

Jongere bouwkunst en stedenbouw 1800-1945

Monument
Inventaris
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

juni 1989
S.R. Jonkergouw

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. BODEMGESTELDHEID

- 2.1. Bodemkundige landschappen en reliëf
- 2.2. Afwatering
 - 2.2.1. Krimpenerwaard
 - 2.2.2. Alblasserwaard
 - 2.2.3. Vijfheerenlanden

3. GRONDGEBRUIK

- 3.1. Agrarisch grondgebruik
- 3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
 - 3.2.1. Delfstoffen
- 3.3. Landschapsbeeld

4. INFRASTRUCTUUR

- 4.1. Landwegen
 - 4.1.1. Patroonkenmerken
 - 4.1.2. Ontwikkelingen van het wegennet
- 4.2. Wateren
- 4.3. Dijken en kaden
- 4.4. Spoorwegen
- 4.5. Militaire infrastructuur

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

- 5.1. Algemeen
- 5.2. Steden
 - 5.2.1. Nieuwpoort
 - 5.2.2. Schoonhoven
 - 5.2.3. Leerdam
 - 5.2.4. Vianen
- 5.3. Dorpen
- 5.4. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is ten behoeve van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) verdeeld in acht inventarisatiegebieden.

- A. West Rijnland
- B. Rijn- en Gouwestreek
- C. Zuidhollands Waardengebied
- D. Noord- en Merwestreek
- E. Zuid-Holland-Zuid
- F. Rotterdam
- G. Delf- en Schieland
- H. 's-Gravenhage
- I. Nieuwe Waterweg

De Krimpenerwaard, de grootste delen van de Alblasserwaard, en de Vijfheerenlanden vormen het inventarisatiegebied het Zuidhollands Waardengebied. Het Zuidhollands waardengebied ligt in het oosten van de provincie Zuid-Holland. Het wordt in het noorden begrensd door de rivier de Hollandse IJssel, in het zuiden en zuidwesten door de geïndustrialiseerde zone langs de rivieren de Merwede en de Noord, terwijl ze in het oosten en noordoosten grenst aan de provinciegrenzen met Gelderland en Utrecht.

In functioneel-landschappelijke zin behoort het Zuidhollands waardengebied tot het Hollands-Utrecht veengebied. Het Zuidhollands waardengebied is een open tot tamelijk open weidegebied met veel water waar het agrarisch gebruik overheerst. Tot het Zuidhollands waardengebied behoren de gemeenten: Bergambacht, Giessenlanden, Graafstroom, Krimpen aan den IJssel, Leerdam, Liesveld, Nederlek, Ouderkerk, Schoonhoven, Vianen, Vlist en Zederik (zie figuur 1).

2. BODEMGESTELDHEID

2.1. Bodemkundige landschappen en reliëf

Het Zuidhollands waardengebied is een perimarien gebied. Perimarien wil zeggen, dat de sedimentatie en de veenvorming sterk onder invloed stonden van de zeespiegelstijging, terwijl mariene afzettingen zelf (nagenoeg) ontbraken.

Zo'n 750 jaar voor onze jaartelling onderging het klimaat een verandering. De getijdenstromen werden krachtiger. De zee brak op verschillende plaatsen door de kustwal heen en kon het land binnendringen. Via kreken in het veenmoeras werd het veen door de zee aangetast. Terwijl aan de andere kant vele rivieren, waaronder de Maas, de Rijn en de voorlopers van de Lek en de IJssel door het veen een uitweg zochten. Het veendek werd in eilanden verdeeld en hier en daar onderbroken door of afzettingen uit zee of rivierafzettingen.

Voorts verlegden onder invloed van de verbreding van Het Nauw van Calais de rivierstromen zich naar het zuidwesten. Dit betekende een toename in activiteit van de Lek en een verzwakking van de Oude Rijn en de Vecht gepaard gaande met verlandingsverschijnselen. Door het periodiek buiten de oevers treden van de rivieren zette zich rivierklei af op het veen. Aan de oevers van de rivier een dikke laag en naar het midden toe steeds dunner wordend. In het centrum van de te onderscheiden waarden bleef het veen aan de oppervlakte onbedekt.

Op grond van de geologische opbouw van het Zuidhollands waardengebied worden bodemkundige landschappen onderscheiden (zie **figuur 2**):

- a. buitendijkse gronden
- b. het inversielandschap (jonge zeeklei)
- c. het rivierklei-veen-inversielandschap
- d. het rivierkleilandschap
- e. het veenlandschap

Buitendijkse gronden worden aangetroffen langs de grote rivieren de Lek en de Hollandse IJssel. Ze zijn soms begroeid met grienden en riet. In het zuidwesten van de Krimpenerwaard en het westen van de Alblasserwaard worden de enige zee-afzettingen aan de oppervlakte aangetroffen. Dit inversielandschap gaat geleidelijk over in het rivierklei-veen-inversielandschap.

Het gehele middegebied van de Vijfheerenlanden (80% van de oppervlakte), het oosten en het midden van de Alblasserwaard en de randen van de Krimpenerwaard worden tot het rivierklei-veen-inversielandschap gerekend. Deze gebieden werden steeds beïnvloed door getijde-rivieren, die het rivierwater naar het westen afvoerden. Een groot deel van deze getijde-rivieren en riviertjes (veenstromen) verlandde en werd overgroeid door veen. Door het klinken van veen zijn de stromen door hun iets hogere ligging zichtbaar in het maaveld.

Echter niet alle veenstromen werden met veen overgroeid. Een voorbeeld is de Overlekse of Schoonrewoerdse rug in de Alblasserwaard (zie ook **figuur 3**). Bij deze veenstroomrug

ligt het zandig materiaal van de oeverwal aan de oppervlakte.

Bovendien komen in de Zuidhollandse waarden Pleistocene zandopduikingen voor. Deze werden geformeerd tijdens de overgang van Pleistoceen naar Holoceen. Het vlechtend verloop van de rivieren ging over in een meanderend verloop en hierbij ontwikkelden zich rivierduinen. Deze steken boven de jongere sedimenten uit. Ze staan in de streek bekend onder de naam "donken".

De hoogte van het rivierklei-veen-inversielandschap varieert ten opzichte van het NAP van ongeveer 1,5 m. -NAP tot ongeveer 1 m. +NAP.

Tot het veenlandschap behoren de kernen van de Alblasserwaard en de Krimpenerwaard. Door het in cultuur brengen van de veengebieden en door de ontwatering kon het veen gaan klinken. Het veen moet voor de ontginningen ver boven NAP zijn uitgegroeid. Thans ligt het veenlandschap 1 tot 2 m. -NAP. In de Vijfheerenlanden en de Alblasserwaard behoren de oeverwallen van de Lek en Linge en de hoger gelegen stroomrug, die zich van Hagestein naar het westen slingert tot het rivierkleilandschap. De gronden van dit landschap liggen hoog ten opzichte van hun omgeving, namelijk 0,5 m. tot 3 m. +NAP.

De aanleg van dijken vanaf de 12e eeuw maakte in grote lijnen een einde aan het natuurlijke sedimentatieproces. Een uitzondering hierop werd gevormd door de reeds genoemde afzettingen in de uiterwaarden (buitendijkse gronden), maar ook door de binnendijkse afzettingen ten gevolge van dijkdoorbraken. Bij een dijkdoorbraak ontstond achter de dijk een zandige waaivormige afzetting. Deze afzettingen worden overslaggronden genoemd. Achter het gat in de dijk ontstond een kolkgat (een wiel).

2.2. Afwatering

2.2.1. Krimpenerwaard

Het lozen van het overtollige polderwater werd sinds de ontginning (10e-12e eeuw) bemoeilijkt door het voortgaande proces van inklinking van het veen.

Voor de afwatering van de Krimpenerwaard waren voor 1300 de van oost naar west stromende (bak)weteringen en rivieren nog voldoende. Daar de waterstanden op de Lek hoger waren dan die van de Hollandsche IJssel werd het lozen door (lage) polders op de Lek problematischer. Als gevolg hiervan werden na 1300 lange watergangen gegraven. Deze boezemstelsels volgen het hellende verloop van de Krimpenerwaard en lopen vanuit het zuidoosten in noordwestelijke en noordelijke richting.

In de 15e eeuw werden de eerste watermolens in gebruik genomen, welke het water uit de polders omhoog op de boezemgangen voegen. Terwijl bij een lage waterstand de boezems op de Hollandsche IJssel konden lozen. In 1850 waren er in de Krimpenerwaard nog zo'n 50 windmolens verdeeld over 20 polders. In 1866 werd het eerste stoomgemaal -de M. Verdoold Lzn. in Gouderak- in gebruik genomen, welke diende voor de bemaling van de polders Stolwijk, het Beijersche, de Agterbroek, Kattendijksblok en Veerstablok. Binnen 20 jaar na 1866 verdwenen nagenoeg alle windmolens en werden vervangen door stoommachines. Deze werden op hun beurt tussen 1910 en 1920 weer vervangen door dieselmotoren en nog later door elektromotoren (zie **figuur 4**).

Met uitzondering van de polders Bergambacht, Laag Stolwijk (Lek) en Krimpen aan de IJ-

sel (Nieuwe Maas) lozen de boezemgangen het water op de Hollandsche IJssel.

2.2.2. Alblasserwaard

Drie aan de rivieren gelegen polders van de Alblasserwaard loosden direct op het buitenwater. Dit waren de polders Papendrecht, Nieuw Lekkerland en Streefkerk. De polders Papendrecht en Nieuw-Lekkerland vallen buiten het inventarisatiegebied.

Alle andere polders behoorden vanaf de oprichting (1739-1740) tot de Waterschappen Nederwaard en Overwaard.

De boezem van de Nederwaard bestond uit een lage en een hoge boezem. De lage boezem werd gevormd door het van oost naar west stromende Nieuwe Waterschap en de Alblas of Graafstroom. De waterlozing van deze lage boezem had plaats of langs natuurlijke weg op de rivier de Noord of door opmaling in de hoge boezem. De hoge boezem ligt nabij Elshout. De watergang van de hoge boezem loopt van zuidoostelijke richting in noordwestelijke richting naar de Lek.

De bemaling van de lage of de hoge boezem geschiedt thans door een dieselgemaal. Het dieselgemaal is in 1927 gesticht ter vervanging van het in 1868 gebouwde stoomschepradgemaal. Het stoomgemaal was indertijd gebouwd ter versterking van de nog steeds bestaande molens.

