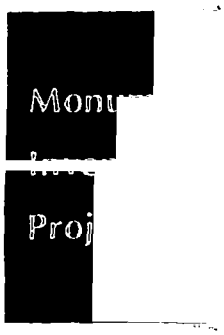
Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945



COLOFON

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

Samenstellers
drs M. Höfkens
M. van Ingen
drs S.R. Jonkergouw
drs M.H.J. Koenders
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
ir M. Verwey

Begeleidingscommissie
D. Brouwer de Koning
drs Th.M. Elsing
W. de Jong
ir D.J. van der Veen
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

augustus 1990
M.H.J. Koenders

INHOUDSOPGAVE

1. **INLEIDING**

2. **FYSISCHE GESTELDHEID**
   2.1. Bodemgesteldheid
   2.2. Afwatering

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

4. **INFRASTRUCTUUR**
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken en kaden
   4.4. Nutsvoorzieningen

5. **NEDERZETTINGEN**
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Krimpen aan den IJssel
      5.2.2. Stormpolder

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De gemeente Krimpen aan den IJssel is gelegen binnen het Zuidhollands Waardengebied in de westpunt van de Krimpenerwaard, bij de uitmonding van de Hollandsche IJssel in de Nieuwe Maas.
In het zuidwesten valt de gemeentegrens van Krimpen nog net samen met die van Rotterdam. Ten noorden, aan de overzijde van de IJssel, ligt Capelle aan den IJssel. Aan de oostkant bevinden zich de gemeenten Ouderkerk (noordoost) en Nederlek (zuidoost) (zie **figuur 1**). De gemeentegrens is deels landschappelijk van aard - waar ze bepaald is door de loop van de IJssel en de Lek - en deels historisch-juridisch - bij het samenvallen met oude poldergrenzen. In 1985 is een gedeelte van de gemeente Krimpen aan de Lek bij Krimpen aan den IJssel gevoegd. De zuidwaarts verlegde grens tussen beide gemeenten valt nu samen met de provinciale weg naar Schoonhoven (N210).

Krimpen aan den IJssel heeft een oppervlakte van 894 ha (land plus binnenwater) en telde op 1 januari 1990 27.477 inwoners. De bevolkingsdichtheid bedroeg daarbij 3.498 inwoners per km² landoppervlak. Naast de gelijknamige hoofdkern bevat de gemeente tevens de westelijk hiervan gelegen Stormpolder. Dit eilandje (vóór 1855 nog een zelfstandige gemeente) kent naast enige woonbebouwing een groot aantal industrievestigingen.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodemgesteldheid

De bodem binnen Krimpen aan den IJssel bestaat grotendeels uit zeeklei. Deze jonge zeeklei is afgezet tijdens de laatste fase van het Holoceen (vanaf circa 700 v. Chr.) toen de zee kans zag via de mondingen van de grote rivieren landinwaarts op te dringen en in een brak tot zoet getijdemilieu afzettingen te deponeren over het hier gelegen veen. Dit veen bevindt zich nu 40 tot 120 cm onder de zeeklei. In de zuidoosthoek van de gemeente ligt rivierklei (veen binnen 40 cm), overgaand naar bosveen.

Het maaiveld heeft een nagenoeg vlakke ligging van om en nabij de 1,6 meter -NAP. Deze lage ligging is een gevolg van de sterke daling van het onder de klei gelegen veenpakket dat door ontwatering en inklinking veel aan volume heeft verloren. Door het ontbreken van duidelijke oeverwallen langs (het benedenstroomse gedeelte van) de Hollandsche IJssel bestaat er een groot hoogteverschil tussen het binnendijkse gebied en de rivierdijk, waarvan de kruin op circa 4 à 5 meter +NAP is gelegen. In de Stormpolder heeft het grootste deel van de bedijkte gronden na 1945 een hogere ligging gekregen als gevolg van zandopspuitingen ten behoeve van de aanleg van industrieterrein.

2.2. Afwatering

Afgezien van een kleine oppervlakte buitendijkse gronden geschiedt de afwatering van het gemeentelijk grondgebied op kunstmatige wijze. De gemeente beslaat drie verschillende afwateringseenheden, te weten: de Polder Langeland en Kortland, de Polder Krimpen aan de Lek (gedeeltelijk) en de Stormpolder.
De grootste afwateringseenheid is de (samengestelde) Polder Langeland en Kortland. Deze loost zijn water in noordwestelijke richting op de Hollandsche IJssel. Tot in de tweede helft van de 19e eeuw gebeurde dit met behulp van een viertal windmolens die het binnenwater op de polderboezem brachten. Twee sluizen in de IJsseldijk zorgden voor de uitwatering. In de zuidwesthoek van de polder lag in de dijk langs de Sliksloot/Nieuwe Maas een in 1799 gebouwde noodsluis. Deze moest bij een eventuele overstroming van de Krimpenerwaard het inundatiewater afvoeren. In 1883 raakten de poldermolens overbodig door de bouw van een stoomgemaal bij de Kortlandsche sluis. De Langelandsche sluis kreeg toen de functie van inlaatsluis. De in verval geraakte molens werden rond de eeuwwisseling afgebroken. Het stoomgemaal werd in 1921 omgebouwd tot dieselmotorgemaal.
Sinds de gemeentelijke herindeling van 1985 behoort ook een deel van de Polder van Krimpen aan de Lek tot het grondgebied van Krimpen aan den IJssel. Deze polder waterde oorspronkelijk af in zuidwestelijke richting op de Nieuwe Maas. Na een recente waterstaatkundige samenvoeging is de bemaling echter overgenomen door het noordelijk gelegen gemaal van de Polder Langeland en Kortland. Voor aanvullende bemaling kan ten slotte nog gebruik worden gemaakt van de installatie van de Polder Den Hoek en Schuwagt (gemeente Nederlek). Dit dieselgemaal bevindt zich aan de IJsseldijk in de noordoosthoek van Krimpen aan den IJssel, vlakbij de grens met Ouderkerk.
Zowel de Polder Langeland en Kortland als de Polder van Krimpen aan de Lek behoren tot het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard. Dat is niet het geval met de westelijk

hiervan gelegen Stormpolder. Deze heeft een eigen ringdijk. De Sliksloot, een geul tussen de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas, scheidt de Stormpolder van de Krimpenerwaard. Tot 1874 geschiedde de bemaling van dit poldertje (slechts 62 ha groot) met behulp van een windmolen in oostelijke richting op de Sliksloot. Een stoomgemaal nam deze taak toen over. Ook hier volgde ombouw tot motor- en later tot elektrisch gemaal. Tegenwoordig loost de door zandopspuiting verhoogde Stormpolder via een bovengrondse buisleiding op de IJssel.

Tot slot dient nog te worden gewezen op de Stormvloedkering bij de monding van de Hollandsche IJssel. Deze beweegbare waterkering kwam in 1958 gereed als één van de eerste werken in het kader van de Deltawet. Hierdoor is het tegenwoordig mogelijk om de, in open verbinding met de zee staande IJssel bij stormvloeden af te sluiten en zodoende al te hoge waterstanden op deze rivier te voorkomen. Dit is van belang voor een goede waterhuishouding in de Krimpenerwaard.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Ontginning en agrarisch grondgebruik

In Krimpen aan den IJssel is al rond de 11e eeuw sprake van ontginningen. Daarbij diende de linkeroever van de Hollandsche IJssel als ontginningsbasis. Hiervandaan werden min of meer haaks op de rivier in zuidoostelijke richting kavels uitgezet. De achtergrens van deze smalle langgerekte percelen werd bepaald door de zij- en achterkaden van de reeds eerder ontgonnen gronden van Krimpen aan de Lek. Dit is er de oorzaak van dat de kavels niet allemaal van gelijke lengte zijn (zie **figuur 3a**).
Aanvankelijk zullen de bewoners waarschijnlijk zowel akkerbouw als veeteelt hebben bedreven. Als gevolg van het in cultuur brengen, onderging het maaiveld in de daaropvolgende eeuwen een sterke daling. Dit resulteerde uiteindelijk in een zodanig hoog grondwaterpeil dat akkerbouw nauwelijks meer op rendabele wijze kon worden bedreven. Wel heeft men nog tot in de 19e eeuw op kleine akkertjes hennep geteeld, een gewas dat de grondstof leverde voor de zeil- en touwfabricage. Grasland nam een steeds grotere oppervlakte in beslag. Omstreeks 1850 lagen slechts direct achter de boerderijen wat perceeltjes bouwland. Een deel van de Stormpolder bestond nog uit akkerland. Op enkele smalle kavels (mogelijk verlaten hennepakkers) groeide elzenbroekbos. De buitendijkse gronden langs de Sliksloot en de westkant van de Stormpolder waren bedekt met riet- en griendvegetatie.

Hoofdmiddel van bestaan in de 19e eeuw was de melkveehouderij. Deze was gericht op de afzet van consumptiemelk in de regio Rotterdam. Binnen het agrarisch bedrijf nam de betekenis van de veehouderij in de periode 1800-1945 nog verder toe. Steeds vaker ging men over op de aankoop van veevoer in plaats van het zelf te verbouwen. Zo kon de teelt van eigen voedergewassen tot een minimum worden teruggebracht. Na de eeuwwisseling werd de melkproduktie opgeschroefd door aankoop van krachtvoer, toepassing van kunstmest (hogere grasopbrengst) en verbeterde ontwatering (hogere veebezetting per hectare). Tot aan de Eerste Wereldoorlog verzorgden de boeren veelal zelf het vervoer van de melk, daarna is de melkleverantie overgenomen door zuivelfabrieken.
Naast de toename van de melkveehouderij zien we in Krimpen de opkomst van de varkensteelt, een gevolg van stijgende prijzen voor vleesprodukten (onder andere na de Eerste Wereldoorlog).

