Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monume
Inventari
Project (M

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**
   2.1. Afwatering

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

4. **INFRASTRUCTUUR**
   4.1. Wegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken
   4.4. Spoorwegen
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsbedrijven

5. **NEDERZETTINGEN**
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. De stad Vianen
         5.2.1.1. Functionele ontwikkelingen
         5.2.1.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen
         5.2.1.3. Publieke voorzieningen
         5.2.1.4. Groenvoorziening
      5.2.2. Hagestein
      5.2.3. Everdingen
      5.2.4. Zijderveld
      5.2.5. Tienhoven
   5.3 Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De gemeente Vianen ligt in het noordoosten van de Vijfheerenlanden langs de zuidoever van de Lek. Het is de meest oostelijk gelegen gemeente van de provincie Zuid-Holland; in het noorden grenst Vianen aan Utrecht, in het oosten aan Gelderland. Omliggende gemeenten zijn (N.O.Z.W.): Lopik (Utrecht), IJsselstein (Utrecht), Nieuwegein (Utrecht), Houten (Utrecht), Culemborg (Gelderland), Leerdam en Zederik.
De huidige gemeente Vianen ontstond door samenvoeging van de voormalige gemeenten Everdingen, Hagestein en Vianen op 1 januari 1986. Tegelijkertijd werd een planologisch-administratieve grenscorrectie gerealiseerd: een deel van de polders Neder-Boeicop en Over-Boeicop werd bij Vianen gevoegd, waardoor de kern Zijderveld geheel onder deze gemeente kwam te liggen.
Voor het overige werden de bestaande historisch-juridische en functioneel-landschappelijke grenzen gerespecteerd (de Lek).

Vianen heeft thans een oppervlakte van 4.238 ha en de gemeente telde op 1 januari 1989 18.704 inwoners, waarmee de bevolkingsdichtheid ligt op 471 inwoners/km^2 landoppervlak. De gemeente heeft als kernen de stad Vianen, het dorp met stadsrecht Hagestein, de dorpen Everdingen en Zijderveld, het gehucht Tienhoven en wat verspreide bebouwing, onder andere te Helsdingen.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De bodem binnen de gemeente Vianen bestaat geheel uit rivierkleigronden van holocene ouderdom. De ondergrond herbergt nog de sporen van vroegere (veen)stromen en van een voormalige Rijntak, de zogenaamde Hagesteinse stroom/Linschotenstroom, die in de 3e eeuw na Christus ontstond, maar sedert de 9e eeuw weer verlandde. Deze Rijntak stroomde ongeveer ter plaatse van de huidige Biezenweg en de dikke stroomruggronden in het noorden van de gemeente dateren uit deze periode. Meer naar het zuiden bevindt zich een rivierklei-op-veeninversielandschap: de verlande beddingen van de voormalige (veen)stromen laten zich - dankzij hun geringe klinkgevoeligheid - thans als lage ruggen in het veld herkennen.
Langs de Diefdijk en ten zuiden en zuidwesten van de stad Vianen werd plaatselijk kleigrond vergraven, respectievelijk ten behoeve van dijkverzwaring en voor steenfabricage.

Het reliëf binnen de gemeente is vrij groot: de klei-op-veengronden in het hart van de Vijfheerenlanden liggen globaal genomen op NAP tot 1 meter +NAP, waarbij de hoogste delen worden gevormd door de sedert de ontginning weinig geklonken fossiele (veen)stroomruggen.
Aanzienlijk hoger reiken de stroomruggronden in het noorden: gemiddeld ligt het oppervlak op zeker 2 meter +NAP, maar langs de Lek (± 2,5 meter +NAP) en ten noorden van de Biezenweg en de Helsdingse Weg komt de rug van de vroegere Hagesteinse en Linschotenstroom zelfs op 3 à 3,5 meter +NAP.

2.1. Afwatering

De algemene terreinhelling in de Vijfheerenlanden gaat van noordoost naar zuidwest, maar het afwateringspatroon sloot hier in het verleden niet vanzelfsprekend bij aan, als gevolg van de door klink toenemende komstructuur van het land. Van nature waren de riviertjes de Zederik, de Leede en de Linge de aangewezen afwateringswegen maar al in 1284 werd een overeenkomst gesloten betreffende de waterstaat: op grond hiervan ontstonden onder meer de Diefdijk (om wateroverlast uit Gelre te weren) en de Huibertswetering (om de oostelijke ontginningen te ontwateren).

Sedert het midden van de 15e eeuw werden in toenemende mate molens nodig voor de waterlozing en uiteindelijk stonden er tientallen molens in de Vijfheerenlanden, waaronder ook heel wat onder Vianen. De afwatering vond inmiddels niet uitsluitend in zuidwestelijke richting plaats, maar er werd vooral gebruik gemaakt van de Lek; tegenstrijdige belangen van de verschillende heren en grote verschillen in de waterstanden in Linge en Lek waren hiervoor verantwoordelijk.
Sinds 1825/1826 vond de lozing definitief in zuidwestelijke richting plaats en wel via het Zederikkanaal (naar ontwerp van Jan Blanken). Op verscheidene plaatsen langs dit kanaal verrezen windmolens, die het water van de verschillende poldereenheden uitsloegen.

De overgang naar motorbemaling kwam binnen de huidige gemeente Vianen relatief laat tot stand, namelijk pas in onze eeuw. Het eerste stoomgemaal lag ten noorden van de stad Vianen in de Pontwaard (oostzijde, 1911); het droeg zorg voor de ontwatering van de uiterwaarden in dit gebied, dat wel op de Lek loosde.

Sedertdien werden er meer gemalen geplaatst, zoals in de Polder Middelkoop (stoom), in Neder- en Overboeicop (stoom), voor Overheicop, Everdingen, Over- en Nederzijderveld gemeenschappelijk (onder Leerdam, stoom) en in de Polder Autena (diesel); ze werden alle in of kort voor 1915 in bedrijf gesteld. De Polder Bolgerijen kreeg een dieselgemaal in de molenstomp (1921) en ook in Polder Bloemendaal kwam een dieselinstallatie; deze laatste werd in verband met een vroegere bochtafsnijding van het kanaal op enige afstand van het water geplaatst.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de waterstaatkundige toestand opnieuw gewijzigd en werden enige gemalen opgeheven: het oudste -in de uiterwaard- en dat in Polder Bloemendaal werden buiten gebruik gesteld; hier tegenover staat, dat binnen de stad -zowel aan de west- als aan de oostzijde- nieuwe werden gebouwd.
Behalve het naoorlogse dieselgemaal in Polder de Biezen zijn het thans alle elektrische installaties.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

Het noorden van de gemeente Vianen werd ontgonnen en verkaveld vanaf de rivier de Lek. De niet erg regelmatige strookverkaveling in dit gebied ontstond onder een nog weinig gereglementeerd regime en neigt naar blokvormen.
Ook de Linschoten-/Hagesteinse stroom, die al in een verlandingsfase was, werd als ontginningsbasis gebruikt en zowel in noordelijke als in zuidelijke richting werden vanaf de oeverwal/stroomrug kavels uitgezet. Naar het noorden ontstond als gevolg van de kromming van de waterloop een convergerende, naar het zuiden een divergerende waaier van strookkavels. Omdat reglementering beperkt was, werd de ontmoetingslijn van de Lek- en de Hagesteinse stroomontginningen grillig van vorm: de kaveldiepten waren niet van tevoren bepaald.
De stroomruggronden zelf werden nog onregelmatiger verkaveld; dit hangt ongetwijfeld samen met de hoogteverschillen, het verlandingsproces en het gebrek aan regelgeving.
Het huidig kaartbeeld verraadt nog duidelijk dat de directe omgeving van de stad Vianen in een (semi-)eilandtoestand werd ontgonnen, onafhankelijk van de rest van de Vijfheerenlanden.

Ook stroomop- en stroomafwaarts werden de oevers van de Lek door strooksgewijze ontgonnen en in cultuur gebracht; de bundels zijn te Helsdingen tamelijk onregelmatig gestructureerd, maar bij Everdingen kwam een overzichtelijke structuur tot stand, waarbij alle kavels ook een gelijke diepte kregen (lijn Tienhovense Weg/Lange Meent).

Nadat de oeverzones in gebruik waren genomen (± 10e eeuw en later) kwam het binnenland van de Vijfheerenlanden aan de beurt. Inmiddels was het gezag sterker gefundeerd en de rivierklei-op-veengebieden werden volgens een strak patroon verkaveld: aan het eind van de kavels in de (latere) Polder Tienhoven werd een vrijwel rechte wetering gegraven; parallel hieraan volgden andere. De weteringen en hun kaden werden ontginningsbases voor de 1.000 à 1.250 meter diepe kavels, die volgens het bekende "Cope"-systeem in exploitatie werden genomen.

De kort na 1284 tot stand gekomen Huibertswetering langs de Zijdewende werd ontginningsbasis voor de ten oosten hiervan gelegen gronden, die volgens hetzelfde principe in cultuur werden gebracht en die eindigden op de Diefdijk.

Door de aanleg van grote wegen in de Vijfheerenlanden werd de oorspronkelijke verkaveling enig geweld aangedaan en zijn vele percelen doorsneden. Thans is een ruilverkavelingsproject in uitvoering waarmee de versnippering van het landeigendom in de Vijfheerenlanden zal worden teruggebracht.

3.1. Agrarisch grondgebruik

Sedert de ontginning werden de gronden binnen de huidige gemeente Vianen gebruikt voor akkerbouw en veeteelt. De ontwatering van de bodem bracht klink van het onderliggende veenpakket mee waardoor het landoppervlak reliëf ging vertonen: de kleiïge stroomruggen kwamen relatief hoog te liggen. Het gevolg was dat de akkerbouw (vele gewassen) zich ging concentreren op de hogere, de veeteelt op de lagere gronden.

De akkerbouw in de overgangsgebieden tussen beide betrof in de 18e en de 19e eeuw vooral de teelt van hennep voor de touwfabricage; deze akkers zijn thans nog herkenbaar als kleine smalle percelen, onder andere in de Biezenpolder, de Biezen Gouwenespolder en Polder Grote Hagen.

In de tweede helft van de vorige eeuw kwam de fruitteelt sterk opzetten en veel akkers werden omgezet in boomgaarden; al eerder kwam de griendhoutteelt op en wel met name in de lagere, kwelgevoelige delen (Polders Autena, Bolgerijen en Biezenpolder). Het hoogtepunt van beide viel voor de Tweede Wereldoorlog maar ook thans zijn griendhout- en vooral fruitteelt nog van belang: het fruitgebied is geconcentreerd op de stroomrug- en oeverwalzones en op de overslaggronden langs de Diefdijk. De overige akkerbouw is van weinig betekenis meer en is overvleugeld door veeteelt.

Behalve de oude, reeds eeuwen geleden in cultuur gebrachte gronden vallen ook brede uiterwaarden onder de agrarische gebieden. Voorheen werden deze gronden hoofdzakelijk extensief (bijvoorbeeld als hooilanden) gebruikt; sedert de regulatie van de Lek werden ze in toenemende mate als permanente graslanden in gebruik genomen. (Toch duidt de naam Zaadwaard op gebruik als akkerland, ook voor de regulatie.)

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

In vroeger eeuwen werd op grote schaal klei gewonnen binnen de gemeente ten behoeve van de steen- en pannenfabricage. Vanouds werden de uiterwaarden van de Lek afgeticheld en met name was dit het geval ten westen van Vianen, nabij de steenfabrieken in de Zaadwaard (bij Helsdingen), in de Middelwaard en (tot in de 19e eeuw) ook in de Heerenwaard. In het derde kwart van de vorige eeuw werd een vierde steenplaats (De Ossewaard) gesticht ten oosten van de stad, ter hoogte van de huidige stuw; dit bedrijf, thans op een schiereiland gelegen, is nog actief, terwijl bovendien nog een van de oude veldovens resteert.
Het gevolg van de steenfabricage was dat grote oppervlakten klei verdwenen, waardoor aanzienlijke putten achterbleven.

Sedert de sluiting van de twee westelijk gelegen bedrijven werden de kleiputten verder uitgegraven en thans zijn de ontstane plassen in de Zaadwaard en de Middelwaard ingericht als recreatie/natuurterreinen. Na de aanleg van de stuw bij Hagestein en de verlegging van de rivierbedding ter plaatse kwam ook achter de vierde steenfabriek een waterplas tot stand; deze dankt zijn ontstaan echter aan de zandwinning ten behoeve van de aanleg/reconstructie van de beide rijkswegen. De plas (Everstein) heeft inmiddels eveneens een bestemming gekregen als recreatiegebied.

Behalve langs de Lek kwamen ook steenfabrieken tot ontwikkeling langs het Zederikkanaal (later Merwedekanaal): in het derde kwart van de 19e eeuw werd een pannenfabriek gevestigd in het zuiden van de Polder Monnikhof (een restant van een steenoven is nog aanwezig) en wat later kwam aan de oostzijde van het kanaal in het Hooge Land een steenfabriek tot stand.

Ligging aan diep vaarwater was voor elk van deze bedrijven van essentieel belang in

verband met de aan- en afvoer van grond- en brandstoffen alsmede voor het transport van het eindprodukt.
Merkwaardig is wel dat er nauwelijks sprake was van kernvorming rond de fabrieken: ze trokken hun personeel van enige afstand zonder koloniën te stichten. In de directe nabijheid van de fabrieken aan de Lek waren ook lang niet altijd pontveren; schijnbaar was de reisafstand voor velen nauwelijks een bezwaar.

3.3. Visuele karakteristiek

Het gemeentelijk gebied van Vianen kan zeer afwisselend worden genoemd dankzij de ligging aan een wijde rivierbocht, de hoogteverschillen en de variatie in bodemgebruik.
Behalve het verstedelijkt gebied van Vianen zijn van noord naar zuid te onderscheiden: de rivier en de uiterwaarden,de akker- en fruitboomcomplexen op de oeverwallen en stroomruggen, de griendlanden en het uitgestrekte weidegebied. De gemeente wordt doorsneden door een aantal grote wegen en waterwegen, die ruimtelijk structurerend werken, terwijl ook door de rijke "stoffering" met groen en door de dijklichamen met hun lineaire bebouwing een duidelijke geleding ontstaat.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Wegen

De weg langs de zuidoever van de Lek heeft vanouds een functie als interlokale en regionale verbinding in het waardengebied: hij vormde de landroute naar zulke stadjes als Nieuwpoort en Culemborg. De weg ligt op de dijk langs de rivier; de afstand tot het water is echter tamelijk groot door de brede uiterwaarden.
Ten zuiden van het dijktracé richting Helsdingen en Lexmond waren bovendien twee andere wegen aangelegd (de Bosweg en de Helsdingse Weg); zowel de Lekdijk als deze beide waren rond het midden van de vorige eeuw verhard. De Bosweg -van Vianen naar Lexmond (met vervolg over Meerkerk naar Gorinchem)- werd speciaal aangelegd t.b.v. het rijkswegennet dat tot stand kwam in de Franse Tijd; de weg was beklinkerd en bleef van nationale betekenis tot kort voor de Tweede Wereldoorlog.
Ook de meeste wegen in zuidoostelijke richting, rond Hagestein, waren omstreeks 1850 reeds verhard: de Biezenweg, de Lange Dreef, de Reijersteinse Weg en de Neijensteinse Weg hadden een zekere vorm van verharding, al wil dit niet zeggen dat de wegen in perfecte staat verkeerden; de kleiondergrond gaf een stabiele basis, maar in geval van wateroverlast werd de begaanbaarheid snel minder.

Belangrijk waren de beide noord-zuidverbindingen over de Poldersteeg (nu Graaf Huibertslaan) en de Diefdijk: de postroutes naar Leerdam kruisten de Lek te Vianen en te Culemborg. Bij Vianen was hiertoe in 1840 een schipbrug aangelegd naar Vreeswijk, ter vervanging van het vroegere veer. De schipbrug heeft gefunctioneerd tot vlak voor de Tweede Wereldoorlog, toen inmiddels de vaste oeververbinding in de autoweg Utrecht-'s-Hertogenbosch tot stand was gekomen.
Enkele overzetveren hebben nog lange tijd het locale verkeer bediend: het Oud-Slijker voetveer tot in de jaren tachtig van de 19e eeuw en het Honswijkerveer zelfs tot rond 1925. (Van geheel andere orde was de bootdienst Rotterdam-Vianen-Culemborg, die tot 1937 functioneerde.)

Niet verhard waren de wegen ter weerszijden van het Zederikkanaal; slechts een kort stuk aan de oostzijde bezat rond 1870 een verharding. Verdere verbetering volgde pas bij de reconstructie van het kanaal in ± 1893, maar ten zuiden van de voormalige pannenfabriek is ook thans de westzijde niet bestraat.

De jaren dertig gaven verdere ontwikkeling van het wegennet te zien: hierbij was vooral van belang de aanleg van de al genoemde autoweg Utrecht-'s-Hertogenbosch (A2/E9) maar ook de aanpassing van de Bosweg en de opwaardering Lexmond-Helsdingen-Vianen, van de Biezenweg, de Hageweg, de Langeweg, de Nijensteinse Weg, de Tienhovense Weg en de beide wegen naar Leerdam waren van belang.
Na de oorlog volgden nog de verbreding van de A2/E9 (jaren zestig) en de aanleg van de A27/E37 tussen Utrecht-Oost en Gorinchem, die oostelijk van Vianen werd getraceerd. Het gevolg van de aanleg van deze rijkswegen was betekenisafname van de oudere wegen. Deze laatste volgden vrijwel geheel het patroon van dijken en wateren en ze waren in samenhang met de ontginning van de Vijfheerenlanden aangelegd (uitgezonderd de Bosweg), waardoor - zeker in het zuiden van de gemeente Vianen - een eenvoudige structuur ontstond: rechte

wegen met vrijwel haakse kruisingen. De meeste wegen waren tevens vestigingsplaats of ontginningsbasis, maar het aantal echte kernen erlangs bleef beperkt.

