

HOLLANDSCHE IJSSEL VERDIENT ERFGOEDLIJN



GERARD HOOPERWAARD
ROB STOLK

De samenstellers van deze notitie, tevens pleidooi voor opname van de Hollandsche IJssel regio in een Erfgoedlijn, zetten zich in voor de instandhouding van erfgoed en cultuurhistorie van de Hollandsche IJsselregio.

Beiden zijn nauw betrokken (geweest) bij herbestemmingen van Rijksmonumenten. Ze spannen zich ondermeer in voor de taak die Rijksmonument Steenovens Klein Hitland cultuurhistorisch, educatief en toeristisch kan vervullen na herbestemming tot bezoekerscentrum voor de IJsselregio.

Update 10 - 20-1-2023

Dit document blijft onder constructie.

Een volgende update in pdf-formaat is te downloaden bij hijm.info



De gemeenten Capelle aan den IJssel, Gouda en Zuidplas hebben aangegeven het initiatief van harte te ondersteunen. In Krimpenerwaard en Krimpen wordt nog over overlegd, maar is er wel al ambtelijke steun.

Betrokken beleidsmedewerkers van de vijf betrokken gemeenten gaan in overleg over nadere samenwerking. Verhaallijnen houden immers niet op bij de gemeentegrenzen.



Erfgoedlijnen Zuid-Holland



HOLLANDSCHE IJSSEL VERDIENT ERFGOEDLIJN

©2023 **GERARD HOOGERWAARD**
ROB STOLK

INHOUD

1.	HISTORIE HOLLANDSCHE IJSSEL IN HET KORT	8	4.6.2.	Molukse kwestie: IJsseloord en andere wijken	33
1.1.	SCHONER MOOIER HOLLANDSCHE(R) IJSSEL	10	4.7.	TRANSITIE VAN AGRARISCH NAAR NATUUR EN RECREATIE	33
1.2.	KANSENKAART	10	4.7.1.	Vervuiling en natuurherstel	33
1.3.	STICHTING HOLLANDSCHE IJSSEL ALTIJD ANDERS	11	4.7.2.	Agrarische -> recreatie- en natuurgebieden	33
2.	BENEDENLOOP VERDIENT MEER	13	4.8.	LANDSCHAPSKENMERKEN	34
3.	VOORZIENINGEN	14	4.8.1.	Getijrivier	34
3.1.	RECREATIE	14	4.8.2.	Slagenlandschap	34
3.2.	BEREIKBAARHEID	15	4.8.3.	Kernen onder zeeniveau	34
4.	AANDACHTSGEBIEDEN		5.	KANSEN ALGEMEEN	35
4.1.	CULTUURHISTORIE IS DNA	16	5.1.	Communicatieplatform belangenpartijen	35
4.2.	WATERGEBONDEN INDUSTRIE	21	5.2.	Identiteitversterkende tools voor overheden, historische instanties, onderwijs en horeca	35
4.2.1.	De impact van de ijsselsteen	21	5.3.	Website regio-informatie, routes en activiteitenagenda	35
4.2.2.	Scheepsbouw	25	5.4.	Draagvlakversterking: cursus Hollandsche IJsselogie	35
4.2.3.	Diepste polders door turfwinning	26	5.5.	Zeedijken als recreatief-toeristische hoofdroute	36
4.2.4.	De sociale impact van de touwindustrie	27	5.6.	Steenplaatslocaties als rode draad	37
4.3.	BINNEN- EN TREKVAART	27	5.7.	Waterbus start/eindpunten in wandel-/fietsroutes	37
4.3.1.	HIJ als scheepvaartroute (route Binne Dune)	27	5.8.	Thematische invulling oudheidkamers/(streek-)musea	38
4.3.2.	Trekvaarten	28	5.9.	Bezoekerscentra creëren/benoemen	39
4.4.	GOUDA IN RELATIE TOT DE RIVIER	31	5.10.	OV over de Hollandsche IJssel	39
4.4.1.	Stad met waterfront	31	5.11.	Duurzaam individueel weersonafhankelijk vervoer	39
4.4.2.	Waterwerken en watermolens	31	5.12.	Toeristische aantrekkelijke fiets-oeververbindingen	40
4.5.	WATERHUISHOUDING	32	6.	KANSEN OP LOCATIES	40
4.5.1.	Gevecht met het water	32	6.1.	Steenovens Klein Hitland	40
4.5.2.	Laagste polders en gemalen	32	6.3.	Gouda stad aan de rivier	40
4.6.	IMPACT EIND KOLONIALE TIJDPERK	33	6.2.	Ver-Hitland / Park Hitland	40
4.6.1.	Maritiem gevolgen	33	6.4.	GOUDAstfalt	41
			6.5.	Herinrichting IJsseldijk Algerabrug - Zalmhuis	41
			6.6.	Van Duijvendijk-terrein	41
			6.7.	Ecomuseum/congrescentrum Lage Landen Dubbele Bodem	41
			6.8.	Zaag55	41
			7.	FACILITEREN VAN VOORZIENINGEN DOOR OVERHEDEN	42

Dankzij de herinrichting en schoonmaakoperatie van het getijdgedeelte van de rivier in het project 'Schoner Mooier Hollandscher IJssel' (2010-2013), is de benedenloop van de Hollandsche IJssel (HIJ) een prachtig decor geworden voor het markante watergebonden erfgoed. De erfgoedlocaties en cultuurhistorische verhaallijnen bieden volop kansen om toeristische recreatie te stimuleren en de vrijetijdseconomie in deze regio te versterken.

Het riviergebied is door zijn getijdenwerking, rikken, zellingen en hoge zeedijken langs het Belvédère-landschap van de waard, het kenmerkende slagenlandschap en de diepste polders van Nederland, beslist de moeite waard om te bezoeken. Niet alleen waterlooptechnisch, maar ook qua natuur. De rivier als transportader was medebepalend voor de economische- en industriële ontwikkeling van Holland. Daarvan getuigt erfgoed in lintbebouwing met oude kernen, windmolens en gemalen en de maritieme activiteiten aan de werkrivier. Volgens het Verdrag van Faro moet dit erfgoed worden beschermd en beleefbaar zijn.

Het gekanaliseerde, grotendeels Utrechtse, stuk van de rivier heeft als toeristische vaarweg een eigen dynamiek met uitzicht over polderlandschappen, die middeleeuwse stadjes verbindt. Toeristisch-recreatief is dit sterk verbonden met groene en agrarische activiteiten in het Groene Hart. De erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie, met gebeurtenissen rond het Rampjaar dragen mede bij aan 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, het immateriële erfgoed, 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 omgevingsbeleving vanaf de voor iedereen toegankelijke zeedijken. Het potentieel van recreanten uit de nabije geurbaniseerde 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 brede 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 om aan te leggen, of een boot te water te laten. Dat neemt niet weg dat het wenselijk is om op meer strategische locaties steigers te realiseren voor passanten, 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 IJssel regio 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 zijn daarin kennelijk 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.

De benedenloop met 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 vooral de meeste belangrijke verhaallijnen die ontstonden door cultuurhistorie, landschapsontwikkeling, gebouwd en immaterieel erfgoed en archeologische vondsten. Ook geven we realistische kansen aan voor de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie in dit gebied door gebruik te maken van het gebieds-dna.

Deze notitie is wat ons betreft dus de verdere uitwerking van de verkennende notitie. Dit benadrukt vooral 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 eerdere 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 overheden en stakeholders, zijn we ervan

overtuigd dat dit initiatief een breed draagvlak heeft.

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

Ons pleidooi is tot stand gekomen na overleg met betrokken beleidsadviseurs/ bestuurders van gemeenten en krijgt steun van alle betrokken historische instanties plus een aantal musea en ondernemers, hier vermeld.

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 Ouderkerk 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 meer lokale horeca-ondernemers, die we er in later fase bij willen betrekken, onze aanbevelingen steunen.

De initiatiefnemers: Gerard Hoogerwaard en Rob Stolk

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 ook een belangrijke rol in de waterhuishouding van omliggende waarden en polders. 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 route Binnen Dune, voordat die in Gouda kwam. Aan de oevers ontstond watergebonden industrie die belangrijk was 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 Kanskaart Hollandsche IJssel (zie ook 1.2.), dan zien we 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 kademuren, 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 de 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 bieden voor wonen aan het water en recreatie.