Op de buitendijkse gronden rond de Stormpolder is tot in deze eeuw de griendcultuur uitgeoefend. Het wilgenhakhout uit de grienden werd onder meer gebruikt voor het maken van manden en hoepels en bij de uitvoering van waterbouwkundige werken (rijshout). Verder werd op deze gronden riet gesneden voor de vervaardiging van matten.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Zoals bij veel andere plaatsen langs de Hollandsche IJssel werd ook in de uiterwaarden bij Krimpen klei gewonnen ten behoeve van steen- en pannenfabricage. Hiervan was al sprake in de 14e eeuw. Aanvankelijk werd de oever "afgevlet" waarbij de rivierklei onder de graszoden werd afgegraven. Vanaf het eind van de Middeleeuwen ging men over tot het

winnen van het aangespoelde slib in plaats van de daaronder gelegen kleilaag. Dit gebeurde in zogenaamde zellingen; met rietmatten afgezette stukken uiterwaarden waar het rivierslib sneller bezonk. Het opgebaggerde slib vormde de grondstof voor de bekende gele IJsselsteentjes. Van de vier steenbakkerijen die rond het midden van de 19e eeuw in Krimpen aan den IJssel lagen, is er geen één meer over. De laatste fabriek werd in 1929 opgeheven.
Een andere vorm van niet-agrarisch "grondgebruik" die vanuit Krimpen bedreven werd, was de riviervisserij. Bekend waren de zalmvangsten. Er werd ook op steur en elft gevist. De riviervisserij ging al snel na de eeuwwisseling in een kort tijdbestek ten onder. Overbevissing lijkt de meest waarschijnlijke oorzaak. Mogelijk heeft watervervuiling (industrielozingen) ook een rol gespeeld.

Na 1945 heeft het landelijk gebied van Krimpen aan den IJssel een ware metamorfose ondergaan als gevolg van de zeer sterke uitbreiding van de bebouwing. Deze diende zowel voor de opvang van de eigen bevolkingsgroei als van de overloop vanuit Rotterdam. In de jaren vijftig en zestig werd de westelijke helft van de gemeente volgebouwd, het resterende deel werd in de jaren zeventig en tachtig aangepakt. Op deze wijze is meer dan driekwart van het open weidegebied aan agrarisch gebruik onttrokken en in beslag genomen door woningbouw, industrie (Stormpolder) en nutsvoorzieningen (trafostation) (vgl. **figuren 3b en 3c**). Slechts in het zuiden resteert een bescheiden oppervlakte van het middeleeuwse slagenlandschap. Het beleid inzake de Randstadgroenstructuur voorziet hier in bosaanplant vanwege een toekomstige functie als stedelijke groenvoorziening.

3.3. Visuele karakteristiek

Het vooroorlogse landschapsbeeld van Krimpen - dat van een open graslandgebied met langgerekte kavels, onderling gescheiden door sloten - is inmiddels zo goed als geheel verdwenen als gevolg van de explosieve dorpsuitbreiding. Het resterende stukje polderlandschap wordt visueel sterk beïnvloed door de opvallende randbebouwing (flats, sporthal) en de daarlangs gelegen beplantingszone.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

Tot in de 19e eeuw was het met de toestand van het wegennet in de Krimpenerwaard slecht gesteld, zo ook in Krimpen aan den IJssel. De meeste wegen waren onverhard en gedurende een groot deel van het jaar - met name tijdens regen en dooi - zelfs voor voetgangers moeilijk begaanbaar. De oudste en tevens best begaanbare wegen liepen over de dijken langs de IJssel en de Nieuwe Maas. Vanwege hun regionale/interlokale betekenis waren deze dijkwegen al voor 1850 voorzien van een verharding, bestaande uit steenslag of puin. De bebouwingskernen van Krimpen en Stormpolder waren onderling verbonden middels een voetveer over de Sliksloot. Over de Hollandsche IJssel lagen een pontveer en twee voetveren die uitkwamen op de Schielandsche Zeedijk. Zo kon men Capelle aan den IJssel bereiken of zijn weg vervolgen richting Rotterdam of Gouda.
Haaks op de dijkweg (ook wel voorweg genoemd) lagen enkele polderkaden die tevens als weg werden gebruikt (zogenaamde opwegen). Deze werden gekruisd door een tiendweg die zorg droeg voor de ontsluiting van de langgerekte kavels van de Polder Langeland en Kortland. De opwegen en de tiendweg waren slechts van lokaal belang en derhalve onverhard.
Na 1850 werden de wegen over de rivierdijken voorzien van een toplaag van grind of klinkers. Dit leverde een goed begaanbaar wegdek op voor het toen gangbare verkeer met paard en wagen. Vanaf 1890 kon ook het snel groeiende rijwielverkeer hiervan profiteren. De opkomst van de auto na 1920 maakte nieuwe methoden van wegverharding noodzakelijk. Aanvankelijk gebruikte men hier vooral teer, later ook asfalt. Lokale verbindingen werden veelal bestraat. De genoemde tiendweg bleef onverhard, net als de polderkaden. Het voetveer over de Sliksloot naar de Stormpolder was eind 19e eeuw reeds vervangen door een beweegbare brug.
In verband met dorpsuitbreidingen werd in de periode 1900-1940 in de noordwesthoek van de gemeente een aantal nieuwe straten aangelegd (paragraaf 5.2.1). Bij het bepalen van het tracé volgde men vanaf de IJsseldijk simpelweg het bestaande verkavelingspatroon tot aan de Tiendweg, respectievelijk een evenwijdig daaraan gelegen wetering (vgl. **fig. 3a en b**).

In 1938 werd een begin gemaakt met de aanleg van de provinciale weg van Krimpen aan den IJssel naar Schoonhoven. Deze grotendeels met palen onderheide weg (de C.G. Roosweg) kwam echter pas in 1958 gereed. In datzelfde jaar werd ook de Algerabrug over de stormvloedkering in de Hollandsche IJssel voltooid (paragraaf 2.2). Hiermee kwam een belangrijke vaste verbinding tot stand met het Rotterdamse haven- en industriegebied. Het pontveer ter plekke kon toen worden opgeheven. Niet veel later verdwenen ook de twee voetveren.

In samenhang met de naoorlogse dorpsuitbreidingen werd het lokale wegennet verder ontwikkeld. Daarbij ging niet alleen de Middeleeuwse polderverkaveling verloren, maar ook de oude tiendweg. De houten brug over de Sliksloot werd vervangen door een meer robuust exemplaar, zo'n 500 meter zuidoostwaarts hiervan (vgl. **fig. 3b en c**).

4.2. Wateren

De ligging van Krimpen in ogenschouw nemend, vlakbij de monding van de Hollandsche IJssel in de Nieuwe Maas, valt het niet moeilijk te begrijpen dat het vervoer van zowel personen als goederen eeuwenlang voor het grootste deel over water heeft plaatsgevonden. De Hollandsche IJssel was van groot belang als onderdeel van de vaarweg tussen Rotterdam en Amsterdam. Over deze rivier vond ook de aan- en afvoer plaats van grondstoffen en eindprodukten van de lokale nijverheid (steenbakkerijen, scheepswerven). Verder speelde de IJssel een rol in de afwatering van de Krimpenerwaard en werd er visserij bedreven. In de jaren 1851-1862 heeft men de rivier ter hoogte van Krimpen verbreed en uitgediept. Na 1945 zijn enkele bochten genormaliseerd.

De Nieuwe Maas, die de voortzetting is van de Lek, neemt voorbij de Stormpolder op zijn rechteroever de Hollandsche IJssel op en stroomt vervolgens verder in westelijke richting naar Rotterdam. Ook deze rivier was - en is - van groot belang als scheepvaartroute, aangezien men langs deze weg toegang had/heeft tot het uitgestrekte stroomgebied van de Rijn. Na 1880 is de Nieuwe Maas gereguleerd en uitgediept ter verkrijging van een regelmatiger vaargeul. Ter geleiding van het samenvloeien van de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas heeft men omstreeks 1900 ten westen van de Stormpolder een 750 meter lange strekdam aangelegd. Na 1940 heeft men verder nog de Sliksloot, het water tussen de Stormpolder en de Krimpenerwaard, verbreed en uitgediept.
Voor de Tweede Wereldoorlog hebben enige tijd bootdiensten bestaan die over de Nieuwe Maas een verbinding onderhielden tussen Krimpen aan den IJssel en Rotterdam. Deze hebben de concurrentiestrijd met de meer efficiënte autobusdiensten (na wegverbreding en brugbouw) niet overleefd.
Tegenwoordig vervullen de genoemde wateren ook een functie voor de recreatie (pleziervaart, vis- en zwemsport).