De polders van het oostelijk deel van de Alblasserwaard lozen hun water op de boezem van de Overwaard. De boezemgangen liggen haaks op de weteringen en leiden het water naar de van oost naar west stromende Grote of Achterwaterschap naar de Hoge Boezem van de Overwaard. De gang van die Hoge Boezem wordt slechts door een kade van de gang van de Hoge Boezem van de Nederwaard gescheiden, en loost haar water eveneens op de Lek.

Sinds 1924 geschiedt de waterlozing door een elektrisch gemaal. Het elektrische gemaal verving in 1924 een stoomschepradgemaal, welke samen met acht windwater- molens voor de bemaling in de hoge boezem van de Overwaard zorgden. De acht wind- watermolens van de Overwaard en de acht windwatermolens van de Nederwaard vormen te samen met de wipmolen van polder Blokweer het bekende molencomplex van Kinderdijk.

2.2.3. Vijfheerenlanden

Evenals in de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard werd de natuurlijke afwatering door de daling van het maaiveldniveau na het ontginnen steeds problematischer.

De afvoer van water werd reeds in de eerste helft van de 13e eeuw verbeterd door het graven van de Huibert, welke ten zuiden van Everdingen "ontsprong" en westwaarts in de Zederik uitkwam. In de 14e eeuw werd een stelsel van weteringen haaks op de perceelsslotten aangelegd, terwijl in 1460 de eerste watermolen in dit gebied verscheen.

De lozing van water in de Vijfheerenlanden vond enerzijds plaats via de Zederik op de Lek en anderzijds via de Linge op de Merwede.

Aanvankelijk was er nog natuurlijke lozing door de Arkelse dam op de toen nog open Linge en bij Ameide op de Lek, waarin in de 18e eeuw met windbemaling een hoge boezem werd gevormd. Een grote verandering kwam er door het afsluiten van de Linge bij Korenbrug-

steeg ten noorden van Gorinchem in 1793 en het graven van het Kanaal door Steenenhoek in 1819. Door de stichting van een Rijksstoomgemaal aan de Arkelse dam in 1826 werd de afwatering van de Zederikboezem naar dit gemaal verlegd.

Voor de algemene invoering van de stoombemaling waren er in de Vijfheerenlanden 68 molens aanwezig. De meeste molens zijn in de eerste decennia van de 20e eeuw afgebroken, terwijl ze reeds in de 19e eeuw geleidelijk werden vervangen door stoomgemalen. In de 20e eeuw werden deze op hun beurt vervangen door diesel- en elektrogemalen.

De Linge was na afsluiting een boezem geworden, waarvan in 1819 de natuurlijke lozing 10 kilometer naar het westen werd verlegd door het graven van het kanaal van Steenenhoek. De natuurlijke lozing bleek niet langer voldoende door deze wijziging. Daarom werd in 1866 een stoomgemaal geplaatst ter aanvulling van de natuurlijke lozing. In 1945 werd het dieselgemaal mr. G. Kolff te Boven-Hardinxveld geopend. Toen pas was het mogelijk de Lingeboezem en de Zederikboezem volledig te beheersen. De Zederikboezem had reeds in 1893 enige verlichting gekregen. Na het graven van het Merwedekanaal werd namelijk een stoomgemaal te Ameide gebouwd. Een gedeelte van de afwatering op de Lek werd daarmee hersteld als compensatie voor de hoeveelheid schutwater die bij Vianen op de Zederikboezem kwam.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Agrarisch grondgebruik

De agrarische functie bepaalt het grondgebruik buiten de bebouwde kom in het Zuidhollands waardengebied.

Qua bodemopbouw komen de Alblasserwaard en de Krimpenerwaard het meest overeen. De Vijfheerenlanden heeft een gevarieerdere bodemopbouw. In de Alblasserwaard en Krimpenerwaard overheersen de veengronden, terwijl in de Vijfheerenlanden ook grote oppervlakten rivierkleigrond aanwezig zijn. De verschillen kwamen tot uitdrukking in het agrarisch grondgebruik.

Bij de verkaveling van het waardengebied werd in volgorde uitgegaan van een rivier, veenstroom of gegraven watergang als ontginningsbasis. De vroegste vorm van ontginning met de rivieren als ontginningsas vond plaats in percelen van vrije opstrek. De lengte van dergelijke percelen, de naam zegt het al, was vrij diep. In de 12e en 13e eeuw werden de ontginningen van hogerhand gereguleerd. Naast de breedte werd ook de toekomstige lengte vastgesteld. Deze vorm van verkaveling wordt "cope" genoemd. Een deel van deze regelmatige ontginningseenheden kenden een standaardmaat van 110 meter breed en 1250 meter lang. Dit regelmatige patroon wordt aangetroffen in de centrale delen van de waarden. Na de 13e eeuw worden de overgebleven gebieden ontgonnen volgens een zelfde ontginningsmethode. Doordat de grenzen van dergelijke gebieden reeds vastlagen, is de verkaveling hier onregelmatig van vorm. Deze typen van ontginningen worden alle gerekend tot de strokenverkaveling (zie figuur 5). De ontgonnen veengronden werden aanvankelijk omgezet in weide- en hooilanden en akkerlanden. Aan het uiteinde van elke strook bleef de veenwildernis lang haar eigen karakter behouden. Langs de kaden en slootkanten werden elzen, knotwilgen en populieren aangeplant, waarvan het hout als zogenaamd geriefhout werd gebruikt. Dit hout werd onder andere als brandstof gebruikt, en om klompen en manden van te maken. Voorts diende de beplanting als windscherm.

De stukken grond die zandiger of kleiïger waren, werden in gebruik genomen als bouwland. Hierop werden tot het midden van de 19e eeuw vooral hennep en in mindere mate vlas verbouwd.

De hennep teelt werd vanaf de 15e eeuw met de opkomst van de internationale scheepvaart belangrijk. Hennep werd verwerkt in touwslagerijen en zeilmakerijen. De hennep teelt ging grotendeels met de opkomst van de stoomvaart verloren.

Thans herkent men hier en daar aan de smalle, kleine percelen en de vele diepe sloten waar vroeger hennep werd verbouwd. Eén perceel werd ten behoeve van de hennep teelt in kleine akkers verdeeld door de aanleg van dwarsslotten. De sloten tussen de akkertjes werden diep gebaggerd. De bagger werd vermengd met mest op de akkers gebracht. De hennep teelt was tot het midden van de vorige eeuw de belangrijkste (agrarische) bron van inkomsten.

Het vee werd hoofdzakelijk gehouden voor de mest ten behoeve van de hennep teelt. Het vee werd geweid op de weilanden dichtbij de boerderijen. Ongeveer driekwart van de gronden in de waarden was in gebruik als hooiland. De hooilanden werden tot het einde

van de 19e eeuw nooit bemest.

Ze staan bekend als schraallanden. Kenmerkend voor het landschapsbeeld in de Krimpener- en Alblasserwaard waren de brede sloten dichtbij de boerderij die naar achteren toe steeds smaller werden. Bij de boerderij werd namelijk gebaggerd, terwijl de sloten aan de weerszijde van de hooilanden nauwelijks onderhouden werden.

De voormalige hennepakkers waren te klein voor de moderne landbouw. Op deze verlaten gronden ontstonden de nu zo kenmerkende elzenbosjes. Voorts verdwenen met de hennep teelt de meeste knotwilgen. Zij vervulden een belangrijke functie bij de hennep teelt. Het gewas werd hierlangs met behulp van touwen gedroogd.

De ondergang van de hennep teelt midden vorige eeuw betekende een uitbreiding van de rundveehouderij, met als doel de produktie van melk. Eén en ander was vooral mogelijk door de door stoomgemalen verbeterde afwatering. Al aan het einde van de 19e eeuw staan de waarden bekend als een rundveehouderijgebied. Het grondgebruik richtte zich hier volledig op. Er werd voornamelijk voor de Goudse kaasmarkt geproduceerd. De zelfkazerij (dat wil zeggen produktie op de boerderij zelf in plaats van fabrieksmatig) nam een belangrijke plaats in.

In het oosten van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden was de industriemelkerij in de meerderheid. In het zuidwesten van de Alblasserwaard (bij Dordrecht) trof men consumptiemelkers. Industriemelkers leverden hun produkten aan fabrieken voor kaas en de produktie van margarine. Consumptiemelkers leverden melk voor de melkvoorziening in de steden. Het bijprodukt van de zelfkazerij was wei. Wei werd mede gebruikt voor het fokken van varkens. De varkenshouderij vormde een belangrijke bijdrage tot het rendement van deze bedrijven.

Het noordelijk deel van de Vijfheerenlanden op de rivierklei werd vanouds in gebruik genomen door akkers en boomgaarden. Op de akkers werden aardappels, granen, erwten en bonen verbouwd. De appelboomgaarden waren in de meerderheid. In de laatste decennia is de akkerbouw nagenoeg in de Vijfheerenlanden verdwenen. De gronden geschikt voor bouwland kwamen niet in grote aaneengesloten oppervlakten voor. Het landschap kreeg door deze overgang het uiterlijk van een weidegebied.

Rond 1900 onderging de Nederlandse landbouw in het algemeen een modernisering, gekenmerkt door onder meer de toepassing van kunstmest en een betere ontwatering. Dit alles ging gepaard met een produktieverhoging. In de waarden echter lag de produktie al relatief hoog. De melkproduktie behoorde tot de landelijke top en het aantal varkens nam gestaag toe. Het aantal zelfkazerijen bleef constant.

In de uiterwaarden en op de slechte, vochtige gronden binnendijs groeiden de grienden. De griendcultuur is al eeuwen oud, maar bereikte tijdens de landbouwcrisis in de vorige eeuw een hoogtepunt toen de waarde van de gronden snel daalde. Nog kort geleden tijdens de uitvoering van de deltawerken na de stormramp van 1953 beleefde de griendcultuur opnieuw een opleving. De griendcultuur was er ten behoeve van waterstaatkundige werken, dakbedekking, stoelenmatten, mandenvlechters en hoepelmakerijen (ten behoeve van de kuiperijen).

Dit overziend, mag geconcludeerd worden dat de afname van de hennep teelt een uitbreiding van de rundvee- en varkenshouderij, het zelfkazersbedrijf en de industrie- en consumptie-

melkers betekende. Dit moet geleid hebben tot een toename van het weiland ten koste van de (extensief gebruikte) hooilanden.

De verandering kortom, in het agrarisch grondgebruik tussen 1850 en 1940 is naast het verlies van de hennepcultuur gering en zeker niet van structurele aard.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

3.2.1. Delfstoffen

De vette klei uit de uiterwaarden langs de Hollandse IJssel en de Lek werd gewonnen ten behoeve van steen- en tichelfabricage. De steenbakkerijen leverden gele IJsselsteentjes. Een teruggang en later het verdwijnen van deze steenfabricage vond na 1900 plaats door de daling van de vraag naar deze steen, alsmede een kwaliteitsverlies als gevolg van vervuiling van de IJssel.

