

# HOLLANDSCHE IJSSEL VERDIENT ERFGOEDLIJN



**GERARD HOOPERWAARD**  
**ROB STOLK**

De samenstellers van dit stuk, Gerard Hoogerwaard en Rob Stolk, zetten zich in voor de instandhouding van erfgoed en cultuurhistorie van de Hollandsche IJsselregio. Beiden zijn betrokken (geweest) bij herbestemmingen van Rijksmonumenten. Ze spannen zich in voor de taak die Rijksmonument Steenovens Klein Hitland cultuurhistorisch, educatief en toeristisch kan vervullen na herbestemming tot bezoekerscentrum voor de IJsselregio.

Update 6 - 11-11-2022

Dit document blijft onder constructie.

Een volgende update in pdf-formaat is te downloaden bij [hijm.info](http://hijm.info)







# HOLLANDSCHE IJSSEL VERDIENT ERFGOEDLIJN

©2022 **GERARD HOOGERWAARD**  
**ROB STOLK**

## INHOUD

### 1. HISTORIE HOLLANDSCHE IJSSEL IN HET KORT

- 1.1. Schoner Mooier Hollandsche(r) IJssel
- 1.2. Kansenkaart
- 1.3. Stichting Hollandsche IJssel Altijd Anders

### 2. BENEDENLOOP VERDIENT MEER

### 3. VOORZIENINGEN

- 3.1. Recreatie
- 3.2. Bereikbaarheid

### 4. AANDACHTSGEBIEDEN

- 4.1. Cultuurhistorie is dna
- 4.2. Watergebonden industrie
  - 4.2.1. De impact van de ijsselsteen
  - 4.2.2. Scheepsbouw
  - 4.2.3. Diepste polders door turfwinning
  - 4.2.4. De sociale impact van de touwindustrie
- 4.3. Binnen- en trekvaart
  - 4.3.1. HIJ als scheepvaartroute (route Binne Dune)
  - 4.3.2. Trekvaarten
- 4.4. Gouda in relatie tot de rivier
  - 4.4.1. Stad met waterfront
  - 4.4.2. Waterwerken en watermolens

### 4.5. Waterhuishouding

- 4.5.1. Gevecht met het water
- 4.5.2. Laagste polders en gemalen

### 4.6. Impact eind koloniale tijdperk

- 4.6.1. Maritiem gevolgen
- 4.6.2. Molukse kwestie: Ijsseloord en andere wijken

### 4.7. Transitie van agrarisch naar natuur en recreatie

- 4.7.1. Vervuiling en natuurherstel
- 4.7.2. Agrarische -> recreatie- en natuurgebieden

### 4.8. Landschapskenmerken

- 4.8.1. Getijrivier
- 4.8.2. Slagenlandschap
- 4.8.3. Kernen onder zeeniveau

### 5. AANBEVELINGEN / KANSEN

- 5.1. Communicatieplatform belangenpartijen
- 5.2. Identiteitversterkende tools voor overheden, historische instanties, onderwijs en horeca
- 5.3. Website met regio-informatie, routes en activiteitenagenda
- 5.4. Zeedijken recreatief-toeristische hoofdroute
- 5.5. Markeren steenplaatslocaties
- 5.6. Waterbus
- 5.7. Thematische invulling oudheidkamers/(streek-)musea
- 5.8. Locaties geschikt als bezoekerscentra
- 5.9. Faciliteren van voorzieningen
- 5.10. Duurzaam individueel weersonafhankelijk vervoer



## INLEIDING

Dankzij de herinrichting en schoonmaakoperatie van het getijdgedeelte van de rivier in het project 'Hollandse IJssel Schoner Mooier' (2010-2013), is de benedenloop van de Hollandsche IJssel (HIJ) weer een prachtig decor geworden voor het markante watergebonden erfgoed. Dit erfgoed, en de vele cultuurhistorische verhaallijnen die daarbij horen, bieden alle kansen om de toeristische recreatie te stimuleren en daarmee de vrijetijdseconomie in deze regio te versterken.

Na de genoemde schoonmaakoperatie is de rivier, door de getijdenwerking, zijn rikken, zellingen en hoge zeedijken, met daarachter de diepste polders van Nederland, qua natuur beslist ook de moeite waard geworden om te bezoeken. De rivier betekende veel voor de economische- en industriële ontwikkeling van Holland. Daarvan getuigen het eeuwenoude erfgoed in de lintbebouwingen met oude kernen, de windmolens, gemalen en de maritieme activiteiten op en aan deze werkrivier.

Het gekanaliseerde grotendeels Utrechtse stuk van de rivier kruist de Erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie en het Groene Hart. De rivier heeft daar een eigen dynamiek. Voor waterrecreanten is dit een vaarroute met zicht op het polderlandschappen, die middeleeuwse stadjes verbindt. Recreatief gerelateerd aan groene en agrarische activiteiten in het Groene Hart. De verhalen van de erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie drukken daar een belangrijke stempel op de beleving van rivier.

De huidige karakteristieken van de benedenloop zijn ontstaan door het verleden als werk- en transportrivier. Ondanks de grote dichtheid van erfgoed en bezienswaardigheden wordt hier nog veel te weinig gebruik gemaakt van de cultuurhistorische verhaallijnen met toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht.

Vooraf dit stuk van de rivierloop moet daarom onder de aandacht worden gebracht. Het gaat ons daarbij niet om de beleving van het erfgoed vanaf het water, maar om de beleving vanaf de voor iedereen toegankelijke zeedijken. Het potentieel van recreanten uit de nabije geürbaniseerde omgeving, dat er eenvoudig over land met ov kan komen, is immers vele malen groter dan het potentieel dat de beschikking heeft over pleziervaartuigen. De relatief weinige waterrecreanten die kunnen aanleggen, kunnen even zo goed profiteren van het bredere aanbod dat langs de dijken kan worden geboden.

De intensieve beroepsvaart en gevaarlijke stromingen maken het ook onverstandig om pleziervaart op dit stuk te stimuleren. Er zijn immers weinig tot geen mogelijkheden voor waterrecreanten om aan te leggen, of een boot te water te laten. Dat neemt niet weg dat het wenselijk is om op strategische locaties meer steigers te realiseren voor de Waterbus en -taxi of rederijen die toeristische recreanten via water kunnen aanvoeren.

Thematische erfgoedlijnen vertellen in het provinciale erfgoedbeleid de historie van Zuid-Holland. Op verzoek van de Provincie is in 2021 een verkennende notitie geschreven met de vraag of de Hollandsche IJsselregio past binnen de Erfgoedlijn Waterdriehoek. Hieruit blijkt wel de hoge cultuurhistorische waarde van de Hollandsche IJssel. Ook dat dit gebied veel thema's deelt met bestaande erfgoedlijnen. De argumenten echter niet voldoende onderbouwd om het gebied in deze erfgoedlijn op te nemen.

Vooraf in het Zuid-Hollandse deel, waar hoge zeedijken de gemeenten Gouda, Zuidplas en Krimpenerwaard en Capelle en Krimpen aan den IJssel omlijsten, zien wij sterke verhaallijnen die de beleving van de bestaande Erfgoedlijn Waterdriehoek kunnen versterken. Niet alleen vanwege het aanwezige erfgoed zelf, maar ook vanwege de inclusiviteit.

Deze benedenloop met zijn getijde-oeveren die qua gebiedsmarketing nu in een vacuüm verkeert, kan de bovenlokale support die de Provincie Zuid-Holland biedt aan gebieden binnen de erfgoedlijnen zeer goed gebruiken.

In aansluiting op de eerder verschenen verkennende notitie, tonen wij aan dat opname in de Erfgoedlijn Waterdriehoek, win-win-oplossingen biedt, zowel economisch als maatschappelijk. De bestaande erfgoedlijn krijgt er meer verhaallijnen en verdieping door en stakeholders die het van de toeristische recreatie moeten hebben, kunnen gericht aan gebiedsmarketing doen.

We belichten in dit stuk de meeste belangrijke verhaallijnen die zijn ontstaan door cultuurhistorie, landschapsontwikkeling, gebouwd erfgoed en archeologische vondsten. Ook geven we realistische kansen aan voor de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie in dit gebied.

Deze notitie is wat ons betreft de nadere uitwerking van de eerdere verkennende notitie. Dit benadrukt het unieke karakter als werkrivier en de rol van de HIJ voor de scheepvaart en zoetwaterhuishouding, in het bijzonder het getijdedeel van de benedenloop die in open verbinding staat met de Drechtsteden en het Rotterdamse havengebied. Het havenfront en de rol van historisch Gouda waar cultuurhistorische te veel is om op te noemen, fungeert daarbij als kers op de taart. Het voorziet ook in de vraag naar initiatieven in de Goudse Gebiedsvisie Hollandsche IJssel van 2020.

We willen benadrukken dat aanhaken op een bestaande erfgoedlijn, eventueel het realiseren van een nieuwe eigen Hollandsche IJssel Erfgoedlijn, cruciaal is voor een goed vervolg op eerder gedane inspanningen om het gebied op de kaart te zetten. Gezien de positieve reacties en alle bijdragen die we kregen bij de totstandkoming van dit stuk van de lokale stakeholders, zijn we ervan overtuigd dat dit initiatief een breed draagvlak heeft.

Eerder opgedane ervaringen met de betrokken partijen wijzen uit dat een alternatief voor een bovenlokale integrale aanpak weinig tot geen kansen heeft.

Ons pleidooi heeft een breed draagvlak en is tot stand gekomen in samenwerking met en/of ondersteund door alle betrokken historische instanties plus een aantal musea en ondernemers.

De Graanmaalderij  
Bureau de Erfgoedwerf  
Historische Vereniging Die Goude  
Historische Vereniging Capelle aan den IJssel  
Historische Vereniging Golderacke  
Vereniging Historische Kring Krimpen aan den IJssel  
Historische Vereniging Moordrecht  
Historische Vereniging Nieuwerkerk aan den IJssel  
Historische Vereniging Ouderkerck op d'IJssel  
Historische Vereniging Haastrecht  
Leefgoed de Olifant b.v.  
Stichting Gemaal De Hooge Boezem achter Haastrecht  
Stichting GOUDasfalt  
Stichting Molen Kortenoord  
Stichting Archeologie Krimpenerwaard  
Stichting Reederij de IJssel  
Stichting Steenovens Klein Hitland  
Stichting Streekmuseum Krimpen aan den IJssel  
Stichting Gouda Sterk aan de IJssel  
Stichting Binnenhavenmuseum "Turfsingel" (Museumhaven Gouda)  
Vakwerk Architecten en COUP URban Producers  
Zaag55

We zijn ervan overtuigd dat lokale horeca-ondernemers, die we er graag nog bij willen betrekken, onze aanbevelingen steunen.

De initiatiefnemers: Gerard Hoogerwaard en Rob Stolk





Kaart uit de 14e eeuw. De rol van de Hollandsche IJssel voor de waterhuishouding is duidelijk zichtbaar. Toen al plannen om dammen te maken ter hoogte van de huidige keringen.



## 1. HISTORIE HOLLANDSCHE IJSSEL IN HET KORT

De rivier was een onlosmakelijk onderdeel van de route Binnen Dune; de vaarweg die in de middeleeuwen Hamburg/Lübeck en Vlaanderen verbond en waarlangs Haarlem, Leiden en Gouda bijna gelijktijdig ontstonden (zie ook 4.3.1.). De zoetwaterweg HIJ speelde een belangrijke rol in de waterhuishouding van omliggende waarden en polders. De zeedijken beschermden het achterland. Om het gebied tot Leiden te inunderen, maakten de watergeuzen gaten in de Groene(n)dijk. Het was enige manier om zoetwater in te laten.

De stad Gouda heeft aan de karakteristieken van deze rivier zijn ontwikkeling te danken. In Moordrecht was de watertol van de Binnen Dune Route, voordat die in Gouda kwam. Aan de oevers ontstond watergebonden industrie die belangrijk waren voor het ontstaan van Holland, later voor het Havengebied Rotterdam. Wie de maritieme sector boeiend vindt, kan in de HIJ-monding nog steeds zijn hart ophalen. Rond Stormpolder glijden bijzondere schepen van de hellingen. Enorme staalconstructies voor oeververbindingen, zoals de Brienenoordbruggen, werden (en worden) hier gebouwd.

Zoomen we in op het dna van de rivier, conform de Kansenskaart Hollandsche IJssel (zie ook 1.2.), dan zien we ook de unieke rol die de baksteenindustrie hier 500 jaar lang speelde. De verduurzaming die met baksteen mogelijk werd, zorgde niet alleen voor de karakteristieke Hollandse infrastructuur met kademuuren, sluisen, brughoofden, plaveisel, fortificaties, maar ook voor brandvrije steden, pakhuizen, molens, buitenhuizen, boerderijen en religieuze en overheidsgebouwen.

Voor de ontwikkeling van de baksteenindustrie, die vanaf de veertiende eeuw in omvang toenam, was transport over water een voorwaarde. Voor dit doel werden er vele typen vaartuigen gebouwd. De lokale scheepsindustrie en binnenvaart kreeg hiermee de voedingsbodemp om zich te verder ontwikkelen.

De vaargeul bleef op diepte door het sediment eruit te baggeren waarvan klei werd gemaakt voor ijsselsteen. Zo kon deze belangrijkste handelsroute dwars door Holland blijven floreren.

De ijsselsteentjes, meegenomen als scheepsballast of geëxporteerd voor bouwprojecten, vormen nog steeds fysieke banden met erfgoed in andere werelddelen. Ze maakten het immers mogelijk om duurzame nederzettingen en fortificaties te bouwen langs riviermondingen aan de vaarroutes van de handelscompagnieën en in de koloniën van onze vroegere wereldnatie.

