is, zoals beschreven, in 1918 ontstaan door de samenvoeging van de gemeenten Alphen, Oudshoorn en Aarlanderveen. Voor die tijd vormde Alphen tezamen met de buurten Hoorn en Gouwsluis een rivierdijkdorp aan de linker zijde van de Oude Rijn, terwijl Oudshoorn met Aarlanderveen-Rijnbuurt en de buurten Gnephoek en 's-Molenaarsbuurt een dijk-lintbebouwing vormde aan de rechter zijde van de rivier.
Beide linten waren tweezijdig bebouwd, met industriële bebouwing aan de waterkant, en werden met elkaar verbonden door één brug, de Alphense brug, nabij de Hervormde kerk en het voormalige gemeentehuis van Alphen.

Meer in de richting van Nieuwkoop ligt het langgerekte Aarlanderveen, een dochternederzetting van Aarlanderveen-Rijnbuurt, en tot de samenvoeging van 1918 tezamen met Aarlanderveen-Rijnbuurt één gemeente vormend; het voormalige gemeentehuis van Aarlanderveen is te vinden aan de Raadhuisstraat.
Zwammerdam, gelegen bij de samenkomst van de Oude Rijn en de Meije, kwam halverwege de jaren zestig bij het grondgebied van Alphen aan den Rijn.
Een laatste nederzetting is het gehucht Ridderbuurt, eveneens met een lineaire structuur en gelegen in het noorden van de voormalige gemeente Oudshoorn.

De beide rivierdijkdorpen

De afgelopen decennia is het aanzien van de gemeente Alphen aan den Rijn sterk gewijzigd. Aangewezen als groeikern, werden - en worden uitgestrekte terreinen bebouwd met woningen. Een aantal grotere verkeerswegen en -bruggen doorsnijdt inmiddels de oorspronkelijke structuren. De zijde Oudshoorn-Aarlanderveen kreeg voor het gebied rond de Van Mandersloostraat een winkelcentrumfunctie te vervullen met de vestiging van een aantal grootwinkelbedrijven.
Veel werd reeds afgebroken terwille van de "vooruitgang" en waarschijnlijk zal ook de komende jaren een groot gedeelte van de oorspronkelijke en MIP-bebouwing het veld moeten ruimen.

Voor wat nog resteert van deze bebouwing zijn vermeldenswaardig aan de Alphense kant: de loodsen van de voormalige scheepstimmerwerf Pannevis (Emmalaan 38, circa 1900), de woonhuizen Wilhelminalaan 67-75 en 77 (Ons Thuis, uit 1912). Verder aan de Wilhelminalaan het voormalige kantoorgebouw van het Tegelhuis (nr. 60/62, uit 1931), het Kantongerecht (nr. 26, eind 19e eeuw), de woonhuizen Uilennest (nr. 24, uit 1916), nr. 20/22 (circa 1905/1910) en de beide begin 19e-eeuwse buitenhuizen Overpost en Vaartzicht (nrs. 12 en 2). Voorts aan de Julianastraat de Adventskerk (nr. 69, uit 1921), de voormalige notariswoning nr. 67 (uit 1892), het eveneens in neorenaissance-stijl opgetrokken herenhuis nr. 50 (1895) met een kaaspakhuis aan het water en de voormalige sapfabriek achter nr. 2 (circa 1900). En aan de Prins Hendrikstraat de nrs. 122 (een kaaspakhuis van circa 1900) en 120 (uit 1902).

Aan de Oudshoornse-Aarlanderveense zijde zijn vermeldenswaardig:
de kerken en voormalige kerkgebouwen Hooftstraat 254 (voormalige Nederlands Hervormde Kapel, circa 1895/1900) en 240 (Oud-Gereformeerde Gemeente, uit 1904) en Raadhuisstraat 84 (de Gereformeerde Maranatha-kerk, uit 1888), de winkels en voormalige winkels Hooftstraat 253/55 (circa 1885), 169 (circa 1890/95), 70 en 49 (beide circa 1905). En verder Ottens Machinefabriek "De Rijnstreek" uit 1897 (Hooftstraat 285/87), het voormalige Nutsgebouw van de architect H.J. Jesse (Hooftstraat 30, uit 1885) en aan de Raadhuisstraat nr. 229 (uit 1920), nr. 100 - het voormalige Raadhuis van Aarlanderveen (circa 1890) en nr. 98 (circa 1900).

