Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monumenten
Inventaris
Project (Mn

COLOFON

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

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

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

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Facilitaire Dienst, Bureau Reproductie

's-Gravenhage, november 1991

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

INVENTARISATIE

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

juni 1989
B.L. Sprinkhuizen

INHOUDSOPGAVE

1. **INLEIDING**

2. **FYSISCHE GESTELDHEID**

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

4. **INFRASTRUCTUUR**
   4.1. Wegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken
   4.4. Spoorwegen
   4.4. Nutsbedrijven

5. **NEDERZETTINGEN**
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Nieuwerkerk aan den IJssel
      5.2.2. Kortenoord
      5.2.3. Klein Hitland
      5.2.4. Groot Hitland
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel ligt in het hart van de provincie Zuid-Holland aan de noordzijde van de Hollandsche IJssel. De gemeente grenst aan (N.O.Z.W.) Zevenhuizen, Moordrecht, Ouderkerk, Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Deze grenzen zijn in hoofdzaak historisch-juridisch van oorsprong; de grens met Capelle aan den IJssel is enigszins gewijzigd in de tijd van de droogmaking van de Polder Prins Alexander (althans wanneer de kaarten van J. Kuyper op dit punt correct zijn). De gemeentegrens langs de Hollandsche IJssel met Ouderkerk is functioneel-landschappelijk.
De gemeentelijke oppervlakte bedroeg op 1 januari 1988 1.918 ha, het inwonertal was toen 18.425 en het aantal inwoners per km² was 1.013.
De gemeente telt een viertal kernen, namelijk Nieuwerkerk aan den IJssel, Kortenoord, Klein Hitland en Groot Hitland. Kortenoord is min of meer vergroeid met de hoofdkern; de beide Hitlanden zijn niet meer dan zeer kleine gehuchten.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel ligt voor een belangrijk deel in de Zuidplaspolder en de Polder Prins Alexander - beide in de 19e eeuw drooggemaakte voormalige plassen - die ontstonden door natte vervening of slagturven. De polderbodems bestaan in het noorden van Nieuwerkerk uit veen van minder dan 1 meter dikte op oude zeeklei. De dikte van het veenpakket neemt naar het zuiden toe tot meer dan 2 meter (veenontginningsgronden bestaande uit restveen en meermolm). Deze polders, die tot de diepste van Nederland behoren, liggen op 5-6 meter -NAP.
Buiten de ringvaarten van de beide droogmakerijen ligt rivierklei aan de oppervlakte met een van de IJssel af afnemende dikte (van ruim 1 meter bij het water tot minder dan 0,5 meter dieper landinwaarts). De ondergrond van dit op ongeveer 1,7 meter -NAP gelegen gebied bestaat uit bosveen.
De smalle strook dunne rivierklei ten noordoosten van Kortenoord ligt op ± 2,8 meter -NAP; dit gebied deed in het midden van de vorige eeuw dienst als tussenboezem van de Zuidplaspolder.

De afwatering van het gehele gemeentegebied geschiedt kunstmatig door middel van elektrische en motorgemalen. De Zuidplaspolder kwam tot stand in de jaren 1828-1835 en werd drooggemalen door middel van 30 molens en 2 stoomgemalen. Van de molens onder Nieuwerkerk (10) rest geen enkele meer; de beide oudste gemalen werden in de jaren 1870-1876 vervangen door 4 nieuwe. Het stoomgemaal Van Gennep uit 1876 bestaat nog als gebouw; de functies werden overgenomen door twee moderne gemalen, waarvan één gemeenschappelijk met de Polder Prins Alexander. Deze droogmakerij ontstond in de jaren 1869-1874/5 door het inzetten van een drietal stoomgemalen. Eén daarvan, "mr. P.D. Kleij" genaamd en gelegen tegen Capelle, is gemoderniseerd en functioneert nog steeds (1868).
De Polder Esse, Gansdorp en Blaardorp ontstond door vereniging van drie afzonderlijke 16e-eeuwse polders in 1853. De twee molens, die nog in 1915 voor de afwatering van de polder zorgden, werden in 1925 vervangen door een motorgemaal. De noordwestelijke delen van de afzonderlijke polders werden nog in de eerste helft van de vorige eeuw verveend (concessies onder andere 1805, 1840), waarna ze opgingen in de Polder Prins Alexander.
Alle polders lozen hun water op de Hollandsche IJssel en het gehele gemeentegebied behoort tot het hoogheemraadschap van Schieland.

3. GRONDGEBRUIK EN LANDSCHAPSSTRUCTUUR

De verkaveling van de gronden in de beide diepe polders is geheel modern-rationeel van karakter. Binnen de Zuidplaspolder zijn kavels en sloten van zuidwest naar noordoost gericht; de tochten staan hier haaks op. In de Polder Prins Alexander wijst de lengte van de kavels in hoofdzaak naar het noordwesten en lopen de tochten in zuidwest-noordoostelijke richting. Van de oorspronkelijke structuur in dit gebied rest niet veel meer dan de dijk(weg) die de scheiding vormde tussen de voormalige plassen (Kerklaan/Bostelweg). De Polder Esse, Gansdorp en Blaardorp bezit een verkaveling die teruggaat op de Middeleeuwse ontginning van de oeverlanden van de IJssel; de kavelbundels vertonen in de meeste gevallen een knik, die zijn ontstaan wel te danken zal hebben aan het grillig verloop van de rivier in dit gebied.