De Topografisch Militaire Kaart (38) 1858 vermeldde twee steenplaten in de uiterwaarden tussen Lexmond en Vianen. Deze zijn op de kaart van 1943 verdwenen, terwijl de nog steeds bestaande steenfabriek bij de stuw van Hagestein dan vermeld wordt (zie figuren 6 en 6a).

3.3. Landschapsbeeld

De Krimpenerwaard en de Alblasserwaard komen qua landschapsbeeld het meest overeen. Beide zijn te typeren als een open weidegebied met een fijnmazig slotenpatroon en het agrarisch gebruik vanuit de buurten. De buurten en daarmee de ontsluiting zijn hoofdzakelijk oost-west gericht. De beplanting in de Waarden is sterk verspreid en ligt lineair langs de buurten en tiendwegen. Om de boerderijen wordt erfbeplanting aangetroffen, terwijl in het midden of achter op de kavel verspreid bosjes liggen. De Vijfheerenlanden, meer dan de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard, een overgangsgebied naar het rivierenlandschap, heeft een beperktere openheid. Bepalend hiervoor zijn de beplanting (boomgaarden) en de geringe afstand tussen de dorpen. Een overeenkomst met de waarden zijn de oost-west gerichte occupatie- en bebouwingslinten.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

4.1.1. Patroonkenmerken

Het Zuidhollands waardengebied is eeuwenlang tamelijk geïsoleerd geweest. Dit was het gevolg van haar ligging, als eilanden tussen brede rivieren. De rivierdijken fungeerden als belangrijke doorgaande verbindingen over land. De wegen zijn in een aantal van elkaar te onderscheiden groepen te verdelen.

Dit zijn voorwegen, opwegen en tiendwegen. De voorwegen waren de eerste wegen, die langs de hoofdwatgangen liepen. Langs de voorwegen zijn de boerderijen gebouwd en ontstonden de dorpen. Een voorweg kan een weg op een dijk zijn. De opwegen liepen haaks op de voorwegen. Dit waren bijvoorbeeld kerkepaden, die twee ontginningsassen met elkaar verbonden. De tiendwegen liepen evenwijdig aan de voorwegen soms langs gegraven (tiend)weteringen. Deze wegen zijn alle sterk geënt op historische en natuurlijke gegevens. Als gevolg van de ligging van de oorspronkelijke ontginningsassen zijn de wegen oost-west gericht. In de Zuidhollandse waardenstreek liepen enkele wegen van noord naar zuid. Het waren wegen van interlokaal belang. Dit waren twee wegen vanuit Gouda door de Krimpe-nerwaard: de weg via Haastrecht en de Vlist naar Schoonhoven en de weg over Stolwijkersluis, Stolwijk, Bergambacht naar Bergstoepse veer. Door de Alblasserwaard liep een weg van Nieuwpoort naar Schelluinen en Gorinchem. Schoonhoven en Nieuwpoort werden door een veer met elkaar verbonden.

4.1.2. Ontwikkelingen van het wegennet.

Tot de jaren dertig blijft bovengeschetst wegennet onveranderd. De streekverbinding ging over water. Van 1857 tot 1948 bedienden de radarstoomboten van de "Reederij op de Lek" de verbinding van Culemborg naar Rotterdam. In 1948 werd deze bootdienst stilgelegd. Men was toen reeds deels overgeschakeld naar het groeiende wegverkeer voor personen en goederen. Uit de "Rederij" groeide de autobusdienst de Twee Provinciën in het gebied Rotterdam-Gouda-Utrecht-Culemborg-Gorinchem en Dordrecht.

Na 1860 werden de interlokale wegen begrind en in de jaren dertig werden wegen voorzien van een teerlaag. Zo werd bijvoorbeeld in 1934 de weg Gouda-Bergstoepse veer geteerd. Het Provinciaal Wegenplan van 1927 zorgde voor de aanleg van enkele nieuwe wegen (zie figuren 7 en 7a).

Tussen 1938 en 1958 werd de provinciale weg nr. 30 (of N210) Krimpen aan den IJssel Bergambacht-Schoonhoven deels als werkverschaffingsproject aangelegd. Zo ook werd in opdracht van de provincie Zuid-Holland een begin gemaakt met de aanleg van andere provinciale wegen. In het oosten werd in de dertiger jaren gestart met het traject Schoonhoven-Goudriaan. Daarna volgden de trajecten naar Papendrecht, Schelluinen/Gorinchem en naar Noordeloos. Werklozen werden ook hier ingeschakeld bij de aanleg van deze wegen. Door de aanleg van de provinciale wegen in de Alblasserwaard zijn in het landschap drie waterplassen ontstaan, die momenteel voor recreatiedoeleinden worden gebruikt. Deze plassen ontstonden door het afgraven van de donk ten zuiden van Hoornaar, de donk in

de polder Over Slingeland en een oude rivierbedding bij Ottoland. Het gewonnen zand werd gebruikt voor de wegeaanleg.

Het traject Gouda-Schoonhoven werd in 1949 vanwege het Provinciale Wegenplan verbeterd. Hierbij werd gebruik gemaakt van het grondlichaam van de voormalige spoorlijn Gouda-Schoonhoven. De weg vanuit Gouda via Haastrecht en de Vlist naar Schoonhoven is niet meer in gebruik als interlokale verbinding.

Veren en ponten, lange tijd de verbinding over water, blijven tot circa 1960 in exploitatie. Daarna verdwijnen de meeste. De brug over de Noord, bij Vianen en de Algerabrug hebben inmiddels deze functie overgenomen.

Sommige veren voor voetgangers en fietsers zijn gebleven of opnieuw in exploitatie genomen (recreatie), terwijl nog twee ponten in dit gebied functioneren, te weten het pontveer tussen Streefkerk en Bergambacht en tussen Schoonhoven en Gelkenes.

Langs de randen van het Zuidhollands waardengebied liggen de Rijkswegen. Dit zijn de A15 (Rijnmond-Papendrecht-Gorinchem-Nijmegen), de A2 (Vianen-Den Bosch) en de A27 (Vianen-Gorinchem).

4.2. Wateren

Het Hollandse vervoersnet bestond eeuwenlang hoofdzakelijk uit natuurlijke waterwegen. Voor het lokale verkeer was het water van weteringen en boezems belangrijker dan wegen over land.

Als gevolg van de verkavelingsstructuur hadden de veelal ten behoeve van de afwatering gegraven watergangen globaal een noord-zuid en oost-west gerichtheid.

Twee rivieren stromen door het Zuidhollands waardengebied. De Hollandse IJssel was vroeger een vrij stromende rivier. Al in 1285 werd ze door de IJsseldam van de Lek afgesloten. Door in 1860 een Waaiersluis bij Gouda in de rivier te leggen ontstond rechts van de Waaiersluis de gekanaliseerde en links de open Hollandse IJssel. De Hollandse IJssel stroomde bij Krimpen aan den IJssel in de Nieuwe Maas.

Door de rivier de Lek stroomde een deel van het water van de Rijn en de Maas naar de Noordzee. De Lek bereikte de provincie Zuid-Holland bij Everdingen en stroomde door het centrum van het Zuidhollands waardengebied tot het punt waar ze samenkwam met de rivier de Noord bij Krimpen aan de Lek. Vanaf dat punt stroomde het water van de Lek door de Nieuwe Maas naar zee. De Hollandse IJssel en de Lek waren belangrijke doorgaande scheepvaartroutes.

Van de veenstromen en de kleine riviertjes, die op de grote rivieren uitmondden, waren de Vlist, de Linge, de Zederik, de Alblas of Graafstroom en de Giessen de voornaamste. Na hun respectievelijke afdammingen fungeerden ze als boezemwateren ten behoeve van de afwatering.

De ingrijpendste wijziging in het waterstelsel van de Zuidhollandse waardenstreek deed zich voor in de vaart van de stad Gorinchem, gevormd door de oude Nieuwlandse of Schotsdeurse Vliet (ook wel Viaanse Vaart) door de Zederik naar Vianen.

Een plan tot verbetering van de scheepvaartweg Vianen-Gorinchem was onderdeel van het kanalenplan van het Koninkrijk der Nederlanden om de Amsterdamse positie ten opzichte van de belangrijke rivieren te verruimen.

Het ontworpen Zederikkanaal (1826) volgde slechts gedeeltelijk de bestaande vaart van Vianen op Gorinchem. Ten behoeve van het nieuwe kanaal, dat in het noorden bij Vreeswijk aansluiting gaf op de Vaartse Rijn, werd in de Lekdijk een schutsluis aangelegd. Vandaar werd het nieuwe kanaal zuidwaarts doorgetrokken naar het noordelijk uiteinde van de reeds bestaande Zederik gegraven. Scherpe bochten in de Zederik werden afgesneden. Aan weerszijden van het nieuwe kanaal werden trekpaden met jaagbruggen aangelegd.

Op den duur bleek het Zederikkanaal niet te voldoen. In de jaren tachtig van de vorige eeuw werden plannen voor de aanleg van het Merwedekanaal aanvaard. Het tracé Amsterdam-Vreeswijk werd in 1892 opengesteld, Vianen-Gorinchem volgde in 1893. In het laatste tracé werd het Zederikkanaal gelegen tussen de Lek en Schotdeuren (ten noorden van de Arkelse dam) opgenomen. Ten oosten van Vianen werd een nieuwe kanaalmond aangelegd en ten zuiden van Schotdeuren zorgde een nieuw kanaaldeel via Gorinchem voor de aansluiting op de Merwede. Het Merwedekanaal nam de verkeers- en afwateringstaak van het Zederikkanaal over. Na Vianen eindigde het industriële aanzien van het Merwedekanaal. Langs het Merwedekanaal in de Vijfheerenlanden ontwikkelde zich geen grootschalige moderne industrie. Het tracé was bochtig en omzoomd door bomensingels. Tussen Vianen en Meerkerk vormden enkele ijzeren draai- en schipbruggen de enige verbindingen tussen de doorsneden landerijen. Rond de bruggen ontstonden soms gehuchten.

4.3. Dijken en kaden

Gedurende verschillende fasen van het in cultuur nemen van het Zuidhollands waardengebied werden dijken en kaden aangelegd.

Bij de eerste ontginningen van het Zuidhollands waardengebied werden kaden aangelegd met als doel het binnensijpelende water van de nog niet ontgonnen gebieden tegen te houden. Veelal lag een zogenaamde zijdewende aan de oostkant (het water stroomde van hoog naar laag, van oost naar west) en aan de grens van de ontgonnen kavel, een achterkade.