4.3. Dijken en kaden

Krimpen wordt aan de noord- en westzijde begrensd door twee hoge rivierdijken, de IJsseldijk en de Lekdijk. Beide zijn onderdeel van de ringdijk van de Krimpenerwaard. De Stormpolder wordt omgeven door een eigen bandijk. De aanleg van deze waterkeringen gaat waarschijnlijk terug tot de 11e eeuw. Aanvankelijk zullen de dijken hier bescheiden afmetingen hebben gehad. Toenemende invloed van het buitenwater noopte echter tot verhoging en verzwaring. Ook na 1800 heeft men enkele malen dijkversterkingen uitgevoerd, meestal naar aanleiding van zware stormvloeden. De dijkverhogingen in het kader van de Deltawerken na de stormvloed van februari 1953 vormen vooralsnog de laatste in deze rij. In de Lekdijk ten zuiden van de brug over de Sliksloot zijn nog de sporen zichtbaar van een oude dijkdoorbraak. Hier ligt een bocht in de dijk waarbinnen zich een diepe waterplas (de Waal) bevindt. Dergelijke (achter-)kaden worden ook wel kadijken of tiendkaden genoemd. Ze dienden oorspronkelijk om het kwelwater uit het nog niet ontgonnen veengebied op te vangen en af te voeren.

Ter beheersing van het binnenwater zijn polderkaden aangelegd. Rond de Polder Langeland liggen nog delen van oude zijdwenden (de Breekade en de Zwanenkade) en een achterkade (de Landscheiding).

4.4. Nutsvoorzieningen

In 1910 kreeg Krimpen aan den IJssel aansluiting op het drinkwaterleidingnet. Hieraan vooraf ging de oprichting van het waterleidingbedrijf "Lek en IJssel", een bovenlokaal initiatief van de gemeenten Lekkerkerk, Krimpen aan de Lek en Krimpen aan den IJssel. De watertoren en overige bedrijfsgebouwen werden gesitueerd aan de Lekdijk te Schuwacht bij Krimpen aan de Lek.
Aansluiting op het elektriciteitsnet volgde in 1920. De stroom werd geleverd vanuit Dordrecht waar in 1910 een centrale was opgericht. Het grote transformatorstation in het zuidoosten van Krimpen en de daarop aangesloten hoogspanningsleidingen dateren van na 1945.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Tot aan het begin van de twintigste eeuw was Krimpen aan den IJssel nog niet veel meer dan een eenvoudig dijkdorp. De voornamelijk aan de binnenzijde bebouwde IJsseldijk bepaalde het beloop van de bewoningsas. De simpele lineaire nederzettingsstructuur was reeds vroeg een gegeven, in feite al vanaf het begin van de ontginning van dit deel van de Krimpenerwaard (10e/11e eeuw). De IJsseloever diende daarbij als ontginningsas. Al snel volgde bedijking van de rivier. Hierbij werd de grotendeels agrarische bebouwing gefixeerd. Door het ontbreken van duidelijke oeverwallen ter plekke bestond er direct al een groot hoogteverschil tussen de dijk en het daarachter gelegen land.
Westelijk van het dorp Krimpen (paragraaf 5.2.1) was aan de overzijde van de Sliksloot in de Stormpolder een tweede kern (paragraaf 5.2.2) tot ontwikkeling gekomen. Beide kernen kenden lange tijd een zeer bescheiden groei. Hoewel bevolkingscijfers uit de vroegste ontstaansperiode ontbreken, valt dit af te leiden uit huistellingen van omstreeks 1500. Binnen het huidige gemeentelijke grondgebied waren toen niet meer dan circa 150 personen gevestigd. Halverwege de 17e eeuw was het inwonertal opgelopen tot circa 350. Een eeuw later telde Krimpen reeds zo'n 650 zielen. Meer nauwkeurige gegevens zijn bekend vanaf omstreeks 1800. De ontwikkeling van de bevolking in de laatste twee eeuwen kan men aflezen uit de volgende tabel.

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling

jaartal	aantal inwoners	
	KRIMPEN A/D IJSSEL	STORMPOLDER 1)
1795	538	
1822	631	181
1840	1.018	253
1860	1.286	
1874	1.622	
1890	2.297	
1910	3.390	
1930	4.850	
1950	7.014	
1970	17.801	
1980	27.875	
1990	27.477	

1) In 1855 opgeheven als zelfstandige gemeente en bij Krimpen aan den IJssel gevoegd.

In de periode 1840-1950 vertoonde de gemeente een vrij sterke, regelmatige groei. Ten grondslag aan deze ontwikkeling lag een hoog geboorte-overschot in combinatie met een, na 1910 snel toenemend vestigingsoverschot. Dit laatste was een gevolg van het industrialiseringsproces. Na 1950 zette de groei van de bevolking in een nog hoger tempo door. Na de bouw van de Algerabrug (1958) over de Hollandsche IJssel kwam ook de overloop vanuit Rotterdam goed op gang. Sinds 1980 is het inwonertal iets afgenomen.

5.2. Kernen

5.2.1. Krimpen aan den IJssel

Zoals gesteld, kunnen we Krimpen typeren als een dijkdorp (zie ook de bijgevoegde bebouwingskarakteristiek). De eerste bewoning dateert uit de 10e/11e eeuw. In die periode vonden ook de eerste ontginningen plaats in dit deel van de Krimpenerwaard. De IJssel diende als ontginningsas. Een eeuw later ging men al over tot de aanleg van een rivierdijk. De oudst bekende schriftelijke vermelding van Krimpen aan den IJssel dateert van 1277. In die tijd zal de dijknederzetting een ijle indruk hebben gemaakt, aangezien de grotendeels agrarische bebouwing ruimtelijk duidelijk gescheiden was (landbinding). Omstreeks 1500 telde Krimpen slechts 20 woningen. De inwoners hielden zich bezig met landbouw (hennepteelt, veehouderij) en visvangst en vonden aanvullende werkgelegenheid in de steenfabricage. In 1632 was het aantal woningen toegenomen tot 50 en in 1732 stonden er al 92 huizen (woningen en boerderijen). Een kerk ontbrak nog. De Krimpenaren gingen ter kerke in het oostelijk gelegen Ouderkerk aan den IJssel. Daar werden ook de doden begraven. In het laatstgenoemde jaar bezat Krimpen reeds vier steenbakkerijen, twee scheepswerven, touwslagerijen en enkele matten- en hoepelmakerijen. Binnen de landbouw had de veeteelt inmiddels al sterk aan belangrijkheid gewonnen.

Rond het midden van de vorige eeuw bedroeg het aantal huizen 138. Deze vormden een vrij dicht bebouwd lint aan de binnenzijde van de IJsseldijk. In de noordwesthoek bij het pontveer naar Capelle was de bebouwingsconcentratie het hoogst. Nadat in de eerste helft van de 19e eeuw een begraafplaats was aangelegd, kreeg Krimpen in 1863 ook een eigen kerk. Deze kwam midden in het dorp, dat wil zeggen halverwege het bebouwingslint aan de binnenzijde van de dijk. Aan de overkant van de dijk was in 1853 een korenmolen gebouwd (uitgebrand in 1930). Naast de kerk werd een school gesticht, dit leidde echter niet tot komvorming. Bij nieuwbouw ging men veelal over tot verdichting van de bestaande bebouwing. Ook zocht men de uiteinden van het dorpslint op.

De tweede helft van de 19e eeuw gaf een expansie te zien van de scheepsbouwindustrie. Krimpen was zeer gunstig gelegen aan de scheepvaartroute Amsterdam-Rotterdam. Bouwmaterialen en eindprodukten (schepen) konden gemakkelijk worden aan- en afgevoerd. De snel groeiende havenactiviteiten in het nabije Rotterdam speelden natuurlijk een belangrijke rol. Verder kon men in Krimpen en directe omgeving putten uit een omvangrijk en gedifferentieerd arbeidspotentieel. Alhoewel het aantal scheepsbouwbedrijven na de Tweede Wereldoorlog sterk is afgenomen, kent Krimpen nog enkele werven, waaronder het bedrijf van Joh. van Duijvendijk dat in de buurt van de oude begraafplaats is gelegen. In tegenstelling tot de scheepsbouw verging het de steenfabricage minder goed. De steenfabrieken kregen namelijk te maken met een ernstig tekort aan grondstoffen, daar de slibafzetting langs de Hollandsche IJssel het tempo van de afgraving niet kon bijhouden. Daarbij kwamen nog het te kleine formaat van de IJsselsteentjes (oneconomisch bouwen) en de zware concurrentie van de fabrieken langs de Rijn en de Waal. Na een snelle teruggang vanaf 1900 werd de laatste steenfabriek in Krimpen aan den IJssel in 1929 gesloten. Vóór 1940 verdwenen eveneens de traditionele touwslagerijen, na de oorlog volgden de rietmattenmakerijen. De sterk uitbreidende scheepsbouw en overige metaalnijverheid (paragraaf 5.2.2) zorgden echter voor een belangrijke toename van de werkgelegenheid. Voor de opvang van de groeiende (arbeiders-)bevolking werd omstreeks

1900 een begin gemaakt met de uitvoering van woningbouwplannen. Voor het eerst gebeurde dit op bescheiden wijze aan het Veerpad en de Kokerstraat bij het (voormalig) voetveer naar Capelle en aan de Lekdijk langs de Sliksloot. In de periode 1910-1940 volgde in de noordwesthoek van de gemeente een meer planmatige uitleg in de vorm van een zestal evenwijdige straten (onderling verbonden door dwarsstraten) haaks op de IJsseldijk. Hier kwam (sociale) woningbouw tot stand in de Tuinstraat (1910-1920), de Waalstraat en de Kortlandstraat (1920-1930) en de Oosterstraat, de Burgerdijkstraat en de Steenbakkersstraat (1930-1940) (zie **fig. 3b en 4**). De bebouwing langs de IJsseldijk onderging een verdere verdichting. Ondanks de opstelling van een veelomvattend uitbreidingsplan in 1933 kwam het voor de Tweede Wereldoorlog niet meer tot verdere systematische dorpsuitbreiding.