De eerste uitbreidingen van de dijkdorpen zijn nog gedeeltelijk te herkennen in de verschillende zijstraten met arbeiderswoningbouw, de zogenaamde "mansardekappen" en zadeldaken van rond de eeuwwisseling. Aan de Alphense kant zijn dit de Brittenruststraat, de Tol-, Steen- en Voorstraat en de Oranjestraat. Aan de overzijde van de rivier de Nieuwstraat (nrs. 1-13), Van Reede-, Corn. de Vlaming- en J.W.C. Bloemstraat, de Rhenanialaan en de Tuinstraat. Vermeldenswaardig is tevens de voormalige naaischool Volksbelang, Rhenanialaan 1.
Van complexmatige woningbouwprojecten was in de jaren rond de eeuwwisseling (nog) geen sprake. Wel werden in de bocht van de Emmalaan (Hugo de Groot- en Grijpensteinstraat e.o.) de nog steeds bestaande woningen gebouwd voor de arbeiders van de voormalige dakpannenfabriek Oosthoek; in de volksmond stonden deze woningen bekend als "'t Rode dorp".
Een andere uitbreiding vormde de aanleg en bebouwing van de Stationsstraat.

Van de bijzondere bebouwing uit de periode rond de eeuwwisseling zijn vermeldenswaardig het Rooms-Katholieke complex aan de Paradijslaan, de synagoge en het voormalige reinigingshuisje aan de Van Mandersloostraat en de Aarkade en het complex van de Marthastichting aan de Raadhuisstraat.
De St. Bonifaciuskerk (Paradijslaan 7) dateert uit 1886 en werd gebouwd naar een ontwerp van de architect E.J. Magry, die tevens het ontwerp leverde voor de naastgelegen pastorie (nr. 6); zoals destijds gebruikelijk was, werd de kerk in neo-gotische stijl gebouwd en de pastorie in neorenaissance-stijl. In de loop van de jaren werden de twee gebouwen vervolgens voorzien van verschillende bijgebouwen: de St. Jozefzaal (uit 1903), de Rooms-Katholieke parochieschool St. Bonifacius (uit 1911) en het (school)gebouwtje St. Pancratius (uit 1925).
Als centrum voor de omliggende gemeenten bezat het voormalige Aarlanderveen-Rijnbuurt vanaf 1833 een synagoge en een Joodse begraafplaats. De synagoge brandde twee keer af en kreeg in 1896 zijn huidige vorm. Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebouw eigendom van de Remonstrantse Broederschap, die het interieur zoveel mogelijk intact hield (ark, galerij, glas-in-loodvensters met de Tien Geboden en Davidsschilden en koperen kandelaars). De Joodse begraafplaats is inmiddels overgebracht naar Katwijk, maar nog wel aanwezig is het bijbehorende reinigingshuisje (Aarkade).
Aan de Raadhuisstraat bevinden zich de gebouwen en het park van het voormalige opvoedingsinstituut van de Marthastichting. De parkaanleg is onlangs gedeeltelijk vernieuwd. Van de verschillende gebouwen zijn vermeldenswaardig het Koningin Emma Meisjeshuis (circa 1900/05), de Koningin Wilhelminaschool (circa 1910) en de voormalige directeurswoning (circa 1910).

