

A photograph of a narrow canal in Gouda, Netherlands. On the left, a large tree trunk is visible. The canal is flanked by traditional Dutch houses with brick and white facades. The water in the canal reflects the buildings and the sky. In the background, a small bridge or lock structure is visible.

Intieme Vaarroute

onderdeel van kennisproject Hollandse Waterstad Gouda

Februari 2009

Intieme Vaarroute

onderdeel van kennisproject Hollandse Waterstad



in opdracht van Consortium Hollandse Waterstad



Cultureel en Haven Kwartier



Hoogheemraadschap van
Rijnland



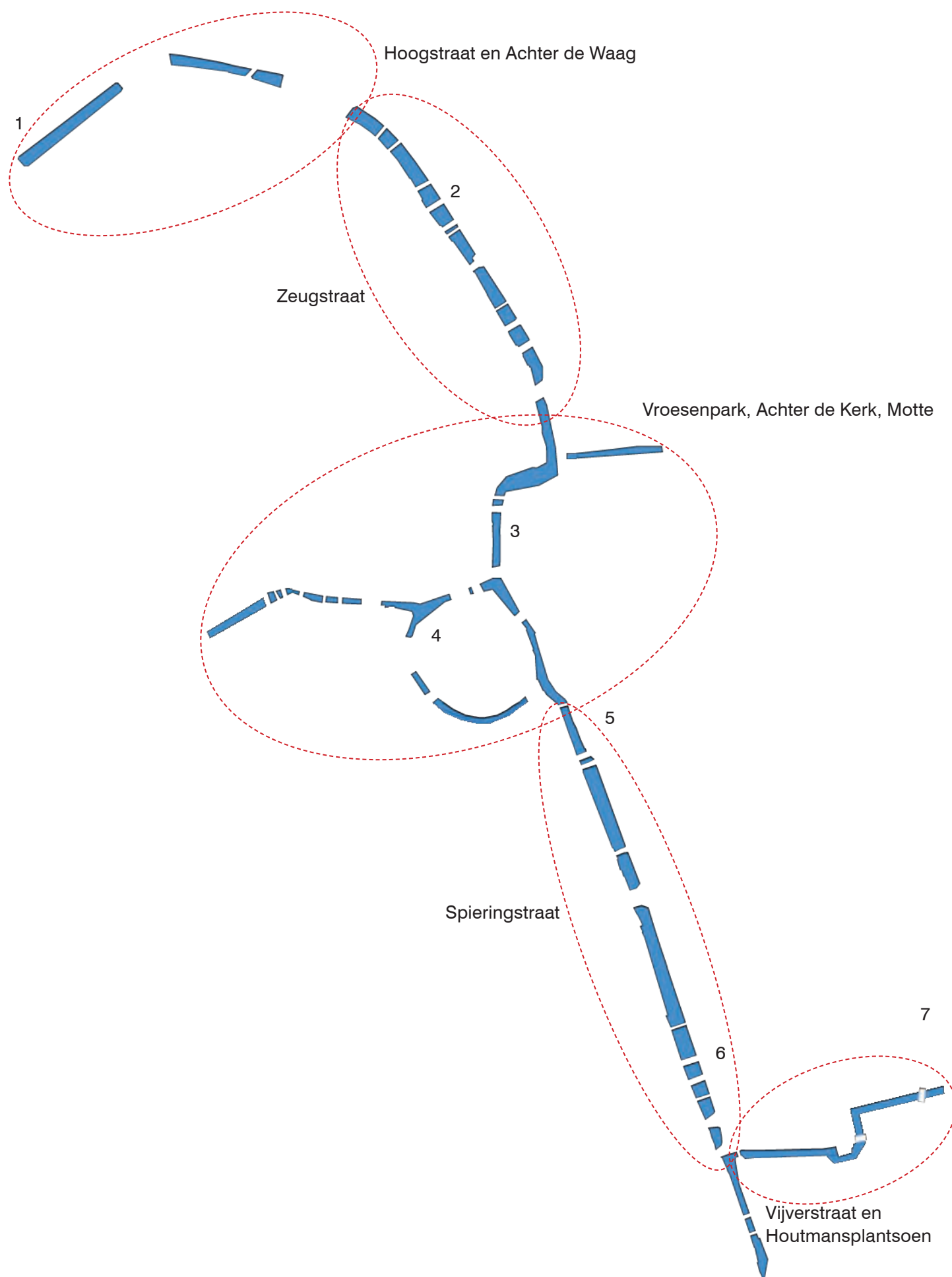
Ykema

Tuin- en Landschapsarchitectuur



provincie **HOLLAND**
ZUID

De deelgebieden van de Intieme Vaarroute



Inhoud



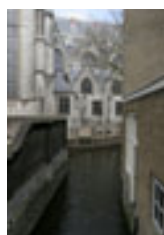
1



2



3



4



5



6



7

Inhoud	5
Inleiding	6
Werk- en Leeswijzer	8
Watersysteem Gouda	11
1800	12
2009	13
Ambitie van Gouda	17
Herstel Historisch watersysteem	18
Waterbeleving Gouda	29
Routes en water	33
Varen in historische steden	35
Intieme Vaarroute	37
Verbeteren waterbeheer en herstel cultuurhistorie	39
Initiatieven langs en op de route?	41
Uitgangspunten varen	42
De gids vertelt	44
Beleving van de vaarroute	45
Watersysteem 1847	46
Watersysteem huidige situatie	47
Kabels en leidingen	48
Monumenten	49
Knelpunten en maatregelen	51
Maatregelen per deelgebied	53
Hoogstraat en Achter de Waag	55
Zeugstraat	57
Vroesenpark, Achter de Kerk, Motte	59
Spieringstraat	61
Vijverstraat en Houtmansplantsoen	63
Knelpunten, maatregelen en investeringen	65
Hoe verder.....?	69
Werkwijze, communicatie, informatie en aandachtspunten	70
Colofon	73
Bronvermelding	74
Colofon	75

Inleiding

Hollandse Waterstad

Hollandse Waterstad is een kennisproject op het gebied van water, waarin naar nieuwe manieren van werken gezocht wordt om de waterambities van Gouda in de historische binnenstad te kunnen realiseren. Deze nieuwe manier van samenwerken in het kennisproject, waarbij concreet gewerkt wordt aan het herstellen van de historische waterlopen in de stad en het tegelijk zoeken naar economische gebruiksmogelijkheden, heeft een subsidie gekregen van Leven met Water. Het project wordt inhoudelijk gevoed en aangestuurd door een consortium bestaande uit de gemeente Gouda als penvoerder, Leven met Water als subsidiegever, het Watergilde als werkgroep van de historische vereniging en vertegenwoordiger van de burgers, de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, het hoogheemraadschap van Rijnland, de provincie Zuid-holland, het Zuid-Hollands Bureau voor Toerisme en NOK en Ykema Tuin- en Landschapsarchitectuur als adviesburo's.

Het project Hollandse Waterstad Gouda is gestart in 2005 en loopt door tot medio 2009. De achterliggende doelstelling van het project is om de doelstellingen van het waterbeheer met de doelstellingen van Cultuurbeleid en leefbaarheid en economisch perspectief in oud Hollandse binnensteden rondom het thema 'water' te verenigen. Het project Hollandse Waterstad fungeert als een impuls in deze richting en heeft als projectdoelstelling:

1. Samenwerken tussen Hollandse Watersteden
2. Geïntegreerd werken
3. Demonstratie van succes
4. Kennisoverdracht naar het publiek
5. Economische stimulans voor de sector toerisme en recreatie.

Het project is opgedeeld in 3 fases: Een inventarisatiefase en opbouwfase (werkplan 1), waarin een netwerk rond de Hollandse Watersteden gevormd wordt en beschikbare informatie ontsloten, gerangschikt en waar nodig aangevuld wordt.

Een interactieve fase (werkplan 2) waarin ambities, verwachtingen, belangen en mogelijke bijdragen uitgewisseld worden zodat er plannen gemaakt worden die op steun en draagvlak kunnen rekenen bij alle consortiumpartners en waar nodig daarbuiten.

Een productiefase (werkplan 3) waarin de plannen zoals die in de interactieve fase geformuleerd zijn -

te samen met de nadere onderzoeken voor kwaliteit en kwantiteit van het waterbeheer - uitgewerkt en opgeschreven worden op een zodanige wijze dat ze in procedure en uitvoering genomen kunnen worden.

Haalbaarheidsonderzoek

In de verschillende fases zijn tal van onderzoeken opgeleverd op het gebied van waterbeheer, toerisme, beleving en cultuurhistorie opgeleverd door de verschillende consortiumpartners met aanvullingen van externe adviesburo's. De producten die in onderling overleg met de consortiumpartners zijn bepaald zijn in de loop van het project per werkplan onderverdeeld in werkpakketten. Eén van deze producten is het haalbaarheidsonderzoek uit 2006, waarin de technische uitgangspunten en de financiële onderbouwing voor de ambities van Gouda nader zijn uitgewerkt.

Door het programmamanagement is voor het 2e werkplan van werkpakket 2, innovatie Goudse uitvoering, als volgt richting gegeven:

"De Goudse binnenstad heeft een uniek stelsel van bekende en minder bekende waterwegen. Bedoeld wordt het (gedeeltelijk overkluisd) water van de Spieringstraat, Zeugstraat naar de Turfmarkt en het water rond de motte. Het haalbaarheidsonderzoek uit juni 2006 onderstreept het unieke karakter van de Intieme Vaarwegen en geeft de mogelijkheden voor ontwikkeling aan. Gouda wil deze waterwegen weer zichtbaar en bruikbaar maken. Net als voor de opening van de Zuidelijke Toegang geldt dat de integrale en beeldende manier van werken de meeste kans op succes biedt. In Werkpakket 2 wordt daarom voorgesteld om de Kansenkaart verder uit te werken en een verificatieonderzoek op te zetten."

Intieme Vaarroute

Door de consortiumpartners is dit onderkend en vastgesteld in werkplan 2 voor verdere uitwerking. In dit onderhavige plan is dit vertaald in een verdiepingsslag van het haalbaarheidsonderzoek voor de Intieme Vaarroute. Deze verdiepingsslag brengt de technische en financiële consequenties van het bevaarbaar maken van de Intieme Vaarroute in beeld. Voor de verdiepingsslag zijn de onderzoeken die hebben plaatsgevonden of op stapel staan binnen het project Hollandse Waterstad, alsmede de initiatieven en ideeën die er leven binnen en buiten het

consortium als uitgangspunt genomen. Het doel is dan ook meervoudig; helderheid te geven over principemogelijkheden om de Intieme Vaarroute bevaarbaar te maken; welke watertechische (doorspoeling en waterkwaliteit) en cultuurhistorische maatregelen kunnen hierin 'meeliften', welke programmatische consequenties het bevaarbaar maken van de Intieme Vaarroute heeft voor de openbare ruimte en welke (particuliere) kansen er nog meer zijn.

Het is het begin van een proces, waarin nog veel te ontdekken valt en waar samenwerking met alle betrokken partijen kan leiden tot een levendige en vitale historische stad. Een stad waar het ontdekken van het historische watersysteem en het geheim rond de Intieme Vaarroute een onderdeel is van het rondje met de wereldberoemde toeristische trekpleisters, zoals het stadhuis en de St. Jan met zijn glazen.

Het onderzoek is dan ook niet uitputtend en ook zeker niet wetenschappelijk verantwoord. Het is verkennend, richtinggevend en inspirerend voor burgers, bestuurders, ondernemers en al die mensen die ideeën hebben en herkennen dat cultuurherstel, economie, waterbeheer en toerisme samen op kunnen lopen om de ontwikkeling van de historische binnenstad duurzaam richting te geven. We nodigen daarom een ieder van harte uit om dit verhaal verder te brengen en wensen u veel lees- en vooral kijkplezier bij het doornemen van dit rapport.

Werk- en Leeswijzer

Werkwijze

De werkwijze die binnen het project Hollandse Waterstad tot nu toe succesvol is gebleken, is ook voor het nader onderzoek naar de Intieme Vaarroute gehanteerd.

Naast deze nog verder te ontwikkelen wijze van werken is ook ervaring opgedaan om de rapportages vooral beeldend op te zetten. Beelden zeggen meer dan woorden. Beelden geven helderheid over wat precies bedoeld wordt en kunnen het voorstellingsvermogen van de kijker 'oprekken'. Een bijkomend voordeel is dat het beeldmateriaal met een kleine vertaalslag dan ook weer gebruikt kan worden voor andere communicatiedoeleinden, zoals internet, tentoonstellingen, folders e.d. Vandaar dat we gekozen hebben om bij dit onderzoek op dit punt niet af te wijken van de werkervaring die we al eerder binnen Hollandse Waterstad hebben opgedaan.

We hebben gemeend om de bestaande kennis die is opgedaan in de onderzoeken binnen Hollandse Waterstad te gebruiken om de kaarten en beelden te ondersteunen. Ook conclusies van en interviews uit onderzoeken binnen Hollandse Waterstad zijn gebruikt om de beelden en kaarten te verlevendigen. Hierdoor ontstaan nieuwe beelden en associaties, wordt opgedane kennis benut en geïntegreerd en kan nieuwe kennis toegevoegd worden.

Een aantal aanvullende interviews hebben we afgenomen om de kennis te vergroten over en de integratieslag te kunnen maken met waterbeheerders en cultuurhistorici. Hiervoor heeft een expertmeeting plaatsgevonden bij Rijnland.