De snelle industrialisatie van Krimpen ging gepaard met een afname van de werkgelegenheid in de landbouw. Was omstreeks 1850 nog meer dan de helft van de beroepsbevolking werkzaam in deze sector (in het bijzonder melkveehouderij), anno 1940 was dit aandeel afgenomen tot minder dan 5 procent. Ook het aantal boerderijen nam af. Het merendeel van de beroepsbevolking (ruim 75 procent) was inmiddels werkzaam in de industrie. De sector handel en verkeer (circa 15 procent) volgde op ruime afstand op een tweede plaats. Tussen 1850 en 1950 was Krimpen gegroeid van circa 1.100 naar zo'n 7.000 inwoners. In de jaren 1950-1980 liep het bevolkingsaantal op naar bijna 28.000. Deze toename leidde tot een explosieve uitbreiding van de nederzetting. In de jaren vijftig en zestig werd de Polder Kortland volgebouwd, gevolgd door oostwaartse uitbreidingen in de Polder Langeland in de jaren zeventig en tachtig (vgl. **fig. 3b en c**). Inmiddels is men overgegaan tot opvulling van de resterende groene ruimte. Zeer recent zijn de bouwactiviteiten aan de IJsseloever op de plek van een voormalige betonfabriek waar men nu een exclusieve woonboulevard wil realiseren, compleet met luxe appartementen, jachthaven en gerestaureerde korenmolen.

5.2.2. Stormpolder

In het ten westen van Krimpen gelegen, slechts 62 ha grote, poldereilandje de Stormpolder - tot aan 1855 nog een zelfstandige gemeente - bevond zich in de 19e eeuw een gelijknamig dijkgehucht van een veertigtal huizen, bijna allemaal gelegen aan de binnenzijde van een lage kadijk langs de IJssel (de Schaardijk). Deze bewoningskern was verbonden met die van Krimpen middels een voetveer over de Sliksloot, nog vóór 1900 vervangen door een simpele houten brug (**figuur 3a**). Behalve met landbouw en visvangst hield men zich al vroeg bezig met steenfabricage en scheepsbouw. Vooral de laatste activiteit zou een hoge vlucht nemen en wel op zodanige wijze, dat dit ten koste ging van de woonfunctie. Deze uitzonderlijke industriële ontwikkeling rechtvaardigt een aparte bespreking.

Omstreeks 1850 lagen langs de Schaardijk reeds vier scheepswerven. Hiertoe behoorde ook het bedrijf van Van der Giessen waar binnenvaartschepen, zeezeilschepen en later ook stoomschepen werden gebouwd. Deze in 1820 opgerichte onderneming werd in 1859 opgesplitst in een werf en een werktuigenfabriek. De scheepswerf kende een voorspoedige ontwikkeling en bereikte eind jaren twintig van deze eeuw een economisch hoogtepunt (met 1.400 werknemers één van de grootste van Nederland). Het bedrijf overleefde de crisis van de jaren dertig en ook de naoorlogse depressies. De inmiddels door de staat gesubsidieerde werf (sinds een fusie bekend als Van der Giessen-de Noord) bevindt zich nog steeds in de

Stormpolder. De oude bedrijfsgebouwen staan nog gedeeltelijk overeind. Op het terrein van Van der Giessen de Noord bevindt zich een fraaie fabrikantenvilla (momenteel leegstaand). In het zuidwesten van de polder verrees in 1982 een nieuwe zeer opvallende scheepsbouwloods (zie **figuur 3c**). Dit grootste overdekte dok ter wereld is vanwege zijn enorme afmetingen (265 meter lang, 100 meter breed en 55 meter hoog) en strakke vormgeving (onder supervisie van architect W.G. Quist) een goed voorbeeld van moderne utiliteitsbouw.
Naast de scheepswerf van Van der Giessen werden er in de Stormpolder voor 1940 nog twee andere grote bedrijven opgericht, te weten: een koolteerfabriek in 1894 (sinds 1918 de Utrechtse Asphaltfabriek) die naftaline, bakeliet en organische gassen produceerde en een machinefabriek van de firma Hollandia in 1928 waar een groot aantal verschillende ijzer- en staalprodukten (van schroefbouten tot brugdelen) werd - en wordt - vervaardigd. Daarnaast vestigden zich hier verscheidene andere bedrijven van een wat kleinere omvang (in hoofdzaak gericht op bouwmaterialen, machines, transportmiddelen en overige metaalprodukten). Belangrijke vestigingsfactoren waren de ligging aan diep vaarwater, de nabijheid van Rotterdam (afzetmarkt, arbeidspotentieel) en de mogelijkheid tot lozing van afvalstoffen.

De industriële expansie in de Stormpolder ging ten koste van andere vormen van grondgebruik. Woningen werden afgebroken en landbouwgrond werd omgezet in bedrijfsterrein. Na de Tweede Wereldoorlog werd de polder praktisch geheel opnieuw ingericht. Het binnendijkse land werd opgespoten voor nieuwe industrievestigingen en de ontsluiting werd verbeterd. De houten brug over de Sliksloot werd vervangen door een vaste oeververbinding met een grotere capaciteit. Zo veranderde in kort tijdsbestek een bescheiden landbouwpoldertje in een opvallend industrie-eiland (vgl. **fig. 3b en c**). De dynamiek waarmee een en ander gepaard ging, bracht echter met zich mee dat van de eerste bedrijfsvestigingen nu nog slechts restanten over 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 in het groene hart van Holland. Een verkenning van monumenten van bedrijf en techniek in Midden-Holland en West-Utrecht. Zwolle.

- Krimpen aan den IJssel (1948)
  Rapport in opdracht van het gemeentebestuur, uitgebracht door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland.

- Krimpen aan den IJssel (1958)
  Een studie van de sociaal-economische en stedebouwkundige ontwikkeling (vervolgrapport). Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland.

- Kroon, H. en J.M.W. de Kunder (1981)
  De occupatie- en ontginningsgeschiedenis van de Krimpenerwaard. Een onderzoek naar de historisch-geografische waarde van het cultuurlandschap. Doctoraal scriptie historische geografie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Niet gepubliceerd.

- Leeuwen, J.A. van (1959)
  De IJsselbrug bij Krimpen met stormvloedkering. De Bilt.

- Murray, W.G.D. (1949)
  Scheepsbouw in Stormpolder 1685-1945. Rotterdam.

- Schoute, C.R. (1983)
  Krimpenerwaard; dijken, polders en rivieren. Krimpen aan den IJssel.

- Wouden, A.M. van der (1968)
  Beschouwingen over de ontwikkeling van het verkeer en de verkeerswegen in de Krimpenerwaard. Scriptie, ongepubliceerd.

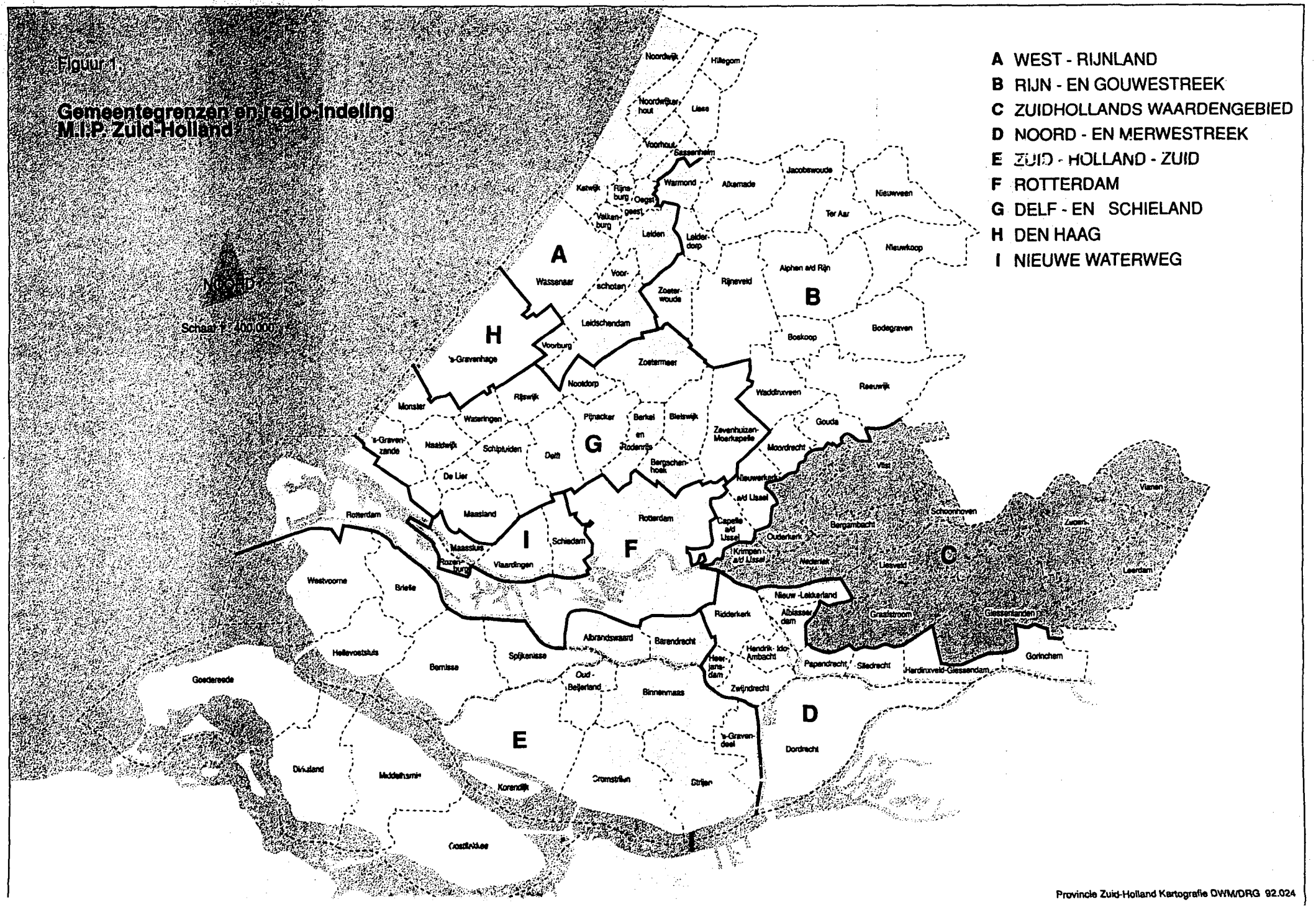
VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart van het Koningrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000
  * bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1849-'50, druk 1858)
  * bladnr. 38 Gorinchem (verkenning 1838-'49, druk 1858)

- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  * bladnr. 502 Rotterdam (1880)
  * bladnr. 502 Rotterdam (1899/1910)
  * bladnr. 503 Ouderkerk aan den IJssel (1877)
  * bladnr. 503 Ouderkerk aan den IJssel (1899)

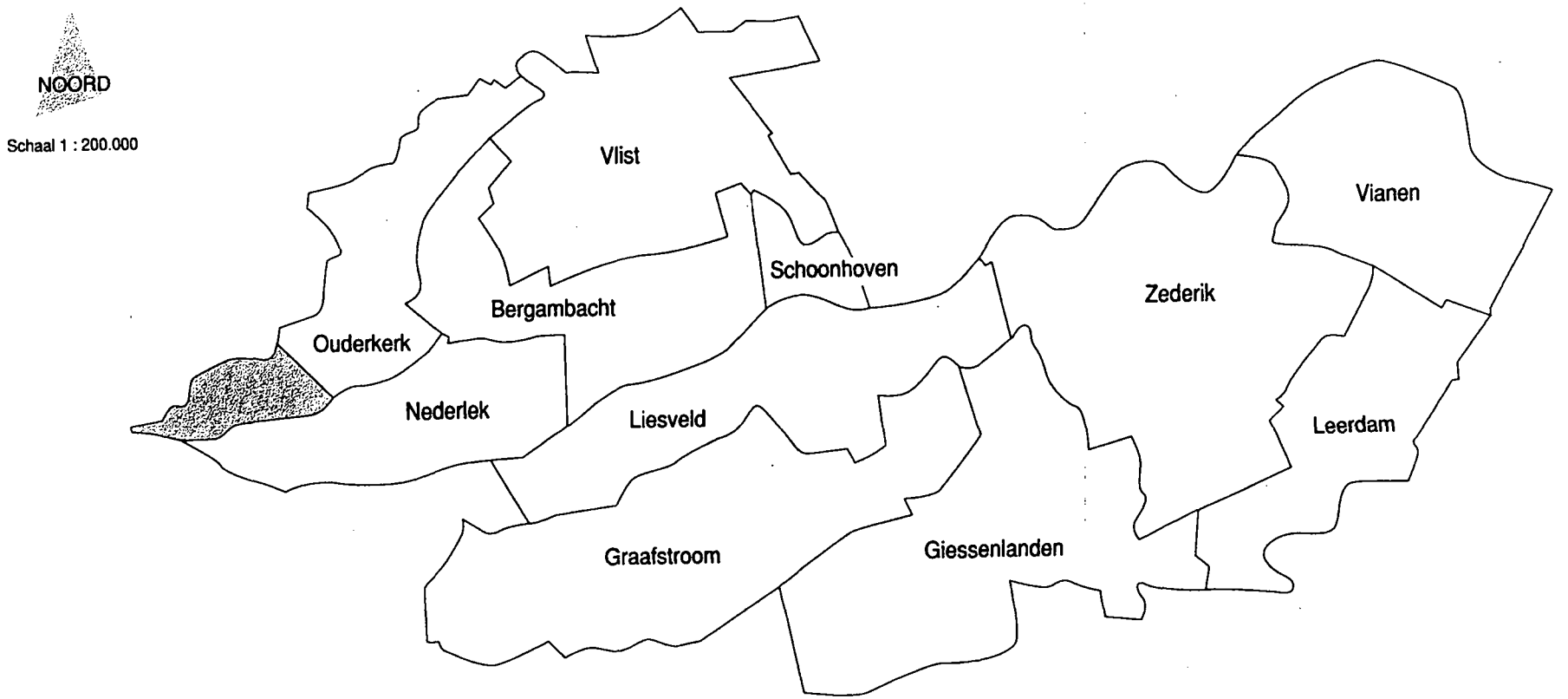
- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  * bladnr. 37H Barendrecht (uitgave 1938)
  * bladnr. 37H Rotterdam (uitgave 1968)
  * bladnr. 37H Rotterdam (uitgave 1986)
  * bladnr. 38A Gouda (uitgave 1936)
  * bladnr. 38A Gouda (uitgave 1969)
  * bladnr. 38A Gouda (uitgave 1981)
  * bladnr. 38C Alblasserdam (uitgave 1936)
  * bladnr. 38C Alblasserdam (uitgave 1969)
  * bladnr. 38C Alblasserdam (uitgave 1989)



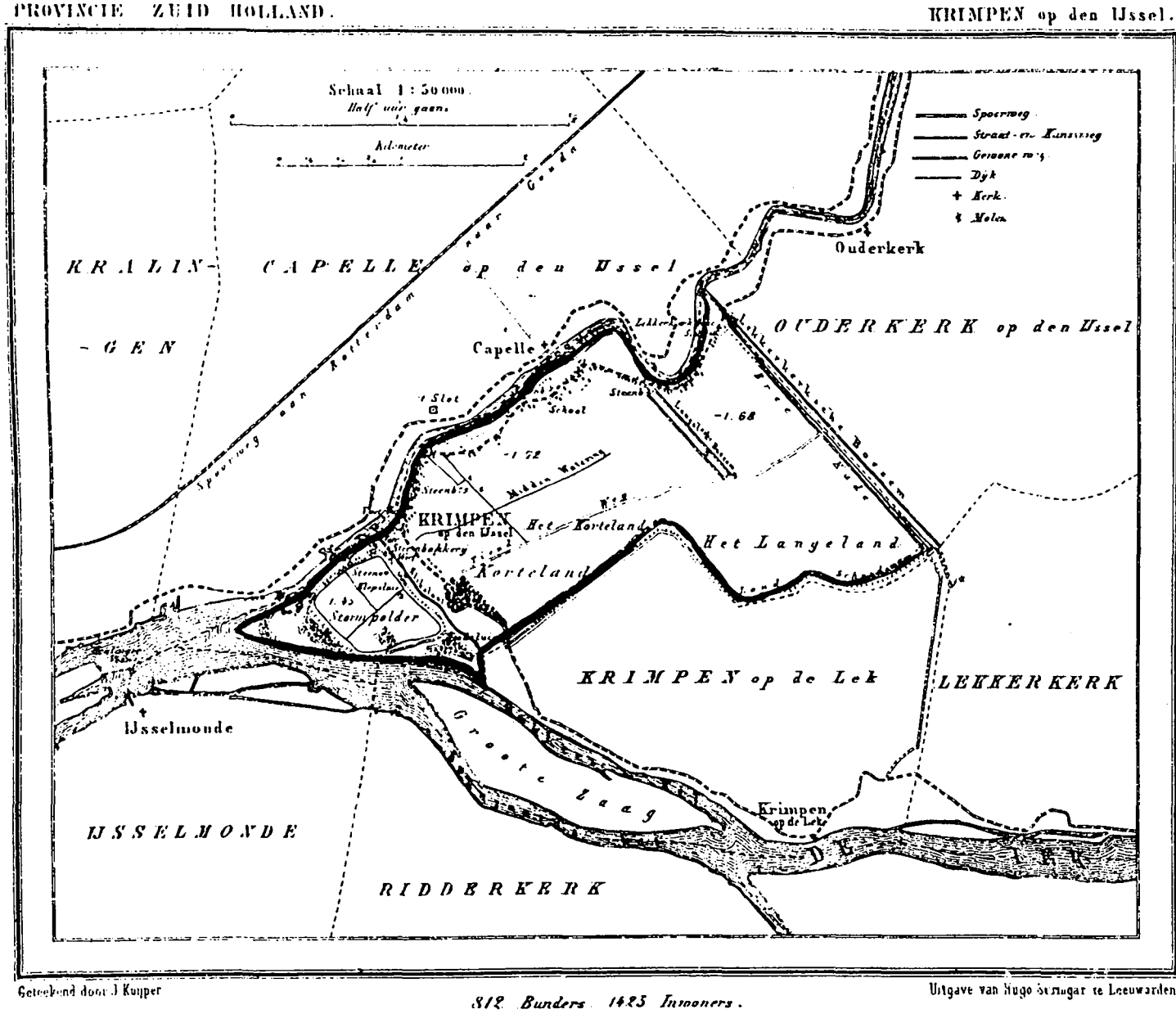
Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 92.024

Figuur 1. a.