Van de meer verspreid gelegen bebouwing behoeven ten slotte vermelding de verschillende landhuizen/villa's aan de Oudshoornseweg, respectievelijk de nrs. 78, 108, 112, 172 en 174, alle van omstreeks 1880/1890. De laatste van deze rij, de nrs. 172 en 174 zijn eigendom van de dakpannenfabriek Van Oordt en werden destijds gebouwd als koetshuis (met dienstwoning) en directeurswoning. De nabij gelegen villa Nuova (Nuovaweg 1) maakt het karakter van de bebouwing ter plaatse compleet.
Tevens zijn te noemen de koren-stellingmolen De Eendracht aan de Gouwsluisseweg (uit 1898) en het voormalige noodslachthuis aan de Aarkade (circa 1925).

De periode 1918-1945

Planmatige uitbreidingen en complexmatige woningbouw

Na de samenvoeging van de verschillende buurten en gemeenten tot één Alphen aan den Rijn kregen de uitbreidingen van de bebouwing een meer planmatig karakter. Uit 1919/1920 dateert het complex woningen aan de Brittenrust-, Goeman Borgesius-, Jan Nieuwenhuizen- en Grijpensteinstraat, gebouwd door de "Nutsstichting tot verbetering van de Volkshuisvesting te Alphen aan den Rijn".
Gedurende de jaren 1920 en 1930 volgden de aanleg van de Vondelstraat en omgeving (NB het diagonaal-symmetrische stratenplan), de bebouwing van de Van Boetzelaer- en Bloemhofstraat en de inrichting van het Burgemeester Visserpark en het Hazenveld.
Van een geslaagde samenhang tussen planvorming en inrichting is alleen sprake bij het Burgemeester Visserpark. Vanaf de Wilhelminalaan voert een zichtas met middenberm naar een vrijwel vierkant plein met plantsoen en boombeplanting, waarachter vervolgens het raadhuis van architect C.J. Blaauw (1938/1939) verrijst. Ter weerszijden van de zichtas staan kleinere villa's (Wilhelminalaan 7, Sonnehoeck uit 1920 en Burgemeester Visserpark 2 uit 1922) en aan de linker zijde (zuidzijde) van het plein een middelbare school uit 1924 (Burgemeester Visserpark 19). In de as van de middenberm bevindt zich ten slotte een ijzeren zonnewijzer, gemaakt in 1936 door de "Vakcursus voor jeugdige werkloze arbeiders".

Scholen

Op het terrein direct achter de school aan het Burgemeester Visserpark werd in dezelfde jaren (1922/1923) een lagere school gebouwd naar het ontwerp van architect W. Verschoor (St. Jorisplein 4). In de andere "nieuwe" wijken verrezen de Zonnebloemschool, Jongkindt Coninckstraat 36 (uit 1931) en de Groen van Prinstererschool, Jan Nieuwenhuizenstraat 26 (circa 1930/1935).

Aarlanderveen en Zwammerdam

Aarlanderveen

De kern Aarlanderveen wordt gekenmerkt door een lineaire structuur, één lange weg met agrarische bebouwing langs het Noord- en het Zuideinde en met meer verdichte bebouwing aan de Dorpsstraat. Deze wordt halverwege gekruist door de Nieuwkoopseweg.

Zoals ook in het overige buitengebied van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn de boerderijen hier veelal van het langhuistype, met de kopgevel gericht naar de straat en vaak met een zomerhuis, waarbij het winterhuis dan aan de achterzijde een stalgedeelte heeft en veelal onderkelderd is. Voorbeelden van dergelijke boerderijen zijn Noordeinde 50 en 4 en Zuideinde 24, alle uit de periode eind 19e- begin 20e eeuw. Kenmerkend is bovendien de ligging van de boerderijen, waarbij de percelen veelal omringd zijn door sloten en zich naast of achter de boerderijen vaak een fruitboomgaard bevindt.
Andere vermeldenswaardige boerderijen zijn Zuideinde 12 en 30, allebei uit de eerste helft van de 19e eeuw en van het T-huis type, met een voorhuis onder een schilddak en een symmetrisch ingedeelde voorgevel met houten deuromlijsting.