Watersysteem Gouda

In de navolgende hoofdstukken wordt de Intieme Vaarroute uitgewerkt. Allereerst is gekozen om de Intieme Vaarroute in de context van het hele watersysteem van Gouda te plaatsen. Het watersysteem is een samenhangend geheel dat duidelijk zichtbaar en begrijpbaar wordt door de kaart uit 1800 en de historische beschrijving die Jan Arends heeft gegeven in zijn onderzoek "Schutten, schuren en overbruggen". De kaart van de huidige situatie laat zien hoe het watersysteem veranderd is en hoe voornamelijk het fijnmazige systeem van kleine watergangen en zijlen voor een groot deel verdwenen is, behoudens het intieme deel rond de motte, Spieringstraat, Zeugstraat, Vijverstraat, Peperstraat en de Turfmarkt. Dit onder sterke invloed van de behoefte aan hygiëne en de ruimte voor riolering en de vraag naar parkeren in de historische binnenstad. Het huidige watersysteem is door Rijnland onderzocht (Watersysteembeschrijving en knelpunten stadsboezem Gouda - technisch

rapport) en hieruit zijn gegevens gebruikt die iets zeggen over peilbeheer, waterkwaliteit en ecologie.

Ambities Gouda

De ambities van Gouda zijn geïllustreerd aan de hand van beelden van het watersysteem en gevat in een ambitiekaart.

Als onderdeel van het watersysteem is het schuren opgenomen bij de ambitie van het openmaken van de Zuidelijke Toegang.

Herstel historische watersysteem

Hoe kijkt het Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) naar het historische watersysteem van Gouda; wat zijn de ambities en beelden die het Watergilde wil realiseren; en hoe zit de historische gelaagdheid van het watersysteem in elkaar? Deze vragen en bevindingen zijn opgeschreven door Jaap Evert Abrahamse, senior onderzoeker historische stedenbouw, van het RACM en middels interviews met Hans Suijs, lid van het van het Watergilde, Henkjan Sprokholt, gebiedsexpert, en Ruud Hofman, cultuurhistoricus van de gemeente Gouda, weergegeven in dit hoofdstuk.

Waterbeleving

Beelden en wensen van direct betrokkenen die zij hebben bij het historische, huidige en toekomstige watersysteem van Gouda zijn in de vorm van citaten aangegeven in het hoofdstuk Waterbeleving Gouda.

Routes en Water

Zoals de Intieme Vaarroute een onderdeel is van de historische stadsboezem van Gouda, zo is dit weer verknoopt met de vaarroute van de Gouwe, de Hollandse IJssel en de route naar de Reeuwijkse plas-sen. Deze vaarroutes worden doorkruist en hangen samen met fiets en wandelroutes en alle mogelijke (historische)voorzieningen. Dit is op de schaal van Gouda en de historische binnenstad verduidelijkt aan de hand van twee kaarten. Deze kaarten zijn afkomstig uit de omgevingsscan die al eerder binnen het project Hollandse Waterstad is gemaakt. De ondersteunende tekst komt uit het onderzoek Water in Gouda, bouwstenen.

Varen in historische steden

Hoe wordt gevaren in andere historische watersteden in Nederland?; met welke boten wordt gevaren en hoe vaak?; welke arrangementen zijn hieraan gekoppeld etc? . Een praktisch overzicht geeft een beeld van de mogelijkheden.

Intieme Vaarroute: Verbeteren waterbeheer en herstel cultuurhistorie

De eerste ideeën over de koppeling van cultuurherstel en het verbeteren van het waterbeheer zijn in een

brainstormsheets (mei 2008) weergegeven. Inmiddels heeft het onderzoek naar de waterkwaliteitsverbetering (optimalisatiestudie van Rijnland) en de interviews met Rijnland, het Watergilde, de gebieds-expert (Henkjan Sprokholt) en de cultuurhistoricus (Ruud Hofman) een groot deel van deze aannames bevestigd. Vandaar dat we deze brainstormsheets ongewijzigd in deze rapportage hebben opgenomen.

Initiatieven langs de route

Deze geven een idee van mogelijkheden die een handreiking zijn voor bestuurders, burgers of ondernemers. De bijbehorende kaart is een verbeelding en geeft een eerste aanzet van deze mogelijkheden.

Uitgangspunten varen

Met welke uitgangspunten wordt rekening gehouden en aan welke eisen dient het varen en de waterkunstwerken te voldoen. Dit wordt in dit hoofdstuk gespecificeerd aan de hand van de minimale breedte en hoogte voor het varen en principematisch uitgewerkt voor bruggen.

De gids vertelt....

Om alvast een voorproef te geven van wat de gids tijdens het varen door de Intieme Vaarroute allemaal te vertellen heeft is een eerste plaatje gemaakt.

Beleving van de vaarroute

Ook als de gids er niet bij is, is er veel te zien langs de route.

Vaarroute 1847

Deze opgewerkte kaart uit 1847 laat zien hoe dit kleinschalige water een onderdeel is van het totale historische watersysteem en dit sterk samenhangt met de belangrijkste historische gebouwen die hieraan liggen.

Vaarroute huidige situatie

Hierop is goed te zien dat het kleinschalige water van de Intieme Vaarroute nagenoeg nog in tact is.

Kabels en leidingen

De ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen door de hele binnenstad en dus ook langs en over de Intieme Vaarroute laat zien dat dit bij elke fysieke verandering (substantiële kostenpost) een onderdeel van het planproces dient te zijn. De kaart laat alleen nog maar zien waar het riool, een overstort of een spoelinlaat aanwezig is in de ondergrond.

Monumenten

Dat de historische binnenstad veel monumenten bezit laat deze kaart zien. Dit beschermd stadsgezicht geeft tevens aan dat archeologisch onderzoek bij het herstellen van het watersysteem aan de orde is en vergunningverlening in relatie tot monumenten veel aandacht vraagt.

Knelpunten en maatregelen

Om de Intieme Vaarroute bevaarbaar te maken zijn vanuit de bestaande situatie op deze kaart de knelpunten aangegeven. Deze zijn aangevuld met de

noodzakelijke maatregelen om de bevaarbaarheid, cultuurhistorische kansen en verbetering van de waterkwaliteit en doorspoeling te vergroten. Op de naastliggende pagina verwijzen de nummers naar deze knelpunten en maatregelen en de belangrijkste knelpunten zijn verduidelijkt met een foto.

Maatregelen per deelgebied

De Intieme Vaarroute omvat verschillende delen die in ontstaansgeschiedenis, eigendom, gebruik en of beheer om praktische redenen samen te voegen zijn. Dit hebben we getracht te doen in de navolgende hoofdstukken, waarbij steeds naar de huidige situatie, de kansen en de aandachtspunten is gekeken. Daarbij is het vertrekpunt het haalbaarheidsonderzoek uit 2006. Een korte beschrijving van de huidige situatie en de gewenste technische maatregelen zijn per object aangegeven en een overzicht hiervan is steeds per deelgebied samengevoegd. Evenzo is een foto en een plattegrond van de nieuwe situatie, een kaartje van de historische situatie en soms een principetekening van de bruggen per deelgebied gegeven.

Overzichtskaart, investeringen, knelpunten en maatregelen

De overzichtskaart van knelpunten en gewenste maatregelen om de Intieme Vaarroute weer bevaarbaar te maken is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Minimale breedte van 1.65 (keersluisje Achter de Kerk) en max lengte van 4.0 m i.v.m. keren
- Cultuurhistorische input uit de interviews
- En in combinatie met watertechnische input van Rijnland uit de expertmeeting en de eerste resultaten uit de watermodellering (waterkwaliteit en doorspoelingsverbetering)
- Input uit andere onderzoeken binnen Hollandse Waterstad
- Eigen bevindingen tijdens de inventarisering ter plaatse en ideeën van derden gedurende Hollandse Waterstad en dit planproces.

Voor de kostenonderbouwing heeft DHV gerekend met een onzekerheidsmarge van + en - 25 %. Het betreft alleen die kosten die strikt noodzakelijk zijn om de de Intieme Vaarroute bevaarbaar te maken en dit binnen de gewenste cultuurhistorische context.

De kosten voor ondermeer grootachterstallig onderhoud, watertechnische kosten en of kosten voor derden (privé bruggen) zijn in de raming niet onderscheiden. Dit zou immers onderhandeling vergen tussen verschillende partijen en past veel eerder in een latere fase als meer bekend is over deze kosten en de verdeling hierover. Het ontbreekt op dit moment aan adequate informatie over de staat van onderhoud en nader onderzoek is daarom gewenst.



Watersysteem Gouda

“Het bijzondere karakter van dit sluizensysteem is nog steeds zichtbaar. Het heeft grote historische waarde; voor Gouda, maar ook voor Nederland omdat de Donkere Sluis de enige overgebleven sluis met kruisende deuren is.”

Wat is er nu zo bijzonder aan het Goudse watersysteem?

De Donkere Sluis is de oudste sluis van Gouda. Het is de enige sluis met kruisende deuren die Nederland nog heeft. Op deze plek bestond al in de 13e eeuw een sluis, mogelijk zelfs als twee eeuwen eerder, om het waterpeil in het achterliggende gebied te kunnen beheren. Het was aanvankelijk een keersluis: de schepen konden in en uit varen als het water in de Gouwe en de Hollandse IJssel even hoog stond. In 1778 kreeg de sluis zijn huidige vorm met kruisende deuren. Deze werden aangebracht om het schuren van de Goudse grachten mogelijk te maken. Kruisende deuren zijn een Hollandse vinding van omstreeks 1600. Zij kunnen tegen het hoge water in geopend worden, waardoor het water met grote snelheid door de sluis stroomt.

In 1463 werd de sluis aan het Amsterdams Verlaat gebouwd. Daarmee ontstond tussen de Donkere Sluis en het Amsterdams Verlaat een schutkolk van 380 meter lang. Overigens betaalden naast Gouda, ook andere Hollandse handelssteden mee aan de sluis. Dit toont aan dat zij enorm belang hechten aan deze handelsverbinding. Dat kon niet anders want andere binnenvaartroutes tussen Noord- en Zuid-Holland waren verboden.

Omstreeks 1615 werd aan de mond van de

Haven een sluis gebouwd om het dichtslippen van de Haven tegen te gaan. Tot die tijd was de Goudse haven een getijdenhaven, door de open verbinding via de Hollandse IJssel met de zee. Het complex van Havensluis, Donkere Sluis en Amsterdams Verlaat vormde een gekoppelde schutsluis waarvan het schutten in totaal 6 uur duurde. De schutkolk van de Havensluis tot Donkere Sluis is 402 meter. Daarmee werd het sluizencomplex met een lengte van bijna 800 meter de langste sluis van Nederland, mogelijk zelfs van Europa.

In de loop der eeuwen nam het belang van Gouda als handelsstad af, maar de langste sluis heeft tot 1954 gefunctioneerd. Toen is de Havensluis definitief gesloten als reactie op de Watersnoodramp van 1953. Een groot deel van het bijzondere karakter van dit sluizensysteem is echter nog steeds zichtbaar. Het heeft grote historische waarde; voor Gouda omdat het een wezenlijk onderdeel is van haar geschiedenis, maar ook voor Nederland omdat de Donkere Sluis de enige overgebleven sluis met kruisende deuren is.

(uit: flyer Hollandse Waterstad)

Gouds waterstelsel anno 1800



Binnenstad Gouda rond 1800

Gouda waterstelsel anno 2009



Binnenstad Gouda rond 2009



Gouda doorvaarbaar

Gouda is ontstaan op het kruispunt van de Hollandse IJssel en het riviertje de Gouwe. Het bouwjaar van de eerste sluis is niet bekend, maar ligt waarschijnlijk tussen de 1100 en 1250. Deze sluis lag op de plek van de Donkere Sluis. In 1398 kreeg Gouda het alleenrecht op de route van Noord- naar Zuid-Holland. De Haven en de Gouwe waren vanaf dat moment onderdeel van een zeer belangrijke scheepvaartroute. Deze door gewoonterecht verplichte vaarroute werd een gekostumeerde vaarweg genoemd.

Door deze positie kon Gouda zich ontwikkelen tot een welvarende stad. Naast dat Gouda tol kon heffen, moesten de passerende schepen een aantal sluizen passeren, het Amsterdams Verlaat, de Donkere Sluis en de Havensluis. In de uren die dit kostte, gaven de schippers veel geld uit. Bovendien konden touwslagerijen en zeilmakerijen goed zaken doen.

Tot 1875 konden schepen met een staande mast alleen in de Haven, voor het passeren van de Donkere Sluis werd de mast gestreken. Bruggen in de Haven waren beweegbaar, of waren voorzien van een oorgat, een kleine opening in het midden van de brug waar een mast doorheen kon.

In 1875 werden ijzeren draaibruggen en dubbele basculebruggen gebouwd in de Haven en Hoge/Lage Gouwe, zodat er een staande mast route door Gouda ontstond. In 1930 werd de huidige St. Jansbrug gebouwd, waardoor de staande mast route weer verdween.

Zijlen

Zijlen waren kleine waterlopen die een aantal functies vervulden in de Goudse binnenstad. Ze zorgden voor de afvoer van water, drinkwater, maar ook voor bluswater. De zijlen liepen zowel bovengronds als ondergronds. Aan het begin van de 19e eeuw grensden bijna alle huizen in Gouda aan water. Dit zal in de Middeleeuwen niet anders zijn geweest. In 1871 besloot de gemeenteraad om de zijlen te dempen. Dit besluit kwam voort uit hygiënische redenen, de zijlen werden namelijk ook als open riool gebruikt. De zijlen werden toen vervangen door riolen.

Grachtenstelsel

Oorspronkelijk was het grachtenstelsel van Gouda veel uitgebreider dan het nu is. Rond het begin van de 20ste eeuw veranderde het idee over de grachten. Ze werden gezien als onhygiënisch, en er werd besloten om de grachten te dempen. In de loop der tijd zijn de volgende grachten gedempt: het Agnietenwatertje (bij de Agnietenkapel, 1911), Verloren Kost (1930), Nieuwehaven (1940), de Naaierstraat en Achter de Vismarkt (1954) en de Raam (1961).