3.1. Agrarisch grondgebruik

In het midden van de vorige eeuw vond men in Nieuwerkerk aan den IJssel zowel veeteelt als akkerbouw, maar de eerste was van veruit overwegend belang. In de pas kort daarvoor drooggevallen Zuidplaspolder lagen enkele uitgestrekte percelen (griens-)bos en wilde grond, maar tot rond 1900 lag de grond verder - evenals in de Polder Prins Alexander - vrijwel uitsluitend in gras. In het begin van onze eeuw nam de betekenis van de akker- en vooral de tuinbouw in de beide polders toe. Vooral de veenontginningsgronden bleken gunstig voor de teelt van gewassen als bonen, peen, bloemkool, sla en kroten, maar ook voederbieten en aardappelen kwamen voor. De tuinbouw werd gedeeltelijk uitgeoefend onder glas (zowel platglas als kassen) en zo groot was de opbrengst, dat in 1913 een coöperatieve groenteveiling werd gesticht nabij het station; vooral de export naar Duitsland was van grote betekenis tijdens de Eerste Wereldoorlog. Tevens was hier een groentenzouterij, maar aan het eind van de jaren twintig was de tuinbouw over het hoogtepunt heen en werd de veiling opgeheven (1930). Dit betekende overigens allerminst dat de tuinbouw verdween, wat wel
blijkt uit de volgende cijfers, die tevens het voortdurend overwicht van de veehouderij onderstrepen:

aantal werkzame personen		
jaartal	1909	1947
tuinbouw veeteelt	63 257	237 266

globale aantal ha in gebruik (1940) voor:		
akkerbouw	tuinbouw	veeteelt
80	100	1.500

De grondwaterhuishouding was ten behoeve van de tuinbouw nog verbeterd door een systeem van onderbemaling met behulp van windmolentjes, waarvan er op de kaart van 1936 vooral veel zijn geschetst in het gebied rond de Eerste Tocht in de Zuidplaspolder.

De tuinbouwgebieden lagen volgens die kaart vooral ten noorden en ten zuidwesten van de kern Nieuwerkerk, maar ook buiten de diepe polders in de nabijheid van de als goederenstation ingerichte treinhalte en langs 's-Gravenweg.
Na de Tweede Wereldoorlog nam het belang van de tuinbouw verder toe en met name in de westelijke blokken van de Zuidplaspolder domineert thans de kascultuur. Ook in het westen van de gemeente en langs 's-Gravenweg staan thans nog kassen, maar ook ging veel cultuurgrond verloren door dorpsuitbreidingen en infrastructurele voorzieningen.
Landbouw komt thans alleen nog voor aan in het uiterste noorden van de gemeente, terwijl de grote meerderheid van de oppervlakte nog steeds wordt ingenomen door weidegronden.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De ruimtelijke structuur van Nieuwerkerk aan den IJssel is in sterke mate beïnvloed door ontgrondingsactiviteiten. De voor brandstof geschikte venen werden sedert de Middeleeuwen vergraven en als turf verkocht. Na de uitvinding van het slagturven kon ook onder de waterspiegel veen voor de turfbereiding worden gewonnen en sedert het midden van de 16e eeuw verviel steeds meer land tot water. De plassen werden tot op grote diepte uitgebaggerd en tot aan de drooglegging van de beide grote plassen was de veenderij in het dorp van aanzienlijke betekenis. Op de kaart van Kuyper is goed te zien dat uiteindelijk niet veel meer land overbleef dan de dijken van de oorspronkelijke poldereenheden.
In totaal is zo'n 2/3 deel van de oppervlakte van de huidige gemeente ontstaan door de drooglegging van uitgeveende plassen.

Hiernaast werd bovendien aan kleiwinning gedaan ten behoeve van de steenindustrieën langs de Hollandsche IJssel. Behalve door het "afticheln" van gronden gebeurde dat in dit gebied - en wel in hoofdzaak - door het afscheppen van de zogenaamde "zellingen" (zellingen zijn 2x daags, onder invloed van het tij, droogvallende buitendijkse klei-afzettingen, beschermd door strekdammen).
Rond 1850 telde Nieuwerkerk vier steenplaatsen, eerder waren er zelfs zes. Later, in de 19e en 20e eeuw, nam het aantal verder af als gevolg van concurrentie en ook door kwaliteitsverlies van de baksels: de motorscheepvaart deed de kleikwaliteit weinig goed. Met name de beide gehuchten Klein Hitland en Groot Hitland danken hun ontstaan aan de steenfabrieken ter plaatse maar ook Kortenoord was een belangrijk centrum voor de steenfabricage.