Zo hadden de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden te kampen met wateroverlast uit Gelderland. Om deze situatie tegen te gaan, werden reeds in de 13e eeuw de zijdewende, de Bazel- en Zouwedijk (Alblasserwaard) en de imponerende Diefdijk (Vijfheerenlanden) aangelegd.

Waterschappen werden gevormd om gebundeld op te treden tegen wateroverlast, zowel van grondwater als van rivierwater. Na de oprichting van de hoogheemraadschappen (Alblasserwaard en Vijfheerenlanden aan het einde van de dertiende eeuw, de Krimpenerwaard in de vijftiende eeuw) werd een gesloten systeem van dijken langs de rivieren aangelegd: de ringdijken.

Deze bedijkingen versterkten de stroomsnelheid en verhoogden het peil van de rivieren

aanzienlijk. Om te voorkomen dat daardoor al te sterke stromingen en zeer hoge waterstanden zouden optreden, werd eerst een strook land vrijgehouden en daarna de dijk aangelegd. Zo ontstonden uiterwaarden. De Hollandse IJssel kende geen uiterwaarden omdat vanwege de afdamming extreme watertoevoer niet voorkwam. Hier liep de dijk direct langs het water. Deze dijken worden bandijken genoemd. Plaatselijk kwamen zogenaamde voorlanden langs de Hollandse IJssel voor.

Door de hoger wordende rivierstanden werd de druk op de dijk aan de rivierzijde verhoogd, zodanig dat water door de dijk kon sijpelen. Dit verschijnsel wordt kwel genoemd. Soms leidde dit zelfs tot dijkdoorbraken. Om dit probleem tegen te gaan werden kwelkaden, -dammen of -dijken aangelegd aan de binnenzijde van de dijk. Voorts vermoedt men dat tiendkaden een dergelijke functie hebben vervuld.

De grondwaterstanden konden door de komst van de windwatermolen in de 15e eeuw verlaagd worden. Deze vorm van bemaling hield tevens in dat er dijken gebouwd moesten worden om het afgevoerde water buiten de polders te houden. Deze dijken zijn van oorsprong dus jonger dan de bedijking langs de rivieren.

De rivierdijken en bovengenoemde binnenwaterkeringen (de zijde wende) hadden een waterkerende functie. Daarnaast waren de dijken en kaden in het waardengebied in gebruik als landwegen. Het waren eeuwenlang veelal de enige verbindingen over land in deze streek. (zie ook 4.1).

4.4. Spoorwegen

Vanaf Gouda lag een spoorweg naar Schoonhoven. In 1914 werd deze lijn van de Staatsspoorwegen geopend. Reeds in 1895 was een concessie verleend voor de aanleg van dit traject. De aanleg van deze spoorlijn door de slappe veengronden van de Krimpenerwaard was zo'n lijdensweg, dat verschillende aannemers failliet gingen. Het zand van het grondlichaam zakte steeds weer weg in het veen. Ook na de opening van de lijn bleven verzakkingen voorkomen.

In 1942 werd de rails door de Duitse bezetter gevorderd. De provinciale weg Gouda-Stolwijk-Schoonhoven werd op de fundamenten van de spoorlijn aangelegd.

De spoorlijn Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen, ook wel de Betuwelijn genoemd, werd in de jaren 1879-1885 aangelegd. Leerdam kreeg een aansluiting op deze lijn (1883).

4.5. Militaire infrastructuur

De Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt deels op het gebied van het Zuidhollandse waardengebied.

De benaming Nieuw Hollandse Waterlinie dateert uit 1813. Het oude gedeelte, de linie Woerden-Schoonhoven verliest definitief haar betekenis.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie loopt vanaf de (voormalige) Zuiderzee langs de oostkant van Utrecht tot aan de Brabantse Biesbosch.

Ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie steunt, evenals de oudere, op uitgebreide inundaties, waarbij forten en batterijen de waterkeringen en inlaatpunten beschermen en niet te inunderen terreinstroken afsluiten. Door de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verschuift het accent van de defensie van afzonderlijke vestingsteden naar aaneengesloten linies met forten, verspreid in het landschap. Vestingssteden als Schoonhoven en Nieuwpoort spelen niet langer een rol.

In het Zuidhollands waardengebied was de Diefdijk tussen Everdingen en de stad Gorinchem van strategisch belang. De Diefdijk was de laatste weerstandslijn en verbindingsweg van de linie.

Door de aanleg van de spoorlijn Geldermalsen-Gorinchem in de jaren 1877-1880 ontstond een doorsnijding in de Diefdijk. Voor de beveiliging van dit verzwakte punt bouwde men aan weerszijden van de spoorlijn geschutsopstellingen, iets meer binnenwaarts aangevuld met een bomvrij wachthuis. Een extra hindernis werd gevormd door twee beweegbare kraanbruggen die de spoorlijn over de gracht van de verdedigingswerk voerde. Voorts bevinden zich op meerdere plaatsen in de Diefdijk geschutsemplacementen en groepschuilplaatsen van gewapend beton, aangelegd in de jaren 1914-1918 en 1938-1940.

Andere verdedigingswerken in het gebied van de Zuidhollandse Waarden zijn het fort Everdingen uit 1844-1849 en de batterij aan de Zuider Lekdijk uit 1907.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1. Algemeen

Het Hollands-Utrechts veengebied waartoe het Zuidhollands waardengebied wordt gerekend is tussen de 11e en de 13e eeuw bewoond geraakt. Gedurende deze periode is het gebied ontgonnen, waarbij de bestaande begroeiing van de veenwildernis wordt verwijderd en ontwatering door het graven van perceelsloten plaats heeft gevonden.

De ontginning van het Zuidhollands waardengebied geschiedde in eerste instantie vanuit de randen en via natuurlijke stroompjes. Vervolgens werden de centrale delen van de waarden door middel van gegraven wateringen ontsloten. Tenslotte werden de restgebieden ontgonnen.

De nederzettingen in dit gebied hebben overwegend een lineair patroon, parallel aan de ontginningsas (oeverwal, stroomrug, wetering, kade, e.d.). Zowel eenzijdige, gemengde als dubbelzijdige bebouwing langs de ontginningsas kwam voor afhankelijk of de ontginning zich aan één zijde of aan beide zijden van de as uitstrekte. De huizen en boerderijen stonden op de kavels.

Er wordt nauwelijks komvorming bij dit nederzettingstype aangetroffen. Wanneer komvorming ontstaat is dit dankzij de aanwezigheid van zogenaamde attractiepunten. Oeverwallen, doorwaadbare plaatsen, maar ook kruispunten van wegen of van weg en vaart, sluizen, bruggen, tolheffing en kerken worden als attractiepunten beschouwd.

Komvorming doet zich voor bij toename van bebouwing. Deze bestaat dan uit bijvoorbeeld een verdichting van de bebouwing rond de kerk of een kruispunt, en na 1945 door de bouw van nieuwbouwwijkjes tegen de oorspronkelijke dorpsbebouwing aan.

Toename van de bewoning op de dijk treft men in dit gebied vanaf de 18e eeuw. De dijken worden vanwege de verslechtering van de waterstaatkundige situatie in de streek een aantrekkelijke vestigingsplaats.

Een uitzondering op het lineaire nederzettingstype vormen de gestrekte esdorpen in de Vijfheerenlanden. Dit is een geconcentreerde bouwwijze van nederzettingen die kenmerkend is voor het rivierkleigebied. Als vestigingsplaats dienen hoge, langgerekte stroomruggen. De structuur wordt bepaald door twee evenwijdige wegen, die aan één of beide wegen vorksgewijs op elkaar aansluiten. Voorts wijst de benaming esdorp op het gegeven dat de dorpsbebouwing (vroeger) lag in de nabijheid van een aaneengesloten complex akkerland (een eng). Helsdingen, Kedichem en Hagestein worden tot dit type gerekend.

Na het in cultuur brengen van veengebieden trad een voortdurend proces van inklinking op. Hierbij verdween veen en konden tot dan toe onzichtbare oppervlaktestructuren weer zichtbaar worden. Zodoende wordt in het Zuidhollands waardengebied zogenaamde secundaire nederzettingen aangetroffen op donken (pleistocene zandopduikingen) of stroomruggen: Hoornaar, Hoog-Blokland, Schoonrewoerd, Bergambacht.

5.2. Steden

In het grensgebied van Utrecht en Holland, waar ten tijde van de ontginningen in de Middeleeuwen de Bisschop van Utrecht en de Graaf van Holland om de macht streden, werd door beiden als het ware met stedelijke rechten gestrooid om hun positie tegenover tegenstanders te versterken; vandaar het grote aantal stadjes in het oosten van de provincie Zuid-Holland.

Kenmerkend voor de nederzettingen, die zich stad mogen noemen in dit gebied, zijn de (voormalige) vesting van de stad en een voormalig kasteel nabij of binnen de stadsgrenzen. Ameide, Groot-Ammers, Ammerstol, Haastrecht, Hagestein en Nieuwpoort zijn alle steden in historisch-juridische zin.

De steden zijn echter in hun groei gestagneerd. Met andere woorden, ze zijn blijven steken in hun eerste stedelijke aanzet. In werkelijkheid hebben ze het karakter van een dorp en is de agrarische functie de belangrijkste. Nieuwpoort was samen met het tegenover gelegen Schoonhoven vesting in de oude Hollandse Waterlinie.

5.2.1. Nieuwpoort

De hoofdstructuur van Nieuwpoort wordt bepaald door twee assen: de haven en de Lekdijk die de haven in een binnen- en buitenhaven deelt. Op de plaats waar dijk en haven elkaar kruisen, bevindt zich het centrum. Evenwijdig aan de haven lopen zowel aan de oostzijde als de westzijde zogenaamde achterwegen. De ruime omwalling van Nieuwpoort werd voornamelijk in 1673 aangelegd.

5.2.2. Schoonhoven

Schoonhoven is ontstaan als nederzetting bij een kasteel. Dit kasteel lag aan het einde van de Zevender- of Lopikerwetering. De hoofdas van de stad wordt gevormd door de gegraven haven in de richting van de Vlist.

De haven is twee maal overkluisd bij de Waag en de kerk en bij de oude sluis voor het Raadhuis.

De verdere uitleg van Schoonhoven volgt aan de westzijde de oude veenverkaveling loodrecht op de Lekdijk, terwijl de oostzijde onregelmatig gebouwd is langs de lijnen loodrecht op de haven en de wetering. Aan de rivierzijde werd in de 16e eeuw op een oude zandbank een klein havenkwartier toegevoegd.