De scheepswerven die zich in de HIJ-monding ontwikkelden werden de roots van internationaal vermaarde ondernemingen, waarvan er nog steeds een aantal aan de HIJ zijn gevestigd.

De teloorgang van de steenbakkerijen liet sporen na in het landschap. De legezellingen die voor kleiopslag waren gebruikt, werden een eeuw geleden volgestort met afval uit Rotterdam en de Botlek, wat een enorme vervuiling veroorzaakte. Op deze zellingen kwamen watergebonden industrieën die ook troep op de rivier loosden. De rivier werd in korte tijd de vuilste van Nederland.

Lang werden dumppraktijken toegestaan, die ervoor zorgden dat er in de rivier geen leven meer mogelijk was. De bevolking rond de HIJ werd hierdoor de afgelopen halve eeuw blootgesteld aan ziekteverwekkende omstandigheden en een troosteloze omgeving. In Gouderak moest vanwege de vervuilde grond zelfs een complete woonwijk worden afgebroken. Dit schudde lokale overheden wel wakker, maar het zou jaren duren eer er iets werd gedaan om de omgeving weer leefbaar te maken.





Zellingen werden in de eerste helft van de vorige eeuw volgestort met giftig afval uit de Botlek.

## 1.1. Schoner Mooier Hollandsche(r) IJssel

Pas na afronding van het saneringsproject Schoner Mooier Hollandscher IJssel (2010-2013) kreeg de rivier de kans om zich te herstellen en een schonere fase in te gaan.

In dit samenwerkingsproject, waaraan alle betrokken waterschappen, provincies, gemeenten en Rijkswaterstaat deelnamen, werd fors geïnvesteerd om de rivier weer gezond te maken. De Provincie Zuid-Holland had de regie in handen. Er werd besloten niet alleen te investeren in de schoonmaak, maar ook in de kansen die de schone rivier kon gaan bieden.

### DOELSTELLINGEN

- Natuurherstel
- Wonen aan het waterfront
- Ontwikkeling vrijetijdseconomie



## 1.2. Kansenskaart

Na deze schoonmaakoperatie ging Provincie Zuid-Holland in op het verzoek van de Regio Midden-Holland om voor dit gebied subsidie beschikbaar te stellen voor versterking van de vrijetijdseconomie.

Omdat gedacht werd vanuit de recreatieve functie van de schoongemaakte rivier, kregen Stichting Waterrecreatie Nederland en Bureau de Erfgoedwerf de opdracht om de Kansenskaart Hollandsche IJssel samen te stellen.

Na een zorgvuldige inventarisatie onder stakeholders, kon die eind 2017 worden gepresenteerd. De Kansenskaart zou als leidraad moeten dienen voor de verdere ontwikkeling van waterrecreatie in de hele Hollandsche IJssel in combinatie met erfgoed.

### AANDACHTSGEBIEDEN

- Cultuurhistorie is dna
- Vlot veilig en duurzaam varen
- Mooie routes en knooppunten
- Welkom op de Hollandsche IJssel

### AANBEVELINGEN

- Samenwerking door stakeholders
- Verbetering van infrastructuur voor waterrecreatie
- Meer oversteekplekken
- Beter bereikbaar maken van erfgoed via water



**Welkom op de Hollandsche IJssel!**



### 1.3. Stichting Hollandsche IJssel Altijd Anders

Regio Midden-Holland besloot de uitwerking van de Kansenskaart over te laten aan de daartoe in het leven geroepen stichting Hollandsche IJssel Altijd Anders (HIJAA), gevormd door vrijwillige stakeholders die in 2018 vol goede moed en plannen van start gingen om uitwerking te geven aan de mogelijkheden die de Kansenskaart aangaf.

#### DOELSTELLINGEN

- Promotie evenementen en locaties
- Bundeling culturele organisaties en bezienswaardigheden
- Samenwerking publieke en private partijen
- Voorlichting en educatie
- Inspelen op meekoppelkansen (o.m. dijkverbeteringsproject Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard (KIJK))

Ondanks de toegezegde subsidie van 1,5 ton, die ondermeer werd uitgegeven aan voorlichting van activiteiten en gebiedskenmerken om stakeholders en bestuurders het regiogevoel bij te brengen, en het ontwikkelen van projectplannen voor een betere recreatieve infrastructuur via water, kwam er weinig van de grond. HIJAA liep tegen een aantal obstakels op.

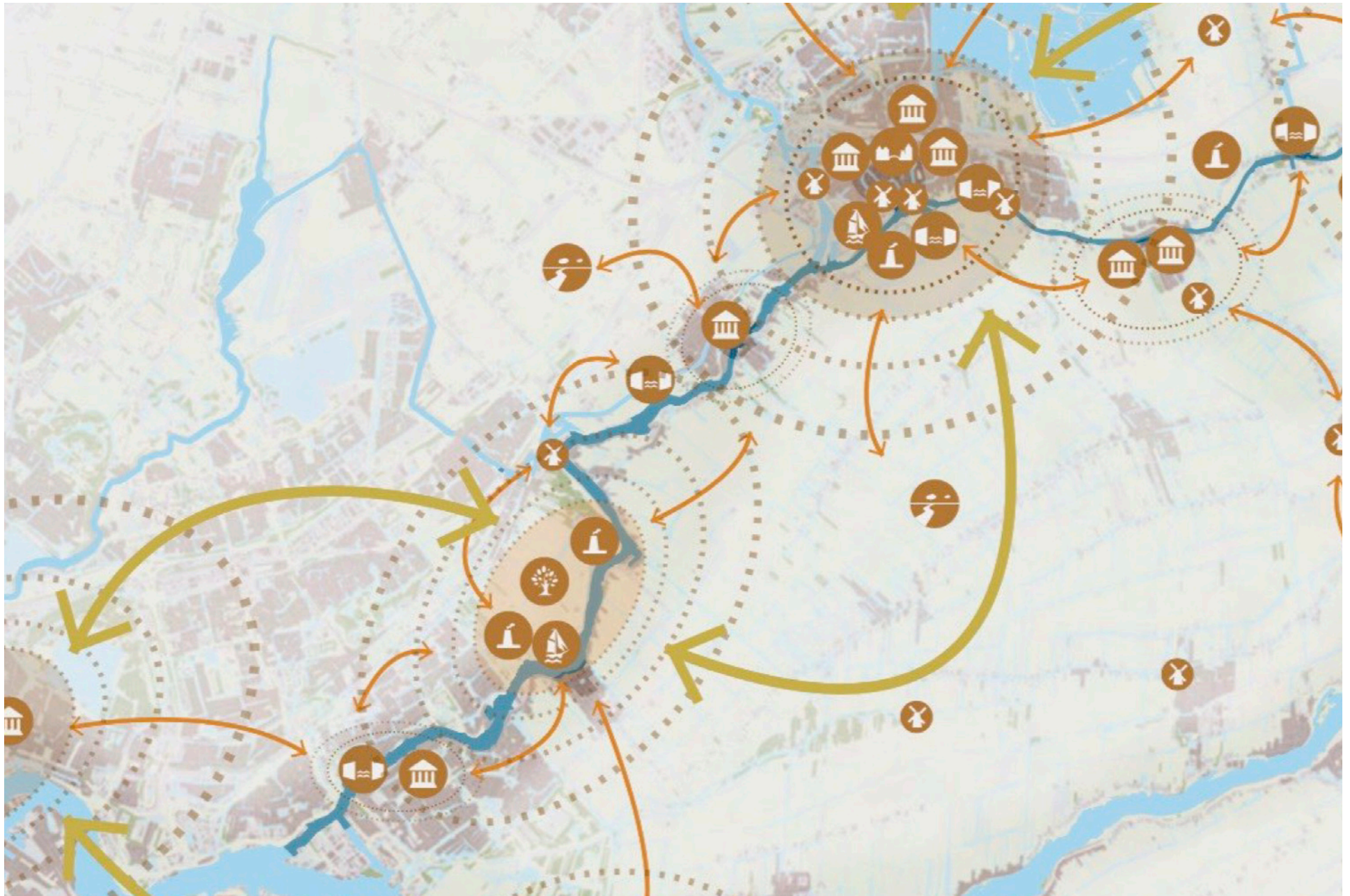
- Demografische verschillen tussen de boven- en benedenloop
- Gebrek aan status bij lokale overheden
- Gebrek aan budget bij gemeenten en waterschappen voor infrastructuur
- Onenigheid over besteding budget bij controlerende instanties
- Prioriteit strijdige belangen beroepsvaart, vooral in de benedenloop
- Lastige profilering door bestaande activiteiten van andere organisaties
- Geen resultaat van projectontwerpen
- Discutabele prioriteitstellingen door belangenverstrengelingen

Toen het bestuur van HIJAA inzag dat de ambities met de beschikbare subsidiegelden niet konden worden waargemaakt, stopte ze eind 2019.

Wat HIJAA in de bovenloop niet voor elkaar kreeg, lukte de eerder opgerichte Stichting Oude Hollandse Waterlinie wel binnen de gelijknamige erfgoedlijn: extra aanlegsteigers voor recreatievaart, aandacht voor activiteiten, natuur en erfgoed.

Met name de organisatie Struinen en Vorsen was al dermate actief met gebiedsmarketing van het Groene Hart, dat er in dit gebied weinig toe te voegen was qua activiteiten die via water bereikbaar zijn.





Cultuurhistorie blijft het dna en maakt het onderscheid (Fragment Kanskaart Hollandsche IJssel).



## 2. BENEDENLOOP VERDIENT MEER

Alle inspanningen ten spijt, verkeert de Zuid-Hollandse benedenloop van de HIJ qua gecoördineerde aanpak van de ontwikkeling van vrijetijdseconomie nog steeds in een vacuüm. Dit gebied ligt buiten erfgoedlijnen en gebiedsmarketinggebieden, zoals recreatie-/natuurgebied Rottemeren (samenwerkingsverband OokditsideRotte.nl) en de Krimpenerwaard (Stichting Marketing & Promotie Krimpenerwaard c.q. Krimpenerwaard Partners). De laatste is overigens meer gericht op de toeristische 'polder-koeien-kaas beleving' met Zilverstad Schoonhoven aan de Lek als cultureel centrum.

Om de doelgroepen te bereiken die de vrijetijdseconomie kunnen versterken is een andere gecoördineerde aanpak nodig om de HIJ-regio een gezicht te geven. Aanhaken op een erfgoedlijn is volgens ons de meest kansrijke optie om de entiteit van deze voor Zuid-Holland zo belangrijke rivier te versterken. Het is daarvoor noodzakelijk erfgoed beleefbaar te maken en de verhaallijnen naar buiten te brengen.

De benedenloop met zijn inlandse zeedijken meandert door unieke, deels middeleeuwse cultuurlandschappen, laaggelegen woonwijken en industriegebieden, met unieke verhaallijnen over de ontstaansgeschiedenis, oorspronkelijke bewoners, cultuurhistorie en erfgoed, veelal gerelateerd aan riviergebonden activiteiten. Door de historische waarden van het veenweidegebied met zijn markante verkavelingspatronen is de Krimpenerwaard door het Rijk aangewezen als Belvédèregebied.

Binnen de lintbebouwingen aan de dijken vinden we in het aanwezige erfgoed oudheidskamers, (streek-) musea en monumenten, ieder met eigen verhalen. Vooral aan de noordkant zorgen de nodige horecavoorzieningen met terrassen aan het water en de dijken voor een warm onthaal van bezoekers aan de regio.

Alles vanaf diverse toegangswegen goed bereikbaar via de dijken.

## GEBIEDSBEGRENZING

De kern, of 'stad', Haastrecht beschouwen we als de oostgrens. Dit ligt binnen de invloedssfeer van Gouda en past met de steenplaatsen en waterwerken in de verhaallijnen. Museumgemaal Groote Boezem achter Haastrecht en Paulina Bisdom van Vliet horen bij de cultuurhistorie van deze regio.

Het gebied rond de Sliksloot langs Stormpolder (Krimpen aan den IJssel) en de Bakkerskil met eiland de Zaag (kern Krimpen aan de Lek) zien we cultuurhistorisch en demografisch als de westgrens.

- Dit was de toegang/uitgang tot de HIJ voor de Binnen Dune Route vanaf Dordrecht.
- Zaag55 wil cultuurhistorisch en qua horeca een sleutelrol in dit gebied vervullen en in de toekomst ondermeer een haltehaven bieden voor schepen die de staandemastroute via de HIJ bevaren.

De parallel aan de rivier lopende wegen in Schieland en de Krimpenerwaard maken onderdeel uit van de verhaallijnen van de HIJ.

- Tiendwegen speelden een rol bij de eerste ontginning en waterbeheersing.
- De 's-Gravenweg, was de zeewering, „IJsseledijk”, voordat de Schielands Hoge Zeedijk in de dertiende eeuw werd aangelegd. In de achttiende eeuw werd dit de langst bestrate (tol-)weg van Nederland met een wagenveer dat onderdeel uitmaakte van de trekschuitenroute die Rotterdam via Gouda met Amsterdam verbond.
- Het Hitlandgebied tussen 's-Gravenweg en de huidige zeedijk, heeft qua landschapkenmerken en natuurrecreatie het nodige te bieden. In dit gebied zijn de enige steenplaatslocaties waar nog de Hollandse veldsteenovens te zien die een belangrijke rol spelen in de verhaallijnen van de regio.

### 3. VOORZIENINGEN

Voor overnachtingen, ontspanning, uitgaan en eten zijn er de nodige horeca-gelegenheden, zowel aan het water als in de karakteristieke kernen. Door de steenworp afstand van de urbanisatie in Rotterdam-Capelle-Krimpen-Zuidplas- Gouda, ligt de grootste doelgroep om de hoek.