Heden ten dage is de Polder Esse, Gansdorp en Blaardorp grotendeels bestemd tot landinrichtingsterrein: Hitland. Er zijn zowel een camping als wandel- en fietspaden, terwijl het agrarisch grondgebruik aan voorschriften is gebonden.

3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente biedt, ondanks het overwegend open grasland, een gevarieerd aanzien. Het noordwesten wordt gedomineerd door een uitgestrekt kassengebied dat naar het noordoosten overgaat in graslanden. Ook het zuiden bestaat vrijwel geheel uit weilanden. De beide agrarische zones worden ruimtelijk van elkaar gescheiden door een wig, gevormd door de

autoweg van Gouda naar Rotterdam (A20) en de spoorweg en voorts door de Ringvaart van de Polder Prins Alexander. Tussen deze infrastructurele voorzieningen ingeklemd, ligt de kern Nieuwerkerk aan den IJssel.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Wegen

Toen de veenplassen nog niet waren ontstaan, was het huidige gemeenteoppervlak van Nieuwerkerk tamelijk goed ontsloten: de waterweg langs de Hollandsche IJssel maakte deel uit van de belangrijkste scheepvaartverbinding door Holland en ook de landweg over de dijk was van betekenis. De kern Nieuwerkerk lag rond het kruispunt van twee "inlandse" polderwegen en verder was van belang 's-Gravenweg, een directe verbinding van Kortenoord naar Rotterdam, die meer verkeer te verwerken kreeg naarmate de vervening verder om zich heen greep. Er waren veren over de IJssel ten Kortenoord en bij Groot Hitland. Rond 1860 waren verhard de weg over de Schielandsche Dijk, 's-Gravenweg en het zuidelijk deel van de Achterweg (dit is de weg door het plassengebied). Verder waren de Kerklaan en de Bostelweg van verharding voorzien en ook de Groeneweg, de Zuidelijke Dwarsweg (en mogelijk ook de verbinding tussen Groot Hitland en 's-Gravenweg).
De wegen binnen de Polder Prins Alexander werden in de jaren 1878-1880 verhard; die in de Zuidplaspolder wat later. De as Hoofdweg-Veldweg werd in de jaren dertig bestemd als tracé voor de nieuw aan te leggen Rijksweg nr. 3 (nu A20/E36), waarbij een noordelijke omleiding rond de kern Nieuwerkerk aan den IJssel werd gerealiseerd (± 1940). Verdubbeling van het aantal rijstroken geschiedde pas na de Tweede Wereldoorlog en recent werd de weg bovendien gesplitst in een zuidelijke (oorspronkelijke) en een noordelijke tak. De laatste nam de taak van nationale en internationale verbindingsweg over.
Meer naar het zuiden werd parallel aan 's-Gravenweg en op het aardlichaam van een verlaten spoorbaan een nieuwe verbinding gerealiseerd van Nieuwerkerk en Kortenoord met Capelle aan den IJssel en Rotterdam-Oost. Deze, in de jaren zeventig/tachtig aangelegde weg (TW67) is vooral van belang voor verkeer van en naar Capelle, maar betekent ook een ontlasting van de wegen in "Hitland".

4.2. Wateren

De in ± 1835 en ± 1875 drooggevallen polders worden omgeven door ringvaarten, die behalve voor de afwatering ook een functie bezitten als vaarwegen: rondom de Zuidplaspolder werden in totaal 19 laad- en losplaatsen ingericht en bij de Nieuwerkerkse Laan werden de beide ringvaarten door middel van een schutsluis verbonden.
Een groot aantal beweegbare bruggen, maar ook enige vaste, zorgen voor oeververbindingen in de wegen binnen en rond de polders; van de oorspronkelijke rest thans nog een houten ophaalbrug in het hart van het hoofddorp. De verbinding van de ringvaarten met de Hollandsche IJssel, de Snelle Sluis, ligt juist buiten de gemeente in Moordrecht.

De Hollandsche IJssel maakt sedert de Middeleeuwen deel uit van één van de voornaamste waterverkeerswegen in Holland; eeuwenlang was men zelfs uitdrukkelijk verplicht over Gouda te varen! Nieuwerkerk heeft niet veel geprofiteerd van deze scheepvaart, al bezat het midden vorige eeuw wel een scheepmakerij, maar het dorp benutte de vaarwegen wel: de in het plassengebied gewonnen turf werd per schuit vervoerd om gebruikt te worden bij de baksteenfabricage.

Opmerkelijk is dat door bochtverlegging de Snelle Polder, een stuk buitendijks land, rond 1938 ten dele werd prijs gegeven aan het IJsselwater, terwijl ter hoogte van Kortenoord land werd aangewonnen door een bochtafsnijding. Zo kon een industrieterrein ontstaan op buitendijkse gronden.