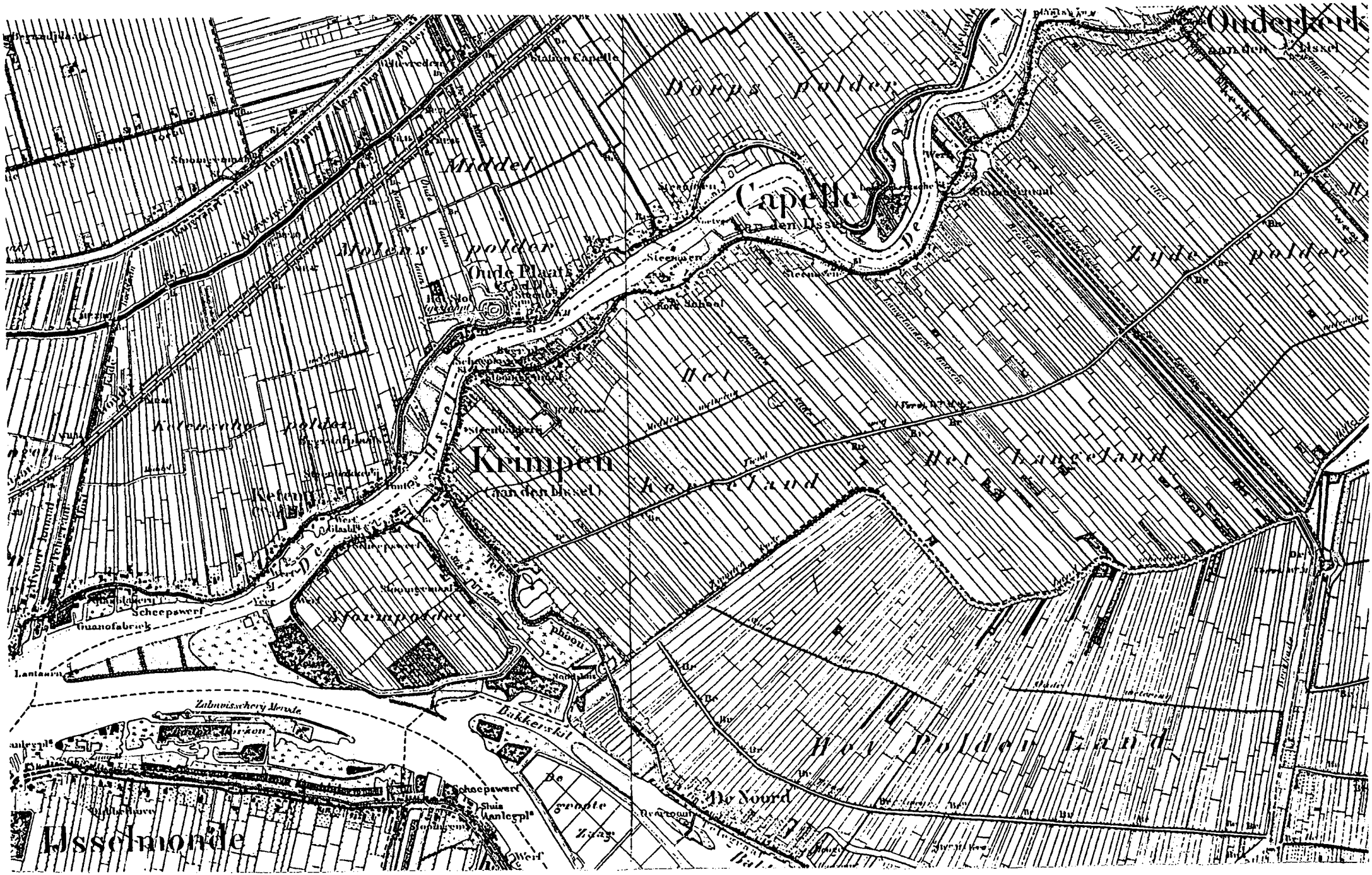
Gemeente Krimpen a/d IJssel



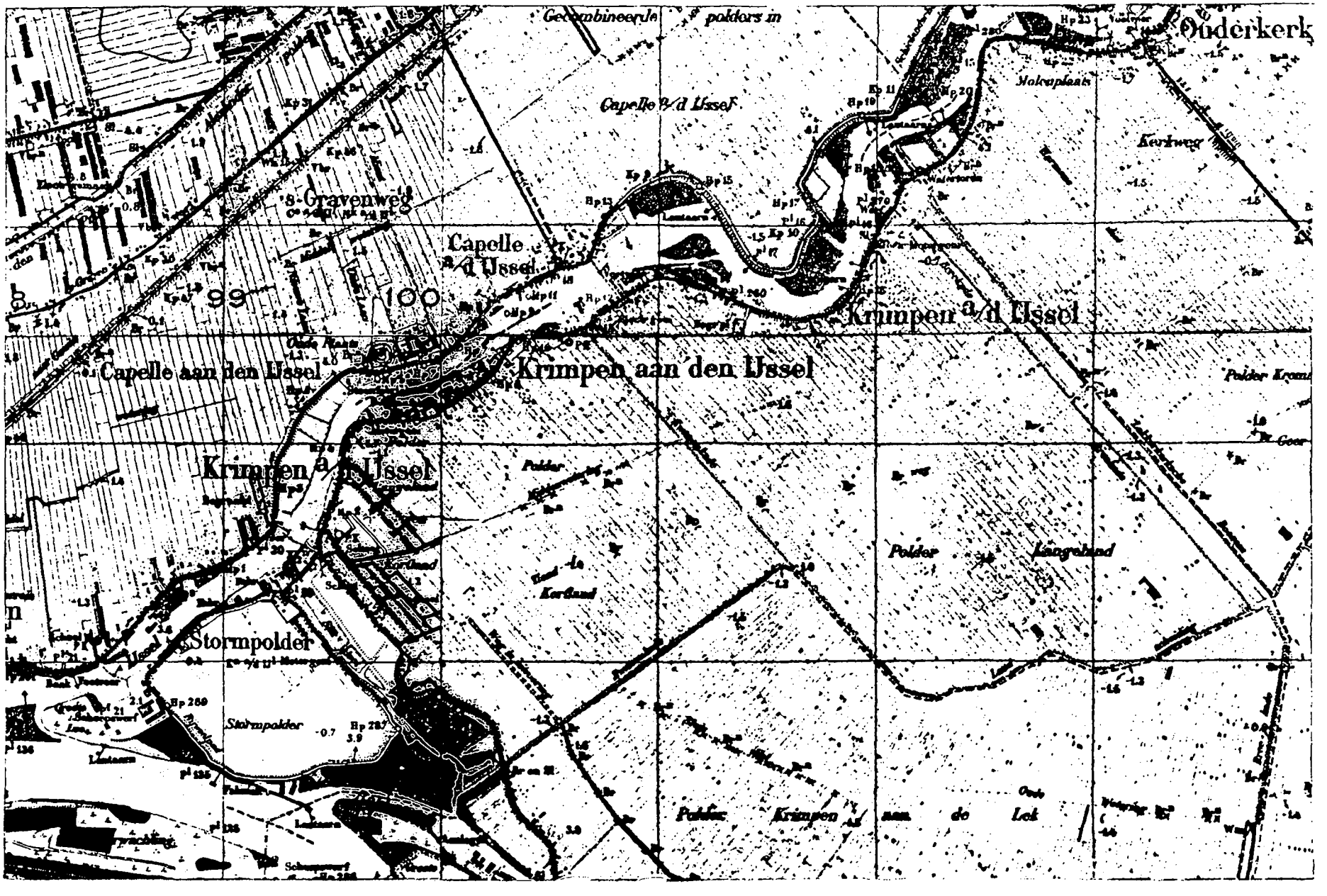
Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 92.024/5