DOELSTELLINGEN

- Natuurherstel
- Wonen aan het waterfront
- Ontwikkeling vrijetijdseconomie



1.2. Kansencarta

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

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

Na een zorgvuldige inventarisatie onder stakeholders, kon het resultaat eind 2017 worden gepresenteerd. De Kansencarta 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. In 2018 ging deze stichting vol goede moed en plannen van start om een aantal kansen uit te werken en de rivier een gezicht te geven.

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 kwam er echter weinig van de grond. Dit is besteed aan voorlichting over activiteiten en gebiedskenmerken om stakeholders en bestuurders het regiogevoel bij te brengen, en het ontwikkelen van projectplannen voor een betere recreatieve infrastructuur via water. Kosten rapporteringen aan controlerende ambtenaren door extern bureau. HIJAA liep tegen een aantal obstakels op.

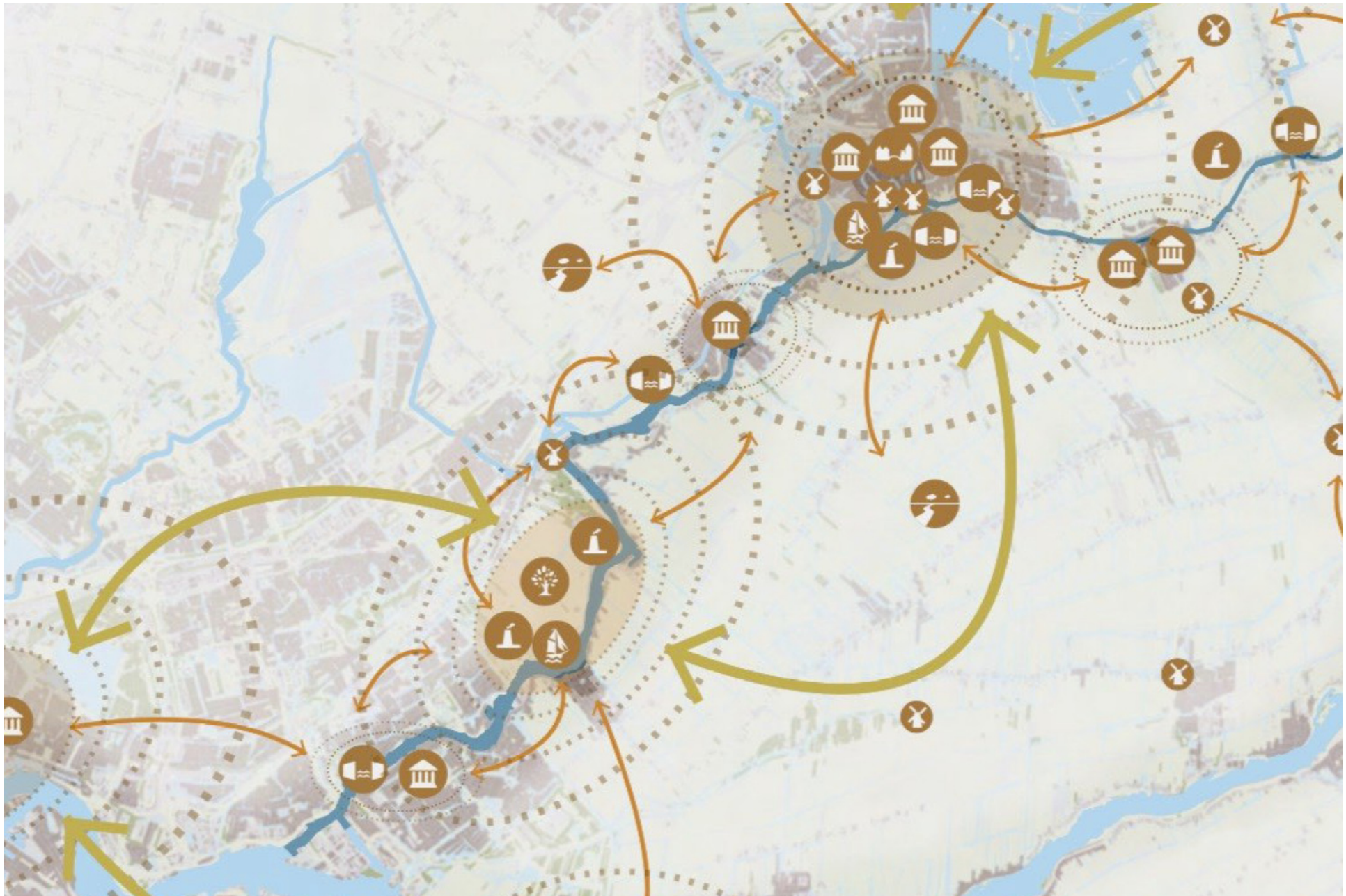
- Demografische verschillen tussen de boven- en benedenloop
- Gebrek aan status bij lokale overheden
- Gebrek aan budget bij gemeenten en waterschappen voor infrastructuur
- Onenigheid over besteding budget bij controlerende instanties
- Prioriteit strijdige belangen beroepsvaart, vooral in de benedenloop
- Lastige profilering door gebiedsclaims van bestaande organisaties
- Geen feedback van overheden op projectvoorstellen
- 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 op kleinschaliger niveau 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 weinig toe te voegen was qua activiteiten die via water bereikbaar zijn in dit gebied.





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 ontwikkeling van vrijetijdseconomie daardoor nog in een vacuüm. Het ligt buiten de 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 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. Daarvoor moet erfgoed beleefbaarder worden en verhaallijnen worden gemaakt.

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

In de lintbebouwingen aan de dijken vinden we oudheidskamers, (streek-) musea en monumenten, ieder met eigen verhalen. Vooral aan de meer geurbaniseerde noordkant zorgen de nodige horecavoorzieningen met terrassen aan het water en dijken voor een warm onthaal. Alle vanaf diverse toegangswegen goed bereikbaar via de dijken.

GEBIEDSBEGRENTING

Kern, of 'stad', Haastrecht beschouwen we als oostgrens. Dit ligt binnen de invloedssfeer van Gouda en past met ijsselsteenplaatsen en waterwerken in de verhaallijnen. Museumgemaal Groote Boezem achter Haastrecht en Museum 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 onderdeel van de HIJ in de route Binnen Dune.
- Zaag55 op de Zaag wil cultuurhistorisch en qua horeca een sleutelrol vervullen en ondermeer een haltehaven gaan bieden voor schepen die de staandemastroute via de HIJ bevaren.
- Hier is de haven van Watersportvereniging De Hollandsche IJssel

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 de veerwagen-verbinding Rotterdam-Gouda over de langst bestrate (tol-)weg van Nederland onderdeel van de trekschuitenroutes.
- Het Hitlandgebied tussen 's-Gravenweg en de huidige zeedijk heeft qua landschapkenmerken en natuurrecreatie het nodige te bieden. In dit gebied vervullen de enige overgebleven Hollandse veldsteenovens van voormalige steenplaatslocaties een iconische rol.

3. VOORZIENINGEN

Voor overnachtingen, ontspanning, uitgaan en eten zijn er al 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 heeft voldoende potentie voor internationaal toerisme.

Toeristen, die op dit moment vooral voor een flitsbezoek naar Gouda gaan voor de bekendste attracties, zoals de kaas- en weekmarkt, moeten ervaren dat de regio meer te bieden heeft en kiezen voor een meerdaags verblijf.

Horeca/b&b, middenstand, de recreatie- en cultuursector kunnen daar substantieel van profiteren.



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

3.1. Recreatie

De afgelopen decennium zijn er veel private initiatieven tot stand gekomen. Het horeca-arsenaal is vergroot, ook het aantal terrassen aan het water is toegenomen. Al is er sinds kort helaas een kentering waarneembaar.

De kern Moordrecht heeft een Rijksbeschermd dorpsgezicht met monumentale huizen pal aan de rivier met meerdere restaurants in de kern die aan de dijk ligt. In de DIJ Beeldentuin staat ondermeer een kunstwerk gemaakt van restanten van de historische Snelle Sluis die de HIJ met de waterwegen rond Zuidplas- en Prins Alexanderpolder 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 herbestemming van de voormalige steenplaats in een vergader-/evenementenlocatie met ondermeer Rijksmonument Steenoven de Olifant en een beeldentuin. Het drukbezochte restaurant met terras op deze locatie werd in 2022 helaas alweer opgeheven. Eetcafé De Rustwat met terras aan het water bij korenmolen Windlust op Kortenoord dreigt dit jaar verloren te gaan door een woningbouwplan.