Het aanbod is in potentie aantrekkelijk genoeg om internationaal toeristen aan te trekken. Toeristen, die op dit moment vooral voor een flitsbezoek naar Gouda gaan voor de bekendste attracties, zoals de kaas- en weekmarkt, moeten door krijgen dat de regio meer te bieden heeft en kiezen voor een meerdaags verblijf. Horeca -bedrijven, andere overnachtingsplek-aanbieders, middenstand en de cultuursector rond de rivier kunnen daar substantieel van profiteren.



Michelin ster-restaurant Perceel in Capelle aan den IJssel met terras aan de rivier.

#### 3.1. Recreatie

Er zijn in het afgelopen decennium veel private initiatieven tot stand gekomen. In alle kernen zijn er voldoende horeca-voorzieningen. Het horeca-arsenaal aan de rivier is danig vergroot, ook het aantal terrassen aan het water .

De kern Moordrecht heeft een Rijksbeschermd dorpsgezicht met monumentale huizen pal aan de rivier en meerdere restaurants in de kern aan de dijk. In de DIJ Beeldentuin staat ondermeer een kunstwerk gemaakt van restanten van de historische Snelle Sluis die de HIJ en de vaarwegen rond de polders Zuidplas en Prins Alexander verbond.

Het waterfront van Capelle is opgeknapt met ondermeer Park Vuyk en terrassen aan de Dorpsstraat. Leefgoed de Olifant op Ver-Hitland in Nieuwerkerk heeft faam verworven door de herbestemming van de voormalige steenplaats in een vergader-/evenementenlocatie met ondermeer Rijksmonument Steenoven de Olifant.

Tegenover het Goudse waterfront is het levendige evenemententerrein GOUD-asfalt gekomen, met ondermeer een strandpaviljoen en een warmoezerij. Daarnaast vindt zich cultuurhuis de Theaterbackerheij.

Bij de Julianasluisen is een Dino Experience Park voor de jeugd verzezen. Dit is niet ver van de plek waar 5.000 jaar oude restanten van een nederzetting van de Swifterbantcultuur zijn gevonden. Onzichtbaar geconsolideerd onder een vijver in deze nieuwste nederzetting van de Gouwenaren: Westergouwe.

In de Krimpenerwaard en Park Hitland zijn legio kano-, fiets- en wandelroutes die aansluiten op landelijke netwerken.



### 3.2. Bereikbaarheid

De wegen over zeedijken ontsluiten diverse recreatieroutes door de weide- en natuurgebieden de Krimpenerwaard of Park Hitland, dat onderdeel is van de groencorridor naar het Rottmerengebied. Recreanten en toeristen, komend uit omliggende stedelijke kernen, kunnen de IJsseldijken met ov of fiets eenvoudig bereiken. De zeedijken zijn voor bewoners wel met gemotoriseerd verkeer toegankelijk, maar wij willen vooral langzaamvervoer-opties benadrukken.

#### OPENBAAR VERVOER

Eind-metrostation De Terp in Capelle ligt op loopafstand van Park Hitland, net als het NS-station in Nieuwerkerk. Ook Gouda is eenvoudig per NS bereikbaar. Met uitzondering van de Nieuwerkerkse en Capelse Groene(n)dijk en Capelse Dorpsstraat, rijden er lijnbussen over de zeedijken (lijn 190 en 196).

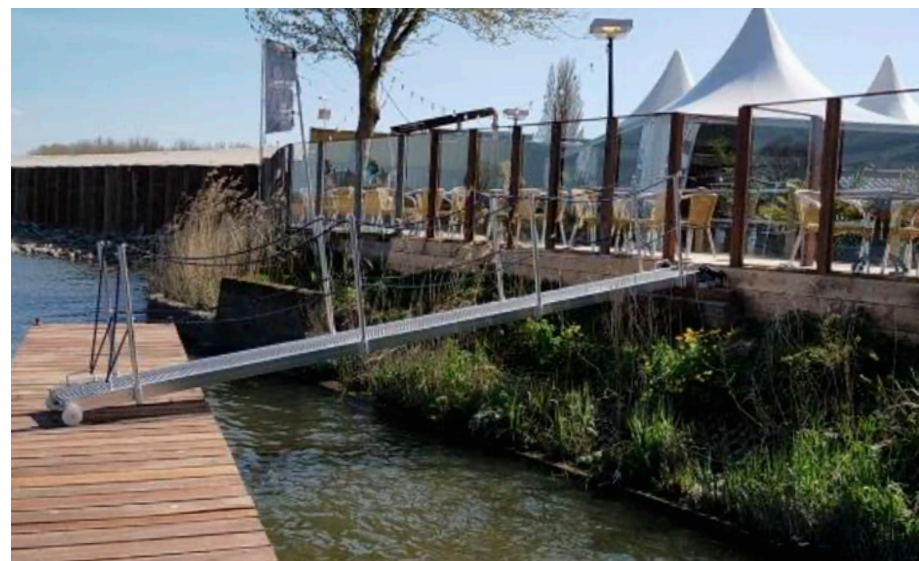
Bijzonder is het ritje van Metrostation Capelsebrug met de futuristische autonome ParcShuttle naar de nieuwe Waterbushalte Capelle Rivium bij restaurant Zalmhuis. In de Krimpense Stormpolder is al een Waterbushalte (bij lunchroom Leuk met een terras en buiten-miniaturspoorbaan). Vanuit Centrum Rotterdam en de Drechtsteden biedt dit de mogelijkheid om met de fiets te komen om een rondje zeedijken te rijden. De lengte kan gevarieerd worden dankzij de bruggen en veren Ouderkerk - Ver-Hitland en Gouderak - Moordrecht.

#### PASSANTENHAVENS

Bij de kernen Gouderak en Ouderkerk zijn passantenhavens voor recreanten gemaakt. Bij Rijksmonument Korenmolen Windlust op Kortenoord in Nieuwerkerk aan den IJssel is een aanlegsteiger op loopafstand van het voormalige Gemeentelijk Van Gennep (Rijksmonument) bij het boezemgebied waar ooit de 21 windmolens de Zuidplaspolder droogmaalden. Bij de molen is een theeschenkerij met terras aan het water. Deze aanlegsteiger hoort overigens bij café-restaurant Rustwat, eveneens sinds kort met terras aan de rivier.



Waterbushalte Stormpolder en aanlegsteiger bij Eetcafé De Rustwat Kortenoord



## 4. AANDACHTSGEBIEDEN

### 4.1. Cultuurhistorie is dna

De cultuurhistorie van de HIJ-regio, in het bijzonder de ontwikkeling van markante watergebonden bedrijfsactiviteiten, biedt vele boeiende verhaallijnen waarmee het gebied voor de toeristische recreant in de markt kan worden gezet. Verhaallijnen die een belangrijke rol spelen in de Erfgoedlijn Waterdriehoek.

De dynamiek die ontstond door de wisselende waterstanden van het zoete water was essentieel voor de droogmakerijen en activiteiten langs de rivier.

Baksteenindustrie, turfhandel, scheepsbouw, vrachtvaart, touwindustrie in combinatie met de handelsvaart, hadden een grote impact op de ontwikkeling van de stadjes en steden in de rivierendelta, zowel economisch als geografisch.

De producten die in het achterland van hennepvezel werden gemaakt, zorgden voor levendige handel in touw, kabels, netten, doeken etc., belangrijk voor de maritieme ontwikkeling van de Rotterdamse haven en de Vlaardingse vissersvloot. De lange sluis in Gouda vervulde voor de handelsvaart een sleutelrol. Ouderkerk aan den IJssel werd de tweede binnenvaarthaven van Nederland, door zand- en grindschippers die daar hun thuis hebben.

Deze belangrijkste handelsroute via binnenwater van de Drechtsteden naar Amsterdam zorgde voor economische groei en ontwikkeling van ambachten aan de HIJ die wereldvermaarde producten opleverden. De controlerende (tol)functie van de stad Gouda over de benedenloop zou tot de Bataafse/Franse tijd duren.

Het economisch belang van de scheepvaart werd steeds groter. Al voor de Bataafse Republiek werden plannen gemaakt om de rivier beter in te richten in-

gericht voor scheepvaartverkeer. De kanalisering van de bovenloop, waarvoor de unieke waaiersluis bij Gouda schepen bij zowel bij hoog als laag water op de benedenloop konden schutten, zou pas na staatsconfisquering van de rivier gebeuren in het Koninkrijk van de Oranje-Nassaus, ver na de Franse tijd. Eerder lukte dat niet omdat de eigenaren van de rivier, waaronder veel steenbakkers, er tegen waren.

Jan en Arie Blanken, beiden geboren in Bergambacht, waren de mannen die namens Rijkswaterstaat die mooie kanaliseringsplannen maakten. Uit deze tijd dateren ook de eerste nauwkeurige kaarten van de rivier en minuutplannen, waarop ieder perceel met zijn bebouwing nauwkeurig ingetekend staat. Zo weten we precies hoe de steenplaatsen waren ingericht.



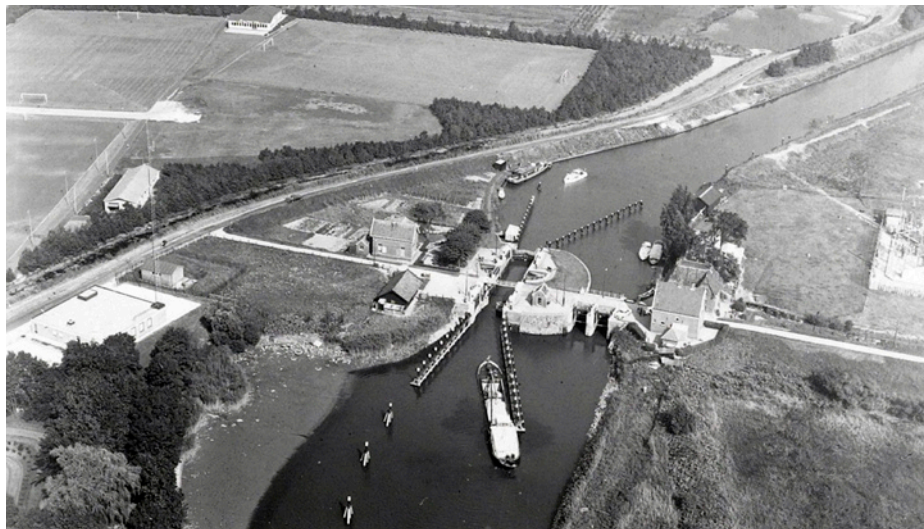
Het revolutionaire plan om de HIJ bij de monding af te dammen met een sluiscomplex tussen Capelle en Krimpen en om de benedenloop te voorzien van



een jaagpad, kwam eveneens uit de koker van de gebroeders Blanken. Er moesten in dit plan niet alleen schepen geschat kunnen worden. Er was ook een revolutionaire spuisluis bedacht die bij vloed het HIJ-bekken vol moest laten lopen. Als het hoogteverschil bij hoog water groot genoeg was, kon die worden geopend om de Nieuwe Maas te 'schuren', zodat die zonder baggeren op vaardiepte kon blijven.

Het economische belang van de ijsselsteenproductie en de politieke invloed van de steenbakkers, die bang waren voor minder toevoer van sediment waar ze klei van maakten, zorgde ervoor dat dit megalomane project geen doorgang kreeg.

De aanleg van de Nieuwe Waterweg die klaar was in 1872 had grote gevolgen voor stromingen en waterstanden in de Hollandsche IJssel.



Achter de Waaiersluis bij Gouda begint de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

In de crisisjaren voor WOII was het gedaan met de populariteit van de ijsselsteen. Het belang van de handelsvaart won het pleidooi voor het weghalen van rivierkronkels glansrijk. Dit werkgelegenheidsproject werd bekend als de Nor-

malisatie van de HIJ. De Normalisatie behelsde eveneens de bouw van een nieuw sluiscomplex bij Gouda en het Mr. P.A. Pijnacker Hordijkemaal, ook wel boezemgemaal Gouda.

Deze baggeroperatie gooide de hele getijrivier op de kop. Buitendijks gelegen voormalige steenplaatslocaties verdwenen. Bij Ouderkerk gingen de restanten van de steenovens verloren bij het afgraven van De Molenplaats. Bij Lageweg kwam de nieuwe vaargeul dwars door steenplaats Spreeuwenhoek heen te liggen. De oude loop langs Kortenoord werd volgestort, waardoor de steenovens en de villa van de steenbakker aan de Nieuwerkerkse kant terecht kwamen om vervolgens te worden gesloopt. De havens van Ver-Hitland en Kortenoord zijn restanten van de oorspronkelijke rivierloop.



Baggerbedrijf Van Haften, die een belangrijke rol speelde bij de baggerwerkzaamheden, nam vervolgens de ontstane werkhaven op Ver-Hitland in gebruik, tot deze gekocht werd door Sijkema, eigenaar van de voormalige binnendijkse steenplaats die er tot de Eerste Wereldoorlog zijn laad- en loswal had.



Rijksmonument Hollandsche IJsselkering beschermt de dijken sinds 1958.



Sytse Sipkema gaf in 1972 Rijksmonument Steenoven de Olifant een woonbestemming en liet het verbouwen tot stijlvolle villa. De werkhaven werd een pittoreske binnenhaven voor historische binnenvaartschepen. Baggeraar Van Haften ging overigens in 2012 op in Baggerbedrijf Van Noord.

## STORMVLOED

De Stormvloed van 1953 versnelde de uitvoering van het Deltaplan. Het eerste gerealiseerde project was de Hollandsche IJsselkering (nu Rijksmonument) met de Algerabrug, waarmee de polders veilig werd gesteld en waardoor de Krimpenerwaard uit zijn isolement geraakte. Deze kering beschermt nu nog de zeedijken langs de HIJ die op hun beurt het achterland aan de noordzijde tot Schiphol en Leiden beschermen.