4.3. Dijken

De dijken binnen de gemeente hebben vrijwel alle een waterkerende functie; de IJsseldijk (Schielandsche Zeedijk) bezit zelfs een versterkt talud. Deze dijk vormt de begrenzing van het Hoogheemraadschap van Schieland; hij beschermt een belangrijk deel van Holland tegen de lichte getijdewerking in de Hollandsche IJssel.
Op de meeste dijklichamen zijn wegen aangelegd; de spoordijk heeft geen waterkerende functie.

4.4. Spoorwegen

Deze spoorweg werd aangelegd in 1855 als verbinding tussen Utrecht en Rotterdam. Het tracé werd zodanig gekozen dat de Zuidplaspolder 'diagonaal' werd doorsneden. Dicht ten zuiden langs de - nog niet drooggemalen (!) - Polder Prins Alexander voerde de lijn naar Kralingen en vandaar naar Rotterdam. Er kwam een station bij de Kerklaan (een stationsgebouw uit 1909 bleef behouden); in 1936 werd nog slechts een goederenstation vermeld.
In de jaren zeventig werd het tracé richting Rotterdam gedeeltelijk verlegd. Voor Kortenoord buigt de lijn nu naar het westen en hij loopt nu over een nieuw aardlichaam door de Polder Prins Alexander kort langs de uitbreidingen van het hoofddorp, dat inmiddels weer een station bezit.
Op het oude tracé is - zoals gezegd - de tertiare weg TW67 aangelegd.

4.5. Nutsbedrijven

Het dorp werd relatief laat aangesloten op voorzieningen van openbare nutsinstallaties. Er kwam rond 1924 elektriciteit en waterleiding werd aangelegd vanaf 1922. Nog in 1947 waren in het buitengebied ruim 100 woningen niet op het elektriciteitsnet aangesloten en bijna 190 niet op de waterleiding (op een totale woningvoorraad van $\pm$ 900 stuks).

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel bestaat uit het gelijknamige dorp (dat niet aan de IJssel ligt) en drie kernen langs de rivier: Kortenoord en de gehuchten Klein en Groot Hitland (zie ook bebouwingskarakteristiek).
De naam Nieuwerkerk wordt genoemd in de 13e eeuw, maar de oevers van de Hollandsche IJssel werden zeker al enkele eeuwen eerder bewoond en ontgonnen. Het huidige hoofddorp is dus vrijwel zeker een dochternederzetting, door de ontginners diep in het veen gevestigd. In een eerdere fase van het ontginningsproces ontstond zo ook het - inmiddels als zodanig opgeheven - gehucht 's-Gravenweg, evenals het hoofddorp een van oorsprong volstrekt lineair wegdorp.

Nieuwerkerk telde omstreeks 1500 60 huizen met ca. 360 inwoners.
In 1666 kocht de stad Gouda de ambachtsheerlijkheid van Nieuwerkerk en kreeg daardoor een stevige vinger in de bestuurlijke en juridische pap.

De gemeente maakte sedert het begin van de vorige eeuw een forse bevolkingsgroei door, zoals valt af te lezen uit de volgende cijfers:

jaartal	aantal inwoners
1822	1.111
1840	1.668
1875	2.297
1894	2.409
± 1913	± 3.000
1924	3.556

jaartal	aantal inwoners
1934	3.905
1946	5.252
1965	6.989
1974	11.116
1988	18.425

5.2. Kernen

5.2.1. Nieuwerkerk aan den IJssel

Het dorp werd gesticht als veenontginningsnederzetting langs de Achterweg, een min of meer evenwijdig aan de Hollandsche IJssel en 's-Gravenweg lopende as. Het lineaire dorp kreeg een zwaartepunt bij het kruispunt met de as Kerklaan/Bostelweg (later soms ook Nieuwerkerkse Laan genaamd), waar de kerk en de voornaamste woningen stonden.
De oorspronkelijke bestaansbronnen van de bevolking, akkerbouw en veeteelt, werden meer en meer verdrongen door het droog steken van turf en in de 16e eeuw door het veenbaggeren. Hierdoor ging het omliggende land op den duur verloren en bleef slechts het gekruiste assenstelsel van de beide hoofdwegen intact. Ter bescherming van de voornaamste bebouwing werd een zogenaamde "dorpspolder" aangelegd: een klein eilandje van bovenland werd omgracht en omkaad om verzakkingen te voorkomen (van de oorspronkelijke verkaveling zijn nog resten zichtbaar binnen deze kade). Nieuwerkerk verloor langzamerhand zijn lineaire structuur en begon trekken van een komdorp te krijgen, die

manifest werden toen de plassen werden drooggemalen en herverkaveling op rationele basis werd uitgevoerd.
Sedertdien werden buiten de kom, gevormd door het omkade kruispunt, aarzelend weer de eerste woningen gebouwd, waarvan de meeste langs de Hoofdweg maar ook enige langs en nabij de Kerklaan ("De Batavier", 1881), waar rond 1887 voorts ook een kerkgebouw met pastorie van de Hervormde Gemeente verrees. Het dorp kreeg aldus een min of meer kruisvormige structuur. In de eerste decennia van onze eeuw trad nog wel enige nieuwbouw en verdichting op, maar pas rond 1938 ontstonden echte plannen.