Tegenover het Goudse waterfront is op particulier initiatief het levendige evenemententerrein GOUDAsfalt verzezen, met ondermeer een strandpaviljoen en een warmoezerij. Daarnaast vindt zich cultuurhuis de Theaterbackerheij. Bij de Julianasluisen is een Dino Experience Park gekomen. Dit is vlakbij de 5.000 jaar oude restanten van een nederzetting van de Swifterbantcultuur, onzichtbaar geconsolideerd onder een vijver in de nieuwste Goudse woonwijk Westergouwe.

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

3.2. Bereikbaarheid

De wegen over de zeedijken ontsluiten recreatieroutes door weide- en natuurgebieden van Krimpenerwaard en Park Hitland, beide onderdeel van de groen-corridor naar het Rottemeregebied. Recreanten en toeristen uit omliggende stedelijke kernen kunnen deze IJsseldijken met ov of fiets eenvoudig bereiken. Ze zijn voor bewoners met gemotoriseerd verkeer toegankelijk, maar wij willen vooral langzaamvervoer-opties prioriteren.

OPENBAAR VERVOER

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

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 variëren dankzij bruggen en de veren Ouderkerk - Ver-Hitland en Gouderak - Moordrecht.

PASSANTENHAVENS

Bij de kernen Gouderak en Ouderkerk zijn passantenhavens voor recreanten. Bij Rijksmonument Korenmolen Windlust op Kortenoord in Nieuwerkerk aan den IJssel is een aanlegsteiger op loopafstand van het voormalige Gemaal Van Gennep (Rijksmonument) bij het boezemgebied waar ooit 21 windmolens de Zuidplaspolder droogmaalden. Bij de molen is een theeschenkerij met terras aan het water. Het ernaast gelegen eetcafé De Rustwat, waar ook een terras met aanlegsteiger is, maakt plaats voor woningbouw.



Waterbushalte Stormpolder.

Terras en steiger van De Rustwat (Kortenoord) die zullen verdwijnen door woningbouw.



4. AANDACHTSGEBIEDEN

4.1. Cultuurhistorie is dna

De cultuurhistorie van de HIJ-regio biedt vele boeiende verhaallijnen die de regio voor de toeristische recreant interessant maken en een belangrijke rol kunnen spelen in de Erfgoedlijn Waterdriehoek. Vooral de bijzondere ontwikkeling van markante watergebonden bedrijfsactiviteiten.

De wisselende waterstanden van de zoetwater rivier, waren essentieel voor de droogmakerijen en activiteiten langs de rivier.

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

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 en gaf Gouda gewicht in de Lage Landen. Ouderkerk aan den IJssel werd de tweede binnenvaarthaven van Nederland, door zand- en grindschippers die daar hun thuis hebben.

De belangrijkste handelsroute Binnen Dune 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 ingericht 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 dit 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 de eerste nauwkeurige kaarten van de rivier en minuutplannen, waarop ieder perceel met zijn bebouwing nauwkeurig ingetekend staat. Zo weten we nu precies hoe 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. Niet alleen voor het schutten van schepen. Bij hoog water moest een spuisluis het HIJ-bekken dan laten vollopen. Als het hoogteverschil groot genoeg was, kon deze worden geopend om de Nieuwe Maas te 'schuren', zodat die zonder baggeren op vaardiepte kon blijven.

Het plan kreeg geen doorgang. Het economische belang van de ijsselsteen-industrie en de politieke invloed van de steenbakkers, die bang waren voor minder toevoer van het sediment waarvan ze de klei maakten, zorgde ervoor dat dit megalomane project geen doorgang kreeg.

De aanleg van de Nieuwe Waterweg, gereed in 1872, had wel grote gevolgen voor stromingen en waterstanden in de Hollandsche IJssel.

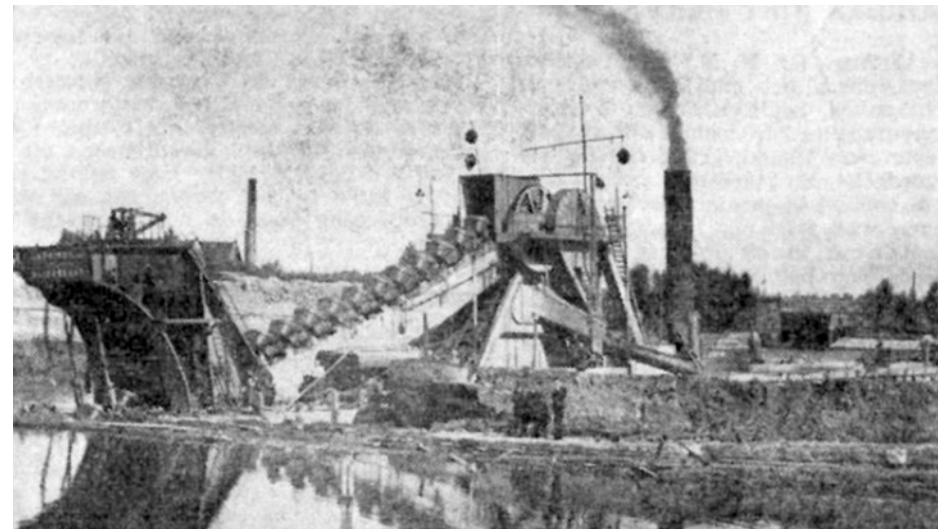


Achter de Waaiersluis bij Gouda begint de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

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 de Julianasluis in de Gouwe bij Gouda en het Mr. P.A. Pijnacker Hordijkemaal, ook wel boezemgemaal Gouda.

De baggeroperaties veranderden de rivierloop. 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 restanten van de oorspronkelijke rivierloop werden de werkhavens van Ver-Hitland en Kortenoord.



Baggerbedrijf Van Haften, die een belangrijke rol speelde bij de baggerwerkzaamheden, nam de werkhaven op Ver-Hitland in gebruik, tot Sytse Sijkema de haven overnam. Hij was eigenaar en nazaat van de steenfabrikanten van de voormalige binnendijkse steenplaats die hier tot de Eerste Wereldoorlog hun



Rijksmonument Hollandsche IJsselkering beschermt de dijken sinds 1958.

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

DIJKDOORBRAKEN

De Stormvloed van 1953 liet zien hoe fragiel onze kustverdediging was. Niet alleen in Zeeland vielen doden. De dijken van Stormpolder begaven het waardoor woningen en boerderijen daar onderliepen en mensen verdronken. In Ouderkerk spoelde een stuk dijk weg wat mensenlevens kostte. De hele dijk tot aan Gouda stond aan beide zijden op instorten, dankzij de doorbraak bij Ouderkerk viel de grootste druk weg en werd erger voorkomen.

Door binnenvaartschip de Twee Gebroeders in het gat te varen tussen Klein en Ver-Hitland in Nieuwerkerk aan den IJssel, wwerd voorkomen dat het poldegebied van Zuid- en Noord-Holland onderliep. Hier wonen miljoenen mensen wonen ver onder NAP en zijn de essentiële industrieën gevestigd. Een monument op de plek van de doorbraak herinnert aan deze bijna ramp.

Spannende verhalen over dijkdoorbraken in 1682, 1717 en 1775 bij Kortenoord, eveneens met kleischepen gedicht, zijn in geur en kleur gepubliceerd in de Holland Mercurius en Nederlandse Jaarboeken. De doorbraak van 1775 was opmerkelijk genoeg op precies dezelfde plek als in 1953, maar bracht veel meer schade toe: de woningen stonden blank tot in Moordrecht. Dijkdoorbraken kwamen dus vaker voor en met verstrekkende gevolgen. De wielen of walen, die door de kracht van het overstromende water binnendijks ontstonden, werden onderdeel van het karakteristieke landschap.

EERSTE DELTAPLAN PROJECT

Het eerste gerealiseerde Deltaplanproject was de Hollandsche IJsselkering (nu een Rijksmonument). Het achterland werd hiermee veilig gesteld. Deze kering

voorkomt druk op de zeedijken van de HIJ die achterland tot aan Schiphol en Leiden moeten beschermen. De Algerabrug binnen dit complex haalde de Krimpenerwaard uit zijn isolement.

