Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monumen
Inventaris
Project (MI

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. STADSONTWIKKELING TOT CA. 1800

3. FYSISCHE GESTELDHEID

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   4.1. Agrarisch grondgebruik
   4.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   4.3. Visuele karakteristiek

5. INFRASTRUCTUUR
   5.1. Wegen
   5.2. Wateren
   5.3. Dijken
   5.4. Spoorwegen
   5.5. Nutsvoorzieningen

6. NEDERZETTINGEN
   6.1. Algemeen
   6.2. De stad Gouda
      6.2.1. Algemeen
      6.2.2. Functionele ontwikkelingen
         6.2.2.1. Verkeer
         6.2.2.2. Handel, diensten en overheid
         6.2.2.3. Nijverheid en industrie
      6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen
         6.2.3.1. Binnen de singels
         6.2.3.2. Buiten de singels
         6.2.3.3. Voorzieningen
         6.2.3.4. Naoorlogse ontwikkelingen
   6.3. Stolwijkersluis (ged.)
   6.4. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Gouda ligt aan de oostzijde van het hart van de provincie Zuid-Holland langs de noordzijde van de Hollandsche IJssel op de beide oevers van de Gouwe.
De gemeente Gouda grenst aan (N.O.Z.W.) Waddinxveen, Reeuwijk, Vlist, Ouderkerk en Moordrecht. De stad breidde zich sedert de Middeleeuwen - maar vooral sedert de laatste decennia van de vorige eeuw - meermalen uit ten koste van de omliggende gemeenten en de huidige grenzen zijn dan ook in hoofdzaak planologisch-administratief van karakter.
In 1870 kwamen delen van de voormalige gemeenten Stein en Broek c.a. aan Gouda, dat toen groeide van 217 naar 953 ha. Na een kleine uitbreiding in 1960 volgde een enorme vergroting in 1964 toen grondgebied van Reeuwijk en Waddinxveen werd geannexeerd en bovendien een terrein aan de zuidzijde van de Hollandsche IJssel (oorspronkelijk een functioneel-landschappelijke grens) aan Gouda werd toegevoegd. Het totale gemeentelijk oppervlak kwam hiermede op 1.632 ha.
Op 1 januari 1988 bedroeg het inwonertal 62.321; de bevolkingsdichtheid is 1.616 inwoners/km^2.

Gouda is van origine vooral georiënteerd op de (afgedamde) Gouwe met zijn scheepvaart: in oudste aanleg was de stad feitelijk een verkeersdorp, later een damstad. Door uitbreidingen in westelijke, noordelijke en oostelijke richting, door inbedding van kavelsloten in de stedelijke structuur en door de aanleg van singelgrachten nam Gouda nog in de Middeleeuwen evenwel het karakter aan van een waterstad.
Met deze kenschets is tevens het verband van de stad met Regio B van de MIP-indeling gegeven: Gouda ontwikkelde zich in een uitgestrekt veengebied dat d.m.v. strokenverkaveling in cultuur werd gebracht. Op de plattegrond zijn nog sporen van deze ontginning herkenbaar, o.a. in de (voormalige) grachten en in het stratenpatroon.

De gemeente Gouda omvat behalve de stad Gouda ook het gehucht Stolwijkersluis (aan de zuidzijde van de Hollandsche IJssel) en voorts wat verspreide bebouwing in de Oostpolder in Schieland en in de Polder Willens; deze laatste polder raakt echter 'overspoeld' door stadsuitbreidingen.

2. STADSONTWIKKELING TOT CA. 1880

De vroegste vestigingsplaats van kolonisten onder de huidige stad Gouda lag waarschijnlijk langs de Hollandsche IJssel; prestedelijke ontwikkelingen vonden vermoedelijk al plaats voor het jaar 1000. Het wordt niet uitgesloten dat de monding van de Gouwe vroeger meer westwaarts was gelegen en dat een vergraving van deze veenstroom werd uitgevoerd; het voorkomen van een pakket rivierklei ten westen van de stad bewijst in elk geval dat dit een waterrijk gebied was.

Vanaf de eerste schriftelijke vermelding van Gouda (2x rond 1140) ging de ontwikkeling van de nederzetting snel en in 1272 verleende Graaf Floris V de inwoners stadsrecht. Hier werd in 1306 een recht op tolheffing bij de nieuwe Donkere Sluis door de Heren van Gouda aan toegevoegd, een recht waarmee de Gouwenaars uiteindelijk eeuwenlang hun voordeel hebben kunnen doen; direct door de inkomsten voor de stadskas en indirect door de specifieke handel die het gevolg was van het scheepsoponthoud.

De binding met de Gouwe betekende dat Gouda zich naar het noorden ging uitstrekken en dat het IJsselfront zich maar matig ontwikkelde. Kavels, ontgonnen vanaf de Gouwe, eindigden op langere, die vanaf de Hollandsche IJssel in cultuur werden genomen; de kavelbundels op de oostoever van de Gouwe ontmoetten elkaar langs de lijn Hoogstraat-Kleiweg, die aan de westzijde langs de (voormalige) Ruige Wetering.
Met name de bevolking op de vanaf de Gouwe ontgonnen percelen hield zich bezig met handel en scheepvaart en daar ontstonden dan ook de kaden en daar kreeg Gouda zijn stedelijke allure. Dankzij de door een privilege verworven monopoliepositie voor de vaart door Holland kon de stad zich zelfs een relatief afwachtend en passief beleid veroorloven: eeuwenlang waren alle schepen op de noord-zuidvaart (v.v.) verplicht Gouda aan te doen en er tol te betalen. De actieve handel van andere steden leidde automatisch tot inkomsten voor Gouda.

De (al dan niet van nature) bochtige Gouwe en de as Hoogstraat-Kleiweg gingen samen de Y-vormige structuur vormen waaromheen de stad zich verder uitbreiden.
Halverwege de 14e eeuw werd Gouda ommuurd en tegen het einde van de eeuw werd onder meer de huidige Markt bij het stedelijk gebied gevoegd. De Markt werd aangelegd op een - door de ontginning bepaald, schuin eindigend en daardoor driehoekig - perceel moerassige weidegrond; dit terrein is nog duidelijk te herkennen in het huidig stadsbeeld. Op dit plein werd rond 1450 het stadhuis gebouwd; de St. Jan, ten zuiden van het plein gelegen, heeft twee voorgangers die in 1361 respectievelijk 1438 door brand verloren gingen.
De ommuring van dit oudste stadsgebied moet globaal de lijn Raam, Turfmarkt, Zeugestraat en Spieringstraat hebben gevolgd; nabij de IJssel werd de stad tot 1577 beheerst door een kasteel, gelegen op de oostoever van de Gouwe.
De tweede ommuring, die uitbreiding mogelijk maakte, bepaalde tot in de 19e eeuw de stadsgrens van Gouda langs de Turfsingel, de Kattensingel, de Blekerssingel en de Fluwelen Singel; evenals de oudere waren ook deze grachten vergravingen van bestaande sloten.
Gouda kreeg binnen deze singels en muren een zeer compacte en fijnmazige structuur; de plattegrond onderging tot in de vorige eeuw nauwelijks meer wijzigingen, al werden rond 1600 verscheidene van de (vooral bij de stadssingels gelegen) kloosters gesloopt en werden de gronden opnieuw verkaveld ten behoeve van de woningbouw.

De ruimtelijke structuur bleef in belangrijke mate bepaald door de oude verkavelingstoestand, waarbij de haaks op de Gouwe en de Hollandsche IJssel gegraven sloten en de scheidingslijn tussen de kavelbundels (de as Hoogstraat- Kleiweg) het meest opvallend waren. De sloten werden wel aangepast aan hun functie als stadswateren en daarom soms wat verlegd en meestal uitgediept, maar het patroon van de verkaveling bleef tot op heden bewaard. Opmerkelijk in de plattegrond is de op verscheidene plaatsen (o.a. de Peperstraat) enkelzijdige bebouwing: de oorspronkelijke kavelsloten vormden slechts aan één kant de basis voor nieuwe stedelijke bouwpercelen.

Rond het midden van de vorige eeuw waren de groeistadia van Gouda nog beter zichtbaar dan thans. Grachten waren nog niet gedempt en de hartvormige plattegrond vertoonde duidelijk een patroon van min of meer concentrische ontwikkeling vanuit het raakpunt van Hoogstraat en Gouwe met als voorlopig eindpunt zoals gezegd de 15e-eeuwse muur.
Direct buiten de singels was in de 16e/17e eeuw een zone van kwekerijen, bleekvelden, lust- en moestuinen ontstaan waardoor de stad ingebed raakte in een 'rommelzone'; in de eerste helft van de 19e eeuw werden in dit gebied woningen en bedrijven gevestigd, zodat het perifere karakter snel afnam.

Gouda maakte in de loop van de eeuwen perioden van voor- en tegenspoed door. De oudste bloeifase hing direct samen met de functie als verkeersstad en met bierproduktie en -export. Na een terugval in de tweede helft van de 16e eeuw volgde een opbloei in de 17e als gevolg van onder andere de pijp- en aardewerkindustrie, waarin de stad grote faam genoot. De 18e eeuw leidde een periode van stagnatie en zelfs van verval in, die voortduurde tot ruim in de 19e en pas met de opkomst van industriële produktiewijzen en door infrastructurele voorzieningen kwam de stad er weer bovenop. Tot die tijd waren handel en nijverheid steeds binnen de grachten gelocaliseerd geweest; sedert het begin van de vorige eeuw vond expansie plaats buiten de singels.

De cijfers van de bevolkingsontwikkeling van de stad vormen een weerslag van de hiervoor aangestipte economische golfbewegingen.
Rond 1500 telde Gouda 8 à 9.000 inwoners, omstreeks 1625 was dit aantal gegroeid tot $\pm$ 12.500. Hoewel echt betrouwbare gegevens ontbreken, wordt aangenomen dat er rond 1720 zelfs zo'n 19.000 inwoners waren, maar tegen 1750 nog slechts $\pm$ 10.000.
Daarna worden de cijfers iets nauwkeuriger, al was nog lang geen sprake van een systematische telling: in 1795 werd een aantal opgegeven van 11.715; in 1822 van 10.568 en in 1830 van 12.878.

3. FYSISCHE GESTELDHEID

De stad Gouda ligt langs de noordzijde van de Hollandsche IJssel op een bodem die relatief arm is aan rivierklei; de bebouwing bevindt zich boven een slappe bodem van bosvenen en rust door middel van heipalen van 10 à 12 meter lengte op een zand- en kleiondergrond van pleistocene, respectievelijk vroeg-holocene, ouderdom. De verhoudingsgewijze smalle rivierkleiboorden van de Hollandsche IJssel en Gouwe in de bodem van de stad geven reden te veronderstellen, dat de oudste ontginners zich met opzet op een hoge, niet voor rivier- of getijdenoverstromingen bereikbare, veenbult hebben gevestigd, waardoor Gouda zich sneller landinwaarts ontwikkelde dan vergelijkbare oevernederzettingen.

Behalve de stad Gouda heeft ook de directe omgeving dikke veenpakketten in de ondergrond, met bosveen als toplaag. Bosveen is door de bijmenging met slibbestanddelen en door de zogenaamde eutrofe (voedselrijke) samenstelling niet geschikt als brandstof; de bodem werd dus niet vergraven of weggebaggerd. De huidige ligging van het oppervlak op 1,6-2 meter -NAP is dan ook geheel toe te schrijven aan klink en oxidatie - als gevolg van de ontwatering van het veen - en aan een relatieve daling van het land ten opzichte van het absoluut gestegen zeeniveau.
In het westen van de gemeente, tussen de Kromme Gouwe en de 1e Coupure, en langs de IJsseloevers ten oosten van de stad en in de Krimpenerwaard, ontstonden bovendien rivierkleiboorden met kleilagen van 0,5-1,0 meter dikte op veen. Deze gronden liggen maximaal enkele decimeters boven NAP.
Onder de moderne stadsuitbreidingen zijn grote ophogingslagen aangebracht, waardoor de oorspronkelijke veen- of rivierkleibodems meestal buiten zicht zijn geraakt.

De ligging ten opzichte van het zeeniveau brengt mee, dat vrijwel het gehele oppervlak van de gemeente Gouda op kunstmatige wijze zijn overtollig water loost. Ten noorden en ten oosten van de stad liggen respectievelijk de Polder Bloemendaal (sedert 1870 gedeeltelijk behorend tot Gouda; thans voor zover in Gouda overwegend bebouwd) en de Polder Willens (tot 1857 samen met Polder Stein een autonoom waterschap vormend: evenals Bloemendaal, sedertdien behorend tot het Hoogheemraadschap van Rijnland).
Polder Bloemendaal loosde vanouds zijn water op de Gouwe met behulp van een tweetal windmolens, maar gedeeltelijk ook op natuurlijke wijze op de Hollandsche IJssel door middel van een sluis. Deze natuurlijke afwatering was rond 1850 echter te verwaarlozen en in 1852 werd de sluis afgedamd en in 1861 opgeruimd. In 1865 werd een hulpstoompomp ingezet waarna in 1875 geheel werd overgegaan op stoombemaling. Het gemaal kwam op grondgebied van de huidige gemeente Waddinxveen.
De Polder Willens loosde tot $\pm$ 1750 met behulp van een molen op de Hollandsche IJssel via een voorboezem met sluis. Sedert 1750 en tot 1881 werd het water met een molen uitgeslagen op de Bredevaart en vandaar geloosd in de Gouwe. In 1881 werd deze molen vervangen door een stoomgemaal. Dit werd voor 1915 opgevolgd door een elektrische pomp, gelegen aan de Bredevaart, waarvan het zuideinde rond 1900 was afgedamd en die later werd gedempt.

Het huidige stadsgebied "Korte Akkeren", vroeger Broekpolder genaamd, werd bemalen met behulp van een molen nabij de Tiendeweg; sinds 1904 werd gebruik gemaakt van een zuiggasmotor maar deze is rond 1930 opgevolgd door een elektrisch gemaal, nodig geworden als gevolg van het graven van het Nieuwe Scheepvaart Kanaal (nu: Gouweka-

naal). De Broekpolder maakte tot die tijd deel uit van de afwateringseenheid Oostpolder in Schieland, die sedertdien loost met behulp van een motorgemaal en wel in het Gouwekanaal. Zoals de naam al zegt, behoort deze polder tot het Hoogheemraadschap van Schieland; toch watert de polder uit over de boezem van Rijnland, dat in het zogenaamde afwateringskanaal een dieselgemaal bezit voor de lozing op de Hollandsche IJssel. Dit gemaal, mr. P.A. Pijnacker Hordijk, dateert van rond 1936 en het moet gerekend worden tot de belangrijkste in Zuid-Holland.
De grote voorganger van dit gemaal werd gebouwd in 1856/1857; het was een stoominstallatie nabij de uitmonding van de Fluwelensingel in de Hollandsche IJssel, de "Hanepraai" of de "Watermachine", die inmiddels is gesloopt.

Bij de laatste ingrijpende grenswijziging van Gouda (1964) kwam aan de zuidzijde van de IJssel de Haastrechtse molen binnen het gemeentegebied te liggen, de enige stenen poldermolen met stelling in Nederland. Hij werd gebouwd in 1862 ter bemaling van de polder Beneden-Haastrecht maar hij werd in 1971 voorzien van een hulpmotor.

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

Daar het ontstaan van Gouda gedateerd wordt in de eerste helft van de 12e eeuw kan men aannemen dat de eerste ontginners zich al aanzienlijk vroeger langs de IJssel hadden gevestigd.
De oevergebieden van IJssel en Gouwe werden - zoals gebruikelijk in Holland - ontgonnen en verkaveld, min of meer haaks vanaf de rivier. De IJssel ten oosten van de Gouwe vormde de ontginningsbasis voor langgerekte percelen, die zich in min of meer noordelijke richting gingen uitstrekken. Evenwijdige kavelsloten markeren nog steeds die oude ontginningsbundels in de Polder Willens en in de Oostpolder in Schieland. De verkaveling in het zuidelijk deel van de Polder Bloemendaal ging grotendeels verloren als gevolg van stadsuitbreidingen. Langs de Gouwe ontstonden veel kortere stroken; de ontginners kwamen hier wat later en zagen hun activiteit beknot door de grenzen van de IJsselbundels. Aan de oostzijde van de Gouwe werd deze lijn gemarkeerd door de Kleiweg, die tot op heden een scherpe grens vormt tussen beide verkavelingseenheden.

4.1. Agrarisch grondgebruik

De smalle veenstroken haaks op de Hollandsche IJssel en de Gouwe werden aanvankelijk benut voor akkerbouw en veeteelt. De ontginners van de IJsseloevers trokken daarbij allengs dieper het veen in: hun land kwam door klink en oxidatie (als gevolg van voortgaande ontwatering) steeds lager te liggen en zij verplaatsten zich zolang dat mogelijk was naar hogere, nog niet geklonken gronden.
De ontginners in het Gouwegebied waren wat dit betreft veel sneller aan hun eind maar zij zagen uitkomst dankzij hun woonplaats langs de Gouwe, die van een steeds belangrijker vaarroute door Holland deel ging uitmaken.

De betekenis van de akkerbouw nam als gevolg van bodemdegradatie steeds verder af ten gunste van de veeteelt, die sedert eeuwen dan ook veruit dominant is in de omgeving van Gouda; zelfs "poorters" hadden vroeger vaak enkele stuks vee!
Hiernaast moet worden vermeld dat in de 16e eeuw boomkwekerijen rond de stadssingels waren gevestigd en dat er voorts talrijke lusttuinen werden aangelegd in dit perifere stadsgebied, waarvan de resten tot in onze eeuw zichtbaar bleven.
Iets verder van de stad werd rond het midden van de vorige eeuw tuinbouw uitgeoefend (Bloemendaal). De betekenis van dit bedrijf nam in de volgende decennia sterk toe en een niet onbelangrijk (kas)tuinbouwgebied ontwikkelde zich ten noorden en noordoosten van de stad: rond 1940 werden er bloemkwekerijen en groenten- en fruitteelt gevonden. In het Goudse deel van Polder Bloemendaal liggen nog verscheidene monumentale boerderijen, daterend uit de vorige eeuw.

Na de Tweede Wereldoorlog nam de betekenis van het agrarisch bedrijf - en vooral van de tuinbouw - sterk af als gevolg van de verstedelijking. Kastuinbouw wordt thans nog slechts bedreven in de Polder Willens; veeteelt blijft beperkt tot de Polder Willens, de Oostpolder in Schieland en de overzijde van de IJssel.

