Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monu
Inventari
Project (

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

1990
A.F.J. Niemeijer

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. Wateren
   4.2. Wegen
   4.3. Dijken
   4.4. Spoorwegen
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsvoorzieningen

5. **NEDERZETTINGEN**
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. De stad Schoonhoven
         5.2.1.1. Functionele ontwikkelingen
         5.2.1.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen
      5.2.2. De Hem (ged.)
      5.2.3. Bovenberg (ged.)
      5.2.4. Willige Langerak (ged.)
      5.2.5. Zevender (ged.)

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Schoonhoven, gelegen in de Krimpenerwaard, is gesitueerd langs de noordoever van de rivier de Lek in het oosten van de provincie Zuid-Holland. De gemeente grenst (N.O.Z.W.) aan Vlist, Lopik (provincie Utrecht), Liesveld en Bergambacht. De grenzen zijn grotendeels planologisch-administratief bepaald; Schoonhoven was eeuwenlang opgesloten binnen de eigen versterkingen. Slechts de grens langs de Lek met Liesveld is functioneel-landschappelijk.
Schoonhoven is ondanks een uitbreiding van het grondgebied nog een relatief kleine gemeente (oppervlakte: 696 ha); op 1 januari 1989 waren er 11.231 inwoners; de bevolkingsdichtheid bedroeg 1763 inw/km² landoppervlak.
Behalve de stad Schoonhoven omvat de gemeente delen van de kernen Bovenberg, De Hem, Willige-Langerak en Zevender, die verder alle ook deel uitmaken van de omliggende gemeenten.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De bodem binnen de gemeente Schoonhoven bestaat, strooksgewijze van zuid naar noord, uit jonge rivierklei en komklei, uit komklei-op-veen, uit dunne klei-op-veen gronden en ten slotte uit bosveengronden. De venen ontwikkelden zich in een voedselrijk (eutroof) milieu; ze werden - tot de mens tot bedijking van de rivieren overging - regelmatig overstroomd, met als gevolg de afzetting van kleiën en zavelige gronden.
Door de ontwatering van de bodem sedert de ontginning traden klink en oxidatie op, met name in de zuivere veengebieden. Hierdoor kwamen de oeverlanden en de verlande kreken relatief hoog te liggen en ontstond een zogenaamd inversielandschap.

De bodem nabij de Lek ligt thans op 0,4-1,0 meter -NAP; verder landinwaarts daalt het oppervlak naar maximaal 1,2 à 1,3 meter -NAP. Het riviertje de Vlist en directe omgeving liggen echter op slechts 0,3 meter -NAP. Er bestaat een algehele helling in het terrein naar het westen en noordwesten en de Vlist loosde van nature dan ook naar de Hollandsche IJssel, niet naar de Lek.
De ligging van het land brengt mee, dat de ontwatering thans geheel kunstmatig moet geschieden en wel door middel van elektrische- en motorgemalen. Geen enkel van deze gemalen bevindt zich binnen het grondgebied van de huidige gemeente; enkele jaren geleden werd het gemaal K. Vink (1927; gelegen ten noorden van de stad) buiten gebruik gesteld vanwege ruilverkavelingen in dat gebied.

Het stadsgebied van Schoonhoven loost via de Vlist op de Hollandsche IJssel, evenals de Polders Willige-Langerak, Bonrepas en Noord-Zevender, die rond 1930 van windbemaling overgingen op motor- en elektrische gemalen. De gebieden ten westen van de stad, vallend onder de Polder Bergambacht werden van oudsher op natuurlijke wijze ontwaterd op de Lek via Hoekse Sluis en De Hem, sedert 1295 ook op de Vlist en vanaf $\pm$ 1350 zelfs op de Hollandsche IJssel. De polder werd meer en meer zorgenkind en rond 1850 waren er totaal 7 molens nodig voor de ontwatering; in 1879 werd daarop gedeeltelijk overgegaan op stoomkracht. Doch ondanks alle inspanningen behoort de Krimpenerwaard ook thans nog tot de probleemgebieden van Hollands polderland, één van de redenen waarom er nogal wat boeren wegtrekken.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

De regelmatige strokenverkaveling in en rond Schoonhoven ontstond door ontginning van de oevergebieden van de Lek vanaf de 11e/12e eeuw. Ook de Vlist en de Zevender vormden ontginningsbases en wel respectievelijk in het gebied van de Polders Bonrepas (gemeente Vlist) en Noord-Zevender (gedeeltelijk gemeente Lopik). Het Hofland is een iets latere restverkaveling.

De verkavelingsrichting binnen de gemeente is hoofdzakelijk zuid-noord; de kaveldiepten zijn ± 1.250 à 1.500 meter; in de Polder Noord-Zevender ± 700 meter. De niet-stedelijke bebouwing is lineair van karakter en is op de kop van de kavels gesitueerd.
De Bovenbergse Huisweg, waarschijnlijk een achterkade van de Lek, vormde de basis voor de tweede ontginningsfase; ten oosten van de stad geldt hetzelfde voor de as Zevender (Lopikervaart) Broedijkerwetering.

3.1. Agrarisch grondgebruik

Sedert de ontginning van het gebied is de betekenis van de akkerbouw voor de plaatselijke economie langzaamaan gedaald. De toenemende afwateringsproblemen leidden tot de opkomst van de veehouderij in de diepere delen van de polders. Omstreeks 1500 waren de rundveehouderij en de hennepteelt maar ook andere vormen van akkerbouw (w.o. haver) kwamen voor. In het midden van de 18e eeuw werden slechts akkers aangetroffen ten oosten van de stad. Ook omstreeks 1850 was er nog op verscheidene plaatsen nabij de stad akkerbouw, met onder andere vlas, aardappelen en vooral hennep.
Rond 1900 lijkt er sprake van toename van het areaal met vruchtbomen beplante grond terwijl hiernaast kan worden geconstateerd, dat er een versnippering van de grond plaatsvond in de hogere gebieden nabij de Lek en in de directe nabijheid van de stad. Verder nam de akkerbouw in die tijd af, een tendens die zich tot op heden voortzette en thans is er dan ook vrijwel geen akkerbouw meer binnen de gemeente. Zelfs de bouwlanden bij de Lek verdwenen goeddeels, ondanks de verbetering van de waterhuishouding sedert ± 1925; wel bleef de boomfruitteelt in dit gebied van belang.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De kwaliteit van het veen rond Schoonhoven liet niet toe dat turfproduktie op grote schaal kon plaatsvinden en ook de kleiwinning langs de Lek lijkt er van relatief beperkte betekenis te zijn geweest.
Vanouds is een belangrijk deel van het stedelijk oppervlak ingenomen geweest door versterkingen; na de opheffing van de vesting en de herinrichting van de wallen kwam maar weinig grond in agrarisch gebruik: woningbouw, infrastructurele voorzieningen en industrie legden beslag op de vrijgekomen percelen.

3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente Schoonhoven bestaat uit een historische stadskern met een recente uitbreiding naar het noordwesten en hieromheen een vrij klein buitengebied dat wordt gekenmerkt door weidegronden.
Het weidegebied is tamelijk open en omvat weinig opgaand groen, behalve in de oeverzones van de Lek, waar ook boomgaarden worden gevonden, en van de Vlist.

4. INFRASTRUCTUUR

De Rijn (Lek) heeft sinds onheuglijke tijden betekenis gehad als vaarweg voor het oost-westverkeer en de rivier droeg dan ook bij aan de eerste welvaart van Schoonhoven. Toch zijn er eeuwen geweest (m.n. de z.g. Kleine IJstijd) dat de waterafvoer zo gering was dat er nauwelijks gevaren kon worden. Verbetering kwam pas met de aanleg van het Pannerdens Kanaal bij Arnhem (± 1707); de verdere rivierwerken in de 19e en 20e eeuw brachten de Lek op het huidige niveau van waterverkeersroute.

4.1. Wateren

De stad bezat vanouds een natuurlijke haven in de monding van de Zevender, die al in de 14e eeuw zijn belang verloor voor de scheepvaart maar wel een afwateringsfunctie behield. Ten noorden van de stad ontsprong de Vlist, die naar de Hollandsche IJssel stroomde (mogelijk was er een waterscheidende rug in het veen).
Door de Vlist in verbinding te brengen (sluis?) met de Zevender (de Vornesloot) ontstond een vaarweg van de Lek naar de Hollandsche IJssel.
De aanleg van een stadsgracht na 1300 bracht mee, dat de waterstaatkundige toestand van het gebied ingrijpend werd gewijzigd: aan de westzijde van de nederzetting kwam de Oude Singel tot stand en naar het noorden werd de Botersloot gegraven, die een betere verbinding met de Vlist vormde. Mogelijk ontwikkelde zich hier een tweede haven in de vorm van de Oude Haven, die - in tegenstelling tot die in de monding van de Zevender -, binnendijks was gelegen. De twee havengebieden werden met elkaar in communicatie gebracht door het graven van de Haven. De beide delen hiervan ontmoetten elkaar ter hoogte van de huidige Stenenbrug, de vermoedelijke waterscheiding, opgenomen in de Kerklaan naar Willige. Rond 1350 werd de waterscheiding naar het noorden verplaatst: ter hoogte van de Dam kwam een sluis in de Haven.
De Zevender had inmiddels zijn functie als vaarweg grotendeels verloren; de uitmonding van het water was naar het oosten verlegd, waarna hij halverwege de 14e eeuw als oostelijke stadsgracht ging fungeren.

In grote trekken bleef deze toestand gehandhaafd tot het einde van de 16e eeuw: toen werd begonnen met de aanleg van nieuwe versterkingen en werd onder meer een voormalig eiland in de Lek gebastioneerd, waardoor de Scheepmakershaven ontstond, terwijl verder aan de oostzijde van de stad een brede vestinggracht tot stand kwam. De vesting werd gecompleteerd na 1673 en ook de noord- en westzijde van de stad werden vanaf die tijd beschermd door een brede gracht.
In 1637 werd bij de Visbrug een waterkering gebouwd ter vervanging van de oude sluis bij de Dam. In 1691 kwam bovendien een dam tot stand in de singel nabij de monding van de Botersloot: hierdoor werd de westelijke helft van de singelgracht in verbinding gebracht met de Vlist terwijl de oostelijke bleef afwateren via de Zevender (Lopikerwetering). Na de aanleg van een keersluis in de ingang van de havens in 1762 waren alle wateren binnen de stad van de Lek gescheiden.
Hierop bleef de toestand weer lange tijd min of meer gelijk: pas in de vorige eeuw ging men over tot (gedeeltelijke) demping van de singelgrachten en kwam de Voorhaven tot stand.
Behalve deze Voorhaven staan alle stedelijke wateren thans in verbinding met de

Lopikerwetering, die op zijn beurt via de Vornesloot afwatert op de Vlist. Voor de scheepvaart waren deze wateren al lang niet meer van belang; voor de lozing van het overtollig water echter - met alle problemen - des te meer.