Door binnenvaartschip de Twee Gebroeders in een gat tussen Klein en Ver-Hitland in Nieuwerkerk aan den IJssel te varen, werd voorkomen dat een groot deel van Zuid- en Noord-Holland, waar miljoenen mensen wonen en essentiële industrieën zijn gevestigd, onderliep. Een monument op de plek van de doorbraak herinnert aan deze doorbraak.

Wat velen zijn vergeten is dat de dijken van Stormpolder het helemaal begaven, waardoor woningen en boerderijen geheel onderliepen en dat er in Ouderkerk een nog groter gat in de dijk ontstond. Hierdoor zijn de nodige mensen omgekomen.

Spannende veel oudere verhalen over dijkdoorbraken in de Groenendijk bij Kortenoord die met kleischepen werd gedicht in 1680, 1717 en 1775, werden in geur en kleur gepubliceerd in de Holland Mercurius en Nederlandse Jaarboeken. De doorbraak van 1953 was overigens op dezelfde plek als in 1775 en die verdient zeker aandacht omdat die meer schade toebracht aan het achterland: ondermeer huizen in Moordrecht stonden blank.

Dijkdoorbraken kwamen dus vaker voor en met verstrekkende gevolgen. De locaties zijn goed te zien. De wielen of walen, die door de kracht van het overstromende water binnendijks ontstonden, zijn nu onderdeel van het karakteristieke landschap.

## INUNDATIES

Polders werden ook bewust onder water gezet. De beide Hollandse waterlinies zijn daar doelbewust voor aangelegd. Leidens Ontzet met platbodems was onmogelijk geweest als de watergeuzen geen gaten in de zeedijk van de HIJ hadden gemaakt. Duitse bezetters zetten de polders in de huidige gemeente Zuidplas onder water om het de Geallieerden tijdens de Tweede Wereldoorlog lastig te maken.



Watersnood 1953. Doorbraak naast de Gereformeerde Kerk in Ouderkerk aan den IJssel (foto J. Terband)



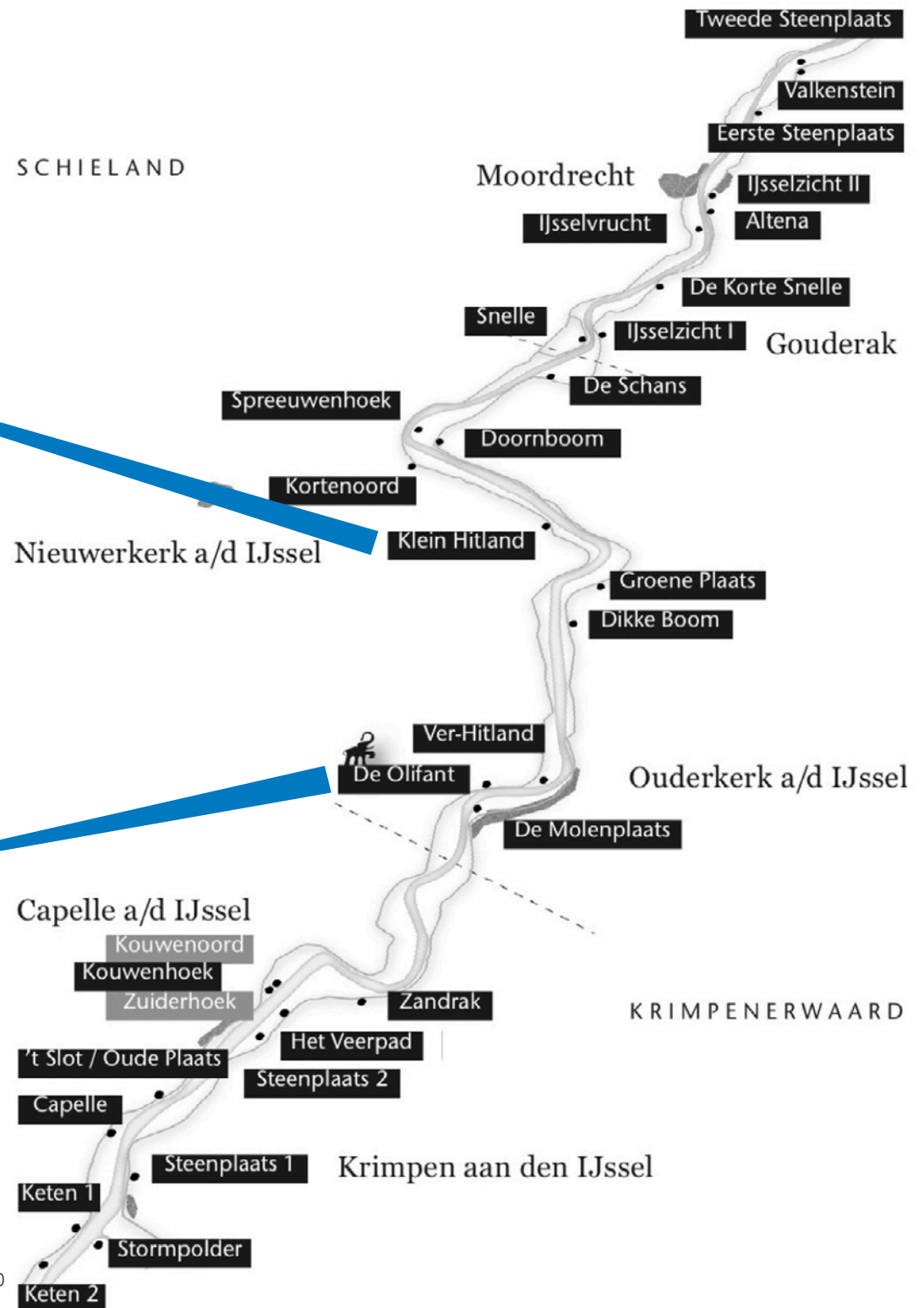
Rijksmonument Steenovens Klein Hitland. Deze fabriek sloot als laatste in 1964. De ovenrestanten werden in 1986 en 2013 gerestaureerd.



Rijksmonument Steenoven de Olifant. Deze fabriek sloot ±1918. Alleen deze oven van een complex met drie werd gereed en verbouwd tot villa in 1972.

Locaties steenplaatsen langs de benedenloop.

Uit De Olifant en de dames Bloot RSC 2014 (Illustratie is een update van ). ©Rob Stolk





## 4.2. Watergebonden industrie

### 4.2.1. DE IMPACT VAN DE IJSSELSTEEN

**N**a afdamming van de HIJ bij de Lek in 1285, ter hoogte van Klaphek (Vreeswijk), ontstonden er een andere stromingen in de getijrivier. Daardoor bleef er meer sediment in de vaargeul achter dan werd afgevoerd. De bovenloop verlandde zelfs. Door te baggeren bleef de vaargeul van de Binnen Dune Route op diepte.

Omdat van dit sediment de baksteen kon worden gebakken, waaraan destijds grote behoefte was, kwamen er begin vijftiende eeuw zo'n veertig steenplaatsen tussen Oudewater en IJsselmonde. Deze kleine gele baksteen, en de ongelofelijk brede toepassing ervan, heeft Nederland mede groot gemaakt, wereldwijd op de kaart gezet en de Hollandse bouwstijl gezicht gegeven. Het werd bekend als ijsselsteen, Goudse steen of yellow bricks. Rond 1625 brandden er op de steenplaats in Moordrecht wel twaalf ovens om te voorzien in de behoefte.

De ijsselsteenbakkerijen waren tot in de negentiende eeuw dominant in de Lage Landen. Samen met de kalk- en steenbakkerijen aan de Oude Rijn hadden ze tijdens de steencampagne een effect op de omgeving die vergeleken wordt met het Ruhrgebied van de vorige eeuw.

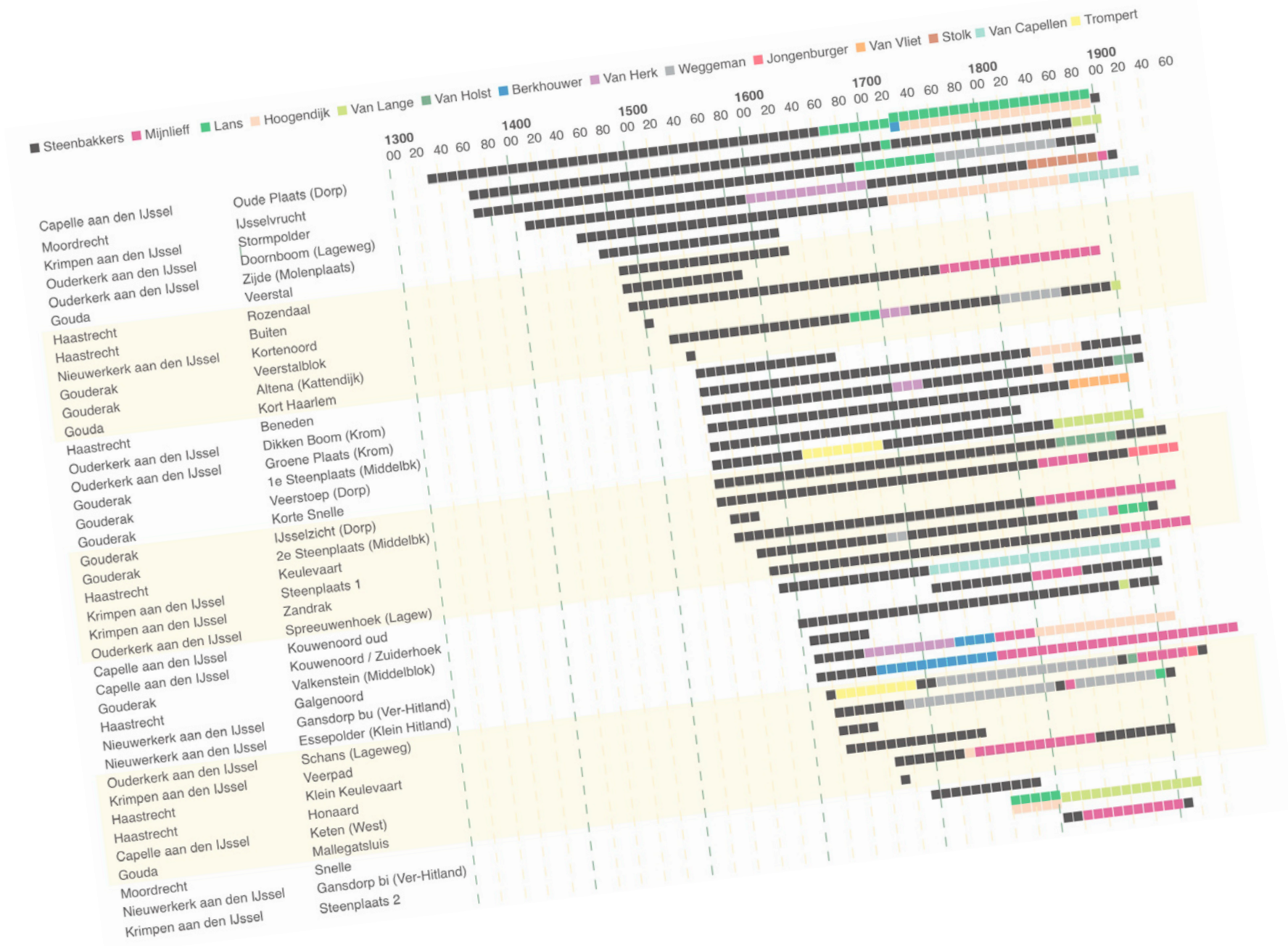
De kaarten die door de eeuwen heen van de rivierloop zijn gemaakt, tonen hoe groot de impact van deze watergebonden industrie op de rivier was. Buitendijkse zellingen werden na sluiting van de steenfabrieken gedempt en opgehoogd met puin en afval. Ze zijn tegenwoordig in gebruik als bedrijfsterreinen of woongebieden. Dominante dijkwoningen markeren nog de locaties van de voormalige steenplaatsen. Hier woonden de eigenaren die hun stempel drukten op het lokale bestuur van dorpen en waterschappen.

In Moordrecht verrees het complex van de Koninklijke Verenigde Tapijtenfabrieken (KVT) op de oude steenplaatslocatie, al vermeld in de veertiende eeuw.

De dominante watertoren van de KVT bleef behouden en is nu onderdeel van de woonwijk die daar kwam. Op de foto arbeiders IJsselvrucht Moordrecht..

Personeel van de Moordrechtse steenplaats IJsselvrucht





Tijdspaden van steenplaatsen en de steenbakkersfamilies langs de Hollandsche IJssel. Onderzoek Rob Stolk ©2022



## ESSENTIEEL VOOR DE ONTWIKKELING VAN HOLLAND

Weinigen realiseren zich het belang van baksteen voor de economische ontwikkeling van de Lage Landen. Ter vervanging van hout en bij gebrek aan natuursteen, werd baksteen het multifunctionele bouw materiaal dat in dit zompige gebied duurzame bouw mogelijk maakte. Zij het op een fundering van houten palen.

Het begon met de bouw van kloosters, kerken en kastelen, maar al snel werd baksteen voor gebouwen voorgeschreven om de branden te voorkomen die in de Middeleeuwen hele steden en boerenhoeves in rook lieten opgaan. Ze waren nodig voor schoorstenen, molens, haarden voor smederijen en scheepswerven, bakovens en waterputten. Verdedigingswerken als stadspoorten, ommuringen, torens, bolwerken, kazernes en vestingwerken waren schier onmogelijk met andere bouwmaterialen te realiseren. Afwatering van straten was onmogelijk zonder baksteen.