4.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Terwijl het tot ver voorbij de Middeleeuwen heel gebruikelijk was dat stedelingen enige stuks vee buiten de poorten lieten grazen, was het feitelijk verboden neringen buiten de stad te drijven. Stedelijke keuren en de zogenaamde Order op de Buitennering (1531) beperkten de vrijheid van ondernemen, maar enkele bedrijven waren wel toegestaan in de stedelijke randzones: wanneer er sprake was van brandgevaarlijke of anderszins risicovolle of hinderlijke activiteiten werden deze soms zelf expliciet naar de periferie verwezen.
Rond Gouda werd het bakken van IJsselstenen uitgeoefend in het uiterwaardengebied langs de rivier, deels dankzij de aanwezigheid van de grondstof (jonge klei), deels in verband met brandrisico.
Al in de 19e eeuw was de steenindustrie binnen de gemeentegrenzen van Gouda van gering belang geworden; meer verfijnde en gespecialiseerde vormen van aardewerknijverheid hadden sedert de 16e eeuw de overhand gekregen en zo werd Gouda een centrum van pottenbakkerij en pijpfabricage. Als grondstof werd meer en meer buitenlandse klei gebruikt en verder ook oudere binnenlandse - nl. die uit het Oude Rijngebied.
De winning van jonge klei in de zellingen (aanwassen onder getijde-invloed) langs de Hollandsche IJssel ging intussen gewoon door ten behoeve van de steenbakkerijen in de aangrenzende dorpen. Na de afdamming van de Hollandsche IJssel ten oosten van Stolwijkersluis (1856) gingen de zellingen langs de Polder Willens verloren en nam de kleiwinning sterk af om uiteindelijk geheel te worden gestaakt.
De vroegere aanwassen in de rivier zijn inmiddels bestendigd en gedeeltelijk ingericht als bedrijfsterrein; verder werd een begraafplaats aangelegd in dit gebied terwijl er ten slotte ook een agrarische bestemming aan werd gegeven.

In de Reeuwijkse Plassen werd tot $\pm$ 1923 veen gebaggerd; de veenplassen grenzen vrijwel aan de gemeente Gouda (Polders Elfhoeven en Vrijhoef). Vlak buiten Gouda is ook verveend in de huidige plas 't Weegje, gelegen onder de Oostpolder in Schieland (gemeente Waddinxveen). Deze vervening ving aan in het begin van de 19e eeuw en eindigde in 1904; thans is 't Weegje met omgeving ingericht als recreatiegebied.
Het uiterste noordoosten van de gemeente, het gebied dat grenst aan de Reeuwijkse Plassen, is eveneens aangewezen als recreatiezone: de Goudse Hout.
Het verdere gemeenteoppervlak wordt in hoofdzaak ingenomen door stedelijke bebouwing, nijverheidsgebieden en infrastructurele voorzieningen, die zich met name sterk uitbreidden na de Tweede Wereldoorlog.

4.3. Visuele karakteristiek

De oppervlakte van de huidige gemeente Gouda wordt sterk gedomineerd door stedelijke bebouwing in tal van varianten en door infrastructurele voorzieningen: minstens 80% van de gemeente is verstedelijkt. Slechts ten westen van het Gouwekanaal (in de Oostpolder in Schieland) en in de Polder Willens ten oosten van de stad liggen nog enige open weidegebieden van beperkte omvang, die overigens zijn "geflankeerd" met kassen en overgaan in uitgestrekt agrarisch land buiten de gemeente.
Het nog grotendeels ongerepte veenweidegebied ten zuiden van de stad raakt tot aan de Hollandsche IJssel bij Stolwijkersluis. Door de "natuurlijke" en functionele grenzen van de bebouwde kom van Gouda komt de overgang van groene zone naar stad slechts in de

Polder Willens als gedwongen over. Het stadssilhouet is dan ook alleen vanuit het oosten storend dominant; vanaf de zuidzijde slechts imposant.

5. INFRASTUCTUUR

5.1. Wegen

Behalve de waterwegen waren natuurlijk ook landwegen van betekenis voor de ontwikkeling van Gouda. Vanouds waren van belang de wegen langs de oevers van Hollandsche IJssel en Gouwe; deze laatste werden tevens de jaagpaden voor trekschuitverkeer. De wegen langs de IJssel lagen op iets ruimere afstand van de stroombedding, die immers aan getijdeninvloed onderhevig was; ze werden aangelegd op de dijk, ten westen van de stad genaamd Schielandsch Hoge Zeedijk, ten oosten ervan Goejanverwelledijk.
Zowel de dijk langs de noord- als die op de zuidoever bezat rond 1860 een verhard wegdek en hetzelfde geldt voor de jaagpaden langs de Gouwe.
Ook was verharding aangebracht op de Kleiweg. Deze grindweg maakte deel uit van de postroute van Amsterdam naar Gouda; er werd tot in onze eeuw tol geheven door de Polder Bloemendaal, die het beheer had.
Wegen die slechts het lokale verkeer dienden buiten beschouwing latend, waren rond dezelfde tijd nog van grindverharding voorzien de beide Tiendwegen en de Goudse Weg - de dijkweg langs de Goudse Vliet richting Stolwijk (1862).
Niet verhard waren de Winterdijk (nog in onze eeuw een zandweg genoemd, thans opgeheven voor zover gelegen binnen de gemeente Gouda), de dijken langs de Brede Vaart en een aantal kleinere wegen in de directe nabijheid van de stad.

Gaven het aantal en het patroon van de verharde wegen - Gouda leek rond het midden van de vorige eeuw naar alle richtingen behoorlijk ontsloten - reden de stad als goed bereikbaar te beschouwen, een brug extra over de Gouwe en een over de Hollandsche IJssel aan de westzijde van de stad was geen overbodige luxe geweest. (Hier was slechts een veer.)
Vanouds was er slechts een brug bij Stolwijkersluis; een tweede vaste verbinding ontstond in 1860 bij de realisatie van de sluis, nog iets verder oostelijk. De Gouwe kon buiten de stad pas weer bij Waddinxveen worden gekruist.
Ook het aantal veren was gering: geen enkel op de Gouwe en over de IJssel slechts twee. Een en ander geeft de indruk dat de arbeidstrek naar de stad voorheen van geringe betekenis was.

De ontwikkeling van het wegennet rond de stad hield tot in de jaren dertig van onze eeuw niet veel meer in dan aanpassing en verbetering van de bestaande structuur. De Provinciale Wegen nrs. 26, 28 en 29 waren rond 1930 in beheer bij "anderen"; rond 1940 werd deze laatste gereconstrueerd en op een voormalige spoordijk aangelegd.
In dezelfde tijd was Rijksweg A12 onder constructie; de definitieve oplevering - als autoweg met gescheiden rijbanen - volgde pas na de oorlog. Eerst met de realisatie van deze weg werd Gouda (vanuit het noorden) echt goed bereikbaar, mede dankzij de aansluiting op de Provinciale Weg nr. 25. Deze weg, langs de oostzijde van de Gouwe, was met veel problemen tot stand gekomen in samenhang met de verbetering van de vaarweg (1930/1935). Verder werden als toegangswegen vanuit het noorden weer van belang de Kleiweg en de Hoogstraat die tot de inrichting als wandelstraat, direct naar het stadshart voerde.

5.2. Wateren

Gouda dankt zijn ontstaan en groei direct aan de samenvloeiing van Hollandsche IJssel en Gouwe. De eerstgenoemde was van oudsher één van de voornaamste waterwegen door Holland en Utrecht, waardoor hij een vestigingsplaats vormde voor talrijke kolonisten.
De Gouwe werd pas van eminent belang toen hij naar het noorden werd verlengd en bij Gouwsluis in verbinding kwam met de Oude Rijn (vóór 1233); hiermee werd hij een schakel in de noord-zuidvaarroute door Holland. Deze vaarweg ("binnen dunen") was van groot belang voor het lokale transport, maar hij werd bovendien aanvankelijk als alternatief voor de vaart buitenom - over de Noordzee - gezien.
Toen de Hollandse graven Gouda, Haarlem en Dordrecht tolprivileges gunden, was er deze steden veel aan gelegen een monopoliepositie voor de doorvaart te verwerven en eeuwenlang waren alle schepen dan ook verplicht langs deze plaatsen te varen.
Behoudens enkele uitzonderingen behield Gouda dit recht het langst; de stad heeft met alle middelen slechts het eigen belang verdedigd. Opzettelijk werd de doorvaart bemoeilijkt of opgehouden en tot 1895 kon de stad tol blijven heffen op de Gouwevaart. (Wel werd na veel aandringen de vaart via de nauwe Donkere Sluis vervangen door die langs de toegankelijker Mallegatsluis; deze sluis, in de monding van de Turfsingel in de Hollandsche IJssel, dateert uit de 16e eeuw, maar lange tijd verboden de Gouwenaren de doorvaart ervan vrijwel geheel.)
De stadsgrachten en de Gouwe hadden verder natuurlijk door de eeuwen heen een belangrijke funktie voor het locale waterverkeer en als havens resp. laad- en losplaatsen.

Inmiddels waren er wel diverse plannen voor verbetering van de Gouwevaart ontworpen en gedeeltelijk uitgevoerd. Rond 1876 waren plannen voor de bouw van geheel nieuwe sluizen - west van Gouda - ontwikkeld, maar de stad, die 45%(!) van zijn gemeentebudget uit de doorvaart haalde, protesteerde heftig.
Een andere voorgestelde aanpassing, de zogenaamde 1e Coupure, een bochtafsnijding iets ten noorden van de stad, werd met grote technische problemen in de jaren 1898-1903 gerealiseerd. De 2e Coupure, verder naar het noorden, volgde in de jaren 1908-1910 en uiteindelijk kwam ook een vaarweg - buiten de stad om - gereed in 1936. Dit Nieuw Scheepvaart Kanaal of Gouwekanaal, langs de westzijde van Gouda heeft een lengte van ± 2.200 meter en omvat behalve een sluizencomplex (Julianasluizen, ± 1930) ook het al genoemde afwateringskanaal met boezemgemaal voor het Hoogheemraadschap van Rijnland.
Ten slotte werden werken uitgevoerd ter verbetering van de Gouwe (grotendeels buiten de gemeente Gouda) en in 1942 werd alsnog de Mallegatsluis binnen de stad verbouwd terwijl er een sluis in de 1e Coupure kwam.

De Hollandsche IJssel maakte deel uit van dezelfde vaarweg; het belang van de oost-westvaart zonk hier echter in het niet vergeleken met het noord-zuidverkeer. De IJssel vertoonde bij Gouda aanzienlijk getijdewerking (van 0,60 -NAP tot 1,10 meter + NAP, springtij 3,30 meter + NAP), maar sedert de kanalisatie van de bovenloop (± 1860 gereed) en vooral de realisatie van de stormvloedkering bij Krimpen (ongeveer een eeuw later) waren de scherpe kanten eraf. Het waaiersluizensysteem ten zuidoosten van de stad (onderdeel van het kanalisatieproject uit het midden van de vorige eeuw) is nog steeds intact en werd recent zelfs opgeknapt. De Hollandsche IJssel was hiermee dan wel "getemd", veilig was de toestand allerminst: rond 1895 werden de dijken verhoogd als direct antwoord op overstromingen in en rond de stad.

Zowel Hollandsche IJssel als Gouwe hebben grote betekenis voor de afwatering van overtollig water: zowel in de provincie Utrecht als in Zuid-Holland lozen verscheidene grote en kleine waterschappen - direct of indirect - op deze boezems.

Van de verdere waterlopen binnen de gemeente Gouda (behalve de stadswateren) zijn te noemen de Brede Vaart, de Karnemelksloot, de Ringvaart van de Zuidplaspolder en de Goudsche Vliet.
De Brede Vaart (voorheen ook Reeuwijkse Watering genaamd) en de Karnemelksloot dateren van vóór 1604, toen een uitwateringsvergunning aan Sluipwijk werd gegeven via de stadswateren van Gouda. In de jaren 1888-1900 werd het zuidelijk deel van de Brede Vaart afgesloten en feitelijk opgeheven; de verbinding met de Hollandsche IJssel verviel en de Polder Willens waterde sedertdien eveneens af via de Karnemelksloot. Als vaarweg is deze route van gering belang geworden, maar tot 1923 werd turf uit het gebied ten oosten van Gouda (Reeuwijk) langs de Brede Vaart vervoerd.
De Goudsche Vliet (daterend uit de 14e eeuw) werd rond het jaar 1800 verbeterd en d.m.v. een schutsluis in verbinding gebracht met de Hollandsche IJssel (Stolwijkersluis). De sluis heeft tot op heden verzoeken tot opheffing overleefd, ondanks de geringe betekenis ervan voor de scheepvaart.

5.3. Dijken

Daar Gouda is gelegen aan een open rivier in laagland zijn getijdeninvloeden - zoals gezegd - goed merkbaar. Het gehele gemeentegebied wordt daarom beschermd door hoge IJsseldijken. Ten westen van de sluis reiken ze tot boven 4 meter + NAP (Schielandsch Hoge Zeedijk), ten oosten ervan neemt de hoogte af (Goelanverwelledijk). Springtij leverde voorheen vaak grote problemen op en sedert het begin van onze eeuw zijn de dijkhoogten dan ook ± 50 cm vergroot.
Binnen de stad Gouda werd tussen 1851 en 1956 de zogenaamde Veerstal, vanouds een "bottleneck", meerdere malen ten behoeve van het verkeer verwijd; dit dijkstuk vormt de verbinding tussen Schielandsch Hoge Zeedijk en de Goejanverwelledijk; de Gouwesluis werd als direct gevolg van overstroming in 1953 omgevormd tot een duiker.
Vanouds vormde de stadsversterking in dit gebied tevens de oeververstersterking, met andere woorden: de stadswallen waren tevens waterkering.

Een ander belangrijk dijksysteem wordt gevormd door de oeverbescherming langs de Gouwe. Ook deze dijken moesten in de loop van de jaren meermalen worden aangepast aan de omstandigheden; vooral tijdens de uitvoering van de Gouwewerken in de jaren ± 1870-1940 werden behalve verzwaringen ook tracéwijzigingen en herstellingen uitgevoerd. De kaden waren nooit sterk geweest als gevolg van de slappe ondergrond (in 1876 had nog een doorbraak plaats in de Polder Bloemendaal, waardoor ook elders scheuren ontstonden). Rond 1920 werden de kades verhoogd tot 0,40 meter + NAP en in 1927 begonnen de voorbereidingen voor de aanleg van het dijkstelsel rond het nieuw te graven Gouwekanaal, waarvan de hoogte bij de IJssel tot 4,20 meter + NAP opliep. Deze werken waren in 1936 voltooid.

Van veel minder grote betekenis - in waterstaatkundige zin - waren de dijken langs de Brede Vaart, de Willemskade, de dijken van de Polder Bloemendaal en de Winterdijk. De

laatste had zelfs geen waterkerende betekenis; alle bezaten rond 1850 wel een lokale verkeersfunctie.
Sedert het midden van de vorige eeuw deed zich ten aanzien van de dijken langs de Brede Vaart een merkwaardig verschijnsel voor: als gevolg van de nog in onze eeuw voortgaande vervening onder de huidige gemeente Reeuwijk (tot 1870 Sluipwijk) werd de Elfhoeven Polder nooit meer drooggemalen en kregen en behielden deze dijken dus een belangrijke waterkerende functie in de beteugeling van de Reeuwijkse Plassen; de oostelijke dijk scheidt nu 'Vaartwater' van 'Plaswater', de westelijke beschermt Bloemendaal.

5.4. Spoorwegen

In 1855 werd de langs de noordzijde van Gouda getraceerde spoorweg van Utrecht naar Rotterdam geopend, die op een talud was aangelegd en een station kreeg aan de kruising met de Kleiweg. De spoordijk kreeg geen slaperdijkfunctie, al was hij slechts op weinige plaatsen voorzien van bruggen voor de doorstroming van het polderwater. De kavels werden aan de oostzijde van de stad vrijwel haaks doorsneden; in de Oostpolder in Schieland viel het tracé wat minder ongelukkig.
In 1870 werd het traject Utrecht- 's-Gravenhage opengesteld; binnen de gemeente Gouda viel dit geheel samen met de eerste lijn.
Toen ook een verbinding tussen Harmelen en Breukelen was gerealiseerd (1869) kwam Gouda op de tweede verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam te liggen (naast die over Haarlem em Leiden).

Rond 1900 werden voorbereidingen getroffen voor een spoorverbinding met Boskoop en in samenhang met de Gouwewerken werd een nieuwe, hogere draaibrug gebouwd, waarbij het bestaande tracé iets naar het noorden werd verlegd (1911). De lijn Gouda-Alphen kwam uiteindelijk pas in 1934 gereed; de aftakking van het bestaande spoor geschiedde nog juist binnen de gemeente Gouda.
Het oude tracé wordt merkwaardigerwijs thans benut voor de aanleg van een nieuwe oeververbinding ten behoeve van het railverkeer, zodat het spoor zijn oorspronkelijke locatie herkrijgt.

Behalve deze treinverbindingen kwamen ook enkele lokaalspoor- en tramlijnen tot stand in het Goudse. In 1874 werden pogingen in het werk gesteld een lijn Gorinchem-Schoonhoven- Gouda- Alphen aan te leggen, doch pas in 1914 werd een deel van dit plan - na veel technische en financiële problemen - gerealiseerd: het traject Gouda- Schoonhoven.
In 1882 reed de stoomtram Gouda- Bodegraven voor het eerst (10 jaar later omgezet in een paardetram!) en in 1883 die tussen Gouda en Oudewater. De wens deze lijn door te trekken naar Montfoort en Utrecht is geen werkelijkheid geworden: hij werd in 1907 opgeheven.
De paardetram Gouda- Bodegraven hield op te rijden in 1917 en de lijn Gouda-Schoonhoven werd opgeheven rond 1940.
De lijn naar Bodegraven volgde de Kleiweg, de Graaf Florisweg en verder de westelijke dijk langs de Brede Vaart.
De spoorweg naar Schoonhoven begon bij het station en liep met een ruime boog oostelijk rond de stad (halte bij de Karnemelksloot), kruiste de IJssel bij Stolwijkersluis (halte) en

liep dan langs de Goudsche Vliet, westzijde. Na de sluiting ervan werd op het talud Provinciale Weg nr. 29 aangelegd.
De spoorverbinding met Oudewater begon bij het station, passeerde het Crabethplantsoen, doorsneed de stad, verliet Gouda via de Korte en Lange Tiendeweg en liep oostwaarts langs de Hollandse IJssel.

Het is opvallend dat zich rond het Goudse station geen typische stationswijk ontwikkelde; dit kan niet alleen worden verklaard op grond van de excentrische ligging ervan, maar is waarschijnlijk mede beinvloed door de parkaanleg in de directe omgeving en door op de grond rustende rechten. (Het Crabethpark kwam tot stand door een legaat.)

5.5. Nutsvoorzieningen

De gemeente exploiteert sinds 1887 een eigen stadsgasfabriek; gasverlichting kende Gouda al in 1853. De gasfabriek was gevestigd in het noordwesten van de oude stad bij de Hoge Gouwe; uitbreiding van het bedrijf vond in fasen plaats.

In 1909 kwam op hetzelfde terrein ook de elektrische centrale in dienst; vanaf 1915 werden Haastrecht, Stolwijk, Moordrecht, Bergambacht, Ammerstol, Schoonhoven, Woerden, Nieuwerkerk aan den IJssel en Bodegraven aan de Goudse centrale gekoppeld, samen een concessiegebied vormend met een straal van rond 12,5 km.
De gemeentelijke energiebedrijven werden nog in 1953 uitgebreid; in 1977 werden de installaties echter verplaatst en sloopte men de gashouders en een deel van de bedrijfspanden.