Schuren

Het watersysteem in Gouda werd ook gebruikt als riool. Het was dus wenselijk om dit systeem schoon te houden, en dit werd gedaan door het zogenaamde schuren van de grachten. Hierbij werd gebruik gemaakt van het getijdenverschil in de Hollandse IJssel. Bij hoog water werd de Havensluis opgezet waardoor de sluiskolk, die liep tot aan de Donkere Sluis, met water gevuld werd. Dit water werd vervolgens door de stad gespoeld.

Voordat er geschuurd werd, meldde de stadsomroeper dit aan de bevolking. Dit was noodzakelijk omdat de golf water vaak buiten de grachten kwam, en mensen hun voordeur moesten afsluiten met een vloedplankje of zandzakken. In 1954 is gestopt met het schuren omdat de Havensluis gesloten werd.



Tekening brug met oorgat



Peilbeheer

Het peil van de Goudse stadsboezem wordt gehandhaafd op NAP - 0,70 m. Dit is 10 cm lager dan het peil van de Rijnlands boezem (NAP -0,60 m), waar ook de Gouwe deel van uitmaakt.

Om het waterpeil in de stadboezem in een droge periode te handhaven kan water worden ingelaten bij de Kock van Leeuwensluis. In de reguliere situatie wordt in een natte periode water uitgemalen via de gemalen Hanepraai en Mallegat.

Niet alleen vanwege peilbeheer, maar ook vanwege de waterkwaliteit wordt water de binnenstad ingelaten vanuit de Hollandse IJssel.

De waterberging is erg klein, dit komt door de beperkte drooglegging op sommige plaatsen in de binnenstad. In het dagelijks beheer wordt de speelruimte als zeer krap ervaren. De vraag is of Rijnland het nodig vindt om het systeem robuuster te maken. Er blijkt geen wateroverlast in de binnenstad van Gouda te zijn als gevolg van een beperkte bergings- of afvoercapaciteit in het oppervlaktewater. De stadsboezem bestaat uit twee subsystemen die grotendeels naast elkaar functioneren. Dit zijn het watersysteem van de singels (rood in figuur) en dat van de binnengrachten (blauw in figuur).

Waterkwaliteit

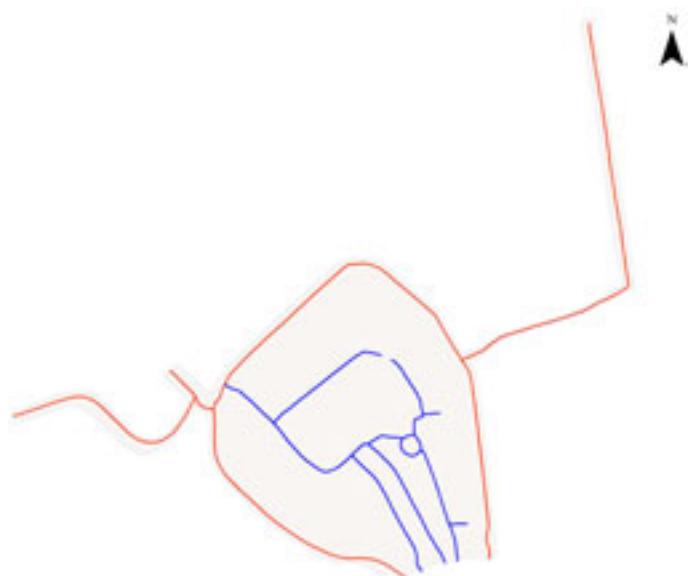
Nutriënten, koper en zuurstof zijn probleemstoffen in de binnenstad Gouda. Stikstof en fosfor overschrijden ruim de MTR (maximaal toelaatbaar risico)-norm. Dit wordt veroorzaakt door inlaat van water uit de Hollandse IJssel en Gouwe. Koper en zuurstof voldoen ook niet aan de norm. De koperoverschrijding is vermoedelijk te wijten aan interne bronnen zoals riooloverstorten, afspoeling regenwa-

ter en scheepvaart. De zuurstofoverschrijding komt door de aanwezige baggerlaag, de lage doorstromingsnelheid, de geringe diepte van de binnengrachten en de belasting met organische stoffen.

Ecologie

De ecologische waterkwaliteit is bepaald met het ecologisch beoordelingssysteem van DHV. Uit de standaardmethode volgt dat de ecologische waterkwaliteit in de binnenstad matig is. De belangrijkste knelpunten voor een verbetering van de ecologische kwaliteit zijn de voedselrijkdom (eutrofiëring) van het water, de harde oeverbeschoeiing en de aanwezige baggerlaag. Er is inmiddels gebaggerd. Er zijn op deze plaatsen geen waterplanten gevonden die goed of zeer goed scoren op de ecologische maatlat. De onderwater- en oevervegetatie is slecht ontwikkeld. Er zijn 3 tot 4 soorten waterplanten aangetroffen die een indicator zijn voor een matige waterkwaliteit. De visstand is redelijk gezond.

(uit: Watersysteembeschrijving van Rijnland).





Ambitie van Gouda



Het bevaarbaar maken van de Intieme Vaarroute

Door de Goudse binnenstad loopt een intiem en bijna geheimzinnig netwerk van kleine waterwegen dat niet overal zichtbaar en toegankelijk meer is. Het zou toch heel bijzonder zijn als het nu nog gedeeltelijk overkluisde water van de Spieringstraat, de Zeugstraat tot aan de Turfmarkt weer bevaarbaar is, en als het water rond de motte in het oudste deel van de stad weer herkenbaar en toegankelijk is. Een extra verbinding vanuit de Vijverstraat naar de Fluwelensingel maakt verschillende vaarroutes in de stadsboezem mogelijk. Hollandse Waterstad wil deze Intieme Vaarroutes ontwikkelen tot een aantrekkelijke waterattractie.

Het open maken van de Zuidelijke Toegang

Het herstellen van de Zuidelijke Toegang tot de binnenstad vanaf de Hollandse IJssel is een project met een hoog ambitienivo. Als de Zuidwestelijke Randweg open gaat en er daardoor minder verkeer op de dijk is, kan het herstel van de Havensluis beginnen. Dan kunnen de schepen daar weer de Haven binnenvaren, de mooiste plek om Gouda per boot binnen te komen.

Het terugbrengen van het Nonnenwater/Verlorenkost

In de afgelopen 50 jaar is er veel water in Gouda gedempt, overkluisd en hebben oude sluisjes hun functie verloren. Hierdoor heeft de binnenstad een beperkte bergingscapaciteit en laat de waterkwaliteit soms te wensen over. Het terugbrengen van een gracht kan een oplossing bieden die bovendien de stad verfraait. In het ontwikkelingsproject van het Bolwerk is dan ook destijds het idee opgenomen het Nonnenwater en de Verlorenkost open te graven. Inmiddels is dit idee verlaten en hebben ondermeer het Platform Binnenstad-West in samenwerking met private partijen en de gemeente Gouda aan een haalbaarheidsonderzoek voor het openmaken van deze grachten afgerond.

Terugbrengen van het schuren van de grachten

De kruisende deuren van de Donkere Sluis maakten het mogelijk de Goudse grachten door te spoelen. Dit schuren van de grachten zorgde vanaf de 18e eeuw tot aan 1953 voor schoon water. Het 18e eeuwse sluisenstelsel met het bijzondere systeem voor doorspoelen is uniek in Nederland en hoort op de rijksmonumentenlijst. Met het restaureren van de sluis en het stimuleren van het schuren krijgt Gouda er een bijzondere bezienswaardigheid bij. (gebaseerd op flyer van Hollandse Waterstad)

Herstel historisch watersysteem

vanuit RACM, het Watergilde, beleid gemeente Gouda en de gebiedsexpert

Inleiding

In de interviews is de kennis over het historische watersysteem en de ideeën over het herstel van dit watersysteem naar voren gebracht. Hierdoor ontstaat een geïntegreerd beeld van de cultuurhistorie van de Intieme Vaarroute waarbij de verschillende partijen hun eigen kennis hebben ingebracht. Als eerste heeft een vertegenwoordiger van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) een stuk over de betekenis van het watersysteem in Gouda opgesteld. Hierna is in eerste instantie het Watergilde vanuit het consortium geïnterviewd. Daarnaast zijn de cultuurhistoricus van de gemeente Gouda en een gebiedsexpert geïnterviewd.

Jaap-Evert Abrahamse (RACM), senior onderzoeker historische stedenbouw

Datum: december 2008

De geschiedenis en de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad Gouda hangen sterk samen met de ontwikkeling van het stedelijk watersysteem. Dit watersysteem stond niet op zichzelf. Gouda lag als een spin in het web, centraal in het gewest Holland, op de 'gekostumeerde' vaarroute tussen de Maas en het IJ. Schepen die niet door de stad voeren maar door de Buitengouwe en de Statensluis, moesten 36 uur wachten of een vergoeding betalen. Maar ook het stadswater maakte deel uit van deze vaarroute. De stad inde niet zelf het tolgeld. Dat privilege lag aanvankelijk bij de graven en later bij de Staten van Holland. De stedelijke economie profiteerde in hoge mate van de doorvaartroute, waarbij veel verkeer door de stad kwam.

De stad Gouda – de huidige binnenstad – kende in vroeger tijden een veel fijn vertakt watersysteem dan nu. Een geleidelijk gegroeid stelsel van grachten, kades en sluizen (dat weer was aangesloten op het stedelijk wegensstelsel) ontsloot de stad voor het waterverkeer en maakte de waterhuishouding beheersbaar. Dit systeem, dat zich ontwikkelde onder invloed van de techniek en de economische belangen van stad en gewest, is geleidelijk in onbruik geraakt. Ten behoeve van de groei van het landverkeer zijn in Gouda ook nog na de Tweede Wereldoorlog, veel stadswateren

gedempt.

De waardering voor het watersysteem in Gouda is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Ideeën voor reconstructie van delen en het opnieuw in gebruik nemen van andere delen zijn in samenhang ontwikkeld. Binnen het Goudse initiatief is het project voor de Intieme Vaarroute het meest realistisch om voor uitvoering in aanmerking te komen.

Maar net als ieder ander monument geldt ook voor een watersysteem dat het gebruik cruciaal is. De geschiedenis heeft geleerd dat functieverlies voor het watersysteem heeft geleid tot de verdwijning van delen ervan. Weloverwogen toevoeging van nieuwe functies is de basis van het openleggen van de Intieme Vaarroute. Bij een dergelijke herprogrammering van een deel van de binnenstad moet altijd een evenwicht worden gevonden tussen de bestaande structuur en het nieuw in te voegen programma en ontwerp, waarbij het gebruik en de schaal van de ingrepen in overeenstemming moet zijn met de schaal van het omringende stedelijk weefsel. Dit uitgangspunt is in het geval van de Intieme Vaarroute zeer goed uitgewerkt. Door een aantal kleine ingrepen kan een deel van het historische watersysteem in de Goudse binnenstad worden gebruikt voor kleinschalige waterrecreatie. De nieuwe functie en zijn omgeving zijn, vergelijkbaar met de Bossche Binnendieze, goed op elkaar afgestemd. De realisatie van de Intieme Vaarroute draagt bij aan de beleefbaarheid en de samenhang van het historische watersysteem en daarmee aan die van de Goudse binnenstad.

Ruud Hofman – Beleidsadviseur Cultuurhistorie Gemeente Gouda

Interviewer: Kees Ykema (Ykema T+L)

Datum: 16 februari 2009

Het Gouds watersysteem

De drie oorspronkelijke functies van het watersysteem zijn van cultuurhistorisch belang. Dit zijn de doorvaarbaarheid van de stad, inclusief het schutten van de schepen, het spoelen van de grachten en de stadsverdedigingsfunctie die het water heeft gehad. Vooral de laatste functie blijft vaak onderbelicht. Toen Gouda ging groeien na het verkrijgen van stadsrechten werd water, al

dan niet aangevuld met stadsmuren, ingezet als belangrijk verdedigingsmechanisme. De Raam en de Singels zijn hier goede voorbeelden van, zij zijn primair als verdedigingswerken aangelegd. In alle drie genoemde functies liggen cultuurhistorische waarden.

Het watersysteem van Gouda is vooral uniek omdat het historisch, middeleeuwse, watersysteem nog bijna intact is. Een goed voorbeeld hiervan is het gebied rond de motte. De waterwegen die wel gedempt zijn, zoals bijvoorbeeld de Raam, zijn echter nog goed herkenbaar in de plattegrond. Deze voormalige waterwegen zouden ook nog op betrekkelijk eenvoudige wijze hersteld kunnen worden. In veel andere Nederlandse watersteden is dit herstel problematischer, omdat er bijvoorbeeld grote verkeersaders of bebouwing over de gedempte waterwegen zijn aangelegd.

Een ander uniek aspect van het Goudse watersysteem is het fenomeen van de zogenaamde 'enkele buurten'. Een enkele buurt is een gracht of dijk die aan één kant bebouwd is. Daar vinden we aan één zijde de voorkanten van huizen, aan de andere kant de achterkanten van percelen met tuinen en bijgebouwen (Spieringstraat, Zeugstraat, Naaierstraat, Achter de Vismarkt, Peperstraat enz). Hierdoor ontstaat een hele aparte beleving van het water. Deze enkele buurten bevinden zich juist in het gebied van de Intieme Vaarwegen.

Watersysteem beschermen als Rijksmonument

Het Goudse watersysteem als ensemble is in zeer hoge mate van belang als uitdrukking van de maatschappelijke ontwikkeling van een Hollandse Waterstad in het algemeen en van de stad Gouda in het bijzonder. Het telt een groot aantal onderdelen die van groot belang zijn voor de geschiedenis van de architectuur en bouwtechniek in Nederland en het is diverse opzichten uniek in Nederland en daarbuiten. Het ensemble is als geheel nog grotendeels in tact en heeft daarmee in hoge mate educatieve en museale waarden. Het is daarom jammer dat het watersysteem als geheel en de samenstellende onderdelen op enkele uitzondering na nog geen beschermde status hebben. Gouda hoopt dat daarin in de nabije toekomst verandering zal komen.