Aarlanderveen bezit twee vermeldenswaardige kerkcomplexen en een begraafplaats. De Rooms-Katholieke kerk St. Petrus en Paulus (Noordeinde 24) werd in 1892/1897 gebouwd naar een ontwerp van de architect Jos. Cuypers. De naastgelegen pastorie, met Heilig Hartbeeld (nr. 26) dateert van circa 1910. Voorts is er nog een school uit 1914 (Noordeinde 30); het ervoor gelegen klooster is enkele jaren geleden afgebroken.
De Nederlands Hervormde kerk (Dorpsstraat 38) werd gebouwd in 1905 en de naastgelegen pastorie (Dorpsstraat 36) dateert uit de eerste helft van de 19e eeuw.
De begraafplaats is gelegen aan het Zuideinde en heeft aan de straat twee witte gepleisterde gebouwtjes met daartussen een toegangshek met doodssymbolen.

Aan het Noordeinde bevindt zich ten slotte de koren-stellingmolen De Morgenster uit 1870.

Zwammerdam

De structuur van de kern Zwammerdam heeft niet alleen een lineair karakter, er is ook sprake van komvorming. In het hart van het dorp zijn aan het Plein te vinden het voormalige gemeentehuis van Zwammerdam (nr. 1) en de dokterswoning (nr. 3), beide uit 1906. Tegenover het Plein staat aan de Swadenburgerdam de huidige spaarbank (voorheen hotel ?), uit dezelfde periode.
Eveneens vermeldenswaardig zijn de Gereformeerde kerk uit 1892 (Molenstraat 62) en het buitenhuis met voormalig koetshuis, Akerboomseweg 15/17 (ook circa 1905/1906).

Buitengebied

Ofschoon Alphen aan den Rijn is uitgegroeid tot een plaats met een meer stedelijke karakter, bezit zij toch nog een grote oppervlakte buitengebied met verspreide agrarische bebouwing.
Langs de verschillende hoofdwegen zijn boerderijen te vinden van het boven beschreven langhuistype, vrijwel alle gebouwd eind vorige - begin deze eeuw. Voorbeelden hiervan zijn Rietveldsepad 9 (Maria's Lust, uit 1891), Steekterweg 33 (Bouwlust, circa 1900), Rijksstraatweg 1 (4e kwart 19e eeuw), Aarlanderveenseweg 2 (circa 1880) en Kortsteekterweg 16 (circa 1895), 46 (Rijnbogt, uit 1860), 52 (circa 1880) en in de hoek bij de Steekterburg (uit 1887).

Twee stationsgebouwtjes herinneren nog aan de voormalige lokaalspoorlijn Uithoorn-Alphen uit 1915, te weten het voormalige station Gouwsluis, Steekterweg 65 en het voormalige station Aarlanderveen, Stationsweg 6.