De watervoorziening van Gouda is in particuliere handen en wel in die van de NV Goudsche Waterleiding Mij. van 1883. Tot 1922 werd water uit de IJssel gefilterd (vandaar de ligging op een voormalige zelling), daarna ging men over op welwater. Rond 1940 vond ook levering plaats aan Reeuwijk en in grensgebieden met Gouderak, Haastrecht, Moordrecht, Stolwijk en Waddinxveen. De watertoren dateert uit het oprichtingsjaar van de waterleidingmaatschappij.

De waterafvoer uit het stedelijk gebied geschiedde vanouds via de zogenaamde zijlen, meest smalle watergangen langs de achtereinden van de erven waarvan vele teruggingen op de oorspronkelijke verkavelingssloten.
De reiniging van het stadswatersysteem geschiedde eeuwenlang op "natuurlijke" wijze door gebruikmaking van de getijdenwerking van de IJssel: bij hoog water kon water worden ingelaten, dat door middel van een sluizensysteem daarna terugspoelde met medeneming van slib en afval (het zgn. 'schuren').
In 1867 werd een plan voor de aanleg van riolering gemaakt en werd besloten tot demping van de zijlen binnen 25 jaar. Op de plaats van de watergangen werden in veel gevallen achterpaden aangelegd, als achteringangen voor de panden en als brandgangen.

6. NEDERZETTINGEN

6.1. Algemeen

De huidige gemeente Gouda omvat behalve de stad Gouda (zie bebouwingskarakteristiek) ook het gehucht Stolwijkersluis en wat verspreide bebouwing. Zo'n 5/7 van het gemeentelijk oppervlak wordt ingenomen door woningen, bedrijfsterreinen, infrastructurele voorzieningen, enz., waarvan veruit de meeste met stedelijk karakter.
De betekenis van de stad voor de regio nam sterk toe, maar werd wel beperkt door de verzorgingsgebieden van een aantal veel grotere kernen in de (relatief) dichte omgeving: Rotterdam, 's-Gravenhage en Utrecht; Gouda behield hierdoor het karakter van een provinciestad, ondanks sterke industrialisatie en enorme uitbreiding.

Sedert omstreeks 1800 deden zich belangrijke ruimtelijke en hiermede verband houdende ontwikkelingen voor in en rond de stad en een van de meest duidelijke directe aspecten hiervan komt tot uiting in onderstaand overzicht van de groei van het inwonertal der gemeente:

jaartal	aantal inwoners
1795	ca. 11.715
1822	10.568
1830	12.878
1840	14.481
1849	13.788
1860	14.843
1870	16.233
1890	19.704
1900	22.303

jaartal	aantal inwoners
1909	24.574
1920	26.564
1930	28.612
1940	33.257
1946	36.315
1950	38.595
1962	43.696
1970	ca. 46.000
1988	62.321

De wijzigingen van de gemeentegrenzen van 1870, 1960 en 1964 zijn in de cijferreeks niet te herkennen; ze betroffen dan ook slechts dun bevolkte gebieden. Wel is er rond het midden van de vorige eeuw een kleine 'hapering' in de groei te bespeuren; dit houdt mogelijk verband met de trage overschakeling van traditionele naar meer moderne productiewijzen: Gouda bleef tot die tijd wat achter in de ontwikkeling.

6.2. DE STAD GOUDA

6.2.1. Algemeen

Gouda ontwikkelde zich vanaf de IJssel aanvankelijk langs de beide Gouweoevers in noordelijke richting, waardoor de nederzetting een verkeersdorpkarakter kreeg. De bevolking van de korte, vanaf de Gouwe ontgonnen percelen, ging zich meer en meer met de scheepvaart bemoeien en na de stadwording en het tolprivilege - en vooral dankzij de verplichting via de Donkere Sluis te varen op de doortocht door Holland - kon Gouda zich aanvankelijk sterk uitbreiden.

Eeuwenlange stilstand in de ruimtelijke groei daarna betekende dat Gouda in het begin van de vorige eeuw nog het uiterlijk bezat van een 15e/16e-eeuwse vestingstad: er waren in de 17e en 18e eeuw vrijwel geen nieuwe stenen bolwerken of aarden versterkingen, vergelijkbaar met die in vele andere Hollandse steden, aangelegd. Gouda lag ommstreeks 1800 dan ook nog opgesloten binnen Middeleeuwse wallen.

Dit leidde ertoe dat spoedig daarna aanzienlijke ingrepen in het stadsbeeld werden gepleegd: vanaf 1811 werden de muurtorens gesloopt en als uitvloeisel van het Koninklijk Besluit op het slechten van stadswallen van 1814 volgden na 1817 de muren en sedert 1843 ook de poorten.
Het karakter van de waterstad of grachtenstad werd geweld aangedaan door de demping van de zijlen (± 1867-1890) en van een aantal grachten (sedert ± 1930) en verder vonden sedertdien op tal van plaatsen reconstructies plaats.
De sloop van de versterkingen bracht mee dat de stad zich buiten de voormalige grenzen kon gaan uitstrekken en langzamerhand raakte het buitengebied geoccupeerd. Eerst vestigden er zich enige bedrijven, maar sinds omstreeks 1870 vond er ook woningbouw plaats. Vanaf het eind van de eeuw breidde de stad zich op grote schaal uit over het slagenlandschap - eerst weinig gestructureerd, later volgens uitbreidingsplannen - om ten slotte verreweg het grootste deel van het gemeentelijk oppervlak te gaan innemen. Door annexaties kon Gouda zijn grondgebied nog uitbreiden, maar thans komen de grenzen van de mogelijkheden in zicht.

Het hart van de stad is inmiddels op de lijst van beschermde stads- en dorpsgezichten geplaatst, wat inhoudt dat zekere beperkende regels gelden voor de inrichting van het gebied (1979).

6.2.2. Functionele ontwikkelingen

6.2.2.1. Verkeer

Gouda's glorie is in de eerste plaats te danken aan de gunstige verkeersligging aan de samenvloeiing van Gouwe en Hollandsche IJssel en met name aan de eeuwenlange verplichting op de vaart door Holland Gouda aan te doen. De stad genoot feitelijk op tamelijk passieve wijze onevenredig van de handel en scheepvaart van andere plaatsen, reden waarom de afgunst groot was. De stad deed weinig voor een vlotte afwikkeling en had dan ook baat bij een zo lang mogelijk oponthoud van de schepen. Structurele verbeteringen in de doorvaart moesten meermalen worden afgedwongen (1577: Mallegatsluis, waardoor men langs de westzijde de stad kon passeren; aanvankelijk echter alleen voor oorlogsschepen, in 1763/1764 vergroot).
Natuurlijk had Gouda toentertijd ook een eigen scheepvaart, maar de gegevens daarover zijn slecht ontsloten. In recenter tijd telde de stad een aantal beurtschippers en kaasgroothandels hadden zelfs eigen schepen in de vaart.

De verkeersfunctie van de stad nam relatief af toen andere vaarroutes in gebruik kwamen, maar het vervoerde tonnage groeide in de loop van de tijd en compenseerde veel. Pas met de afschaffing van de zware tollen en de totstandkoming van de Julianasluizen en het Gouwekanaal gingen deze verkeersinkomsten voor de stad verloren.

De ligging van Gouda langs één van de belangrijkste baanvakken van het Nederlandse spoorwegnet betekende allerminst dat het transport van goederen van en naar de stad in belangrijke mate per trein ging plaatsvinden. In 1939 vond de aanvoer van grond- en hulpstoffen voor ± 75% plaats over water en slechts voor ± 7,5% per spoor en het vervoer van de eindprodukten ging voor ± 30% per schip en ± 11% per trein; 56% werd afgevoerd per vrachtauto. Er was rond die tijd dan ook slechts een bescheiden goederenstation; ook telde de stad een aantal bodediensten, die met vrachtauto's goederen transporteerden.
De havenfuncties van Gouda werden recent verder versterkt door de aanleg van voorzieningen voor de pleziervaart, mede in samenhang met de nabijheid van de Reeuwijkse Plassen.

6.2.2.2. Handel, diensten en overheid

Gouda was door de ligging in het hart van de Hollands-Utrechtse veenvlakte bij uitstek geschikt als marktplaats. Behalve veehandel waren er vanouds ook kaas-, graan- en warenmarkten, maar nog slechts de laatste is van betekenis.

De paardenmarkt, al in de Middeleeuwen bekend, verlegde zich vanaf het eind van de vorige eeuw naar Rotterdam. In dezelfde tijd kwam echter de handel in varkens op, terwijl verder runderen en schapen met tienduizenden per jaar van eigenaar verwisselden. Deze overdekte veemarkten floreerden nog in de vooroorlogse periode, maar zijn inmiddels opgeheven. Ze werden gehouden in het noordoostelijk deel van de oude stad, nabij de Kleiweg; het vee kon zo gemakkelijk ter markt gevoerd worden. De verbetering van het veevervoer dankzij de vrachtauto maakte lokale verhandeling van vee overbodig en Gouda verloor zijn betekenis als centrum.
Ook voor kaas was Gouda vanouds een belangrijke marktplaats, reden waarom nog heden Goudse kaas een naam heeft. De aanvoer bedroeg rond ± 1850 zo'n 250.000 kg per jaar, omstreeks 1910 ± 1.000.000 kg en tegen de Tweede Wereldoorlog ongeveer 4.000.000 kg. Door de opkomende fabrieksmatige kaasbereiding nam het marktaanbod daarna af en thans wordt de kaasmarkt nog slechts om toeristische redenen in stand gehouden op de traditionele plaats: de Markt.

De graanhandel verloor zijn betekenis al in het begin van de vorige eeuw; dit was enerzijds te wijten aan het verval van de Goudse bierbrouwerij, anderzijds aan de opkomst van de Rotterdamse graanmarkt. Verder was Gouda in de jaren dertig een coöperatieve eierveiling rijk voor een gebied dat reikte van Utrecht tot Voorne-Putten en waarvan de aanvoer geschiedde over de weg.

De groothandel had in dezen eveneens een functie: de produkten uit de omstreken van Gouda werden in de stad verzameld en omgekeerd werden goederen van elders er via de groothandel gedistribueerd. Toch was dit een relatief weinig belangrijke bedrijfstak die pas na de Tweede Wereldoorlog aan betekenis won. Het grootste bedrijf was de in 1915 opgerichte coöperatieve kaashandel "De Producent" aan de Wachtelstraat, nu de eerste in ons land.

De warenmarkten waren en zijn van grote betekenis voor stad en omringend platteland en er heerst dan ook steeds een grote drukte op en rond de Markt wanneer groenten, fruit,

vis en allerhande goederen worden verkocht; de (centrale) ligging van de Markt maakte aanvoer over de weg en over water mogelijk en de toegankelijkheid voor het publiek was er optimaal.

Naast deze specifieke handelsfuncties bezat Gouda ook talrijke winkels op allerlei terrein en warenhuizen, die de centrumfunctie van de stad bestendigden en in onze eeuw verder versterkten. De belangrijkste winkelstraat is de Hoogstraat, die vanouds de belangrijkste toegangsweg vanuit het achterland vormde.

Van betekenis waren ook de dienstverlenende bedrijven en instellingen en - in mindere mate - de overheidssector in de stad.
Gouda was en is een eigen Kamer van Koophandel en Fabrieken rijk (Westhaven), een Kantongerecht (voorheen: markt. 1853/55, arch. W.C. van Goor) en werder natuurlijk een Postkantoor en Politiekantoren.
De invloedssfeer van deze instellingen strekte zich rond 1940 uit tot $\pm$ 12,5 km rond de stad en er was dus een duidelijke streekfunctie; Gouda ondervindt in vooral op dit terrein sedert tientallen jaren concurrentie van Rotterdam, 's-Gravenhage, Leiden en Utrecht.

6.2.2.3. Nijverheid en industrie

De Goudse industrie was tot rond 1850 geheel aangewezen op traditionele energiebronnen als wind, turf en water. (Van de molens zijn er nog twee binnen de stadssingels over: molen De Roode Leeuw uit de 17e eeuw (1609, opschrift 1771) en molen 't Slot, een korenstellingmolen uit 1832, gesticht op de fundamenten van het vroegere kasteel.)

Vanaf het midden van de 19e eeuw kwam hierin langzaamaan verandering. In 1855 telde de stad slechts drie stoommachines, maar daarna nam dit aantal sterk toe: in 1881 waren er al 49 met in totaal 61 daarop aangesloten werktuigen.
Tot $\pm$ 1910 namen vrijwel alle bedrijfsklassen namen in betekenis toe.
(Uitzonderingen waren de aardewerk-, textiel- en houtindustrie; voor de beide eerste was de inzinking slechts tijdelijk). Een aantal van de bedrijfsklassen verdient speciale aandacht.

Gouda dankte zijn middeleeuwse bloei mede aan een belangrijke bierproduktie en -export, in de hand gewerkt door de kwaliteit van het water, de nabijheid van turf en de goede transportmogelijkheden over water. Van dit aloude bedrijf (ooit waren er honderden brouwerijen, in het midden van de vorige eeuw nog twee) resteert niets meer, evenmin als van de lakennijverheid, een tweede pijler van de vroegere stadseconomie. (Overigens wordt sedert enkele jaren weer 'Goudsch Kuytbier' gebrouwen.)

Gedurende de Middeleeuwen was ook van belang het pottenbakkersbedrijf, dat kon opbloeien dankzij de aanwezigheid van klei langs de Hollandsche IJssel en natuurlijk ook van turf. Later, vanaf de 16e eeuw, werd de Goudse pijpfabricage een begrip en waren er honderden pijpen- (en aardewerk-) makerijen. De grondstof voor de pijpfabricage werd aangevoerd uit Limburg, het huidige België en Duitsland. Sedert de tweede helft van de 18e eeuw nam het aantal bedrijfjes af en rond 1800 zouden er nog $\pm$ 150 zijn geweest; tegen 1840 waren er 90 à 100 en dit aantal daalde nog verder. In de jaren twintig van onze eeuw werd er nog een viertal van dergelijke bedrijven geteld, waaronder de Plateelbakkerij

"Zuid-Holland" (tussen Raam en Turfsingel) en Goedewaagen's Koninklijke Pijpen- en Aardewerkfabrieken (aan de Kromme Gouwe).

Dankzij de zachtheid van het water ontstonden in Gouda al eeuwen geleden talrijke blekerijen, die werkten voor een gebied dat zich ver uitstrekte buiten de regio; de was werd per schuit aangevoerd om een vrij langdurige behandeling te ondergaan.
Toen de chemische wasserij opkwam, verloor Gouda zijn voorsprong, die ook was gebaseerd op het gebruik van wei en karnemelk, en gingen vele blekerijen over op chloor en zuren als wasmiddelen, terwijl bovendien stoommachines werden ingeschakeld. In de tweede helft van onze eeuw gingen de meeste (van de 15 à 20) wasserijen ten onder. De naam - en enkele panden aan de - Blekerssingel herinneren nog aan het wasserijbedrijf en van de Goudsche Stoomblekerij "De Drie Notenboomen" (1849) aan de Kattensingel resten nog enkele fraaie onderdelen.
Dat de wasserijen/blekerijen aan de buitenzijden van de singels waren gevestigd, vond zijn oorzaak in de ruimte voor de aanleg (en de aanwezigheid) van bleekvelden en de dientengevolge gemakkelijke toegankelijkheid ervan.

Was de lakennijverheid (laken= wollen weefsel) ten onder gegaan in de 18e eeuw, andere textielindustrieën kwamen op in de 19e eeuw. Touw- en garenproduktie vond al eeuwen plaats in en rond Gouda en in 1862 vormden vijf garenfabrikanten de Goudsche Machinale Garenspinnerij, waarvan aan de Turfsingel de directeurswoning en het hoofdgebouw (± 1915) en verder een voormalige produktiehal bewaard bleven. Het complex herbergt thans sportaccomodatie en een cultureel centrum. Rond 1900 telde het bedrijf ± 400 werknemers, in 1950 - als gevolg van mechanisering en opkomst van synthetische garens - nog maar 40.
Kenmerkend voor Gouda waren ook de touw- en nettenfabriekjes, waarvan er eertijds tientallen zijn geweest; in 1930 bezat de stad nog de grootste concentratie touwslagerijen in ons land. Er waren wel historische wortels voor dit bedrijf (hennepproduktie in de Krimpenerwaard), maar men draaide vrijwel toen geheel op import.

In 1853 ontstond de Goudse stearine-kaarsenfabriek die zich in 1858 vestigde ten westen van de Mallegatsluis, alwaar een uitgebreid fabriekscomplex zou verrijzen waar honderden arbeiders werkten. In 1929 kwam een fusie tot stand met een Schiedamse kaarsenfabriek, maar de produktie bleef in Gouda. Een aantal van de oudste bedrijfsgebouwen is - hoewel slecht herkenbaar als gevolg van brand en verbouwing - nog aanwezig op het nog ten dele als kaarsen- en waxinelichtenfabriek ingerichte terrein (voor het overige: chemische produkten).
Een verwant bedrijf, de (laat 19e-eeuwse) zeepfabriek van Viruly, grensde aan de kaarsenfabriek, terwijl nog twee andere zeepfabrikanten zich in de stad vestigden (waarvan een aan de Kattensingel) i.v.m. de wasserijen aldaar.

Behalve de genoemde - belangrijkste - takken van nijverheid en industrie te Gouda is nog een aantal andere het vermelden waard.

Sedert het midden van de vorige eeuw was er duidelijk sprake van uitbreiding van de Goudse industrie en zo werden er sedert die tijd onder andere ook de aardappelmeel-, stroop- en sagofabricage, de houtbewerking, de metaalnijverheid, de scheepsbouw en de sigarenindustrie uitgeoefend.

De eerste en de laatste van deze reeks waren tegen de Tweede Wereldoorlog van weinig belang geworden, maar daar staat tegenover dat de zoetwarenindustrie (Goudse stroopwafels!) sterk was opgekomen sedert ± 1910.
Van belang waren ook de grafische bedrijven die in de jaren '20/'30 onder meer zorg droegen voor de verschijning van vier dagbladen en een keur van periodieken.

Tot ± 1850 werden de bedrijven vrijwel steeds gevestigd binnen de stadssingels (vooral vele ter weerszijden van de Turfsingel); na die tijd kwamen ze meer en meer langs en buiten de vesten en bij de Karnemelksloot te liggen. Rond 1930 blijken dan ook de chemische industrieën, de wasserijen, blekerijen en zeepfabrieken en een flink deel van de overige bedrijven buiten het hart van de stad gehuisvest te zijn; een belangrijk aantal van de voedings- en genotmiddelenproducenten en van de aardewerkfabrikanten was echter door de binnenstad, waar deze kleinere bedrijfjes traditioneel gevestigd waren, verspreid.
Na de opening van het Gouwekanaal bleek de belangstelling voor locatie aan de westzijde van de stad explosief toegenomen; de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog stokte deze ontwikkeling evenwel weer, waarschijnlijk mede onder invloed van de stedelijke uitbreidingsplannen.

Over het geheel genomen overheerste tot na de Tweede Wereldoorlog het kleinbedrijf de nijverheid sterk: 3/4 van de bedrijven telde minder dan zes werknemers; slechts enkele hadden er 100 of meer.
Gouda werd sterk gedomineerd door zogenaamde stuwende industrieën, wat wil zeggen dat ze produceerden voor de regionale, nationale en internationale markt, niet speciaal voor de lokale. Dit betekent dat ze sterk afhankelijk waren van infrastructurele voorzieningen op het terrein van transport en communicatie: dit verklaart mede de trek van de bedrijven naar de buitenzijde van de stadssingels en richting water-, spoor- en verkeerswegen; een ontwikkeling die zich tot heden toe voortzet.