Schoonhoven, zoals eerder geschreven, was vesting in de Oude Hollandse Waterlinie. De eerste vestingwerken kwamen reeds in de eerste helft van de 14e eeuw tot stand. In 1582 gaven de Staten van Holland opdracht nieuwe versterkingen aan de oostzijde van de stad te ontwerpen. De modernisering van de vestingwerken ging tot in de 18e eeuw door.

Schoonhoven was een vesting met 8 bastions, drie landpoorten en een waterpoort. De vergroting van de stadsoppervlakte binnen de muren die hier het gevolg van was, leidde niet tot meerdere bebouwing. Tot aan het einde van de 19e eeuw was de westelijke kant van de ommuurde stad vrij van bebouwing.

De binnenstad van Schoonhoven onderging in de negentiende eeuw de meest ingrijpende ontwikkelingen. De industrie van Schoonhoven breidde zich in de negentiende eeuw namelijk binnen de stadsmuren uit. De bloei van de zilverwerkindustrie zette zich voort

en had een gunstig effect op de bevolkingsgroei. Het aantal zilverwerkplaatsen nam toe. De welvaart onder een aantal patroons in de zilverindustrie kwam tot uitdrukking door het grote aantal 17e eeuwse huizen die van een 19e eeuwse gevel werden voorzien.

Een loodwitmakerij en een meelfabriek waren binnen de stadsmuren gevestigd. De loodwitmakerij breidde zich eerst uit op het terrein van de lijnbaan, waarna vervolgens in zuidelijke richting belendende panden en percelen werden aangekocht en/of gesloopt ten behoeve van een meer fabrieksmatige uitbreiding.

In 1873 werd een eerste aanzet gegeven tot het uitbreiden van de grutterij tot een graanmalerij. Na 1900 kwam het tot de sloop van vrijwel alle panden aan de noordzijde van de Gruttersteeg vanwege de schaalvergroting van graanmalerij tot meelfabriek. In 1826 werd de stad als vesting opgeheven. Vanaf 1829 werden de vestingswerken geëgaliseerd. De tuinarchitect Springer ontwierp een stadspark bij de grote gracht. Als gevolg van de aanleg van een spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven werd een stationsstraat met station aangelegd (1912-1914).

5.2.3. Leerdam

Leerdam, een stadje aan de Linge, is in de 12e eeuw ontstaan na aanleg van de Lingedijk. Hierbij werd het in de Linge uitmondende riviertje de Lede afgedamd.

De nederzetting ontwikkelde zich bij de dam. In 1407 kreeg Leerdam stadsrechten. De nederzetting werd vervolgens omgracht en ommuurd. Het regelmatig op de bestaande agrarische verkaveling gebaseerde, gaaf bewaarde stratenpatroon bestaat in hoofdzaak uit een aantal evenwijdig aan de Linge lopende straten met in het midden de loodrecht daarop projecteerde as Fonteinstraat-Markt.

In Leerdam heeft de industrialisatie zich vooral gericht op de glasblazerij, die zich hier vestigde vanwege de belastingvrijdom die Leerdam - als soevereine bezitting van het huis van Oranje - eeuwenlang genoot. Daar kwamen gunstige factoren bij als de ligging aan de Linge en later eind 19e eeuw een aansluiting op de Betuwe-spoorlijn. Alle grondstoffen voor glas (zand, kalk en soda) en kristal (zilvezand en potas) moesten worden aangevoerd.

De huidige glasfabriek "Leerdam" is na 1880 tot een groot bedrijf uitgegroeid. De fabriek beslaat een aanzienlijk complex bewesten de oude stad, Klein Oosterwijk.

De vestingwerken werden aan het eind van de 19e eeuw getransformeerd, waardoor het mogelijk was woningbouw binnen en buiten de wallen te plegen. De glasfabriek bouwde voor haar arbeiders een eigen woonwijk het Lingepark.

Voorts vestigde zich in 1854 een houthandel in Leerdam, welke in de uiterwaarden van de Linge bedrijfsterreinen bezat. Deze terreinen waren via een spoorlijntje verbonden met het emplacement van station Leerdam aan de lijn Dordrecht-Geldermalsen.

5.2.4. Vianen

Vianen is ontstaan als versterkte kasteelstad aan de zuidelijke oever van de Lek. Vianen

heeft een regelmatig, rechthoekig stratenpatroon. De loodrecht op de dijk gerichte voorstraat was de centrale as.

Ondanks het graven van eerst het Zederikkanaal en later het Merwedekanaal profiteerde Vianen niet van de voordelen van deze scheepvaartverbinding (het tegenovergelegen Vreeswijk wel).

Vianen had een houtverwerkende en bouwindustrie. Tot ver in de 20e eeuw kent Vianen geen noemenswaardige ruimtelijke ontwikkelingen. Er vindt slechts een verdichting van de bebouwing plaats. Thans is Vianen een verzorgingscentrum voor de regio.

5.3. Dorpen

De bebouwingsdichtheid van de dorpen in het Zuidhollandse waardengebied blijft de eerste eeuwen na de ontginningen nagenoeg gelijk. Aan het einde van de 19e eeuw en in de 20e eeuw verdichten de nederzettingen zich algemeen met niet-agrarische bebouwing, die tussen de boerderijen wordt geplaatst (scholen, kerken, kaaspakhuisjes). Soms staan meerdere gebouwen op één kavel.

Uitbreiding van de bebouwing vindt voorts plaats langs haaks op het oorspronkelijke lint staande wegen. Bij de kerk en/of veerponten (dijkdorpen) ontstaan concentraties van gebouwen, zodat men van komvorming kan spreken. Na 1945 breiden met name de dijkdorpen van het Zuidhollandse waardengebied zich met nieuwbouwwijkjes in de polder uit.

Het Zuidhollandse waardengebied blijft ook na het doorzetten van de Industriële Revolutie in Nederland (na circa 1870) georiënteerd op de landbouw.

De bedrijvigheid in de streek hangt hier in hoge mate mee samen: coöperatieve zuivelfabriek te Bleskensgraaf, rietmattenfabriek te Schelluinen en verschillende kaaspakhuisen.

De dijkdorpen langs de rivieren de Hollandse IJssel en de Lek waren van oudsher betrokken bij de scheepsbouw. In het Zuidhollandse waardengebied kan uiteindelijk alleen Krimpen aan de IJssel, gelegen aan de monding van de Hollandse IJssel in de Nieuwe Maas, profiteren van de economische bloei van het Nieuwe Waterweggebied.

Naast een geweldige uitbreiding van het dorp polderinwaarts (met name na 1945), wordt de buitendijks gelegen Stormpolder één groot industrieterrein gunstig aan diep vaarwater gelegen.

5.4. Verspreide bebouwing

Een toename van de bebouwing in de vorm van verspreide bebouwing is in het Zuidhollands waardengebied een marginaal verschijnsel. In de 19e en 20e eeuw, wanneer de ontwatering wordt verbeterd en (nieuwe) wegen worden verhard, ontstaat de mogelijkheid te bouwen op plaatsen die voorheen onveilig waren vanwege wateroverlast. Recentelijk maakt de ruilverkaveling in het gebied het mogelijk, dat nieuwe boerenbedrijven

midden in een polder worden neergezet, los van het historische ontginningspatroon.

Voorts kunnen de eendenkooien in het Zuidhollands waardengebied tot de categorie verspreide bebouwing gerekend worden. Er resteren ongeveer dertien in bedrijf zijnde kooien in het gebied.

Een eendenkooi wordt thans beschouwd als een bijzondere combinatie van cultuurgeschiedenis (het oude beroep kooier), landschapsschoon (kooibossen in de polder) en grote natuurwetenschappelijke waarde.

Bekend is de eendenkooi Bakkerswaal te Lekkerkerk, welke is ingericht rondom een doorbraakkolk.

LITERATUURLIJST

- Barends, S. (red.) (1986)
Het Nederlands landschap; een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1983/1986)
Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Deel 2: de omgeving van Alphen aan den Rijn, omgeving van Gouda, de Krimpenerwaard. Deel 4: de Ablasserwaard en de Vijfheerenlanden. Z.p..
- Beschouwingen over de ontwikkeling van het verkeer en de verkeerswegen in de Krimpenerwaard. Z.j., z.p..
- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorend bij de waterstaatskaart (1937/1967). 's-Gravenhage.
- Bijzondere landschappen Zuid-Holland met een sterke verwevenheid van natuur- en cultuurwaarden en zoals zijn aangegeven op de natuur- en cultuurwaardenkaart van Nederland (1976).
- Coeterier, J. (e.a.) (1985)
Landschapsonderzoek in de Krimpenerwaard. Wageningen.
- Derde streekplanuitwerking Zuid-Holland oost (1983)
De Krimpenerwaard discussienota juni 1983.
- Dijksterhuis, R.
Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.
- Feis, B.R. en P. Nijhof (1983)
Bedrijfsmonumenten in het groene hart van Holland. Een verkenning van monumenten van bedrijf en techniek in Midden-Holland en West-Utrecht. Zwolle.
- Handleiding inventarisatie jongere bouwkunst en stedenbouw (1850-1940) (1987). Zeist.
- Herinrichting Krimpenerwaard (1986)
Advies natuur, landschap en cultuurhistorie.
- Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 1979-1988.
- De historische ontwikkeling van de Vijfheerenlanden rapport 1973-1 werkgroep ecologie-planologie. TH Delft.
- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Jaarboek Alblasserwaard en Vijfheerenlanden 1983-1986 Utrecht.
- Keuning, H.J. (1970)
Het Nederlandse volk en zijn woongebied, hoofdlijnen van een economische en sociale geografie van Nederland. 's-Gravenhage.
- Kroon, H. en J.M.W. de Kunder
De occupatie- en ontginningsgeschiedenis van de Krimpenerwaard een onderzoek naar de historisch-geografische waarde van het cultuurlandschap.
- De monumenten van Schoonhoven (1986)
Overzicht van historisch waardevolle gebouwen en de rijksmonumenten met 412 foto's. Schoonhoven.
- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.
- Prins, L. (1989)
Vijfheerenlanden (ongepubliceerd, conceptversie 20-1-1989).
- Schoute, C.R. (1983)
Krimpenerwaard dijken, polders en rivieren. Krimpen aan den IJssel.
- Smook, R.A.F. (1984)
Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste halve eeuw. Zutphen.
- Sneller, Z.W. (red.) (1951)
Geschiedenis van de Nederlandse Landbouw 1795-1940. Groningen-Djakarta.
- Stedebouwkundige ontwikkelingen (1850-1940) (1987). Zeist.
- Steegh, A. (1985)
Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.
- Uyl, R.G. den (1958)
Dorpen in het rivierkleigebied in: Bulletin van de KNOB zesde serie jaargang 11/1958 p. 97-114.
- Verrips, J. (1978)
En boven de polder de hemel, een antropologische studie van een Nederlands dorp 1850-1971. Groningen.
- Vervloet, J.A.J. (1984)
Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen. Wageningen.