Het zichtbaar maken van de cultuurhistorie

Bij het weer zichtbaar maken van de cultuurhistorie, moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen het restaureren/terugbrengen van de fysieke historische objecten en het vertellen van het verhaal van de stad. Het belangrijkste doel van de cultuurhistorie is hierbij het vertellen van het verhaal van de mensen die de

stad hebben opgebouwd.

Natuurlijk heeft dit verhaal ook zijn fysieke neerslag in de stad. De objecten die de mensen hebben achtergelaten spelen daarin uiteraard een grote rol, maar om bijvoorbeeld het verhaal van de Raam te vertellen is het niet noodzakelijk om het water op zichzelf terug te brengen. Je kan op die plek de historie ook herkenbaar maken door het water op een andere manier weer fysiek vorm te geven.

Hoe neem je maatregelen in een cultuurhistorische context?

Een cultuurhistoricus begint altijd met onderzoek. In dit onderzoek probeer je zo goed mogelijk te achterhalen wat de historische situatie was en onder welke invloeden die zich heeft doorontwikkeld. Hieruit komt naar voren welke ingrepen je op historische gronden kan verdedigen. Als uit het onderzoek duidelijk naar voren komt hoe de historische situatie was, heeft het de voorkeur om deze terug te brengen. Het kan echter ook zijn dat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de historische situatie op een correcte manier terug te brengen of dat het niet wenselijk is om deze situatie terug te brengen vanuit een nieuw gebruik. In die gevallen is het beter om in de ingreep duidelijk te maken dat het niet gaat om de historische situatie. Dit kan door middel van een eigentijds ontwerp. Zonder de historie weg te gooien, moet je soms het contrast opzoeken.

Een goed voorbeeld is de doorsteek die kan worden gemaakt bij de Vijverstraat. Het is historisch verdedigbaar dat er een verbinding wordt gerealiseerd tussen de Spieringstraat en de Fluwelensingel, terwijl het onduidelijk is waar deze doorsteek exact was. In zo'n geval kan het historische verhaal dus het beste verteld worden met een eigentijdse ingreep. Een ander voorbeeld is het plan om de schutsluis op de kop van de Haven te bouwen. Oorspronkelijk werd de gehele Haven gebruikt voor het schutten van de schepen, maar in de huidige context is dat niet langer haalbaar. In dit geval, waarbij de sluis anders wordt teruggebracht dan die historisch was, verdient het de voorkeur om dit te doen met een eigentijds ontwerp dat zich voegt in de historische situatie.

Een ander verhaal is het stadhuis. Dit is rond 1950 gerestaureerd in gotische stijl. Het is vanuit de historie echter onduidelijk of dit in de oorspronkelijke situatie ook zo was. Hoewel de restauratie an sich heel goed is uitgevoerd, schept dit toch verwarring, omdat onduidelijk is wat nu historisch is en wat bij de restauratie aangepast is. Het verhaal van het doorontwikkelen is niet meer te vertellen aan de hand van wat we ter plekke aantreffen.

Hetzelfde geldt ook voor nieuwe functies die je wilt inpassen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de keerplek voor fluisterboten. Omdat deze functie niet gebaseerd is op de historische situatie moet je zorgen dat door het ontwerp duidelijk wordt dat dit een latere toevoeging is.

Concrete ingrepen in het historisch watersysteem

Eén belangrijke ingreep die de beleefbaarheid van het Goudse watersysteem aanzienlijk zal vergroten, is het verwijderen van de overkluizingen die zich nu achter de Waag bevinden. Doordat deze overkluizingen vrij groot zijn, is er totaal geen beleving meer van het historische watersysteem. Ook door de overbouw van de bloemist in de Antoniusstraat vallen de zichtlijnen op het water helemaal weg. Historisch gezien was op de plek achter de Waag wel een brug, maar dit was een vrij klein bruggetje. Een nieuwe brug waar ook bussen en hulpdiensten overheen moeten kunnen, zou dus een eigentijds ontwerp kunnen krijgen.

Er is nu een duidelijke breuk tussen het kernwinkelgebied aan de ene kant en het historische gebied aan de andere kant. Door het zichtbaar maken en het nieuwe gebruik van het historisch watersysteem kan dit voor een groot deel verholpen worden. Door het openmaken van de overkluizing wordt de beleving van het historische watersysteem teruggebracht in het kernwinkelgebied en de stad op dit punt weer leesbaar. Hiernaast wordt door het herstel van de onderdoorgang bij de Dubbele Buurt, wat nu wordt uitgevoerd, de hoofdwatergang van de Haven en de Gouwe weer verbonden met de Intieme Vaarroute. Dit is een belangrijke ingreep, omdat hiermee wordt benadrukt dat het watersysteem één geheel is.

Als er meer mensen vanuit het kernwinkelgebied naar de Haven komen, zal de bedrijvigheid hier toenemen en wordt het interessanter om er bijvoorbeeld een galerie of een restaurantje te beginnen. Ook is het verhaal van de historie van de stad beter te vertellen. Het gaat dus om stadsontwikkeling, niet alleen om herstel van oude waarden.

Cultuurhistorische waarde van nieuw gebruik van het watersysteem

Nieuw gebruik van het watersysteem in de vorm van bijvoorbeeld een fluisterbootje of een kano kan heel positief zijn vanuit het oogpunt van de cultuurhistorie. Allereerst ontstaat er een nieuwe dimensie in de beleving van de stad. Vanaf het water beleef je de stad toch heel anders dan vanaf de straat. Daarnaast is het ook mogelijk om een fluisterboot met gids aan te bieden. Dit is natuurlijk

een perfecte situatie om het historische verhaal te vertellen.

Bij het gebruik geldt hetzelfde principe als bij de fysieke ingrepen. Het is waarschijnlijk niet mogelijk om een bootje te ontwikkelen zoals dat vroeger door het Goudse water heeft gevaren. Een goede optie is dan om te kiezen voor een elektrisch fluisterbootje waardoor je weer dat contrast tussen historisch en eigentijds gebruik opzoekt.

Ook het beheer krijgt meer aandacht als het watersysteem meer gebruikt gaat worden. Nu zie je dat beheer en onderhoud van het watersysteem niet planmatig wordt aangepakt, maar dat dit veelal op ad hoc basis wordt uitgevoerd. Hierbij komt nog dat de kosten voor het onderhoud van een historisch kunstwerk veel hoger zijn dan die van een nieuw kunstwerk, terwijl er qua budget geen onderscheid wordt gemaakt. Dit is een probleem wat ook in veel andere Hollandse watersteden speelt. Als de zichtbaarheid van het watersysteem groter wordt, moet je meer aan beheer en onderhoud doen om je als stad van je goede kant te laten zien. Het is wel belangrijk dat dit aspect van beheer en onderhoud mee wordt genomen in het ontwikkelproces.

Er liggen nadrukkelijk kansen om bij de uitvoering van dit project ook particulieren mee te nemen. Als je toch bezig bent met een reconstructie van een kade, denk bijvoorbeeld aan de Zeugstraat, dan is het voor particuliere eigenaren aantrekkelijk om gelijk mee te doen. Omdat er toch een aannemer bezig is, vallen de kosten meestal lager uit, maar je kan mensen ook verder helpen met bijvoorbeeld subsidies of laagrentende leningen.

In Gouda is de uitspraak “Als het water gaat stromen krijgt Gouda haar ziel terug” erg bekend. Je kan deze uitspraak ook omdraaien: “Als Gouda haar ziel terug krijgt, gaat het water weer stromen” en stellen dat als de mensen in de stad met bezieling samen aan de stad werken, het water weer gaat stromen. Die bezieling is in Gouda duidelijk zichtbaar, veel mensen zijn erg begaan met de historie van de stad. Belangrijk nu is dat we niet teveel naar de korte termijn kijken en het geld kijken, maar op de lange termijn op een respectvolle manier werken aan de (her) ontwikkeling van de historische stad.

Interview met: Hans Suijs (H), (Historische vereniging Die Gouda, Watergilde)

Interviewer: Kees Ykema (K)

datum: 3 juli 2008

K: Het Watergilde heeft in zijn beleid opgenomen het historische watersysteem van tussen 1500 en 1600 terug te willen restaureren. Wat bedoelen jullie

daar precies mee? Hoe ziet dat eruit?

H: Aan het Goudse stratenpatroon zie je dat hoe bepalend het water is geweest. Dat is al sinds het ontstaan van de stad. Toen zijn bij de ontginningen de slootjes loodrecht op de rivieren gegraven. Aan de ene kant oprukkend vanuit Utrecht, aan de andere kant langs de Gouwe. Tot op de dag van vandaag zijn die ontginningen te herkennen in het stratenpatroon van Gouda. En dat geldt ook voor het waterpatroon van de grachten en de zijlen. Op luchtfoto's van Gouda zie je nog steeds de structuur van 1500-1600.

Met name in de twintigste eeuw is steeds meer water gedempt. Daar zijn meerdere redenen voor geweest, maar met de huidige kennis is dat soms jammer. Want naast de voordelen had het ook nadelige effecten, zoals te veel of juist te weinig water. Dat laatste geldt vooral voor grondwater. We willen dus niet alleen vanuit historisch belang het water terug, maar ook vanuit waterbeheer een evenwichtiger stad creëren met een volwaardige plaats voor het historische water.

We gebruiken daarvoor het volgende adagium. We hebben met vallen en opstaan gedurende duizend jaar kennis opgebouwd over water in binnensteden. We gooien die kennis toch niet zo maar weg omdat we de laatste vijftig jaar zo'n heilig vertrouwen in onze moderne technologie hebben gekregen?

Er zijn kennisgebieden verloren gegaan, en vaak zijn we ons daar niet van bewust. Een probleem zoals het onderlopen van achtertuinen van de huizen langs de Turfmarkt zou niet bestaan als het oorspronkelijke waterstelsel in tact was gebleven.

K: Als je kaarten vergelijkt, zie je inderdaad dat het patroon nog in tact is, maar je ziet ook dat er veel verdwenen is. Hoe kijk je dan nu tegen het watersysteem aan? Wat is bijvoorbeeld de rol van het schuren van de grachten.

H: Het schuren van de grachten is een manier om de grachten schoon te spoelen door gebruik te maken van het hoge water van de Hollandsche IJssel. Dat gebeurde al heel lang in Gouda. In archiefstukken van rond 1620 is te vinden dat behalve de toenmalige Donkere Sluis ook de eerste Volmolen aan de Peperstraat voor doorspoeling zorgde. In 1630 kwam daar de tweede Volmolen bij de Punt bij. Beide molens stonden in verbinding met de Hollandsche IJssel en maakten gebruik van de waterkracht van het hoge water. en konden daardoor ook zorgen voor doorspoeling van de Goudse grachten. Het systeem van het

schuren is in de 18e eeuw geperfectioneerd toen de Donkere Sluis de kruisende deuren kreeg. Daarmee ontstond de Donkere Sluis zoals wij die nu nog kennen.

Het schuren is een bijzonder element van het Goudse watersysteem. De Gouwe kun je de primaire waterweg noemen en was vooral een transportweg. Maar het kanalenstelsel in de stad kun je het secundaire waterstelsel noemen. Aan de westelijke kant lag een klein deel; de Raam en de Peperstraat. Aan de oostelijke kant van de stad lag het grootste deel en diende voornamelijk om water af te voeren, zowel hemelwater als rioolwater. In de praktijk was het een open riool. Als je dat water wilt afvoeren, moet het wel stromen. Een ingenieus stelstel van sluisjes dwong het water als het ware door de Intieme Vaarwegen. Op die manier schuurde het water de waterwegen schoon. Hoewel men dit waarschijnlijk toen niet precies wist, was dit spoelen van de grachten voor de volksgezondheid van groot belang. Letterlijk van levensbelang. Vuil water bracht immers veel ziekten over.

Wij willen dat de doorstroming weer een volwaardige plek krijgt bij het herstellen van de Intieme Vaarwegen. Want je kunt wel aandacht vragen voor de Intieme Vaarwegen, maar als het water stilstaat en stinkt, krijgt niemand een positief beeld. Wij vinden stroming voor de hele stad belangrijk, en zeker voor de motte. Het water moet stromen.

Oude kennis en techniek kunnen we nu ook weer gebruiken bij het schoonhouden van het watersysteem. Laten we maar eens naar de huidige motte kijken. Het water loopt er aan twee kanten langs; aan de zuidkant onder het Museum GoudA en aan de noordkant onder het Kustershuis. Om het cirkelvormige water goed schoon te maken, is aan beide kanten doorstromend water nodig.

In het verleden zal er ongetwijfeld voldoende stroming zijn geweest en werd het schoon. Nu zijn we (te) voorzichtig omdat het bij de Turfmarkt zo verzakt is dat je nog maar 10cm drooglegging hebt. Als je in de haven te veel water opzet, bijvoorbeeld meer dan een meterontstaat op de Turfmarkt een al te groot hoogteverschil. Als je echter te weinig water langs de motte laat gaan, zou het water wel eens de makkelijkste weg kunnen kiezen. Onder het museum ontstaat dan waarschijnlijk geen stromend water meer.

Dat is op te lossen met de techniek die men in de middeleeuwen gebruikte. Zet er een schuifje of een klepje bij en komt het wel weer goed. Dat is niet hemelbestormend. Je zou bij wijze van spreken onder het Kustershuis een vulluikje kunnen maken. Hierdoor loopt het water tijdens het schuren langs de andere kant. Datzelfde is bij de Vismarkt in

het verleden gebeurd. Dan ging het Amsterdams Verlaat dicht en werd het water als het ware rechtsaf gedwongen, de Vismarkt op. Dan ging het zo via de Naaierstraat naar de Turfmarkt en dan weer terug naar de Lage Gouwe.