De Lek groeide in betekenis voor de scheepvaart en de afwatering. Rond de laatste eeuwwisseling werden - ter verbetering van de vaarweg - oeverwerken uitgevoerd: er werden strekdammen en kribben aangelegd, waardoor stroomsnelheid en vaardiepte verder werden vergroot.

Al met al hebben de wateren in en rond de stad sterk het aanzien ervan bepaald: de plattegrond werd gedeeltelijk gebaseerd op het aanwezige ontwaterings- en verkavelingspatroon en de aanleg van vestinggrachten had een tot op heden herkenbare sterstructuur tot gevolg.

4.2. Wegen

De wegen binnen de gemeente vertonen een patroon dat aansluit bij de loop van de wateren, maar er zijn ook belangrijke afwijkingen.
De Lekdijk vormt al sedert de Middeleeuwen een doorgaande oost-westverbinding die rond het midden van de vorige eeuw dan ook reeds was verhard. Hetzelfde geldt voor de wegen langs de Botersloot (westzijde) en de Zevender (noordzijde) en voor de Tiendweg en de Bovenbergse Weg. Niet verhard waren de Kerkweg en de overige wegen onder Willige-Langerak.
In het patroon kwam - behoudens enige profielverbeteringen - tot na de Tweede Wereldoorlog weinig verandering. In feite was zelfs de aanleg (1956) van de Provinciale Weg nr. 30 op het talud van de opgeheven spoorweg naar Gouda niet meer dan een wegverbetering: de spoorweg lag op de Kerkweg en slechts de rondweg om de stad en de Reinaldaweg waren nieuw.
De nederzettingsstructuren binnen de gemeente werden in sterke mate door de wegen bepaald; dit is met name goed zichtbaar bij de wegdorpen.

Er was - en er is nog steeds - geen brug over de Lek bij Schoonhoven. De pont vanaf de veerstoep in de stad is de enige verbinding met de overzijde; tot in het begin van onze eeuw was er bovendien een voetveer tegenover Nieuwpoort. Binnen de stad bleef vooral de oeververbinding van de Oude Singel gebrekkig.

4.3. Dijken

Een aantal dijklichamen binnen de gemeente heeft een belangrijke waterkerende functie: te denken valt in de eerste plaats aan de Lekdijk en voorts aan die langs de Vlist en de Lopikerwetering; de dijken langs de Lek en de Lopikerwetering zijn tevens wegbases. De taluds van de Provinciale Wegen hebben geen waterkerende of slaperdijkfunctie.
In de periode 1850-1945 vond wel dijkverzwaring plaats (m.n. langs de Lek), maar verlegging van tracés kwam amper voor.

4.4. Spoorwegen

In 1874 werden pogingen in het werk gesteld een lokaalspoorlijn Gorinchem-Schoonhoven-Gouda-Alphen in het leven te roepen, doch pas in 1914 werd een deel van dit plan - na veel technische en financiële problemen - gerealiseerd: het traject Schoonhoven-Gouda. De spoorweg volgde de Kerkweg tot Bergambacht om dan naar het noorden te buigen richting Stolwijk en Gouda. De lijn werd in 1942 weer opgeheven.

Het station van Schoonhoven kwam aan de noordwestzijde van de stad ter plaatse van de singel, die kort tevoren werd gedempt; het gebouw is thans in gebruik als kantoor van een busmaatschappij. Een locomotiefloods is ingericht als garage.
In de nabijheid van het ontworpen station werd al een woonstraat gerooid (Spoorstraat, 1912), terwijl verder een doorbraak naar de stad tot stand kwam in het verlengde van de Koestraat.
Na de opheffing van de lijn werd - zoals gezegd - het talud benut voor de aanleg van de Provinciale Weg.

4.5. Militaire infrastructuur

Schoonhoven behoorde tot de vestingsteden van de Oude Hollandse Waterlinie en bezat een fortificatie, gebouwd volgens het Oud-Nederlands Stelsel. Tot het systeem behoorde ook de inundatiezone ten oosten van de stad, die functioneerde tussen 1672 en ± 1820; de Vlist vormde de oostgrens van de Waterlinie.
In het begin van de vorige eeuw verloor Schoonhoven zijn strategische betekenis en sedertdien raakten de versterkingen in verval en werden ze grotendeels gesloopt. (Toch bleef Schoonhoven tot in onze eeuw garnizoensstad). In het zuidoosten van de stad is niet veel van de vesting herkenbaar gebleven: de gracht werd gedempt rond 1880; een bestaande begraafplaats werd uitgebreid. (Het is overigens merkwaardig dat de Chromo-topografische Kaarten 1:25.000, 1898 en 1914, de zuidoostelijke grachten als niet-gedempt aanduiden.)
Aan de westzijde van de stad verlandde de gracht grotendeels, maar pas kort na 1900 vond feitelijke demping plaats en ophoging volgde zelfs eerst in 1931; slechts de buitenste contouren van de gracht bleven in het veld herkenbaar.
Twee bastions aan de noordoostzijde van de stad met de bijbehorende vestinggracht bleven bewaard: ze kregen een parkachtige inrichting, maar er kwamen ook scholen, openbare gebouwen en een Rooms-Katholieke kerk (1873, E.J. Margry) en een begraafplaats in dit gebied. Verder rest nog de Veerpoort (1601), gelegen bij de Veerstoep aan de Lek; ook hier werd aandacht besteed aan de groeninrichting.

4.6. Nutsbedrijven

In 1855 werd een gasfabriek ingericht aan de Scheepmakershaven; de fabriek werd uitgebreid in 1868. In 1903 werd het bedrijf verplaatst naar de westzijde van de stad; ook dit complex is inmiddels gesloopt.
In 1901 startte een eigen waterleidingbedrijf waarvoor in dat jaar een watertoren werd gebouwd nabij de nieuwe gasfabriek (arch. F.A. de Jongh).
In 1921 begon de levering van stroom vanuit de elektriciteitscentrale van Gouda.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De naam Schoonhoven wordt voor het eerst genoemd in 1247, maar aangenomen wordt dat de ontginning en bewoning in dit gebied minstens een eeuw eerder een aanvang namen. Die oudste ontginningen vonden plaats onder Bergambacht en Willige-Langerak: het mondingsgebied van de Zevender bleef nog onaangeroerd. Maar juist in deze iets latere restverkavelingen in de grenszone tussen Utrecht en Holland zou de stad tot ontwikkeling komen in de nabijheid van een sterkte op de Hollandse westoever van de Zevender, gesticht in de late 13e eeuw.
De stadstichting vond plaats tussen 1255 en 1275 en hij wordt tegenwoordig op naam geschreven van de edelman Hugo Botter van de Lede. Bepaalde stedelijke rechten dateren van voor 1280; een brief is hiervan echter niet bekend. Omwalling van de stad werd toegestaan in 1300 maar de uitvoering hiervan geschiedde eerst in de periode 1320-1350. De groei van de stad verliep aanvankelijk voorspoedig - mede door de handels- en verkeersfunctie - en rond 1500 telde Schoonhoven, tijdens een economische terugval, toch nog zo'n 2.500 inwoners. In de 16e/17e eeuw maakte de stad een bescheiden groei door naar 3.400 inwoners (1632), maar in de 18e eeuw was er een terugval naar ± 2.500 (1795).
Het verdere verloop van de bevolkingsomvang is als volgt:

jaartal	aantal inwoners
1822	2.200
1840	2.583
1850	2.553
1860	2.763
1880	3.882
1900	4.645
1920	4.775

jaartal	aantal inwoners
1930	4.477
1940	4.617
1955	6.013
1970	7.565
1980	10.761
1988	10.944

In 1938 werd een grenswijziging uitgevoerd ten koste van Bergambacht, waarbij 75 ha. land en 133 inwoners aan Schoonhoven werden toegevoegd, dat daardoor groeide van 93 naar 168 ha. Na de oorlog werd het gemeentelijk oppervlak opnieuw vergroot: door de wijzigingen kwamen delen van de gehuchten De Hem, Bovenberg, Zevender en Willige-Langerak bij de gemeente Schoonhoven.
De binnenstad van Schoonhoven, d.w.z. de binnen de voormalige vesting gelegen stad, is inmiddels aangewezen als Beschermd Stadsgezicht.

5.2. Kernen

5.2.1. De stad Schoonhoven

Schoonhoven kan worden gerangschikt onder de dijksteden en de damsteden, maar het ontleent ook veel van zijn karakter aan de inrichting als vestingstad. Traditioneel wordt ook de naam 'waterstad' wel gebezigd i.v.m. de doorsnijding door talrijke grachten. Sedert eind 19e eeuw is een belangrijk deel van de wateren (singels en stadsgrachten) gedempt of nog

slechts in rudimentaire vorm aanwezig.