6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen

6.2.3.1. Binnen de singels

Terwijl de meeste belangrijke Hollandse steden gedurende de 16e en 17e eeuw opvallende uitbreidingen ondergingen, bleef Gouda opgesloten binnen de bestaande vesten. Er werden slechts enkele kleine bolwerken aangelegd en de bevolkingsexpansie kon geheel binnen de oude structuur worden opgevangen dankzij de sloop van kloosters en de opvulling van onbebouwd terrein. Voor wat betreft de militaire aspecten, voelde het stadsbestuur zich veilig dankzij een inundatiesysteem, zodat ook fortificaties volgens opeenvolgend moderne inzichten nooit werden gerealiseerd.

Pas in de jaren 1800-1870 werden nieuwe stedebouwkundige ingrepen zichtbaar; behalve de al vermelde ontmanteling van de verouderde versterkingen, waren van belang de bouw van het stadsashuis gebouwd langs de Vest (binnenzijde) in 1841 en aan de andere zijde van de stad, aan de Fluwelen Singel - van de Watermachine in 1851. De voormalige vestingwerken waren feitelijk zo beperkt van schaal dat er nauwelijks ruimte vrijkwam voor de aanleg van een 'stadswandeling', zoals die in zovele Hollandse steden gedurende de 19e eeuw tot stand kwam. Er werden slechts smalle promenades aangelegd langs de

Fluwelensingel en de Kattensingel en aan de Blekerssingel kwam o.m. een zwem- en badinrichting tot stand.
Ten noorden van het stadshart kwam in 1855 het eerste station gereed en in twee fasen (1853, 1863) realiseerde men de inrichting van de stedelijke gasfabriek (voor verlichting) op het Bolwerk aan de Hoge Gouwe.
Het bolwerk Klein Amerika (geëgaliseerd in 1859) werd heringericht en kreeg een parkaanleg; in de jaren 1870 en 1871 volgde woningbouw aan de voormalige Looierspoort en bij de Houtmansgracht.
Van belang zijn de Dirck Crabethbrug (1867) en de Uiterste Brug (1879).

Sedertdien werden op talloze plaatsen in de binnenstad - en dan vooral nabij de singels - ingrepen gedaan die het karakter wijzigden. Wat gelukkig niet geheel verdween was de typische enkelzijdige bebouwing van een aantal grachten in de stad, al zijn hierop wel aanslagen gepleegd door dempingen en verdichting. Dit geschiedde in Gouda overigens op vele plaatsen relatief laat: nog in de jaren '30 - '60 van onze eeuw werden de Verloren Kost, de Kazernegracht, de Nieuwehaven, de Achter de Vismarkt, de Naaierstraat, het Korte Raam, het Nonnenwater en de Raamgracht gedempt. De oorspronkelijke smalle kaden werden verbreed tot volwaardige straten, wat de ontsluiting van de binnenstad zeker ten goede kwam.

6.2.3.2. Buiten de singels

De bebouwing buiten de stad was tot rond 1870 nog vrijwel niet planmatig van opzet en bleef beperkt tot de buitenzijde van de singels, de Kleiweg richting station, de Gouwe en de Karnemelksloot met omgeving. Behalve woningen verrezen voornamelijk bedrijfscomplexen.
De Fluwelen- en Blekerssingel kregen al voor 1900 het karakter van een elitaire woonomgeving, ondanks de aanwezige wasserijen. Achter deze bebouwing lagen rondom de stad tuinen, kwekerijen, o.a. op voormalige bleekvelden.
Kort na 1880 ontstond aan de noordzijde van de stad in de nabijheid van het station de Crabethstraat met het Crabethpark (middenstandswoningen) en spoedig daarna kwamen ook de bebouwing langs de Boelekade, de Spoorstraat en een enkele straat achter de Kattensingel tot stand. Aan de westzijde van de stad werd de Prins Hendrikstraat gedeeltelijk bebouwd, terwijl vooral aan de Heerenstraat een grote dichtheid werd bereikt bij de bouw van een arbeidersbuurt. Al deze uitbreidingen vonden nog volledig door particulier initiatief plaats waardoor veel afwisseling ontstond, maar er nauwelijks sprake was van planning op grotere schaal.

Nadat de Woningwet van 1901 van kracht was geworden, werd dit merkbaar anders, zij het aanvankelijk meer op papier dan in het veld.
In 1907/1908 verscheen een plan van uitbreiding waarop een waarschijnlijk door de Tuinstadbeweging en de City-Beautiful-Movement geïnspireerde uitleg van Gouda was voorzien. Alleen aan de westzijde van de stad vertoonde het plan een aantal duidelijke "stoplappen" als gevolg van de integratie van reeds gerealiseerde straten, die het bestaande verkavelingspatroon volgden. Slechts twee delen van het totaalplan werden (alhoewel gewijzigd) uitgevoerd: in het stadsdeel Kort Haarlem werden de ontwerpen ten dele gevolgd (± 1918-1923) en ook ten noordwesten van de Kattensingel is in de aanleg van het Van Bergen IJzendoornpark (± 1910) nog iets te herkennen van dit oudste ontwerp.

Met name de kwartcirkel van de Burgemeester Martenssingel - maar ook andere oplossingen in dit ten oosten van de spoorweg naar Schoonhoven gerealiseerde stadsdeel, dat goed aansloot bij de aanleg rond het Van Iterson-ziekenhuis - was geslaagd. Wanneer ook andere onderdelen waren uitgevoerd, had dit zeker bijgedragen tot een aantrekkelijk stadsbeeld, terwijl bovendien ook de samenhang van de wijken erdoor bevorderd zou zijn.

De verwezenlijking van het ontwerp was mede in handen van het in 1916 opgerichte Gemeentelijk Grondbedrijf, maar de vorm was sterk gewijzigd door een nieuw uitbreidingsplan uit 1917, dat veel minder creatief overkomt: in het gebied ten noorden en noordoosten van de Karnemelksloot en de Blekerssingel was een rechthoekig stratenpatroon (aansluitend bij de oorspronkelijke verkaveling) geschetst en bij de uitvoering werden zelfs de erin opgenomen groenvoorzieningen nog weggelaten en bebouwd. Zo ontstonden de complexen arbeiderswoningen Burgvliet I en II (respectievelijk ten zuiden en ten noorden van de spoorlijn Gouda- Utrecht) en 1e en 2e Kade, dat een reconstructie van de bestaande inrichting inhield (± 1918-1938). Vooral de invulling van deze gebieden verliep op een tamelijk onbeheerste wijze (nl. door particulier initiatief), die een duidelijke terugslag ten opzichte van de oudere plannen betekende.

Uit 1931 dateren plannen voor verdere bebouwing van het stadsdeel Korte Akkeren. Nadat het oostelijk deel van dit gebied al was ingericht volgens een simpele plattegrond, die nauwelijks verwantschap vertoont met het plan van 1907/1908, was de beurt gekomen aan het noorden, het westen en het zuidwesten. Deze plannen, die gelukkig weer van meer allure getuigen, zijn grotendeels uitgevoerd, al werden in de volgende jaren en zelfs in de oorlog nog wijzigingen aangebracht.
Het meest opvallend zijn het symmetrische plan van de Vogelbuurt en de ontsluitingsassen in het zuidwesten (Koningin Wilhelminaweg, Van Baerlestraat, J. van Lennepkade), die overigens pas na de oorlog werden bebouwd.
Eveneens uit 1931 dateren plannen voor voortgaande ontwikkeling van het stadsdeel Kort Haarlem: oostelijk van de volgens de uitbreidingsplannen van 1907/1908 gerealiseerde straten was een nieuwe wijk ontworpen, waarvan de plattegrond enigszins aansloot bij het aanwezige verkavelingspatroon; de invulling van het plan en de uitvoering ervan (gedeeltelijk na de oorlog) weken wel af van de oorspronkelijke opzet, maar deze bleef toch goed herkenbaar (omgeving P. Joubertstraat).

Als uitvoerders van de bouwprogramma's waren onder meer actief de woningbouwverenigingen Volksbelang, St. Joseph, Ons Ideaal, De Goede Woning en Middenstandshuisvesting.

Met name in het uitbreidingsgebied Korte Akkeren grenst de woningbouw aan bedrijfszones (namelijk zowel in het noorden als in het zuiden), maar ook nabij de Karnemelksloot trad een zekere menging op. Voor het overige ontstond een duidelijke scheiding tussen woon- en werkplaatsen en het verkeer tussen beide nam dus toe. Uit dit oogpunt is het vreemd dat de verbindingen tussen de stadsdelen tamelijk onderontwikkeld zijn gebleven: het aantal bruggen over de singels was beperkt en vooral Korte Akkeren en het Kromme Gouwegebied waren slecht bereikbaar, terwijl omgekeerd de arbeidersbevolking uit deze stadsdelen - mede door de vaak en langdurig geopende bruggen - slechts met moeite in het centrum kon komen. Ook de verbinding met de zuidelijke IJsseloever bleef met één brug, ten oosten van het stadshart, vrij gebrekkig.

Over het geheel genomen kan, met uitzondering van de omgeving van de Burgemeester Martenssingel en van de nieuwere delen van Korte Akkeren, gezegd worden dat de laat-19e- en vroeg-20e-eeuwse bebouwing van Gouda een vrij ongunstige leefomgeving vormt. Te vaak werd uitgegaan van bestaande situaties (paden, verkavelingen) om van weloverwogen plannen te spreken en bovendien werd ook nog eens te diepgaand van die plannen afgeweken, waardoor de woningdichtheid toenam ten koste van groenvoorziening, zoals hierna nog zal blijken.

6.2.3.3. Voorzieningen

Zoals reeds opgemerkt kwam ten noordwesten van de stad aan het eind van de vorige eeuw het Crabethpark tot stand; een in hoofdzaak driehoekig perceel grond tussen het station en de bebouwing achter de Kattesingel werd ingericht in landschapsstijl, kreeg twee waterpartijen, terwijl bovendien enige villa's werden ingepast. Het complex werd rond 1910 in zuidwestelijke richting uitgebreid op grond van een ontwerp dat deel uitmaakte van het uitbreidingsplan van 1907/08: het Van Bergen IJzendoornpark werd volgens een veel rationeler plan uitgevoerd en voorzien van een eenvoudige waterpartij.
Iets later in de Twintigste Eeuw werden parkachtige oplossingen gerealiseerd rond het Van Iterson-ziekenhuis en de nabij gelegen stedelijke kwekerijen en verder werd aandacht besteed aan het vinden van een geschikte locatie voor twee aan te leggen (danwel uit te breiden) begraafplaatsen; uiteindelijk kwamen ze te liggen naast de fabrieksterreinen aan de Korte Akkeren (gesticht 1828/29, aula $\pm$ 1840) en langs de spoorlijn nabij de Brede Vaart in het gebied Burgvliet II. Langs de Walvisstraat in Korte Akkeren kwam een sportcomplex tot ontwikkeling.
Van realisatie van groenaanleg zoals voorzien in de plannen van 1907/08 en 1917 kwam weinig terecht. Sportterreinen, plantsoenen, pleinen en groenstroken doorspekten de ontwerpen die er dan ook aantrekkelijk tot aanvaardbaar uitzagen. Met name in het noordoosten en noorden van de stad verdwenen de open plekken echter vrijwel volledig bij de uitvoering.

Winkelvoorzieningen waren in de 19e- en eerste-helft-20e-eeuwse woonwijken ruim voorradig, maar weinig geconcentreerd: duidelijk planmatig opgezette buurtwinkelcentra waren schaars en ontstonden feitelijk op ad hoc-basis. In veel gevallen hadden de (kleine) winkeliers in de vooroorlogse jaren nevenberoepen; zeer velen hunner waren geen geboren Gouwenaren, die in de crisisjaren blijkbaar "bijschnabbelden".

In het stadsdeel Kort Haarlem verrezen enkele grote schoolgebouwen (zoals aan de Burg. Martenssingel), terwijl ook in Burgvliet II en Korte Akkeren onderwijsvoorzieningen werden getroffen.
Uit 1863 dateert de gevelpartij van de Oud-Katholieke kerk aan de Hoge Gouwe; in 1902/04 kwam de Gouwekerk (R.K.) met pastorie tot stand o.l.v. arch. C.P.W. Dessing. Het aantal kerken in de vooroorlogse stadsuitbreidingen was gering: er kwamen twee kerkgebouwen in de Korte Akkeren (Rooms-Katholiek en Nederlands Hervormd). Een Gereformeerde kerk verrees langs de Spoorstraat (onderdeel van de voormalige Kleiweg tussen stad en station).
Van de drie stedelijke hospitalen is, behalve het van 1909/10 daterende al genoemde Iterson-ziekenhuis (opgeheven), ook van belang het St. Jozef Ziekenhuis aan de Graaf Florisweg, dat stamt uit de beginjaren dertig.

De Schouwburg aan de Boelekade is van ca. 1910; ruim een eeuw eerder kwam de 'Sociëteit' tot stand (Oosthaven).

6.2.3.4. Naoorlogse ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog raakte de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda in een enorme stroomversnelling. In de jaren vijftig werden allereerst enige reeds in de oudere plannen geschetste uitbreidingen ten noorden van de stad verder uitgevoerd en natuurlijk ook die aan de oostzijde en in de Korte Akkeren.
Dankzij annexaties van delen van de omliggende gemeenten in 1964 konden verdere ontwerpen worden geconcretiseerd en ontstonden het stadsdeel Bloemendaal en - aanzienlijk later - in de jaren tachtig Achterwillens en Goverwelle.
Gouda werd aangewezen als "centrale kern" en moet als zodanig ook woningzoekenden uit buurgemeenten en uit Den Haag (kunnen) huisvesten. Bij deze nieuwe ontwikkelingen is - veel meer dan voorheen - rekening gehouden met behoeften aan recreatie- en groengebieden en uitgestrekte open zones, parkstructuren en waterpartijen kenmerken deze woonwijken (o.a. Park Atlantis).
Geheel hiervan gescheiden kwam het bedrijfsterrein "Kromme Gouwe" tot ontwikkeling en later ook "Den Uitert" of "De Goudse Poort", gelegen aan de autoweg Utrecht-Rotterdam/ 's-Gravenhage.

In de binnenstad werden na de oorlog vrij omvangrijke saneringen uitgevoerd: behalve de reeds genoemde demping van grachten werd grootschalig ingegrepen in het noordoosten van de stad (Varkenmarkt e.o.), het oosten (Groeneweg/Houtmangracht, e.o.), het westen (Raam/Vest, e.o.) en op het voormalige terrein van de nutsbedrijven.

6.3. Stolwijkersluis (ged.)

Pas in 1964 kon de gemeente Gouda zich uitbreiden ten zuiden van de Hollandsche IJssel en wel rond Slotwijkersluis.
Het gehucht Stolwijkersluis dankt zijn ontstaan aan de aanleg van een ontwateringskanaal voor de Krimpenerwaard, kort na 1370/1371. In die jaren werd toestemming gegeven voor de bouw van een uitwateringssluis in de nieuw te graven Goudse Vliet bij de dijk langs de Hollandsche IJssel. Tevens werd een inlaatduiker aangelegd. Het belang van het plaatsje nam toe toen er in 1472 een brug over de IJssel werd geslagen.

Eind 18e eeuw werd besloten een deel van de Krimpenerwaard te vervenen en daartoe werd - behalve een nieuwe uitmonding van de Goudse Vliet - ook een nieuwe schutsluis gebouwd. Deze sluis uit 1799/1800, lang 30,9 meter en breed 6,4 meter, is thans de enige nog bestaande in Stolwijkersluis; de andere zijn in 1905 respectievelijk 1924 opgeruimd. Omdat de vervening van de Krimpenerwaard geen succes bleek, werd ook de nog bestaande sluis in 1831 buiten gebruik gesteld, maar in 1888 kwam hij weer in functie.

Rond 1860 werd de Hollandsche IJssel iets ten oosten van Stolwijkersluis afgedamd en voorzien van sluizen, waardoor tevens een tweede oeververbinding ontstond (toen nog onder de gemeenten Stein en Haastrecht). Het sluizencomplex omvat behalve vloed- en ebdeuren ook de zeldzame waaiersluizen, waarnaar het systeem ook werd genoemd. De waaiersluis werd enkele jaren geleden gerestaureerd.
In 1914 werd een brug over de Hollandsche IJssel geslagen ten behoeve van de lokaalspoorlijn Gouda-Schoonhoven en kwam er ook een halte aan de oostzijde van Stolwijkersluis. Deze goede railontsluiting werd opgeheven rond 1938, maar het aardlichaam van het spoor werd spoedig hergebruikt bij de constructie van Provinciale Weg nr. 29.
Stolwijkersluis is via deze weg, de brug en de IJsseldijk relatief goed ontsloten te noemen, maar wat dit betreft, had het ook eerder niet te klagen.

De bebouwing van het gehucht lag vanouds in hoofdzaak tussen de (Oude) Brugweg en de uitmonding van de Goudse Vliet (De Wijk) op een driehoekig stukje buitendijks land, dat - samen met een strook binnendijkse grond - een exclave vormde van Stolwijk.
Door een kadastrale dwaling werd Stolwijkersluis in 1828 bij de gemeente Haastrecht ingedeeld, doch deze vergissing werd twee jaar later goedgemaakt. Het bij de sluizen en langs de dijk gelegen gehucht breidde zich intussen lineair uit en ging zich uitstrekken over een drietal gemeenten: van west naar oost waren dat Gouderak, Stolwijk en Haastrecht. In $\pm$ 1850 is van deze ontwikkeling nog weinig te bespeuren; enkele decennia later iets meer en in het begin van onze eeuw is voorts duidelijk zichtbaar, dat de groei zich ook ging manifesteren langs de Goudse Vliet: het gehucht groeide langs twee assen.

Binnen de al omschreven driehoek lag sinds de tweede helft van de vorige eeuw de Houthandel en Stoomzagerij (voorheen H.J. Nederhorst) "De Hoop", waarvan onder meer nog een zogenaamde krullenoven aanwezig is en verder ook een restant van een stoomoliemolen. Verder ligt er nog een relict van de vroegere tolbrug en zijn er onderdelen van een oude stalhouderij - café-restaurant, een bedrijf dat klandizie kreeg mede dankzij de wachttijden voor geopende sluizen/bruggen.

Hoewel de kern Stolwijkersluis nog steeds nietig is, geeft het "bruggehoofd" dat Gouda ten koste van Stolwijk en Gouderak (nu respectievelijk gemeenten Ouderkerk en Vlist) annexeerde mogelijkheden tot uitbreiding.
Binnen het grondgebied van Gouda bevindt zich hier - behalve een waterzuiveringsinstallatie en een scheepswerf (beide recent) - ook de zeldzame stenen stellingpoldermolen Windlust (1861/1862), die onlangs werd gerestaureerd. Voorts ligt het grootste deel van de lineaire bebouwing binnen Gouda: aan de westkant van de Goudsche Vliet liggen de huizen ter weerszijden van de IJsseldijk, aan de oostkant slechts aan de noordzijde ervan - en dus buitendijks. De bebouwing langs de Vliet zelf bevindt zich aan beide zijden van de Schoonhovense Weg.