INUNDATIES

Polders werden ook strategisch onder water gezet. Beide Hollandse Waterlinies werden daarvoor aangelegd. Leidens Ontzet met platbodems was onmogelijk geweest als de watergeuzen geen gaten in de Schielands Hooge Zeedijk van de HIJ hadden gemaakt. Ook de 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)



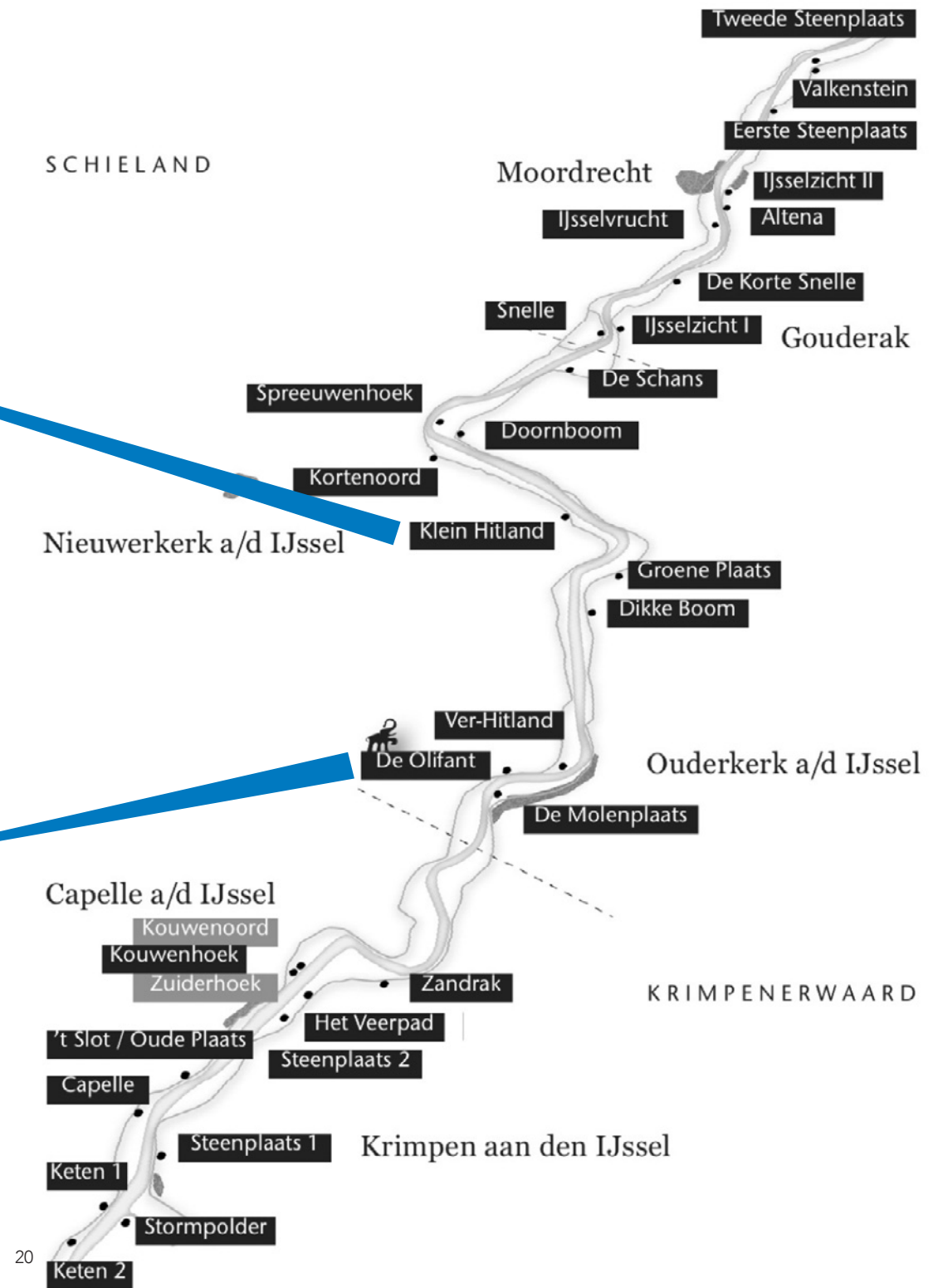
Rijksmonument Steenovens Klein Hitland. Deze fabriek sloot als laatste in 1964. De ovenrestanten werden in 1986 en 2013 gerestaureerd.



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

Na de bouw van de IJsseldam bij de Lek ter hoogte van Klaphek (Vreeswijk) in 1285, werd de rivier de kreek van de huidige Nieuwe Maas en onstonden er een andere stromingen. Het opgaand tij stroomde sneller dan het afgaande tij. Daardoor bleef meer sediment achter dan werd afgevoerd. De bovenloop, de Enge IJssel en Kromme IJssel verlandden.

Door te baggeren bleef de vaargeul van de route Binnen Dune op diepte. Omdat van dit sediment de baksteen kon worden gebakken, waaraan grote behoefte was, waren begin vijftiende eeuw zo'n veertig steenfabrieken actief tussen Oudewater en IJsselmonde. De kleine gele baksteen die werd gebakken werd bekend als ijsselsteen, Goudse steen of yellow bricks. De ongelofelijk brede toepassing ervan, heeft Nederland mede groot gemaakt, wereldwijd op de kaart gezet en de Hollandse bouwstijl een gezicht gegeven.

In de 16e eeuw waren er alleen in Moordrecht al twaalf plaatsen waar kleinschalig stenen werd gebakken, die later geconcentreerd werden op een steenplaats met grote veldsteenovens. Hier verrees na sluiting het complex van de Koninklijke Verenigde Tapijtenfabrieken (KVT). De dominante watertoren van de KVT is nu onderdeel van de woonwijk die daar kwam.

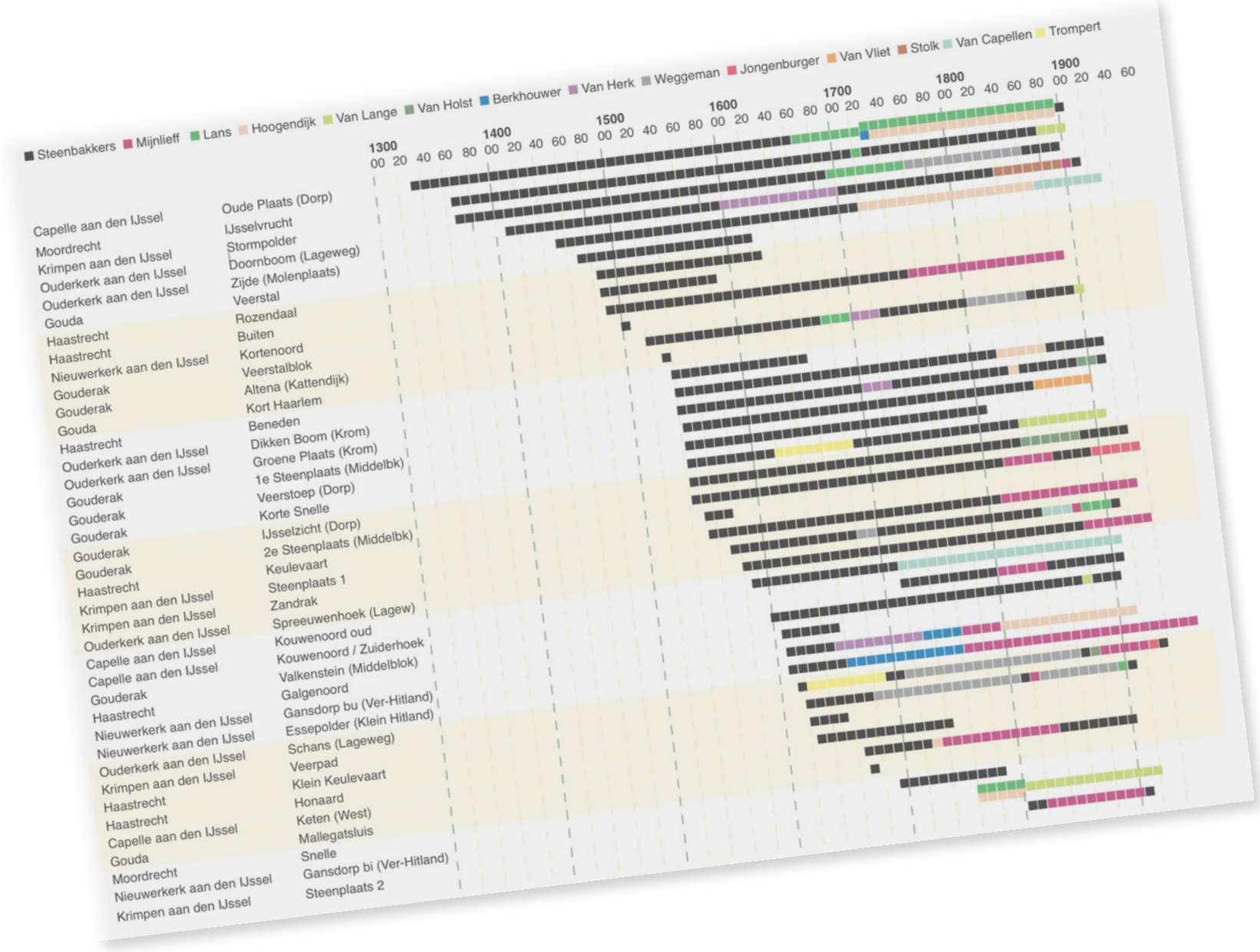
IJsselsteenbakkerijen domineerden tot in de negentiende eeuw de steenindustrie in de Lage Landen. Samen met de kalk- en steenbakkerijen aan de Oude Rijn hadden ze tijdens de steencampagne een effect op de omgeving die het best vergeleken kan worden met het Ruhrgebied in de vorige eeuw.