De Zevender vormde in de Middeleeuwen de grens tussen het graafschap Holland en het Bisdom Utrecht; aan de Hollandse zijde stond aan het Hofland een kasteel, gesticht in het midden van de 13e eeuw. Het kasteelterrein bleef, ook na de sloop van het gebouw, nog eeuwenlang herkenbaar in de plattegrond.
Langs de westzijde van de Zevender, ten zuiden van het kasteel, lag rond 1250 enige lineaire bebouwing (de latere Weistraat). Enige tientallen jaren later is meer naar het westen de eerste gereglementeerde bebouwing tot stand gekomen: enige bouwblokken ter weerszijden van ontwateringssloten van de ontginning onder Bergambacht. De Koestraat is door demping van zo'n sloot ontstaan en kreeg dubbelzijdige bebouwing. De Havenstraat werd in een iets latere fase slechts aan de kade-(= west)zijde bebouwd. Heden ten dage is aan de stadsplattegrond nog duidelijk te zien dat de straten ten oosten van de as Haven-Oude Haven onregelmatiger werden verkaveld dan die ten westen daarvan. De eerste hadden meer een ad hoc-invulling die werd ingegeven door het oost-westverloop van de Kerklaan naar Willige-Langerak.
Inmiddels was ook het gebied ten oosten van de Zevender bij de stad getrokken, die werd ommuurd in de jaren ± 1320-1350 langs de lijn West-singel, Albrecht Beylinggracht kasteelgracht), Wal en de toenmalige Sluisvliet (waar later de Scheepmakershaven kwam). Tot rond 1600 bleven de stedelijke ontwikkelingen gebonden aan deze grenzen, al geeft de kaart van Van Deventer niet te verwaarlozen bebouwing buiten de muren langs de uitvalswegen.
Het hoofdpatroon van de nederzetting werd dan ook bepaald door een westelijk stadsdeel met evenwijdige noord-zuidgerichte straten en grachten en een onregelmatiger verkaveld oostelijk deel; oost-westassen werden gevormd door de lijnen Lopikerstraat-Kerkstraat en Appelstraat-Carmelietenstraat-Meent.
De percelen waren lang en smal (± 20 x 7 meter) en bijgevolg lag de daknok gewoonlijk haaks op de weg.

Door de aanleg van een nieuwe verdedigingsring in de jaren ± 1585-1675 kwam de stad iets ruimer in zijn jasje te zitten maar er was nauwelijks uitbreiding van de bebouwing; wel werden de toegangen tot de stad - met name in het zuidoosten - verlegd terwijl hier ook een nieuwe havenwijk ontstond.

Vanaf het eind van de 17e eeuw stond de (ruimtelijke)ontwikkeling van de stad vrijwel stil, zonder dat duidelijk sprake was van verval. De lokale nijverheid, waaronder de gobelinweverij en de zilversmederij, maakte een redelijk gunstige periode door, zeker ook doordat in 1778 een belangrijke loodwitfabriek werd gesticht. De Franse tijd was, zoals vrijwel overal, een periode van stagnatie en verval, maar later in de 19e eeuw herstelde Schoonhoven zich, mede dankzij de zilverindustrie en de loodwitmakerij.
Met name sedert het midden van de vorige eeuw is een opvallende toename van de bedrijvigheid te constateren. Schoonhoven bleef weliswaar een kleine stad, toch geniet de plaats dankzij het zilver nationale bekendheid.

5.2.1.1. Functionele ontwikkelingen

Schoonhoven profiteerde op bescheiden wijze van de ligging langs de Lek: er was handel, vrachtvaart, visserij (zalm) en er was een pannenbakkerij. De vaart door de stad, via de

Vlist naar de Hollandsche IJssel, was van geringe betekenis en verloor, net als handel en transport, in de loop van de eeuwen nog aan importantie, evenals de bierbrouwerij, die in de Middeleeuwen van interlokaal belang was.
In de 17e eeuw ontwikkelde de tapijtnijverheid zich in de stad en ook de opkomst van de edelsmeedkunst dateert uit die periode.
Naast de visserij, de hennepteelt en -verwerking, de koperindustrie en het handels- en marktbedrijf waren deze beide dan ook van het meeste belang. De betekenis van de edelsmederij groeide in de 18e eeuw verder en in 1798 waren er 120 personen werkzaam in het zilver; verder bloeide rond die tijd de zeildoekfabricage.
In 1778 werd - zoals gezegd - een loodwitfabriek gesticht, gelegen aan de Havenstraat. Deze fabriek werd sedert 1844 enige malen uitgebreid (1851, 1856, 1860, 1864, 1904, 1975) en hij beheerst thans het noordwesten van de stad.
Verder waren van belang de meelfabriek aan de Gruttersteeg (opgericht ± 1700), de verf- en vernisfabriek (1886, 1899, 1921) en de kaashandel. De verffabriek werd gesticht op het voormalig terrein van de eerste gasfabriek aan de Scheepmakershaven, nog steeds een belangrijk industriecentrum. (De naam Scheepmakershaven duidt op scheepsnijverheid in de 17e eeuw.) In onze eeuw ontwikkelden zich onder meer nog een melkfabriek, een plateelbakkerij (1921) en een fruitveiling.
Vooral dankt de stad echter bekendheid aan de zilversmederijen, waarvan de meeste op kleine schaal werken op vele (1926: 180!) plaatsen in de stad; het grootst was de Schoonhovense Zilverfabriek van Hooijkaas (opgericht ± 1875) aan de Oranjestraat met 30 à 40 werknemers (1926). De oorsprong van de edelsmeedkunst is niet duidelijk; de groei en bloei van de bedrijfstak des te meer.

Buiten de productiesector van het maatschappelijk gebeuren valt de betekenis van de stad als garnizoensplaats. In 1861 werd hiertoe de Havenkazerne gebouwd/uitgebreid, maar ook op de oostelijke bastions bevonden zich militaire behuizingen (o.a. een Kanonnenloods).
Van belang voor de ontwikkeling van Schoonhoven was ten slotte het veer over de Lek, dat behalve voor verkeer ook voor vertier en vertering zorgde (en zorgt).
Door de nabijheid van veel grotere steden kwamen overheidsbedrijven en dienstensectoren te Schoonhoven nauwelijks tot ontplooiing.

5.2.1.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen

Zoals reeds opgemerkt, zat de stad sedert de 17e eeuw ruim in zijn vel en door stagnatie bleef dat zo gedurende de gehele 18e eeuw. Pas in de 19e eeuw was er weer sprake van groei van de bebouwing: tot na het eerste kwart van de eeuw waren de bastions en de hele versterkingszone nog nagenoeg onbebouwd, maar na de opheffing van de vesting in 1826 werd dat anders. Vanaf 1829 werden de wallen geëgaliseerd doch de echte sloop vond pas plaats sedert de jaren zestig van de vorige eeuw, toen een aantal stadspoorten verdween. Aan de Wal ontstond rond die tijd op een voormalig bastion een begraafplaats.

Rond dezelfde tijd werden de eerste (middenstands-)woningen gebouwd aan de westzijde van de Oude Singel en in de jaren tachtig en negentig kwamen er ook huizen en zilverwerkplaatsen langs de Albrecht Beylinggracht, in het gebied waar voorbereidingen waren getroffen voor de beoogde spoorlijn.
De demping van de Berensingel leidde niet tot grote bouwactiviteit; de invulling van de aangrenzende bastions en de grachten bleef beperkt tot een begraafplaats, een kanonnen-

loods (1886) en andere militaire bouwwerken.
Aan de westzijde van de stad leidde de demping van de gracht (ged. 1903, ged. ± 1910) wel tot aanzienlijke activiteit: de nutsbedrijven vestigden zich er rond 1904, de Spoorstraat kwam tot stand in 1912, de spoorweg en het station in 1914 en langs en rond de Olivier van Noortstraat werden vanaf 1920 arbeiderswoningen gebouwd.
Rond 1910 werd de Zevender binnen de stad gedempt en in 1939 de Havenstraat; tevens raakte het zuidoosten van de stad dichter bebouwd.
De oorspronkelijke structuur van de vesting werd bij dit alles sterk geweld aangedaan en slechts de contouren bleven zichtbaar. (Overigens werd de omgeving van de Olivier van Noortstraat in de jaren tachtig heringericht.)

In 1932 werd een uitbreidingsplan gepresenteerd dat voorzag in een inrichting van de voormalige stadswallen en bolwerken, waarbij vooral de westzijde van de stad een tuinwijkachtig karakter zou krijgen. De voorgestelde rondweg zou een aanslag betekend hebben op de oostelijke bastions. Het meest in het oog springend was de beoogde uitbreiding in het Hofland, dat geheel was bestemd voor woningbouw, zonder enig respect voor de historische verkavelingsstructuur. Het plan werd niet gerealiseerd.

In navolging van de herinrichting van de beide noordoostelijke bastions, waar onder meer een stadsplantsoen werd aangelegd (1919, L. Springer), waren in dit plan echter ook groenvoorzieningen bij en op de westelijke bastions voorzien en bovendien ook aan de Lekoever; varianten hierop werden wel uitgevoerd.
Opvallend is het aantal schoolgebouwen rond het stadsplantsoen: de meeste onderwijsinstituten zijn in de noordoosthoek van de stad gevestigd en wel met name in de periode kort na de laatste eeuwwisseling en rond 1930. Typisch voor Schoonhoven is de kunstnijverheidsschool van 1895 (zilversmeedkunst).
Het postkantoor aan de Lopikerstraat dateert van omstreeks 1900.

In 1926 telde Schoonhoven 6 kerkgebouwen van betekenis: de Bartholomeuskerk (14e-17e eeuw) een noodkerk aan de oostzijde van de stad (beide Nederlands Hervormd), de Gereformeerde Kerk (1925), de Rooms-Katholieke Kerk (1873), de Kerk van de Remonstrants-Gereformeerde Gemeente (1881), de Oud-Katholieke Kerk (± 1905) en verder was er een Joodse synagoge (17e eeuw, vernieuwd in 1838, 1868).

Het centrum van Schoonhoven heeft vanouds een duidelijke streekfunctie; deze kwam voorheen o.m. tot uiting in veemarkten, kaasmarkt en thans in een grote winkeldichtheid. De winkels in Schoonhoven lagen (en liggen) in hoofdzaak langs de Lopikerstraat en de Haven; de westzijde van de stad was wat dit betreft echter onderbedeeld.

Na de oorlog werden binnen de oude stad enige doorbraken gepleegd (bij de Opweg, de Kerkstraat en de Scheepmakershaven) en verder werd onder meer het voormalig kasteelterrein (Doelenplein) verder bebouwd en werd aan de westzijde van de stad vernieuwbouw gepleegd.
Buiten de oude stadsgrenzen is de belangrijkste ontwikkeling de stadsuitbreiding naar het noordwesten in de Polder Bergambacht. Hierbij werd een min of meer rechthoekig patroon gerealiseerd waarin enigszins rekening lijkt te zijn gehouden met de bestaande verkaveling.