Dankzij dit universele bouw materiaal kon in het drassige gebied ook een duurzame infrastructuur worden gerealiseerd. De kenmerkende gele ijsselsteentjes vinden we daardoor nog steeds overal terug in kademuren, bruggen, sluiscomplexen, bestrating van pleinen en wegen voor zwaar transport mogelijk was.

## ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

De productie van baksteen had een keerzijde. Uitbuiting, kinder- en vrouwenarbeid bleven in de, vaak geïsoleerd gelegen, complexen voortbestaan. Dit heeft bijgedragen aan het negatieve imago van de steenbakkerijen. Arbeidersgezinnen werden vaak uitgesloten van het maatschappelijk leven in de kernen en kregen geen scholing.

## INTERNATIONALE VERBANDEN

Hardgebakken ijsselsteentjes, als ballast door de handelsvloeten gebruikt, zien we terug in voormalige handelsposten en koloniën. Van Alabama tot Maleisië. Van Kopenhagen tot Japan. Van Antillen tot Sri Lanka, Zuid-Afrika tot Indonesië werd het gebruikt als bouw materiaal. Lange tijd belandde ijsselsteen in de handelsdriehoek Europa-Afrika-Amerika, waarbij de tot slaaf gemaakt bevolking van Afrika via Ghana naar Amerika werd verhandeld. Op Spitsbergen werd voor de vissers van de walvisvloot een hele nederzetting gebouwd van ijsselsteen. Internationaal toeristisch zijn deze mondiale toepassingen interessant, omdat het bruggen slaat tussen landen en culturen in heden en verleden. Vestingwerken, monumentale panden, gevangenissen, kerken, synagogen, handelshuizen, slavenverblijven, waterwerken, herinneren wereldwijd aan de aanwezigheid van de Hollanders, net als de ballast in scheepswrakken die nog steeds worden gevonden en onderzocht. Deze banden met de Hollandsche IJsselregio leveren interessante verhaallijnen op.

Op de foto een pand van ijsselsteen in Paramaribo.







Scheepswerf in Gouda links aan de overkant. Rechts voor een baggeraar



#### 4.2.2. SCHEEPSBOUW

De turfhandel en de baksteenindustrie vroegen om specifieke vaartuigen, zoals baggervletten en robuuste transportschepen. Deze werden bij lokale scheepstimmerwerven gemaakt. Een populair scheepstype was de ijsselaak, een platbodem met zwaarden, vergelijkbaar met de Friese skûtsje. Die kon bij laag water op droogvallende oevers liggen en werd gebruikt voor zandtransport. Voor vissers werden er ondermeer zalmvletten gebouwd. Ook zeewaardige schepen voor de handelsvloten en marine. De scheepstimmerwerven aan de HIJ groeiden in de IJzeren Eeuw uit tot de wereldtop op gebied van scheepsbouw.

De markante blauwe Boelekraan bij Houthandel Heuvelman in Ouderkerk is industrieel erfgoed dat herinnert aan de scheepsbouwactiviteiten in de 'tweede haven' van Ouderkerk, ooit een vissershaven. Boele richtte zich op de baggerindustrie en werd een van de roots van de Stevin Groep.

#### EERSTE STOOMSCHEPEN

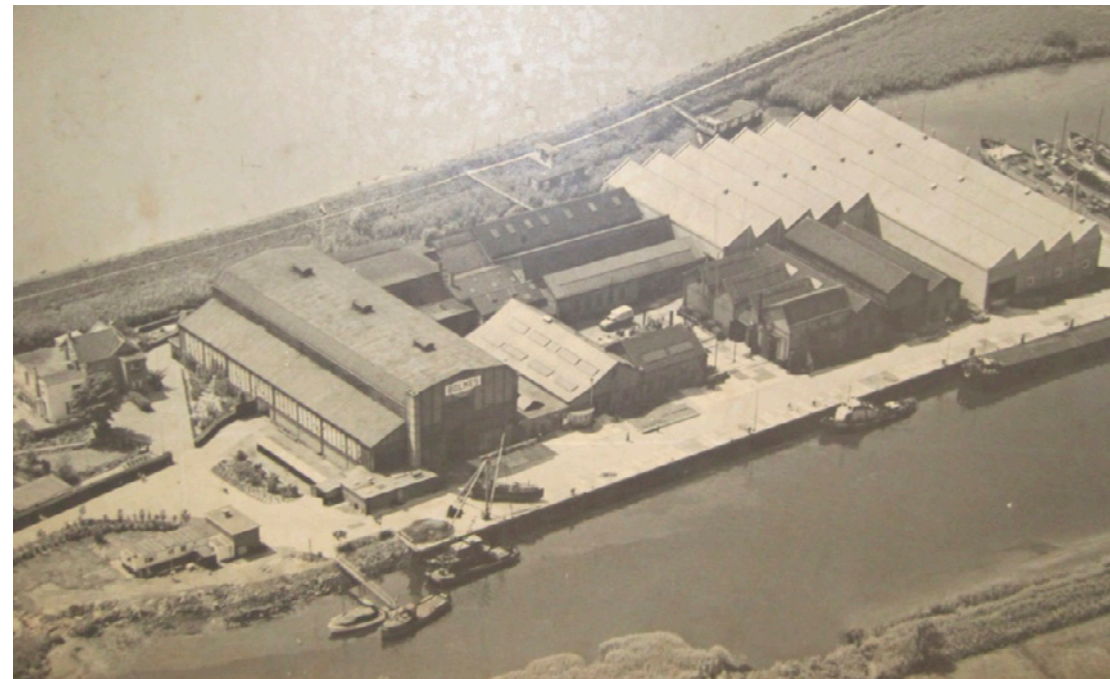
In 1823 werd op aandringen van Koning Willem I bij scheepswerf Gebr. W. en J. Hoogendijk in Capelle De Nederlander gebouwd, het eerste van hout gemaakt Nederlandse stoomschip, zij het met een Engelse stoommachine. Deze raderboot werd ingezet op een lijn naar Antwerpen en een lijn naar Nijmegen. Pakketboot Atlas, eveneens voor de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (NSbM) liep daar in 1826 van stapel. Het was 72 meter lang, 9 meter breed en had een accommodatie voor 200 passagiers. Door zijn diepgang kon hij niet in de reguliere havens terecht en werd het project een mislukking. Het schip, bedoeld voor een lijn op Oost-Indië, belandde na één proefvaart in de marinehaven Den Helder.

Hoogendijk verwierf aanzien voor het getoonde lef, maar van vervolgoopdrachten kwam het niet; de volgende stoomschepen bouwde NSbM zelf op hun eigen werf: Etablissement Feijenoord in IJsselmonde. NSbM werd een van de roots van de tegenwoordige Damen Shipyard Group.



Gerennommeerde werven als Duijvendijk in Krimpen en Vuyk in Capelle draaiden rond 1900 hun hand niet meer om voor de bouw veel grotere passagiersschepen en vrachtschepen, maar dan van geklonken staal. De huidige werven in de monding van de HIJ als Van der Giessen (foto boven ±1935), Buijs, Van Grevenstein en de tijdelijk gesloten IHC, zijn nog steeds wereldwijd bekend vanwege de bouw van allerhande scheepstypes, innovatieve baggerschepen, offshore-vaartuigen en superjachten.

Machinefabriek Bolnes op eiland De Zaag maakte scheepsmotoren.



### 4.2.3. DIEPSTE POLDERS DOOR TURFWINNING

Een andere grondstof die voorwaarde was voor de ontwikkeling van de baksteenindustrie was turf. Er waren 40 steenplaatsen met in totaal zo'n 100 ovens die qua volume vier keer zoveel turf verstoekten als de klei die nodig was. Turfschepen zorgden voor het vervoer naar de Goudse markt. Deze turf kwam uit achterliggende poldergebieden. Tot dat men vanwege de waterstand op slagturven overging, wat een turf opleverde met een te lagere calorische waarde die teveel as gaf. Turf uit de noordelijke provincies bracht soelaas, die werd aangevoerd met grotere turfschepen.

De Ambachtsheerlijkheid Capelle, Nieuwerkerk en Moordrecht werd wingebed voor turfhandelaren in Gouda: een veenkolonie. De bevolking rond het huidige Oude Dorp in Nieuwerkerk groeide zo sterk dat er binnen de parochie die onder Ouderkerk viel, een nieuwe grote kerk moest worden gebouwd om alle veenwerkers te kunnen bergen. De namen van beide dorpen zijn daaraan ontleend.

Via de Goudse Turfsingel en Turfmarkt werd de turf verscheept en verhandeld. Inwoners verwarmden er hun stoof mee. Niet alleen de baksteenindustrie verbruikte veel turf, ook de honderden bierbrouwerijen die Gouda rijk was. Niet veel mensen weten dat de helft van de turf als handelswaar, samen met het populaire Goudse kuitbier, via Dordrecht naar de Vlaamse Gewesten werd gevaren, waar Antwerpen de grootste afnemer was.

#### DROOGMAKERIJEN

Vervening werd een ecologisch een drama. De omgeving veranderde in diep plessengebied, waarvan het water bij storm een gevaar vormde voor de lintbebouwing op de oevers. Droogmakerijen maakten daar in de negentiende eeuw een eind aan. Dit veroorzaakte de diepste polders van Nederland (tot bijna



Gemalen IJserman en Van Gennep van Zuidplaspolder op Kortenoord 1870.

zeven meter onder NAP!) met robuuste dijken waarvan de kruin tien meter hoger ligt dan de bodem. Alleen al langs de boezems tussen Kortenoord en Moordrecht maalden 21 windwatermolens van de 30 om de Zuidplas droog te krijgen, veel meer dan in het door toeristen overspoelde Kinderdijk.

Het verhaal van de waterbouwkundige hoogstandjes van ingenieurs als Beijerink en Lely laten zich lezen als een jongensroman. Het inklinken van polders en het gevaar van dijkdoorbraken vertellen het verhaal dat nu bijzonder actueel is door de stijgende zeewaterspiegel en het groeiend wateraanbod van de grote rivieren, beide veroorzaakt door opwarming van de aarde.

Museumgemaal de Hooge Boezem achter Haastrecht geeft uitgebreid uitleg over onze waterhuishouding.





Jongen aan wiel van lijnbaan



Meester Gerrit Lalleman stelde kinderarbeid aan de kaak.

#### 4.2.4. DE SOCIALE IMPACT VAN DE TOUWINDUSTRIE

Door het hele land werd eeuwenlang touw gemaakt op lijn-/touwbanen, vooral langs de HIJ, waar hennep groeide op de koppen van de weilanden, rijk van voedingsstoffen door de mest die daar werd uitgereden. Oudewater verkreeg lang de HIJ de belangrijkste status in de touwindustrie. De bewoners werden daar geelbuiken genoemd, naar de kleur die hennep bij verwerking op hun kleding afgaf. Kabels, scheepswanden en visnetten vonden hun weg naar de schepen. De hennepvezel werd ook gebruikt om zeildoek van te weven. Bij volmolens werd olie uit de plant geperst uitgeperst die als conserveringsmiddel voor touw en zeil werd gebruikt.

In Moordrecht zorgde de kinderarbeid op de touwbanen voor een omwenteling in de regelgeving. Dorpsonderwijzer Gerrit Lalleman (1820 –1901) stelde de slechte positie van werkende kinderen landelijk aan de kaak. Het had tot gevolg dat het Kinderwetje van Van Houten in 1874 door de Kamer werd aangenomen. Niet alleen voor de touwindustrie had dit consequenties, maar ook voor ander bedrijfstakken, waaronder de baksteenfabricage. Als gevolg van hiervan kwam er in 1901 leerplicht voor kinderen tot 12 jaar.

### 4.3. Binnen- en trekvaart

De HIJ was, en is nog steeds, een belangrijke vaarweg en thuishaven voor de beroepsvaart.

#### 4.3.1. HIJ ALS SCHEEPVAARTROUTE (ROUTE BINNEN DUNE)

Het was onderdeel van de route *Binnen Dune* die het zuiden via Dordrecht verbond met de Spaarne. Deze vaarweg liep via de Hollandsche IJssel. Bij Moordrecht werd rond 1150 al grafelijke tol geheven over de scheepsladingen die passeerden. De enige manier om de reis te vervolgen was schutten in Gouda en de route vervolgen via de Gouwe naar de Oude Rijn met Alphen, Leiden, over De Kaag naar Haarlem en via de Spaarne naar Amsterdam en de Zuiderzee vice versa.

Gouda kon zich, dankzij zijn langste sluis van Nederland, verrijken, want het schutten duurde minimaal een dag. Alle tijd om onderhoud te plegen, boodschappen te doen, wat te drinken of huizen van plezier te bezoeken. Toen de grenzen van zuidelijk Holland verschoven rond 1350 ging de tol van Moordrecht naar Gouda. Waar de Moordrechtse tolpoort heeft gestaan is nog niet bekend. Meest voordehand liggend was die locatie op het smalste deel van de rivier ter hoogte van de huidige veerstoep (zie foto ±1935). Archeologisch onderzoek kan daar in de toekomst mogelijk duidelijkheid over verschaffen..





## BINNENVAARTHAVEN OUDERKERK

Kern Ouderkerk aan den IJssel is maritiem historisch interessant als belangrijkste plaats in de voormalige ambachtsheerlijkheid La Lecq. Het praalgraf van de 'bastaards' van prins Maurits van Oranje-Nassau en hun nazaten is in de Dorpskerk. Dit dorp ontwikkelde zich tot tweede thuishaven voor de binnenvaartschippers van de Rotterdamse haven. Veel schepen en hun schippers deden dienst in allerlei maritieme activiteiten, van visserij tot binnen-, handels- en walvisvaart. De gemeenschap kent vele generaties zand- en grindschippers die de Ouderkerk nog steeds als thuishaven hebben.