4.2. Wateren

De gemeente Vianen omvat een tweetal zeer belangrijke wateren. Vanouds is de Lek -behalve waterstaatkundig zorgenkind- één van de belangrijkste vaarwegen door Holland en Utrecht; deze Rijntak werd sedert de 10e eeuw steeds belangrijker om -in de schaduw van de Waal, die meer water voerde- uit te groeien tot één van de "slagaders" van West-Europa, zowel wat betreft afwatering als voor de scheepvaart. In de z.g. Kleine IJstijd (± 17e/18e eeuw) voerde de Lek weinig water en werd hij onbelangrijk voor de scheepvaart; waterwerken bij Pannerden (rond 1707) vormden het begin van de herwaardering van deze Rijntak.
De rivier kende en kent grote peilverschillen en bezit dan ook brede uiterwaarden om een groot debiet te kunnen verwerken (wat overigens niet altijd lukte; er waren regelmatig dijkdoorbraken). Daarom waren al rond de jaren zeventig van de vorige eeuw oeverwerken uitgevoerd, waarbij o.m. kribben werden aangelegd om de stroomsnelheid in de vaargeul op peil te houden bij lage waterstanden (normalisatie).
Deze werken vonden ingrijpende voortgang na de Tweede Wereldoorlog, toen de taluds verder werden versterkt. Voorts werd de Lekkanalisatie gerealiseerd, onder andere door middel van de stuw bij Hagestein. Bij de uitvoering van dit plan (1954-1960) werd een bochtafsnijding gecombineerd met de bouw van een sluis- en stuwcomplex; de bestaande steenfabriek kwam op een kunstmatig schiereiland te liggen.

Het tweede belangrijke water binnen de gemeente Vianen is het Merwedekanaal, dat even ten noorden van de stad begint bij de Lek en vandaar in zuidwestelijke richting naar Gorinchem loopt. Bij de aanleg van het Merwedekanaal - geopend in 1893 - werd gebruik gemaakt van het uit ± 1825 daterend Zederikkanaal, dat op zijn beurt een gedeeltelijke vergraving was van het riviertje de Zederik. (Vanaf omstreeks 1660 was er overigens een trekschuitverbinding Vianen-Gorinchem die tot omstreeks 1825 functioneerde via de 'Viaanse Vaart', d.w.z. via een nu vrijwel onherkenbaar geworden vaartenstelsel ten zuidwesten van Vianen, dat aansloot op de Zederik nabij de zuidpunt van Polder Bloemendaal.)
Thans zijn zowel de mond van het Zederikkanaal als die van het (oostelijker gelegen) Merwedekanaal nog herkenbaar; de oude sluis werd in 1947 gesloopt en gedempt, maar de Grote of Nieuwe Sluis (Wilhelminasluis) uit ± 1885 bleef tot op heden in gebruik.
Bij de aanleg van het Merwedekanaal werd een bochtafsnijding uitgevoerd ten zuiden van de Polder Bloemendaal; de vroegere uitwateringssluis bleef intact.
Het Merwedekanaal heeft behalve als boezemwater (de zogenaamde Zederikboezem) groot belang gehad voor de scheepvaart van Amsterdam naar de Rijn-, (Waal-) en Maasmondgebieden; de betekenis als Rijnverbinding nam sedert de opening van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952 echter aanzienlijk af.

4.3. Dijken

De gemeente omvat een aantal waterkerende dijken, waarvan de Lekdijk wel de belangrijkste is. De dijk ligt op enige honderden meters afstand van de zomerbedding van de rivier; de zomerkaden werden veel dichter bij het water opgeworpen. De dijken zijn in oorsprong van Middeleeuwse datum, maar natuurlijk werden ze in de loop van de eeuwen verstevigd en opgehoogd en - waar en wanneer nodig - hersteld na schade of doorbraak. (De Lekdijk liep tot begin-17e eeuw door de stad Vianen volgens het trace Kortendijk-Langendijk, maar werd toen buiten de stad omgeleid.)
Thans bedraagt de hoogte van de Lekdijk omstreeks 7 meter + NAP, terwijl die van de zomerkaden omstreeks 5 meter +NAP is; de uiterwaarden liggen op circa 2,5 meter +NAP, zodat dijk en kade zich respectievelijk omstreeks 2,5 en 4,5 meter boven het maaiveld verheffen.

Opvallend hoger is nog de langs de oostgrens van de gemeente opgeworpen en noord-zuidgerichte Diefdijk, die feitelijk een slaperdijkfunctie vervult, maar in de loop van de eeuwen wel menigmaal in feitelijke dienst kwam. De Diefdijk ontstond waarschijnlijk aan het eind van de 13e eeuw als keerdijk voor water dat bovenstrooms (in Gelre) buiten de rivieroevers was geraakt.
Verscheidene malen deden zich doorbraken voor; hierbij konden zogenaamde wielen ontstaan. Eén daarvan, de Waai, ligt thans nog op de grens van Vianen, Leerdam en Culemborg.
Ook de Diefdijk werd regelmatig versterkt en verhoogd: de afgegraven gronden aan de westzijde van de dijk getuigen hier nog van. De hoogte van de dijk bedraagt thans circa 6,5 meter +NAP; hij verheft zich omstreeks 5,5 meter boven het landoppervlak en is dus zeer dominant. (Zie ook 4.5)

De dijken langs het Merwedekanaal werden opgeworpen in samenhang met de aanleg van het kanaal (eigenlijk dus al in de jaren voor 1825, bij het graven van het Zederikkanaal). De waterkerende functie ervan is evident; de dijkkruinen liggen binnen de gemeente Vianen op circa 2 meter +NAP.

Behalve de tot nu genoemde dijken hebben ook een aantal inmiddels nauwelijks meer als zodanig herkenbare wegen een kade tot onderslag. Zowel tiendwegen en zogenaamde kwelkaden, aangelegd parallel aan de Lekdijk, als kaden in de klei-op-veengebieden behoren tot deze categorie, terwijl ten slotte ook de Graaf Huibertslaan (vroeger: Poldersteeg) hiertoe kan worden gerekend. De Graaf Huibertslaan werd in 1284 als Zijdewende genoemd maar hij is als zodanig opgevolgd door de Diefdijk.

Naoorlogs zijn de oeverwerken langs de Lek waarbij versterkte taluds tot stand kwamen, met name nabij de stuw te Hagestein en in de monding van het Merwedekanaal. Verder werden belangrijke zandlichamen gestort ten behoeve van de aanleg van de beide rijkswegen en vooral van het verkeersknooppunt Vianen.

Verscheidene dijken en kaden werden - vooral dankzij de erop aangelegde wegen - vestigingsplaats en ontginningsbasis en de bebouwing van het platteland strekt zich dan ook vrijwel steeds uit langs deze kunstmatige hoogten.

4.4. Spoorwegen

Er zijn in de jaren voor 1870 plannen geweest voor een spoorlijn van Utrecht over Vianen naar het zuiden, maar dit project is nooit uitgevoerd.
Dankzij de schipbrug over de Lek had Vianen wel profijt van de stoomtramweg Vreeswijk-Utrecht, die geopend werd in 1883 maar weer werd opgeheven in de jaren twintig.

4.5. Militaire infrastructuur

De Diefdijk vervulde in militair opzicht een bijzondere functie. Vanaf 1672 vormde de dijk de oostgrens van de inundatiezone van de Oude Hollandse Waterlinie in dit gebied. In het begin van de 19e eeuw kwam de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot stand: de Diefdijk werd hierin opgenomen als westgrens van de inundatiegebieden. De dijk werd verhoogd en verzwaard en bovendien werden versterkingen in en bij het aardlichaam gebouwd. (kazematten)
Het belangrijkste en grootste versterkte punt binnen de huidige gemeente Vianen ligt even ten oosten van Everdingen aan de Lek op de grens met Culemborg: het fort Everdingen. Het werd gebouwd in de jaren 1844-1849 en verbeterd in 1873-1877; het fort is nog steeds in gebruik bij het ministerie van Defensie.
Verder kwamen omstreeks 1879 werken gereed ten zuiden van Everdingen: aarden emplacementen en geschutsbanken, die nog slechts vaag herkenbaar zijn.
In 1907 werd een batterij op de zuidelijke Lekdijk ten noordwesten van Everdingen grotendeels opgeruimd; slechts de betonnen schuilplaats resteert nog.
De versterkingen en inundatiezone bleven operationeel tot in de Tweede Wereldoorlog, maar daarna verloor de linie zijn strategische functie.

4.6. Nutsbedrijven

Het waterleidingbedrijf te Vianen werd gesticht in 1909; de watertoren, uitgevoerd in gewapend beton (naar ontwerp van R.Kuipers) en de overige gebouwen, kwamen in hetzelfde jaar gereed aan de noordwestzijde van de stad.
De eerste gasfabriek (voor stadsverlichting) dateert van voor 1860; de stadsgasinstallaties waren gevestigd naast het waterbedrijf.
Vianen en Everdingen en zijn sedert ± 1918 aangesloten op de elektriciteitscentrale van Dordrecht; Hagestein kwam ongeveer 15 jaar later aan de beurt.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Vianen wordt voor het eerst schriftelijk genoemd in 1271, maar de bewoning in dit gebied dateert van eeuwen daarvoor.
Tot 1725 was het 'Land van Vianen', dat zich uitstrekte over een aanzienlijk deel van de Vijfheerenlanden, een zelfstandige heerlijkheid,die formeel niet tot het Graafschap Holland behoorde. In dat jaar kochten de Staten van Holland de Heerlijkheid Vianen, die tot dan dus souverein geweest was, waardoor een feitelijke -zij het nog niet formele- eenheid met Holland tot stand kwam. De speciale status van Vianen bracht mee dat de stad toevluchtsoord was voor bankroutiers.

De huidige gemeente Vianen ontstond pas in 1986 door de samenvoeging van Vianen, Hagestein en Everdingen.
De ontwikkeling van de bevolkingsomvang -ook van de samenstellende gemeenten- sedert circa 1800 was als volgt:

JAARTAL	VIANEN (tot 1886)	HAGESTEIN	EVERDINGEN	VIANEN TOTAAL
1798	1.820			
1811	1.753			
1822	1.946	525	939	3.410
1840	2.588	655	1.004	4.247
± 1875	± 3.350	± 1.000	± 1.030	± 5.380
1894	3.495	908	1.192	5.595
1914	3.312	971	1.083	5.366
1925	3.514	838	1.073	5.425
1935	3.714	875	1.038	5.627
1945	3.878	910	1.071	5.859
1960	5.056	901	1.239	7.196
1970	8.173	1.116	1.578	10.867
1985	15.270	1.395	1.888	18.553
1989				18.704

In de latere jaren '80 van de vorige eeuw was er een markante terugval van de bevolking die niet tot uiting komt in deze cijfers. Wel is het opvallend dat de bevolkingsomvang van Vianen van ± 1886 tot ± 1905 vrijwel gelijk bleef, een verschijnsel dat geheel tegen de landelijke trend inging.
Oorzaken waren onder meer het grote vertreksaldo van migranten (onder invloed van de trek naar de grote steden en na 1893 ook door de voltooiing van de kanaalwerken, die tot 1886 juist een zeer sterke groei teweegbrachten) en met name van die bevolkingsgroep die voor procreatie zorgde: het gevolg was sterke daling van het geboortecijfer en relatieve veroudering van de stedelijke bevolking.
Ook na de eeuwwisseling bleef de groei van de bevolking sterk achter bij die van Nederland, om pas sedert de Tweede Wereldoorlog weer in de pas te geraken.

De omgrachte binnenstad van Vianen bezit sinds 1975 de status van Beschermd Stadsgezicht.

5.2. Kernen

5.2.1. De stad Vianen

De stad Vianen ontwikkelde zich uit een oevernederzetting langs de Lek in de nabijheid van het gelijknamig kasteel op de Bol, gelegen ten zuiden van de latere stadswal. Dit kasteel werd in 1372 afgebroken nadat in de noordwesthoek van de stad een nieuw was gesticht (Batenstein).

De verlening van marktrecht aan de bewoners in 1271 en de uitbreiding van de privileges in 1335 en 1336 leidden tot de groei van Vianen, dat uit het "landrecht" werd vrijgemaakt en feitelijk stad werd. De nederzetting werd spoedig daarop omgracht en ommuurd; de verkeersfunctie van Vianen, dat een veer over de Lek bezat, en de betekenis van handel en in mindere mate van nijverheid nam mede hierdoor toe.
De nederzetting groeide in het grensgebied van twee verkavelingseenheden; de westelijke bestond uit een regelmatige blokstructuur, de oostelijke uit een waaiervormige strokenverkaveling, beide van oorsprong daterend uit de vroegste ontginningsfasen in dit oevergebied van de Lek. De regelmaat van de plattegrond van Vianen is voor een belangrijk deel te verklaren uit deze prestedelijke verkaveling; de grachten ontstonden dan ook door verbreding en uitdieping van bestaande sloten.

Centraal in de stad lag (en ligt) dan ook de Voorstraat, een haaks op de rivier toelopende weg: de verbinding met het achterland. Ten oosten hiervan werden enige nieuwe straten gerooid in een gebied dat sedert de ontginning door blokverkavelingen werd ingenomen: de voormalige, enigszins onregelmatige kavels worden nog weerspiegeld in de huidige plattegrond.
De oostgrens van de stad -met ommuring- kwam (waarschijnlijk) te liggen langs een sloot van de bundel strookkavels stroomopwaarts van de Lek; in het aldus ontstane deel van de nederzetting was sedert 1271 de marktplaats gevestigd. (Later werd de markt verplaatst naar de Voorstraat, die hiertoe een opvallend breed profiel kreeg.) Ten westen van de Voorstraat werden enige parallelstraten en haakse dwarsverbindingen aangelegd volgens eenvoudig patroon; de bestaande verkaveling werd geheel ondergeschikt gemaakt aan een nieuwe, planmatige, invulling van de ruimte. Dit deel van Vianen geldt dan ook terecht als een voorbeeld van een Nederlandse 'bastide' of stadstichting.
Ook aan de westzijde van de nederzetting werden een gracht en een muur aangelegd; het noordwestelijk stadsdeel werd sedert ca. 1370 echter ingenomen door de citadel Batenstein, die met zijn eigen versterking voor onregelmatigheid in de plattegrond zorgde.

Grof gesteld bestond de plattegrond van Vianen sedert de 14e eeuw uit een vierkant met zijden van 500 meter, doorsneden door een duidelijke noord-zuidas en een verdere invulling volgens schaakbordpatroon.
Er waren vier poorten: de Lekpoort, de Landpoort (gesloopt 1870), de Oostpoort en de Hofpoort, die eigenlijk bij Batenstein hoorde. De beide laatste gaven uit op de Lekdijk, die beheerst werd door Vianen en de citadel. Opvallend was ten slotte dat Vianen, behalve aan de noordzijde, feitelijk dubbel was omgracht.
Buiten de stad was langs de Veerweg en de Singel al in de 16e eeuw enige (lineaire) bebouwing: het haventje en het pontveer zorgden hier voor de nodige bedrijvigheid. In deze omgeving lagen onder meer lijnbanen voor touwfabricage (18e eeuw), maar ook

boomgaarden.

Aanvankelijk ontwikkelde de stad zich voorspoedig, maar aan het eind van de 15e eeuw trad stagnatie op. Het doorgaand verkeer bleef wel van betekenis, maar als nijverheidsstad had Vianen afgedaan. Het meest westelijk deel van de nederzetting bleef vrijwel onbebouwd en kreeg mettertijd een agrarische functie of werd zelfs "rommelzone".
In deze toestand kwam eeuwenlang weinig verandering en de stad werd in de 17e of 18e eeuw ook niet voorzien van nieuwe vestingwerken: de Middeleeuwse versterking bleef tot in de 19e eeuw intact. (Gevolg van de 'status aparte'?)
Batenstein verloor in de 18e eeuw zijn strategische en bestuurlijke betekenis, raakte in verval en werd ten slotte in de jaren 1828/1829 volledig gesloopt; het Hofplein werd in de openbare ruimte opgenomen.

5.2.1.1. Functionele ontwikkelingen

Vianen was vanouds een marktplaats voor de wijde omgeving: er waren drie jaarmarkten en een weekmarkt en verder werden de agrarische produkten uit de Vijfheerenlanden er aan de man gebracht. De nijverheid nam een tamelijk onbelangrijke positie in. Behalve touwslagerijen telde Vianen in het begin van de vorige eeuw onder meer een drukkerij (gesticht in 1804), een korenmolen, twee leerlooierijen en - buiten de stad - twee steenbakkerijen en een siroopfabriek, de laatste gevestigd op de plaats van het voormalig kasteel van Vianen op de Bol.

Rond het midden van de eeuw was er enige uitbreiding van de nijverheid en zo telde men er toen verder een olie- en smeerfabriek (opgericht 1848), een lijmfabriek, een gasfabriek, een hoepelfabriek (verpakkingsmateriaal op basis van griendhout, opgericht kort voor 1850) en een dakpannenfabriek (buiten de stad, opgericht 1867).
Toch was Vianen rond 1900 nog nauwelijks geïndustrialiseerd; mogelijk een naeffect van de kwade roep der stad bij schuldeisers en ondernemers.

Pas in het begin van onze eeuw kwamen meer produktiebedrijven de stedelijke economie versterken zodat rond 1930 zo'n 45% van de arbeidsbevolking in de nijverheid werkzaam was. De meeste bedrijven waren evenwel kleinschalig, want nog na de oorlog was slechts 16% in industriële bedrijven actief.
In 1908 werd een fabriek voor borstelhouders en in 1921 en 1926 werden aannemingsbedrijven gesticht, in 1922 een carrosseriefabriek en in 1928 een stoomwasserij.

Verdere groei van nijverheid en industrie vond plaats na de oorlog: o.m. houtverwerkende industrieën, genotmiddelen (onder andere sigaren), bouwnijverheid, machine-industrie, lederwarenindustrie en jachtbouw vonden er een vestigingsplaats -de meeste op het industrieterrein ten zuiden van de stad nabij verkeersknooppunt Vianen.
Zo werd Vianen van een gemeente met relatief weinig industrie tegen het eind van de laatste oorlog tot een regionaal centrum van bedrijvigheid.

De detailhandel, die voorheen een belangrijke stad- en streekfunctie bezat, boette heel wat in aan betekenis. Vanouds liggen de meeste ambachtelijke bedrijven en winkels langs de Voorstraat en de Langendijk. Hun regiofunctie bleef behouden, maar veel Vianers gaan naar grotere centra in de omgeving.