5.2.2. De Hem (ged.)

Het gehucht De Hem kwam bij de annexatie van 1970 gedeeltelijk binnen de gemeente Schoonhoven te liggen (oorsp. Bergambacht).
De Hem strekt zich uit langs de Lekdijk ten westen van de stad en ligt ook gedeeltelijk langs de Kerkweg/Provinciale Weg nr. 30; er is feitelijk sprake van een tweeassige lineaire nederzetting. De niet erg dichte bebouwing raakt aan die van Schoonhoven.
Het weg/dijkdorp werd in de eerste decennia van onze eeuw (Den) Hoogedijk genoemd, maar rond 1870 werd ook al "De Hem" en "Hemstoep" vermeld (hem: buitendijks land). Het gehucht is sedertdien enigszins verdicht terwijl de ontsluiting toenam door wegverbetering. De Lekbedding werd ter plaatse rond het begin van onze eeuw bestendigd door middel van kribben en oeververzwaring.

De fruitteelt was (en is) in De Hem van vrij aanzienlijke betekenis naast de veehouderij; de akkerbouw nam in de laatste honderd jaar sterk af. Buitendijks ligt een zone drassig land met rietachtige begroeiing.

5.2.3. Bovenberg (ged.)

Ten noorden van De Hem ligt langs de Bovenberg(se Huisweg, Sluisweg) het gehucht Bovenberg.
Ook deze kern kwam door de grenswijziging van 1970 gedeeltelijk bij Schoonhoven. De naam komt voor in de Atlas van Kuyper, niet op de topografische kaart van ± 1870, maar wel op die van 1913 en later.
Bovenberg moet worden beschouwd als dochternederzetting van de ontginners die zich ooit langs de nabijgelegen Lek vestigden; de weg ontstond waarschijnlijk op een iets hoger gelegen rug - parallel aan de rivier - die het einde ging vormen van de eerste strook kavels en ontginningsbasis voor de tweede.
Bovenberg (voor zover onder Schoonhoven) bestaat uit vrij ijle bebouwing langs weerszijden van de weg. De weg zelf, die hier samenvalt met de Kadijk, ligt als dam tussen twee weteringen; de huizen/boerenbedrijven zijn slechts via bruggen bereikbaar. Deze bedrijven (in ± 1870 onder andere Bouwlust, in 1913 ook Postlust) zijn thans op veeteelt gericht; blijkens de naam werd op de eerste ook de akkerbouw bedreven.
Sedert de Tweede Wereldoorlog heeft nauwelijks verdichting plaatsgevonden; wel grenst de uitbreiding van Schoonhoven aan de Bovenberg(se Huisweg): het gehucht is vrijwel vastgegroeid aan de stad.

5.2.4. Willige-Langerak (ged.)

Willige-Langerak vormde tot 1943 (samenvoeging met Lopik) een zelfstandige gemeente, die in 1857 nog was uitgebreid met Cabauw en Zevender. In 1970 werd het westelijk deel van Lopik (provincie Utrecht), bij Schoonhoven gevoegd; de rest ging deel uitmaken van de nieuwe gemeente Lopik. Het dorp wordt thans doorsneden door de provinciegrens.
Willige-Langerak lag rond 1850 als een ijl wegdorp langs de Tiendweg maar er was enige komvorming nabij de Nederlands Hervormde kerk: rond de huidige De Montignylaan (en de Kerksteeg), juist buiten de stad.
Het is merkwaardig, dat de bebouwing onder Schoonhoven zich niet langs de Lekoever uitstrekt, maar enigszins landinwaarts is geconcentreerd; verder naar het oosten strekt het

dorp zich wel uit langs de Lekdijk.
Het slagenlandschap in en rond het dorp dateert uit de Middeleeuwen. Het grondgebruik werd met de jaren verlegd van akkerbouw naar veeteelt, terwijl ook de fruitteelt van betekenis werd. Rond 1870 waren de gronden ten westen van de kom, nabij Schoonhoven dus, grotendeels versnipperd en in gebruik als tuingrond.
Enkele tientallen jaren later blijkt verdichting in dit gebied te hebben plaatsgehad: een aantal erven was inmiddels bebouwd en terwijl dit proces zich daarna nog voortzette, ontwikkelde ook de tuinbouw zich verder.

De hoofdverbinding van Schoonhoven naar het oosten liep tot na de Tweede Wereldoorlog over Willige-Langerak. In de jaren vijftig werd de ringweg rond de stad voltooid en ook kwam een nieuwe weg, de M.A. Reinaldaweg, tot stand, die de Lekdijk en de Tiendweg ontlastte. De kom van het dorp werd hierdoor veel beter ontsloten.

De bebouwingsdichtheid nam na de oorlog verder toe en zo werd o.m. de Kerksteeg (nu Populierenlaan) aan de oostzijde bebouwd.
Ook te Willige-Langerak werd de Lekoever voorzien van kribben en walversteviging; bovendien werden een jachthaven, een zwembad en een kampeerterrein aangelegd. Het voetveer naar Nieuwpoort was al ver voor de oorlog opgeheven.

5.2.5. Zevender (ged.)

Zevender ligt iets noordelijker, als een lineaire nederzetting, langs beide oevers van de Zevender (nu: Lopikerwetering of -vaart). Het thans onder Schoonhoven vallende deel, de meest westelijke uitloper van het dorp, is echter vrijwel geheel op de dijk aan de noordoever gelegen, daar waar de Lopikervaart en de Broedijkerwetering gescheiden blijven door een landengte.
Tot 1857 was Zevender een zelfstandige Utrechtse gemeente; na de samenvoeging met Willige-Langerak en later die van de laatste gemeente met Lopik (zie boven) volgde in 1970 annexatie van het westelijk deel van Lopik door Schoonhoven, terwijl het oosten bij het nieuwe Lopik bleef ingedeeld. De provinciegrens loopt thans dan ook door het dorp Zevender.
De bebouwing in het nu onder Schoonhoven vallende deel was rond 1870 nog te verwaarlozen; de in stroken verkavelde gronden lagen geheel in gras; verder waren men er tamelijk wat vruchtbomen. In het begin van onze eeuw was er enige toename van bebouwing en werd er tuinbouw beoefend.
Verdere verdichting trad op rond 1940, maar nog heden is het (westelijk deel van het) dorp zeer landelijk en ligt de nederzetting geheel omsloten door weiden.
Ook Zevender raakt thans aan de bebouwing van Schoonhoven en gaat min of meer deel uitmaken van de stad.

De aanleg van de provinciale weg betekend voor het dorp nauwelijks een verbetering van de ontsluiting. Integendeel: de rust in het landelijke dorp zal er door zijn toegenomen.

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:

- Gids voor Schoonhoven. Vlaardingen, 1933.

- De monumenten van Schoonhoven; overzicht van historisch waardevolle gebouwen en de rijksmonumenten met 412 foto's. Schoonhoven, 1986.

- Oostende, J. van (red.) (1926)
  Gids voor Schoonhoven; Uitgegeven met medewerking van het gemeentebestuur en van de vereeniging ter bevordering van het vreemdelingenverkeer, Amsterdam.

- Rapport studiegroep Schoonhoven, 3 delen: I. Historie, II. Huidige toestand, III. Plan. Delft, 1960.

- Schoonhoven aan de Lek (1926)
  Industrieterrein bouwgrond goed vaarwater, Schoonhoven.

- Schoonhoven, oude veste aan de Lek; trots op zijn verleden bouwt aan zijn toekomst. Den Haag, 1963.

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

- Sneep, J., H.A. Treu en M. Tydeman (red.) (1982)
  Vesting; Vier eeuwen vestingbouw in Nederland, 's-Gravenhage/Zutphen.

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

- Ven, G.P. van de
  Blanken en de Waterstaat.
  In: de Physique Existentie dezes Lands; Jan Blanken, inspecteur-generaal van de waterstaat (1751-1838). Beetsterzwaag, 1987. pp.
  59-93.

- Visser, J. (1964)
  Schoonhoven; De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivierengebied gedurende de Middeleeuwen, Assen.