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 bedrijfsterrainen 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.

Waarschijnlijk is de foto van personeel van de Ouderkerkse steenplaats De Spreuwenhoek





Tijdspaden van steenplaatsen en de steenbakkersfamilies langs de Hollandsche IJssel. Onderzoeksfase 2022 Rob Stolk®

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 nog steeds 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 langer dan in andere industrietakken voortbestaan. Dit heeft bijgedragen aan het negatieve imago van de werkomstandigheden bij de steenbakkerijen. Ongeschoolde arbeidersgezinnen werden vaak gezien als uitschot en uitgesloten van het maatschappelijk leven.

INTERNATIONALE VERBANDEN

Omdat ze als ballast door de handelsvloeden werden gebruikt, zien we hardgebakken ijsselsteentjes (klinkers) terug in voormalige handelsposten en koloniën. Van Alabama tot Maleisië. Van Kopenhagen tot Japan. Van Antillen tot Sri Lanka, Zuid-Afrika tot Indonesië. 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 complete 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 baggerboten en robuuste transportschepen, die hier werden gemaakt. Een populair scheepstype was de ijszelaak, een platbodem met zwaarden, vergelijkbaar met de Friese skûtsje. Hij kon bij laag water op droogvallende oevers liggen en werd gebruikt voor zandtransport. Voor riviervissers werden zalmvletten gebouwd. Ook zeewaardige schepen voor de handelsvloeden en marine gleden van de hellingen. De scheepstimmerwerven aan de HIJ gingen over op staal en groeiden in de IJzeren Eeuw op gebied van scheepsbouw uit tot de wereldtop. 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 later op de baggerindustrie en werd een van de roots van de Stevin Groep.

EERSTE STOOMSCHEPEN

In 1823 werd op aandrigen van Koning Willem I bij de Capelse scheepswerf Gebr. W. en J. Hoogendijk De Nederlander gebouwd, het eerste houten 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 er in 1826 van stapel. Het was 72 meter lang, 9 meter breed met een accommodatie voor 200 passagiers. Door zijn diepgang kon hij echter niet in reguliere havens terecht en werd het project een mislukking. Het schip, bedoeld voor een lijndienst op Oost-Indië, belandde na één proefvaart al in de marinehaven Den Helder, waarna hij nooit meer zou uitvaren.

Hoogendijk verwierf wel 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 van veel grotere passagiersschepen en vrachtschepen, maar dan van geklonken staal. De huidige werven in de monding van de HIJ, zoals Van der Giessen (foto boven ±1935), Buijs, Van Grevenstein en de inmiddels tijdelijk gesloten IHC, zijn wereldwijd bekend vanwege de bouw van allerhande scheepstypes, zoals innovatieve baggerschepen, offshorevaartuigen en superjachten.

Bij Bolnes op eiland De Zaag werden scheepsmotoren in een voormalige Zeppelinhal gebouwd.



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. Voor iedere kuub ijsselsteen werd vier kuub turf verstoekt.

Turfschepen zorgden voor het vervoer uit het achterliggende veengebied. Tot men vanwege de waterstand op slagturven overging, wat 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 waren wingebied voor turfhandelaren die het verhandelden via Gouda. De bevolking in de veenkolonie rond de oude dorpskern van Nieuwerkerk groeide zo sterk dat de Ouderkerkse parochie daar grote nieuwe grote kerk moest laten bouwen om alle veenwerkers te kunnen ontvangen. Die zou na de verving worden ingekort. De namen van beide dorpen zijn daaraan ontleend.

Niet alleen de baksteenindustrie verbruikte veel turf, ook de honderden bierbrouwerijen die Gouda rijk was. Via de Goudse Turfsingel en Turfmarkt werd turf verscheept en verhandeld. Inwoners verwarmden er hun stoof mee. 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

Verving werd een ecologisch een drama. De omgeving veranderde in een diep plessengebied, waar bij storm de lintbebouwing op de oevers gevaar liep. Droogmakerijen maakten daar in de negentiende eeuw een eind aan. Dit werden de diepste polders van Nederland tot bijna zeven meter onder NAP!



Gemalen IJserman en Van Gennep van Zuidplaspolder op Kortenoord 1870.

Er omheen robuuste dijken met de kruin tien meter hoger. Alleen al langs de boezems tussen Kortenoord en Moordrecht maalden 21 windwatermolens van de 30 die de Zuidplas droog moesten leggen, 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 een verhaal dat bijzonder actueel is vanwege 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 hennepouw gemaakt op lijn-/touwbanen, vooral langs de HIJ, waar het gewas groeide op de koppen van de weilanden, rijk van voedingsstoffen door de mest die daar werd uitgereden. Oudewater verkreeg lang de HIJ daarin de belangrijkste status. De bewoners werden geelbuiken genoemd naar de kleur die de hennep bij verwerking op hun kleding afgaf. Kabels, scheepswanden en visnetten vonden hun weg naar de schepen.

Hennepvezel werd ook gebruikt om zeildoek van te weven. Bij volmolens werd de hennepolie uit de plant geperst die als conserveringsmiddel voor touw en zeil werd gebruikt.

De kinderarbeid op de touwbanen zorgde in Moordrecht 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 BINNEN DUNE/DOER

HIJ was onderdeel van de veilige handelsroute *Binnen Dune*, ook wel de *Binnen Doer*, die Vlaanderen verbond met de Spaarne. Deze vaarweg liep via de Hollandse IJssel. Bij Moordrecht werd al rond 1150 grafelijke tol geheven over de scheepsladingen die passeerden. Door te schutten in Gouda kon de route worden vervolgd via de Gouwe naar de Oude Rijn met Alphen en Leiden, verder over De Kaag naar Haarlem en via de Spaarne naar Amsterdam vice versa.

Gouda verrijkte zich hieraan dankzij zijn langste sluis van Nederland. Het schutten duurde daar minimaal een dag. Alle tijd om onderhoud te plegen, boodschappen te doen, wat te drinken, of huizen van plezier te bezoeken.

Toen rond 1350 de grenzen van zuidelijk Holland verschoven, ging de tol van Moordrecht naar Gouda. Waar deze Moordrechtse tolpoort ooit stond, is niet bekend. Meest voordehand liggend was dit 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. Het was de belangrijkste plaats in de voormalige ambachtsheerlijkheid La Lecq. Het praalgraf van de 'bastaards' van prins Maurits van Oranje-Nassau en hun nazaten vinden we terug 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 takken, 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 Julianasluizen, 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





Trekschuit bij molens Rotterdam J.B. Jongkind 1867

4.3.2. TREKVAART

De betrouwbare verbinding met het achterland verliep eeuwenlang via 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 net als de Schie. Jagen werd in gekanaliseerde Hollandsche IJssel zou pas mogelijk worden in de tweede helft van de negentiende eeuw. Door de opkomst alternatief vervoer en motorisering van het vaarverkeer heeft dit niet lang gefunctioneerd.