5.2.1.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen

Zoals al werd opgemerkt, hield de voorspoed van de stad vrij abrupt op in de 15e eeuw en nadat Vianen tot economische stagnatie was vervallen, ontwikkelde de stad zich lange tijd ruimtelijk nauwelijks meer. Wel werden de muren in het begin van de vorige eeuw gedeeltelijk gesloopt en werden het Hofplein geopend naar de Lekdijk en het tracé van de Weerdijk verkort, maar aansluitende stedebouwkundige vernieuwingen bleven beperkt: de oostelijke en de westelijke periferie raakten in de vorige eeuw zelfs in verval.
Langs de oostzijde van de stad werden de sluizencomplexen van het Zederik- (± 1825) en het Merwedekanaal (± 1885) gebouwd, maar ook daarop volgden nauwelijks stedebouwkundige ontwikkelingen: niet Vianen, maar het overliggende Vreeswijk profiteerde van de vaarweg.
Hier staat tegenover dat langs de Voorstraat, de Langendijk en de Kortendijk aanzienlijke (ver)nieuwbouw werd uitgevoerd -mede aanleiding de binnenstad tot beschermd stadsgezicht te bestempelen.

Pas in de jaren twintig en dertig van onze eeuw vonden uitbreidingen en verdichting van de bebouwing plaats. Binnen de bestaande wallen werden open ruimten (her)bebouwd, al bleef het westelijk stadsdeel vrijwel geheel ingenomen door tuingrond en fruitbomen.
Naar het noorden vond een uitbreiding plaats op kleine schaal waarbij arbeiders- en middenstandswoningen werden gerealiseerd.
Vianen-Zuid was de bescheiden wijk op enige afstand van de Landpoort, die de aanzet zou vormen voor de naoorlogse groei van de stad: het aantal huizen nabij de Achterweg bedroeg in 1947 nog slechts 79, terwijl er toen 20 in aanbouw waren.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam Vianen in een stroomversnelling terecht. De stad werd zowel in oostelijke als in zuidelijke en zuidoostelijke richting uitgebreid, waarbij respectievelijk de wijken De Hagen, Zederik en Het Monnikenhof ontstonden. Vianen profiteerde sterk van de ligging tussen de beide autosnelwegen door het hart van ons land: de stad kwam uitzonderlijk centraal te liggen en werd aantrekkelijk als woon-, nijverheids- en distributiecentrum: dit verklaart grotendeels de sterke bevolkingsgroei tussen 1960 en 1985.
Het gevolg van een en ander was natuurlijk dat een aanzienlijk deel van de belendende agrarische gronden verloren ging.

5.2.1.3. Publieke voorzieningen

In ± 1850 telde Vianen een drietal onderwijsinstellingen, waaronder twee kostscholen. Kort na de Tweede Wereldoorlog waren er drie kleuterscholen, vier lagere scholen (waarvan twee in één gebouw), een school voor U.L.O. en een nijverheidsschool, op dat moment nog zonder eigen gebouw.

Omstreeks 1850 bezat de stad een synagoge (18e eeuws, maar vernieuwd midden 19e eeuw, gelegen aan de Bakkerstraat nr. 8 en thans in gebruik bij de Nederlandse Protestantenbond), een Hervormde kerk, grotendeels uit de 16e eeuw, een Rooms-Katholiek bedehuis (1807) en een bedehuis van de zogenaamde Afgescheidenen. Omstreeks 1945 waren er totaal zes kerkgenootschappen in de stad, met een viertal kerkgebouwen: de Nederlands Hervormde kerk, de Gereformeerde kerk (Groenekade 7), Christelijk Gereformeerde kerk (Weesdijk

1) en de Rooms-Katholieke kerk (Brederodestraat 2, 3e kwart van de 19e eeuw).

Het bestuurlijk apparaat en de overheidsdiensten beperkten zich omstreeks 1945 voornamelijk tot de - al genoemde - nutsvoorzieningen en verder het gemeentebestuur, de PTT, het kantongerecht en de politie. Als gemeentehuis functioneerde toen nog slechts het oude stadhuis aan de Voorstraat. Hier bevonden zich eveneens het bureau van de Rijkspolitie en het gerecht terwijl het postkantoor was gevestigd aan de Weesdijk (thans gedeeltelijk ingericht als museum, daar Ina Boudier-Bakker er van 1917-1921 woonde en werkte).
Vianen bezat geen eigen ziekenhuis; de volksgezondheid werd rond die tijd bewaakt vanuit een houten gebouw van het Groene Kruis.

5.2.1.4. Groenvoorziening

Vianen kwam dankzij de economische stagnatie ruim in zijn jasje te zitten en in de 18e eeuw was dan ook een aanzienlijk deel van de ommuurde stad onbebouwd. Vooral aan de westzijde lagen toen tuinen en boomgaarden, maar ook aan de oostkant lag een boomlint. Buiten de versterking moeten vrijwel rondom beplante dreven hebben gelegen, waardoor het aanzicht van de stad aangenaam was.
Naarmate de stad verder in verval raakte, namen de onbebouwde erven in aantal toe, maar de planmatige groenaanleg verloor terrein: zowel door de aanleg van het Zederikkanaal als door toename van de agrarische functie nam de sierbeplanting in en rond de stad af.
De ontmanteling van de stadsmuren - Vianen is nooit van aarden wallen voorzien - leidde niet tot ontwikkeling van een zogenaamde stadswandeling, zoals die in vele andere steden in de loop van de vorige eeuw tot stand kwam.
In het zuidoosten van de stad bleef evenwel zoveel grond onbebouwd dat zich daar op opvallend ruime schaal erfbeplanting kon handhaven en het noordwesten van de stad - het voormalig kasteelterrein - werd na de inlijving ervan binnen de stadsplattegrond ingericht als publiek groen.
Later werden hier echter de nutsbedrijven gevestigd en kreeg een deel van de grond een agrarische bestemming.

Halverwege de stad Vianen en de Polder Munnikenhof werd een begraafplaats ingericht op een terrein dat thans grenst aan de autoweg A2/E9. Waterstaatkundig ingenieur Jan Blanken Jansz. vond hier in 1838 zijn laatste rustplaats.

Na de oorlog werd als bufferzone tussen de wijk Het Monnikenhof en het Merwedekanaal (en feitelijk ook het daarlangs gelegen industrieterrein) een groenzone ingericht met o.a. ook sportvoorzieningen. In de nieuwbouwwijken zelf werd tamelijk veel ruimte gereserveerd voor waterpartijen en groen.

5.2.2. Hagestein

Het (voormalige) stadje Hagestein, ten zuidoosten van Vianen, behoort tot de vroegste nederzettingen in het oevergebied van de Lek binnen de Vijfheerenlanden. Archeologische vondsten bewijzen dat de plaats al in de 10e/11e eeuw bewoond was. De nederzetting (toen Gasperden genaamd) was gesitueerd op het hoogste punt van de stroomrug van de vroegere Linschotenstroom/Hagesteinse stroom, die na de verlanding een opvolger kreeg in de vorm

van het riviertje de Gaasp; hieraan ontleende de plaats zijn naam.
De oudste kerk dateert van omstreeks 1100; in het midden van de 13e eeuw werd bovendien een kasteel gesticht, Hagestein, dat zijn naam aan de nederzetting zou geven.

In 1382 werd Hagestein om strategische en economische redenen begiftigd met stadsrecht en spoedig daarop werd een ruim terrein versterkt en omwaterd. In de Arkelse Oorlogen ging het kasteel echter ten onder (1406), om pas in de 16e eeuw opnieuw te worden opgetrokken. Een systeem van grachten omsloot het herbouwde slot en de nog altijd kleine nederzetting, die voornamelijk dorpskenmerken had. Van deze grachten is thans nog een deel in het veld aanwezig: het oorspronkelijke patroon werd gevormd door een ruim bemeten rechthoekig dubbel grachtenstelsel met in de noordwesthoek het kasteel (gesloopt 19e eeuw). (Niet zeker is of de oude en de nieuwe grachten een identiek verloop hadden.)

In de loop van de 19e en 20e eeuw raakten de meeste resten van de voormalige ministad in verval om uiteindelijk te verdwijnen.
De kern Hagestein bestond uit lineaire bebouwing langs de Dorpsstraat, waarlangs ook de Nederlands Hervormde kerk ligt. Deze dateert uit de jaren 1829/1830; de toren is 13e eeuws. Verder lagen er enkele boerderijen aan de Vogelenzangse Weg.
De structuur van Hagestein, dat tot 1986 als zelfstandige gemeente bleef functioneren, bleef lange tijd intact maar omstreeks 1900 ontwikkelde zich ook bebouwing aan de Lange Dreef en wat later ook aan de Hoevenweg en de Biezenweg. Omstreeks 1940 was de kern dan ook iets gegroeid, zonder dat echter al van komvorming gesproken kon worden. Een uitbreidingsplan uit 1943 werd niet of nauwelijks in uitvoering genomen.

Na de oorlog werd Hagestein verder uitgebreid; behalve voortgaande uitbreiding en verdichting langs de bestaande wegen kwamen ook enkele woonstraten tot ontwikkeling tussen de Biezenweg en de Dorpsstraat, terwijl bovendien de Nijensteinseweg werd bebouwd. In de jaren tachtig volgde groei naar het zuiden, westen en noordwesten.

De economie van Hagestein werd tot na de Tweede Wereldoorlog sterk gedomineerd door het agrarisch bedrijf; omstreeks 1800 waren het vooral akkerbouw en veeteelt, later in de vorige eeuw nam de betekenis van de fruitteelt snel toe en de kaarten van ± 1850, ± 1880, ± 1910 en 1936 tonen dit overwegend belang duidelijk.
Sedert de aanleg van het recreatiecentrum Everstein en van de beide autowegen veranderde de economische structuur: Hagestein kreeg forensenbetekenis en verder ook een toeristenfunctie dankzij de waterrecreatie en de stuw.

Hoewel er vanouds geen interlokale wegen door Hagestein liepen, was het stadje steeds behoorlijk ontsloten dankzij het dichte wegennet en de veren over de Lek (het Oudslijkerveer en vooral het bootveer bij Lekzicht aan het eind van de Nijensteinseweg). Nadat de kwaliteit van de wegen rond 1900 en opnieuw in 1948 aanzienlijk was verbeterd, kwam Hagestein door de aanleg van de beide rijkswegen plotseling sterk centraal te liggen: de ontsluiting is thans dan ook zeer goed, al gingen de beide veren ten onder en moest het oorspronkelijke wegennet in verband met de aanleg van de plas enigszins worden aangepast.

5.2.3. Everdingen

Wat verder naar het zuidoosten op de oeverwal van de Lek ligt het van oorsprong lineaire

dorp Everdingen (zelfstandige gemeente tot 1986), dat in 1284 voor het eerst werd genoemd, maar waarschijnlijk van veel vroeger dateert; Everdingen was ontginningsbasis en bezat rond 1280 reeds een kerkje. Een kasteel (Everstein) bij Everdingen werd in 1406 verwoest, waardoor de ontwikkeling van het dorp stagneerde. Wel breidde de dijknederzetting, gelegen op de landzijde van de T-kruising van Lekdijk en Poldersteeg (voorheen Zijdewende, nu Graaf Huibertlaan), zich ook langs de westzijde van deze weg uit en was er sprake van komvorming nabij de kruising.
Hier bevond zich vanouds de Rooms-Katholieke kerk (vernieuwd in 1899 onder leiding van de architect A. Tepe; pastorie 1876) en verder ligt hier het in 1880 tot stand gekomen schoolgebouw (nu gymzaal). De Nederlands Hervormde kerk stamt uit de Middeleeuwen, maar deze werd ingrijpend verbouwd omstreeks 1855; het gemeentehuis werd opgericht in 1928 om tevens huisvesting te bieden aan het gemeentebestuur van Hagestein. Omstreeks 1925 werd een "achterstraat" parallel aan de Lekdijk aangelegd, wat de komvorming bevorderde.

Na de Tweede Wereldoorlog breidde het dorp zich verder uit naar het zuidoosten en er groeide een stratennet op voormalige agrarische gronden. Van een plan uit 1943 werd vrijwel niets uitgevoerd.

Everdingen was rond het midden van de vorige eeuw sterk op het agrarisch bedrijf georiënteerd; met name de fruitteelt was van grote betekenis, maar verder ook de akkerbouw en de veeteelt (de bodemkwaliteit was gunstig dankzij de ligging op de oeverwal). Akkerbouw en fruitteelt namen tot omstreeks de Tweede Wereldoorlog nog toe in belang, maar na de oorlog kwam het primaat bij de veeteelt te liggen. De buitendijkse gronden waren vanouds in gebruik als grienden, doch dankzij de verbeterde waterafvoer van de Lek konden ze halverwege de vorige eeuw worden omgezet in weiden en hooilanden; het gebied wordt vanaf die tijd beschermd door kaden.

De ligging langs de Lekdijk en de voormalige Zijdewende bracht mee dat Everdingen vanouds goed was ontsloten; zowel interlokaal als regionaal verkeer passeerde het dorp. De kwaliteit van de wegen werd door begrinding verbeterd in 1836; asfaltering volgde pas in 1948 toen inmiddels Rijksweg A2/E9 al 12 jaar was voltooid. Het verkeer volgde sedertdien niet meer de Lekdijk, wat het dorp enigszins isoleerde.
Merkwaardig was het ontbreken van een veer over de Lek binnen het dorp, dat hierdoor was aangewezen op de pont bij Lekzicht; sedert de aanleg van de rijkswegen langs Vianen is dit veer opgeheven.

5.2.4. Zijderveld

Zijderveld, dat voorheen Sidewenderveld werd genoemd, wordt voor het eerst in de bronnen vermeld rond 1280. Het dorp ontstond als ontginningsnederzetting langs de Zijdewende, een lage dijk tussen de Linge bij Leerdam en de Lek bij Everdingen. Vanuit Zijderveld werden de klei-op-veengronden tussen de Diefdijk en de Zijdewende in cultuur gebracht na te zijn ontgonnen volgens het "Cope"-systeem; dit verklaart waarom de bewoning vanouds vrijwel alleen aan de oostzijde van de Zijdewende werd gevonden.
De ontwatering van het gebied leidde tot klink van het veenpakket waardoor reliëf ontstond (in de ondergrond bevindt zich een oude stroomrug) en een deel van het dorp relatief hoog kwam te liggen. Op deze hoogte werd ook de Kerkweg aangelegd, een verbinding tussen

Zijdewende en Diefdijk.

Omstreeks 1850 lagen er ook verscheidene boerderijen langs de noordzijde van de Zijderveldse Steeg (nu: Laan) ten zuidwesten van het dorp; door verdichting en uitbreiding van de bebouwing gingen deze deel uitmaken van de kern. Ook langs de Kerkweg kwam vanaf ± 1900 bebouwing tot stand en Zijderveld werd langzamerhand een wegdorp met vertakkingen ter weerszijden van de hoofdas.
Voor zover komvorming optrad, was dat nabij de T-kruising Graaf Huibertlaan-Kerkweg, waar ook de Nederlands Hervormde kerk staat; de kerk dateert uit de Late Middeleeuwen maar het bouwwerk dateert in huidige gedaante uit ± 1830, al werd ook nog rond 1880 belangrijk werk aan de toren uitgevoerd.
Langs de noordzijde van de Kerkweg werd in 1880 een schoolgebouw geplaatst, dat nog werd uitgebreid in 1913 en 1929; thans is het in gebruik als sportruimte.
Behalve een aantal 19e-eeuwse boerderijen telt Zijderveld thans nog de Villa Heureka uit 1930.

Na de oorlog werd het dorp aan de zuidzijde van de Kerkweg uitgebreid door de aanleg van een kleine woonwijk; niet uitgevoerd werd een plan uit 1943 voor bebouwing nabij de nieuw aangelegde Rijksweg 2 (A2/E9). Vanouds werd de Zijdewende (nu Graaf Huibertlaan) geflankeerd door sloten; het water aan de westzijde is inmiddels gedempt.

Zijderveld was gedurende eeuwen in hoofdzaak georiënteerd op de veeteelt; hiernaast was ook de hennepteelt van belang. In de vorige eeuw werden met name op de hogere gronden boomgaarden aangelegd. Thans wordt het dorpsgebied gedomineerd door graslanden en fruitbomen.

De kern was steeds goed ontsloten: de Zijdewende/Graaf Huibertlaan was een weg van interlokaal belang en ook de Kerklaan was van betekenis; de kwaliteit van de Zijderveldse Laan liet rond 1930 wel iets te wensen over (geasfalteerd 1948).
De aanleg van Rijksweg 2 in de jaren 1930-1936 zorgde enerzijds voor verdere ontsluiting van het dorp, anderzijds echter voor isolatie: de hoofdas werd doorsneden en omgeleid en ook de Kerkweg werd verlegd. (Ten zuiden van Zijderveld werd de weg op nieuw profiel gelegd, westelijk van het bestaand tracé; de koppeling met de rijksweg kwam aan de oostzijde van het dorp. De structuur van de verkaveling werd door de aansluiting versneden, wat de bedrijfsvoering bemoeilijkte.)

Bij de gemeentelijke herindeling van 1986 werd de gemeentegrens zodanig verschoven, dat ook de bebouwing aan de zuidzijde van de Zijderveldse Laan onder Vianen ging vallen.

5.2.5. Tienhoven

Langs de Tienhovense Weg wordt op de TMK van 1858 het gehucht Tienhoven vermeld; eertijds was Tienhoven een aparte heerlijkheid. Omstreeks 1840 waren er 69 inwoners, in 1870 84, geteld over de gehele gelijknamige polder.
In de loop van de jaren nam de bebouwing langs beide zijden van de weg enigszins toe, maar pas na de Tweede Wereldoorlog kon werkelijk gesproken worden van het gehucht Tienhoven; daarvoor hoogstens van verspreide bebouwing.

Langs beide zijden van de Tienhovense Weg kwam tot omstreeks de oorlog op vrij ruime schaal akkerbouw voor; op verscheidene plaatsen zijn thans nog voormalige hennepakkers herkenbaar als smalle percelen. De fruitkwekerij heeft sedertdien sterk aan betekenis gewonnen, maar de veeteelt is dominant.

Tienhoven was vrij goed ontsloten en de weg was al rond het midden van de vorige eeuw verhard; de bereikbaarheid verbeterde nog enigszins door de aanleg van Rijksweg 2.

5.3. Verspreide bebouwing

Op enkele plaatsen binnen de gemeente verdichtte de bebouwing zich in de loop van de tijd zodanig, dat hier gesproken kan worden van bebouwingsclusters of verspreide bebouwing.

In de eerste plaats dient hierbij te worden gewezen op de ijle strook boerenhoeven langs de westzijde van de Diefdijk. In dit gebied kwamen op de lage bodems -gevolg van de ontgronding ter ophoging van de dijk met materiaal van de dijkvoet- in de griendteelt, later fruitteelt, gespecialiseerde agrarische bedrijven tot ontwikkeling. Duidelijk kan een en ander worden afgelezen van de Kaart van de Wegen en Paden uit 1852/1853.
De akkerbouw in dit gebied verloor in de loop van onze eeuw echter terrein ten gunste van het veebedrijf dat thans - samen met de fruitteelt - het landschap beheerst.