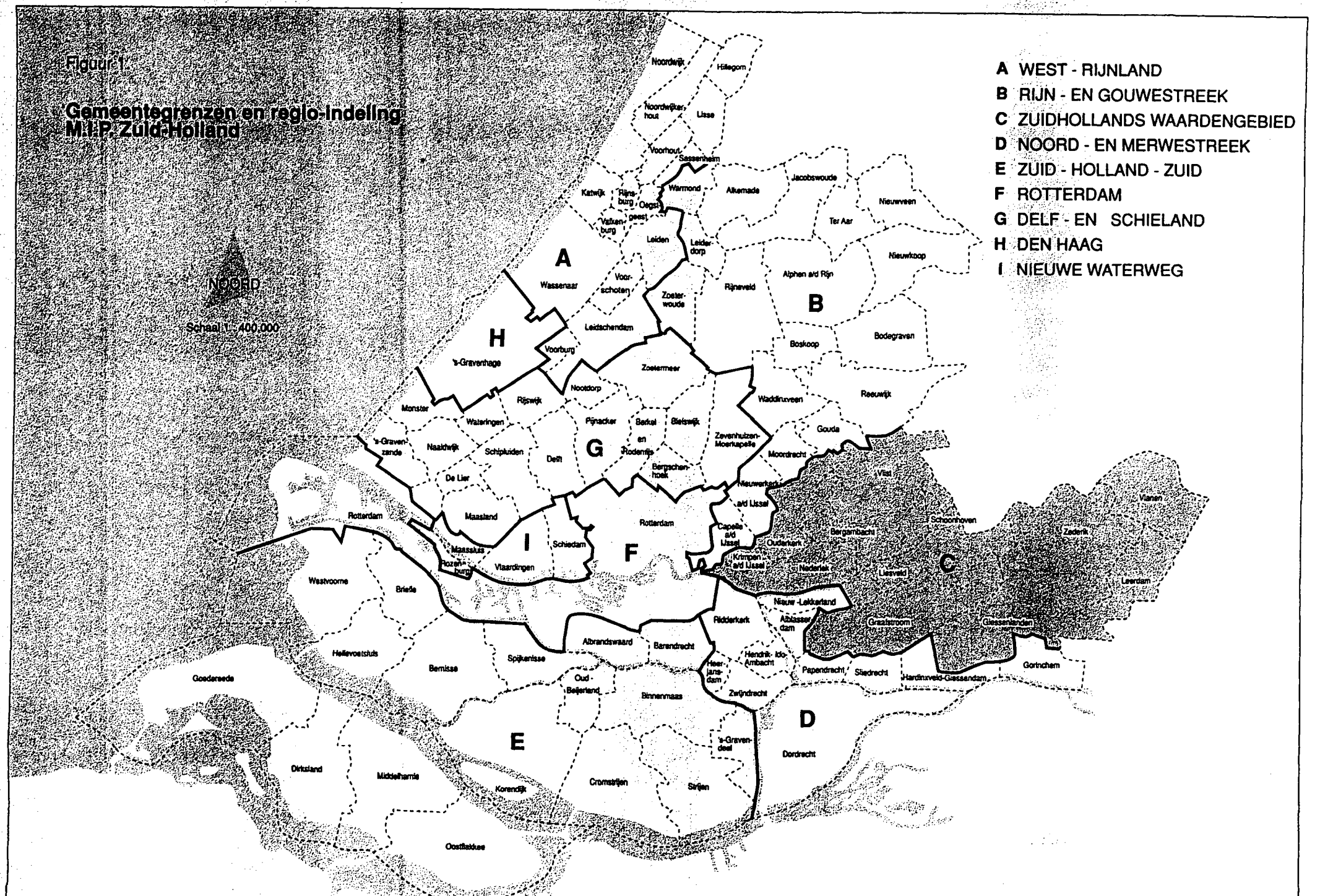
- Visser, J.C. (1986)
  Schoonhoven opnieuw bezien. In: Historisch-Geografisch Tijdschrift, 4e jaargang, nr. 3, 1986, pagina's 65-75.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; no. 38; 1858.
- Kuyper, J.
  Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland, 1869.
- Chromo-topografische kaart; 1:25.000; nrs. 504/483; 1873, 1889, 1913.
- Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 B; 1936.
- Topografische kaart; 1:50.000; no. 38 West; 1943 (Truppenkarte).
- Topografische kaart; 1:50.000; no. 38 West; 1982.
- Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 B; 1989.
- Uitbreidingsplan Gemeente Schoonhoven, schaal 1:1250. Gemeentewerken Schoonhoven, november 1932 (copie).

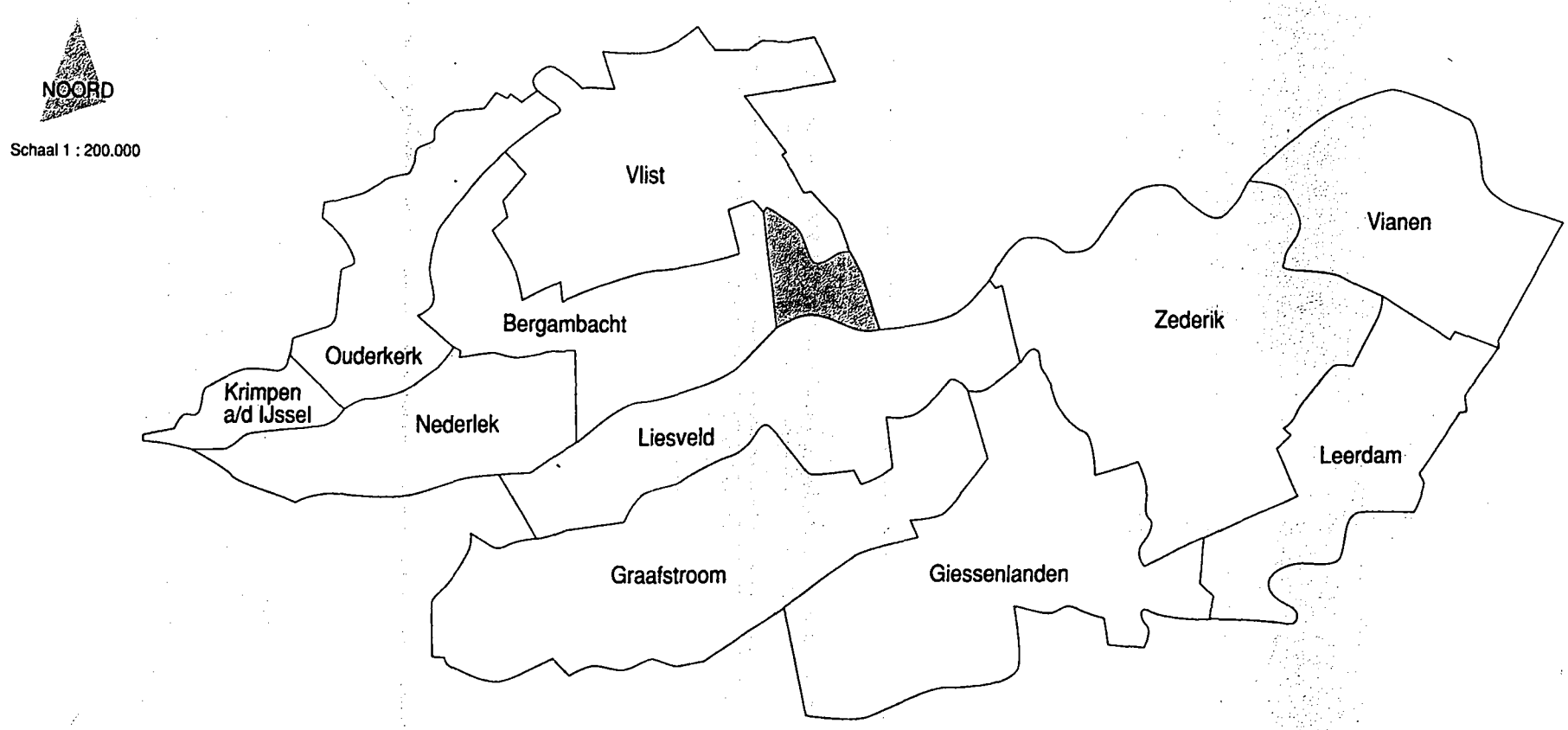
Figuur 1

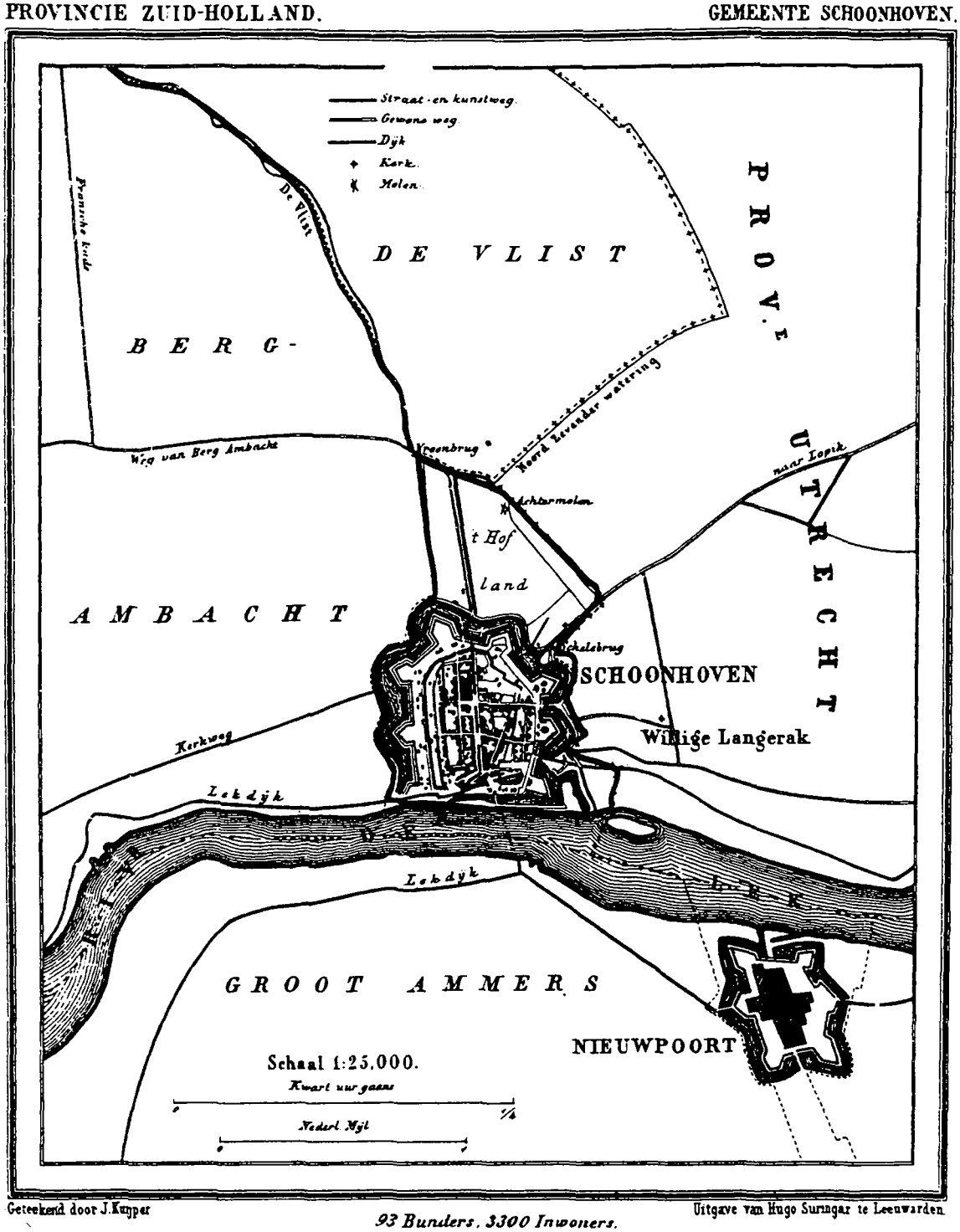
Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland



Figuur 1. a.