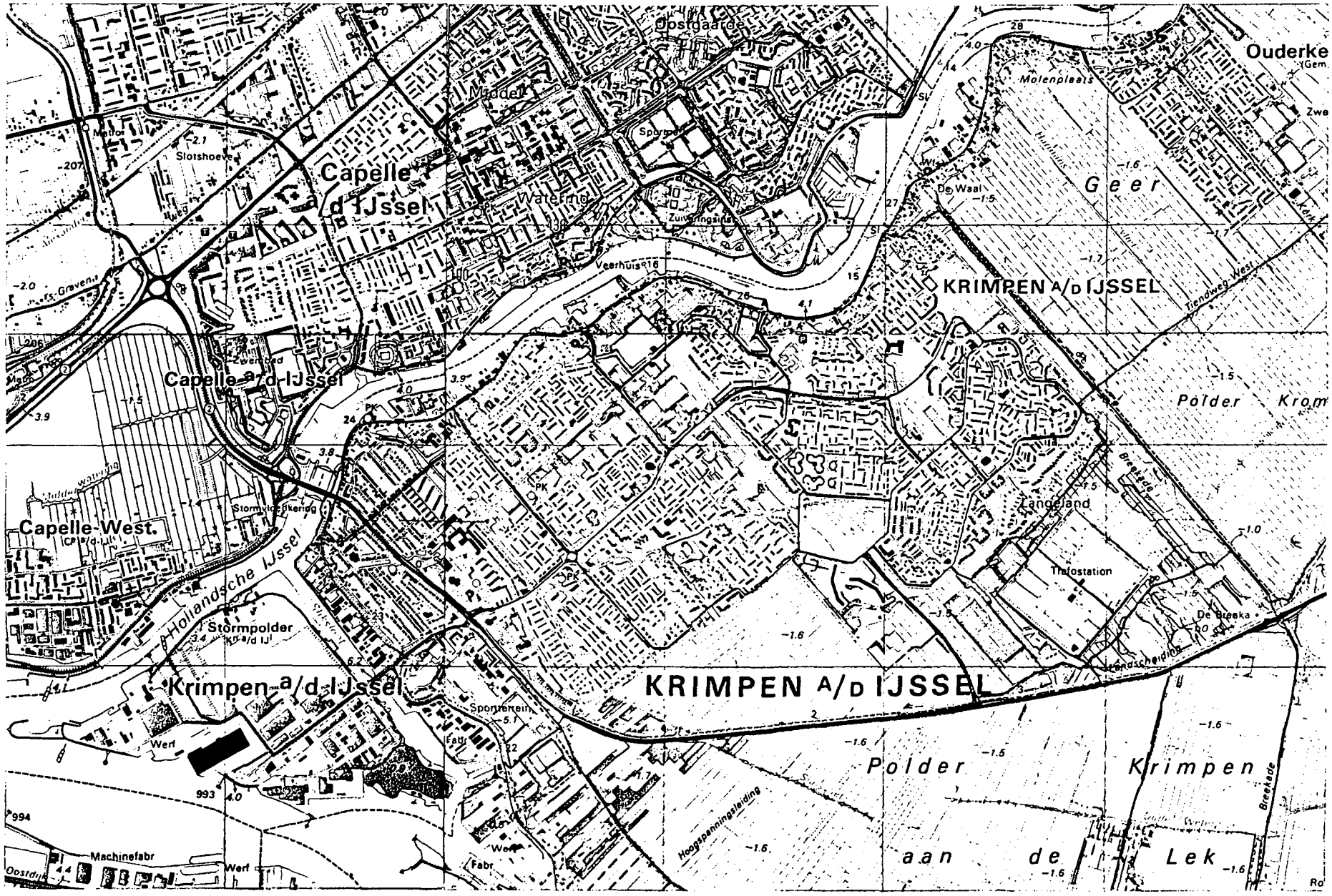
Figuur 2. Krimpen aan den IJssel anno 1869. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper.



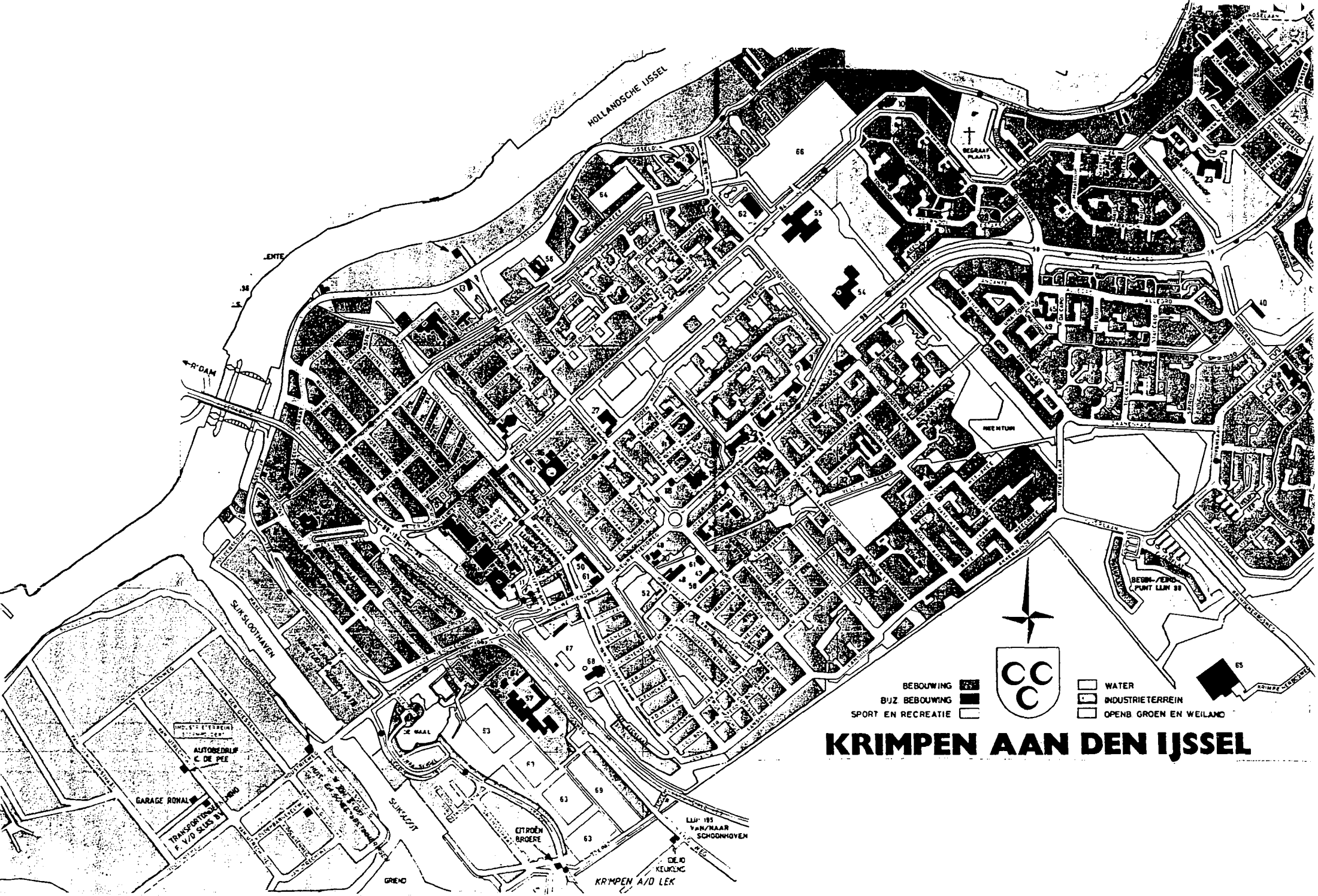
Figuur 3a. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 502 en 503 (1899).



Figuur 3b. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37F, 37H, 38A en 38C (1936/1939).



Figuur 3c. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37F, 37H, 38A en 38C (1989/1990).


KRIMPEN AAN DEN IJSSEL
HOLLANDSCHE IJSSEL
BEBOUWING
BUIZ. BEBOUWING
SPORT EN RECREATIE
WATER
INDUSTRIETERREIN
OPENB. GROEN EN WEILAND
SLIKSLOOTHAVEN
SLIKKADIJK
GARAGE RONAL
AUTOBEDRIJF C. DE PEE
TRANSPORTBEDRIJF F. V/D SLUIS BV
CITROËN BROERE
DE IO KEUKENS
KRIMPEN A/D LEK
LIJN 195 VAN/NAAR SCHOONHOVEN
BEGRAAFPLAATS
RIEKTUIN
BEGIN-/EINDPUNT LIJN 99
GRIEND

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

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

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

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

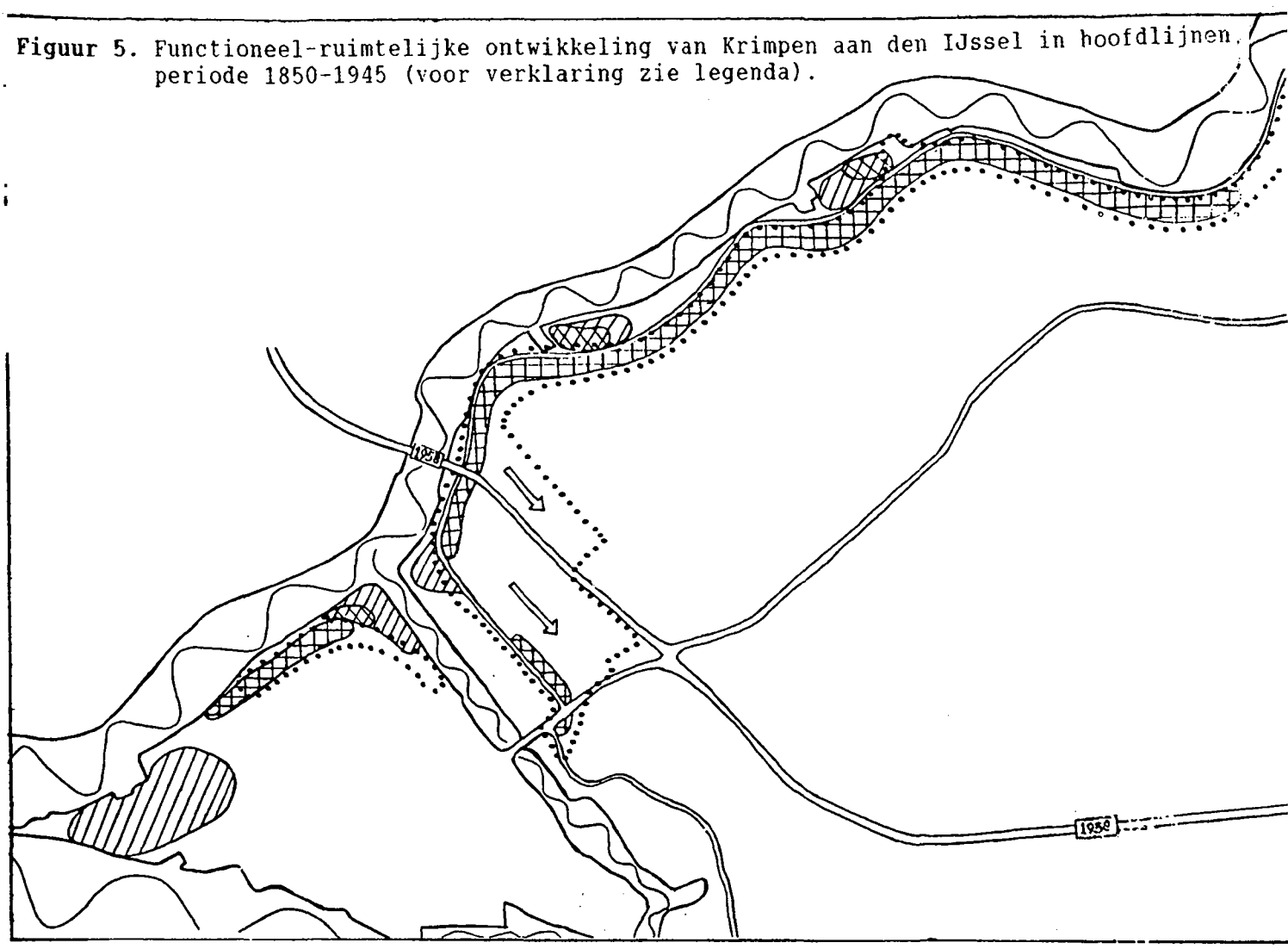
S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