In samenhang met de aanleg van Rijksweg 3, die met een flauwe bocht om de dorpskom werd geleid, kwam een uitbreidingsplan tot stand: buiten de kade (zuidzijde) werden parallel aan de bestaande structuur straten gepland. De uitvoering liet niet lang op zich wachten en zelfs waren er in 1944 al weer nieuwe ontwerpen, zij het slechts 'in hoofdzaak'.
Opvallend op deze nieuwe schetsen is, dat het recent gewijzigde spoorwegtracé er reeds op voorkomt en verder, dat de kom een uitbreiding naar het zuiden en zuidwesten zou (moeten) krijgen; een ontwikkeling die inderdaad heeft plaatsgevonden, zij het op veel uitgebreider schaal dan toen werd voorzien.
De geplande bebouwing zou van Nieuwerkerk opnieuw een komdorp maken. Het al ver voor de oorlog opgeheven station kon geen aantrekkingskracht meer uitoefenen op de bebouwing, maar inmiddels zijn beide (dat wil zeggen het dorp en het nieuwe station) toch een symbiose aangegaan: een groot deel van de bevolking van het na de Tweede Wereldoorlog in zuidelijke, en later in noordoostelijke en oostelijke richting, gegroeide dorp bestaat uit woonforensen, die zich door goede weg- en spoorverbindingen gemakkelijk kunnen verplaatsen.

Vooral in noordelijke en noordoostelijke richting werden uitgestrekte kascomplexen gerealiseerd, die door de rijkswegen echter ruimtelijk van de kom zijn gescheiden.

5.2.2. Kortenoord

Langs een scherpe buitenbocht van de meanderende Hollandsche IJssel ontstond de kern Kortenoord, mogelijk al in de oudste ontginningsperiode van de oevergebieden van die rivier. De ligging van Kortenoord langs de weg over de rivierdijk aan de afsplitsing daarvan van 's-Gravenweg, leidde tot een ontwikkeling met een vorkstructuur, waarbij tevens een zekere komvorming zichtbaar werd. Het dorpje bezat zeker in 1487, waarschijnlijk al aanzienlijk vroeger, een steenplaats en de bevolking leefde dus, behalve van akkerbouw en veeteelt, van de produktie van IJsselstenen.

Langs 's-Gravenweg lag ondertussen het gelijknamige gehucht, bestaande uit een reeks boerenbedrijven. Deze toenmalige afzonderlijke kern was in feite de rest van de eerste dochternederzetting van de ontginners van het IJsseloevergebied. Een opvallend aantal markante panden siert thans nog de 's-Gravenweg; hieronder zijn verscheidene 19e-eeuwse.
Rond 1860 waren Kortenoord en 's-Gravenweg goed ontsloten dankzij de verharding van de genoemde wegen, die ook aansloten op het veer over de IJssel te Kortenoord. Het station Nieuwerkerk lag gunstig voor de ontwikkeling van de beide kernen: namelijk nabij het kruispunt van de Kerklaan en 's-Gravenweg.

Omstreeks 1870 lagen er langs de rivier zowel een steenbakkerij ("De Britten") als een glasblazerij en verder waren er een korenmolen ("De Struischvogel") en touwslagerijen gevestigd in of bij Kortenoord. Rond 1900 waren de meeste van deze bedrijven echter alweer verdwenen en van de molen resteert nog slechts de stomp. De steenbakkerij werd opgevolgd door een cementbedrijf en dit op zijn beurt door een vleesverwerkende industrie. Dit bedrijf kon ontstaan dankzij de toegenomen veeteelt in de drooggemaakte plassen maar ook de tuinbouw in de polders gaf een interessante impuls: in 1913 werden in de directe nabijheid van het station een groentenveiling en een groentenzouterij gesticht. De produkten waren vooral bestemd voor de Duitse markt, doch ondanks een explosieve aanloop ging de veiling in 1930 toch ten onder.

Door verdere ontwikkelingen in de eerste decennia van onze eeuw begonnen 's-Gravenweg en Kortenoord naar elkaar toe te groeien en begon komvorming op te treden nabij het kruispunt Kerklaan/'s Gravenweg: rond 1900 kwam hier een Rooms-Katholieke kerk tot stand en behalve woonhuizen kwamen er ook tuindersbedrijven. Langs 's-Gravenweg bouwde de Gereformeerde Gemeente rond 1927 een kerkje en langs de Rijsweg verrezen in dezelfde tijd woningen. De uitbreidingsplannen van 1938 geven voor dit gebied wel al een aanzienlijke bebouwingsverdichting te zien, maar pas met de plannen van 1944 blijkt Kortenoord duidelijk in de ontwikkelingen te zijn opgenomen.
Er werden uitbreidingen geschetst tussen het nieuw aan te leggen spoortracé en de Bermweg (= Ringvaart) en verder ook langs de Kerkweg; er werden zowel woonstraten als parkaanleggingen en begraafplaatsen voorzien; de plannen werden na de oorlog in vergelijkbare vorm uitgevoerd.