Tegenwoordig is de benedenloop van de Hollandsche IJssel en de Gouwe onderdeel van het Rotterdamse Havengebied. Imposante elektrisch aangedreven containerschepen pendelen tussen de Maasvlakte en het Transferium in Alpen aan den Rijn. Een bezienswaardigheid als ze schutten in de Julianasluisen, waar ze maar net in passen. Dat geldt ook voor de luxe superjachten die aan de Kaag worden afgebouwd en door deze sluis moeten.

Havenfront Ouderkerk







Trekshuit bij molens Rotterdam J.B. Jongkind 1867

#### 4.3.2. TREKVAART

De betrouwbare verbinding met het achterland verliep eeuwenlang via de trekvaarten en beurtveren. De schepen, die passagiers en goederen vervoerden, konden dankzij de jaagpaden volgens dienstregeling over kanalen worden voortgetrokken. De Gouwe was zo'n trekvaart, zo ook de Schie. Een betrouwbare passagiersverbinding tussen Rotterdam en Gouda kwam pas tot stand nadat Gouda in 1680 een akkoord bereikte met Rotterdam over een alternatieve route over land.

#### LANGSTE STRAATWEG VAN NEDERLAND

Deze verbinding werd een wagenveer, dat reed over de 's-Gravenweg en de Schielands Hooge Zeedijk tussen Kortenoord en Gouda. Hiervoor werd de router geplaveid met ijsselsteentjes.

Deze postkoetsverbinding voorkwam dat er een kanaalverbinding zou komen tussen Rotterdam en Gouda, waardoor de kaasstad inkomsten zou kunnen missen van binnenvaartschepen die van dezelfde route gebruik konden maken en zo de stadssluisen zouden omzeilen. Voor wegonderhoud werd al in de veertiende eeuw tol geheven op de 's Graaf weg', ondermeer bij herberg de Rode Leeuw op de grens van Capelle en Nieuwerkerk aan den IJssel. Onderweg waren er posten waar gestopt kon worden voor sanitaire behoeften of versnaperingen.

Het gezegde "Zo lang als de weg naar Kralingen", vindt hier zijn oorsprong.

'Aan Schraav.weg', ets uit 1780 van Hendrik H. Roosing.







Gezicht op het tolhuis aan het einde van de Westhaven met de sluisdeuren van de Oosthaven-ingang, gezien vanaf de Hollandse IJssel ±1880. (SAMH.nl)



#### 4.4. Gouda in relatie tot de rivier

Gouda was een bruisende havenstad met een levendig waterfront aan de HIJ. De komst van het spoor- en autoverkeer heeft daar veel aan afgedaan, maar door eenvoudige verkeersmaatregelen kan Gouda weer die ouderwetse stad aan de rivier worden.

##### 4.4.1. STAD MET WATERFRONT

De enige schutsluis in de route Binnen Dune, die doorgang bood tussen de HIJ en Gouwe, was het grote verdienmodel van de stad die overigens dit jaar (2022) viert dat het 750 jaar stadsrechten heeft.

Schippers lagen er minimaal 24 uur om te schutten en dat gaf de Gouwenaren de kans om hun goederen en diensten aan de man te brengen. De stad ontwikkelde zich daardoor tot een van de grootste steden van de Lage Landen. Het werd het marktcentrum voor diverse goederen en alom bekende etenswaren.

Vanwege de belangrijke rol die de HIJ speelde voor Gouda, werd hij ook wel de Goudsche IJssel genoemd.

Gouda controleerde de handel op de turfmarkt en zag toe op de kwaliteit van de steenbakkerijen langs de HIJ tot aan Rotterdam. In de hoogtijdagen waren er zo'n 200 bierbrouwerijen. Het Goudse kuitenbier dat als bijvracht met de turf-schepen meeging, was erg populair in het Vlaamse Gewest. Het vond daar dan ook gretig aftrek.

Het voert te ver om alle attractieve cultuurhistorische kanten van Gouda verder te belichten, daarover is immers voldoende gepubliceerd. In dit stuk dus geen kaas, kaarsen of stroopwafels, maar wel andere zaken die in de cultuurhistorie nog onderbelicht zijn.

##### 4.4.2. WATERWERKEN EN WATERMOLENS

Op last van de Staten van Holland werd een tweede sluis in de HIJ gebouwd voor de Nederlandse marine: de Mallegatsluis. Daar mochten grotere koopvaardij-schepen schutten, mits ze 24 uur voor de stad bleven liggen, want handel moest mogelijk zijn. De huidige museumhaven is gesitueerd in de kolk van deze staatssluis. Later werd de grotere sluis op de huidige locatie gerealiseerd.

De stad kende een grote diversiteit aan sluismodellen. Sommige werden met hulp van de passerende scheepsbemanning door een grote tredmolens omhoog getakeld.

Het stadsbier was zo lekker, omdat het grachtenwater zo schoon was. Dat kwam door het 'schuren' van de grachten. Bij hoogwater op de rivier werden de sluizen regelmatig opengezet om schoon zoet water in te laten, terwijl ze bij laag water open gingen om vervuild grachtenwater weg te spoelen.

In Gouda stonden niet alleen wind- maar ook volmolens. Die laatste werkten op binnenstromend water tijdens hoog tij. Ze werden gebruikt om te persen, beuken, pletten en zagen. Het polderbestuur was niet gelukkig als de weersomstandigheden ongunstig waren, want poldermolens moesten dit dan terug de rivier in malen.



Stoomboot schut in de Mallegatsluis rond 1918.

Prentbriefkaart B. Gompers

## 4.5. Waterhuishouding

De waterhuishouding in de polders rond de Hollandsche IJssel kon door middel van windmolens en vernuftige sluizen nauwkeurig worden geregeld dankzij wisselende peilniveaus van de zoetwaterriever. Internationaal is de belangstelling voor de toegepaste technieken dan ook erg groot.

### 4.5.1. GEVECHT MET HET WATER

Dijkdoorbraken lieten sporen na in de vorm van binnendijkse wielen (plassen) en kronkels in de dijk. De Hollandsche IJsselkering, die de rampen zoals laatst in 1953, moet voorkomen, was het eerste project van de Deltawerken, dat in 1958 gereedkwam. Eerdere doorbraken waren niet minder spectaculair. Met man en macht werden de doorbraken gedicht, net als in 1953 kon het het afzinken van vrachtschepen erger voorkomen.

Inklinken van de bodem is een onderwerp dat tot de verbeelding spreekt. Gouda zakt en dat heeft consequenties, vooral voor het erfgoed dat op houten palen staat. Interessante vraagstukken levert dat op, vooral hoe de historische binnenstad te behouden, waar het water over de kades van de Turfmarkt klotst.

Door droogte en stijging van de zeewaterspiegel krijgen we in de diepe polders vaker te maken met verzwakte dijken en verzilting, wat nieuwe uitdagingen biedt voor de waterschappen. Het water van de HIJ die als betrouwbare inlaat voor zoet water gold, verliest die functie als de zouttong uit de Noordzee oprukt. Zoals de laatste jaren met regelmaat gebeurt. Er zijn dan andere aanvoer-routes nodig om zoet water van hoger uit de Lek naar de HIJ te voeren.

### 4.5.2. LAAGSTE POLDERS EN GEMALEN

Langs de dijken zijn historische gemalen en windmolens. Een aantal daarvan is regelmatig open voor bezichtiging. De waterhuishouding van de Zuidplaspolder en Prins Alexanderpolder was volledig afhankelijk van de verschillende zoetwaterstanden in de HIJ.

De polder Zuidplas, met 6,67 meter onder N.A.P. de diepste van Nederland, spreekt zeer tot de verbeelding. Het droogmaken daarvan startte met een windmolenpark met 30 windmolens. Tussen Moordrecht en Kortenoord stonden er 21 aan het enorme boezemgebied.

Later werden stoom- en dieselmolens ingezet en verdwenen de molens. Het Abraham Kroesgemaal is bijzonder, omdat die zowel de waterstanden in de polder als in de Ringvaart rond de polder reguleert.

Een aantal oude gemalen is erfgoed geworden en heeft een bezoekersfunctie gekregen. Zoals het gemaal Verdoold in Gouderak en het Gemaal Achter de Hooge Boezem van Haastrecht. De molen Beneden-Haastrecht bij Gouda wordt gerenoveerd om als vanouds windkracht in te zetten voor het drooghouden van de Krimpenerwaard.

De unieke Waaiersluis uit de negentiende eeuw bij Gouda maakt het mogelijk om zowel bij hoog als laag water op de rivier te schutten. Het is tevens een spuisluis.

De Stolwijkersluis, zoals alle waterwerken en molens uit die tijd gebouwd van ijsselsteentjes, biedt toegang tot de Krimpenerwaard. De bedoeling was dat deze waard werd verveend, maar die is dat lot bespaard gebleven. De sluis is onlangs nog gerestaureerd ten behoeve van de recreatievaart.



## 4.6. Impact eind koloniale tijdperk

Het eind van de Tweede Wereldoorlog maakten nieuwe krachten los. Nadat de Japanse bezetters Nederlands Indië hadden verlaten, accepteerden de inlanders niet dat Nederland het koloniale systeem weer wilde oppakken. Na veel bloedvergieten kreeg de inlandse bevolking onder leiding van Soekarno het bestuur in handen en was de republiek Indonesië een feit. Dit eind van het koloniale tijdperk had veel gevolgen.

### 4.6.1. MARITIEME GEVOLGEN

Het scheepverkeer tussen Nederland en Nederlandse Indië moneymaker voor de bloeiende passagiers- en vrachtscheepsindustrie en die moesten de bakens verzetten.

### 4.6.2. MOLUKSE KWESTIE: IJSSELOORD EN ANDERE WIJKEN

Ook maatschappelijk had het ingrijpende gevolgen. Met de laatste terugvaarten kwamen al dan niet gedwongen, veel mensen terug die zich meer Nederlander voelden dan Indonesiër, maar nog nooit sneeuw hadden gezien. Gezinnen van Molukkers die met de KNIL tegen Javanen vchten konden niet blijven. Velen kwamen in eigen wijken in Moordrecht, Capelle en Krimpen in afwachting van de beloofde bevrijding van hun thuisland door onze regering. Toen na decennia duidelijk werd dat deze belofte niet werd nagekomen en terugkeer onmogelijk was, ontstonden er spanningen. De gemeenschappen kozen ervoor om bij elkaar te blijven wonen en hun eigen cultuur in de IJsseldorpen in stand te houden. Vooral de jeugd had problemen om te integreren met onbetrouwbare belanda. De geïsoleerde jeugd was onvoorbereid op een toekomst in Nederland. Het fascinerende verhaal en de cultuur van de Molukse immigranten werd onderdeel van dat van de IJsselregio en leeft nog sterk.

## 4.7. Transitie van agrarisch naar natuur en recreatie

### 4.7.1. VERVUILING EN NATUURHERSTEL

Minder romantisch, maar niet minder boeiend, is de historie over de vervuiling van de rivier. Nadat het gifschandaal van de zellingwijk van Gouderak aan het licht kwam, werd een complete reiniging van bodem en oevers aangepakt. Wie de vervuilers waren en hoe het zover kwam, hoort in de verhaallijn over de industrialisering aan het begin van de vorige eeuw en het groeiend milieu-besef dat een halve eeuw later kwam.

Het vuil in de zellingen is niet overal verwijderd, maar geïsoleerd, omdat verplaatsing ervan verschuiving van het probleem zou betekenen. Nog steeds zijn er locaties waar bedenkingen over zijn en die om oplossingen vragen.

Dit is een verhaallijn over ons landschappelijk erfgoed, waar we niet van mogen wegkijken omdat we er veel van kunnen leren.

### 4.7.2. AGRARISCHE -> RECREATIE- EN NATUURGEBIEDEN

Het inklinken van de polders, de terugloop van weidevogelstand, uitstoot van stikstof en kooldioxide, langere droogteperiodes en het stijgende zeewaterniveau, hebben consequenties voor onze omgeving. Het resultaat van de oplossing die natuurbeheerders en agrariërs hebben gevonden om dit te herstellen, levert voor bezoekers een gevarieerd landschap op met een grotere biodiversiteit. Reeën, waterslangen, marterachtigen, vossen, otters en bevers verrijken de fauna.

Boeren die ervoor kiezen het roer om te gooien, grijpen de kansen in de recreatieve toeristensector bieden overnachtingsplekken en verkopen hun producten direct aan bezoekers. Voor recreanten worden prachtige fiets- en wandelroutes door de natuur uitgezet. Zo wordt een bezoek steeds interessanter.

De dijken, vooral aan de oevers van de Krimpenerwaard, vormen een mooi vertrekpunt voor een bezoek, omdat je deze natuurgebieden kunt overzien en er paden en wegen op aansluiten die de polders ontsluiten. Dijkboerderijen kunt u bezoeken voor de aanschaf van zuivelproducten, groente- en fruit, voor een rondleiding, overnachting of vergadering.

## 4.8. Landschapkenmerken

### 4.8.1. GETIJRIVIER

De benedenloop heeft een peilverschil tot 2,5 meter en dat geeft een bijzonder dynamiek aan de rivieroevers met de daar aanwezige natuur en menselijke activiteiten. De invloed op flora en fauna zie je prachtig vanaf de dijken. Behalve dat marterachtigen, waterslangen, bevers en otters sinds de schoonmaakoperatie zijn teruggekomen, wemelt het weer van de wad-, en watervogels die hier foerageren. Reigersoorten en ooievaars nestelen naar hartenlust en een grote diversiteit aan zangvogels horen we in rietkragen en bosschages fluiten. Voor visliefhebbers is het ook de moeite waard. Er wordt af en toe weer steur gevangen en vaker meerval, exemplaren van meer dan 80 kilo zijn geen uitzondering.