- Visser, J.C. (1964)
Schoonhoven, de ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivierengebied gedurende de middeleeuwen. Assen.
 - Waarden van Zuid-Holland, jubileumuitgave ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van de stichting Het Zuidhollands Landschap te Rotterdam 1934-1974.
 - Wallenburg, C. van (1966)
De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.
 - Wolters, W. (1968)
Typologie van landelijke nederzettingen. Delft.
-

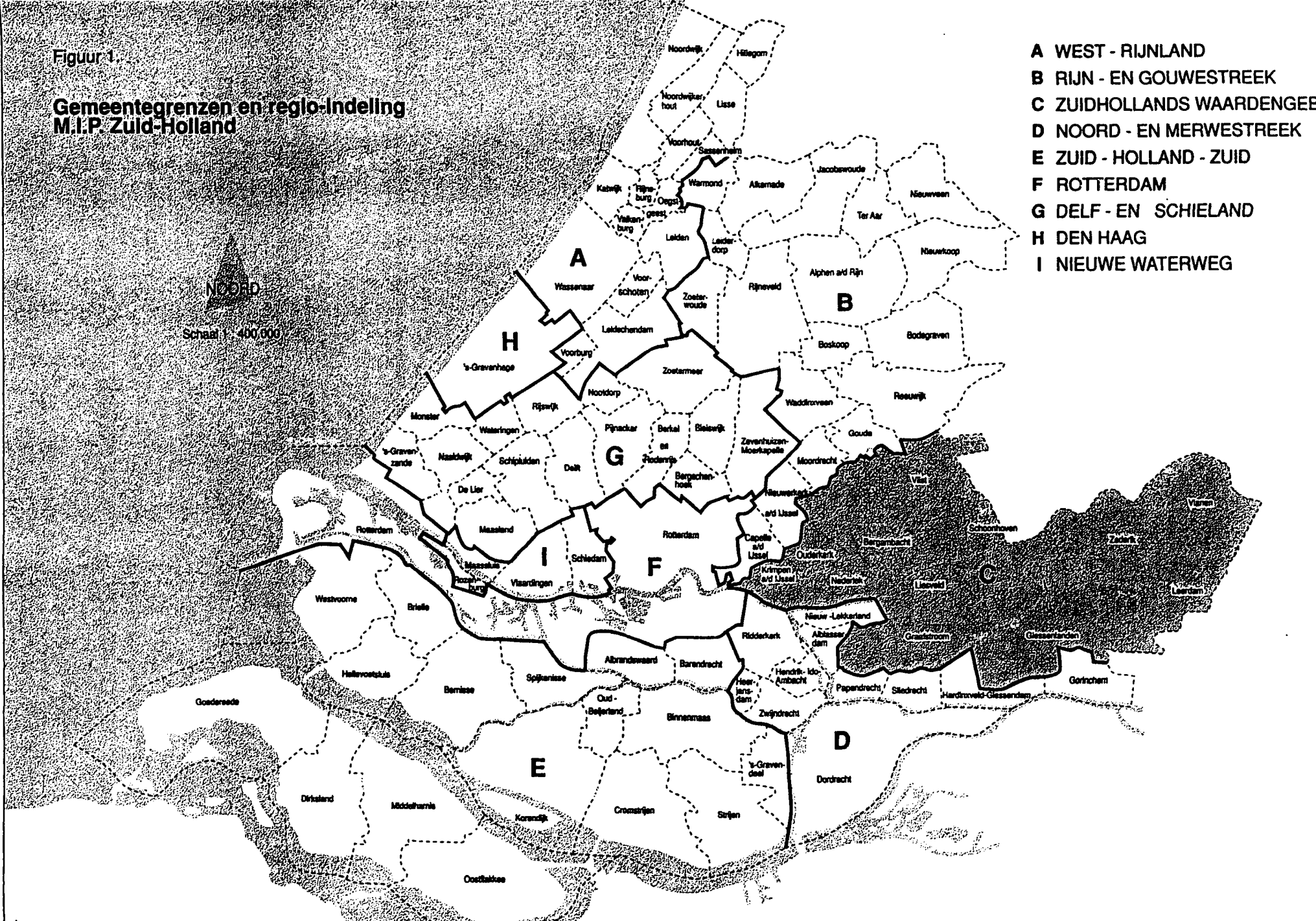
Figuur 1

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

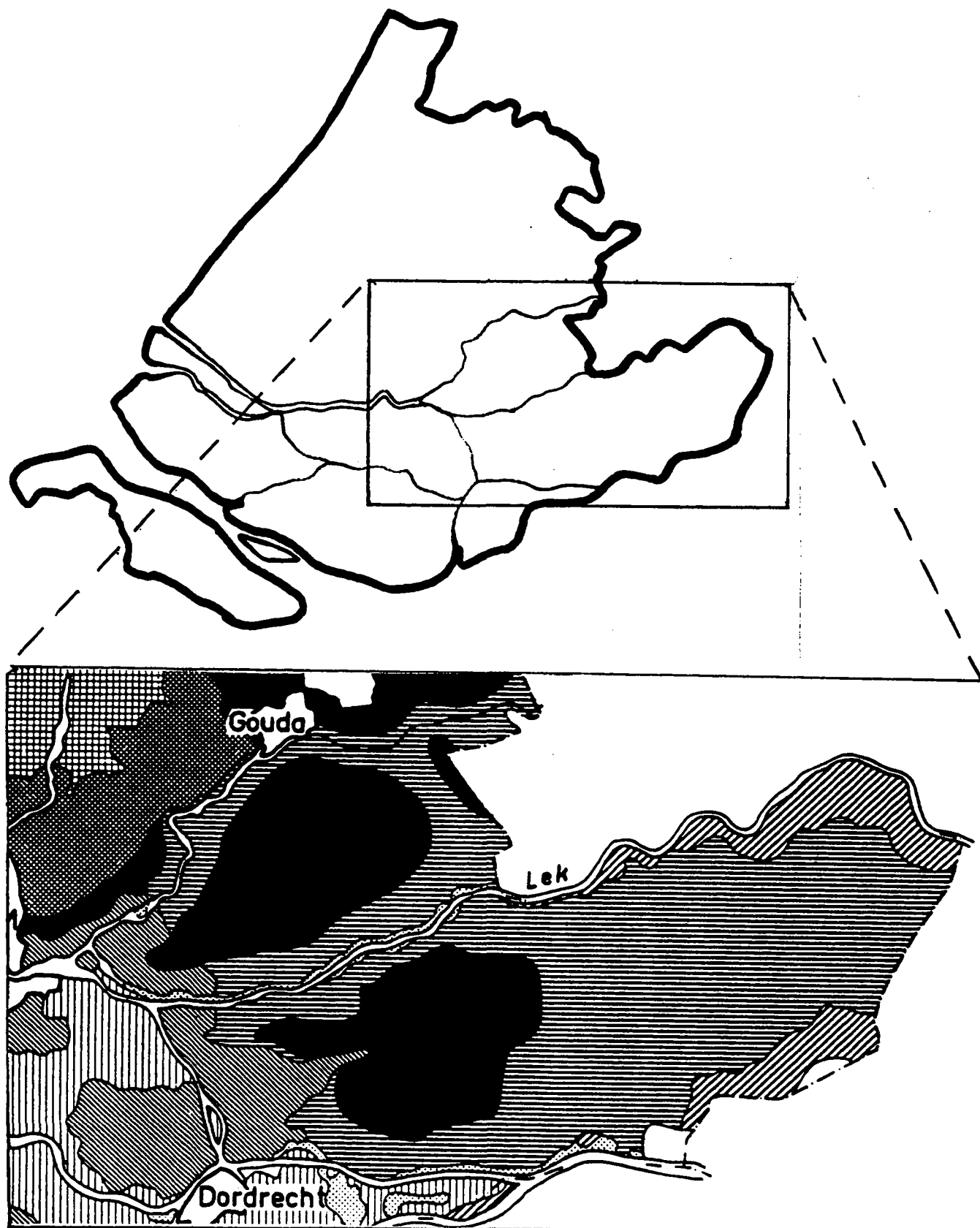
NOORD









Schaal 1 : 400,000

- A WEST - RIJNLAND
- B RIJN - EN GOUWESTREEK
- C ZUIDHOLLANDS WAARDENGEBIED
- D NOORD - EN MERWESTREEK
- E ZUID - HOLLAND - ZUID
- F ROTTERDAM
- G DELF - EN SCHIELAND
- H DEN HAAG
- I NIEUWE WATERWEG

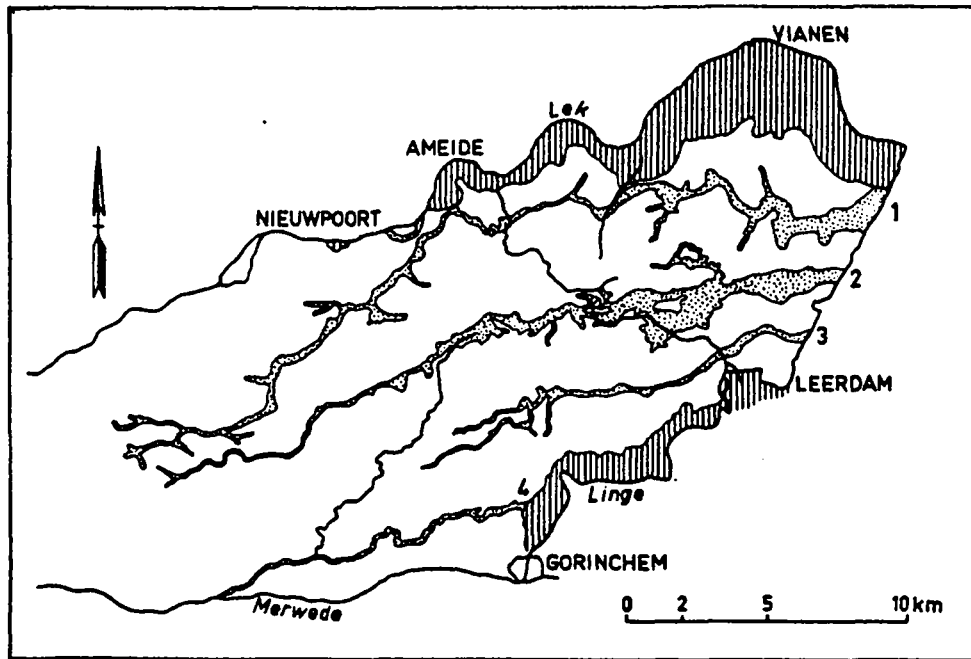





Figuur 2. Bodemgesteldheid van het Zuidhollands Waardengebied.
 Uit: Wallenburg (1966). De bodem van Zuid-Holland.