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 gemaakt met een wagenveer. Die reed over de 's-Gravenweg en de Schielands Hooge Zeedijk tussen Kortenoord en Gouda op en neer. Hiervoor werd de route geplaveid met ijsselsteentjes. Deze postkoetsverbinding voorkwam de aanleg van de kanaalverbinding met jaagpad, waarvoor Gouda vreesde omdat ze dan de inkomsten zou missen van binnenvaartschepen die van deze route gebruik hadden hebben kunnen maken om de stadsluizen te ontwijken. Bij posten werd gestopt voor sanitaire behoeften of versnaperingen. Voor wegonderhoud van de 's Graaf weg' werd trouwens al in de veertiende eeuw tol geheven, ondermeer bij herberg de Rode Leeuw op de grens van Capelle en Nieuwerkerk aan den IJssel. Het gezegde 'Zo oud als de weg naar Kralingen', is waarschijnlijk hiervan afkomstig.

'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 verkeersmaatregelen kan Gouda weer die ouderwetse stad aan de rivier worden. Uit een test vorig jaar bleek dat het verkeersluw maken van de Veerstal wel vraagt om een goed alternatief verkeerscirculatieplan.

4.4.1. STAD MET WATERFRONT

De schutsluis in de route Binnen Dune tussen de HIJ en de Gouwe, was het verdienmodel van de stad Gouda, die in 2022 vierde dat het 750 jaar stadsrechten had.

Schippers moesten er minimaal 24 uur 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 zijn 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 turf en keurde de kwaliteit van de ijsselsteen bij de steenbakkerijen langs de HIJ.

In hoogtijdagen waren er zo'n tweehonderd bierbrouwerijen geregistreerd binnen de Goudse jurisdictie. 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 de handel mocht er niet onder lijden.

De museumhaven ligt in de kolk van deze oude staatsluis. Later werd hier de huidige Mallegatsluis gerealiseerd. De stad kende overigens een grote diversiteit aan sluismodellen. Sommige werden met hulp van de passerende scheepsbemanning door een grote tredmolens omhoog getakeld.

Het Goudse stadsbier was zo lekker, omdat het grachtenwater schoon bleef door het 'schuren' van de grachten. Bij hoogwater op de rivier werden de sluisen regelmatig opengezet om schoon rivierwater in te laten, terwijl ze bij laag water open gingen om het vervuilde grachtenwater weg te spoelen.

In Gouda stonden niet alleen wind- maar ook volmolens. Die laatste werkten op binnenstromend water bij hoog water. Ze werden gebruikt om te persen, beuken, pletten en zagen. Het polderbestuur was niet gelukkig als ze draaiden bij weersomstandigheden, die ervoor zorgden dat de polderwindmolens het water niet weg konden 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 zo nauwkeurig worden geregeld dankzij de wisselende peilniveaus van de zoetwaterrivier. Deze stabiele polderwaterstand was nodig ter voorkoming van rot van koppen van houten heipalen. Internationaal is de belangstelling voor de toegepaste veelal unieke waterloopkundige 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 door collectieve inspanning doorbraken gedicht, georganiseerd door waterschappen, geleid door een dijkgraaf met zijn dijkleger.

Inklinken van de bodem is een actueel onderwerp dat erg 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. Wat 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, windmolens en sluizen. Veelal gemaakt van ijsselstein en publiekstoegankelijk. De waterhuishouding van de Zuidplaspolder en Prins Alexanderpolder was volledig afhankelijk van de verschillende standen in de HIJ. Bij eb konden de boezems worden geloosd. Bij droogte zoetwater ingelaten.

De polder Zuidplas, met 6,67 meter onder N.A.P. de diepste van Nederland, spreekt zeer tot de verbeelding. De droogmaking startte met dertig windmolens. Tussen Moordrecht en Kortenoord stonden er 21 aan een enorme binnendijks boezemgebied. Toen later stoom- en dieselgemalen konden worden ingezet verdwenen de molens. Het huidige Abraham Kroesgemaal is bijzonder, omdat die zowel de waterstanden in de polder als in de Ringvaart rond de polder reguleert.

Een aantal machinegemalen die belangrijk waren voor de waterhuishouding is nu erfgoed met een bezoekersfunctie. Dat geldt voor gemaal Verdoold in Gouderak, Gemaal Achter de Hooge Boezem van Haastrecht en Gemaal Jan Anne Beijerinck aan de Capelse ringvaart. Het modernere Abraham Kroesgemaal is regelmatig open voor publiek. De oude windmolen Beneden-Haastrecht bij Gouda is in 2022 gerenoveerd en wordt ook gebruikt 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 biedt toegang tot de Krimpenerwaard. De bedoeling was dat ook deze waard werd verveend, maar die is dat lot bespaard gebleven. Deze sluis is recent gerestaureerd ten behoeve van de recreatievaart.

4.6. Impact eind koloniale tijdperk

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

4.6.1. MARITIEME GEVOLGEN

Het scheepsverkeer tussen Nederland en Nederlandse Indië was een money-maker geweest voor reders die de scheepvaartverbindingen onderhielden. De scheepvaartindustrie die een structurele orderstroom kende voor passagiers- en vrachtschepen moest de bakens verzetten. Toename van vliegverkeer speelde hierbij natuurlijk ook een rol.

4.6.2. MOLUKSE KWESTIE: IJSSELOORD EN ANDERE WIJKEN

Met de laatste schepen uit Nederlands Indië kwamen veel mensen die zich meer Nederlander voelden dan Indonesiër, maar nooit sneeuw hadden gezien. Ook Molukkers die met de KNIL-militairen tegen de Javanen hadden vchten, belandde hier met hun gezinnen en kregen eigen wijken in Moordrecht, Capelle en Krimpen in afwachting van de door onze regering beloofde bevrijding van hun thuisland. Vooral jongeren, niet voorbereid op een toekomst in Nederland, hadden moeite te integreren met onbetrouwbare belanda die hun belofte niet nakwamen. De Molukse gemeenschappen kozen ervoor samen te blijven wonen en tot op heden hun eigen cultuur in stand te houden. Het fascinerende verhaal van deze Molukse immigranten werd zo onderdeel 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 van de vervuiling van de rivier. Nadat het gifschandaal van de zellingwijk van Gouderak in de tachtiger jaren van de vorige eeuw aan het licht kwam, werd de reiniging van bodem en oevers daar aangepakt.

Wie die vervuilers waren en hoe het zover kon komen, 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 nog steeds niet overal verwijderd, maar geïsoleerd. Verplaatsing ervan betekent verschuiving van het probleem. Nog steeds zijn er vervuilde locaties die om veilige oplossingen vragen.

Dit is een verhaallijn over ons landschappelijk erfgoed, waar we niet van mogen wegstijgen. Het laat zien wat het betekent als we niet zorgvuldig omgaan met ons milieu.

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 zeewater-niveau, hebben consequenties voor onze omgeving. De oplossingen waarmee natuurbeheerders en agrariërs dit herstellen, leveren gevarieerde landschappen 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 komen er prachtige fiets- en wandelroutes door de natuur. Zo wordt een bezoek steeds interessanter.

De hoge zeedijken, vooral aan de rivieroever van de Krimpenerwaard, vormen een mooi vertrekpunt voor een bezoek omdat je de natuurgebieden kunt overzien en er paden en wegen op aansluiten die de polders ontsluiten. Dijkboerderijen verkopen aan passanten zuivelproducten, groente- en fruit. Ze bieden rondleidingen, overnachtingsplekken of ruimtes om te vergaderen in het groen.

4.8. Landschapkenmerken

4.8.1. GETIJRIVIER

De benedenloop heeft een peilverschil tot 2,5 meter en dat geeft een bijzonder dynamiek aan de rivieroever 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, zie je wad-, en watervogels die hier foerageren. Reigersoorten en ooievaars nestelen naar hartenlust. Zangvogels horen we in rietkragen en bosschages fluiten. Voor visliefhebbers is het waterrijke gebied ook de moeite waard. Er wordt af en toe weer steur gevangen en vaker meerval, exemplaren van meer dan tachtig kilo zijn geen uitzondering.

4.8.2. SLAGENLANDSCHAP

Vanaf de dijken valt de structuur van het polderlandschap op. De waterlopen dateren van de eerste ontginningen. Slagenlandschap wordt het genoemd, gekenmerkt door 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 Hitlandgebied (foto Rob Stolk)

4.8.3. KERNEN ONDER ZEE-NIVEAU

Vanaf de dijken is eveneens goed te zien dat later gebouwde wijken rond de oude kernen beduidend lager liggen dan het rivierwaterniveau. Een intrigerend verschijnsel, waar veel over te vertellen is. Bezoekers aan de regio praten over de angst voor overstromingen die de polderbewoners niet ervaren. Die vertrouwen immers blind op de samenwerkende waterschappen met hun dijklegers en Rijkswaterstaat die de Hollandsche IJsselkering kan sluiten of de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg als te hoog water dreigt.