Een tweede verdichtingspunt bevindt zich langs de binnenzijde van de Lekdijk in de Polder Groote Hagen. Rond 1900 werd dit gebied gedomineerd door akkerbouw en fruitteelt, maar de bebouwing was nog dun. Thans overheerst de veeteelt en is de bebouwing wat toegenomen, zonder de oorspronkelijke lineaire structuur te verliezen. Een deel van de agrarische gronden werd na de oorlog echter opgeslorpt door uitbreidingen van de stad Vianen.

De steenfabriek De Ossewaard en annexen vormen een bebouwingscluster op het kunstmatige schiereiland in de Lek dat vanouds aansloot bij dat in de Polder Grote Hagen, maar dat er thans ruimtelijk van is gescheiden door het sluizencomplex.

De bebouwing langs de Bolgerijse Kade en de Achterkade, met clusters aan de westzijde van beide, dateert vrijwel geheel van na de oorlog: de griendteelt verdween nagenoeg totaal uit dit gebied, dat thans door veeteelt wordt beheerst en wordt doorsneden door Rijksweg A27/E37.

Het buurtje Helsdingen, ten westen van de stad, bestaat uit een aantal aan en nabij het ontmoetingspunt van enige wegen gelegen woningen en boerenbedrijven; Helsdingen ligt op de oeverwallen van de vroegere Linschotenstroom en de huidige Lek: "het Zand". Het wordt beschouwd als één van de oudere of oudste vestigingsplaatsen in dit gebied en het was ontginningsbasis voor verscheidene verkavelingseenheden.
Het economisch leven in de omgeving werd lange tijd gedomineerd door akkerbouw, maar sedert het eind van de vorige eeuw won de fruitteelt meer en meer terrein. Thans wordt nog slechts aan de noordoostzijde van het buurtje akkerland gevonden en overwegen fruitteelt en grasland. De uiterwaarden ten noordwesten van Helsdingen werden na de

regulatie van de Lek in cultuur genomen en zijn sedert de vorige eeuw in gebruik als gras- en hooiland.

De huidige gemeente Vianen omvat ten slotte een aantal (voormalige) buitenplaatsen, de meeste gelegen tussen de stad en het buurtje Helsdingen. Hier bevindt zich nog "Het Bosch" dat tot ± 1830 behoorde bij het buiten Amaliastein (gebouwd in de 16e eeuw). Verder lagen ten zuiden hiervan de Monnikenhof, de Bentzberg, de Rietkamp en Vijverlust (18e en 19e eeuw) en andere buitenplaatsen van geringer allure. (Een deel van deze huizen met tuin is inmiddels ten onder gegaan als gevolg van de uitbreidingen van Vianen; verder verdwenen er door verwaarlozing.)

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:

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland; deel IV: de provinciën Zuid-holland en Zeeland. z.p., 1970.

- Boer, Th.A. de en L.J. Pons (1960)
  Bodem en grasland in de Vijfheerenlanden, Wageningen.

- Brand, H. en J. (red.) (1986)
  De Hollandse Waterlinie, Utrecht/Antwerpen.

- Busch, A.J. (1973)
  De trekvaart tussen Gorcum en Vianen.
  In: Onze streekhistorie; Bijdragen over de historie van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, deel 3. z.p..

- Eck, G.M. van (1977)
  Everdingen, Hagestein en Zijderveld in oude ansichten, Zaltbommel.

- Gouw, J.L. van der (1961)
  De voorgeschiedenis van het Hoogheemraadschap van de Vijfheerenlanden. z.p..

- Groningen, C.L. van (1989)
  De Vijfheerenlanden, 's-Gravenhage.

- Harn, W.J. van (1851)
  Een vlugtige blik op het oude en hedendaagsche Vianen, Schoonhoven.

- Horden Jz., P. (1953)
  Een kleine geschiedenis van Het Land van Vianen, Amsterdam.

- Kerkwijk, P.A.
  Alblasserwaard en Vijfheerenlanden; Een stukje historisch- en groen Holland tussen Lek en Merwede. Ameide, z.j..

- Meeus, J. (1974)
  Inventarisatie uiterwaarden ten noorden van de rvk. Vijfheerenlanden, Noordeloos.

- Onderzoek groote verkeerswegen, 1e gedeelte het land tusschen de stroomen (Krimpenerwaard, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden). z.p., 1914.

- Het oude land van Brederode; Vianen, Lexmond, Ameide, Tienhoven, Meerkerk. Den Haag z.j..

- Seinen, S.J. (1973)
  Van Sidewendervelt tot Zijderveld, Goudriaan.

- Toelichting bij de beschikking tot aanwijzing van het beschermde stadsgezicht exartikel 20 van de Monumentenwet te VIANEN, gemeente Vianen. Typoscript, z.p., z.j..

- De Vijfheerenlanden; Een economisch sociografisch onderzoek van de landbouw, 's-Gravenhage/Dordrecht, 1952.

- De Vijfheerenlanden; Een onderzoek naar de landbouwkundige en sociaal-economische toestand. Utrecht, z.j..

- Verrips, J. en K.
  Hennepteelt in de Alblasserwaard.
  In: Onze streekhistorie; Bijdragen over de historie van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, deel 4. Ameide, z.j. pp. 6-19.

- Vianen, Rapport, in opdracht van het Gemeentebestuur uitgebracht door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland. Rotterdam, 1949.

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

- Voorontwerp ruilverkaveling Vijfheerenlanden. Leerbroek/ Noordeloos/ 's-Gravenhage, 1976.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

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

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

- Copie van een kaart, waarschijnlijk van de Lek, blad 7 (van Honswijk tot Helsdingen), waarschijnlijk 18e eeuw.

- Bijlagen behorende bij rapport De Vijfheerenlanden; een onderzoek naar de landbouwkundige en sociaal-economische toestand.

- Chromo-topografische kaart; 1:25.000; nrs. 485/506; 1872, 1916/1893.

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

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

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

- Topografische kaart; 1:10.000; 1985.

- Topografische kaart; 1:25.000; no. 38 F; 1989.

- Tuinbouwatlas van Nederland, ± 1941.

- Waterstaatskaart; Gorinchem-Oost, 1:50.000, 1952.

- Gemeente "Vianen"
  Uitbreidingsplan schaal 1:2.500.
  Kaart deeluitmakend van het plan van uitbreiding, regelende de bestemming in onderdeelen voor de gronden gelegen nabij de bebouwde kom der gemeente Vianen 30 juni 1939. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland.

- Vianen (1952)
  Kaart deeluitmakende van de Herziening 1953 van het Uitbreidingsplan, regelend de bestemming in onderdelen voor de gronden gelegen nabij de bebouwde kom der gemeente Vianen, vastgesteld bij besluit van 29 juni 1953. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland.

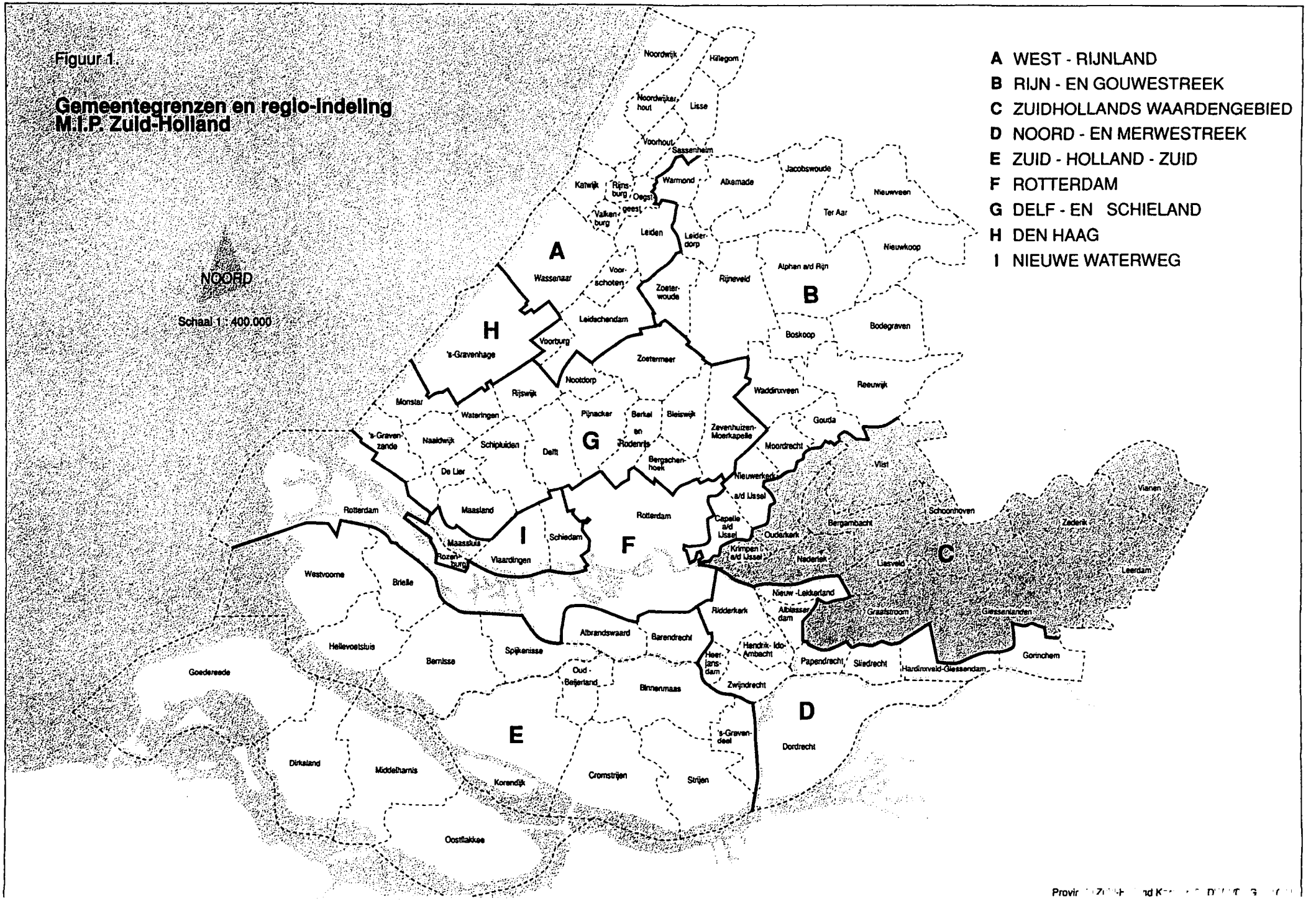
- Hagestein
  Uitbreidingsplan, schaal 1:2.500.
  Kaart deeluitmakende [...] Hagestein (vastgesteld 27 oktober 1943) Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland. 30 woningen.

- Everdingen
  Uitbreidingsplan schaal 1:2.500. Kaart 1, Kaart 2.
  Kaart deeluitmakende [...] bebouwde kom en in de kern Zijderveld der gemeente Everdingen (vastgesteld 27 oktober 1943). Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland.

- Kaarten van Wegen en Paden van Vianen, Hagestein en Everdingen, 1852/1853.

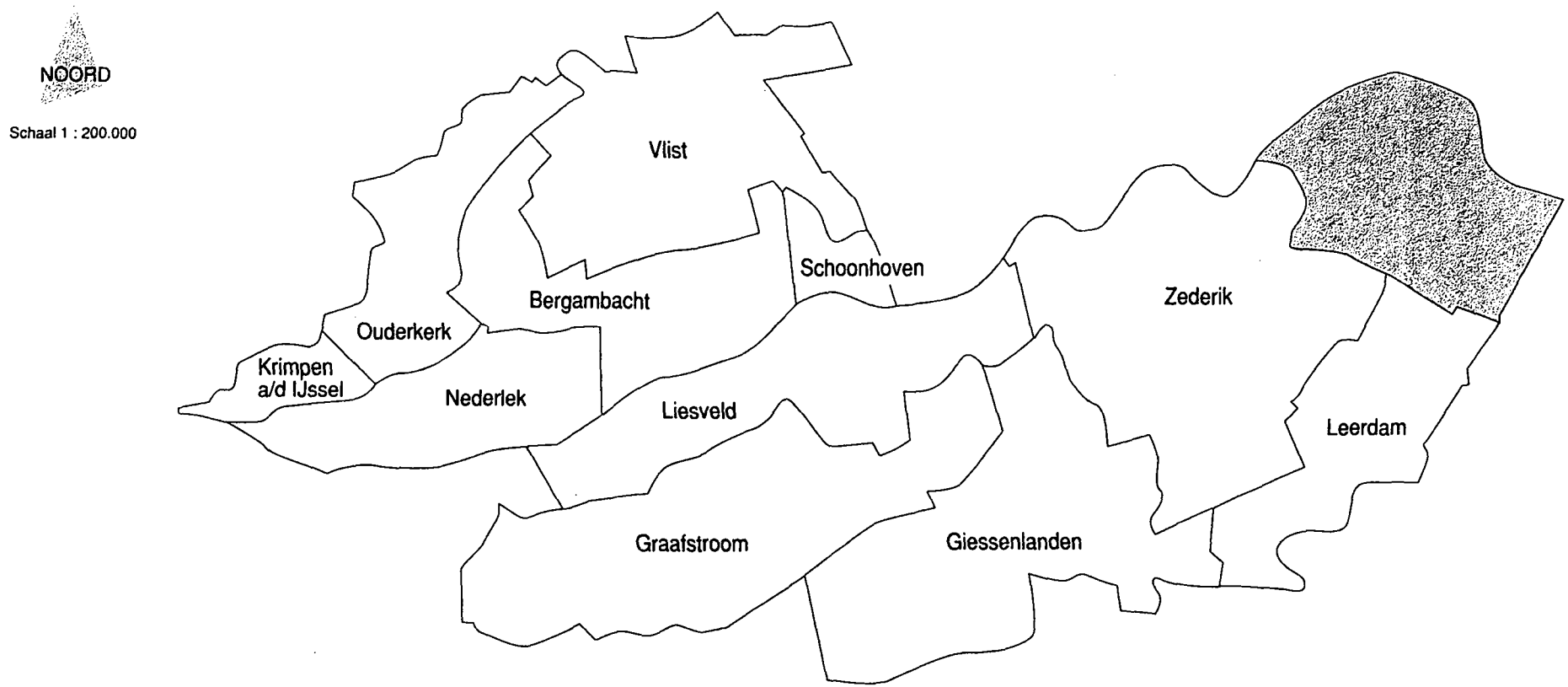
Figuur 1.

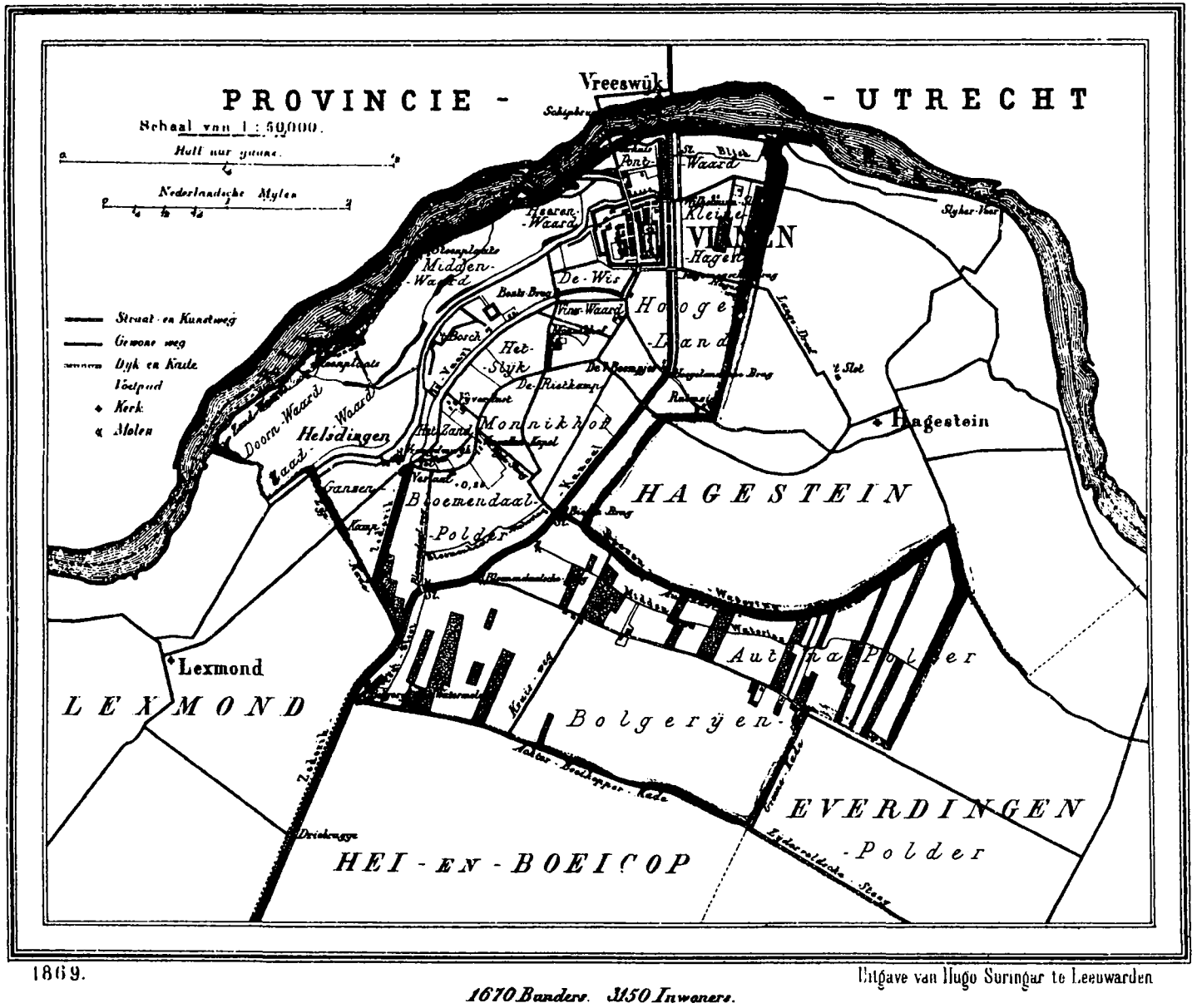
Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland



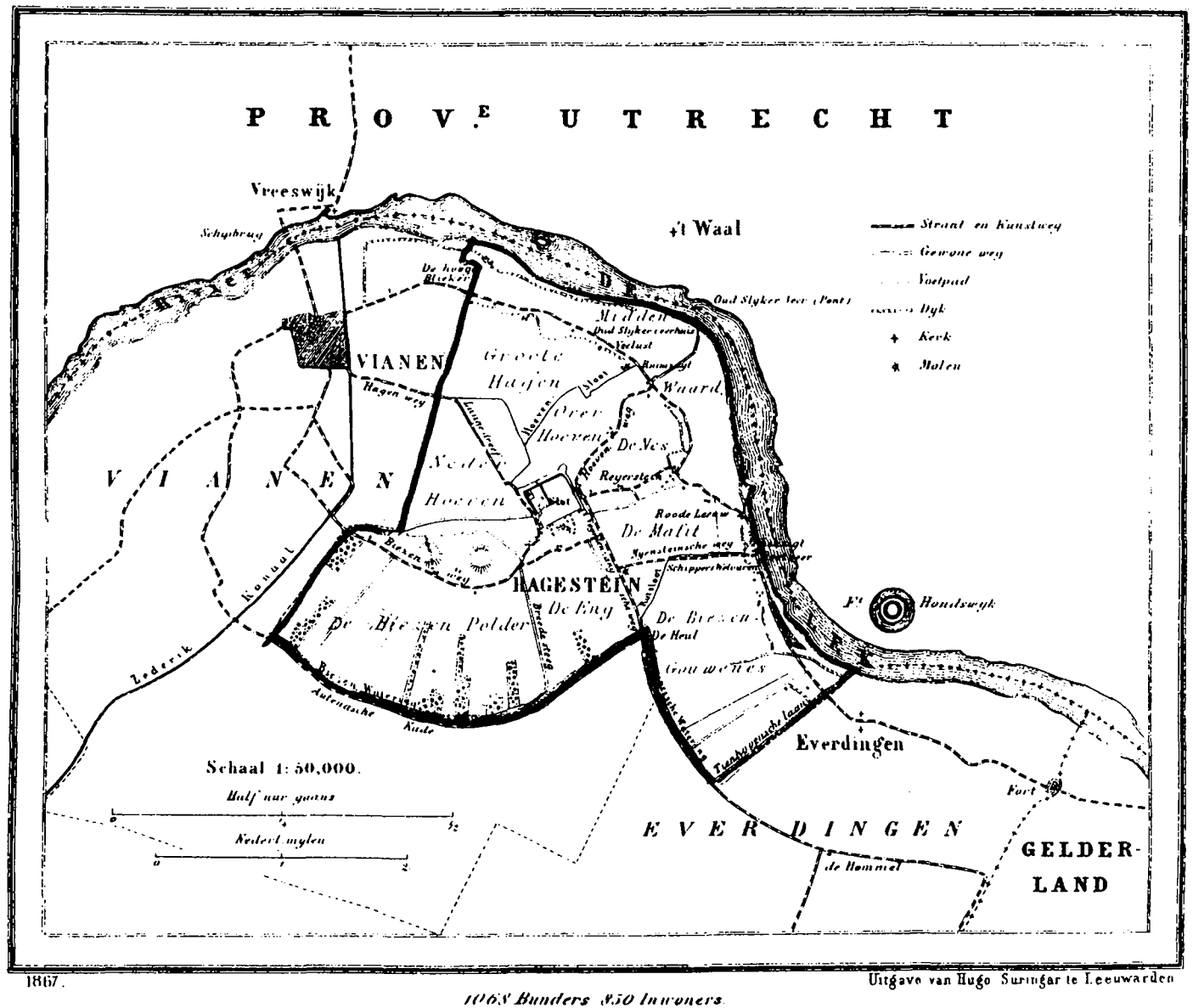
Figuur 1. a.

Gemeente Vianen

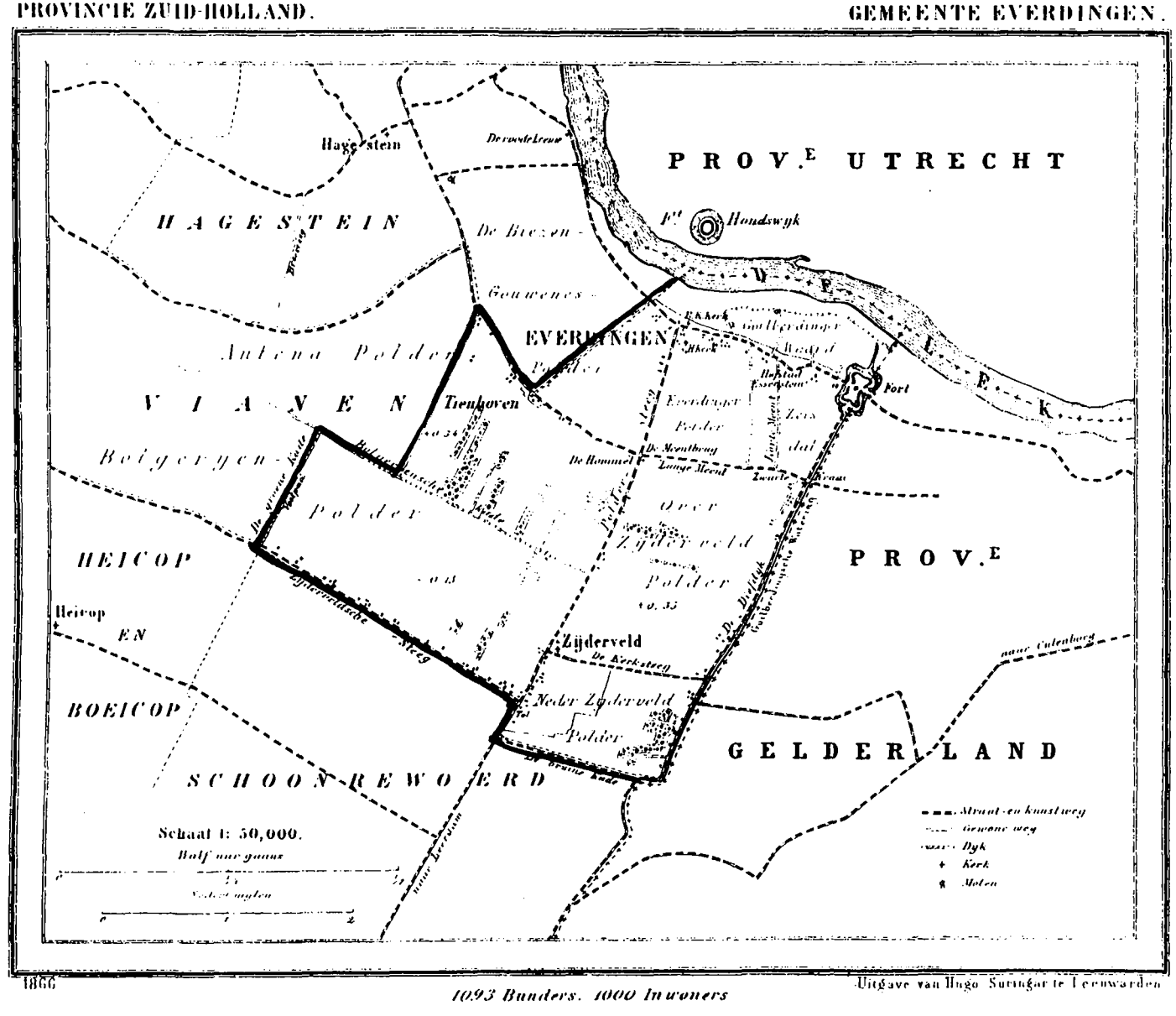




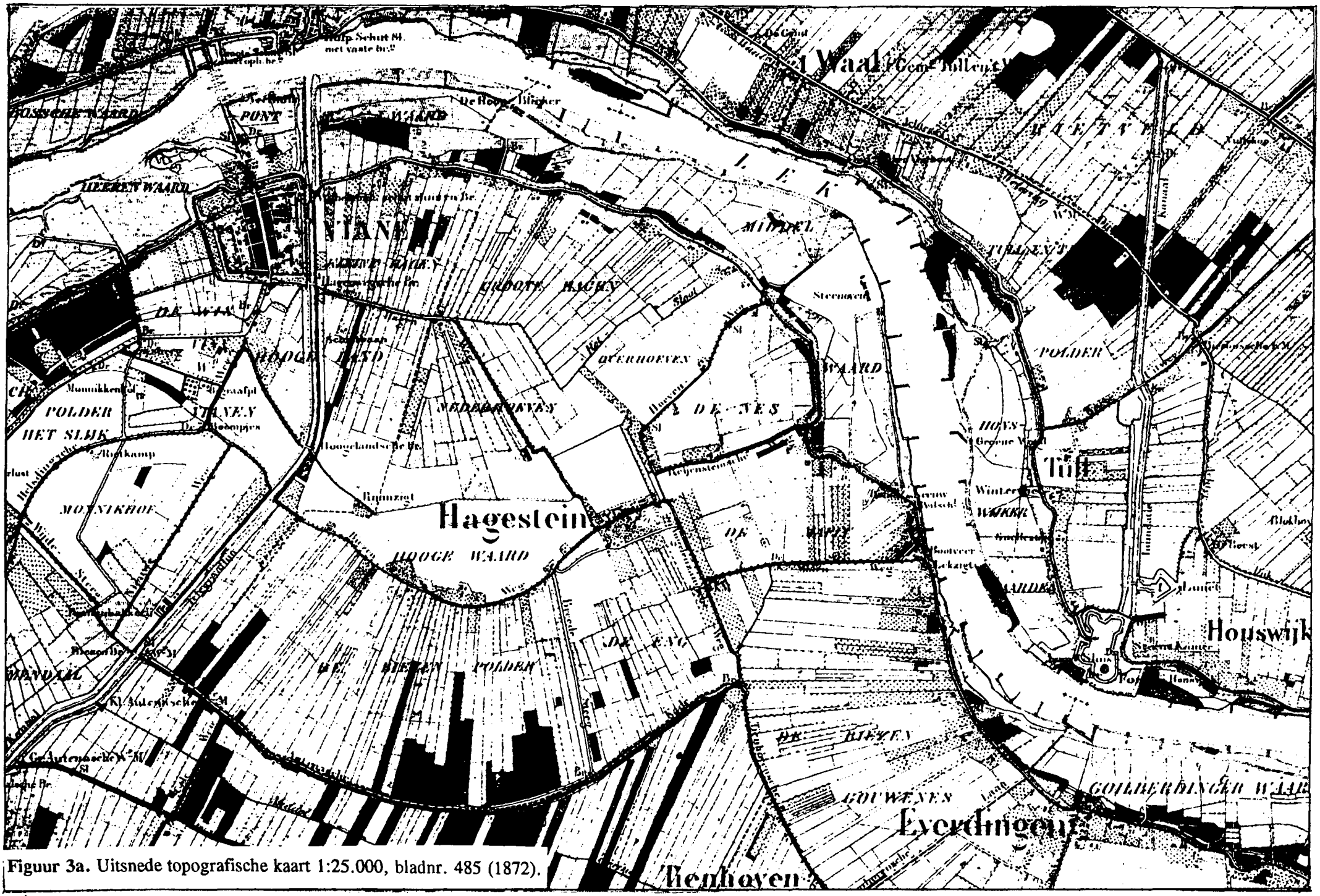
Figuur 2a. Vianen anno 1869. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



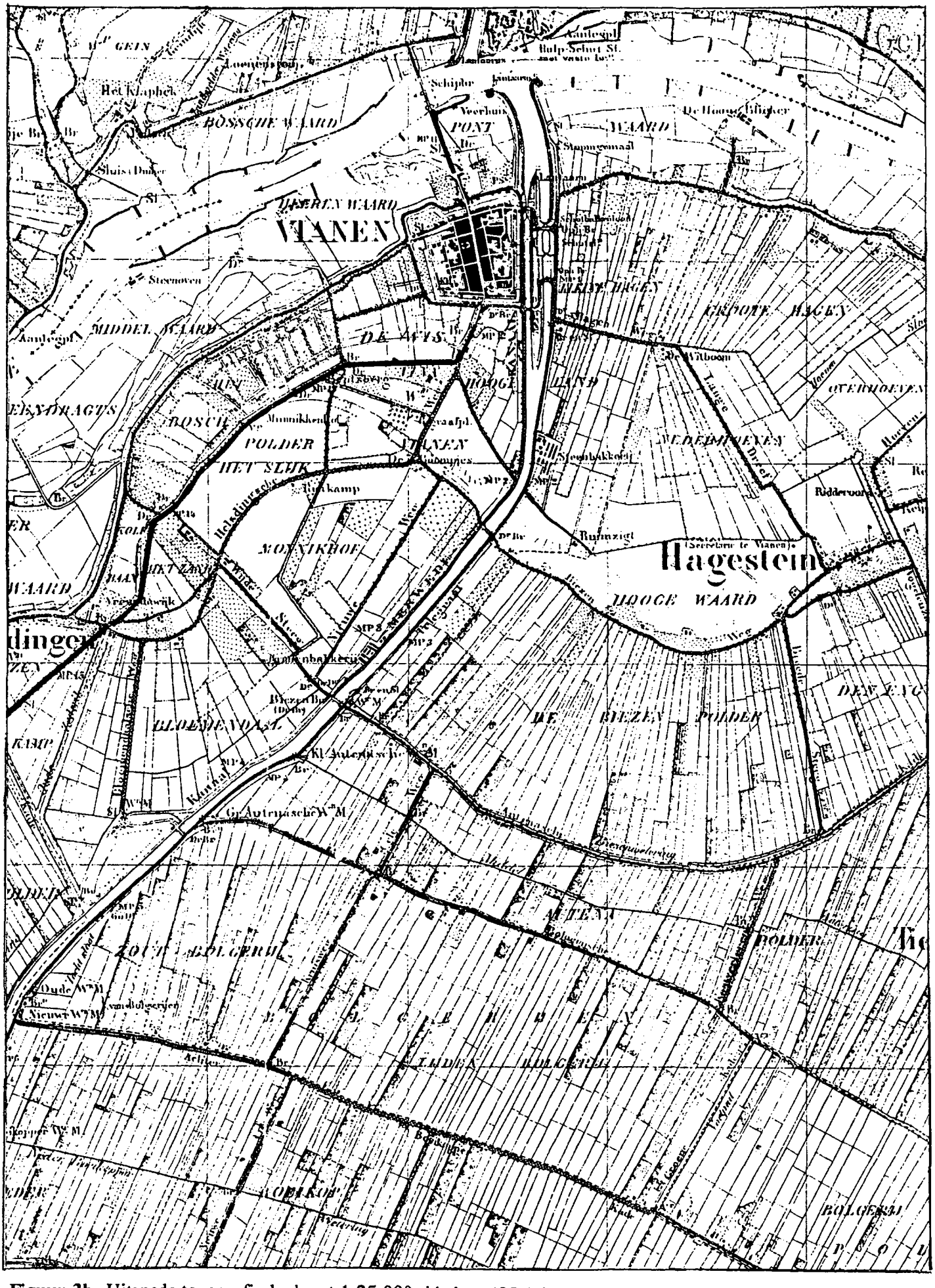
Figuur 2b. Hagestein anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



Figuur 2c. Everdingen anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

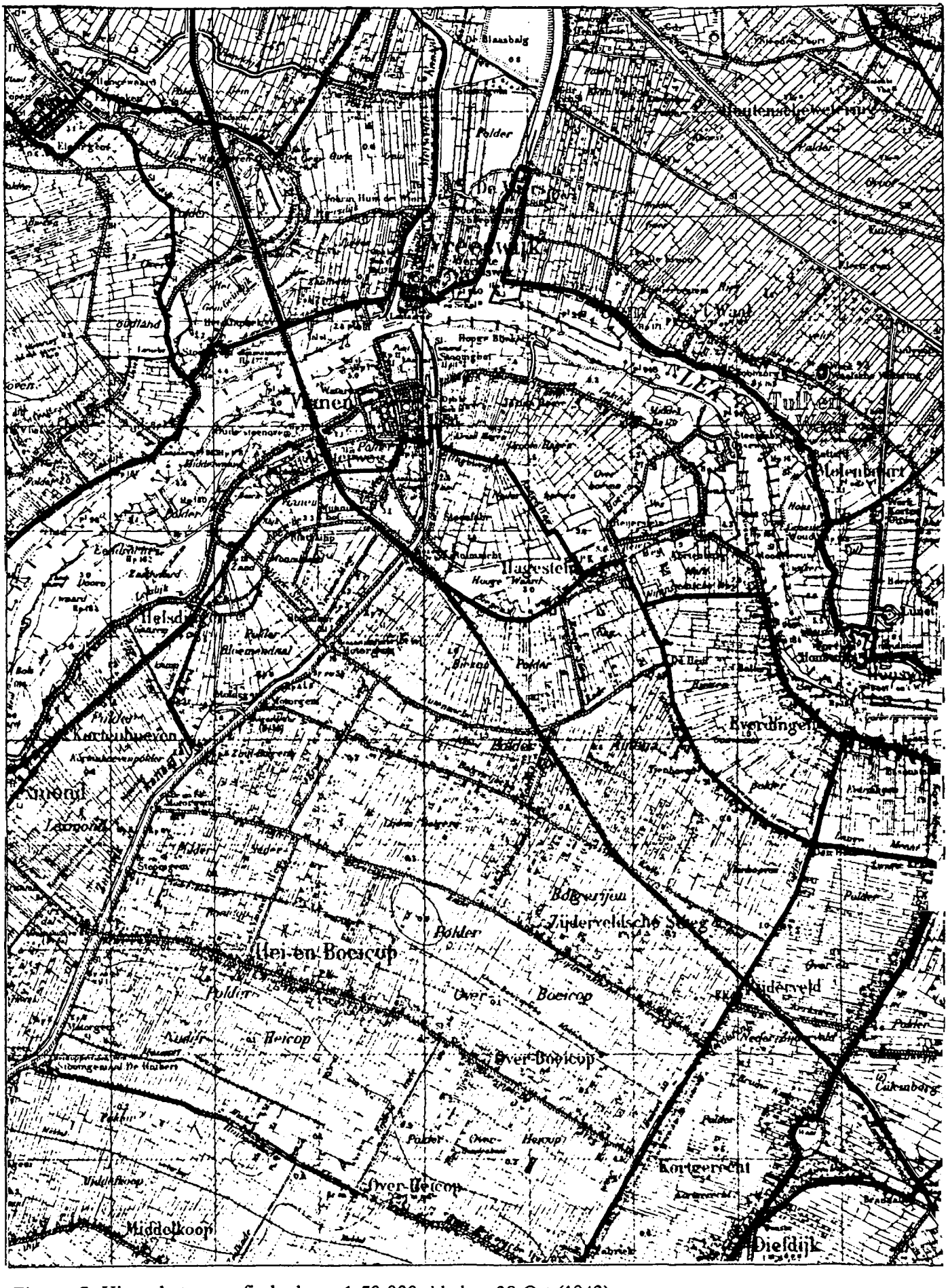


Figuur 3a. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 485 (1872).