K: Rijnland houdt zich ook bezig met doorspoeling en de waterkwaliteit. Zou het schuren op deze manier kunnen bijdragen aan de doorspoeling?

H: Ja, daar zijn wij van overtuigd. Je moet zo'n monumentaal systeem op een moderne manier gebruiken. Die Goude heeft dat ook altijd gezegd over monumenten. Als een gebouw gebruikt wordt, wordt het goed onderhouden. En daarmee behouden. We hebben daar de term BORG voor bedacht: Behoud, Onderhoud en Realistisch Gebruik.

Hetzelfde zeggen we over het water. Stilstaand water waar niemand naar kijkt, waar geen boten varen en waar geen stroming is, raakt letterlijk out the picture. Niemand kijkt er meer naar en het wordt niet onderhouden. Uiteindelijk verzandt het en wordt het een vuile stinkende sloot. Logisch dat men die dempt.

Dus moet je zorgen dat er beweging op het water terugkomt, dat er stroming is en dat het onderhouden wordt. Dat geldt voor alle onderdelen. Daar ligt voor Rijnland een hele mooie taak waar ze zelf winst mee kunnen halen.

. Het is bijvoorbeeld mogelijk om alvast te gaan pseudo-schuren, voordat de verbinding met de Hollandsche IJssel is hersteld. Dat vergt weinig investering, het heeft een perfecte uitstraling voor toerisme en burgerij. Je kunt een geweldig historisch verhaal laten zien, al is het maar eens in de week. En tegelijkertijd ontstaat er stroming in de motte door het Amsterdams Verlaat dicht te doen en gelijktijdig dat sluisje bij de Kerk open te zetten. Door de Zeugstraat loopt het water dan weer weg. De haven heeft een lengte van driehonderd meter, maar met een halve meter er op ontstaat een behoorlijk hoeveelheid water die goed door het gebied stroomt..

H: Er schiet me trouwens nog iets vergelijkbaars te binnen: afgelopen zondag, keep them rolling (red: manifestatie oude legervoertuigen.) Een oude jeep hoort niet in de etalage, maar moet functioneren. Dan blijft hij behouden. Dat is met alle monumenten, dus ook met die jeeps en vrachtwagens. Je moet zorgen dat ze gebruikt worden, want dan blijven ze in goede staat. Dat geldt ook voor waterwegen.

K: Dat is voor jullie een heel helder uitgangspunt. Functioneren, gebruiken en daardoor behouden Zelfs als dat niet meer precies zoals vroeger is?

H: Gebruik is absoluut prioriteit. Aan de Donkere Sluis is te zien hoe funest buiten gebruik stellen is. De deuren rotten weg omdat er al vijftig jaar geen beweging in het water is. Je moet ze nu eerder vervangen, dan wanneer de sluis gebruikt zou worden.

Je kunt heel goed gebruik maken van moderne middelen zonder de historische uitstraling aan te tasten. Voor het spoelen rond de motte moet je bijvoorbeeld een praktische oplossing vinden. Maar je kunt moderne technische oplossingen best onzichtbaar wegwerken bijvoorbeeld onder een overkluizing.

Maar er is ook niks op tegen om een modern element te laten zien in een monumentaal gebied. Er staan immers ook vaak winkels en andere moderne gebouwen. Maar wees dan ook echt creatief, maak ook dan kwaliteit. Dan is er niets mis met moderne toevoegingen. Een stad leeft immers en moet zich ontwikkelen. We leven nu in de 21e eeuw en natuurlijk kun je veel leren uit die vroegere eeuwen en oude elementen terugbrengen. Maar je mag er ook je eigentijdse stempel op zetten.

K: Het gaat in Hollandse Waterstad niet om water alleen. Langs de vaarroute kom je van alles tegen: kademuren, tuinen, monumenten Hoe kijken jullie daar naar?

H: In de buurt van de motte is het duidelijk. Daar staan erg veel monumenten: het oude Weeshuis, de Sint Jan, het museum, het Vroesenhuis. Maar kijk ook eens naar de structuur van de Zeugstraat. Het is minder oud, maar ademt wel een monumentale sfeer uit. Het vieze water en de lelijke bruggetjes doen de historische sfeer onrecht aan.

K: Wat bedoel je met onrecht?

H: De lelijkheid. De bruggen zijn in de loop van de tijd steeds groter geworden. Het waren oorspronkelijk smalle boogbruggetjes, maar het zijn nu platte autobruggen geworden. Ze worden niet alleen zo breed mogelijk, maar ook zo vlak mogelijk gemaakt want dan kun je erop parkeren.

Als ik het over lelijk heb, bedoel ik alle facetten. Het water staat stil en is vuil. Zorg er voor dat je dat langzaamaan weer terug brengt zodat het water weer een volwaardig onderdeel wordt van de totale stad, zodat het geheel meer waard wordt. Het

museum bijvoorbeeld wordt leuker als het water er daar mooi bij ligt en er dingen in gebeuren.

En in de Turfmarkt zal dat echt geen turfboot zijn met hoog opgeladen turf, die onder de trappetjesbrug doorvaart. Dat zijn vooral sloepen, kano's en andere kleine vaartuigen.. Maar het brengt wel weer levendigheid in de binnenstad en er ontstaat een evenwicht tussen monumenten langs het water en het monumentale water zelf. De stad wordt dan stap voor stap gewoon mooier.

K: Wat zie jij nog meer voor mogelijkheden voor het water?

H: Je moet zichtbaar maken dat het water stroomt. Wildwaterkanoën zie ik niet zitten, want zo krachtig zal het nooit zijn. Maar je kunt wel iets anders met die beweging doen. En dat kun je ook weer uitbaten in toeristisch opzicht. Ik heb in Singapore een leuk voorbeeld gezien. Daar is een badeendjesrace geweest en dat trok wereldwijd de aandacht. Als wij de grachten weer gaan schuren zouden we iets soortgelijks kunnen doen. Het hoeft niet precies hetzelfde te zijn, maar stel je voor dat je badeendjes of flessenpost, in het water gooit tussen de twee sluisdeuren. Je laat het water hoog opkomen, sluit het Amsterdams Verlaat en al die badeenden stromen langs de motte en belanden via de Zeugstraat uiteindelijk in de Turfmarkt. Een netje eronder en wie het eerst eendje opschept heeft gewonnen.

Maar ik denk ook nog aan iets anders. Er is een relatie met waterkwaliteit. Nu staat het water stil, maar als je 300.000 kuub water per jaar binnenlaat via de Gouwe, de Spieringstraat en de Peperstraat, ontstaat beweging in het stedelijk water.

We kunnen het water een handje helpen als we bij het pseudo-schuren tussen de Noodgodsbrug en de Donkere Sluis een paar fikse fonteinën maken. Een fontein geeft levendigheid maar door het neervallende water komt er ook meer zuurstof in het water en wordt de waterkwaliteit verbeterd. Je neemt zo verschillende facetten van water in de binnenstad mee. Zolang die vaarweg naar de IJssel nog niet open is, zijn dit dingen die je tijdelijk kunt doen.

K: In dit onderzoek wordt het idee geopperd om rinkets te plaatsen aan de Haven, zodat het water via de rinkets uitkomt in de t in de grachten e rachter en in het water rond de motte. Heeft dat waarde voor jullie?

H: De rinkets zijn bijzonder waardevol voor ons. We hebben een paar jaar geleden de status van gemeentemonument aangevraagd

om een vorm van bescherming te geven en zo te voorkomen dat ze gesloopt worden. Ook voor de rinkets geldt: je moet ze bruikbaar maken. Dat kan bijvoorbeeld bij de Muze aan de Oosthaven want daar staat er één aan de kade van de haven. Je kunt er ook voor kiezen om het museaal zichtbaar te maken, maar dan moet er in het museum ook aandacht besteed worden aan het thema water in de binnenstad. We zouden bijvoorbeeld een nieuw rinket kunnen laten maken naar voorbeeld van de oude en laten functioneren rond de motte. Want daar hebben ze waarschijnlijk ook gestaan, er moeten er honderden zijn geweest. Er is niks op tegen om een rinket terug te brengen op een plek waar er één heeft gestaan. Het zou mooi zijn als je dat in een transparante buis dwars door het museum kunt laten zien. Met een duidelijke uitleg en een mooi verhaal, leg je het watersysteem museaal uit. Nog een manier waarop het watersysteem een toeristisch interessant thema wordt.

K: Maar misschien heeft daar wel nooit een rinket gestaan? Moet je dat dan wel terugbrengen?

H: Maar er zou een rinket hebben kunnen staan. Want waarschijnlijk hadden bijna alle huizen aan de Oost- en Westhaven er wel een. Iedereen wilde immers wel zijn eigen riool schoon spoelen met behulp van hoog en laag water. Ik denk dat het bij het museum niet anders geweest is. Ik vraag me alleen af of we bij het museum nog spuigaten aantreffen. Daar zou je naar moeten zoeken naar de oude uitlaten bij de overkluizing tussen de Molenwerf en Achter de Kerk.

K: Er wordt onderzocht of het verbreden van het water rond de motte interessant is. Wat denk jij daar van?

H: Het water rond de motte is het oudste water. De loop van de Gouwe is verschillende keren verlegd, maar het water van de motte niet. Er zijn zelfs verhalen dat de Gouwe over de Markt gestroomd zou hebben. De afbuiging van het water bij de Donkere Sluis is onnatuurlijk. Het is nogal een rechte hoek, zonder een soepele kromming van de rivier. Door de aanleg van sluizen ontstaan mogelijk dit soort onnatuurlijke buigingen. Vergeet niet dat de Sint Janskerk toen heel klein was. Daar heeft ook water gelegen. Je zou dat ook nog zichtbaar moeten kunnen maken.

Ik wijs mensen tijdens rondleidingen altijd op de achterkant van de huizen tegenover de kerk. Daar zijn nu aanbouwen te zien. Daar heeft vroeger water gelopen, een zogenaamde kerkring. Dat water bestaat nu niet meer. De huidige

kerk is er over heen gebouwd, maar het zou heel goed kunnen dat de Gouwe daar op de een of andere manier op aangesloten heeft.

K: Je hebt het over hele oude historisch-geografische gegevens. Weten we daar wel genoeg van af?

H: De archeologische vereniging Golda weet daar meer van. Je hebt ook Henk-Jan Sprokholt geïnterviewd. Hij weet er ook meer van want hij doet al jaren onderzoek naar de oude bodem. Maar je kunt nu zelf ook nog veel zien aan de bebouwing. Als je vanuit de Dubbele Buurt een denkbeeldige lijn trekt naar het Tolhuis dan zie je dat de voorkanten van de huizen aan de Dubbele Buurt aan de westkant één lijn vormen met de huizen verderop aan de westhaven. De kapel van het museum staat bijvoorbeeld loodrecht op deze lijn en waarschijnlijk is de haven dus recht geweest. Het kan best dat er eerder een sluis heeft gelegen in de Dubbele Buurt en dat bij de bouw van de sluis op de huidige plek de knik in de haven is ontstaan. Vaak bouwde men een nieuwe sluis namelijk naast de oude en werd ook de waterloop daarop aangepast.

K: Ik wil het even hebben over het Houtmansplantsoen. Een van de ideeën is om de Vijverstraat door te trekken naar de Fluwelensingel. Er bestaan twee modellen die mogelijk voor Rijnland interessant zijn. Bij model A wordt de Vijverstraat verlengd en loopt door naar de Fluwelensingel. Bij model B buigt het water voor het pompstation af en staat via een vijver in het Houtmansplantsoen in verbinding met de Fluwelensingel. Wat vind je daar van?

H.: Die vijver bij model B in het midden is er nooit geweest. Vanuit waterhistorie is die niet relevant. Die andere weg van model A is er wel geweest en die heeft dus wel betekenis. Een verbinding met de Fluwelensingel is van belang omdat dan een aaneensluitende route voor kleine bootjes door en om de stad ontstaat. Nu kunnen kano's bij het Bolwerk de stad in, ze kunnen straks tot de motte varen, een rondje maken en weer terug varen. Dat is de hele vaartocht door de stad. Als je in het Houtmansplantsoen de verbinding naar de Fluwelensingel maakt, kunnen bootjes de stad in via de Karnemelksloot, Fluwelensingel en Spieringstraat. Via de motte en onderdoorgang komen ze weer op de Gouwe en kunnen de stad via het Bolwerk en de Kock van Leeuwensluis weer uit.

Maar denk dan niet alleen aan kano's. Zorg ook dat de fluisterboten een rondje kunnen varen

door en rond de stad. Dan gaat de verhuur van de fluisterboten ook beter.

De doorsteek naar de Fluwelensingel is ook een kans om mensen van buiten te trekken. De kanovereniging De Goudse Pedel heeft zo'n 40 tot 50 parkeerplaatsen bij het Reeuwijks Verlaat aan de Burgvlietkade. Dat is ook een ideale plek om kano's te water te laten. De doorsteek is dus vooral interessant voor de waterrecreatie en niet direct voor de historische beleving van de stad.

K: . Maar er ligt ook een archeologische site en het park zelf heeft monumentale waarde. Hoe kijken jullie daar naar?

H: Daar moet je pragmatisch mee omgaan. Stel dat je een vijver maakt en daar archeologisch iets interessants tegenkomt, dan zou je er voor kunnen kiezen dat in te brengen in het plan. Je maakt dan historische waarde zichtbaar in een hedendaags plan. Daar is niks mis mee.

Stel dat je het water van de Vijverstraat niet kan doortrekken omdat daar een riool ligt. Misschien lekt het riool wel, zoals zoveel riolen in de binnenstad. Dat zou een reden kunnen zijn het herstellen van de riolen in de binnenstad eerder te gaan uitvoeren omdat je op deze manier werkzaamheden en kosten kan combineren. De primaire kosten komen dan bij de rioolverbetering te liggen. Het opengraven hoeft je niet te betalen, alleen het doortrekken naar de singel. De gemeente heeft dan veel geld verdiend.