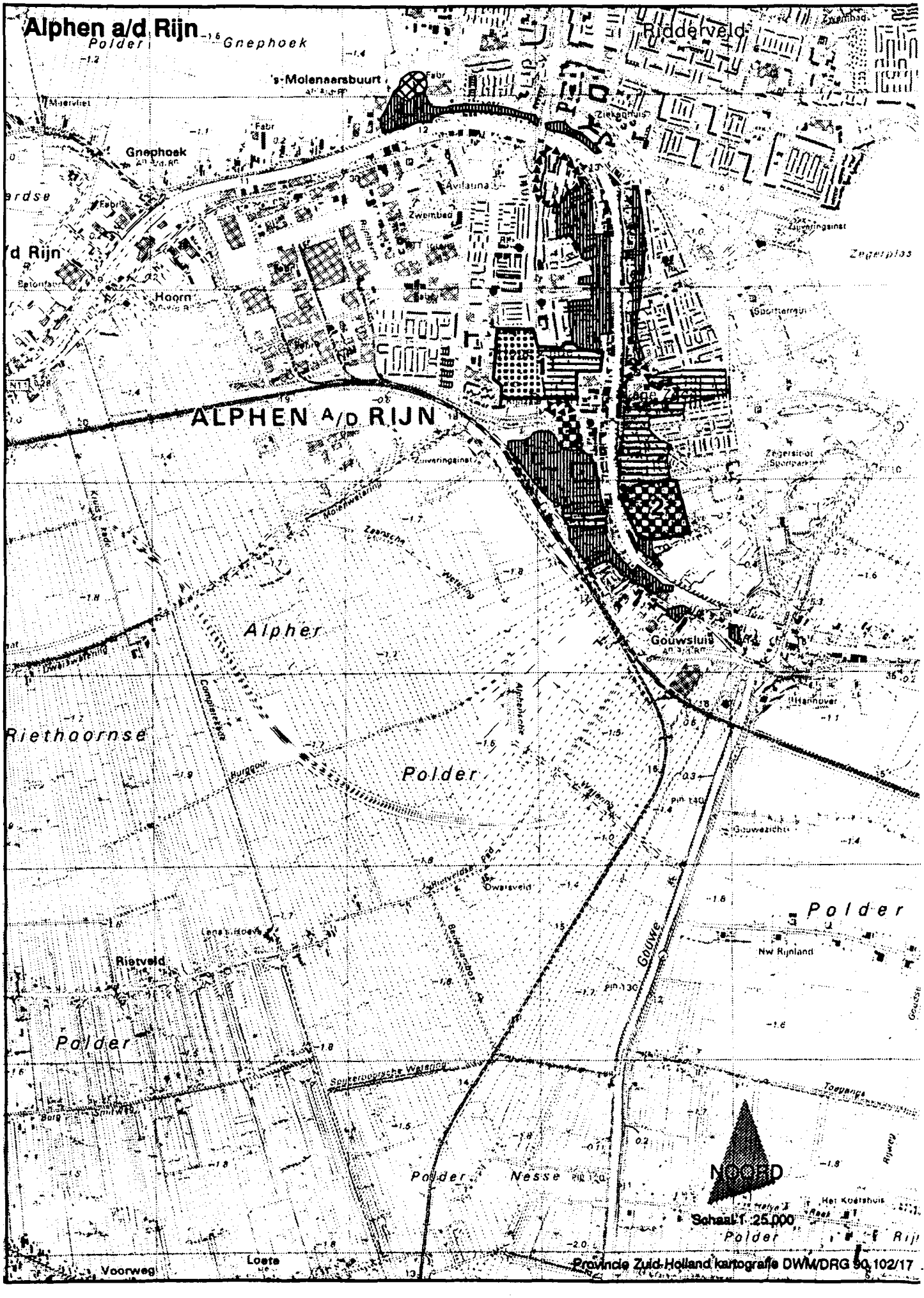
Van de bruggen over de respectieve rivieren en kanalen zijn vermeldenswaardig de monumentale Gouwesluisbrug met keersluis uit 1937/1938, de Rijnbrug (over het Aarkanaal) uit 1937 en uit dezelfde periode de spoorbrug over de Gouwe.

Behalve de reeds genoemde molens De Eendracht en De Morgenster verdienen eveneens vermelding de molens van de molenviergang waarvan de molens 1, 2, 3 en 4 respectievelijk dateren uit 1924, 1869, 1823 en 1801.

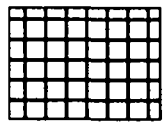
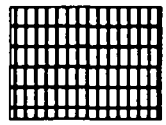
Van de gemalen zijn nog intact het gemaal Neptunus aan de Machineweg (nr. 2, uit 1871), het gemaal uit 1879 aan de Woubrugseweg en het gemaal uit 1906 aan de Westgouweweg. Aan de Machineweg bevindt zich bovendien een sluis uit circa 1900.

Ten slotte is nog vermeldenswaardig het voormalige tolhuis van de gemeente Gouda, in 1915 opgericht aan het Goudse Rijpad.