5 KANSEN ALGEMEEN

5.1. Communicatieplatform belangenpartijen

Vergeleken met vroeger tijden, toen nagenoeg alle transport over water liep, zijn er minder banden met 'mensen aan overkant'. Slechts enkele bruggen verbinden de Krimpenerwaard met Schieland.

Van de vele oversteekveren die er waren, zijn er nog maar twee hoofdzakelijk geschikt voor voet- en fietsverkeer. Tussen bewoners uit de kernen Gouderak en Moordrecht is er daardoor interactie, zij maken dankbaar gebruik van elkaars voorzieningen. Dat geldt ook voor Ver-Hitland en Ouderkerk. Lokale nieuwsvoorziening stopt bij gemeentegrenzen, waardoor inwoners nauwelijks iets weten over culturele activiteiten bij de burens. 'Het omrijden' maakt het in de praktijk lastig voor stakeholders te mobiliseren zich in te zetten voor beide oevergebieden.

Dankzij inburgering van internet zijn deze afstanden nu wel eenvoudiger te overbruggen en kunnen 'overkanters' elkaar makkelijker vinden. De populariteit van watergebonden activiteiten en erfgoedbeleving kan worden versterkt door verhaallijnen en activiteiten via het internet te publiceren.

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 om een groter publiek te bereiken. Een structurele aanpak vraagt wel om professionele invulling door een duurzame instantie die een of meerdere gebiedsmarketeers aanstuurt.

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

Gemeenten, scholen, musea/oudheidskamers en horeca moeten 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 regio-informatie, routes en activiteitenagenda

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

5.4. Draagvlakversterking: cursus Hollandsche IJssellogie

Naar voorbeeld van de cursus Goudologie kan een cursustraject worden opgezet die mensen kennis bijbrengt over de Hollandsche IJsselregio. Gemeentelijke en historische instanties kunnen hun leden/donateurs/beleidsmedewerkers gericht verdieping in de regiohistorie aanbieden. Mensen die deze IJssellogie-cursus met goed gevolg volbrengen, kunnen zich IJsseloloog noemen en gids worden voor bezoekers aan de regio of support geven bij educatieprojecten. IJssellogen kunnen als gastheer/-vrouw worden ingezet in oudheidkamers, streekmusea of bezoekerscentra, waardoor de bezettingsgraad groeit en een hogere collectieve openingsfrequentie haalbaar wordt.

5.5. Zeedijken als recreatief-toeristische hoofdroute

±1860

Door vooral te focussen op waterrecreanten, zoals voorgesteld in de Kanskaart HIJ, wordt de potentie voor de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie onvoldoende benut. Beroepsvaart en stromingen en getijverschillen maken bereikbaarheid voor deze doelgroep lastig. Deze groep is bovendien te klein voor rendabele investeringen in voorzieningen en marketing. 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 die op een conventionele manier komen.

Daarom is het beter op beleving vanaf de dijken te focussen. De route over de dijk is bovendien interessant door het hoge blikveld dat wisselende vergezichten biedt op de rivier en het laag gelegen achterland. Vanaf de dijken zie je de monumentale boerderijen, het Belvédère-landschap met dras- en graslanden met verschillende waterniveaus. Het is de weg naar de toegangswegen tot het schitterende achterland.

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.

'Kaat 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



5.6. Steenplaatslocaties als rode draad

Middels informatieve bebording kunnen historische afbeeldingen en achtergronden van de monumenten worden getoond voor educatieve doeleinden. Kunstprojecten of landart geïnspireerd op het erfgoed en de verhaallijnen versterken de beleving en maken een bezoek aantrekkelijk voor toeristische recreanten.

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.

Door de steenplaatsen waar fabrieken stonden te benoemen en met uniforme borden te markeren, ontstaat er een rode draad voor een boeiende toeristisch recreatieve en educatieve route. Het inspireert stakeholders op die locaties iets met de cultuurhistorie te doen.



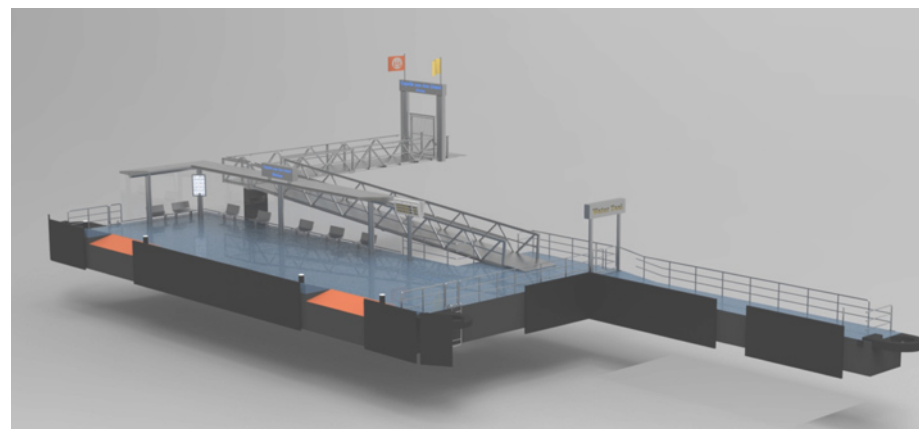
Een nieuw te ontwikkelen bezoekerscentrum bij de herbestemming van Rijksmonument Steenovens Klein Hitland kan een sleutelrol vervullen voor bezoekers aan de steenplaatsen en bij de organisatie van activiteiten door stakeholders.

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. Meeliften op een budget voor de Algeracorridor bij de herinrichting van de Nijverheidsweg in Capelle-West biedt mogelijkheden.

5.7. 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.



5.8. 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 teneinde bij te dragen aan de verhaallijnen van de HIJ-regio.

We adviseren om op iedere plek duidelijk een ander hoofdthema uit te dragen dat permanent beleefbaar wordt gemaakt. Dit kan gaan over de fysieke locatie zelf of het meest kenmerkend verhaal van het gebied.

Belangrijk is dat er vervolgens op iedere locatie intrigerende teasers komen over wat op andere locaties te beleven is. Zo ontstaat een win-win-situatie omdat iedere locatie bijdraagt aan de versterking van de regiobeleving en elkaar bezoekers stuurt.

Dit vraagt om duidelijker focus en communicatie op identiteit. Zonder de bestaande lokale ‚bedrijfs‘cultuur aan te tasten. Wat nodig is, is in onze beleving vooral cosmetisch en communicatief.

HIJ-breed moet ook duidelijk zijn wanneer men waar terecht kan op de locaties die minder frequent open zijn. Als alle locaties op een vaste dag van de maand open zijn, kan dit collectief worden gecommuniceerd en mensen stimuleren op zo'n moment een rondje HIJ in te plannen.

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.

Stichting Archeologie Krimpenerwaard (SAK) is een voorbeeld van samenwerking. SAK ontstond uit werkgroepen van historische verenigingen in het westen

van de Krimpenerwaard, met als doel 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.

THEMA'S IN WILLEKEURIGE VOLGORDE

Historie scheepsmotoren	Zaag55
Scheepsindustrie	Te creëren op Duijvendijkterrein
Leven in de waard	Streekmuseum Krimpenerwaard
Schippers / La Leck	Te creëren in Ouderkerk aan den IJssel
Poldertransformatie	Gemaal Verdoold
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

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

5.9. 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
- Ecomuseum/congrescentrum op laagste punt in Zuidplaspolder



Rijksmonument Steenovens Klein Hitland

5.10. OV over de Hollandsche IJssel

WATERBUSHALTES RIVIUM EN STORMPOLDER

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 fungeren als fietsveerverbinding tussen Stormpolder en Capelle Rivium.

WATERBUSVERBINDING TOT GOUDA

De haalbaarheid van een Waterbusverbinding met de Veerstal in Gouda met een kleiner passagiersschip (zoals naar Kinderdijk vaart) dient serieus te worden getest. Nu 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 de inzet van de oorspronkelijke Waterbusmodellen.

5.11. 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 zijn 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.