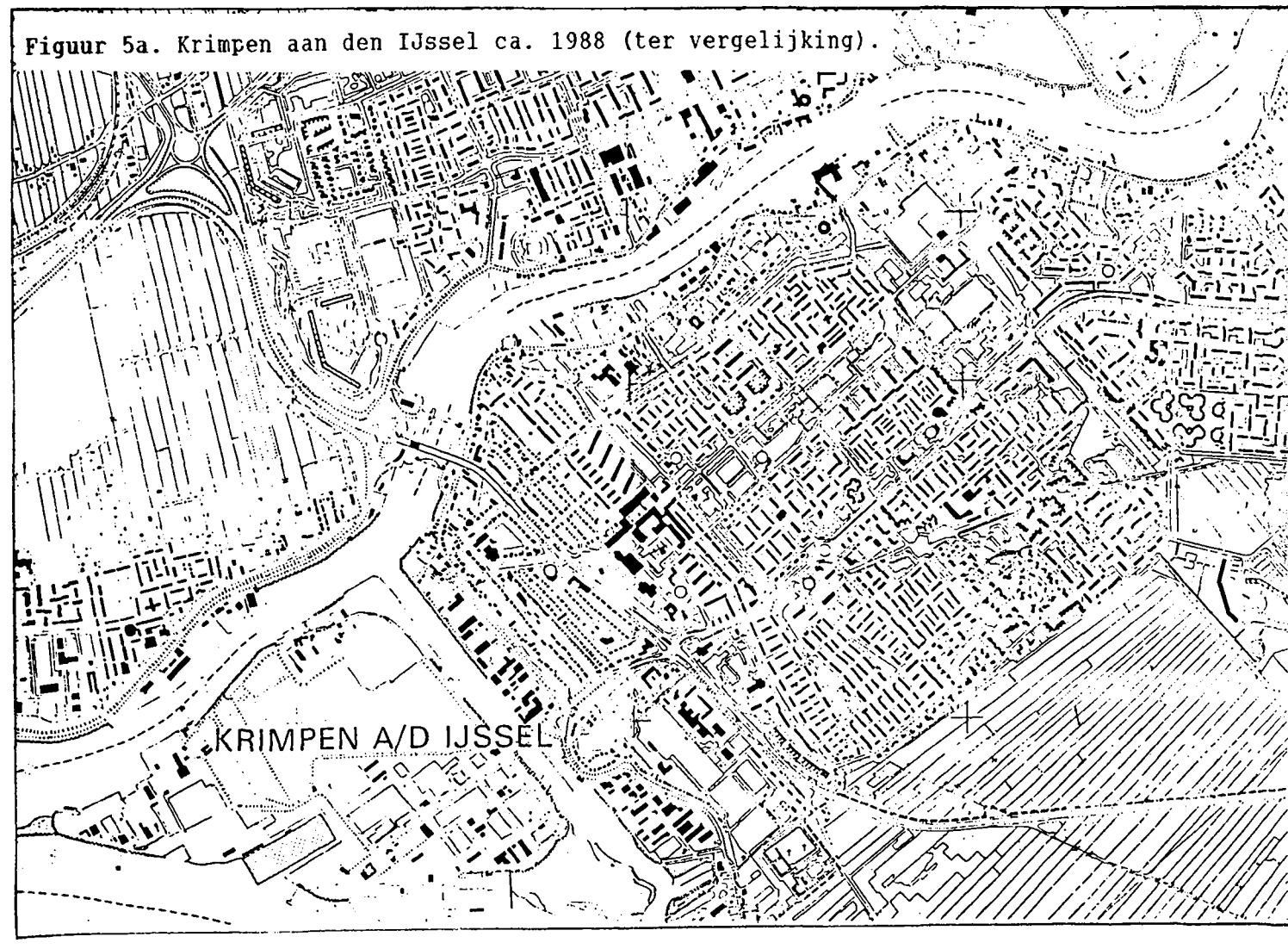
1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

Figuur 5. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Krimpen aan den IJssel in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 5a. Krimpen aan den IJssel ca. 1988 (ter vergelijking).



BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

oktober 1989

E.B. de Snoo - van de Garde

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

Krimpen aan den IJssel is van oorsprong een rivierdijkdorp, met bedrijvigheid aan het water en agrarische bebouwing binnendijks op het lage land. Het huidige beeld wordt echter beheerst door naoorlogse uitbreidingen en door- en oversnijdingen van de oorspronkelijke structuren. Komend van de kant van Rotterdam en Capelle aan den IJssel bereikt men Krimpen over de monumentale Algerabrug en de daarop aansluitende provinciale C.G. Roosweg. De (hoofd)wegen zorgen voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijken in het noordoosten en van het industriegebied in het zuidwes-ten, terwijl men de IJsseldijk en de daarop aansluitende wegen en wijkjes uit de jaren 1920-1930 eerst indirect bereikt.

Dorpsbebouwing

De dorpsbebouwing uit de periode 1800-1945 bevindt zich met name in het gedeelte direct tegen de Algerabrug aan, aan beide zijden van de weg, en langs de IJsseldijk. Opvallend zijn de verschillende rijkere woonhuizen direct aan de IJsseldijk, die dateren uit het laatste kwart van de vorige eeuw en voorzien zijn van neo-renaissance ornamenteringen. Een fraai voorbeeld is IJsseldijk 332.

Planmatige uitbreidingen en complexen

Van planmatige uitbreidingen of complexen is in Krimpen nauwelijks sprake. Alleen in de Tuinstraat zijn woningen te vinden die als complex geïnventariseerd werden. Dit zijn de drie eenlaagse blokjes onder schilddaken, te zamen gegroepeerd rond een groenperkje en waarvan het middelste meer naar achter gelegen blokje het opschrift "Rustoord" heeft. De andere eenlaagse woningblokjes van deze straat lijken eveneens op planmatige wijze en als sociale woningbouw te zijn gebouwd. De straat ademt dan ook een wat tuinwijkachtige sfeer, terwijl het beeld wordt gecompleteerd door een brandspuithuisje uit 1929. Duidelijk anders is de woningbouw aan de naastgelegen Waal- en de Oosterstraat, aan de Steenhakker- en de Kortlandstraat en aan de Waalsingel. Hier kwamen de woningen destijds door particulier initiatief tot stand.

Bijzondere bebouwing

Van de bijzondere bebouwing zijn vermeldenswaardig de eclectische Nederlands Hervormde kerk uit 1865 aan de IJsseldijk, de voormalige school op de hoek van de Oosterstraat uit circa 1930 en de aan de Schaardijk gelegen fraaie villa, eveneens uit omstreeks 1930.

Boerderijen

Boerderijen zijn te vinden op het lage land achter de IJsseldijk. Vermeldenswaardig zijn enkele langhuisboerderijen, op rechthoekige plattegrond en met de kop naar de dijk gekeerd, zoals IJsseldijk 112 en 200. Monumentaler zijn echter de verschillende T-huisboerderijen IJsseldijk 218/20 (2e kwart 19e eeuw), 222 (1830) en 296 (laatste kwart 19e eeuw).

Objecten van bedrijf en techniek

Aan de IJsseldijk bevinden zich twee fraaie gemalen. Nabij Ouderkerk ligt het Reinier Blok gemaal uit 1878 en meer in de bebouwde kom ligt het gemaal Langeland en Kortland uit 1883.

Naoorlogse bebouwing

De naoorlogse industriële ontwikkeling leidde in Krimpen niet alleen tot een enorme groei van de dorpsbebouwing. De industriële bebouwing bepaalde evenzeer het beeld. Een fraai voorbeeld hiervan is de enorme rechthoekige scheepsloods die in 1982 tot stand kwam onder supervisie van de architect W.G. Quist.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Krimpen aan den IJssel is geen stedebouwkundige typologie gemaakt, omdat er in de periode 1800-1945 alleen verdichting en uitbreiding van de kernen langs de reeds aanwezige structuur hebben plaatsgevonden.