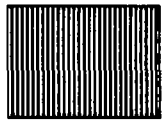
Na de Tweede Wereldoorlog maakte de gemeente Alphen aan den Rijn een expansieve groei door. Bebouwd werd onder meer het Ridderveld, aan de noordkant van de gemeente en ook de bebouwing aan de oostzijde van de Prins Bernhardlaan kwam tot stand. Ook van de oude bebouwing werd veel gesloopt en vervangen door nieuwbouw.
Grootschalige reconstructie vond plaats bij de Pieter doelmanstraat, waar een winkelcomplex werd gebouwd en aan de overzijde van de brug langs de Castellumstraat waar gemeentehuis en kantoren verrezen. Momenteel verrijst in de Alphense polder een geheel nieuwe wijk.
Een nieuwe en nieuw bebouwde weg in het buitengebied is de Hoogendoornlaan.


Alphen a/d Rijn
Polder
Gnephoek
's-Molenaarsbuurt
Ridderveld
Gnephoek
Hoorn
Zwembad
Zegerplas
ALPHEN A/D RIJN
Zuiveringsinst
Zegersloot
Alpher
Riethoornse
Polder
Gouwsluis
Hannover
Gouwezicht
Dwarsveld
Polder
Nw Rijnland
Gouwe
Rietveld
Polder
Polder
Nesse
NOORD
Schaal 1:25.000
Polder
Voorweg
Loete
Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/17

Stedebouwkundige typologie **Alphen aan den Rijn**

type-aanduiding	type omschrijving	gebieden met bijzondere waarde
1. stedelijk ingerichte gebieden		
1.1 Algemeen		
	-functie gemengd of wonen -niet-planmatige en plan- matige ontwikkelingen -vaak eenvoudig of op pre- -stdelijke structuur geënt stratennet -stenen straten, geen voortuinen -vrnl aaneengesloten bebouwing -bebouwing deels complex- gewijs, complexgrootte variabel	
1.2 Stedelijk villagebied		
	-functie: wonen -ligging in stedelijke context -planmatige ontwikkelingen -stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken -stenen straten met veelal ondiepe voortuinen -bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand -twee of meer bouwlagen hoog	
2. Niet-stedelijk ingerichte gebieden		

2.1
Algemeen



-functie: gemengd of wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen
-vaak eenvoudige of op prestedelijke structuur geënt stratennet
-regelmatig voortuinen
-weinig aaneengesloten bebouwing
-bebouwing vnl. niet complexmatig

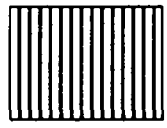
2.2
Tuinwijkachtige ontwikkelingen

-functie: wonen

-planmatige ontwikkelingen .
-stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
-groene straten, voortuinen
-vnl halfopen blokken strokenbouw
-bebouwing complexmatig

1. Burgermeester Visserpark e.o. met het voormalige raadhuis, centrale parkaanleg, villabebouwing en twee schoolcomplexen. Erachter gelegen het Bospark; een aanleg uit de jaren dertig.

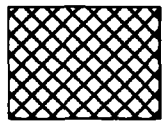
2.3
Villagebieden



-functie: wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen
-stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
-groene straten, tuinen rondom
-vnl. losse bebouwing
-bebouwing vnl niet complexmatig

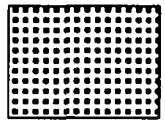
3.
Gebieden zonder woonfunctie

3.1
Industriegebieden



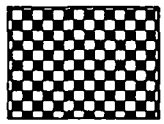
-functie: industrie/ bedrijvigheid/handel/ verkeer
-inrichting en bebouwing vaak i.s.m. specifieke locatie en/of specifieke functies

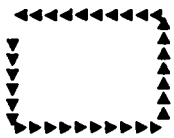
3.2
Groene gebieden



-functie: openluchtrecreatie
-vnl. onbebouwde terreinen
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met
-specifieke locatie en/of functies

4.
Andere gebieden



2. Complex van bebouwing en parkaanleg van de voormalige Marthastichting

na 1945 gereconstrueerde gebieden