In de uitbreidingsplannen van 1944 werd de inrichting van een bedrijfsterrein op de buitendijkse gronden ten noorden en noordoosten van Kortenoord voorzien; de realisatie hiervan was mede mogelijk geworden door een beddingverlegging van de Hollandsche IJssel, waardoor een deel van de gronden van de linker- naar de rechteroever overging (± 1938). Zo kwam de steenfabriek "Spreeuwenhoek" (thans drijfsteenfabriek) onder Kortenoord te liggen. Overigens zijn de bedrijven in dit gebied voornamelijk kleinschalig van aard.

De bereikbaarheid van Kortenoord nam ruim voor de oorlog sterk af door de sluiting van het station voor personenvervoer; het goederenstation bleef bestaan. Pas met de realisatie van het nieuwe spoortracé kreeg Nieuwerkerk weer een aansluiting op het spoor; de ligging van het station was iets ongunstiger voor de kern Kortenoord maar de aanleg van de Tertiaire Weg nr. 67 zorgde daarentegen voor ontsluiting richting Rotterdam en voor ontlasting van 's-Gravenweg. Deze weg met zijn vele monumentale boerenbedrijven (daarom deel uitmakend van het landinrichtingsgebied Hitland), kan hierdoor zijn cultuur-historische waarde behouden.

5.2.3. Klein Hitland

Als oevernederzetting langs de Hollandsche IJssel kan Klein Hitland al zeer oud zijn. Met de voortgaande ontginning van de klei- en veengronden werd de rivieroever echter grotendeels verlaten en in de tweede helft van de vorige eeuw kwam de naam niet eens voor op de kaart. Het gehucht ontleende toen belang aan de steenplaats van Mijnlieff; een gedeeltelijk buitendijks gelegen fabriek, genaamd "Groot Hitland"(!). Tot de fabriek

behoorden behalve 4 steenovens en andere bedrijfsgebouwen ook een aantal (arbeiders)woningen. In 1893 werd er bovendien een nieuwe villa gebouwd voor de Mijnlieffs, die in 1970 gedeeltelijk afbrandde en werd gesloopt.
De 23 arbeiderswoningen die het bedrijf voor de Tweede Wereldoorlog telde, lagen tamelijk ongestructureerd in het terrein, dat door middel van het rond 1880 verharde Hitlandselaantje met 's-Gravenweg was verbonden.
Thans is Klein Hitland nagenoeg opgeruimd, maar de steenovens zijn, sedert de sluiting van het bedrijf in 1964, blijven staan en genieten thans rijksbescherming.
Klein Hitland maakt deel uit van het landinrichtingsgebied "Hitland", waardoor de bestemming van gronden aan regels is gebonden; het voormalig gehucht wordt nu grotendeels ingenomen door een kampeerterrein met recreatiecentrum.

5.2.4. Groot Hitland

In het uiterste zuiden van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel ligt nog het gehucht Groot Hitland, dat waarschijnlijk eveneens op een grote ouderdom kan bogen. De ontginners van het achterliggend land trokken echter dieper het veen in en verlieten de oorspronkelijke basis.
Groot Hitland, dat voorheen Ver Hitland werd genoemd, telde twee steenplaatsen, één binnendijks, de ander buitendijks gelegen. Deze fabrieken gingen veel eerder ten onder dan die in Klein Hitland, maar desondanks zijn er nog resten van steenovens uit de eerste helft van de vorige eeuw. Eén ervan, 'De Olifant', is verbouwd tot woning. Behalve twee steenfabrieken telde het gehucht tot rond 1940 ook een scheepswerf, gelegen iets ten noorden van de lineaire bebouwing langs de Groenendijk. De ± 40 huizen en de steenplaatsen waren door middel van een halfverharde weg verbonden met 's-Gravenweg. Thans is deze weg niet meer dan een rijwielpad dat deel uitmaakt van een fietsroute door "Hitland".
Het vanouds bestaande voetveer naar Ouderkerk bestaat nog steeds (opnieuw?), wat de toegankelijkheid van het landinrichtingsgebied voor "dagjesmensen" verruimt.

5.3. Verspreide bebouwing

Binnen Nieuwerkerk aan den IJssel ligt op verschillende locaties wat verspreide bebouwing. Langs een aantal van de wegen in de Zuidplaspolder zijn (soms vrij dichte) bewoningsconcentraties ontstaan als direct gevolg van de (kas)tuinbouw ter plaatse. Deze lineaire ontwikkelingen vinden aansluiting bij de uit het midden van de vorige eeuw stammende boerenbedrijven.
De duidelijkste clustering ligt bij Groeneweg, een gehucht op de grens van de gemeenten Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel langs de Ringvaart. Een aantal kleine windmolentjes zorgde al voor de oorlog voor onderbemaling in dit gebied, dat daardoor zeer aantrekkelijk werd voor de tuinbouw.