Een deel van de kern strekt zich uit over de aangrenzende gemeenten Ouderkerk en Vlist.

6.4. Verspreide bebouwing

De Oostpolder in Schieland, gelegen langs de westzijde van het Gouwekanaal en verder begrensd door de Ringvaart van de Zuidplaspolder omvat onder de gemeente Gouda op twee plaatsen wat verspreide bebouwing, met kascultures en een camping.
Het gebied hoorde tot 1870 onder de voormalige gemeente Broek. De ontsluiting liep via de dijken van de Gouwe en de Hollandsche IJssel en was tot de totstandkoming van het Gouwekanaal redelijk te noemen. Daarna raakte de Oostpolder in isolement, ook door de aanleg van de spoorweg en de autowegen, al is de toegankelijkheid vanuit het zuiden over de Julianasluizen redelijk.
De noordelijkste van de beide bebouwingsconcentraties is enigszins lineair van structuur; hij ligt langs de Broekweg die leidt naar de veenplas 't Weegje. Hier bevinden zich bovendien een elektrisch gemaal (± 1934) en een schutsluisje uit dezelfde tijd en de camping.
De zuidelijke verdichting ligt langs de oude Tiendeweg naar de Zuidplaspolder, maar dezen is - hoewel in beginsel lineair - zo klein, dat hij nauwelijks het vermelden waard lijkt. Het gebied heeft van ± 1934 tot ± 1970 tamelijk geïsoleerd gelegen. Een oude schutsluis is opgeheven, maar er is nog wel een voetbrug over de Ringvaart van de Zuidplaspolder. Er is nu een aanzienlijk aantal kassen.
Inmiddels heeft de stad bekend gemaakt ernaar te streven grondgebied van de gemeente Moordrecht over te nemen om in de Zuidplaspolder woningen te kunnen realiseren. Hiermee zou de toegankelijkheid van deze omgeving steeds toenemen - overigens ten koste van landschappelijke waarden.

Tot slot is er enige verspreide bebouwing in de Polder Willens. Zowel langs de Voorwillense- als de Achterwillenseweg (= Tiendweg) en aan de Goejanverwelledijk ligt enige lineaire bebouwing. Vooral bij de beide eerste komen kascultures voor. De Achterwillenseweg was rond 1940 nog nauwelijks bebouwd, de Voorwillenseweg telde rond de eeuwwisseling al een aantal boerderijen met boomgaarden. Het verdere grondgebruik was toen nog geheel gericht op de veehouderij.
Langs de Goejanverwelledijk was tot 1940 weinig bebouwing. Wel werd hier in 1860 het sluizencomplex gerealiseerd waarmee de Hollandsche IJssel werd afgesloten: twee eb- en vloedsluizen en waaiersluizen.

Thans worden deze drie bebouwingsconcentraties snel 'ingehaald' door de uitbreiding van Gouda in de Polder Willens, waardoor ze spoedig niet meer als zodanig herkenbaar zullen zijn.

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:

- Feis, B.R. en P. Nijhof (1983)
Bedrijfsmonumenten; een verkenning van monumenten van bedrijf en techniek in Midden-Holland en West-Utrecht, Zwolle.

- Gouda; gemeente Gouda. Stads- en dorpsgezichten ex artikel 20 van de Monumentenwet (typoscript). z.p., z.j. [Zeist].

- Gouda I (1949)
Rapport, uitgebracht aan het Gemeentebestuur door Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland in overleg met het Architectenbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en de Ranitz. z.p., z.j. [Rotterdam].

- De geoctroyeerde vervening van de Krimpenerwaard. Bijlage bij brief d.o.w. d.d. 15-8-83, no. 8600 (Dienst Openbare Werken Gouda).

- Gouda rond de eeuwwisseling. Delft, z.j..

- Goudsche Courant d.d. 14-1-1989: Burgvliet boos over verbouwing aan Markt.

- Goudsche Courant d.d. 7-2-86: Commissie blij met monumentenverordening.

- Goudsche Courant d.d. 19-7-89; Gouda wil groeien naar het westen.

- Groot, E.P. de (1984)
Opknapbeurt voor 120 jaar oude Waaiersluis bij Gouda. In: Waterkampioen, no. 15, 1984, p.p. 48, 49.

- Jong, D.L. de (± 1949)
De bodem van Gouda. Overdruk uit de zesde verzameling van de Oudheidkundige Kring "Die Goude". Z.p., z.j. [Gouda].

- Kluitman, M.H. (1841)
Beknopte beschrijving der stad Gouda, met twee kaartjes. Gouda.

- Napel, J.M. ten
De provincie bouwt een brug. In: Vigilate, december 1985, p.5.

- Pot, G.J.J. (bew.) (1923)
Geïllustreerde gids voor Gouda. Gouda.

- Reformatorisch Dagblad d.d. 14-7-88: Met de Goudse Garenspinnerij lijkt geen goed garen meer te spinnen.

- Scheygrond, A. (1989)
De sluizen van Stolwijkersluis. In: Tidinge van die Goude, april 1989, pp. 28 en 29.

- Smook, R.A.F. (1984)
Binnensteden veranderen; Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen.

- Speet, B.M.J. (1987)
Het gebruik van stadsplattegronden bij stadsvergelijkend onderzoek; de toepasbaarheid van twee analytische verklaringsmodellen. In: P.J.Margry, P.Ratsma en B.M.J.Speet: Stadsplattegronden; Werken met kaartmateriaal bij stadshistorisch onderzoek, Hilversum. (Hollandse Studiën 20). pp.65-91.

- De Waaiersluis en de Duikersluis in de gekanaliseerde Hollandse IJssel onder Gouda. Bijlage bij brief d.o.w. d.d. 15-8-83, no. 8600 (Dienst Openbare Werken Gouda)

- Wessels, H.F. (1938-1939)
Gouda; Proeve ener stadsmonographie. Utrecht, z.j..

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- T.M.K. 1:50.000, 1858.

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

- Chromo-topografische kaart 1:25.000, 1873, 1914; nrs. 461, 482.

- Top. kaart 1:25.000, 1936; no. 38A

- Top. kaart 1:50.000, 1981/1982; no. 38 west

- Top. kaart 1:25.000, 1981; no. 38A.

- Top. kaart 1:10.000, ± 1985.

- Top. kaart 1:50.000, 1943; no. 38 West. (Truppenkarte).

- E. Olivier. Dz. en J.Leijds
  Kaart van de rivier de Hollandsche IJssel van Gouda tot IJsselmonde in drie bladen [...] 1. Gouda. 1:10.000, ca. 1860.

- Verzamelkaart van de Gemeente Gouda, schaal 1 à 10.000 Uitbreidingsplan. 1907/08.

- Plan van uitbreiding van de Gemeente Gouda schaal 1:1.250, 1907/08 (2 bladen) (ws.gem. Gouda).

- Plan van uitbreiding van de gemeente Gouda schaal 1:1.250, 1917 (ws. gem. Gouda).

- Uitbreidingsplan Korte Akkeren (1:2.500). 1931 (Gemeentewerken Gouda).

- Uitbreidingsplan Kort Haarlem (1:2.500). 1931 (Gemeentewerken Gouda).

- Partieel Uitbreidingsplan der Gemeente Gouda, Gedeelte "Korte Akkeren" (zuidelijk gebied) z.j. (Gemeentewerken Gouda).

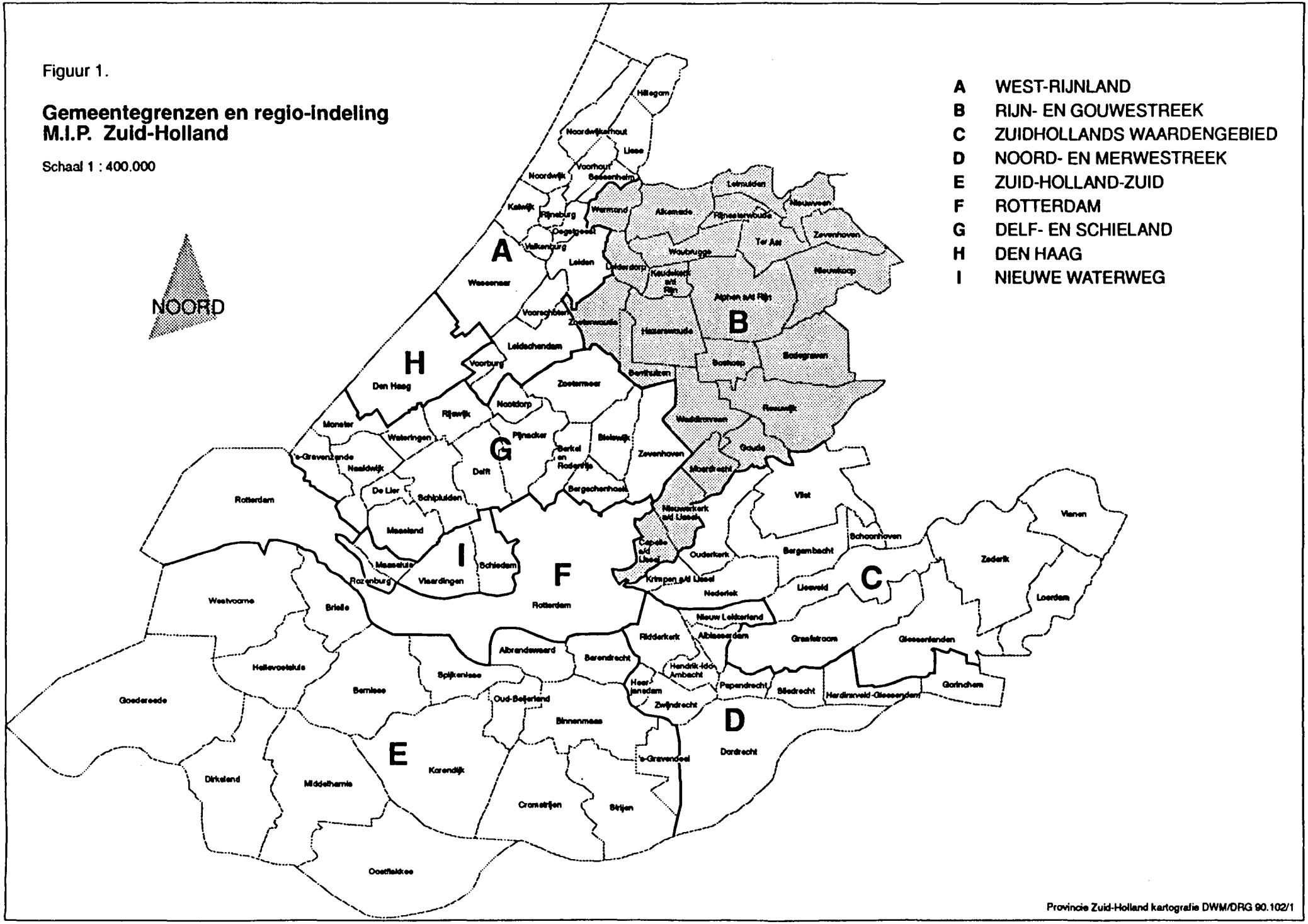
- Partieel wijziging van het uitbreidingsplan der gemeente Gouda stadsdeel "Korte Akkeren" (kleine verandering: openbare gebouwen) 1 à 1.250. 1943 (Gemeentewerken Gouda afd. bouw- en woningtoezicht).

- Uitbreidingsplan der gemeente Gouda, schaal 1:2.500.
  (Granpré Molière, Verhagen en Kok) 1940.
  (Verhagen, Kuiper en Gouwetor) copie 1944.

Figuur 1.

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

Schaal 1 : 400.000

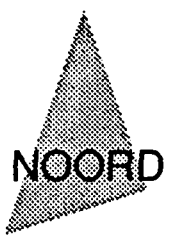


Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/ORG 90.102/1

Figuur 1a.