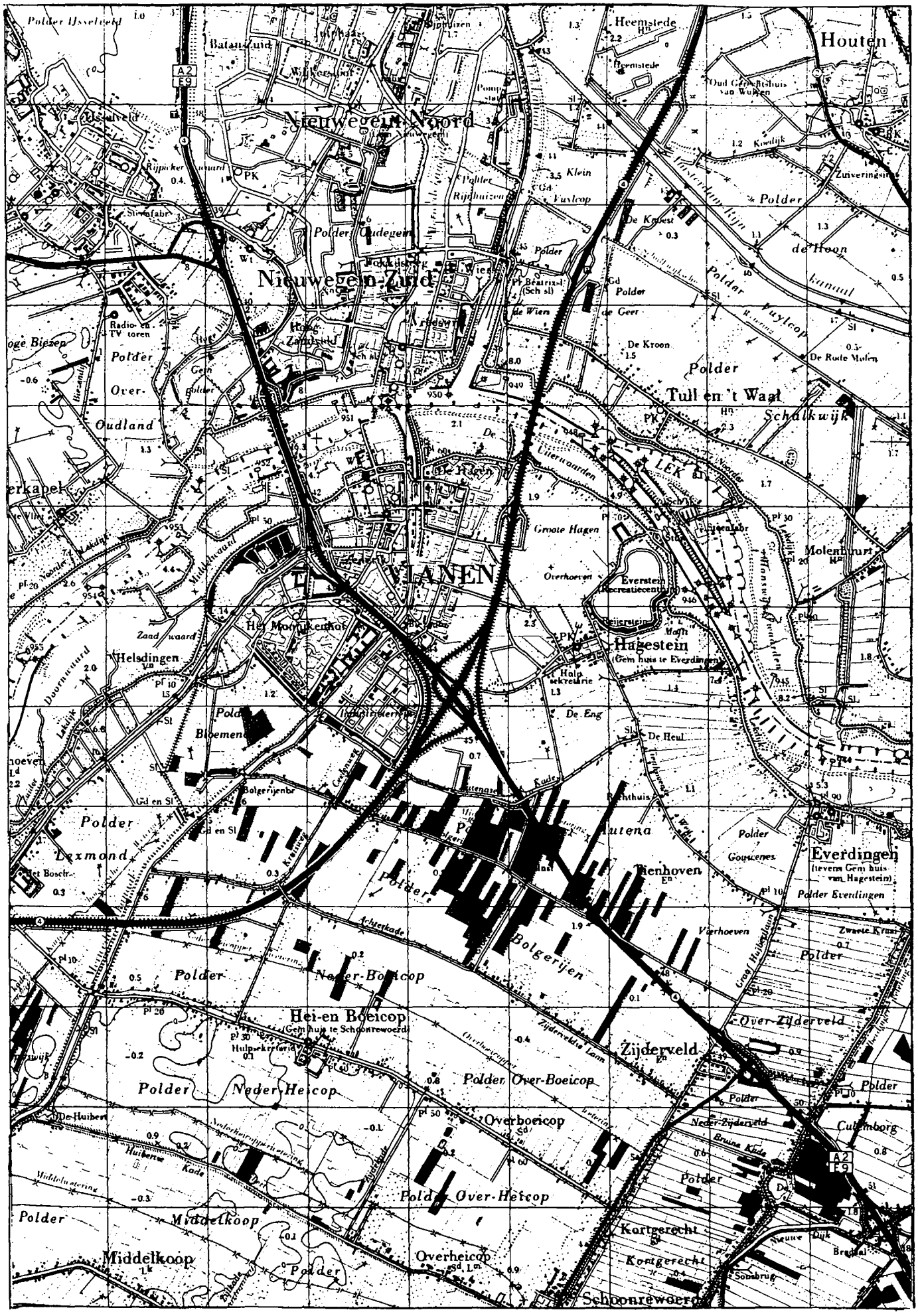


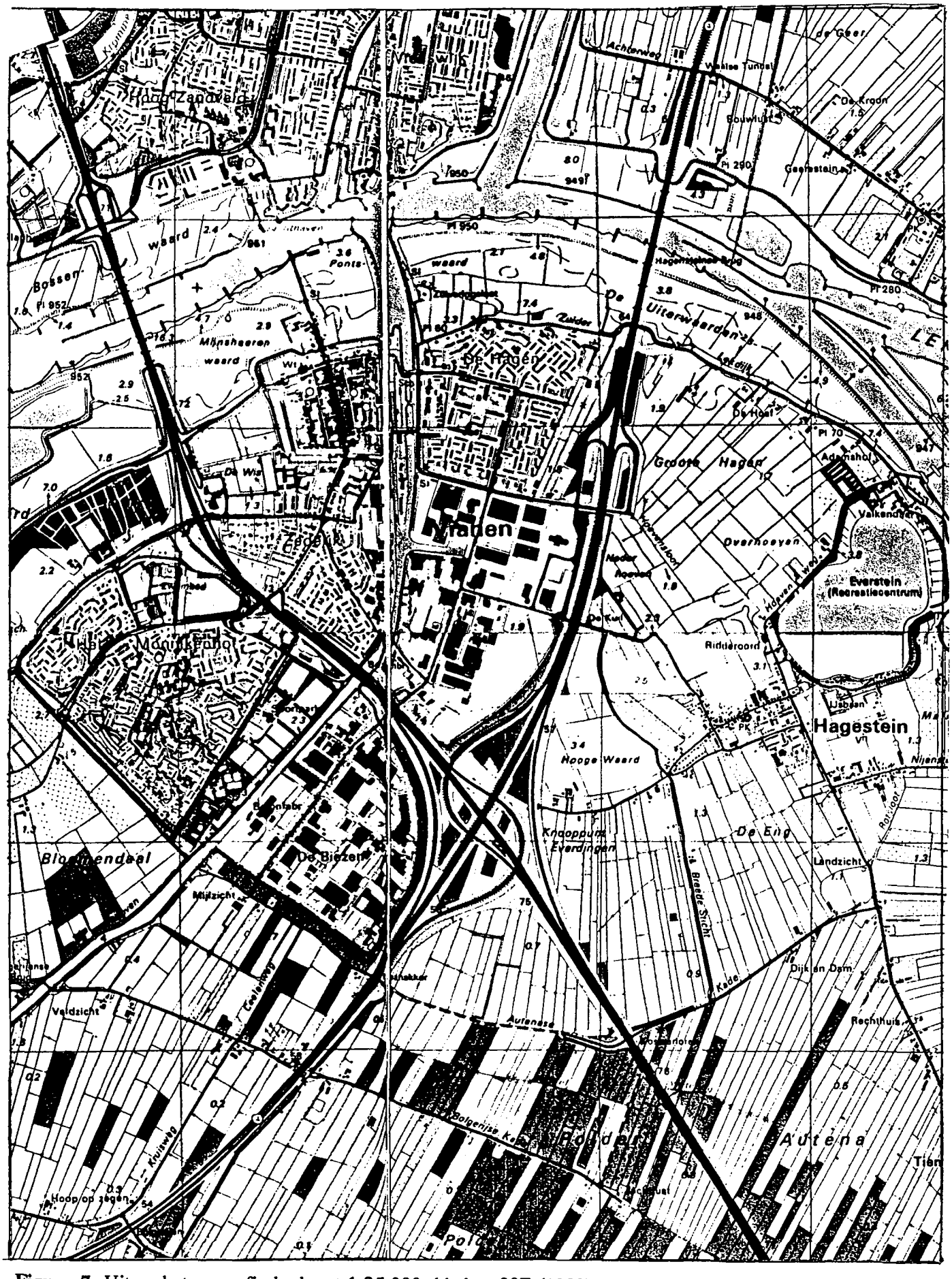
Figuur 3b. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 485 (1916).

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



Figuur 5. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 38 Ost (1943).


Houten
Nieuwegein-Noord
Nieuwegein-Zuid
Tull en 't Waal
Schalkwijk
LEK
VIANEN
Hagestein
Everdingen
Helsdingen
Molenburg
Polder Over-Oudland
Polder Bloemen
Polder Laxmond
Polder Neder-Boeicop
Hei-en Boeicop
Polder Neder-Heicop
Polder Over-Boeicop
Overboeicop
Polder Over-Heicop
Middelkoop
Overheicop
Kortgerecht
Schoonrewoerd
Zijderveld
Over-Zijderveld
Bolgerijen
Polder Everdingen
Polder Gouwenes
Polder Oudegein
Polder Rijnhuizen
Polder Vuylcop
Polder de Hoon
Polder Tull en 't Waal
Polder Middelkoop
Polder Over-Heicop
Polder Neder-Zijderveld
Polder Zijderveld
Polder Kortgerecht
Polder Schoonrewoerd
Polder Ijsselweid
Polder Over-Oudland
Polder Bloemen
Polder Laxmond
Polder Neder-Boeicop
Polder Neder-Heicop
Polder Over-Boeicop
Polder Over-Heicop
Polder Middelkoop
Polder Everdingen
Polder Zijderveld
Polder Kortgerecht
Polder Schoonrewoerd
Polder Tull en 't Waal
Polder Vuylcop
Polder de Hoon
Polder Oudegein
Polder Rijnhuizen



Figuur 7. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 38F (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

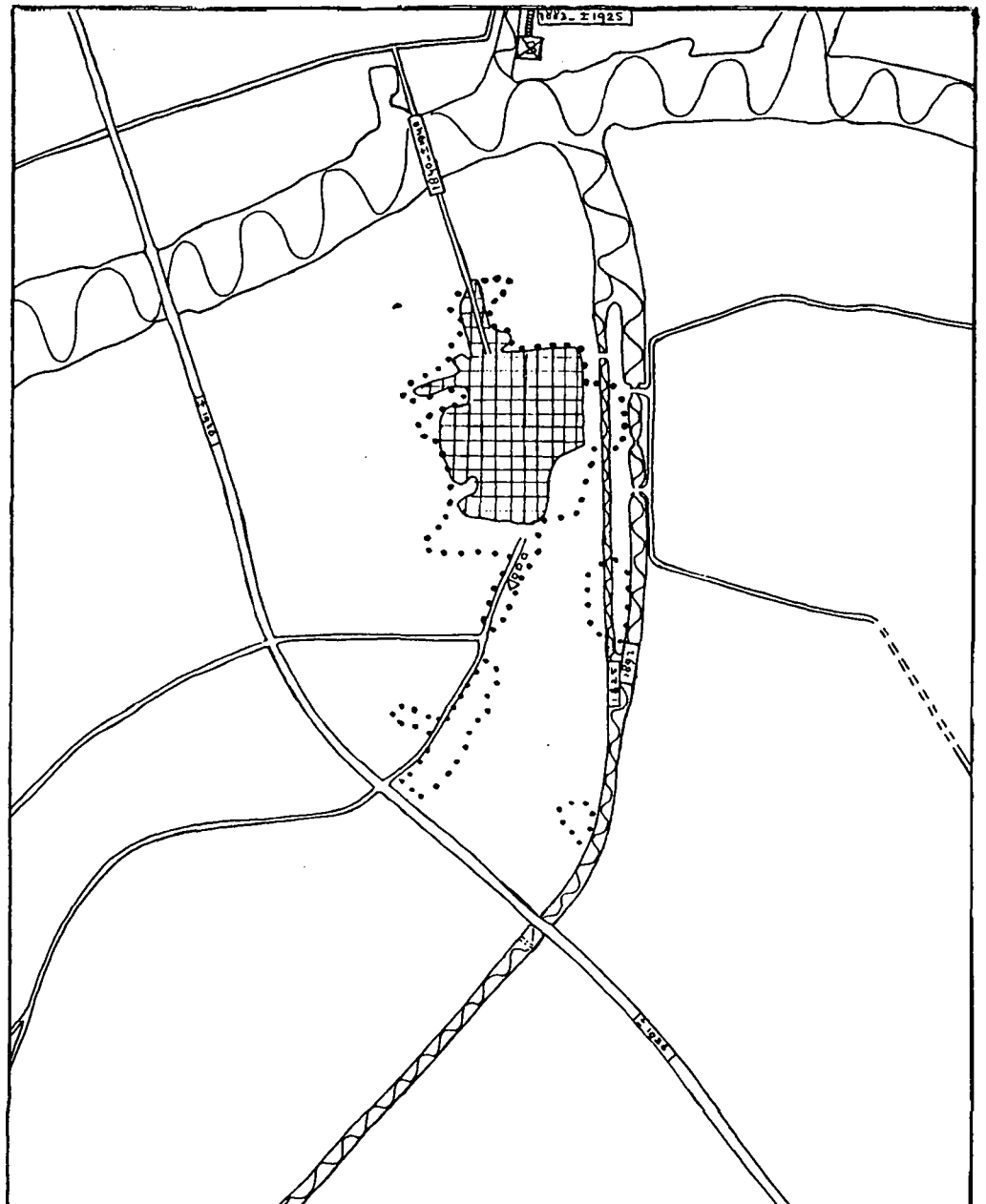
1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

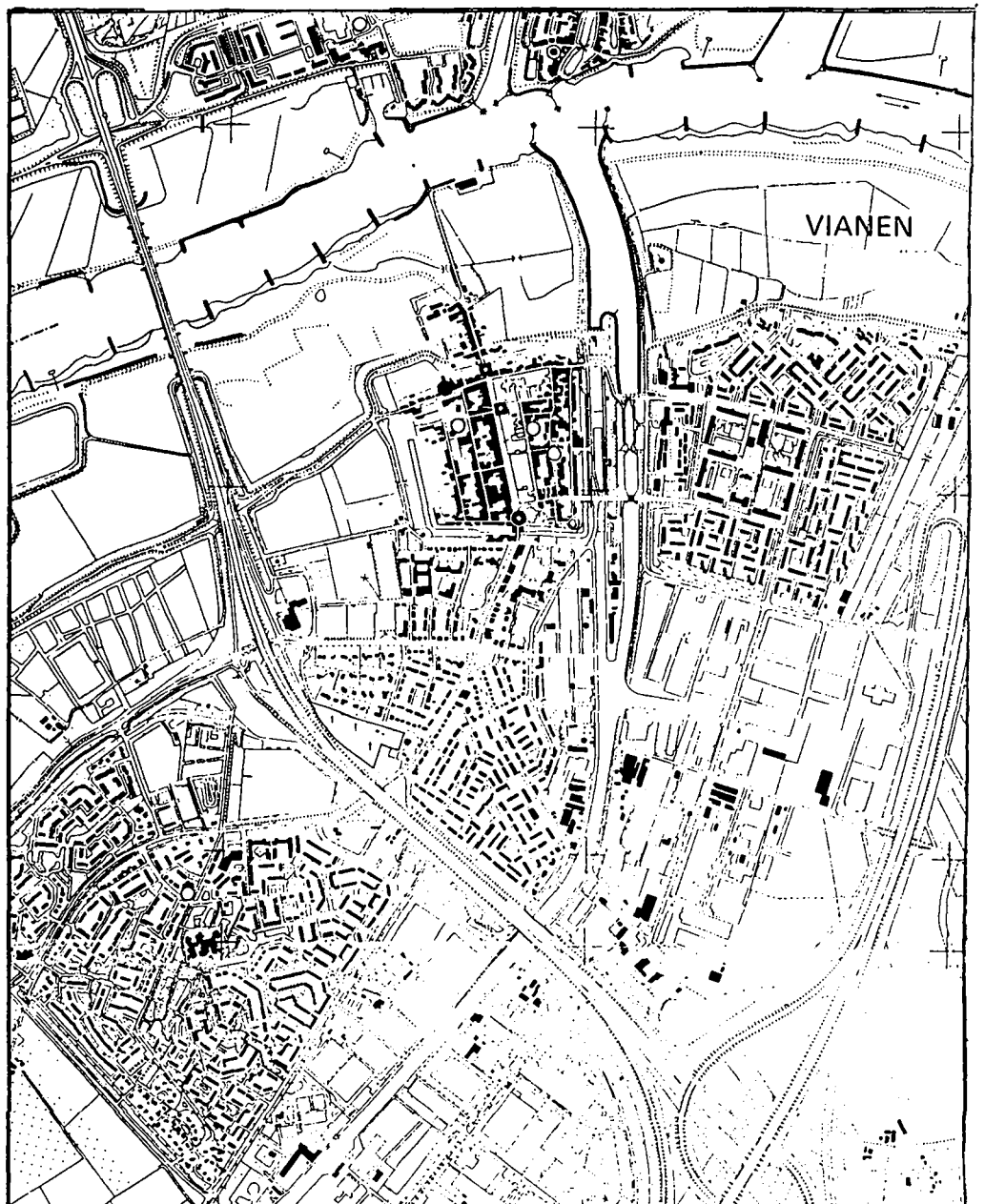
Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