Vergelijkbare, maar minder opvallende, ontwikkelingen deden zich voor in de Polder Prins Alexander, waar zowel langs de Bermweg als langs de parallelwegen van de (huidige) A20 al in de jaren twintig en dertig bewoningsconcentraties ontstonden ten gevolge van de (kas)tuinbouw.

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.

- Het Kanaal, 30-12-'86: Steenplaats is laatste IJssel-monument.

- Lijst van onroerende monumenten in de Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. Typoscript, z.j..

- Nieuwerkerk aan den IJssel (1953)
  Een onderzoek naar de sociaal-economische structuur en de stedebouwkundige problemen.Rotterdam.

- Nieuwerkerk aan den IJssel (1976)
  Een hart aan de rand. Amsterdam.

- Schuddebeurs, J.W. (1980)
  De droogmaking van de Zuidplaspolder. In: De molens van Zuid-Holland. 's-Gravenhage, 1980, bladzijden 31-41.

- Suggestie lijst beeldbepalende panden. Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. Typoscript, z.j..

- Reformatorisch Dagblad, 24-9-'87: Herinrichting van Hitland is gunstig voor boer, maar zal kerkdiensten mogelijk verstoren.

- Reformatorisch Dagblad, 12-1-'84: Steenbakkerij langs IJssel eens bloeiende bedrijfstak.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Kaart van de Gemeente Nieuwerkerk op den IJssel van de Wegen en Voetpaden, 1852.

- Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; 1858.

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

- Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 482; 1877, 1889, 1914.

- Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 A; 1936.

- Nieuwerkerk 1938. Plan in hoofdzaak der gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel; Schaal 1:2.500, 3 bladen.

- Uitbreidingsplan der gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. Granpré, Verhagen en Kok. Rotterdam, 1938.

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

- Uitbreidingsplan der gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel, 1:10.000, 1:2.500, 1944, 2 bladen. Verhagen, Kuiper en Gouwetor.

- Topografische kaart; 1:50.000; no. 38 West; 1982.

- Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 A; 1988.

- Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. Partieel uitbreidingsplan "Bermweg".

Figuur 1.

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

Schaal 1 : 400.000

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/1

Figuur 1a.

Gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel

Schaal 1 : 300.000

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/12a

1939 Bunders 1925 Inwoners

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

Figuur 3.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 482; 1914.

Figuur 4.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 38 West; 1943.

Figuur 5.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 A; 1989.

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 6.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Nieuwerkerk a/d IJssel in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

Figuur 6a.
Nieuwerkerk a/d IJssel anno 1985.

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

juni 1989

L.A. Nizet

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel bestaat uit de kern Nieuwerkerk, de kern Kortenoord, die tegenwoordig vastgebouwd ligt aan Nieuwerkerk, en lintbebouwing langs de 's-Gravenweg.

Nieuwerkerk aan de IJssel

De kern Nieuwerkerk aan den IJssel zelf bestaat tegenwoordig hoofdzakelijk uit 18e en 19e eeuwse aaneengesloten bebouwing langs de Dorpsstraat die woningen, winkels en horecagelegenheden bevat. Een zelfde soort bebouwing staat langs de Kerklaan, bij de kruising met de Dorpsstraat; al heeft hier ook 20e eeuwse invulling plaatsgevonden.
Vermeldenswaard zijn hier Kerklaan 92, de voormalige Nederlands Hervormde pastorie uit 1887; de enige dorpsboerderij Kerklaan 45 (die echter nog slechts gedeeltelijk aanwezig is en niet meer als boerderij in gebruik) en het gebouw van de "Coöperatieve Landbouwvereniging Nieuwerkerk aan den IJssel" uit 1907. Dit laatste is een drielaags bedrijfsgebouw onder plat dak met kanteelachtige opbouwen aan de dakrand en een tegeltableau in de voorgevel met de naam en de afbeelding van een rund en een varken. Aan de Kerklaan ligt ook de 16e/17e eeuwse Nederlands Hervormde kerk.
De kern heeft zich in het eerste kwart van de 20e eeuw al uitgebreid langs de Burg. Jasstraat. Verdere komvorming heeft plaatsgevonden na de Tweede Wereldoorlog.

De Kerklaan loopt parallel aan de ringvaart door tot de kern Kortenoord. Langs de Kerklaan is de bebouwing verder minder dicht. Vermeldenswaard zijn de voormalige boerderij de Batavier (een langhuisboerderij uit 1881); het voormalige station van de Staatsspoorwegen uit 1909 (dat nu als restaurant in gebruik is) en het voormalige gemeentehuis uit circa 1925.
Langs de Bermweg, die dwars op de Kerklaan loopt, zijn in de jaren dertig van deze eeuw enkele twee onder één kapwoningen gebouwd met opmerkelijk hoge daken. Aan de Bermweg ligt bovendien de begraafplaats die een fraai gietijzeren toegangshek heeft van rond de eeuwwisseling. Tussen de Bermweg en de kern Nieuwerkerk hebben de eerste naoorlogse uitbreidingen plaatsgevonden. Aan de andere zijde van de Kerklaan/ringvaart heeft in de jaren tachtig van deze eeuw uitbreiding plaatsgevonden.