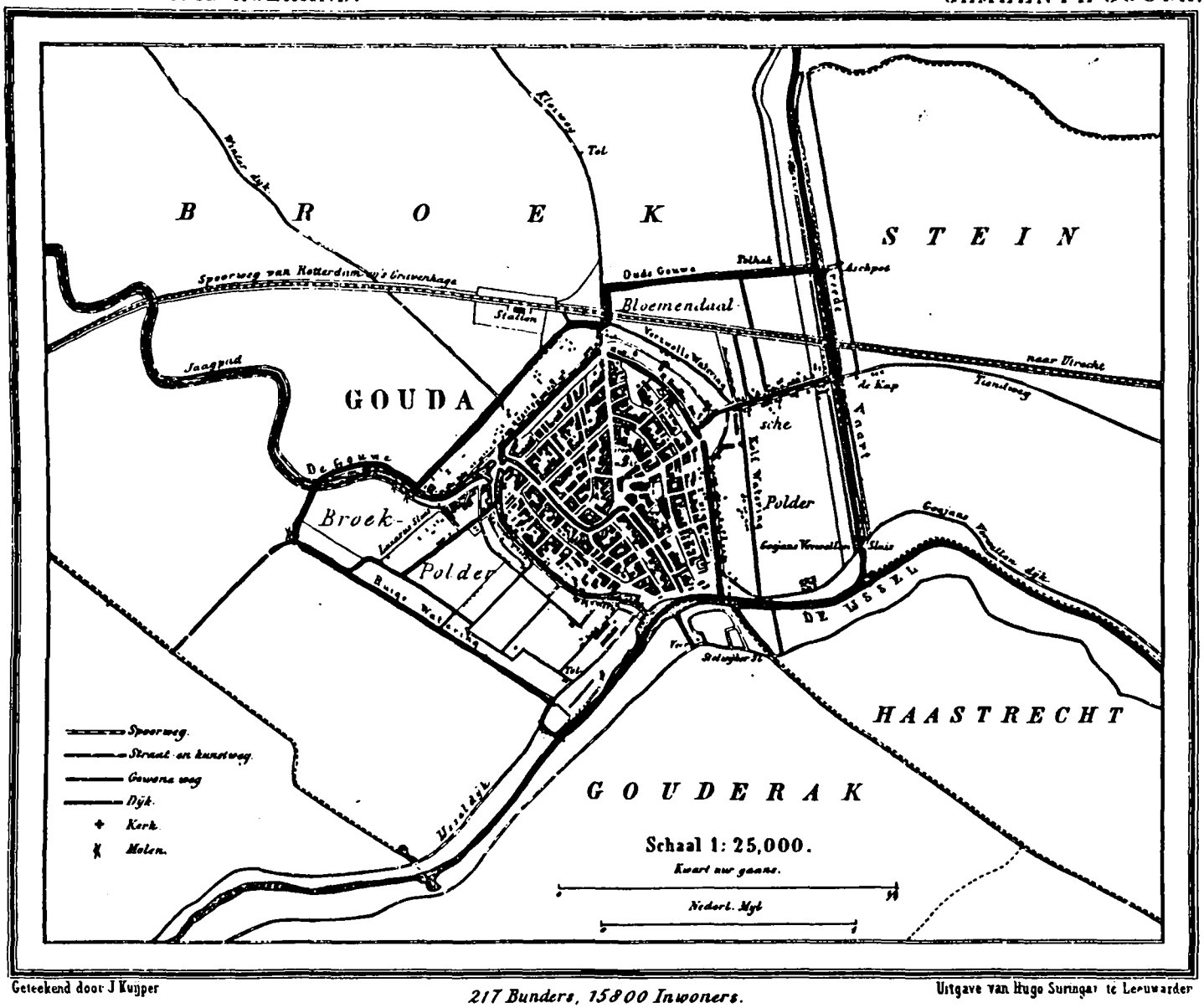
Gemeente Gouda

Schaal 1 : 300.000

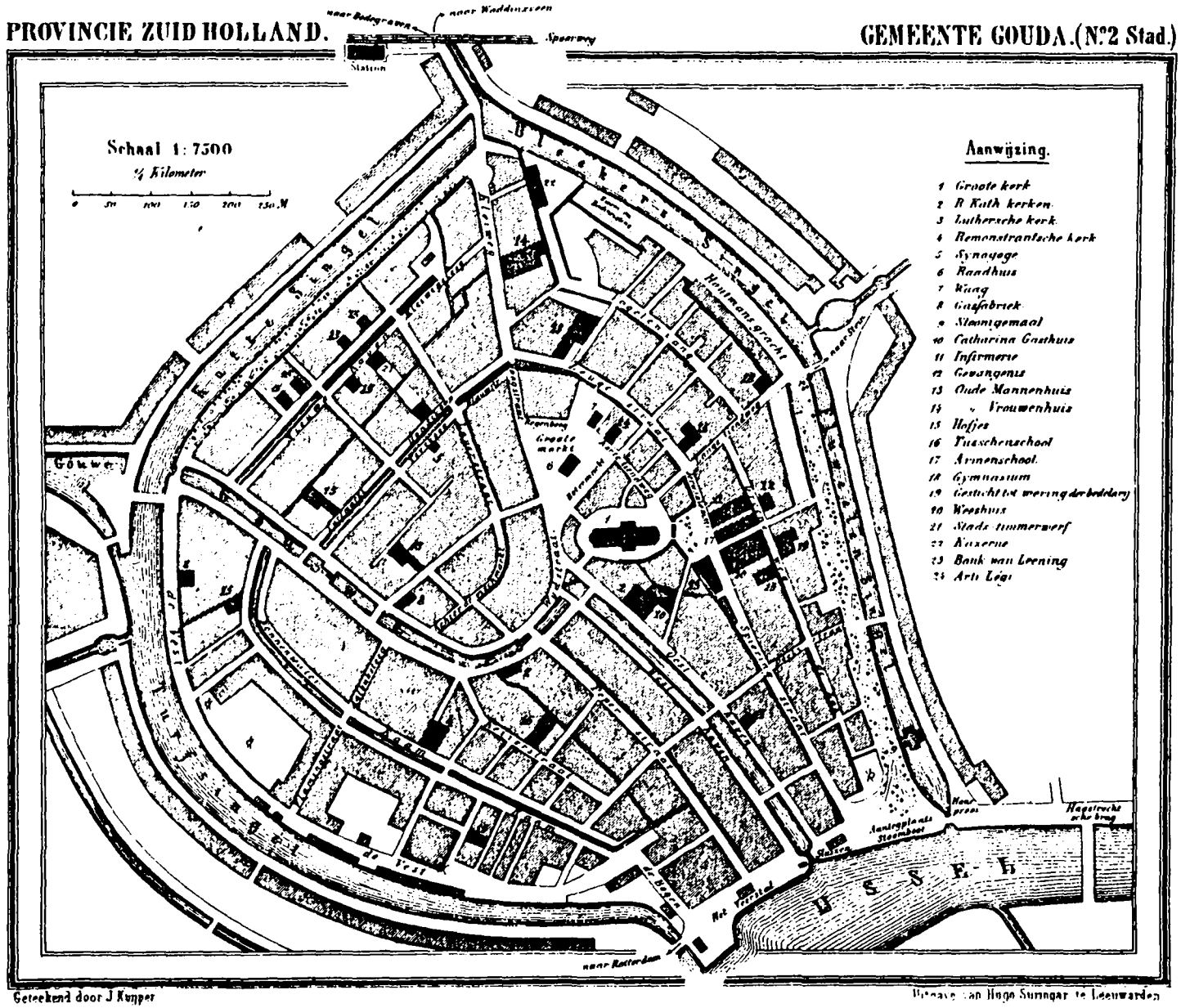


Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/11a

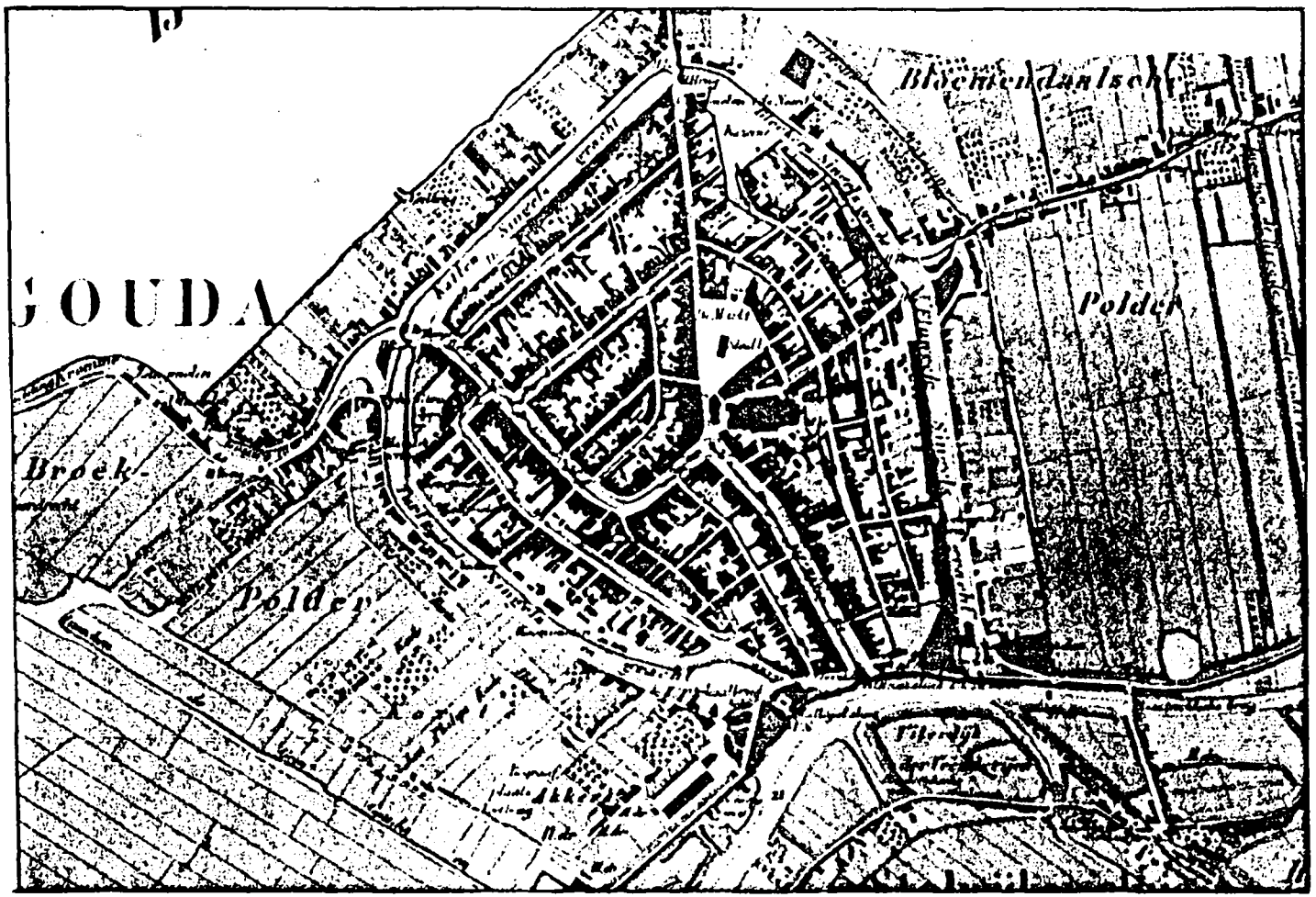
Figuur 2.
Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; 1858.



Figuur 3a.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

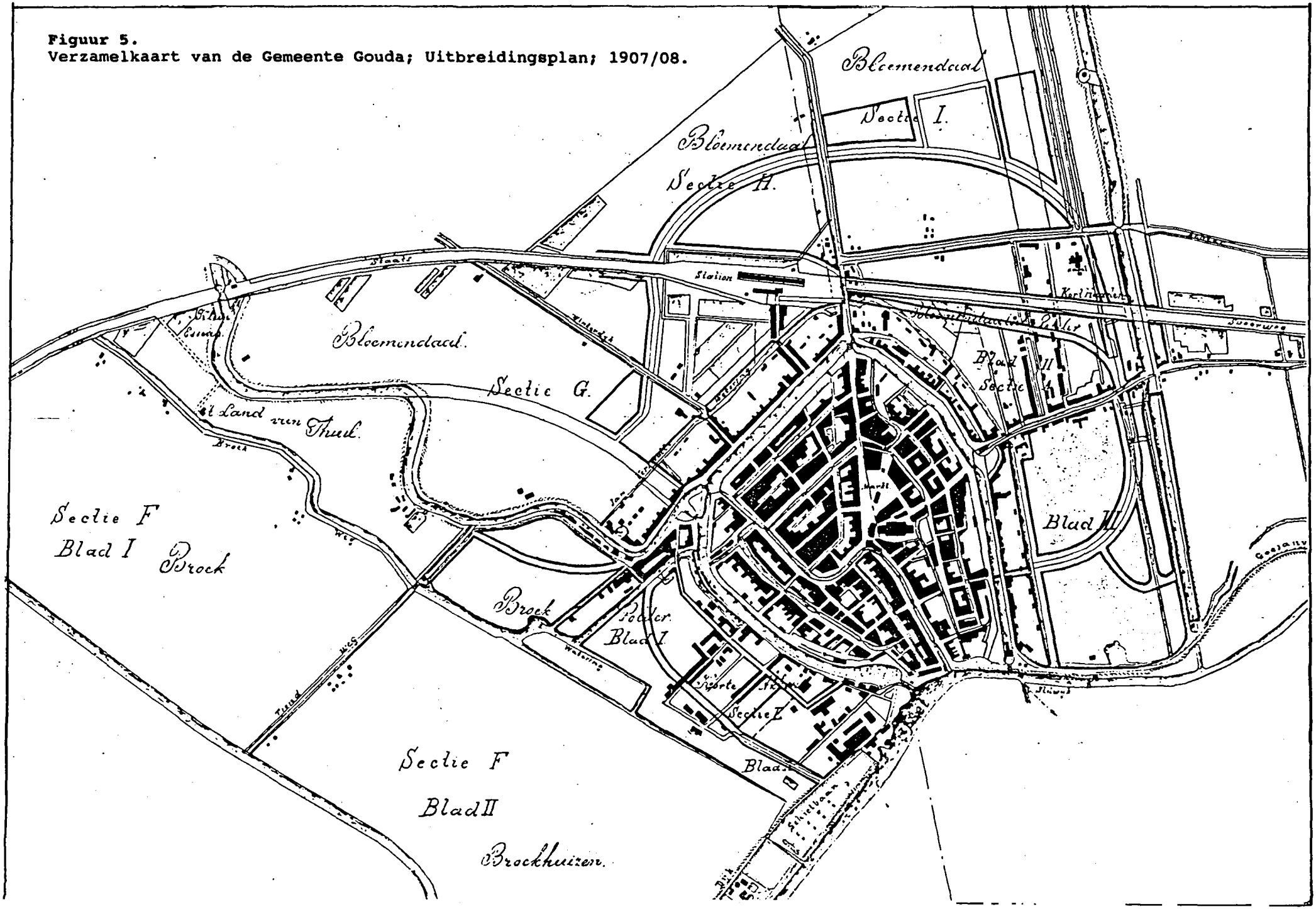


Figuur 3b.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

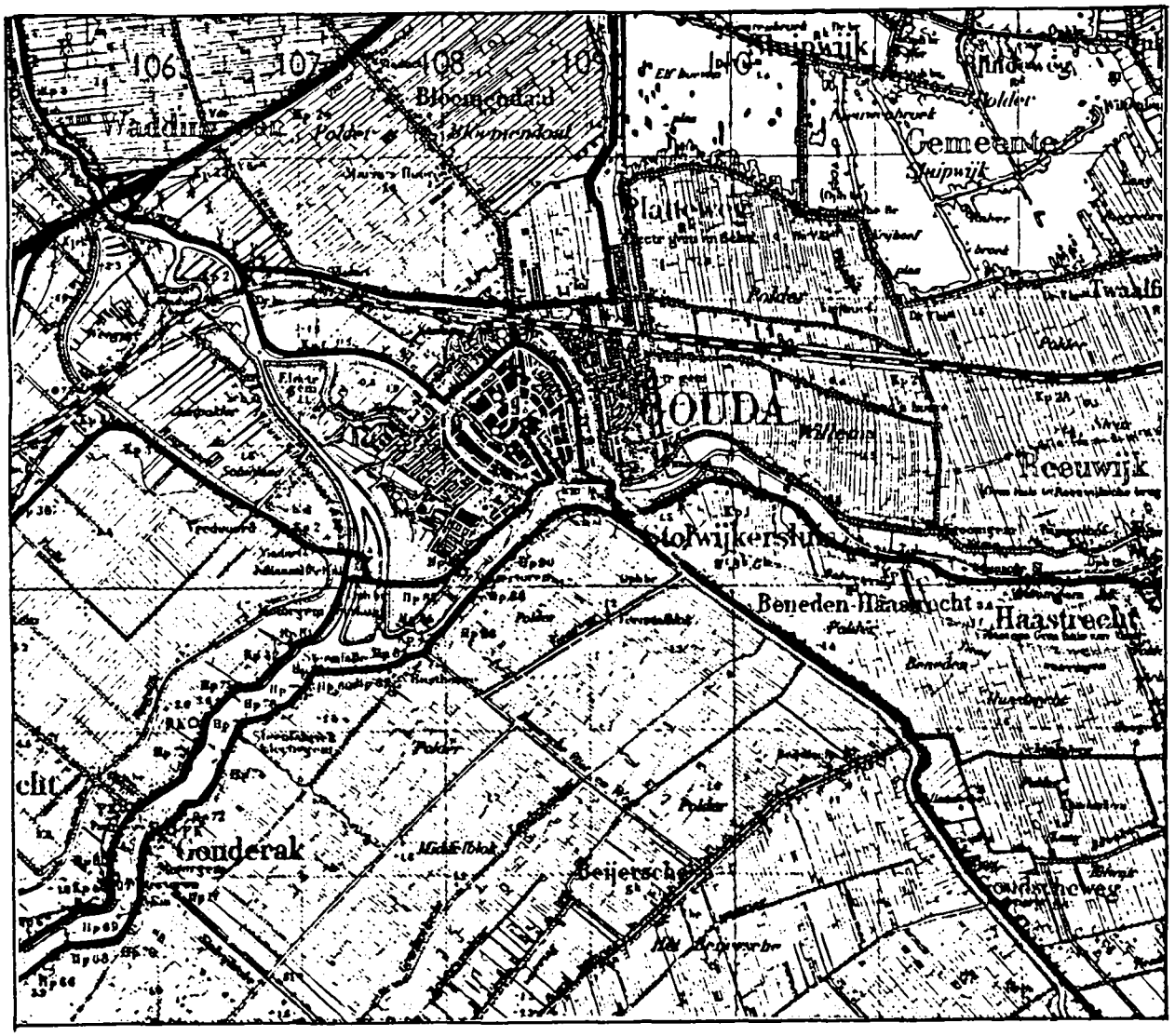


Figuur 4.
E. Olivier Dz. en J. Leijds
Kaart van de rivier de Hollandsche IJssel van Gouda tot IJsselmonde in drie bladen [...]; Gouda, ca. 1860.

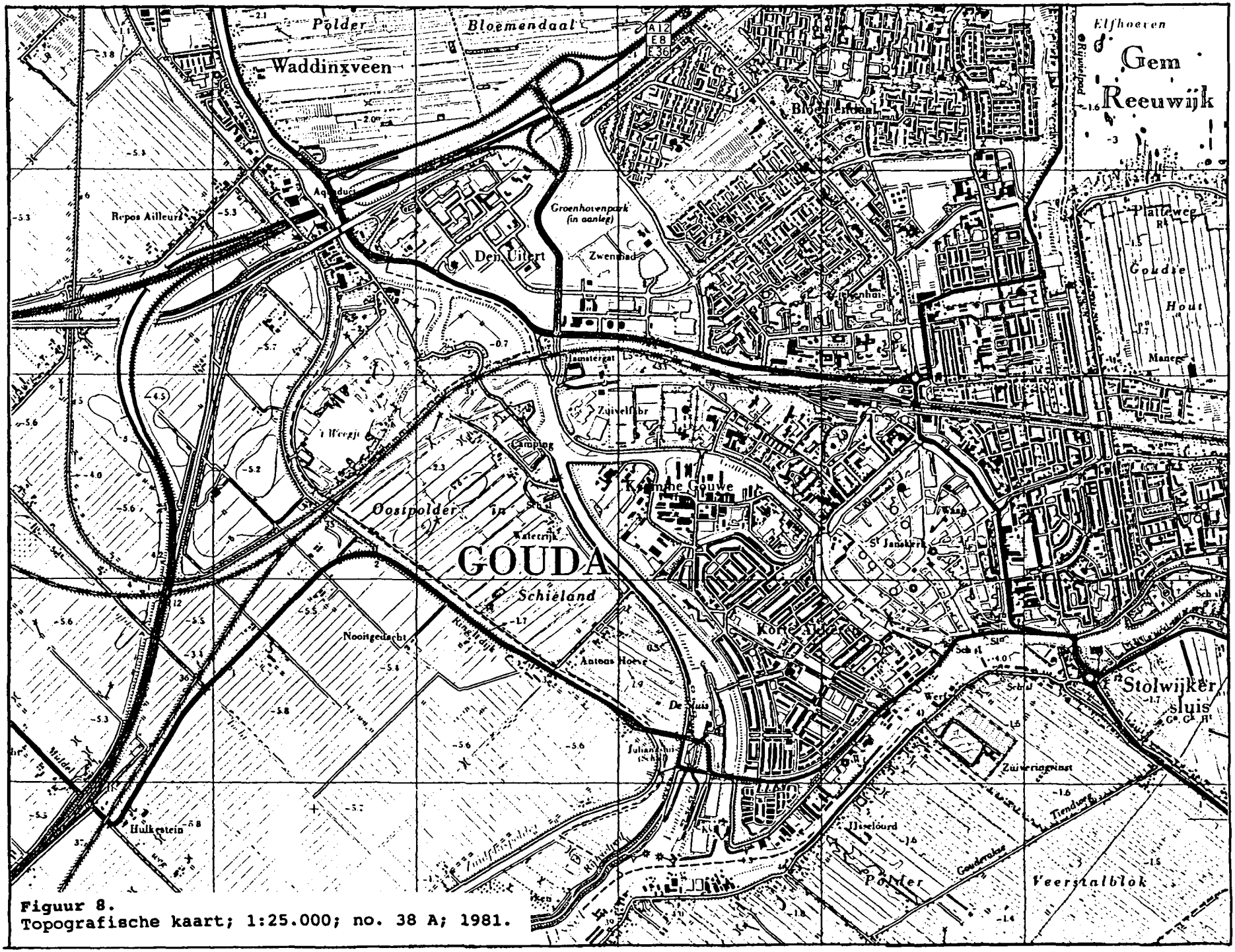
Figuur 5.
Verzamelkaart van de Gemeente Gouda; Uitbreidingsplan; 1907/08.



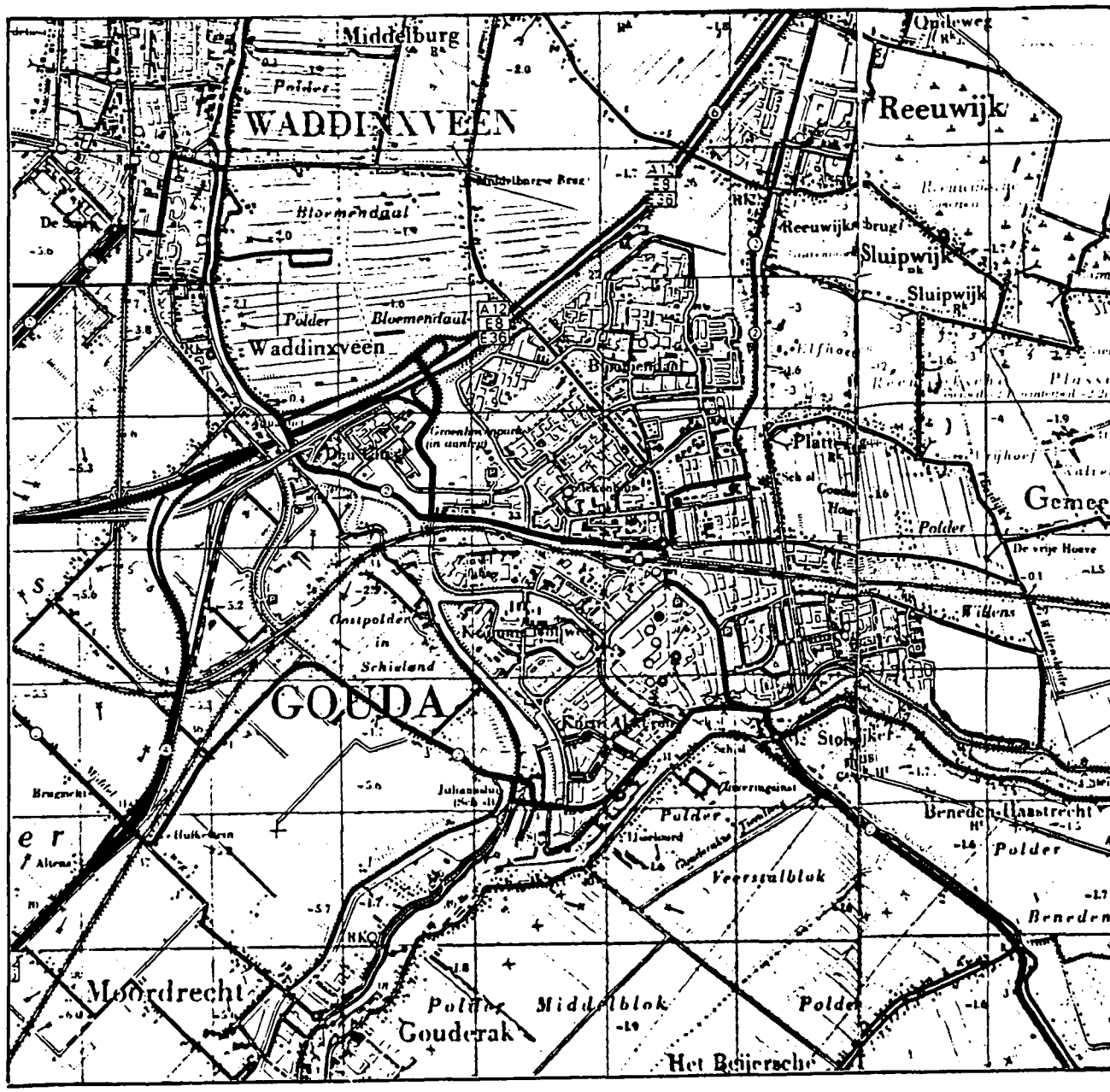
Figuur 6.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 461 en 482; 1914.