Puur toeristisch gezien, is er nog wel iets anders interessant. De plek van de muziektent krijgt een veel centralere rol als je er een eiland van maakt. Stel dat je zowel de vijver maakt als de Vijverstraat doortrekt. Dan wordt dit een fantastische plek om concerten te geven. Je hebt dan drie toegangswegen en die kun je makkelijk controleren. Nu kan dat niet. Al met al kon dit dus wel eens heel mooi cultureel muzikaal plekje worden, juist door die nieuwe constructie.

K: We hebben het gehad over vaarroutes en bootjes in de stad. Zie je daar nog meer mogelijkheden voor?

H: Vaarroutes en bootjes zijn inderdaad niet alleen interessant voor het Houtmansplantsoen. Er zijn in de stad op termijn meerdere routes te realiseren. Dat geldt bijvoorbeeld ook als Nonnenwater en Verlorenkost opengegraven zou worden. Dan kan je vanaf de Binnengouwe door het Nonnenwater en Verlorenkost naar de museumhaven varen. Stel dat dan ook de Raam nog opengegraven zou worden. Dan kun je weer een verbinding maken tussen de Raam en het

Binnenhavenmuseum. Doorverbinding Raam-Peperstraat is hetzelfde verhaal. Op deze manier ontstaat een maasvorming netwerk van vaarroutes.

Een ander interessant punt voor bootjes is achter de Waag. Als er bijvoorbeeld een brug bij de Kleiweg ligt en de overkluizing Achter de Waag is opgeheven, kunnen fluisterboten bij het plein achter de Waag komen. Als het water daar wat breder is, kunnen bootjes daar aanleggen of keren. Dit kan al voordat de Zeugstraat doorvaarbaar is. Er ontstaat dan een ander soort levendigheid in de stad. De gemeente moet natuurlijk wel alvast maatregelen opnemen voor de bruggen aan de Zeugstraat. Te beginnen met het handhaven van het parkeerverbod op die bruggen. Vervolgens moet duidelijk gemaakt worden welk type brug daar wenselijk is. Overigens zonder de functionaliteit voor de winkels tekort te doen. Maar de gemeente moet dat dan nu wel echt serieus aanpakken. In het verleden heeft zij dat niet altijd gedaan. De gemeente heeft bijvoorbeeld ooit gezegd dat er geen grote vrachtwagens in de binnenstad mogen, maar dat wordt niet gehandhaafd. De dominantie van Albert Heijn aan de Markt zorgt er bijvoorbeeld voor dat er in de Naaierstraat onverantwoord grote auto's gaan. Dan maar geen Albert Heijn. Als een ander dat pand wil overnemen bij wijze van spreken, dan mag die dat doen. Ik ken steden waar grote vrachtwagens wel succesvol geweest worden en waar iedereen dat gewoon accepteert. Handhaven is het sleutelwoord.

K: We zijn in vogelvlucht door dat Goudse watersysteem heengevlogen. Heb jij buiten deze focus nog suggesties of opmerkingen voor het vervolgproces van Hollandse Waterstad.

H: In generieke zin denk ik dat het consortium Hollandse Waterstad al vrij snel de resultaten moet inventariseren en beoordelen. Bij het vervolg moeten we verder gaan dan de oorspronkelijke doelstellingen. We moeten dan ook de gaten opvullen die zijn ontstaan.

En ik vind dat de uitvoering van de grote werken, zoals de Zuidelijke Toegang en het opheffen van de overkluizingen afgewisseld moet worden met de kleinere projecten zoals motte, de vijver en het pseudo-schuren.

We zetten in op het restaureren van de Havensluis, maar hoeven niet tegelijk alle maatregelen te nemen. Ik denk dat het consortium integraal de discussie moet voeren over de volgorde van de maatregelen en daar voorstellen voor moet doen. De prioriteiten en de timing worden nu echt belangrijk. Er moet nu een duidelijk beeld komen van planning en volgorde van uitvoering.

K: Je noemt dit als taak van het consortium Hollandse waterstad. Zie je dit alleen binnen het consortium of ook daar buiten?

H: Ik heb aan Gerard Boks (projectmanager Cultureel en Havenkwartier) duidelijk gemaakt dat het Watergilde teleurgesteld is in de betrokkenheid van de politiek. Er is geen stuurgroep en Die Goude heeft al gezegd we voortaan geen projecten alleen met het college meer moeten doen. Allereerst omdat BenW intrinsiek onbetrouwbaar is door het vierjaren-systeem. Wij zijn er niet van overtuigd dat de volgende wethouder hetzelfde gaat doen als deze, of als de vorige.

Er is geen lange termijn beleid. Maar het projectplan voor het water in de binnenstad vraagt juist wel om een lange termijn beleid. Wij willen daarom ook minstens de betrokkenheid van de raadsleden en zouden in het vervolgtraject minstens twee of drie raadsleden in het consortium willen zien. Raadsleden zijn gekozen door de bevolking en leggen daar verantwoording aan af. Vanwege de volgende verkiezingen zijn zij eerder geneigd op langere termijn na te denken dan politici die aan het roer staan. De raadsleden vertellen waar de boot heen moet. Stuurlied in de vorm van het College zijn voortdurend aan het bijsturen en soms aan het omdraaien. Voor het Watergilde is dat geen goede manier van werken en wij zouden dat in een vervolgproject ook graag anders zien.

Interview met: Henkjan Sprokholt (gebiedsexpert)

Interviewer: Kees Ykema (Ykema T+L)

Datum: 28 juli 2008

Henkjan Sprokholt (archeoloog) is geïnteresseerd in macrostructuren. Hij probeert een locatie in te passen in het totale geheel van de stad. Je kunt hem ook een historisch-geograaf noemen die archeologie als werkinstrument gebruikt en de stad als onderzoeksobject heeft.

Intieme Vaarroute

De motte is het centrum van de Intieme Vaarroute. Het gebied rondom de motte heeft de meest Intieme Vaarroute binnen Gouda, en ligt in de historische kern. Een nog goed herkenbare motte is iets wat zeer weinig andere steden nog hebben.

Onderzoek

Henkjan is momenteel bezig met een onderzoek, waarbij oude data uitgewerkt worden. Ook maakt hij veel gebruik van cartografisch materiaal. Op dit

moment is hij bijvoorbeeld bezig met een bron uit de 14e eeuw die de breedtes van de watergangen aangeeft. De aanwonende was in die tijd verplicht om het onderhoud van de watergangen te doen.

Het onderzoek, dat hij meestal samen met Marcel van Dasselaar uitvoert, beoogt de ontwikkeling van dit gebied te reconstrueren. Dit is vrijwilligerswerk, het doel is om dit uiteindelijk te publiceren.

Historische ontwikkelingen rondom de motte

Het land van Stein werd op Utrechts initiatief langs de Hollandse IJssel ontgonnen in de richting van het huidige Gouda. We praten dan over het midden van de 11e eeuw. Sommige van de kavelsloten uit deze tijd bestaan nog steeds, bijvoorbeeld de Fluwelensingel, de Geuzenstraat en de Groeneweg. De ontginning is toen geëindigd bij de Gouwe, dus in de huidige binnenstad, en daar is een versterkte woonplaats gebouwd: de hofstede van de Heren van der Goude, de adellijke familie die op een gegeven moment de scepter zwaaide over dit gebied en de stad Gouda. We hebben kunnen reconstrueren dat de hofstede het gebied ten zuiden van de Sint-Janskerk en het Raoul Wallenbergplantsoen tot voorbij het Vroesenhuis besloeg. Dat verklaart ook dat het woord 'hof' in die buurt in oude documenten vrij veel voorkomt. Bij opgravingen zijn bovendien eind-12e eeuwse sporen gevonden. Dieper in de bodem zijn nog wel oudere sporen te verwachten. De hofstede had twee functies: bestuurscentrum en verdedigingswerk in tijd van oorlog.

De motte, een versterkt onderdeel van de hofstede, is later gebouwd dan de hofstede zelf. Op deze motte konden de bewoners zich terugtrekken, als er een militaire of natuurlijke dreiging zoals een overstroming was. Uit een profiel van de bodemopbouw rondom de Kosterij, Achter de Kerk 15, blijkt dat dit vroeger een onderdeel is geweest van de motte. Hier blijkt ook uit dat de motte oorspronkelijk kleiner was dan hij nu is. De gracht was daarentegen juist breder. De oorspronkelijke motte is vernietigd in 1304, dit in de nasleep van de politieke verwickelingen na de moord op graaf Floris de Vijfde in 1296. Gouda raakte daar ongewild bij betrokken.

De Gouwe stroomde oorspronkelijk waarschijnlijk tussen de motte en de hofstede door. Het kwam wel vaker voor bij dergelijke adelsgoederen dat ze zich op beide oevers van een grensrivier ontwikkelden. Mogelijk deed men dit om de rivier als het ware te claimen. Daarnaast is er in oude bronnen ook nog sprake van een Oude Gouwe, maar het is onduidelijk of die nog watervoerend was in de periode van de ontginning. Hij kwam vanuit het oosten, ongeveer uit de richting

van de Blekerssingel. Deze twee stroompjes kwamen waarschijnlijk bij de hofstede en de motte bij elkaar.

Als de hofstede en motte inderdaad van de Heren van der Goude is geweest, dan was de Sint-Janskerk hun hofkapel. Deze kapel stond op een kerkring. Dat is een soort kerkeiland, bijna altijd rond en iets verhoogd. Kerk en kerkhof pasten er precies op.

In een wat later stadium werd ten westen van de motte de hofstede uitgebreid met een voorhofstede. Dit is kenmerkend voor een adelsgoed met motte dat zich doorontwikkelt tot een stad. Denk bijvoorbeeld aan Den Haag: je hebt daar een Binnenhof en een Buitenhof, waarbij het Binnenhof van de graaf is en het Buitenhof publiek toegankelijk is voor handelaars, smeden, reizende handelslieden e.d. In Gouda heette dit de Voorhofstede.

De voorhofstede is dus het begin van de stad geweest. Op zo'n voorhofstede stond altijd een gasthuis, en dat staat er nog steeds (Catharinagasthuis). Deze werden gebouwd omdat het in verband met besmettelijke ziekten en het risico van plunderingen niet toegestaan was om bij bewoners van de stad te logeren. Langstreckende handelaren en ambachtslieden konden in dit gasthuis overnachten. Later kregen die gasthuizen de functie van ziekenhuizen, juist vanwege de vele zieke bezoekers die er werden opgevangen. De tijdelijke bewoners van de voorhofstede hadden de beschikking over een eigen kapel: de gasthuiskapel, die eveneens nog steeds bestaat.

Nadat de familie Van der Goude in 1305 was uitgestorven, kreeg Gouda in 1308 een nieuwe stadsheer, die echter in Schoonhoven ging wonen. Schoonhoven was toen, door haar ligging aan de Lek, veelbelovender dan Gouda. Pas in 1361 wordt Gouda, dat in korte tijd onstuimig gegroeid is, weer interessant gevonden. Toen bleek dat Gouda veel sneller opkwam dan Schoonhoven, heeft de toenmalige stadsheer ook in Gouda een kasteel laten bouwen. Na de stadsbrand van 1361 was er namelijk een plek aan het einde van de haven vrijgekomen en er werd meteen een begin gemaakt met de bouw. Daarbij werden onder andere de stenen gebruikt die afkomstig waren van een molen die op de plek van de oude en in onbruik geraakte motte stond. De motte is toen ook afgegraven en die grond is gebruikt om de oostelijker gelegen hofstede op te hogen: het huidige Raoul Wallenbergplantsoen en de omgeving van de Patersteeg.

Vijverstraat/Houtmansplantsoen

Het minderbroederklooster heeft hier gestaan op een terrein dat nu begrensd wordt door de

Vijverstraat, de Spieringstraat, de Hoefsteeg en de Tuinstraat. Ten noorden daarvan lag oorspronkelijk het Elisabethgasthuis (later verhuisd naar de Kleiweg). Ten zuiden van het minderbroederklooster behoorde alles tot het kasteelterrein. Tijdens of direct na de sloop van het kasteel en het klooster van 1575 tot 1578 hadden men het idee om op de vrijgekomen plek een grote binnenhaven te graven. Dit was waarschijnlijk om de voorzieningen voor binnenschippers te verbeteren.

Vanuit historisch perspectief is het verlengen van de watergang in de richting van de Vijverstraat het beste. De vijver zoals die in de andere optie wordt voorgesteld is er nooit geweest. De andere optie heeft waarschijnlijk wel bestaan, die was misschien om de slotgracht van het kasteel af te wateren, maar daar is weinig over bekend.

Terugbrengen van de historie

Het is historisch verdedigbaar om de watergangen rondom de motte weer te verbreden, toen de motte nog in gebruik was het immers een verdedigingswerk, met een slotgracht eromheen. Die was een stuk breder dan het water dat nu nog over is. Het is wel lastig dat hij niet meer rond is. Het grachtje achter de kerk was waarschijnlijk ook veel breder dan nu en is versmald toen de kerk instortte.

In de tuin van de Kosterij ligt onder het maaiveld een 14de-eeuwse keermuur, het is alleen lastig om deze terug te brengen. Het is ook onduidelijk of het zichtbaar maken hiervan heel spannend is. Hij dateert namelijk van direct na de sloop van de motte. Je zou wel ervoor kunnen kiezen om hem iets boven het maaiveld op te metselen, zodat hij terug komt in het zicht. Door een niveauverschil kun je dan de begrenzing van het motteterrein ná de sloop ervan laten zien. De begrenzing van de motte zelf is (nog) niet teruggevonden. Een zoektocht ernaar is met de strenge archeologische wetgeving van dit moment uitgesloten.