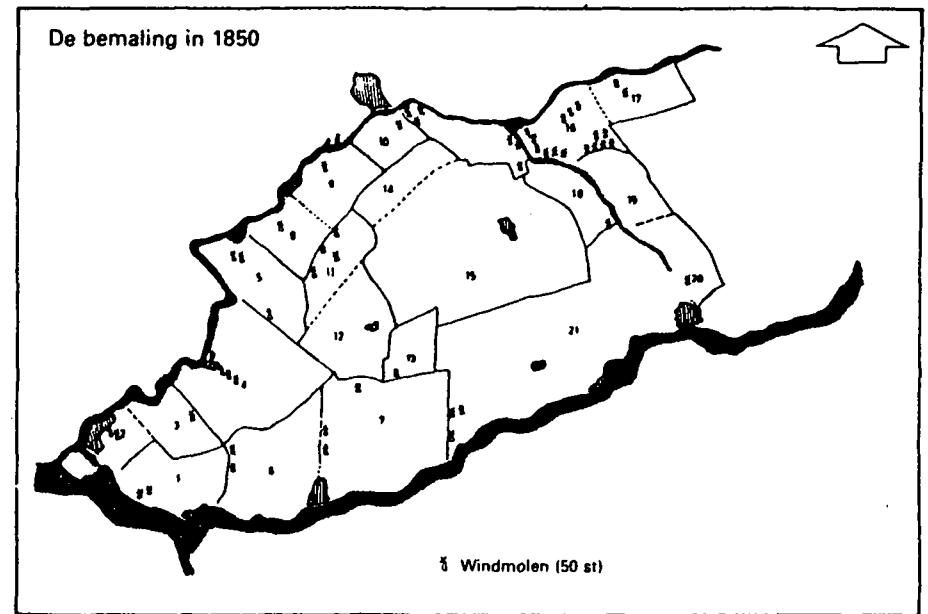
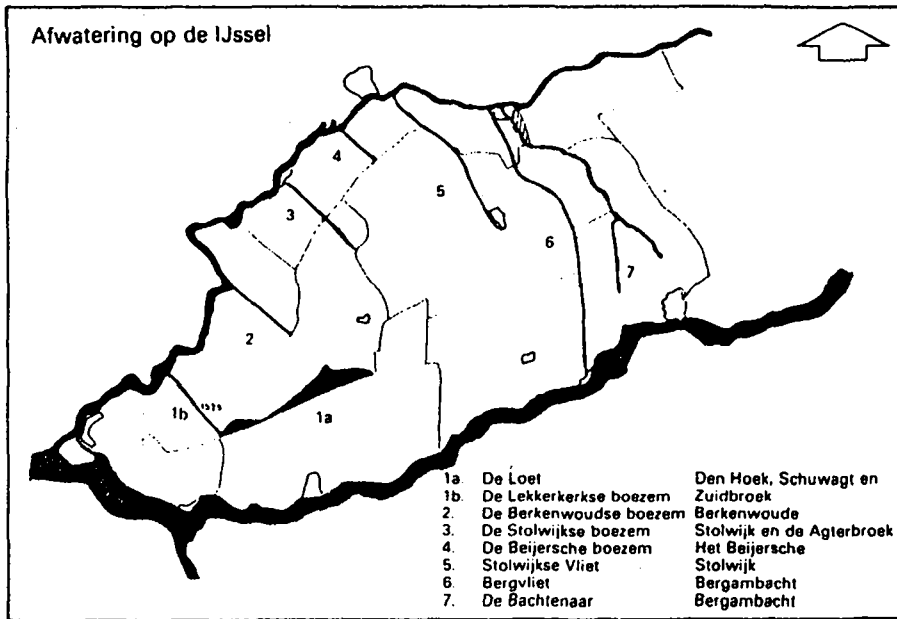
- | | | | |
|--|-----------------------------|---|-----------------------------------|
|  | buitendijkse gronden |  | rivierkleilandschap |
|  | inversielandschap |  | rivierklei-veen-inversielandschap |
|  | Nieuwland |  | veenlandschap |
|  | wadden- en kwelderlandschap | | |
|  | landschap van de rietgorzen | | |
- } JONGE ZEEKLEI
- } OUDE ZEEKLEI

Patroon van oeverwallen en veenstroomruggen van verschillende ouderdom in de Vijfheren-landen en de Ablasserwaard.

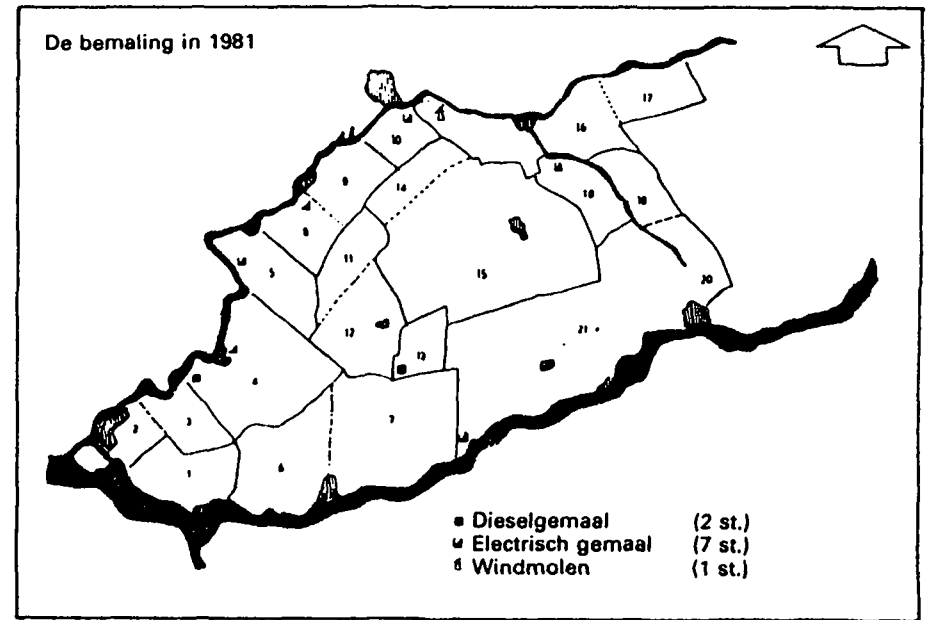
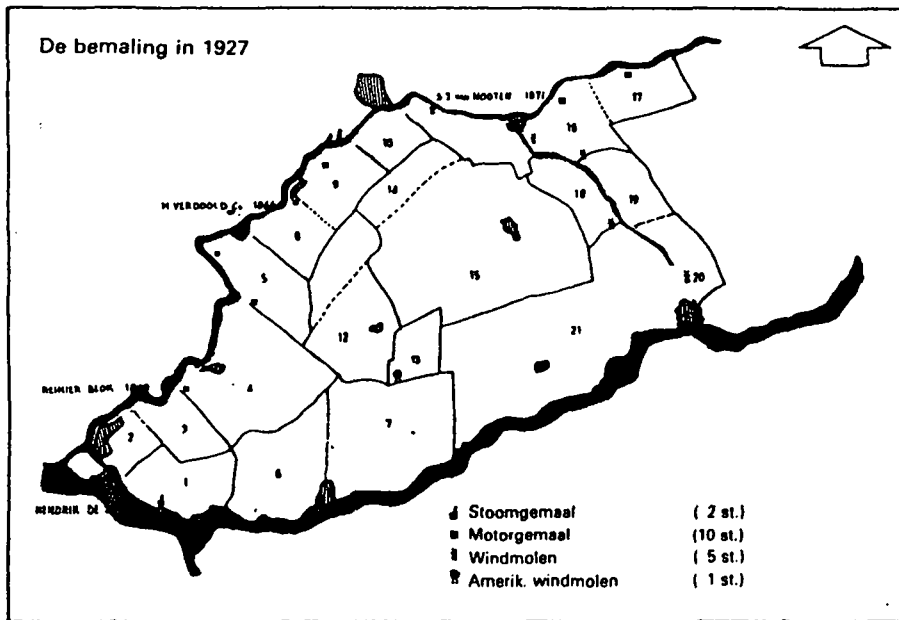


- | | |
|---|--|
|  | post-Romeinse oeverwallen van Lek, Linschotenstroom en Linge |
|  | veenstroomruggen |
|  | bosveen met komklei van wisselende dikte |
-
- | | |
|--|------------------------------------|
| | 1. Zijderveldse (vroeg-Subbor.) |
| | 2. Schoonrewoerdse (vroeg-Subbor.) |
| | 3. Schaikse (midden-Subbor.) |
| | 4. Linge (pre-Romeins) |

Figuur 3. Uit: Wallenburg (1966). De bodem van Zuid-Holland.