Figuur 7.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 38 West; 1943 (Truppenkarte).



Figuur 8.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 A; 1981.



Figuur 9.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 31 West en 38 West; 1981/82.

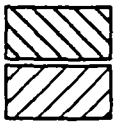
LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

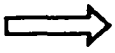
Omvang kern ± 1900

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door
Nijverheid, Handel en Industrie:



±1850
±1945



Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

Weg, eventueel met jaar van opening

Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

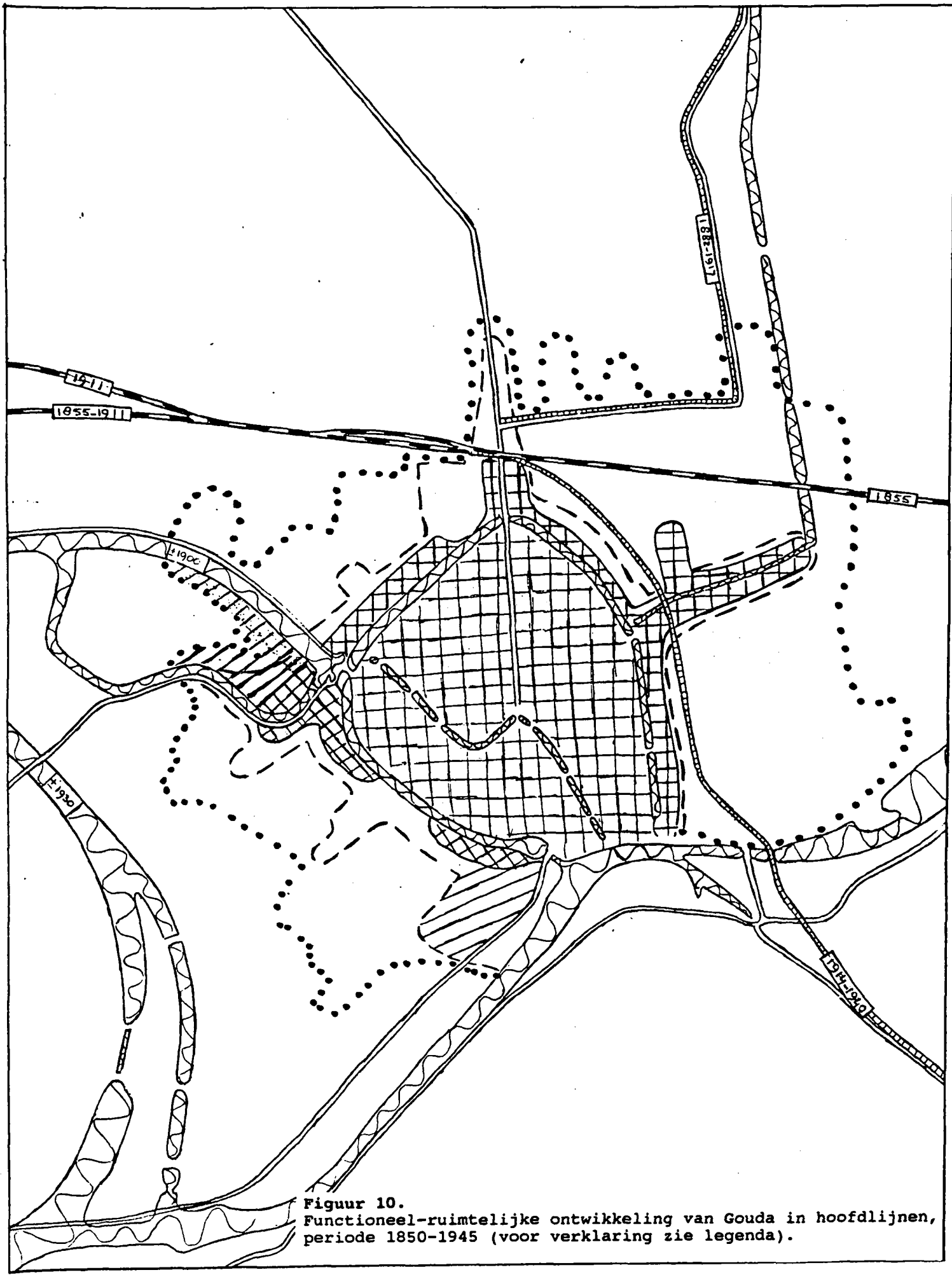
Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/1



Figuur 10.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Gouda in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

Figuur 10a.
Gouda anno 1985 (ter vergelijking).

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

augustus 1989

M. Verweij

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

De stad Gouda is ontstaan rond de uitmonding van de Gouwe in de Hollandsche IJssel. De zuidelijke gemeentegrens valt voor een groot deel samen met de Hollandsche IJssel; alleen rond de kern Stolwijkersluis bij de weg naar Schoonhoven heeft de grens de rivier overschreden. De noordelijke begrenzing wordt grotendeels gevormd door de rijksweg Den Haag- Utrecht. Ten westen van de Gouwe ligt de buurtschap Oostpolder.

Bepalend voor het stratenpatroon van Gouda zijn de verkavelingslijnen van de Middeleeuwse veenontginningen, die nauwelijks zijn aangetast door afgraving. Het gebied oostelijk van de lijn Kleiweg- Oosthaven is ontgonnen vanaf de Hollandsche IJssel. Ten westen van deze lijn is het verkavelingspatroon op de Gouwe gericht.

Behalve de rivieren met de erlangs lopende dijken zijn als pré-stedelijke elementen vermeldenswaard:
- de in de as van de Kleiweg in noordelijke richting lopende Bloemendaalse weg.
- de in het verlengde van de Lange Tiendeweg naar het oosten lopende Karnemelksloot.

De gedeeltelijk rond lopende singelgrachten volgen aan de noordwest- en oostzijde van de binnenstad het oorspronkelijke verkavelingspatroon van de omringende veenontginningen. Zij monden via twee sluizen uit in de Hollandsche IJssel.

Het middelpunt van de binnenstad wordt gevormd door de driehoekige Markt, die gelegen is op een kruispunt van wegen, waterlopen en verkavelingsrichtingen. Het straten- en grachtenpatroon heeft in deze eeuw een vergroving ondergaan door sanering (vooral in het noordoosten) en door het dempen van enkele grachten, zoals de Raam.

Stadsbebouwing

Een aantal gevels in de Goudse binnenstad dateert uit de 16de en 17de eeuw. Hieronder bevinden zich diverse gerestaureerde trapgevels. Monumentale 18de- en 19de-eeuwse lijstgevels bepalen het beeld van de Oost- en Westhaven, de Hoge en Lage Gouwe en de Markt. Een voorbeeld uit het midden van de vorige eeuw de rijk gedetailleerde voorgevel van het hotel "De Zalm" (Markt 34). Ook de Turfmarkt telt enkele beeldbepalende 19de-eeuwse lijstgevels. Zo is er een rijk gedetailleerde lijstgevel uit ca. 1895 met eclectische stijlkenmerken (Turfmarkt 12).

De concentratie van winkelpanden is het grootst aan de Markt en de Kleiweg. Aan de Kleiweg en de Nieuwmarkt zijn veel lijstgevels verbouwd of vervangen door nieuwbouw. Soms is de woonfunktie van de bovenverdiepingen verdrongen door opslagruimte. Enkele gevels onderscheiden zich door Art Nouveau-versieringen.

De bebouwing langs de dwars- en achterstraten in de gebieden tussen de belangrijke straten en grachten is uiteraard geringer van schaal en detaillering. Behalve een groot aantal lijstgeveltjes van wisselende gaafheid zijn hier veel bedrijfspanden -met name pakhuizen-

te vinden. Voorbeelden hiervan staan o.a. aan de Wilhelminastraat, Rozendaal, Minnebroedersteeg, Koster Gijzensteeg, Stoofsteeg, Hoefsteeg, Spieringstraat en Molenwerf.

Enkele straten hebben een asymmetrisch profiel, doordat zich aan één zijde een gracht en/of de achterzijde van bebouwing van een andere straat of gracht bevindt. Dit is o.a. te zien in de Peperstraat, Zeugstraat, Achter de Kerk en Spieringstraat.
Op enkele plaatsen is de aan een gracht gelegen achterbebouwing via bruggen toegankelijk.

Een bijzondere locatie in de binnenstad is de omgeving van de Punt, waar zich op de grondvesten van een middeleeuws kasteel de stellingmolen "Het Slot" en een verbouwde voormalige watermolen bevinden. Op de kademuur van de wateruitlaat is in het begin van deze eeuw in Art Nouveau-stijl een op het Houtmansplantsoen uikijkend woonhuis gebouwd (Punt 11).

Het zijn vooral de molen en het 17de-eeuwse tolhuis die enige allure geven aan het smalle rivierfront van de Goudse binnenstad. De ligplaats aan de IJsselkade is een sfeerbepalend element, maar de drukke verkeersweg op de dijk werkt als een barrière.

Herenhuizen met rijke detaillering vormen veelal aaneengesloten gevelwanden, die kenmerkend zijn voor de eind 19de-eeuwse singelbebouwing. De bouwstijl is meestal een mengeling van "neo-stijlen" (eclectisch), met hier en daar een accent van Chaletstijl of Art Nouveau. Singelbebouwing is te vinden langs Regentesseplantsoen, Crabethstraat, Kattensingel, Blekerssingel, en Fluwelen singel.

Vergelijkbare rijke bebouwing bepaalt het beeld van de Van Beveringhlaan, die uitkijkt op het Van Bergen IJzendoornpark. Hier staan enkele rijk gedetailleerde huizenblokken en villa's uit het begin van deze eeuw. Eén huizenblok (19-23) valt op door stijlkenmerken van Art Nouveau en Chaletstijl. Aan de Van Swietenstraat staan woningblokken uit de jaren '30.

Kleinschalige 19de-eeuwse bebouwing buiten de singels is geconcentreerd langs de Kromme Gouwe aan het Jaagpad (lijst- en klokgeveltjes) en beide zijden van de Karnemelksloot. Deze komt uit op de singel bij Klein Amerika, dat vermeldenswaard is vanwege een aaneegesloten lijstgevelwand uit het eind van de 19de eeuw. Min of meer aaneengesloten bebouwing uit het begin van deze eeuw bevindt zich langs het begin van de Graaf Florisweg en de Ridder van Catsweg-Bloemendaalseweg.

Vanaf de Karnemelksloot loopt evenwijdig aan de Blekerssingel de Boelekade. De gevelwanden van het zuidelijk gedeelte bestaan voor een deel uit rijen klokgeveltjes, die oorspronkelijk (ca. 1875) identiek waren. Dit zijn de zgn. blekershuisjes, die bewoond werden door arbeiders van de nabijgelegen wasserijen en blekerijen. Aan het begin van de Boelekade en in de Jan van der Heijdenstraat ontstond omstreeks 1915 aaneengesloten bebouwing.

Aan het einde van de Karnemelksloot loopt noordwaarts de Zuidelijke Steijnkade en naar het zuiden de Krugerlaan, met aaneengesloten bebouwing uit het begin van deze eeuw. Lintbebouwing van rond de eeuwwisseling, gedeeltelijk agrarisch van karakter en van

matige kwaliteit, bepaalt het beeld van uitvalswegen als de Bloemendaalseweg, Wethouder Venteweg en de Voor Willense weg.

Een geheel eigen karakter heeft de lintbebouwing langs de Gouderakse dijk, die zich verdicht in de omgeving van de Oude Brugweg. Naast agrarische bebouwing vindt men hier enkele woonhuizen uit het derde kwart van de vorige eeuw (Oude Brugweg 11, Gouderakse dijk 3).

Planmatige uitbreidingen, complexen

De zuidwestelijk van de binnenstad gelegen wijk Korte Akkeren werd in gedeelten bebouwd tussen 1900 en 1940. Er zijn verschillende samenhangende complexen -veelal uit de jaren '20- te herkennen. Het oudst is de bebouwing aan de Snoystraat en Bockenbergstraat: huizenblokken van rond de eeuwwisseling.

In 1923 werd als een gezamenlijk project van de socialistische woningbouwvereniging "Ons Ideaal" en de Christelijke woningbouwvereniging "De Goede Woning" een woningbouwcomplex aan Westerkade, Walvisstraat en Snoystraat gerealiseerd.

Een ander complex uit het midden van de jaren '20 is de bebouwing langs Klimopstraat, Woudstraat, Mosstraat, Jan Philipsstraat en Lijsterbesstraat. Het beeld wordt bepaald door lange blokken met verspringingen, voorzien van mansardedaken. De hoogte is gering; boven de begane grond is alleen een dakverdieping.

Invloeden van de Amsterdamse school zijn zichtbaar in een uit 1919 daterend twee-laags huizenblok met afgeronde hoek aan de Constantijn Huygensstraat (79-121).

Stedebouwkundig interessant is het assenkruis van de Da Costakade en de Van der Palmstraat; twee loodrecht op elkaar staande dubbele straten, door water en groenstroken gescheiden. De huizenblokken hebben een begane grond en een dakverdieping onder zadel- of mansardedak.

Noordoostelijk van de binnenstad werd tussen de Graaf Florisweg en de spoorlijn aaneengesloten woningbouw gerealiseerd; aanvankelijk (omstreeks 1905) aan de Steijnkade en (omstreeks 1915) aan de Warmoezierskade en Hovenierskade, later (jaren '30) ook aan de Graaf Florisweg, Van Henegouwenstraat, Vossenburchkade, Burgvlietkade, Gravin Jacobastraat en Zwarteweg.
In de jaren '30 en '40 verrezen ook noordelijk van de Graaf Florisweg huizenblokken langs de Vlietkade, de Sophiastraat en de Bodegraafse Straatweg.

Het gebied ten oosten van de binnenstad werd tussen 1915 en 1935 bebouwd tot aan de Graaf Florisweg en de lijn Zwarteweg-Joubertstraat. Tussen de veelal aaneengesloten huizenblokken zijn enkele afzonderlijke complexen te herkennen.

Een complex bejaardenwoningen tussen de Tweede en Derde kade en de Noothoven van Goorstraat dateert uit 1931. Aangrenzend is een complex uit de jaren '20 te onderscheiden, dat zich uitstrekt langs de Noothoven van Goorstraat, Pourbusstraat, Tombergstraat en Van

Persijnstraat. De huizenblokken met begane grond en dakverdieping zijn kort geleden gerenoveerd.

Ten zuiden van de Karnemelksloot werd in 1921 begonnen met het woningbouwcomplex "St. Joseph". De huizenblokken (met begane grond en dakverdieping) zijn sterk gevariëerd in lengte, kapvorm en materiaaltoepassing. Een groot aantal topgevels bepaalt op diverse plaatsen het straatbeeld. Tot dit complex behoort de bebouwing langs Zoutmanplein, J. den Haenstraat, de Lange van Wijngaardenstraat, St. Josephstraat, Zoutmanstraat, van Heusdenstraat en Coornhertstraat.

Een belangrijk stedebouwkundig element is de Burgemeester Martenssingel, die in een wijde boog loopt van de Fluwelen Singel naar de Karnemelksloot en de kern vormt van de tuinstad-achtige uitbreiding van de jaren '20 en '30. Het brede profiel bestaat uit groenstroken, twee rijbanen en in het midden een waterloop met groenstroken aan beide zijden. De bebouwing bestaat uit twee-onder-één-kap woningen en huizenblokken uit de jaren '20 en '30.

Tussen de Burg. Martenssingel en de Goejanverwelledijk bevindt zich een gerenoveerd en gedeeltelijk door nieuwbouw vervangen woningbouwcomplex uit ca. 1920, dat door zijn kleinschaligheid en toepassing van veel topgevels en steekkappen aan de bouwstijl van de Delftse School doet denken. Het complex beslaat de IJssellaan, F.W. Reitzstraat, Fourieweg, de Wetstraat en een gedeelte van het Pretoriaplein.

Bebouwing van geringe architectonische kwaliteit uit de jaren rond de Eerste Wereldoorlog is te vinden langs Dijkstraat, Vlakstraat en IJssellaan.

Bijzondere bebouwing

Het beeld van het centrum van Gouda wordt bepaald door een groot aantal monumenten, waaronder het 15de-eeuwse stadhuis op de Markt en de vanwege zijn grote lengte en gebrandschilderd glas beroemde St. Janskerk.

Het van oorsprong 17de-eeuwse Oudemannenhuis aan het Willem Vroesenplein kreeg in de 19de eeuw een witte gepleisterde gevel in neo-classicistische stijl. Een vleugel van het Middeleeuwse Catharina Gasthuis werd gebouwd in 1836 en is voorzien van markante houten spitsboogvensters.

Houten spitsboogvensters bepalen ook het beeld van de voormalige synagoge -thans kerkgebouw van de Vrije Evangelische Gemeente- (Turfmarkt 23), die is voorzien van een tuitgevel met frontonbekroning en in de huidige vorm dateert uit 1829.

Aan de Hoge Gouwe staan diverse kerkgebouwen. Het meest in het oog lopend is de Gouwekerk, een in 1902-04 gebouwde neo-gotische kruiskerk. De vieringtoren wordt bekroond door een hoge naaldspits, die het sylhouet van Gouda domineert. Het complex van de Oud-Katholieke kerk (Hoge Gouwe 107-113) is een beeldbepalend element in de gevelwand door het uit twee rijk gedetailleerde gevels opgebouwde front in eclectische stijl.

De voormalige kazerne (gebouwd in 1841) aan de Agnietenstraat is lange tijd door sloop bedreigd geweest. Na de recente renovatie is hier onder meer een bioscoop in gevestigd.

Een opvallend voorbeeld van midden 19de-eeuwse architectuur is het in 1855 gebouwde pand "Arti et Legi" aan de Markt (27), dat zijn naam dankt aan de vroegere dubbelfunctie tekenschool en kantongerecht en tegenwoordig de VVV herbergt. De in eclectische stijl opgetrokken witte gepleisterde gevel met rondboogvensters heeft een neo-gotisch accent gekregen door de toepassing van vierpas-motieven in het fries. Aan de achterzijde komt het pand uit op de Zeugstraat.

Aan de Peperstraat (20) staat een kerkgebouwtje uit 1897 en aan de Westhaven (33) een R.K. sociëteit uit 1907. Diverse kerken dateren uit de jaren '20 en '30, zoals een kleine Geref. kerk aan de Turfmarkt (60). Buiten de singels staan o.a.: Geref. kerken aan de Spoorlaan/ hoek Stationsplein en aan de E.J. Potgieterstraat 33, beide gebouwd omstreeks 1935; de R.K. kerk aan de J. Van Lennepkade 3, uit de zelfde periode.