Andere aanbevelingen

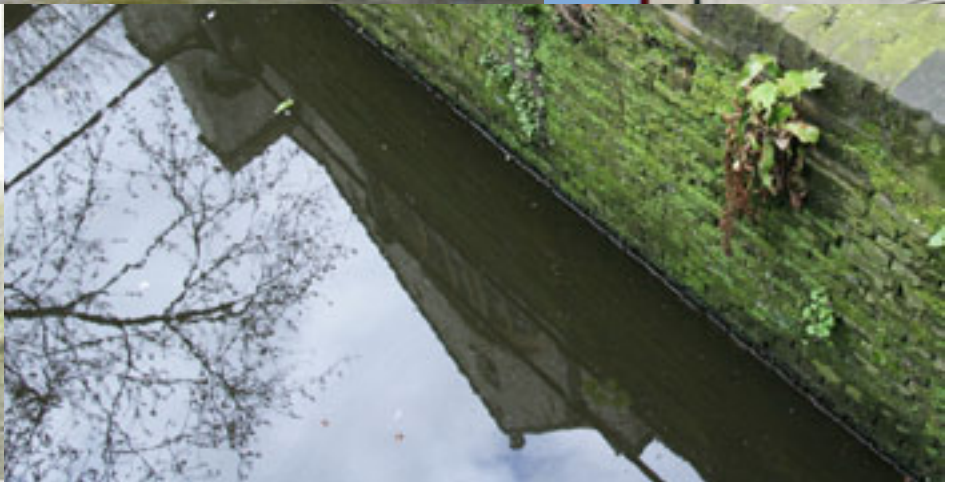
Pas op met het toerisme, het mooie van de Intieme Vaarroute is juist de intimiteit. Als er veertig kano's rond de motte dobberen is het niet meer zo mooi. Je zult dan ook op weerstand stuiten van de bewoners.

Vanuit historisch perspectief is het leuk om dingen zichtbaar te maken die Gouda uniek maken, denk bijvoorbeeld maar aan het schuren. Het unieke schuilt er vooral in dat Gouda er zolang mee is doorgegaan.



Waterbeleving Gouda

Waterbeleving is meer dan beleving vanaf het water. Met het herstellen van de Intieme Vaarroute maak je het oudste weefsel van de stad op een nieuwe manier toegankelijk. De nieuwe routes die over het water ontstaan vormen een belangrijke toevoeging aan het bestaande netwerk van routes en toeristische highlights. Aandacht voor waterbeleving is er in Gouda al, denk bijvoorbeeld aan het Binnenhavenmuseum en de festiviteiten die op en rond het water plaats vinden, zoals de Havendagen.



Waterbeleving Gouda

Investerings in het water kunnen Gouda nog aantrekkelijker maken.

Er is enthousiasme voor de geplande investeringen in het water bij de meeste respondenten. De beperkte openingstijden van bruggen en sluizen zijn nu een reden voor watersporters om de binnenstad van Gouda te mijden. Het openmaken van de Zuidelijke toegang kan hier verandering in brengen, denken de meeste stakeholders. Ook het openmaken van gedempte plaatsen in de stad zodat met kan rondvaren draagt bij aan de aantrekkelijkheid, ook voor niet-watersporters. De bootjes op het water zorgen voor meer levendigheid in de stad. Tot slot geeft meer en schoner water in de Goudse binnenstad een waardevolle extra dimensie aan de beleving van de stad, volgens veel knooppuntburgers.

(Bevinding uit het wbo, ZHBT.)

“Het is eeuwig zonde dat heel veel grachten in Gouda zijn dicht gegooit. [...] Wat gebeurt er als je in een straat een gracht dicht gooit? Dan zijn de verhoudingen zoek. Men heeft altijd intuïtief gebouwd volgens de gulden snede; je bouwt jouw huis precies zoals het past in de straat qua verhouding. Als je nou zo’n gracht dicht gooit, omdat je auto’s moet parkeren, is die verhouding van de straat ten opzichte van die huizen zoek. [...] Als een stad leuk oogt, dan wil je er graag zijn, dan wil je op dat terras koffie drinken. Je gaat niet koffie drinken in een parkeergarage, je wilt een leuke ambiance. Die ambiance is waar de verhoudingen leuk zijn.”

(Koster MT) citeert uit wbo NOK

“Ik weet wel dat mensen naar Den Bosch gaan voor de Dieze. Dus als het hele doorvaarbaarplan met alle overkluizingen af is en men kan er een dergelijke marketing opzetten als bij Den Bosch, bijvoorbeeld Gouda presenteren als het Den Bosch van Zuid-Holland, dan denk ik dat dat een extra trekpleister voor toeristen kan zijn.”

(stadsgids EdH) citeert uit wbo NOK

“Je krijgt vaak de vraag ‘waar zijn al die mensen?’. Het leeft niet. Als je in de grachten wat meer leven hebt, dan denken toeristen dat de stad leeft. Er is absoluut een relatie tussen een bezoek aan een stad en levendigheid. Als het levendig is, is het veel leuker om een stad te bezoeken. In Gouda is altijd veel leven op straat, de Markt en de winkelstraatjes er omheen. Maar leven op het water zou ook leuk zijn. Dat maakt Amsterdam ook zo leuk, al die bootjes die daar rond varen.”

(Nationaal gids RC) citeert uit wbo NOK

“Zoek het in meer attracties. Wij vertellen als nationaal gids over de pijpen en de kaarsenmakerij en de kazen, alles wat Gouda heeft, maar toeristen willen het zien. We nemen ze mee naar een stroopwafelbakkerij, maar dan is de kaarsenmakerij te ver lopen. Dat kost te veel tijd. Als het meer geconcentreerd zou zijn, zou dat erg leuk zijn. [...] Het gros van de toeristen wil in korte tijd heel veel zien.”

(nationaal gids RC) citeert uit wbo NOK

“Ik denk aan een koppeling tussen varen naar de stad Gouda en parkeerbehoefte. Ruimte is hier in het kernwinkelgebied niet aanwezig, die zul je elders moeten creëren. Ik denk aan een veerdienst, je parkeert in Coenecoop en met de boot kom je naar de stad toe. Zo’n lijndienst is er ook van Dordrecht naar Rotterdam centrum. Dat kan een brokje toegevoegde waarde geven, mensen kunnen naar de binnenstad gebracht worden. Een Rijn-Gouwelijn over water.”

(ondernemer JP) citeert uit wbo NOK

‘Gouda mist een bruisend havenleven’

De stakeholders geven aan dat veel bezoekers vinden dat een echt bruisend havenleven in Gouda ontbreekt, zoals dat in andere steden wel aanwezig is. Essentiële vraag daarbij is hoe ‘bruisend’ de binnenstad moet zijn, er spelen immers verschillende belangen, onder andere van bewoners en ondernemers. Wanneer aan alle randvoorwaarden voldaan zou worden (bv. tijdig plegen van onderhoud, voorzieningen verbeteren etc.) en de stad een echte levendigheid rondom het water zou hebben, zouden bezoekers veel enthousiaster zijn over hun bezoek. De matige tevredenheid beperkt het herhalingsonderzoek.

Conclusie uit WBO ZHBT

Meer bezoek: suggesties om dit te bewerkstelligen

Voor watersporters en bezoekers in brede zin:

- het bezoekgebied van de binnenstad vergroten (meer activiteiten op een groter grondgebied)
- het vertellen van het verhaal van Gouda en haar waterhistorie aan de bezoeker met behulp van permanent productaanbod (bv. bebording, tentoonstelling, rondleidingen)
- meer horeca, in de hele binnenstad én langs het water
- meer hotels of andere vormen van accommodatie, in en aan de rand van de binnenstad
- verhuur van boten, sloepen, fluisterboten
- aanbod van rondvaarten
- verbetering van de waterkwaliteit in de binnenstad
- benutten van evenementen gerelateerd aan water (bij bestaande evenementen werken aan naamsbekendheid en kwaliteitsniveau, daarnaast ook nieuwe evenementen initiëren)

Conclusie uit WBO ZHBT



Routes en water



Centrum in het waterrijke Groene Hart

Gouda ligt centraal in een waterrijke regio. Aan de oostzijde liggen de Reeuwijkse Plassen direct tegen de stad aan. In noordelijke richting zijn de Nieuwkoopse Plassen en de Kagerplassen bereikbaar en in zuidelijke richting bereiken we Rotterdam en omgeving, naar het Oosten kan via Nieuwegein Utrecht bereikt worden. Rivieren, vaarten en plassen wisselen elkaar in dit deel van Nederland af in een open groen gebied.

Belangrijk is onderscheid te maken in de schaal van de regio. Op kleinere schaal ligt Gouda minder gunstig (directe omgeving beperkt bereikbaar) en op regioschaal ligt Gouda zeer centraal.

(uit: Bouwsteen Toervaart Gouda, input voor Cultureel en Havenkwartier)

Hollandse steden

Gouda ligt als historische stad aan het water en is via dit water bereikbaar tot in het centrum. Dat geldt ook voor andere steden, zoals onder meer Delft, Leiden, Haarlem, Dordrecht en Schiedam. Deze steden hebben in het verleden samengewerkt binnen het concept Geheim van Holland. Ook voor de watersporter is er destijds promotie gemaakt, met een boekje 'Varen door het Holland van Toen'. Deze

steden vormen samen een aantrekkelijke vaarbestemming van landelijk of internationaal niveau. De korte onderlinge afstanden en de aantrekkelijke vaarwateren tussen de steden maken de combinatie met historisch stedelijk schoon een sterke troefkaart.

(uit: Bouwsteen Toervaart Gouda, input voor Cultureel en Havenkwartier)

	Schiedam	Vlaardingen	Middelburg
			
Naam bedrijf	Rondvaarten Schiedam	Stichting Rondvaarten Vlaardingen en Vlietlanden	Rondvaart Middelburg
Karakter tour	"Een historische belevenis met jenever pakhuizen, branderijen, mouterijen en molens. U vaart op een milieuvriendelijke fluisterboot door de pittoreske havens langs tal van deze monumenten."	"Varen door het prachtige natuurgebied; de Vlietlanden, het "kleine groene hart" Voor de natuurliefhebber in de randstad die geen zin heeft om ver te reizen."	"Varen door de oude grachten van Middelburg met oude gebouwen en pakhuizen die stammen uit een rijk (VOC) verleden. De rijke cultuurhistorie van Middelburg vanuit een ander perspectief."
Periode v/h jaar (2008)	22 maart - 26 oktober	april - oktober	15 maart - 31 oktober
Exploitatie	Vrijwilligers (o.a.?)	Vrijwilligers (o.a.?)	
Prijs kaartje (2008)	6,50 volw. / 3,50 kind	6,- volw. / 3,- kind	6,- volw. / 3,- kind
Duur van de tocht	60 min	90 min	40 min
Type boot	fluisterboot	fluisterboot (afdekbaar)	open boot
Formaat boot	48 pers	48 pers	54 pers
Hoe vaak een afvaart	3 x dag	5 x week	
Extra's, arrangementen e.d.		Arrangement voor groepen met koffie en gebak i.s.m. sport- en leisurecentrum Polderpoort.	Arrangement met stadswandeling met gids + rondvaart + koffie/thee Arrangement met dagvullend programma met o.a. de rondvaart, bezoek aan Miniatuur Walcheren, koffie en lunch, vanaf 20 pers.
Site	www.rondvaartenschiedam.nl	www.vlaardingsefluisterboot.nl	www.rondvaartmiddelburg.nl

Varen in historische steden

Tour met schipper en gids:

Delft	Leiden	Amersfoort	Den Bosch
			
Rondvaart Delft	Leidse rederij Schuitjevaart	Waterlijn	Kring Vrienden van 's-Hertogenbosch
“Varen door de Delftse grachtengordel met anekdotes en uitleg over Delft en haar bijzonderheden. Varen langs oude patriciërs huizen en vele historische bezienswaardigheden en onder eeuwen oude boogbruggen.”	“Leiden heeft na Amsterdam de meeste grachten! Varend over die grachten is Leiden verrassend anders. Leiden heeft één van de mooiste oude stadscentra van Nederland.”	“Vrijwilligers/50+ verzorgen rondvaarten door de Amersfoortse grachten, singels en beken. Er worden vier vaste routes gevaren. Daarnaast worden er vaarten gemaakt onder verschillende thema's.”	“Tour met stilte en prachtige doorkijkjes. rondleiding door het eeuwenoude waterstelsel van de middeleeuwse vestingstad 's-Hertogenbosch”
22 maart - 31 oktober	april - eind september	april - oktober	12 april - 26 okt
	commercieel	vrijwilligersproject	
5,90 volw. / 3,- kind	5,- volw. / 3,0 kind	3,50 volw. / 2,50 kind 7,- themaboten	5,- / 7,50 / 10,- volw. 2,50 / 3,75 / 5,- kind
45 min	50 min		50 / 75 / 75
fluisterboot / dieselboot	salonbootje / vlet	totaal 7 boten	Fluisterbootje
32 / 40 / 48 pers	11 / 30 pers	12 / 16 / 22 / 24 / 44 pers	16 pers
7 x dag	7 x dag	3 x tot 12 x dag	6 x / 4 x / 4 x dag
Mogelijk om op aanvraag op verschillende plekken uit-/in te stappen. Arrangement van een rondvaarttocht gecombineerd met een bezoek aan verschillende musea en retourtocht met een treintje of paardentram en/of stadswandeling, kerkbezoek, koffie, thee, lunch, diner etc. individueel en grote groepen	Bootje in zijn geheel huren met zelf meegebrachte drankjes en hapjes. Culinaire rondvaart met het Salonbootje. Voor een gezelschap van maximaal 6 personen is er het 'intiem diner' aan boord, met voor-, hoofd- en nagerecht.	individueel of hele boot huren, optie om de boot te versieren voor bv huwelijk. Ticket voor twee vaartochten op één dag. Thema boten als: Kabouterboot, kinderen 4-8 jr Piratenboot met piraten Pien Toermalijn naar poppentheater Vleermuisboot met deskundige Kunstvaartroute eens per 2 jaar Beekroute met natuurgids	Vaar- wandel arrangementen. Muziek op Binnendieze. Prive rondvaart Huwelijks en volgboot Kunst routes
www.rondvaartdelft.nl	www.schuitjevaart.nl	www.amersfoort-rondvaarten.nl	www.kringvriendenvanshertogenbosch.nl