### 4.8.2. SLAGENLANDSCHAP

Vanaf de dijken valt de structuur van het polderlandschap op. Die dateert van de eerste ontginningen. Slagenlandschap wordt het genoemd met sloten, mienten en boezems om de waterstand in het veengebied te reguleren. De volgorde waarin werd ontgonnen kun je aan het patroon aflezen. In de oudheidskamers en musea aan de dijken kunnen ze hier alles over vertellen.



Slagenlandschap Hitland (foto Rob Stolk)

### 4.8.3. KERNEN ONDER ZEE-NIVEAU

Vanaf de dijken is ook goed te zien dat later gebouwde wijken rond de oude kernen aan dijken beduidend lager liggen dan het rivierwater. Voor bezoekers aan de regio een intrigerend verschijnsel, waarover veel te vertellen is. Zij praten over de overstromingsgevaaren, waar polderbewoners niet bij stil staan. Die vertrouwen immers blind op de samenwerkende waterschappen met hun dijklegers en Rijkswaterstaat die de waterkeringen sluit als het zeewater bij storm wordt opgedreven richting Gouda.



## 5 AANBEVELINGEN / KANSEN

### 5.1. Communicatieplatform belangenpartijen

Vergeleken met vroeger tijden, toen nagenoeg alle transporten over water gingen, zijn de banden met 'mensen aan overkant' een stuk minder. Er zijn alleen enkele bruggen die de Krimpenerwaard verbinden bij Gouda en Capelle. Van de vele oversteekveren die er waren, zijn er nog maar twee over die hoofdzakelijk geschikt zijn voor voet- en fietsverkeer. Bewoners uit de kernen Goudarak en Moordrecht hebben daardoor nog wel onderlinge contacten en maken ook dankbaar gebruik van elkaars voorzieningen. Dat geldt ook voor bewoners uit Ver-Hitland en Ouderkerk. Lokale huis-aan-huisbladen stoppen bij de gemeentegrenzen, waardoor inwoners op papier slecht geïnformeerd worden over culturele activiteiten bij de burens.

'Het omrijden' maakt het in de praktijk lastig stakeholders fysiek te mobiliseren zich in te zetten voor beide oevergebieden.

Dankzij inburgering van internet zijn deze afstanden nu wel eenvoudiger te overbruggen kunnen 'overkanters' elkaars verhalen makkelijker delen. De ontwikkeling van de watergebonden activiteiten en erfgoed heeft cultuurhistorisch vele gedeelde verhaallijnen die elkaar kunnen versterken.

Internet biedt gunstige perspectieven voor nauwere samenwerking en communicatie. Een website met faciliteiten voor interactie en agenda's, in combinatie met socials waarmee aandacht kan worden gevraagd voor activiteiten, brengt partijen bij elkaar voor beter overleg en nauwere samenwerking. Qua publiciteit voor activiteiten biedt dit met een relatief klein budget kansen een groter publiek te bereiken.

### 5.2. Identiteitversterkende tools voor overheden, historische instanties, onderwijs en horeca

Gemeenten, scholen, musea/oudheidskamers en horeca moeten dan wel tools krijgen om de bovenlokaal interessante verhaallijnen lokaal te laten leven bij bestuurders, stakeholders en hun doelgroepen.

Hiervoor kan een website in combinatie met social media een belangrijke functie vervullen. Dat geldt ook voor instructiemateriaal, gadgets en producten met een lokaal signatuur.

### 5.3. Website met regio-informatie, routes en activiteitenagenda

Dit heeft weinig toelichting nodig en er zijn voorbeelden te over hoe dit kan worden ingericht.

Hoogwater bij het veer Moordrecht



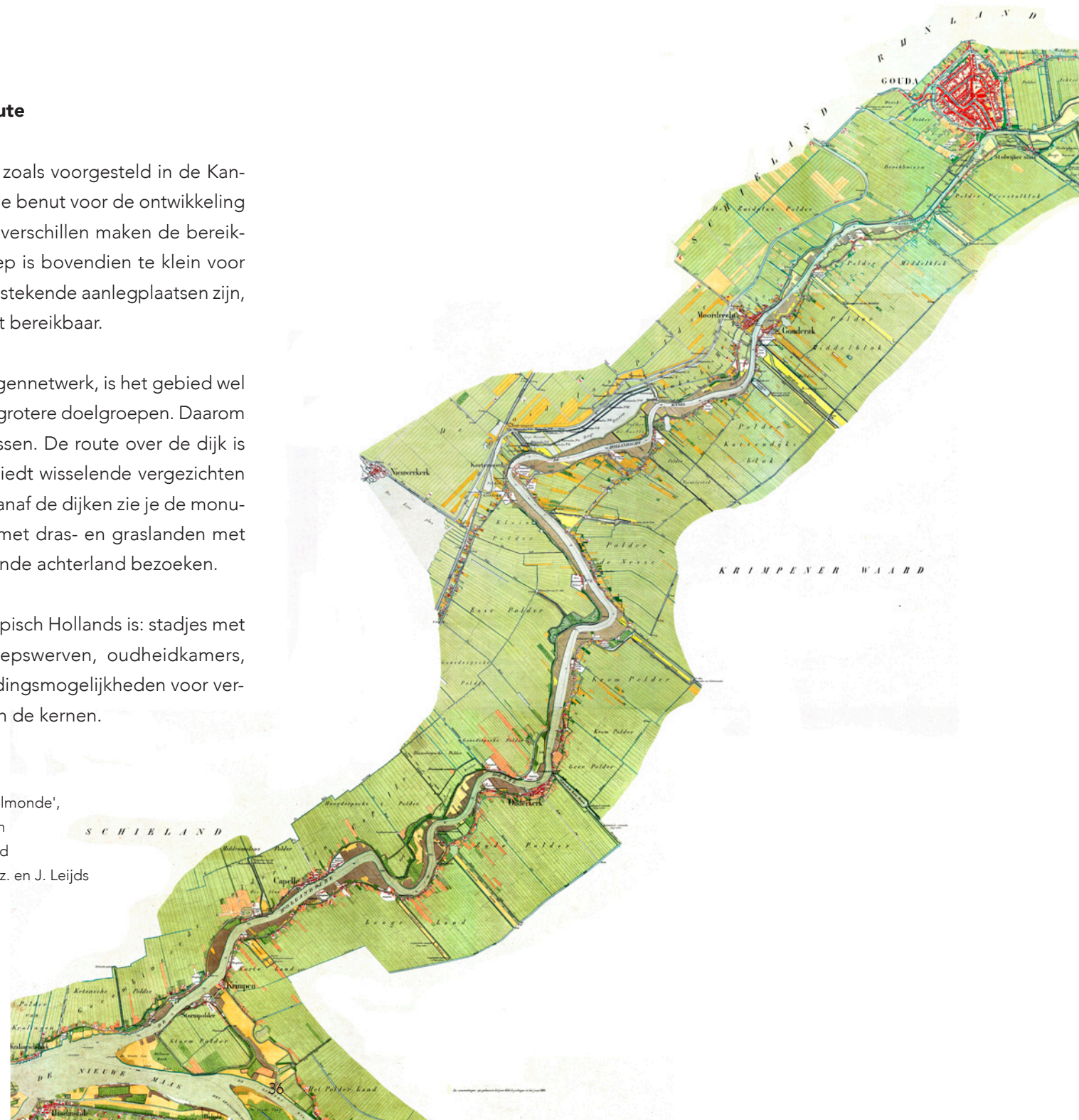
#### 5.4. Zeedijken recreatief-toeristische hoofdroute

Door vooral te focussen op waterrecreanten, zoals voorgesteld in de Kanskaart HIJ, wordt de potentie onvoldoende benut voor de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie. Beroepsvaart en getijverschillen maken de bereikbaarheid voor deze doelgroep lastig. Deze groep is bovendien te klein voor rendabele investeringen. Hoewel er een aantal uitstekende aanlegplaatsen zijn, zijn de meeste interessante locaties slecht, of niet bereikbaar.

Via de zeedijken, onderdeel van het reguliere wegennetwerk, is het gebied wel eenvoudig en goed te bezoeken door aanzienlijk grotere doelgroepen. Daarom is het beter op beleving vanaf de dijken te focussen. De route over de dijk is bovendien interessant, want het hoge blikveld biedt wisselende vergezichten op de rivier en op het laag gelegen achterland. Vanaf de dijken zie je de monumentale boerderijen, het belvédairre landschap met dras- en graslanden met verschillende waterniveaus en kun je dit schitterende achterland bezoeken.

Toeristisch is er van alles te zien en beleven dat typisch Hollands is: stadjes met grachten, sluizen, gemalen, windmolens, scheepswerven, oudheidkamers, streekmusea etc. met genoeg locaties en uitbreidingsmogelijkheden voor vertier en horecagelegenheden langs de dijken en in de kernen.

'Kaart van de rivier de Hollandsche IJssel van Gouda tot IJsselmonde', in drie bladen[...] op last van zijne excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken'. Het blad van de Hollandse IJssel werd vervaardigd onder leiding van L.J.A. van der Kun, E. Olivier Dz. en J. Leijds ±1860





## 5.5. Markeren steenplaatslocaties

Door de locaties waar steenfabrieken stonden te benoemen en met uniforme borden te markeren, ontstaat er een rode draad voor een boeiende toeristisch recreatieve maar ook educatieve route. Middels informatieve bebording kunnen historische afbeeldingen en achtergronden van de monumenten worden getoond. Dit maakt het dna van de rivieromgeving beleefbaar.



De steenplaatslocaties langs de zeedijken vormen een parcours dat goed bereikbaar is met auto en openbaar vervoer. Met fiets/e-bike is de route van zo'n 50 kilometer lang goed in een dag te rijden.

Bezoekers zien panden, kades, sluizen en kernen, waar de ijsselsteen is toegepast, waar turf werd verhandeld, de dominantie van de woningen van de steenbaronnen en hun grafmonumenten.

Gouda als historisch centrum met zijn Turfmarkt, Museumhaven, De Waag, Museum Gouda en Sint Janskerk. De Turfsingel is de laagste kade van Nederland. In 2024 wordt de Turfmarkt daarom afgedamd en het waterpeil geleidelijk verlaagd.

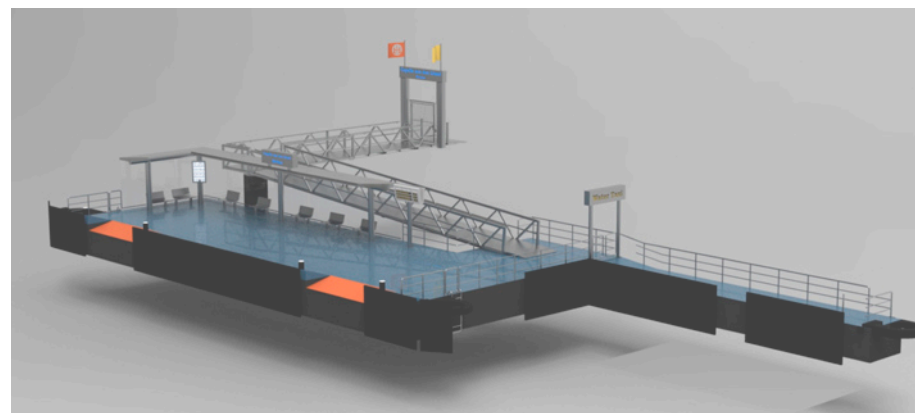
Een nieuw te ontwikkelen bezoekerscentrum bij de herbestemming van Rijksmonument Steenovens Klein Hitland kan een sleutelrol vervullen voor bezoekers aan de steenplaatsen en bij de organisatie van activiteiten door stakeholders.

Een veilige langzaam-verkeersoplossing op de dijken, komt ook de reguliere gebruikers van deze dijkroutes ten goede. Wellicht past dit kansvoorstel nog binnen het project Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard van Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, die immers ook eigenaar is van een meerdere publiekstoegankelijke watergebonden erfgoedobjecten langs de rivier, zoals de Hollandsche IJsselkering, gemalen, watermolens en sluizen.

## 5.6. Waterbushaltes start/eindpunten in wandel-/fietsroutes

De Waterbus is een ideaal middel om vanuit de stadkernen met de fiets naar de dijken te komen. Een rondje Haastrecht dat start bij halte Rivium en eindigt in halte Stormpolder is eenvoudig te doen qua afstand. Je kunt de route simpel korter maken door het veer bij Ouderkerk of Gouderak te nemen of een van de bruggen bij Gouda.

Ontwerp van nieuwe aanlegsteiger Capelle Rivium.



## 5.7. Thematische invulling oudheidkamers/(streek-)musea

Er zijn maar liefst dertien oudheidkamers/(streek-)musea (langs de dijken). Voor bezoekers is het zaak dat die thematisch onderscheidend zijn om bij te kunnen dragen aan de verhaallijnen van de HIJ-regio. Daarom stellen we voor om per locatie een andere focus te kiezen en die permanent zichtbaar te maken. Dit kan over de specifieke locatie zelf gaan of over verhalen die zich daar het sterkst hebben afgespeeld. Zo ontstaat een winwin-situatie omdat iedere locatie een bezoek waard wordt en bijdraagt aan het totaalbeeld.

Als samenwerkingmodel kan de Stichting Archeologie Krimpenerwaard (SAK) als voorbeeld dienen. De SAK ontstond uit de verschillende werkgroepen van aangesloten historische verenigingen in het westen van de Krimpenerwaard. Het doel is meer slagkracht te krijgen bij overheden, professionele archeologische bureaus en projectontwikkelaars. SAK heeft haar atelier in hetzelfde pand als de Historische Vereniging Ouderkerck op d' IJssel.