Gemeente Schoonhoven

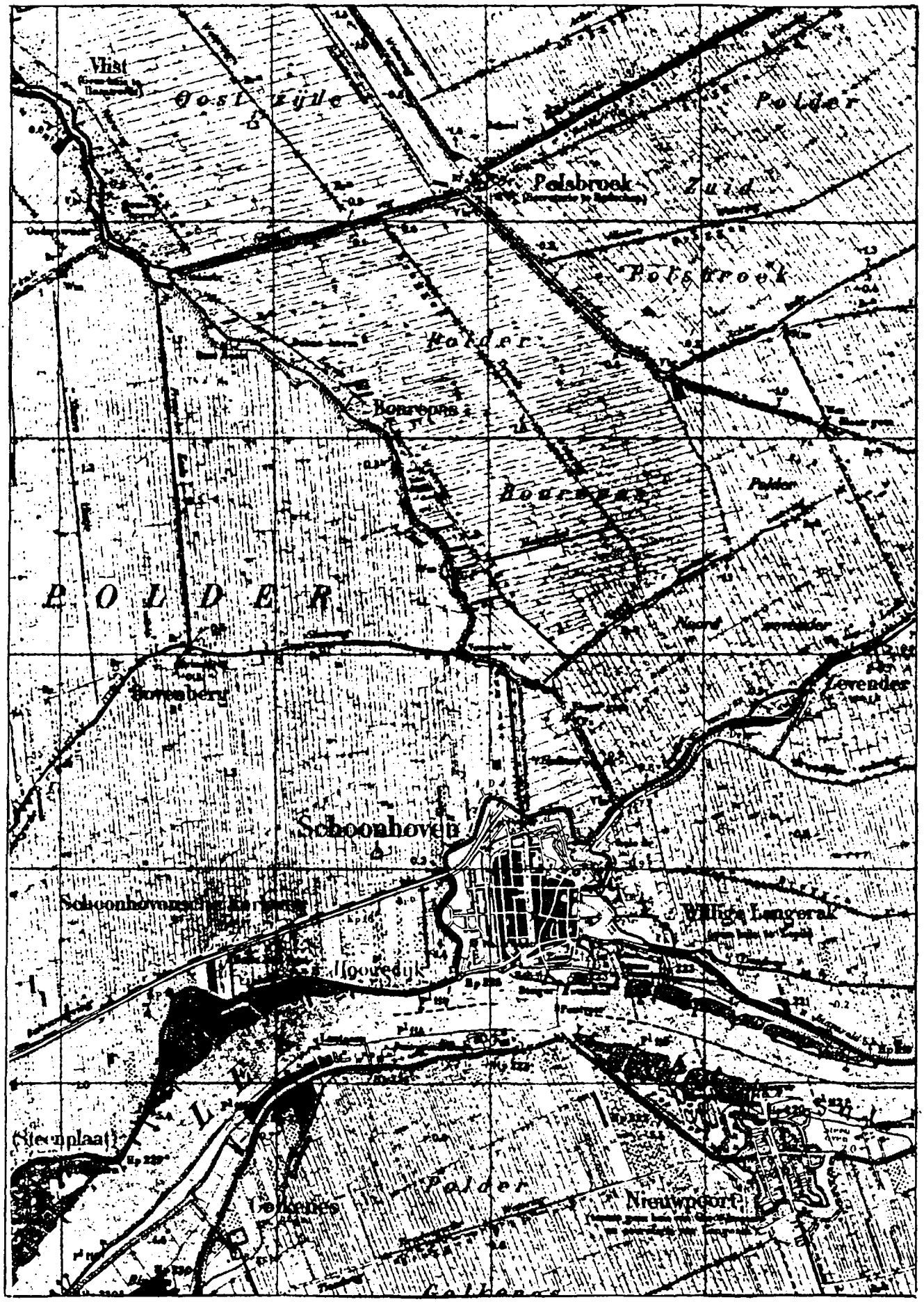




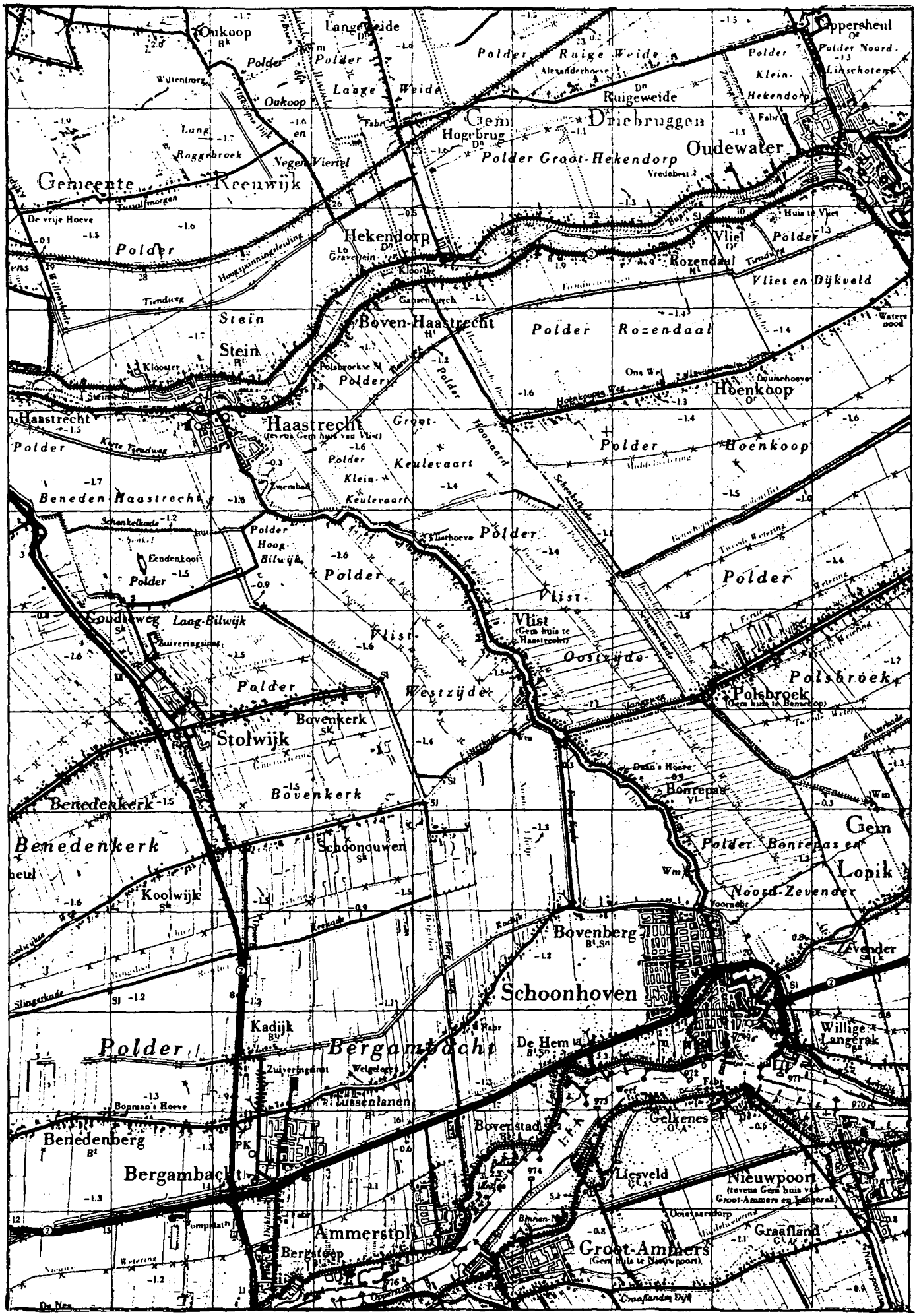
Figuur 2. Schoonhoven anno 1869. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

Figuur 3a. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 483 en 504 (1898).

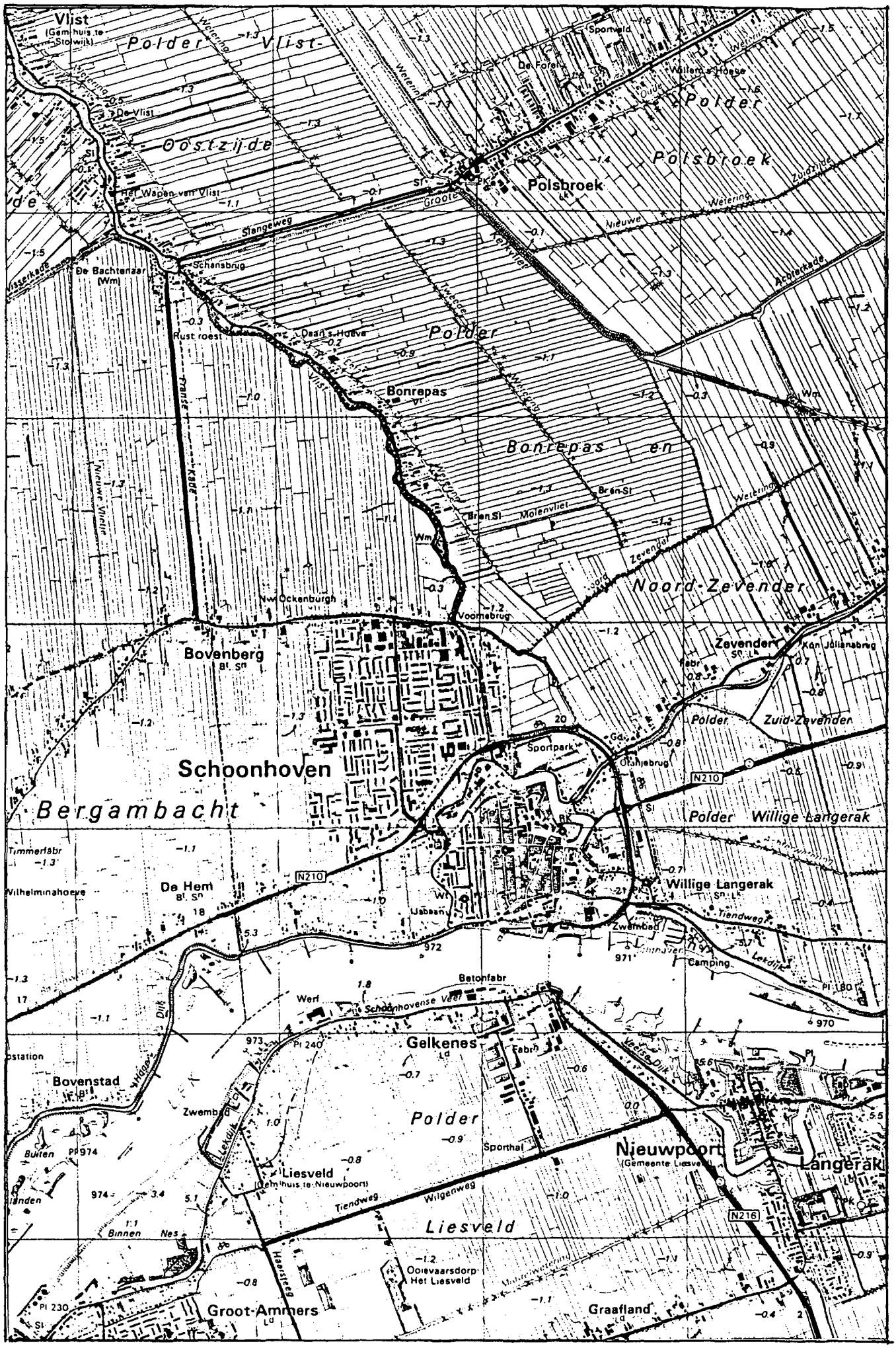
Figuur 3b. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 483 en 504 (1913).