Kortenoord

De kern Kortenoord bestaat uit eenvoudige woningen langs de 's-Gravenweg en heeft een industrieterrein. Bij de kern Kortenoord heeft de 's-Gravenweg één zijstraat; de Kortlandstraat. Hierlangs staat aan één zijde bebouwing van eenlaags twee-onder-éénkapwoningen met mansardedaken met wolfseind boven de voorgevel, daterend van circa 1925.

's-Gravenweg

Kortenoord loopt over in 's-Gravenweg; een weg met aan weerszijden sloten met knotwilgen. De percelen erachter zijn te bereiken over bruggen en dammen. De weg wordt doorsneden door de TW67, die aangelegd is op het tracé van de voormalige spoorlijn Gouda-Rotterdam. De bebouwing langs 's-Gravenweg bestaat uit boerderijen, enkele landhuizen, enkele scholen en kerken, waartussen veel nieuwbouw heeft plaatsgevonden, die wat betreft schaal wel aansluit bij de oorspronkelijke bebouwing. Van de MIP-bebouwing langs 's-Gravenweg zijn te vermelden:

- de boerderijen "Nooit Gedacht", 's-Gravenweg 6, een boerderij van het krukhuistype gebouwd in de tweede helft van de 19e eeuw, met gepleisterde voorgevel en zijgevels in ijsselsteentjes; "Beukenhof", 's-Gravenweg 31, een boerderij uit 1883 met rijke voorgevel met vensteromlijstingen en een houten deuromlijsting van pilasters en hoofdgestel;
- de woningen, 's-Gravenweg 3, een eenvoudig arbeidershuisje uit ijsselsteentjes, daterend uit het midden van de 19e eeuw; 's-Gravenweg 101, een woning met koetshuis uit het derde kwart van de 19e eeuw; 's-Gravenweg 92, "Bene Situs", een onlangs opgeknapt woonhuis uit circa 1880; 's-Gravenweg 182, "Buitenlust", een fraai buitenhuis uit het laatste kwart van de 19e eeuw.

Ten slotte zijn nog te vermelden: de Rooms-Katholieke St. Josephkerk uit circa 1890 met pastorie; de kerk van de Gereformeerde gemeente, daterend uit 1920/1925, en de openbare school uit 1875 met naastgelegen schoolhuis.

Klein en Groot Hitland

Langs de IJsseldijk liggen de beide gehuchten Klein en Groot Hitland.
Van Klein Hitland bestaan heden ten dage alleen nog enkele steenovens die dateren uit de eerste helft van de 19e eeuw.
In Groot Hitland staan enkele dijkhuisjes, waarvan Groenendijk 285, daterend uit het midden van de 19e eeuw, het vermelden waard is. Bovendien staan hier enkele boerderijen, waarvan de hereboerderij Groenendijk 301 vermeldenswaard is. Deze boerderij bestaat uit een groot dijkhuis met rijke voorgevel met kroonlijst en deuromlijsting en enkele laaggelegen bedrijfsgebouwen. Groenendijk 311 is de tot woning verbouwde steenoven "De Olifant". Verder bevindt zich in Groot Hitland naoorlogse bedrijvigheid.

Buitengebied

Het buitengebied van Nieuwerkerk aan den IJssel bestaat uit de Hoofdweg, een uitvalsweg richting Capelle aan den IJssel waarlangs enkele boerderijen en eenvoudige woningen staan, en het kassengebied dat ontstaan is langs de 1e en 2e Tochtweg en de Westringdijk. De infrastructuur van dit gebied is gewijzigd door doorsnijdingen van de spoorlijn Gouda-Rotterdam en de autoweg Gouda-Rotterdam.
Vermeldenswaard uit de MIP-periode zijn in dit gebied de boerderijen 1e Tochtweg 25, een langhuisboerderij uit 1849, en 2e Tochtweg 8, een langhuisboerderij uit 1914. Bij de 2e Tochtweg ligt bovendien de boerderij Ravensteyn, een langhuisboerderij uit 1856, die echter in zeer slechte staat verkeert en waar vlak voor de huidige spoorlijn Gouda-Rotterdam is gelegd.

Als laatste zijn te vermelden in het buitengebied een molenstomp bij Kortenoord en drie gemalen. Dit betreffen de gemalen: Van Gennep uit 1856, gelegen Kortenoord 6; Esse, Gans- en Blaardorp uit 1925 gelegen tegen de IJsseldijk en P.D. Kleij aan de Bermweg. Dit laatste gemaal is ten tijde van de inventarisatie vervangen door nieuwbouw.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Nieuwerkerk 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 heeft plaatsgevonden.