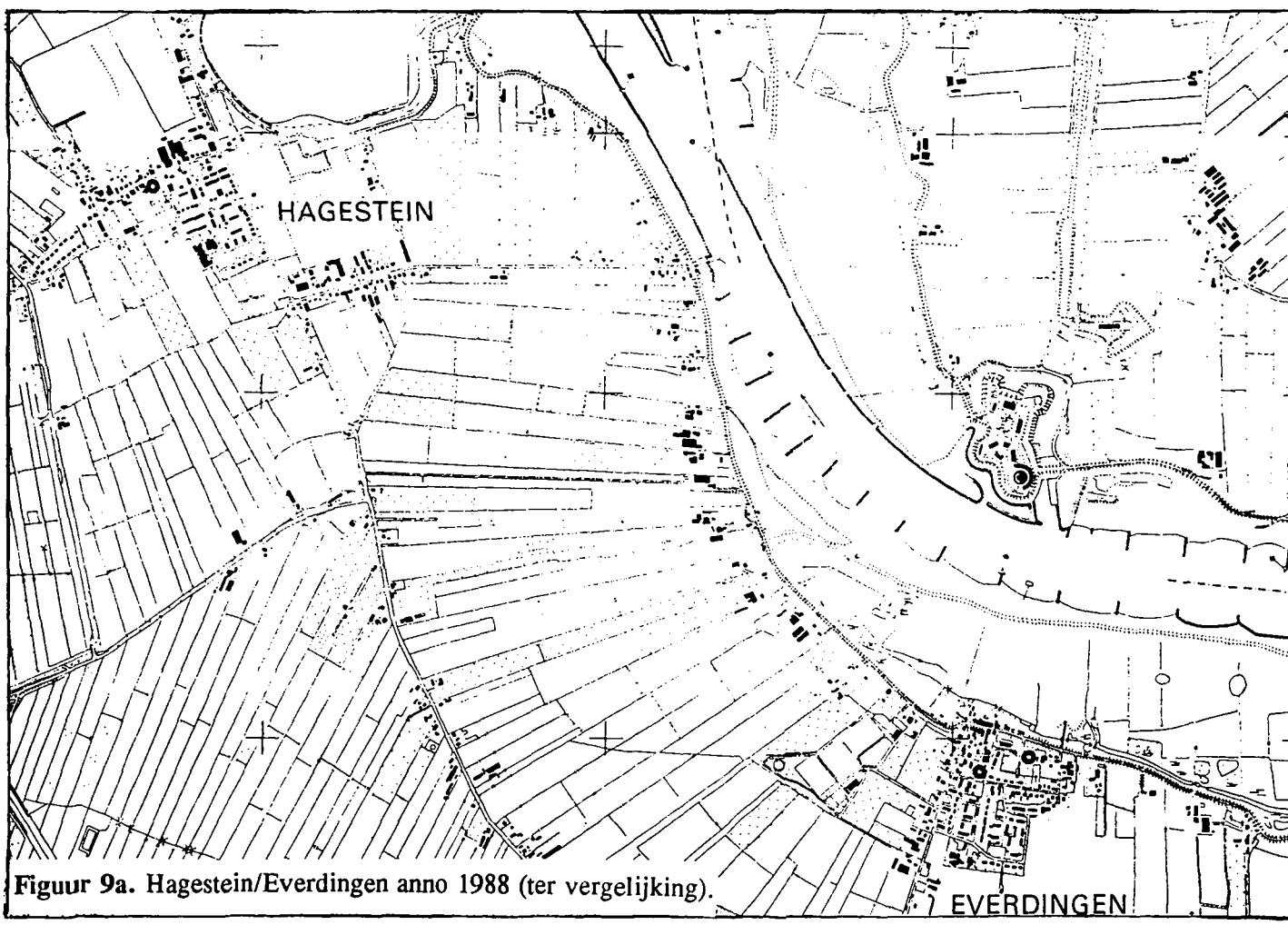


Figuur 8. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Vianen in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

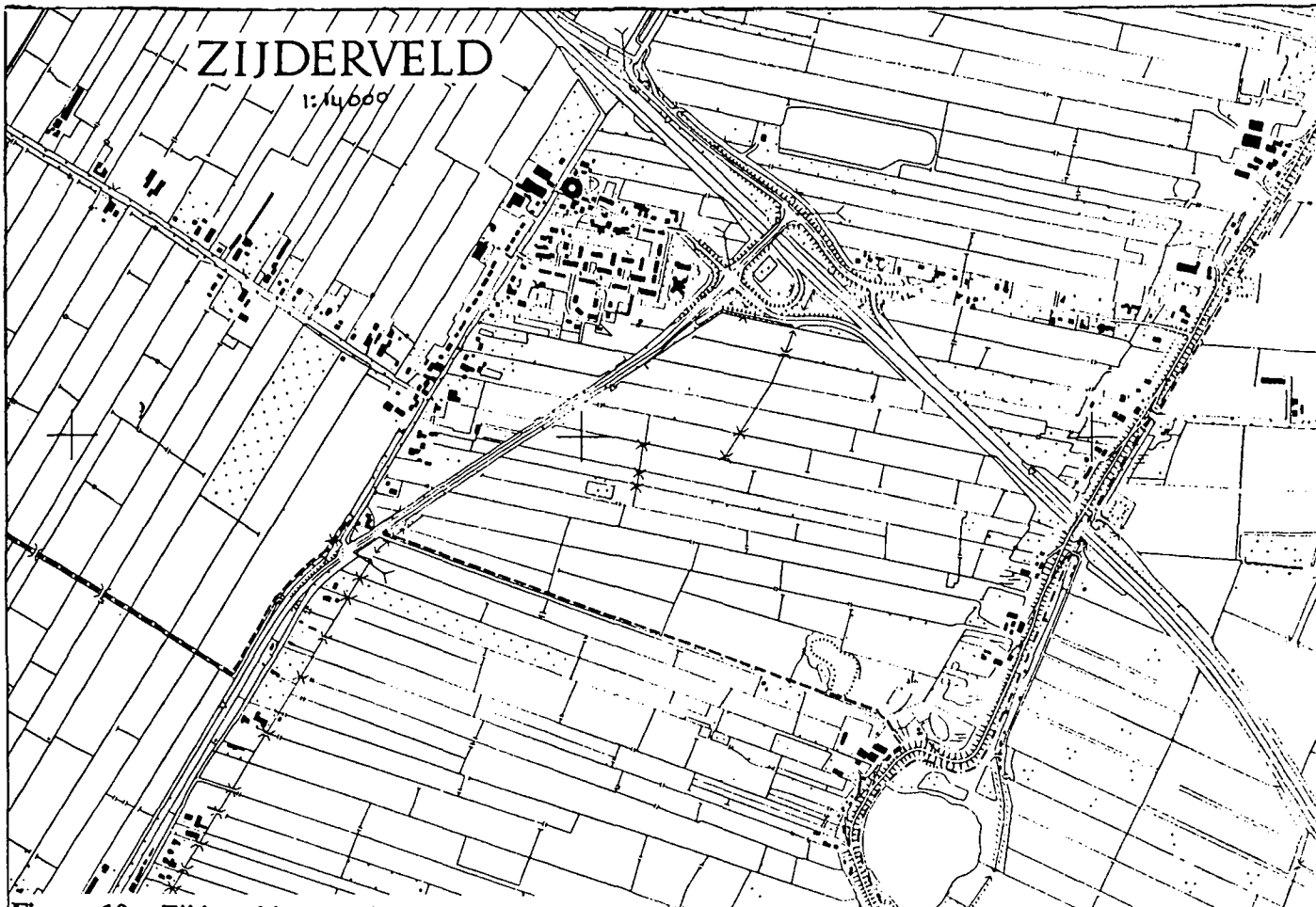


Figuur 8a. Vianen anno 1988 (ter vergelijking).

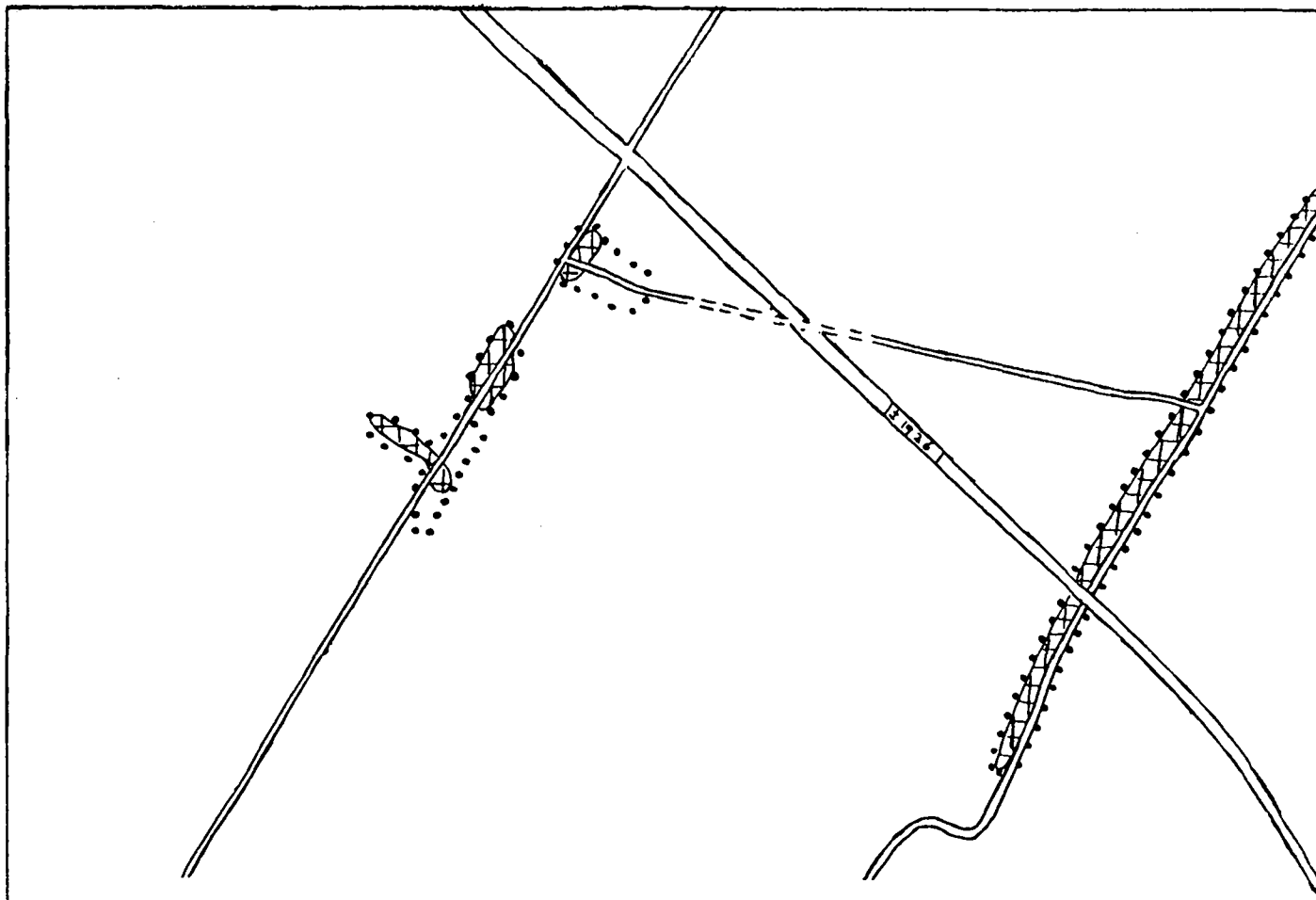
Figuur 9. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Hagestein/Everdingen in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



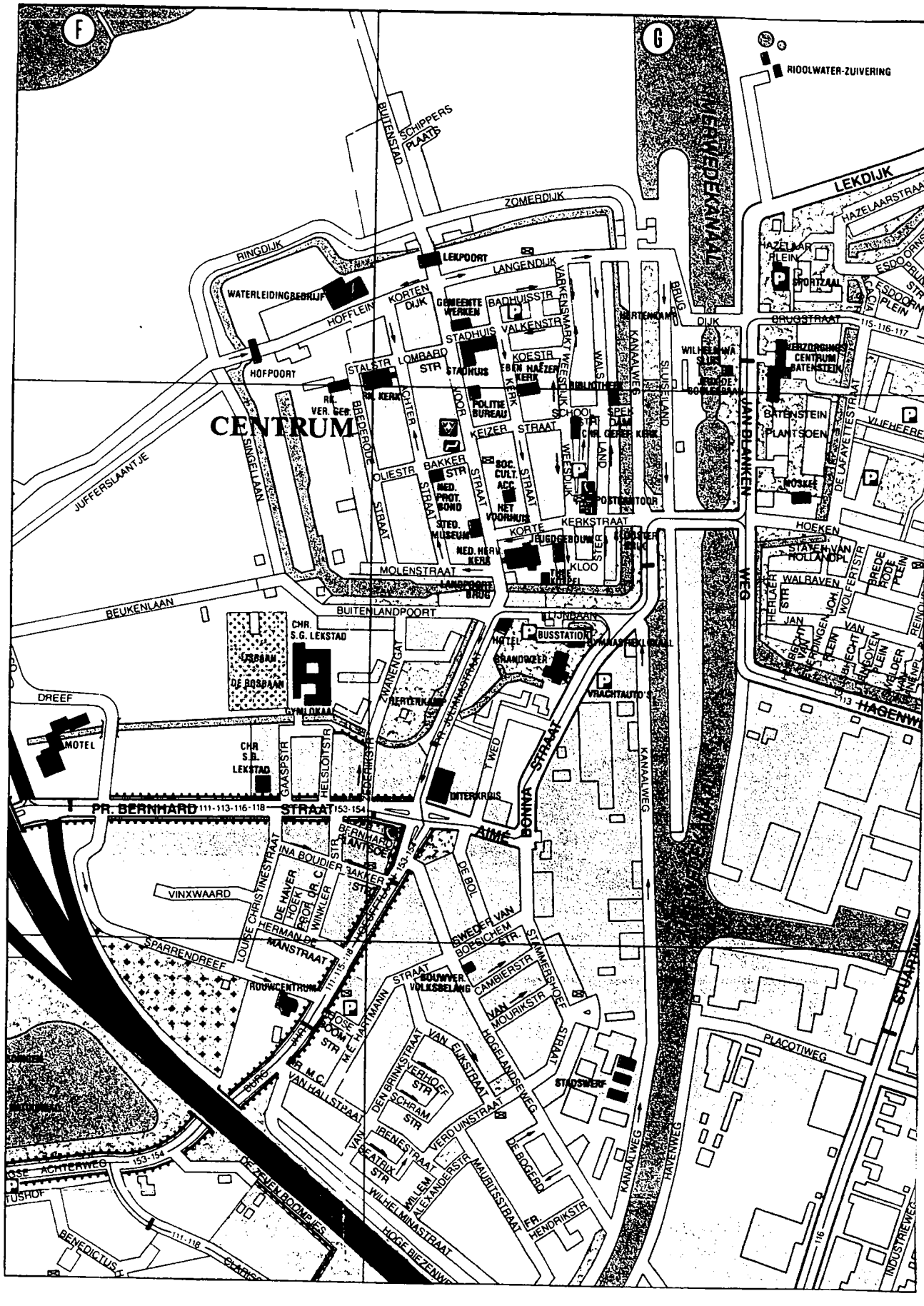
Figuur 9a. Hagestein/Everdingen anno 1988 (ter vergelijking).



Figuur 10a. Zijderveld anno 1988 (ter vergelijking).



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



Figuur 11. Straatnamenkaart Vianen

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

december 1991

M. Verweij

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

Het grondgebied van de gemeente Vianen omvat behalve de stad Vianen de dorpen Hagestein, Everdingen en Zijderveld, en de buurtschappen Tienhoven, Bolgerijen en Helsdingen.

De vorm van de plattegrond van de binnenstad van Vianen benadert een vierkant. Het stratenpatroon is zeer regelmatig, de noord-zuid lopende Voorstraat is de hoofdas en een dwarsas wordt gevormd door de lijn Hofplein-Kortendijk-Langendijk. Deze assen zijn prestedelijke elementen in het stratenpatroon; de Voorstraat en (in het verlengde) de Buitenstad waren deel van een oude hoofdweg die het veer over de Lek naar Vreeswijk verbonden met het zuiden. De dwarsas was de winterdijk van de Lek, waarvan de functie na de verstedelijking in de 14e eeuw door de Ringdijk werd overgenomen.

De overige straten lopen volgens een soort "schaakbordpatroon" alle evenwijdig aan de hoofdassen. De noordwestelijke hoek van de binnenstad vertoont een uitstulping, die - met de naam Hofplein - herinnert aan het kasteel Batenstein, dat hier stond van de 14e tot de 19e eeuw. Het oostelijke gedeelte is dichter bebouwd dan het westelijke gedeelte van de binnenstad; hier bevindt zich een brede tuinstrook, die doorloopt tot op het terrein van het vroegere kasteel.

Het is opvallend, dat Vianen nooit is voorzien van vestingwallen. Tot in de vorige eeuw is de middeleeuwse ommuring met rondelen intact gebleven. Daardoor is er - afgezien van smalle stroken langs Lijnbaan en Buitenlandpoort - ook geen sprake van parkaanleg zoals in Schoonhoven.

Een belangrijk stedebouwkundig element is het direct ten oosten van de binnenstad in de Lek uitstromende Merwedekanaal, dat in de jaren '20 van de vorige eeuw werd gegraven en omstreeks 1880 werd verbreed. In de tweede helft van deze eeuw ontstond direct ten zuiden van Vianen een knooppunt van twee autosnelwegen, dat het gemeentegebied in vier kwadranten verdeelt.

Het twee kilometer zuidoostelijk van Vianen gelegen Hagestein is een op een oeverwal gesticht kasteelstadje (dus verwant aan Vianen), dat in de eerste aanleg is blijven steken. De hoofdas is de Dorpsstraat, die loodrecht aansluit op de naar de Lekdijk lopende Hoevenweg.

Everdingen ligt twee kilometer zuidoostelijk van Hagestein langs de Lekdijk. Vanaf Everdingen loopt in zuidwestelijke richting de Graaf Huibertlaan, een vrijwel rechte weg die oorspronkelijk via Zijderveld evenwijdig aan de Diefdijk doorliep tot Leerdam.

Zijderveld ligt twee kilometer ten zuiden van Everdingen langs de weg naar Leerdam bij de loodrechte aansluiting van één van de in dit gebied parallel lopende ontginningskaden (de Zijderveldselaan). Het is, evenals het nabij gelegen Hei- en Boeicop, een voorbeeld van een cope-ontginning.

De buurtschap Tienhoven (niet te verwarren met Tienhoven bij Ameide) is een verdichting van voornamelijk agrarische bebouwing langs de Tienhovenseweg. Deze weg loopt vanuit Hagestein in een wijde boog evenwijdig aan de Lekdijk in zuidoostelijke richting.

De buurtschap Bolgerijen ligt twee kilometer zuidelijk van Vianen langs de Bolgerijsekade, een van de ontginningskaden.

De geschiedenis van de één kilometer zuidwestelijk van Vianen op een oeverwal gelegen buurtschap Helsdingen gaat waarschijnlijk terug tot de vroege Middeleeuwen. Kenmerkend zijn hier het licht glooiende terrein en het grillige verloop van enkele bochtige wegen. Ter plaatse van de nabij gelegen uitbreidingswijken Het Monnikenhof en Amaliastein bevonden zich enkele buitenplaatsen, waar weinig van is overgebleven.

Vanwege de duidelijkheid en omdat het geheel aparte nederzettingen betreft zullen Hagestein, Everdingen en Zijderveld hier apart behandeld worden.