Figuur 4. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 38B (1936).



Figuur 5. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 38 West (1982).



Figuur 6. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 38B (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

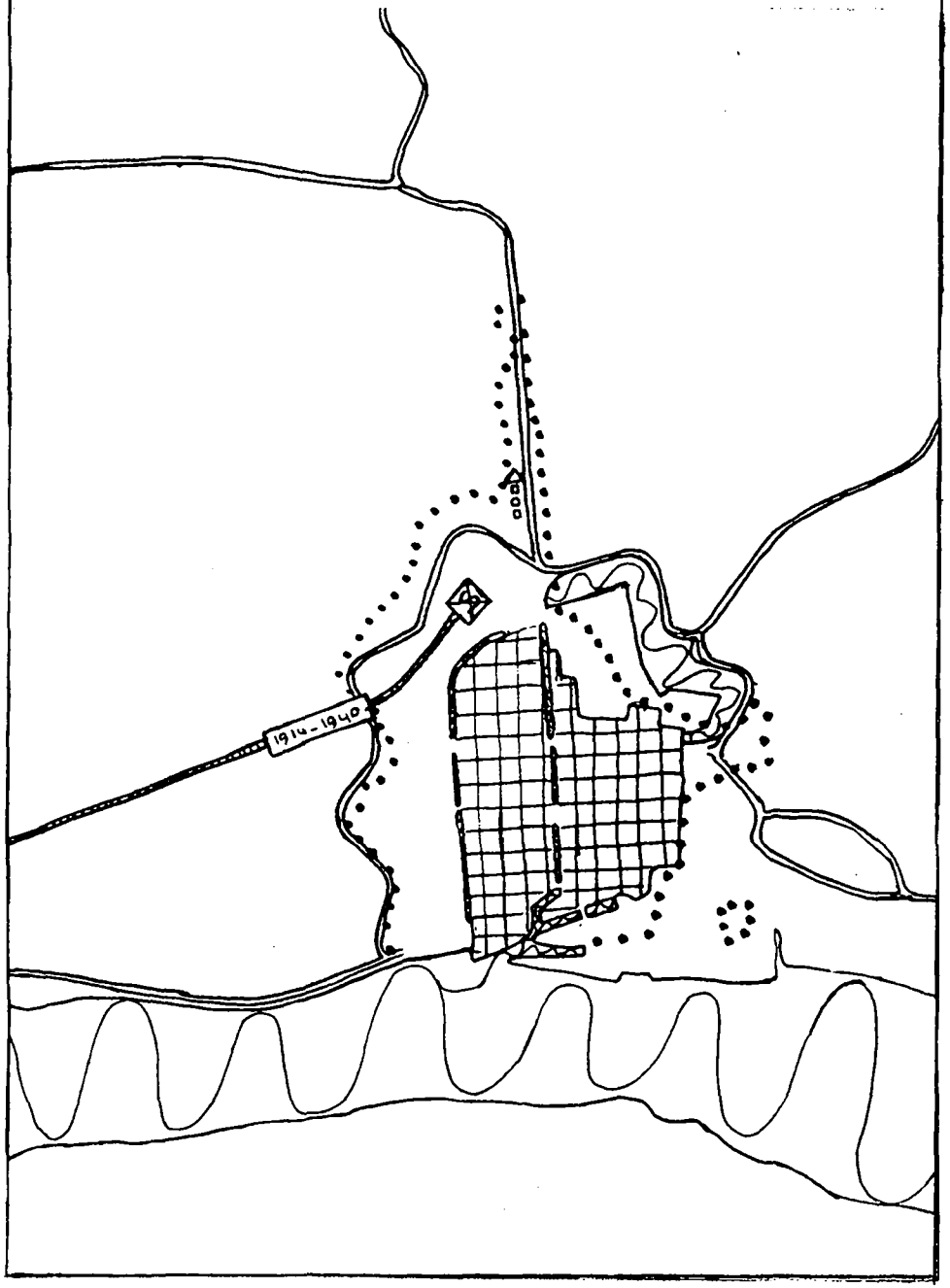
S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

Figuur 7. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Schoonhoven in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 7a. Schoonhoven anno 1988 (ter vergelijking).

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

december 1991

M. Verweij

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

De stad Schoonhoven heeft zich ontwikkeld rond de samenvloeiing van de Vlist en de Lopiker Wetering (Zevender) in de Lek. De structuur van de binnenstad wordt bepaald door de rivierdijk, doorlopend in de lijn Voorhaven-Korte Dijk en de loodrecht daarop lopende noord-zuidas van de lijn Haven-Oude Haven. Bij het stadhuis en bij de waag (de Dam) is de Haven overkluisd, waardoor twee pleinen zijn ontstaan.

Het verleden van Schoonhoven als vestingstad heeft duidelijke sporen nagelaten. In het verloop van de singels zijn de 17e eeuwse bastions nog duidelijk te herkennen. Met uitzondering van het noordoosten (de Grote Gracht) zijn de brede grachten gedempt of versmald. Het buitendijkse gedeelte ten zuiden van de Korte Dijk werd in de 16e eeuw bij de stad gevoegd, waarbij onder andere de Scheepmakershaven werd aangelegd.

Het gebied rond Schoonhoven is ontgonnen vanaf de Lekdijk en in het noordoosten ook vanuit de Vlist en de Zevender. De loodrecht op de Lekdijk lopende strokenverkaveling is in de binnenstad vooral ten westen van de Haven duidelijk herkenbaar. Het stratenplan van het oostelijke gedeelte van de binnenstad is veel onregelmatiger, waarbij met name het diagonale verloop van de Lange Weistraat opvalt. Deze straat liep ooit evenwijzig aan de Zevender. In het noordoosten ligt het Doelenplein ter plaatse van een verdwenen kasteel.

Op enkele honderden meters ten oosten van de binnenstad ligt aan de Lekdijk het dijkdorpje Willige Langerak.

Stadsbebouwing

De bebouwing langs de Haven, voor een groot deel bestaand uit panden met 18e en 19e eeuwse lijstgevels, is het rijkst van karakter. Naast woningen en winkels hebben hier ook kantoorfuncties een plaats gevonden. Behalve aan de Haven zijn ook aan de Tol, de Koestraat en aan de Voorhaven-Korte Dijk diverse 19e eeuwse lijstgevels geïnventariseerd, waarvan enkele rijk geornamenteerd en met eclectische stijlkenmerken. Door zijn rijk gedetailleerde kopgevel valt met name het pand Voorhaven 10 op.

Het zwaartepunt van de winkels ligt verder vooral langs de Lopikerstraat. Het pand Lopikerstraat 30 dateert uit 1901 en valt op door Art Nouveau stijlkenmerken. Als samenhangende gevelwand en overgang naar singelbebouwing zijn de panden Lopikerstraat 61 tot en met 67 (gebouwd omstreeks 1880) van belang. Het is een huizenblok van twee lagen met een zolderverdieping en een doorlopende kroonlijst.

De bebouwing in de rest van de binnenstad, woonhuizen en bedrijfspanden, is overwegend kleinschalig van karakter. Met name langs straten als de Stadhuisstraat, Lange Weistraat en Koestraat vindt men veel van deze bebouwing: naar het uiterlijk rond de eeuwwisseling te dateren, maar vaak met veel oudere kernen. Vermeldenswaard in dit verband zijn twee voormalige koetshuizen van circa 1900 aan de Koestraat (146-148 en 69) en één aan de Waagstraat (5).

Interessant vanwege de onderlinge samenhang zijn vier verbouwde 19e eeuwse tuitgeveltjes aan de Waagstraat. Hetzelfde geldt voor een rij woonhuizen van circa 1910 aan de Wal, die een doorlopende lijstgevelwand tegenover de Oud-Katholieke kerk vormen. Door hun samenhang opvallend is ook een viertal halsgeveltjes van rond de eeuwwisseling, dat de in- en uitgang van de Appelstraat markeert (Havenstraat 76-78 en Havenstraatsewal 19-21). Aan de Jan Kortlandstraat staat een blok van zes vrijwel identieke woonhuizen uit circa 1910.

Typische singelbebouwing met een vrij deftig karakter bevindt zich aan de Albrecht Beylinggracht in de vorm van enkele met tuitgevels en verspringingen verlevendigde blokken herenhuizen van omstreeks 1890 (nrs. 26 tot en met 42). Naar het zuiden toe wordt de singelbebouwing eenvoudiger, zoals te zien is aan een drietal klokgeveltjes uit het derde kwart van de vorige eeuw (Albrecht Beylinggracht 4 tot en met 8).

Het beeld van de Oude Singel wordt bepaald door enkele rijtjes arbeiderswoningen uit het begin van deze eeuw: een vrij gaaf rijtje van acht topgevels (nrs. 128 tot en met 42) en zeven gelijke woningen met mansardekappen (160 tot en met 172).