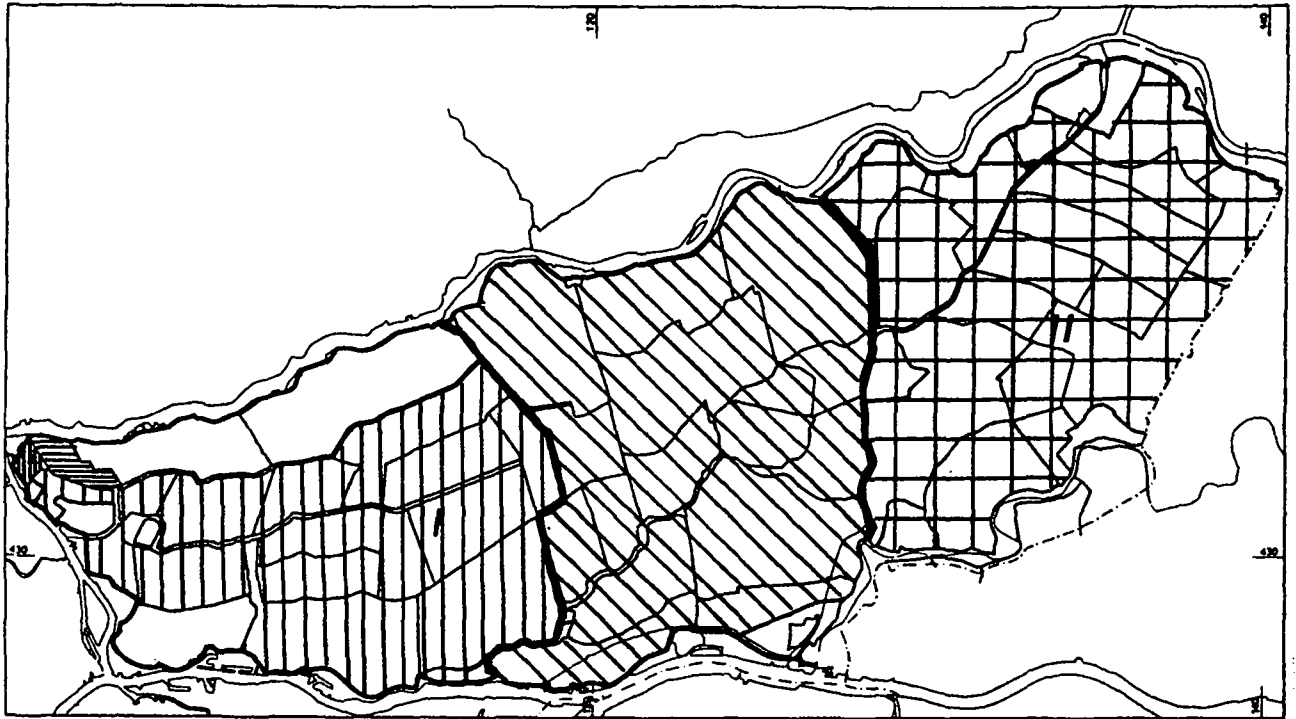
Ook de polders die niet aan de Hollandse IJssel lagen probeerden al vroeg hun water op die rivier te lozen omdat de waterstanden daar lager waren dan op de Lek. Daarom werden er lange watergangen gegraven naar de Vliet en de IJssel.








Figuur 4. De afwatering in de Krimpenerwaard.

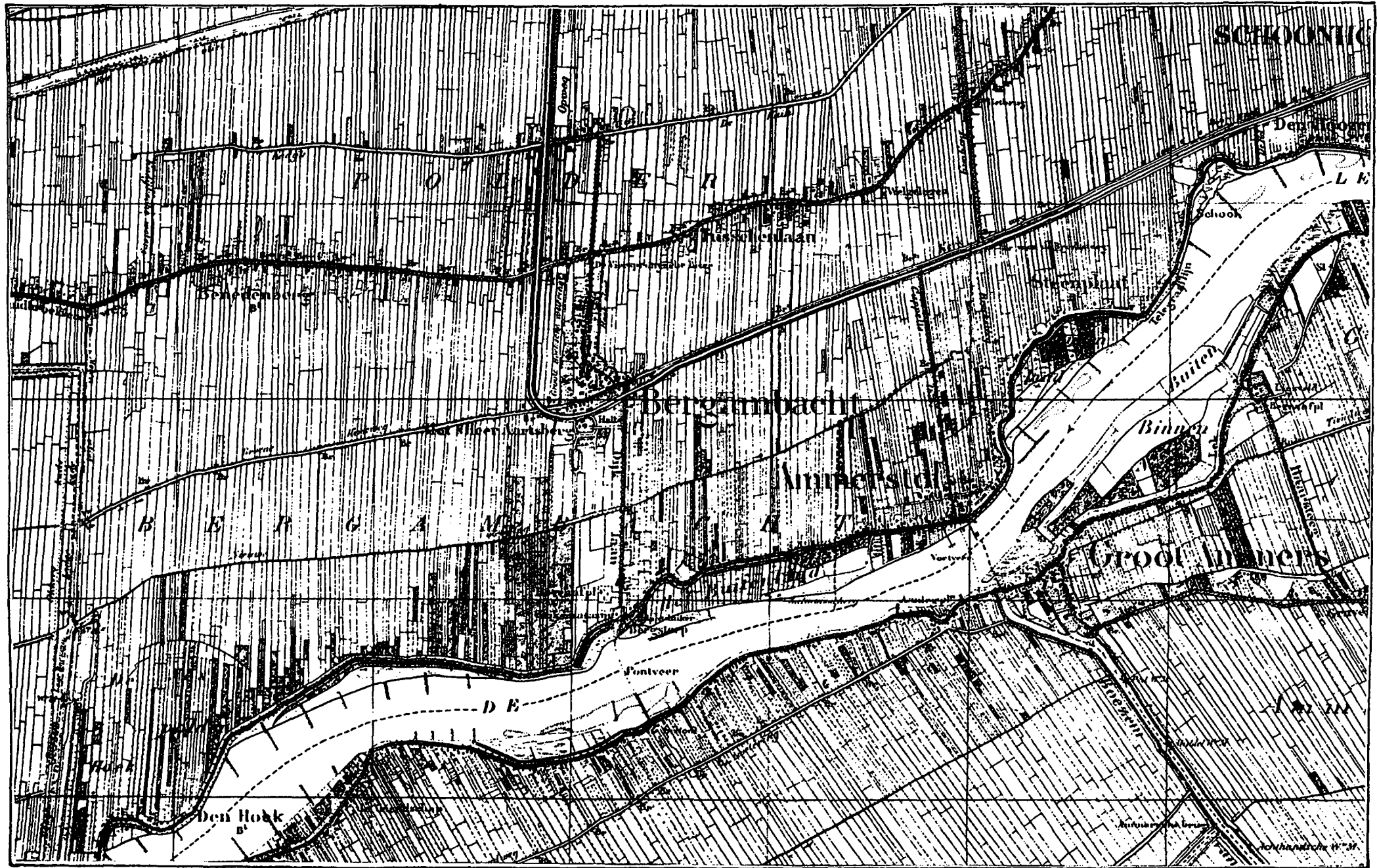
Uit: Schout (1953) K

Alblasserwaard (I) en Vijfheerenlanden (II)



- | | |
|--|---|
|  Waterschap van de Nederwaard |  Hoge Boezem van de Nederwaard |
|  Waterschap van de Overwaard |  Hoge Boezem van de Overwaard |
|  Waterschap van de Vijfheerenlanden | |

Figuur 4a. De waterschappen in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.



Figuur 5. Strokenverkaveling in de Krimpenerwaard (boven) en de Alblasserwaard (onder).
 Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 504 (uitgave 1914).



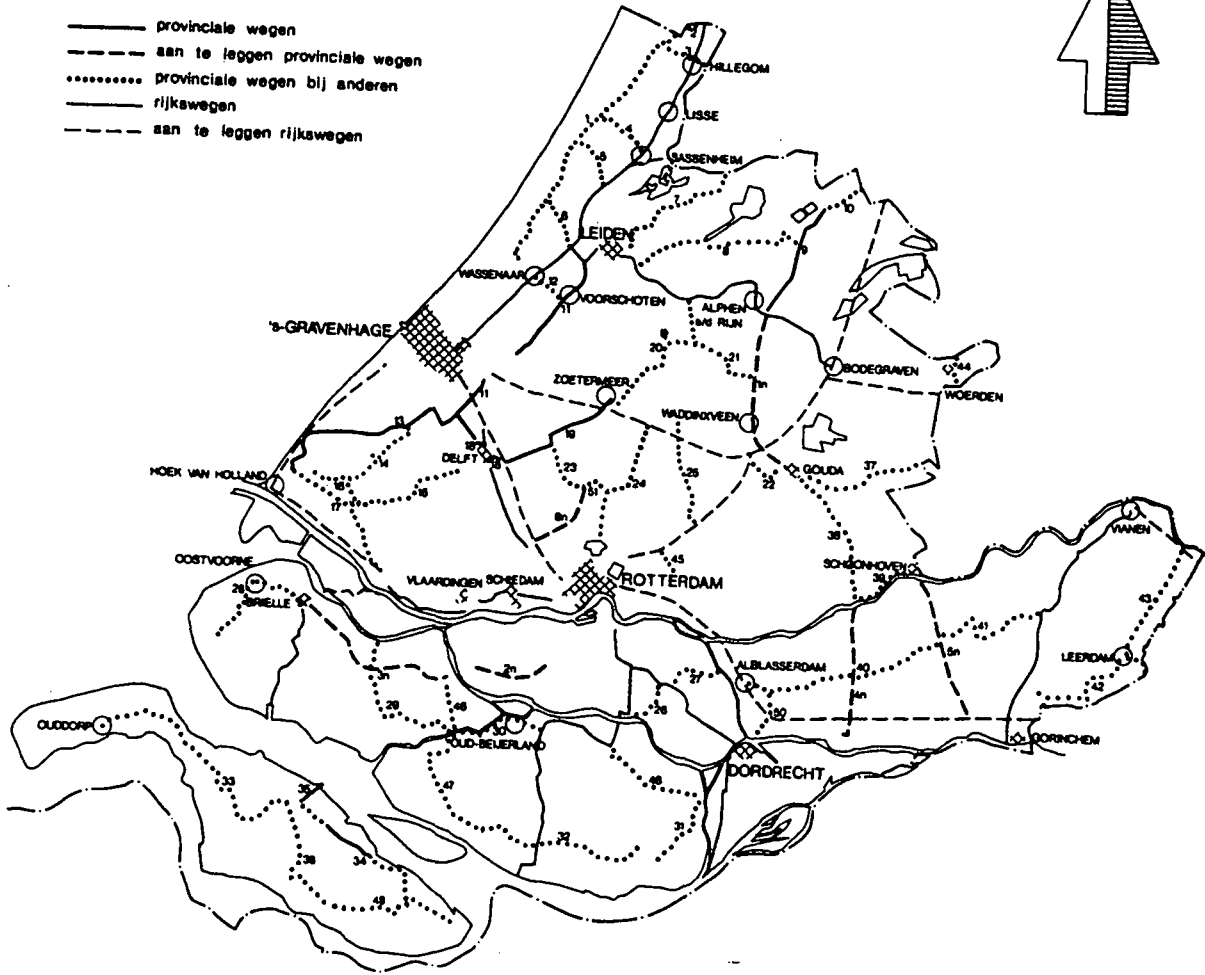
Figuur 6. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 38 (1858).



Figuur 6a. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 38 Ost (1943).

PROVINCIAAL WEGENPLAN 1927

- provinciale wegen
- - - - - aan te leggen provinciale wegen
- provinciale wegen bij anderen
- rijkswegen
- - - - - aan te leggen rijkswegen



Figuur 7. en 7a. Uit: Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1975).

PROVINCIAAL WEGENPLAN 1936

- provinciale wegen
- - - - - aan te leggen provinciale wegen
- provinciale wegen bij anderen
- rijkswegen
- - - - - aan te leggen rijkswegen