Twee begraafplaatsen zijn het vermelden waard: aan het begin van de Prins Hendrikstraat een schilderachtig overwoekerde begraafplaats met een aula van omstreeks 1835; tussen de Graaf Florisweg en de Vossenburchkade een R.K. begraafplaats uit het eind van de vorige eeuw met een kapel in neo-romaanse stijl.

In de binnenstad staan diverse schoolgebouwen uit de periode 1875-1925. De St. Aloysiusschool aan de Spieringstraat (118) uit ca. 1915 staat aan een gracht en is alleen bereikbaar via twee ijzeren bruggen. Aan de Groeneweg (30) staat een voormalig schoolgebouw uit 1884. Schuin ertegenover bevindt zich de omstreeks 1930 gebouwde Casimirschool. Op de hoek van Regentesseplantsoen en Nieuwe Haven staat een voormalige R.K. Ulo-school uit het eind van de vorige eeuw.

Invloeden van de Amsterdamse school zijn herkenbaar in het badhuis aan de Lange Groenendaal (79), gebouwd omstreeks 1925.

Aan de Lethmaetstraat (45, 47 en 60) staan drie schoolgebouwen uit resp. 1885, ca. 1920 en 1916. Aan de Jacob Van Lennepkade staat een schoolgebouw uit het midden van de jaren '30.

Aan de Graaf Florisweg staat het St. Jozefpaviljoen met een symmetrisch opgezet hoofdgebouw uit de periode rond de Eerste Wereldoorlog. Ertegenover werd omstreeks 1930 de Technische school gebouwd met stijlkenmerken van de Nieuwe Zakelijkheid.

Een fraai voorbeeld van Amsterdamse School architectuur is het schoolgebouw "De Kade" aan de Elisabeth Wolffstraat (1). Het van een hoog zadeldak voorziene gebouw heeft aan de voorzijde een opvallende ronde uitbouw. Een minder opvallend schoolgebouw uit dezelfde periode is de Burgvlietschool aan de A. Gerridsz. De Vrijestraat.

Het gebouw "Kunstmin" aan de Boelekade (69-71) werd omstreeks 1860 als sociëteit gebouwd in eclectische stijl. In het interieur vallen de pilasters op, die de muurvlakken onderbreken. Het geheel is in vervallen staat en wordt met sloop bedreigd. Rond 1915 werd aan de linkerzijde de schouwburg "Kunstmin" aangebouwd.

Neo-renaissance invloeden zijn herkenbaar in het rond de eeuwwisseling gebouwde belastingkantoor, dat via een voortuin bereikbaar is vanaf de Karnemelksloot (20). Een voorbeeld van traditionalistische architectuur uit de periode rond de Eerste Wereldoorlog is de voormalige H.B.S. aan de Burg. Martenssingel (15)

Opvallend door de grote dakvlakken is het Spaardersbad, een in 1938 gebouwd overdekt zwembad aan de Van Itersonlaan.

Parkaanleg

Het Houtmansplantsoen aan de zuidoostelijke singelgracht is een typisch singelpark, zoals er in de tweede helft van de 19de eeuw vele werden aangelegd toen van de meeste steden de wallen werden geslecht. Het aanzicht wordt bepaald door slingerende voetpaden en een grote variatie aan loofbomen. Bij de zuidelijke toegang van het park bevindt zich een monument ter nagedachtenis aan de in Gouda geboren broers Cornelis en Frederik de Houtman, twee ontdekkingsreizigers uit het begin van de 17de eeuw. Andere markante objecten in het park zijn een "Kroningslinde" en een gietijzeren muziektent.

Noordwestelijk van de binnenstad ligt het Van Bergen IJzendoornpark met een in gebogen lijnen uitgevoerde aanleg van gazons, perken en vijvers. De entree nabij het Stationsplein wordt gemarkeerd door gemetselde postamenten uit 1918.

Boerderijen

Doordat het grootste deel van Gouda's grondgebied is verstedelijkt, is het aantal boerderijen gering. Aan de Bloemendaalseweg bevinden zich enkele boerderijen met een rechthoekige plattegrond en (met riet gedekt) zadeldak. Voorbeelden zijn: Bloemendaalseweg 48 (gebouwd in 1880) en 68 (gebouwd in 1876). Zuidelijk van de Hollandsche IJssel zijn enkele boerderijen uit het eind van de vorige eeuw te vinden aan de Gouderaksedijk.

Objecten van bedrijf en techniek

Een groot aantal constructies heeft betrekking op het in ruime mate aanwezige water, met name bruggen en sluizen. In de binnenstad bevinden zich enkele sluizen, waarvan de geschiedenis eeuwen teruggaat. In het westen bevindt zich het vervallen restant van de (oorspronkelijk 15de-eeuwse) Amsterdamsche sluis. De Gouwe mondt in de Haven uit via de Donkere sluis, die in zijn oudste vorm dateert uit de 12de eeuw. De Haven wordt van de Hollandsche IJssel gescheiden door de 17de-eeuwse Havensluis aan de voet van het tolhuis.

Een fraai -hoewel niet meer werkend- voorbeeld van een gietijzeren draaibrug is de Crabethbrug aan de Lage Gouwe, die in 1867 werd geleverd door de Haagse ijzergieterij "De Prins Van Oranje". Eveneens buiten werking is de Uiterste brug, een in 1880 gebouwde dubbele gietijzeren basculebrug over de Haven. Twee andere bruggen over de Haven, de St. Jansbrug en de Nood-Godsbrug, dateren uit de jaren '30 van deze eeuw. Enkele bruggen over de singelgracht werden vernieuwd in de jaren '30; dit geldt o.a. voor de Blekersbrug en de Doelenbrug.

Het Jaagpad is vanaf het bolwerk te bereiken via een uit 1923 daterende ijzeren ophaalbrug over de Kromme Gouwe. Drie ijzeren ophaalbruggen verbinden de zijden van de Karnemelksloot. De Verzwollebrug werd omstreeks 1900 gebouwd. In het brugdek zijn sporen van tramrails zichtbaar, die herinneren aan de vroegere stoomtramverbinding met Schoonhoven. Verder oostelijk werden in de jaren '20 de Vrijebrug en de Ketelbrug gebouwd.

De Nieuwe Gouwe mondt in de singelgracht uit via de Ir. De Cocksluis, een in 1942 voltooid sluiscomplex met een sluiswachtershuisje. De westelijke singelgracht bereikt de IJsseldijk bij de Mallegatsluis, die zijn huidige vorm kreeg in 1941-42.

Aan de westelijke grens van Gouda splitst het Gouwekanaal zich in twee takken. De westelijke tak mondt in de Hollandsche IJssel uit via de Julianasluizen, die werden aangelegd tussen 1932 en 1936. In deze periode werd de gehele Gouwe verbreed, waarbij ook de hefbruggen in Alphen, Boskoop en Waddinxveen werden gebouwd. Het sluiscomplex is voorzien van op rails geplaatste hefdeuren en er is een markant sluiswachterskantoor met uurwerk-torentje.

De oostelijke tak van het Gouwekanaal wordt aangeduid als Stroomkanaal en komt uit bij het imposante gemaal Ir. P.A. Pijnacker Hordijk, een in 1936 met stijlkenmerken van de Nieuwe Zakelijkheid gebouwd groot rechthoekig blok met spleetvensters, dat zich -inclusief machinerie- geheel in oorspronkelijke staat bevindt.

Aan de grens met Reeuwijk bevindt zich het Reeuwijkse Verlaat, een kleine zgn. driewegsluis, die oorspronkelijk uit 1868 dateert. In 1934 werd er een klein gemaal bijgebouwd.

Het scheepvaartverkeer over de Hollandsche IJssel passeert ca.1 km oostelijk van de binnenstad de Waaiersluis aan de Goejanverwelledijk. Deze sluis werd in 1860 gebouwd volgens een door de bekende waterstaat-ingenieur Jan Blanken (1755-1838) ontwikkeld principe. Kenmerkend zijn de zgn. "waaierdeuren", loodrecht op elkaar gemonteerde sluisdeuren die onafhankelijk van het getij bewogen kunnen worden doordat de waterdruk als hefboomkracht wordt gebruikt. Aan weerszijden van de sluis zijn omstreeks 1910 enkele dienstwoningen gebouwd.

Tegenover de binnenstad ligt sinds ca. 1800 in de Gouderaksedijk de Stolwijkersluis, die tot de recente afdamming de Stolwijkse vaart verbond met de Hollandsche IJssel en daardoor toegang verschafte tot de Krimpenerwaard.

Als bedrijfsmonumenten van vóór 1800 te beschouwen zijn de 18de-eeuwse stellingmolen "De Roode Leeuw" aan de Vest en de uit 1631 daterende Grote Volmolen aan de Punt, een tot pakhuis verbouwde watermolen. Eveneens aan de Punt staat de stellingmolen "Het Slot", die in de huidige vorm uit 1832 dateert. Een derde molen, gebouwd in 1862, staat bij de grens met de gemeente Vlist aan de Provinciale weg.

Aan de westzijde van de binnenstad bevinden zich enkele fabrieksgebouwen. Van de vroegere plateelfabriek Zuid Holland aan de Raam is vooral het omstreeks 1913 gebouwde front het vermelden waard, dat bestaat enkele quasi-oudhollandse geveltjes. Op het

achterterrein bevindt zich het restant van een schoorsteen en enkele hallen met shed-daken. Eveneens aan de Raam (56-60) bevindt zich het uit 1895 daterende complex van de coöperatie "Ons Voordeel", dat bestaat uit een broodbakkerij en een winkel met opslagruimte.

Aan het eind van de Hoge Gouwe (187-189) bevinden zich enkele gebouwen van de vroegere gasfabriek, die in het begin van deze eeuw werd gebouwd. De brandweerkazerne aan de Nieuwe Haven (45) werd in de jaren '20 gebouwd met een betonnen draagconstructie.

Het imposante brede front van de vroegere Koninklijke Goudsche Machinale Garenspinnerij uit 1916 is recentelijk opgeknapt bij een renovatie van het gehele complex, dat in zijn vernieuwde vorm o.a. een theater en een sportzaal herbergt. De ijzeren spantconstructie van de vroegere machinehal is volledig gehandhaafd.

Van de ooit talrijke Goudse kaaspakhuizen zijn er nog enkele overgebleven. Het grootste is ongetwijfeld "De Producent" aan de Wachtelstraat (52), in gedeelten gebouwd en uitgebreid tussen 1920 en 1935. Het enorme gewicht van de vele duizenden kazen wordt via tussen de vloeren doorlopende ijzeren kolommen direct door de fundering ondersteund. Een voormalig kaaspakhuis aan de Lage Gouwe (74) werd aan het eind van de vorige eeuw gebouwd. Aan de zuidelijke IJsseloever bevindt zich een groot voormalig kaaspakhuis uit het eind van de vorige eeuw aan de Oude Brugweg (8-10).

Langs en direct buiten de singels bevonden zich in de vorige eeuw talrijke wasserijen en blekerijen. Hieraan herinneren nog het poortgebouw (ca. 1850) van de blekerij "De Drie Notenbomen", en de uit 1900 daterende blekerij "Het Wapen van Amsterdam" aan de Blekerssingel (55-58). Nog steeds in bedrijf is de "electrische wasch- en strijkinrichting M. Schrave & zn" (Boelekade 173) uit het begin van deze eeuw.

De Goudsche Machinefabriek aan de Kattensingel (21) is in de loop der jaren gegroeid rond een fabriekshal uit 1909. Het dak van deze hal rust op zgn. Engelse spanten. Eveneens in 1909 gebouwd is een voormalige sigarenfabriek aan de Vossenburchkade (8), die nu in gebruik is bij de Koninklijke Landmacht.

Een massief ogende ronde watertoren aan de Hollandsche IJssel (Schielands Hoge Zeedijk 20) werd gebouwd in 1883.

Na-oorlogse bebouwing en uitbreidingen

In de jaren '50 werd de stad naar het westen verder uitgebreid tot aan het Stroomkanaal en Gouwekanaal, waarbij o.a. het Weidebloemkwartier werd gerealiseerd. Noordelijk van de Karnemelksloot werd temidden van vroeg 20ste-eeuwse bebouwing rond 1960 een nieuwbouw-invulling gerealiseerd; laagbouw aan de Bellamystraat en Van Persijnstraat en hoogbouw aan de Sam Munckerstraat.

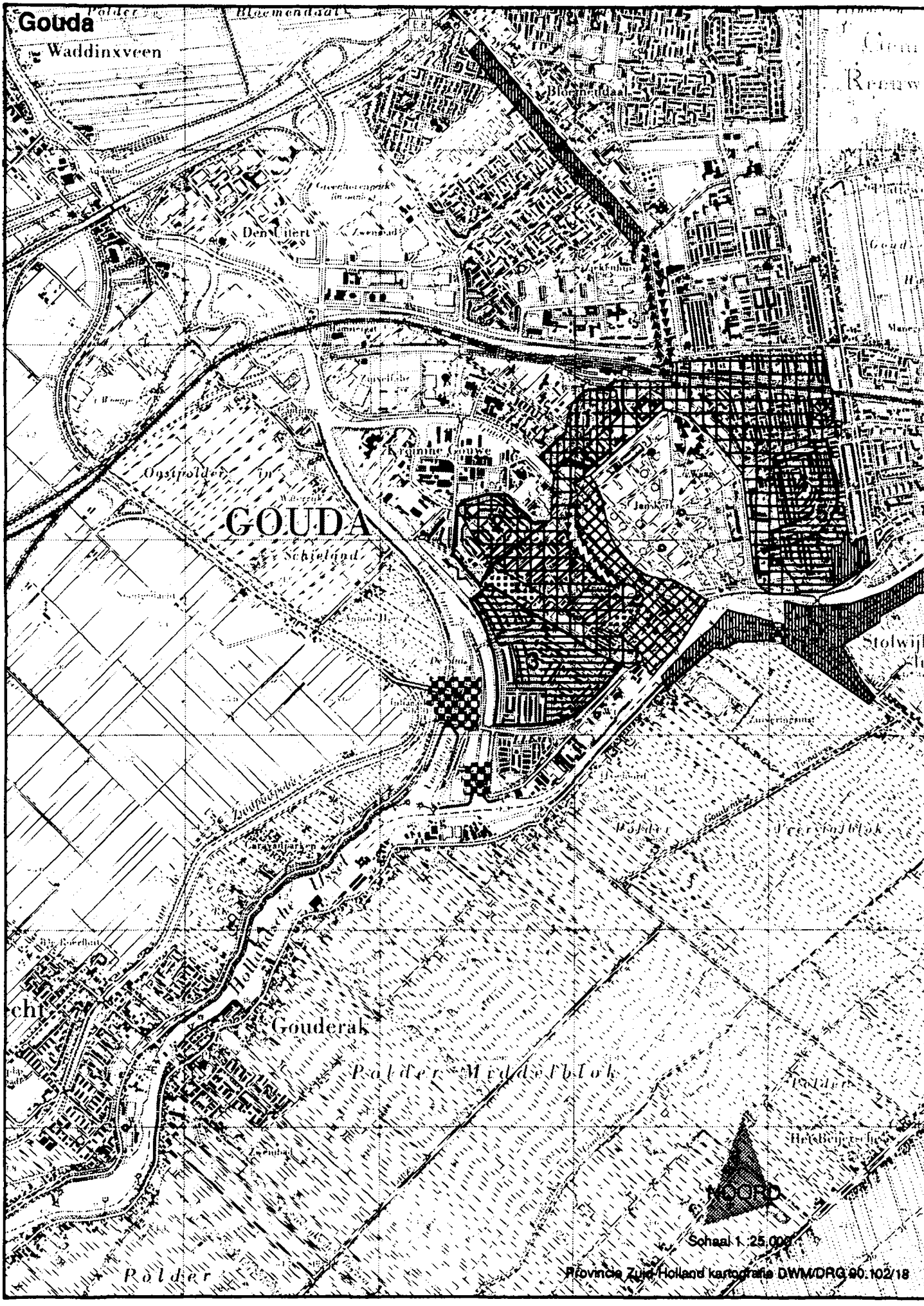
In de jaren '50 en 60 werd op grote schaal gebouwd ten noorden van de Graaf Florisweg (Ouwe Gouwe) en oostelijk van de Joubertstraat (Vreewijk). Later werd begonnen met verdere grootschalige uitbreiding in noordelijke richting tot aan de rijksweg Den Haag-

Utrecht (Bloemendaal) en in oostelijke richting in de polder Willens (plan Goverwelle). Deze ontwikkelingen zijn nog in volle gang.

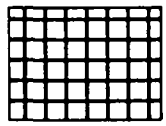
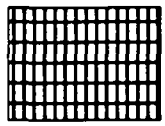
De nabijheid van de Gouwe en de spoorlijn leidde tot de ontwikkeling van het industrieterrein "Kromme Gouwe" en sinds kort zijn bedrijfsterreinen in ontwikkeling langs de rijksweg Den Haag/Rotterdam-Utrecht.

In het noordoostelijk gedeelte van het centrum is de laatste jaren veel verpauperde bebouwing vevangen door nieuwbouw. Dit geldt met name voor de Nieuwstraat, Houtmanstraat, Conventstraat en de omgeving van de gerenoveerde voormalige Kazerne aan de Agnietenstraat. Op iets kleinere schaal is nieuwe woningbouw gerealiseerd in het gebied tussen Groeneweg en Houtmansplantsoen (Muilenpoort en omgeving).

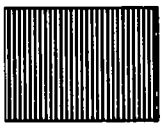
Het stationscomplex met het door Sibold van Ravesteyn ontworpen hoofdgebouw is bij een recente renovatie vrijwel geheel door nieuwbouw vervangen.


Gouda
Waddinxveen
GOUDA
Gouderak
Noord
Schaal 1:25.000
Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/18

Stedebouwkundige typologie **Gouda**

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	2. Vogelbuurt, aanleg volgens uitbrei-dingsplan van 1931.
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	1. Van Bergen IJzen-doornpark.
2. Niet-stedelijk ingerichte gebieden		

2.1
Algemeen



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

2.2
Tuinwijkachtige ontwikkelingen

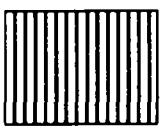
-functie: wonen
-planmatige ontwikkelingen
-stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
-groene straten, voortuinen
-vnl halfopen blokken strokenbouw
-bebouwing complexmatig

3. Korte Akkeren, aanleg volgens uitbreidingsplan van 1931.

4. woningbouwcomplex van RK woning-bouwvereniging St. Joseph, 1921.

5. Burgemeester Martenssingel, aanleg volgens uitbreidings-plan van 1918-1923.

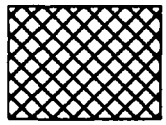
2.3
Villagebieden



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

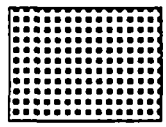
3.
Gebieden zonder
woonfunctie

3.1
Industriegebieden



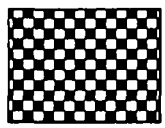
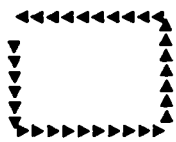
-functie: industrie/
bedrijvigheid/handel/
verkeer
-inrichting en bebouwing
vaak i.s.m. specifieke
locatie en/of specifieke
functies

3.2
Groene gebieden



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

4.
Andere gebieden



na 1945 gereconstrueerde gebieden