5.12. Toeristisch aantrekkelijke fiets-oeververbindingen

Het beschikbare budget voor een nieuwe oeververbinding voor fietsers en voetgangers in de Algeracorridor biedt kansen voor een win-win-situatie door een lagesnelheidsinfrastructuur te maken met toeristisch-recreatieve spin off.

Als gekozen voor wordt voor een goedkoper alternatief, kunnen er wellicht meerdere oeververbindingen worden gerealiseerd die de infrastructuur voor wandelaars en fietsers versterken.

CONVENTIONEEL: FIETSERS- / VOETGANGERSBRUG

Architectonisch kan de cultuurhistorie beleefbaar worden gemaakt, bijvoorbeeld door een uitkijkpost met zicht op de rivier creëren, of visuele elementen toe te passen die een link hebben met het watergebonden erfgoed.

ALTERNATIEF: KABELBANEN

Als alternatief voor één ophaalbrug als oeververbinding kan een kabelbaan met gondels voor fietsers en voetgangers fungeren. Kabelbaanverbindingen leveren geen hinder op voor de scheepvaart, vragen minder ingrepen op de omliggende infrastructuur en zijn toeristisch-recreatief aantrekkelijk omdat ze prachtige vergezichten biedt. Bovendien kunnen ze door de reizigers zelf bediend worden.

ALTERNATIEF: ZWEEFBRUGGEN

Een zweefbrug heeft voordelen boven een standaard brugverbinding omdat er geen opritten voor nodig zijn en de constructie beduidend lichter kan worden uitgevoerd dan een gewone brug. Overtochten gaan op de manier zoals een veer functioneert, tussen vaarverkeer door. Voordeel ten opzichte van een veerverbinding is dat het eenvoudig te automatiseren en beveiligen is zodat reizigers het zelf kunnen bedienen. Ook als alternatief voor de huidige verbindingen Gouderak-Moordrecht en Ouderkerk-Hitland het bestuderen waard.

6 KANSEN OP LOCATIES

6.1. Steenovens Klein Hitland

Dit Rijksmonument met vier veldsteenovens en turfschuren in eigendom van de gemeente Zuidplas, dat inmiddels als iconisch wordt bestempeld, leent zich bij uitstek als plek waar men meer kan leren over de baksteenindustrie. Stichting Steenovens Klein Hitland wil het laten functioneren als bezoekerscentrum waar het verhaal over de verdwenen steenplaatsen wordt verteld die een belangrijk verbindend thema voor de regio zijn, als we het hebben over beleving van watergebonden industrie en het dna van de rivier.

6.2. 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 en 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.

6.3. Ver-Hitland / Park Hitland

De karakteristieke werkhaven van Ver-Hitland bij Rijksmonument Steenoven de Olifant en Park Hitland kan beter beleefbaar worden gemaakt.

AANLEGSTEIGER VOOR WATERTAXI, REDERIJEN om bezoekers af te zetten en op te halen die een bezoek aan het Leefgoed / Park Hitland willen brengen of vanaf hier via het fiets/voetveer naar Ouderkerk willen.

KLEINSCHALIGE OVERNACHTINGSVOORZIENING langs de rivier.

6.4. 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.

6.5. Herinrichting IJsseldijk Algerabrug - Zalmhuis

Veel buitenlandse toeristen maken gebruik van de mogelijkheid om vanaf een (rivier)cruiseschip uit Rotterdam met een e-bike naar Kinderdijk te rijden.

Het traject tussen het Zalmhuis (Waterbushalte Rivium) en de Algerabrug heeft echter weinig te bieden. Het beschikbare budget voor de versterking van de Algeracorridor biedt Capelle aan den IJssel de kans om de Nijverheidstraat en IJsseldijk in te richten als recreatief-toeristische langzaamverkeersroute, waarbij cultuurhistorische locaties beleefbaar worden gemaakt.

Van recreatieve voorzieningen aan de dijk kunnen ook wijkbewoners profiteren. Naar we hebben begrepen, wil Zwijnenburg Shipyard, eigenaar van de IJsselwerf, eveneens meedenken en investeren in een passende omgeving en toegang bieden aan passanten, die de scheepsindustrie willen beleven.

Er zijn voldoende verhaallijnen om beeldend op in te haken: voormalige steenplaats, scheepswerven, zalmvisserij, glasfabrieken, watersnood 1953 en aandacht voor Rijksmonument de Hollandsche IJsselkering.

6.6. Van Duijvendijk-terrein

Actieve inzet is nodig om de monumentale houten werkplaats van de voormalige scheepswerf in Krimpen aan den IJssel te behouden en her te bestemmen op een manier dat de vroegere scheepsindustrie beleefbaar wordt gemaakt.

Horeca aan het water, waarbij qua aankleding en voorlichting ingespeeld wordt op de historie van de plek, kan de kostendrager zijn.

Gemeente en ontwikkelaars moeten zich inspannen om een partij te vinden die de combinatie horeca- exporuimte met aandacht voor historie van de scheepsbouw aan de Hollandsche IJsselmonding wil exploiteren, eventueel met inzet van vrijwilligers.

Bedrijven in de maritieme sector op Stormpolder kunnen hier wellicht participeren, omdat ondernemers hier met hun relaties kunnen lunchen en de 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 werfschuren 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.

6.7. Ecomuseum/congrescentrum Lage Landen | De Dubbele Bodem

Het laagste polderpunt in de Zuidplaspolder biedt grote kansen. Voor het wonen onder zeeniveau, de beleving van het oorspronkelijke landschap zes meter erboven, de ecologische schade van turfwinning en de huidige risico's van zeewaterspiegelstijging is veel internationale belangstelling. Vooral de uitdagingen die dit laatste biedt, rechtvaardigen een ecomuseum/congrescentrum dat het internationale ontmoetingspunt wordt voor mondiale milieuvraagstukken. Architectonisch een uitdaging om er een landmark van te maken.

6.8. Zaag55

Zaag55 heeft een ambitieus stappenplan ontwikkeld voor een groot deel van eiland De Zaag op het terrein van de voormalige scheepsmotorenfabriek Bolnes. De oude directiewoning kreeg een make over en is een plek om te ontmoeten en te overnachten. De voormalige kantine herbergt sinds begin 2023 restaurant De Proefstand. Volgende stappen die de regio versterken zijn:

- HISTORIE SCHEEPSMOTOREN 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 tussen de Zaag en Landgoed van Huys ten Donck 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 de zelfde als de route Binnen Dune) is er nu geen geschikte plek beschikbaar om te wachten. Zaag55 wil voor deze doelgroep in de toekomst havenvoorzieningen bieden in hun huidige werkhaven tussen Bakkerskil en de Sliksloot.

7. Faciliteren van voorzieningen door overheden

Overheden kunnen een belangrijke bijdrage leveren door initiatieven te steunen. Niet kijken waarom iets niet kan, maar hoe wel. Initiatiefnemers met plannen die de regio-identiteit versterken moeten worden aangemoedigd, beloond en in de schijnwerpers gezet. Zo ontstaat een inspirerende dynamiek.

OVERHEIDSINSPANNINGEN

- Stakeholders aan de voorkant helpen met formaliteiten en contacten zodat procedures niet onnodig lang duren.
- Publiek lof uiten voor projectplannen door portefeuillehouders
- Snelle responstijden
- Bij wet- en regelgeving de essentie goed interpreteren
- Een regio-beleidsmedewerker aanstellen met een enthousiaste grondhouding die zorgt voor interactie met sleutelfiguren, de gang langs de nodige loketten, het indienen van vergunningen en afwikkelingen van eventuele subsidieaanvragen.
- Subsidiëren van activiteiten die het grote plaatje dienen.
- Lokale stakeholders stimuleren projecten in de regiovisie in te passen, waardoor dit bijdraagt aan versterking van de regio-identiteit.



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 Ver-Hitland met Rijksmonument Steenoven De Olifant tot vergader-/horecalocatie en 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 Kansenskaart moest invullen. Als adviseur was hij betrokken bij de herbestemming van het industrieterrein van sloopmotorenfabriek Bolnes op eiland De Zaag tot campus Zaag55. Sinds zijn pensionering in 2020 publiceert hij en houdt lezingen over de historie van de HIJ-regio.

Rob ontving in 2021 de Cultuurprijs gemeente Zuidplas.



Samenstelling en productie: Rob Stolk Concepts | HIJM 2022/2023

Met dank aan alle enthousiaste mensen, overheden en andere organisaties die hebben meegedacht en ons pleidooi steunen.

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