Een rol, in dienst van de totaalbeleving van de regio, vraagt om een andere blik op de taak van de beherende historische instanties. Wat per locatie nodig is, is in onze beleving vooral cosmetisch en communicatief en hoeft per locatie niet ingrijpend te zijn.

We stellen betrokken overheden voor om dit te sturen middels gerichte subsidiëring voor de nodige fysieke aanpassingen en een gezamenlijke communicatiestrategie.

Ook is het handig als voor publiek HIJ-breed duidelijk is wanneer men waar terecht kan op de locaties die minder frequent open zijn. Als de partijen afspreken dat alle locaties bijvoorbeeld op een vaste zaterdag van de maand open zijn, kan dit collectief worden gecommuniceerd en mensen stimuleren op zo'n moment een rondje HIJ te doen.

Door een breder gecoördineerde aanpak kunnen uitwisselbare vrijwilligers worden aangetrokken en geïnstrueerd, waardoor openstellingsfrequentie hoger kan worden.

### THEMA'S IN WILLEKEURIGE VOLGORDE

Historie scheepsmotoren	Zaag55
Leven in de waard	Streekmuseum Krimpenerwaard
Schippers / La Leck	Te creëren in Ouderkerk aan den IJssel
Poldertransformatie	Gemaal Verdood
Bisdom van Vliet	Paulina Bisdom van Vliet
Waterhuishouding	Gemaal Hooge Boezem achter Haastrecht
Historische schepen	Museumhaven Gouda
Kenniscentrum Bodemdaling	Arti Legi Gouda
Hergebruik	GOUDsafalt
Touwbaan & Gemeenschap	Historische Vereniging Moordrecht
Molens op Kortenoord	Windlust Kortenoord
Tolweg Rotterdam-Gouda	Oudheidkamer 's-Gravenweg
Baksteenindustrie	Steenovens Klein Hitland
Stijlkamer	Van Cappellenhuis
Ambachtsheerlijkheden	Dief en Duifhuisje

Collectief inspelen op actualiteiten, themadagen of kroonjaren versterkt de aantrekkingskracht voor het gebied als geheel.

Een mooi voorbeeld daarvan is de bestaande samenwerking van historische en erfgoedorganisaties tijdens Open Monumentendag.



## 5.8. Bezoekerscentra creëren/benoemen

Bezoekerscentra kunnen als voorlichtings-/educatiecentra fungeren in de vorm van ecomusea. Hier kunnen verhaallijnen over de ontwikkeling van watergebonden industrie aan bod komen en aandacht worden gevraagd voor lokale producten.

Voorwaarde is dat deze centra wel vaak geopend zijn en groot genoeg zijn om groepen te ontvangen.

### LOCATIES GESCHIKT ALS BEZOEKERSCENTRA

- Museum Gemaal Hooge Boezem achter Haastrecht vervult zo'n rol.
- Streekmuseum Krimpenerwaard idem
- Zaag55, wil en kan hierin iets gaan betekenen.
- Steenovens Klein Hitland wil en kan hierin iets gaan betekenen.
- HV Moordrecht wil een rol spelen, mits ze een geschikte ruimte krijgt.
- Strategische rol voor GOUDasfalt in Gouda



Rijksmonument Steenovens Klein Hitland

## 5.9. Faciliteren van voorzieningen

Overheden kunnen een belangrijke bijdrage leveren door te steunen bij de ontwikkeling van lopende initiatieven. Initiatiefnemers moeten worden beloond.

### OVERHEIDSINSPANNING

- Soepel omgaan met wet- en regelgeving. Dus bestuurlijk/ambtelijk niet kijken waarom een plan niet kan en vervolgens afkeuren, maar meedenken met de stakeholders en aangeven hoe het wel kan, zodat het snel kan worden goedgekeurd.
- Een deskundig beleidsmedewerker voor cultuur aanstellen die de initiatieven, die aansluiten op het beleid, voor stakeholders vlot door papierwinkels loodst. Zo ontstaat de dynamiek die inspirerend werkt. Deze persoon zorgt voor de contacten met sleutenfiguren, vergunningen en afwikkelingen van eventuele subsidieaanvragen. Alle zaken dus die je niet van een niet-ter-zakenkundige stakeholders kunt eisen.
- Door gericht subsidie te verlenen voor de nodige aanpassingen en activiteiten die het grote regioplan dienen, kan de overheid richting geven en ontstaat de stimulans bij stakeholders om hun aandeel deel uit te laten maken van het grote plan dat de regio een gezicht geeft.

Een aantal projecten die we noemen zijn al in ontwikkeling. Dit zijn plannen waar stakeholders hun zinnen op hebben gezet, of zijn al in gang zijn gezet.

### 5.9.1. STEENOVENS KLEIN HITLAND

Deze monumentale locatie leent zich bij uitstek als plek waar men meer kan leren over de baksteenindustrie. Het kan tevens functioneren als bezoekerscentrum, omdat steenplaatsen voor de regio een belangrijk thema zijn als we het hebben over het dna van de rivier.

### 5.9.2. ZAAG55

De eigenaar van Zaag55 heeft een ambitieus stappenplan voor de unieke ontwikkeling van een groot deel van eiland De Zaag op het terrein van de voormalige scheepsmotorenfabriek Bolnes. De voormalige directiewoning heeft inmiddels een upgrade gekregen en is een plek om te ontmoeten en te overnachten. De voormalige kantine wordt een restaurant dat begin 2023 de deuren opent. De ontwikkeling die onderstaande kansen bieden staan op het programma.

- HISTORIE SCHEEPSMOTOREN TONEN In de hal gemaakt van een pre-fab-constructie van een voormalige Zeppelin-fabriek werden Bolnes Motoren gemaakt. Gereviseerde motoren en foto's van de oude situatie laten zien hoe deze fabriek werkte en wat er gemaakt werd.
- BEELDENTUIN bij oevernatuurgebied
- FIETS-/VOETVEER met Landgoed in Ridderkerk
- CAMPUS waar innovatieve ondernemers/starters gebruik maken van elkaars kennis en facilitaire publiekstoegankelijke voorzieningen.
- HAVEN VOOR STAANDEMASTRROUTE Door het autoverkeersknelpunt Algerabrug zijn doorvaartmogelijkheden voor schepen met vaste lange masten beperkt. Voor passanten van de Staandemastenroute (globaal hetzelfde als route Binnen Dune) is er nu geen geschikte plek beschikbaar om te wachten. Zaag55 wil voor deze doelgroep in de toekomst voorzieningen bieden in hun huidige werkhaven tussen Bakkerskil en de Sliksloot.

### 5.9.3. VER-HITLAND / PARK HITLAND

- AANLEGSTEIGER VOOR WATERTAXI, REDERIJEN om bezoekers af te zetten en op te halen. Voor passanten die een bezoek aan het Leefgoed / Park Hitland willen brengen.
- KLEINSCHALIGE OVERNACHTINGSVOORZIENING langs de rivier.

### 5.9.4. OV OVER WATER

De ov-halte van de Waterbus in Capelle aan den IJssel, die ook door fietsers kan worden gebruikt, zit al jarenlang in de pijplijn. Door allerlei oorzaken werd de ingebruikstelling steeds uitgesteld, maar het lijkt er nu op dat hij binnenkort in gebruik gesteld zal worden. De Waterbus kan ook als veerverbinding worden gebruikt tussen Stormpolder en Capelle Rivium.

De haalbaarheid van een ov Waterbusverbinding met de Veerstal in Gouda met een kleiner passagiersschip (zoals naar Kinderdijk vaart) dient serieus te worden getest. Dit in het belang van de recreatieve toeristische sector en niet als alternatief voor de reguliere ov-verbindingen per trein of bus, zoals eerder bekeken. Dit werd toen verworpen vanwege langere reistijden, of navigatieproblemen bij inzet van de grotere Waterbusmodellen.

### 5.9.5. GOUDASFALT

Deze historische locatie met zijn karakteristieke transportkraan, evenemententerrein en ondermeer horeca-gelegenheid speelt, samen met cultuurhuis Theaterbackerheij een belangrijke rol voor de cultuurbeleving van de rivier. Zeer geschikt als uitvalsbasis voor een bezoek. Het bestuur van GOUDasfalt is positief en biedt graag ruimte voor initiatieven die dit versterken.



### 5.9.6. GOUDA STAD AAN DE RIVIER

Het verkeersluw maken van het rivierfront van Gouda biedt kansen om van Gouda weer een echte Stad aan de rivier te maken met een IJsselboulevard met alles wat daar zoal bij hoort. Uitbreiding van aanlegcapaciteit voor boat-bike cruiseschepen en eerdergenoemde Waterbus maken dat meer 'veelal buitenlandse' toeristen de stad, de regio en het rondje IJsseldijken kunnen beleven.

### 5.9.7. VAN DUIJVENDIJK-TERREIN

Er moet actief worden ingezet op het plan om de monumentale houten werkplaats van de voormalige scheepswerf in Krimpen aan den IJssel te behouden en her te bestemmen.

Horeca aan het water, waarbij qua aankleding en voorlichting ingespeeld wordt op de historie van de plek, mag hier niet ontbreken.

Het zou mooi zijn als de ontwikkelaars zich ervoor inspannen om een partij te vinden die het renderend kan invullen met een combinatie van een horeca- met exporuimte waarbij aandacht wordt besteed aan de historie van de scheepsbouw aan de Hollandsche IJsselmonding.

Bedrijven in de maritieme sector op Stormpolder kunnen hier wellicht in participeren, omdat die hier met hun relaties kunnen lunchen en de getoonde maritieme cultuurhistorie als visitekaartje kunnen gebruiken.

Vakwerk en COUP, die dit gebied in opdracht van de gemeente ontwikkelen, zetten in ieder geval in op behoud van de werfchuren en een horecafunctie voor het deel van de voormalige smederij dat parallel aan de dijk ligt. Ze willen de cultuurhistorie in de architectuur terug laten komen.

### 5.10. Duurzaam weersonafhankelijk individueel vervoer

Voor fietsers en wandelaars zijn de locaties langs de dijken goed bereikbaar vanuit de omliggende urbanisaties. Het ov kan bezoekers dichtbij de dijklocaties brengen voor een wandeling of fietstocht. Bij slechte weersomstandigheden is een bezoek minder aantrekkelijk. Ook voor mensen die slecht ter been is het niet eenvoudig.

Individueel (droog) vervoer kan hier een oplossing bieden. De dijken lenen zich uitstekend voor langzaam verkeer (45 km per uur). Verhuur bij ov-knooppunten van moderne elektrische tweezitters met voldoende actieradius voor een rondje rijden over dijken, bieden een ludieke gebiedseigen oplossing voor een bezoek. We zien hier een coördinerende rol weggelegd voor GOUDAsfalt en/of Zaag55.



Afgebeelde model wordt op de markt gebracht door Stellantis (door Opel, Citroën en Fiat)







**Gerard Hoogerwaard** begon als aannemer in de bouw, maar wilde zijn kennis van restauratiewerken breder inzetten. Werd daarom erfgoedadviseur voor de gemeente Vlaardingen, waar hij nauw te maken kreeg met de ontwikkeling van de Erfgoedlijn Trekvaarten. Daarna werkte hij als erfgoedadviseur in de gemeente Krimpenerwaard. Tegenwoordig voor de gemeente Den Haag.



**Rob Stolk** is marketeer, grafisch/ruimtelijk ontwerper en auteur. Met zijn vrouw Fiet Rodenburg runde hij een uitgeverij van lokale huis-aan-huisbladen, een lokale kabelkrant, een reclamestudio en een kunstgalerie. Daarnaast initieerden en organiseerden ze als vrijwilligers eenmalige en periodieke evenementen. Bij het afscheid van hun bedrijfsactiviteiten in 2003 ontvingen ze het ereblijk van verdiensten van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel en trokken ze zich terug uit het bedrijfsleven.

Rob maakte in 2009 een nieuwe start als zzp'er. Hij werd pr-man en bestuurslid van Stichting Leefgoed de Olifant voor herbestemming van de voormalige steenplaats op Verhitland met Rijksmonument Steenoven De Olifant tot vergader-/horecalocatie. Hij schreef een boek over de opkomst en de ondergang van de ijsselsteenindustrie: De Olifant en de dames Bloot. Zette zich vervolgens in voor een herbestemming van Rijksmonument Steenovens Klein Hitland tot ecomuseum HIJ Meetingpoint. In het kader daarvan was hij nauw betrokken bij het verzamelen van input voor de Kansenskaart voor de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie van de HIJ-regio. Tevens was hij enkele jaren

projectleider/promotor/moderator voor de, mede door hem opgerichte, Stichting Hollandsche IJssel Altijd Anders die de kansen moest uitwerken. Als adviseur was hij betrokken bij de herbestemming van het industrieterrein van scheepsmotorenfabriek Bolnes op eiland De Zaag tot campus Zaag55. Sinds zijn pensionering in 2020 schrijft hij – en houdt hij lezingen – over de historie van de HIJ-regio.

Rob ontving in 2021 de Cultuurprijs gemeente Zuidplas.



Samenstelling en productie: Rob Stolk Concepts | HIJM 2022

Met dank aan alle enthousiaste mensen en organisaties die hebben meegedacht.

Het gebruikte tekst- en beeldmateriaal is pr-materiaal van stakeholders of afkomstig van publieke archiefinstellingen. Voor zover ons bekend rechtenvrij omdat auteursrechten verlopen zijn of materiaal beschikbaar is gesteld.