Villa-achtige vrijstaande woonhuizen zijn te vinden bij de singels en uitvalswegen. Het pand Wal 12 is rond 1900 gebouwd in neo-renaissance stijl. Aan de Oude Singel (174) en de Opweg (6) staan villa's van omstreeks 1915. In de jaren '20 en '30 verrezen villa's met Amsterdamse School-kenmerken aan de Spoorsingel (2 en 58). Aan de De Montignylaan bij Willige Langerak staat een villa uit de 30-er jaren.

Langs de Lekdijk (West) bevindt zich lintbebouwing in de vorm van verbouwde boerderijen en dijkhuisjes. Betrekkelijk gaaf is een blok dijkwoningen uit circa 1910 (Lekdijk West 17-21). Overige lintbebouwing - grotendeels bestaande uit vrijstaande woonhuizen uit de jaren '20 en '30 - is onder andere gesitueerd langs de Nieuwe Singel, Nassaukade en Lopikersingel en uitvalswegen als Opweg, Lopikerweg en Tiendweg.

Uitbreidingen en complexen

Van samenhangende woningbouwcomplexen van voor 1945 is in Schoonhoven nauwelijks sprake. Huizenblokken uit de jaren '20 en '30 voor het grootste deel verbouwd of gerenoveerd, zijn te vinden aan de Jan van Bloisstraat, Julianastraat, Emmastraat en het Olivier van Noortplein. Van een rond het Olivier van Noortplein gesitueerd complex arbeiderswoningen uit het begin van deze eeuw resteert alleen nog een tegeltableau nadat het in de jaren '70 werd vervangen door nieuwbouw.

Bijzondere bebouwing

Schoonhoven bezit diverse monumentale gebouwen uit de periode 1800-1945, waaronder de middeleeuwse Nederlands Hervormde kerk (in de loop van de eeuwen herhaaldelijk verbouwd), de 17e eeuwse waag en de Veerpoort uit 1601 en een stadhuis dat oorspronkelijk gotisch was. Het gedeeltelijk romaanse kerkje van Willige Langerak is verbouwd in 1838.

De vroegere betekenis van Schoonhoven als garnizoensstad is nog herkenbaar in een aantal gebouwen met een oorspronkelijk militair karakter. Aan het Doelenplein staat het

18e eeuwse Doelengebouw. Aan hetzelfde plein bevindt zich het achtergedeelte - het uit circa 1875 daterende vroegere kantinegebouw - van de nu als museum in gebruik zijnde kazerne, die in zijn huidige vorm uit 1862 dateert en in een U-vorm het op de Oude Haven uitkomende kazerneplein omsluit. Aan het Bastion bevinden zich enkele militaire magazijngebouwen uit het eind van de 19e en het begin van de 20ste eeuw.

Een groot deel van de bijzondere gebouwen uit de periode 1800-1945 heeft religieus-maatschappelijke betekenis. Zo zijn er diverse kerkgebouwen: de Rooms-Katholieke kerk aan de Wal (63) werd in 1873 gebouwd naar een ontwerp van de bekende architect E.J. Margry in een mengvorm van neo-romaans en neo-gotiek. In de nabijheid bevindt zich een klein voormalig klooster uit 1906 (Wal 40) en de in 1905 gebouwde Oud-Katholieke kerk met pastorie (Wal 30-32). Het voormalige parochiehuis aan de Koestraat (102-104) werd rond 1915 gebouwd en is nu in gebruik als bedrijfspand. De Remonstrantse kerk aan de Kruispoortstraat is een kleine zaalkerk met tuitgevel en werd gebouwd in 1881. Aan de Joodse gemeenschap herinneren de voormalige synagoge uit 1838 aan de Haven (13) en een 18e eeuwse begraafplaats aan de Nes.

Tegenover de Nederlands Hervormde kerk aan de Koestraat (80) bevindt zich het achter de rooilijn gelegen voormalige Weeshuis met een rijke lijstgevel in eclectische stijl. Een vergelijkbaar object - eveneens op de rijksmonumentenlijst geplaatst - is het Hervormd Centrum aan de Korte Dijk (12), met een mogelijk gedeeltelijk 18e eeuwse lijstgevel.
Het postkantoor aan de Lopikerstraat (9-11) werd omstreeks 1900 gebouwd met stijlkenmerken van neo-renaissance en Art Nouveau.
Een markant gebouw bij wat eens de noordelijke entree van de stad was, is de vroegere stadsherberg aan de Opweg (4) met een lijstgevel uit de eerste helft van de vorige eeuw. Uit dezelfde tijd stamt de over de Lek uitkijkende herberg "Belvédère" aan de westelijke Lekdijk, waarvan het uiterlijk heeft geleden onder diverse verbouwingen. Apart te vermelden zijn twee voormalige theehuizen van omstreeks 1800, direct buiten de singel gelegen aan de Lopikerweg (32) en aan de Nieuwe Singel (25).

Groenaanleg

De parkaanleg langs de Grote Gracht omvat het noordoostelijke bastion van de vroegere vestingwallen en is een laat (1919) voorbeeld van een singelpark. De aanleg is ontworpen door de tuinarchitect Springer. Bij de toegang aan de Kruispoortstraat/Trompertswal bevindt zich een zogenaamde "Kroningslinde" met versierd hekwerk, opgericht - met vele andere in het land - bij de inhuldiging van koningin Wilhelmina in 1898. Op twee van de voormalige bastions zijn begraafplaatsen aangelegd: de algemene begraafplaats aan de Wal en de begraafplaats achter de Rooms-Katholieke kerk, beide aan de oostzijde van de binnenstad.

Boerderijen

Vrij gave boerderijen van rond de eeuwwisseling zijn te vinden aan de Tiendweg (1) bij Willige Langerak en ten noorden van de binnenstad aan de Opweg (37, 100). De boerderijen hebben een rechthoekige plattegrond; boven de stal bevindt zich meestal een hooizolder met luiken in de zijmuren. Behalve aan hooi boden deze zolders ook in veel gevallen plaats aan vlas en hennep.

Eén (voormalige) boerderij bevindt zich binnen de singels aan de Wal (26) en dateert in de huidige vorm uit de tweede helft van de vorige eeuw.

Objecten van bedrijf en techniek

Schoonhoven is bekend vanwege de zilverindustrie; op diverse plaatsen zijn nog zilversmederijen te vinden. Aanvankelijk werden deze gevestigd in gewone woonhuizen, waarbij ter wille van de daglichttoetreding de werkplaatsen op de eerste verdieping werden ingericht. De vensters werden daarbij vergroot of vervangen door samengestelde vensterpartijen. (Voormalige) smederijen van dit type (tweede helft 19e eeuw) zijn het "St Andrieshuis" aan de Oude Haven (28) en het pand Scheepmakershaven 30.

De smederij van de firma Gebr. Seton (Korte Weistraat 12) werd omstreeks 1910 gebouwd. Evenals bij de in woonhuizen gevestigde smederijen bevindt ook hier de werkplaats zich op de eerste verdieping. De vensterpartijen in de lange zijgevels zorgen voor voldoende daglicht. De smederij van de Gebr. Huisman werd omstreeks 1930 gebouwd buiten de binnenstad (Spoorstraat 8-12) en werd ruim opgezet met slechts één bouwlaag.

Minder bekend dan de zilversmederijen is de loodwitindustrie, die is gevestigd in de noordwestelijke hoek van de binnenstad aan het einde van de Havenstraatsewal. Aan de Havenstraat bevindt zich het oudste deel van het complex (circa 1850), waarvan de kwaliteit of de ouderdom - het grootste deel dateert uit de jaren '50 - te gering is om aparte inventarisatie te rechtvaardigen.

Van het complex van de Hasco lakfabriek dateren een werkplaats en een woonhuis aan de Scheepmakershaven (5-7) uit circa 1900. De plateelbakkerij "Schoonhoven" aan de Wal (14) dateert uit de jaren '30 en kan gezien worden als voorbeeld van de Nieuwe Zakelijkheid.

Op diverse plaatsen in de binnenstad bevinden zich pakhuizen, die veelal rond de eeuwwisseling werden gebouwd en onder andere voor opslag van kaas werden gebruikt. Voorbeelden zijn te vinden aan de Wal (8, 3-5) en de Koestraat (121a). Een gerestaureerd pakhuis aan de Lopikerstraat (20) dateert uit het begin van de vorige eeuw.

Aan de tramverbinding met Gouda herinnert het stationsgebouw aan het Stationsplein, dat omstreeks 1910 werd gebouwd. Erachter bevindt zich een lokomotiefloods, die wordt gebruikt als garage voor bussen.

De watertoren, aan de voet van de westelijke Lekdijk gebouwd in 1901, is een ontwerp van de architect F.A. de Jongh. Kenmerken van Chaletstijl zijn vooral herkenbaar in het rijk gedetailleerde houtwerk van de bovenbouw van de toren, die het silhouet van de stad domineert.

Diverse bouwwerken hebben betrekking op de waterhuishouding; de sluis aan de Wal, tussen de Lek en de Scheepmakershaven dateert in de huidige vorm uit 1860. Het water in de Haven passeert twee stel sluisdeuren, die waarschijnlijk uit het eind van de vorige eeuw stammen. Ten noorden van de stad werd in 1927 een molen vervangen door het gemaal "K. Vink", dat in de stijl van de Amsterdamse School werd ontworpen door de architect Slodt Blaauboer.

Naoorlogse bebouwing

De bebouwing langs de Groene Singel bestaat voor een groot deel uit huizenblokken uit de jaren '50 en '60. Op diverse plaatsen binnen de singels is - vooral in de jaren '70 - woningbouw gerealiseerd op open plaatsen en ter vervanging van oude bebouwing. Reeds genoemd is de nieuwbouw aan het Olivier van Noortplein en omgeving. Eveneens uit de jaren '70 dateren woningbouwcomplexen aan de Jan van Bloisstraat. Havenstraatsewal, Jacoba van Beierenstraat, Kerkstraat, Uitdragersstraat en Jan Kortlandstraat.

Sinds de jaren '60 wordt Schoonhoven op vrij grote schaal uitgebreid in noordwestelijke richting in het gebied tussen de Opweg en de C.G. Roosweg. De totale oppervlakte van de gedeeltelijk uit hoogbouw bestaande woningbouwcomplexen overtreft die van de binnenstad. Bij Willige Langerak is op kleine schaal nieuwbouw gerealiseerd langs de Populierenlaan.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Schoonhoven 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.