Vianen

Woonhuizen gecombineerd met bedrijven zijn te vinden in de gehele binnenstad van Vianen. Vele hiervan zijn geheel of gedeeltelijk 17e eeuws of ouder. Langs de Voorstraat is de concentratie van winkels en monumentale gevels het grootst. Het straatbeeld wordt beheerst door lijstgevels, vaak voorzien van bepleistering of winkelpuien. Op kleinere schaal zet deze bebouwing zich voort langs de Langendijk en de Kortendijk.

Het politiebureau (Voorstraat 56) is gevestigd in een uit 1807 daterend monumentaal herenhuis met neo-classicistische stijlkenmerken; een middenrisaliet met ionische pilasters en een groot fronton. Van vergelijkbare allure en uit dezelfde tijd daterend, zijn een herenhuis met voortuin (Kerkstraat 62-66) en de pastorie (Korte Kerkstraat 3) met een tuin en een op de stadsmuur gebouwde theekoepel. De zuidwestelijke hoek van de binnenstad wordt gedomineerd door een gerestaureerd 18e eeuws vrijstaand herenhuis aan het eind van de Molenstraat.

Van de woonhuizen/bedrijfspanden uit deze eeuw zijn het vermelden waard:
- Voorstraat 106, een voormalig telegraafkantoor uit 1911 met een traditionalistische trapgevel;
- Voorstraat 101-103, het huidige museum en een naastgelegen kantoor uit circa 1915;
- Voorstraat 105-107, een bedrijfspand met aan de Amsterdamse School verwante architectuur.

De overige bebouwing in de binnenstad bestaat voornamelijk uit woonhuizen en bedrijfspanden van geringe afmeting en weinig opvallende architectuur. In de Kerkstraat staan enkele woningen van rond de eeuwwisseling. Opvallend door architectuur en afmetingen is de uit 1877 daterende lijstgevel van een café (Kerkstraat 28). Hetzelfde geldt voor het pand Hofplein 32, een woonhuis uit circa 1850, dat bij een schoolgebouw behoorde. Aan de overzijde van het Hofplein (Hofplein 2-6/Achterstraat 2) bevindt zich een hofje van kleine woonhuizen met een gevelafwerking van wit geschilderd pleisterwerk.

Aan oost- en westzijde van de binnenstad is de bebouwing minder dicht en heeft soms

agrarische kenmerken. Aan de Varkensmarkt 26 staat een voormalige stadsboerderij met dwars geplaatst voorhuis, gebouwd in 1874. Schuren en arbeiderswoningen zijn te vinden langs de Brederodestraat, waar zich aan de westzijde een onbebouwd tuingebied bevindt.

De bebouwing van Buitenstad en Schippersplaats vormt een uitloper van de bebouwing in de binnenstad; door de aaneengesloten gevelwanden en soms hoge leeftijd van de panden is de vroegere betekenis als belangrijke uitvalsweg nog goed te herkennen. Het beeld wordt bepaald door enkele 19e eeuwse lijstgevels en een rijtje arbeiderswoningen uit circa 1850 (Buitenstad 31-37). Van de aangrenzende bebouwing aan de Ringdijk springen een uit 1875 daterend koetshuis (nr. 1a) en een verbouwd, uit kalkzandsteen opgetrokken, tweelaags huizenblok uit circa 1915 in het oog.

Langs de zuidelijke uitvalsweg, de Prinses Julianastraat, staan restanten van woningen voor de beter gesitueerde burgerij uit het begin van deze eeuw; opvallend is een chaletachtig dubbel woonhuis uit circa 1910 (nr. 16-18).

Rond 1930 verrezen vrijstaande en dubbele woningen met tuinen aan de Prinses Julianastraat, Buitenlandpoort en Hogelandseweg.

Complexmatige woningbouw uit de jaren 20-40, bestaand uit blokken van twee of vier eenheden met een begane grond en een dakverdieping is te vinden ten zuiden van de binnenstad aan de Burg. Van Hoeufftlaan en de M.E. Hartmannstraat.

De belangrijkste monumentale gebouwen van Vianen zijn van middeleeuwse oorsprong. Van grote stedebouwkundige betekenis is de "inklemming" van de Voorstraat tussen de toren van de Nederlands Hervormde kerk en de Lekpoort. Halverwege de Voorstraat staat het 15e eeuwse stadhuis met een - ingrijpend gerestaureerde - gekanteelde natuurstenen gevel. Aan de achterzijde bevindt zich de 15e eeuwse Gasthuiskapel.

Grote betekenis voor het silhouet van de stad heeft de Rooms-Katholieke kerk uit 1879, een in neo-gotische stijl gebouwde driebeukige hallenkerk naar een ontwerp van A. Tepe (Brederodestraat 2). Aan de Bakkerstraat (nr. 8) staat een kleine voormalige schuilkerk of synagoge uit het begin van de 19e eeuw. Een jonger kerkgebouw is de uit circa 1925 daterende Gereformeerde kerk aan de Weesdijk.

Het kantoor van het voormalige hoogheemraadschap van de Vijfheerenlanden (Langendijk 28) is een gebouw uit 1902, dat opvalt doordat het enige meters achter de rooilijn staat.

Aan de Sparrendreef, zuidelijk van de binnenstad, bevindt zich een begraafplaats uit het begin van de 19e eeuw, die bestaat uit een Nederlands Hervormd/algemeen gedeelte, een Rooms-Katholiek gedeelte en een (niet meer gebruikt) Joods gedeelte. Enkele graven dateren uit circa 1840, hieronder het gietijzeren grafmonument uit 1841 van de bekende inspecteur-generaal van de Waterstaat J. Blanken (in 1838 overleden).

Boerderijen in de directe omgeving van Vianen zijn vooral te vinden in het zuidwesten. Aan de Helsdingse Achterweg (16, 22) staan twee 19e eeuwse boerderijen met dwars geplaatst voorhuis. Aan de Biezenweg staat een boerderij uit circa 1920, ingeklemd tussen het industrieterrein en de rijksweg Amsterdam-Den Bosch.

Een groot deel van de in Vianen talrijke objecten van bedrijf en techniek heeft relatie met het Merwedekanaal, dat in de jaren '20 van de vorige eeuw werd gegraven en verbreed in 1882-1886, waarbij diverse bruggen en sluizen werden gebouwd. De in 1824 door J. Blanken gerealiseerde "Zederik-kanaalsluis" aan de oostzijde van de binnenstad werd na 1945 gedempt, maar de kademuren zouden zich nog steeds beneden het maaiveld bevinden. Naast deze sluis werd aan de oostzijde in 1882 het Wilhelmina Sluiscomplex aangelegd. Dit is nog grotendeels aanwezig, met aan de westzijde een blok dienstwoningen van het type dat op diverse andere plaatsen langs het kanaal voorkomt (in Vianen nog aan de Merwedekade 4-6). Aan de noordzijde van het complex bevindt zich de oorspronkelijke dubbele gietijzeren ophaalbrug. Aan de zuidzijde is een nieuwe ophaalbrug gebouwd.

De Bolgerijense brug is een ijzeren draaibrug van het type dat deel uitmaakt van een serie identieke bruggen van de Haagse firma Enthoven die gelijktijdig op verschillende plaatsen (onder andere in Meerkerk) bij de verbreding van het kanaal werden gebouwd. In dit geval is de brug echter na WOII herbouwd - op 'n andere locatie - met onderdelen van oudere bruggen. Op enige afstand staat een blok (ingrijpend verbouwde) voormalige dienstwoningen op de oorspronkelijke locatie van de brug.

Langs het Merwedekanaal staan diverse gemalen, waarvan enkele (onder andere een schepradgemaal; Merwedekade 20) buiten gebruik zijn. Het gaafste exemplaar is het gemaal De Biezen (Merwedekade 2) met de originele pomp en dieselmotor uit 1926. Het gemaal Autena uit 1915 (Merwedekade 10) is nog in het bezit van de oorspronkelijke pomp.

Langs het kanaal vestigde zich na de verbreding industrie, onder andere langs de Kanaalweg. Het oudste complex is een houtzagerij uit de jaren '20 met een rijdende kraan (Kanaalweg 53). Een voormalige zuivelfabriek uit de jaren '30 (Kanaalweg 47) is gedeeltelijk verbouwd en nu in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw. Van groot belang als vroeg voorbeeld van betonconstructie, is de watertoren uit 1909 aan het Hofplein (9-11).

Oostelijk van het kanaal is de laatste jaren een groot aantal bedrijven gevestigd, aangetrokken door de concentratie van water- en verkeerswegen. Woningbouw uit de jaren '50 en '60 is te vinden ten zuiden van de Prins Bernhardstraat en de Hogelandseweg. In de jaren '70 en '80 verrezen de woonwijken De Hagen (oostelijk van het kanaal bij de Lekdijk), Het Monnikenhof en Amaliastein (westelijk van de rijksweg Amsterdam-Den Bosch).

Hagestein

De oudste woonhuisbebouwing, gecombineerd met enkele winkels en bedrijfspanden is geconcentreerd bij de Nederlands Hervormde kerk langs de Dorpsstraat. Ook langs de dwars op de Dorpsstraat lopende Hoevenweg en Lange Dreef is enige verdichting van kleinschalige oudere bebouwing. Aan de Dorpsstraat (18, 20) staan twee vrij gave woonhuizen uit het begin van deze eeuw. Enigszins verdwaald in deze omgeving zijn twee villa-achtige woonhuizen uit de jaren '30 (Dorpsstraat 23 en 30). Aan de Lekdijk staat een monumentaal dijkhuis uit circa 1850 met enkele stenen die herinneren aan record-waterhoogten.

De Nederlands Hervormde kerk (Dorpsstraat 26) heeft een gedeeltelijk romaanse toren;

het schip is op oude fundamenten herbouwd in 1829. Het voormalige gemeentehuis (Dorpsstraat 12) heeft een opvallend naaldspitsje en is omstreeks 1930 gebouwd in een op de Amsterdamse School geïnspireerde architectuur.

Rond Hagestein, met name langs de Lekdijk, Achterweg en Tienhovenseweg staan talrijke boerderijen uit de 19e begin 20ste eeuw, waarvan enkele met een dwars geplaatst voorhuis.

Een bedrijfsmonument in Hagestein is de voormalige steenfabriek "De Ossewaard", gelegen op een slechts vanaf de noordelijke Lekoever bereikbaar schiereiland bij het stuwcomplex. De apart staande oven met schoorsteen is waarschijnlijk omstreeks 1900 gebouwd en hoewel bouwvallig, in oorspronkelijke staat.

In de jaren '70 werd ten zuiden van de Achterweg een klein uitbreidingsplan gerealiseerd en verrezen woningen tussen de Dorpsstraat en de Achterweg.

Everdingen

Langs de Lekdijk zijn in de omgeving van de Rooms-Katholieke kerk woonhuizen van omstreeks 1900 te vinden. Het zijn veelal typische dijkhuizen met een souterrain aan de achterzijde.

De neo-gotische Rooms-Katholieke kerk (Lekdijk 25), die in 1899 werd gebouwd naar een ontwerp van A. Tepe als vervanger van een bouwvallig geworden zaalkerk, bepaalt het dorpssilhouet door de markante toren met naaldspits. De kerk is door een tussenlid verbonden met de uit 1876 daterende pastorie. Links naast de kerk staat een voormalig schoolgebouw uit de jaren '20.

Ook rond Everdingen bevinden zich vele boerderijen; aan de Lekdijk (11, 17) twee gave exemplaren uit het eerste kwart van deze eeuw en aan de Tienhovenseweg (13, 17, 27) enkele uit het laatste kwart van de vorige eeuw, voorzien van rieten daken.

Everdingen had tot aan de Tweede Wereldoorlog strategische betekenis door de nabijheid van de Hollandsche Waterlinie. Daaraan herinnert het imposante fort Everdingen, dat in de jaren '40 van de vorige eeuw als een zogenaamde "torenfort" werd gebouwd. Binnen de wallen van het fort, dat nog als militair depot wordt gebruikt, bevinden zich diverse bijgebouwen van recenter datum. Zo staat er bij de entree een verbouwde dienstwoning en op de westzijde van het binnenterrein een houten loods uit de jaren '20. Langs de vanaf het fort zuidwaarts lopende Diefdijk staat een rij betonnen bunkers uit de mobilisatieperiode 1939-1940.

De laatste 15 jaar is Everdingen uitgebreid in zuidoostelijke richting met woningbouw op bescheiden schaal.

Zijderveld

Langs de Dorpsweg en de Kerkweg is sprake van een verdichting van lintbebouwing, bestaande uit woonhuizen en (voor het grootste deel agrarische) bedrijfsbebouwing. Vermeldenswaard is een houten schuur van rond de eeuwwisseling (Dorpsweg 14).

De Nederlands Hervormde kerk is in de vorige eeuw gedeeltelijk gewijzigd, wat met name zichtbaar is in de toren en de vensters. Naast de kerk staat een schoolgebouw met woonhuis, beide gebouwd omstreeks 1920 en in latere jaren van andere vensters voorzien.

Zijderveld heeft nog enkele karakteristieke boerderijen, waaronder een uit 1850 stammend complex aan de Dorpsweg (33-35). Enkele boerderijen uit de eerste helft van de vorige eeuw zijn te vinden aan de Zijderveldselaan (12-14, 80-82). Kleinere boerderijen staan langs de Diefdijk.

Stedebouwkundige typologie Vianen

Legenda

1 Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen
-functie gemengd of wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
-vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
-stenen straten, geen voortuinen
-voornamelijk aaneengesloten bebouwing
-bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

2 Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen
-*functie: gemengd of wonen*
-niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
-vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
-regelmatige voortuinen
-weinig aaneengesloten bebouwing
-bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3 Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied
-functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

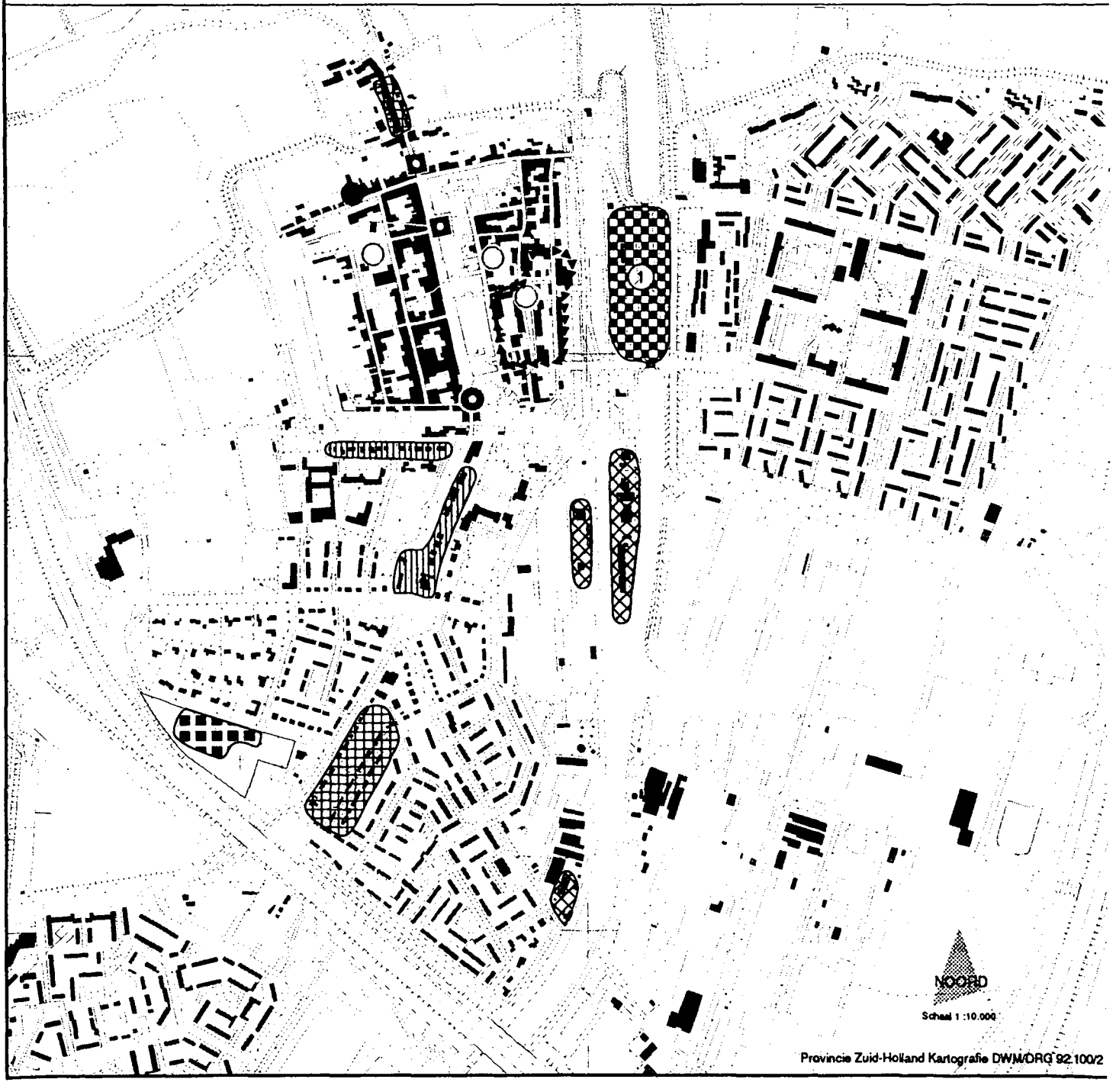
3.2 Groen gebied
-functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
-voornamelijk onbebouwd terrein
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4 Ander gebied
-functie: waterstaat / scheepvaart

5 Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebied met bijzondere waarde

1. Wilhelmina sluiscomplex, aangelegd in 1882



Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/ORG 92.100/2

Legenda stedebouwkundige typologie (algemeen)

1 Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen
-functie gemengd of wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
-vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
-stenen straten, geen voortuinen
-voornamelijk aaneengesloten bebouwing
-bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied
-functie: wonen
-ligging in stedelijke context
-planmatige ontwikkeling
-stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
-stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
-bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
-twee of meer bouwlagen hoog

2 Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen
-functie: gemengd of wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
-vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
-regelmatige voortuinen
-weinig aaneengesloten bebouwing
-bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling
-functie: wonen
-planmatige ontwikkeling
-stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
-groene straten, voortuinen
-voornamelijk half open blokken, strokenbouw
-bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied
-functie: wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
-stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
-groene straten, tuinen rondom
-voornamelijk losse bebouwing
-bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3 Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied
-functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied
-functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
-voornamelijk onbebouwd terrein
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4 Ander gebied
-functie: (nader in te vullen per gemeente)

5 Na 1945 gereconstrueerd gebied