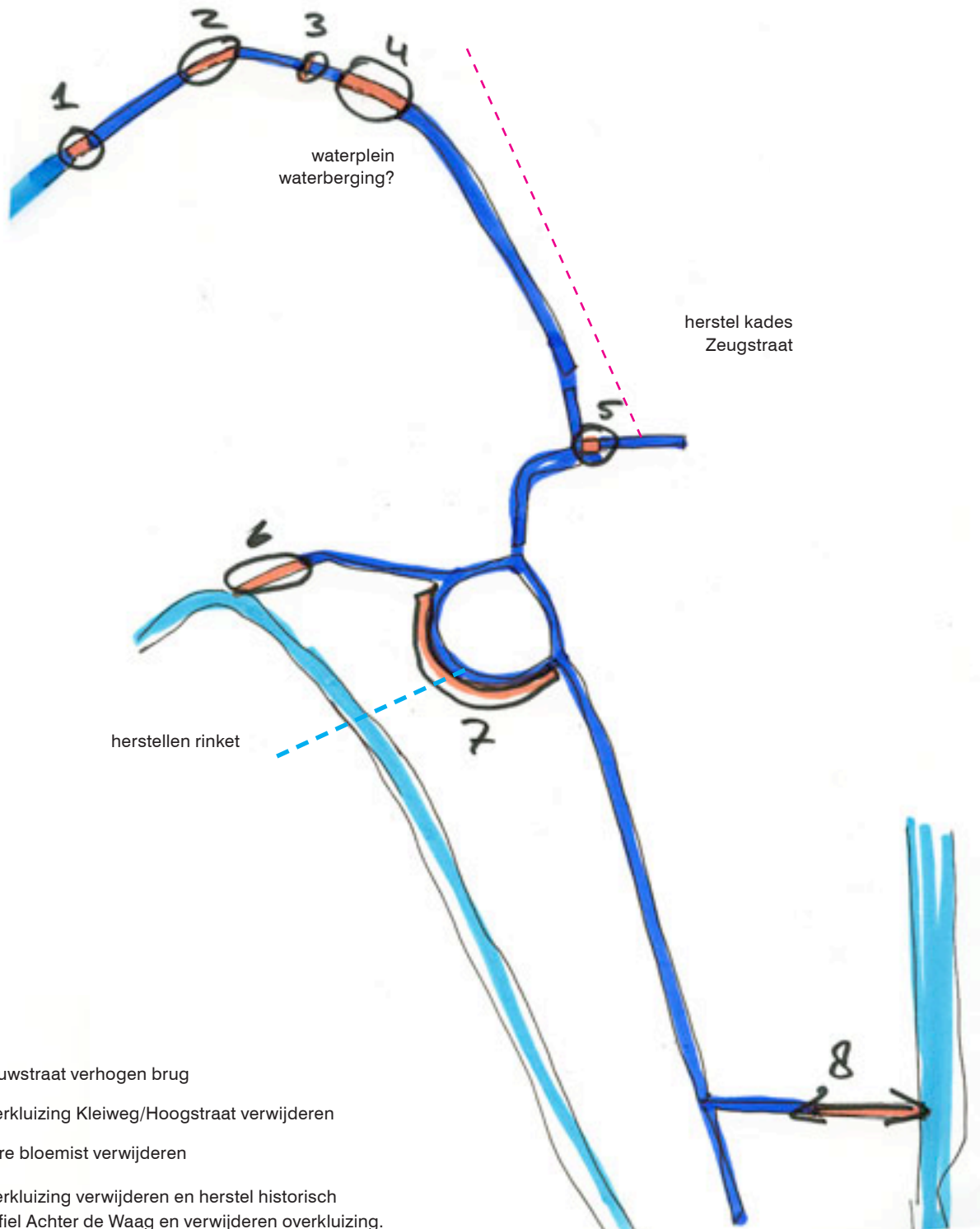
Intieme Vaarroute

Door de Goudse binnenstad loopt een intiem en bijna geheimzinnig netwerk van kleine waterwegen. Het is niet overal zichtbaar en toegankelijk, maar vrijwel volledig intact.

We willen met deze verdiepingsslag een vertaalslag maken van het waterbeheer in Gouda, naar een breder publiek, waarin het gerestaureerde en opnieuw gebruikte historische watersysteem de beleving, verwondering, ontspanning en schoonheid brengt die daarbij hoort. De mogelijkheden en nieuwe activiteiten die de Intieme Vaarroute kan brengen geven inhoudelijk, kwantitatief een promotionele impuls aan het bestaande publieksaanbod rond het culturele historische hart van Gouda. Hierbij horen instellingen zoals het Streekarchief, de bibliotheek, de St. Jan en niet te vergeten het MuseumGouda.

Brainstormschets

Op basis van brainstorm september 2008 van Martijn Schoots en Kees Ykema



- 1 Blauwstraat verhogen brug
- 2 Overkluizing Kleiweg/Hoogstraat verwijderen
- 3 Serre bloemist verwijderen
- 4 Overkluizing verwijderen en herstel historisch profiel Achter de Waag en verwijderen overkluizing. Terugbrengen brug in Kleiweg / Hoogstraat
- 5 Trafohuisje weghalen
- 6 Herstel onderdoorgang Achter de Kerk
- 7 Verbreden en herstel van de kade motte
- 8 Verbinding met Fluwelensingel

Verbeteren waterbeheer en herstel cultuurhistorie

Inmiddels is het onderzoek naar de bevaarbaarheid van de onderdoorgang ter plaatse van de Dubbele Buurt afgerond. De restauratie van de onderdoorgang is in volle gang. Hiermee wordt de verbinding tussen de vaarroutes van de Gouwe en Haven en de Intieme Vaarroute weer hersteld. Het watersysteem krijgt hierdoor in technische en historische zin haar functie weer terug en nieuwe gebruiksmogelijkheden zullen zich aandienen en de aantrekkingskracht van het systeem vergroten. De kansen die hierdoor ontstaan zijn dan ook legio. Te denken valt aan nieuwe vaarmogelijkheden, het verbeteren van de waterkwaliteit (doorspoelen), functieverrijking in openbaar gebied (kunst, terrassen, opstapplaats e.d.) en privé initiatieven (Bed & breakfast, bezoek tuinen, theetuin, galerie, etc) en het versterken van het Cultureel en Havenkwartier door herbeleving van het historische watersysteem.

*De afvoercapaciteit en de doorstroming worden sterk vergroot indien er meerdere doorsteekmogelijkheden worden gemaakt van het binnenste watersysteem naar de singels, waar de gemalen aan gekoppeld zijn. Als voorbeeld wordt de doorsteek van de Vijverstraat genoemd, die deels ook een historische verbinding is geweest met de singel. De doorsteek ter plaatse van het Nonnenwater en Verlorenkost helpt ook om de doorstroming te verbeteren.
(Erik Eerland en Jan van Greuningen, Rijnland, onderhoud)*

Watertechnische verbeteringen in het grachtenstelsel

Gouda kampt met een slechte waterkwaliteit van de stadsboezem. Deze slechte kwaliteit wordt enerzijds veroorzaakt door de diffuse belasting (stedelijke activiteiten en riolering) en anderzijds door een niet optimale inrichting van het watersysteem (slechte doorstroming, veel overkluizingen). In het kader van het Waterplan knapt Gouda de riolering op en heeft Rijnland inmiddels de stadsgrachten uitgebaggerd.

Doorspoeling en waterkwaliteitsverbetering in samenhang met restauratie van het historische watersysteem.

Het peil van de Hollandse IJssel varieert onder invloed van de getijdenbewegingen op de Noordzee. In het verleden werd bij hoogtij het water in de stad

ingelaten, waardoor onder het peilverschil het water in de stad schoon “schuurde”. Vanuit het Waterplan zijn ideeën naar voren gekomen om het schuren weer terugbrengen in de stad. Water wordt dan vast gehouden in een gracht (compartimentering van de boezem) door peilopzet. Hiermee kunnen piekafvoeren worden afgevlakt. Om deze gracht te vullen wordt gedacht aan afstromend hemelwater van schone oppervakken (afkoppelen). In het kader van het peilbesluit zal hiervoor wel onderzocht moeten worden wat het effect zal zijn van deze peilopzet op de grondwaterstand in de omgeving. Door de verbeterde doorspoeling zal het zuurstofgehalte in het water toenemen.

De wateren in de stadsgrachten kenmerken zich door harde beschoeiingen (kademuren), slechte fysische en ecologische waterkwaliteit. Om deze waterkwaliteit te verbeteren is door Rijnland een optimalisatiestudie opgestart om de doorstroming te verbeteren.

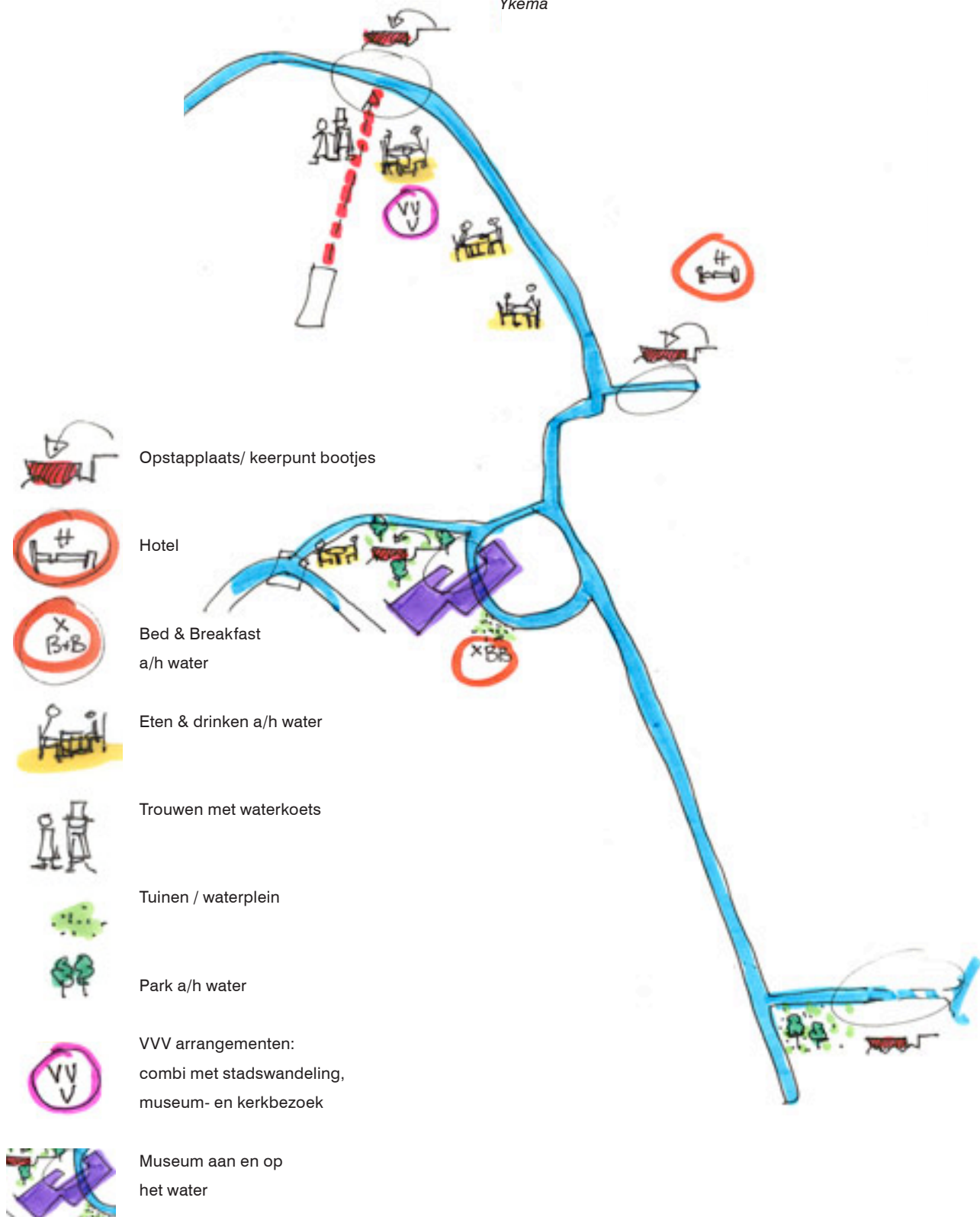
Bij parken en tuinen liggen kansen om natuurvriendelijk oevers te realiseren. Alhoewel dit in de Intieme Vaarroute niet voor de hand ligt kan een individuele plek, mits passend in de uitgangspunten van beleving in de route en aansluitend op de wensen van eigenaren en gebruiken een kleine bijdrage leveren aan de verbetering van de waterkwaliteit.



Initiatieven langs en op de route?

Brainstormschets

Op basis van brainstorm september 2008 van Martijn Schoots en Kees Ykema



Uitgangspunten varen

Voor het varen door de Intieme Vaarroute zijn verschillende mogelijkheden. Eén van de opties is het gebruik van bestaande fluisterboten zoals die verhuurd worden in de Oost- en Westhaven. Een andere mogelijkheid is om een speciaal Gouds sloepje/schouw te ontwikkelen voor de Intieme Vaarwegen. Hierbij is gedacht aan een boot waar ongeveer vijf á zes mensen kunnen meevaren. De lengte van de boot is maximaal 3,5 tot 4 meter, dit in verband met de geringe draaicirkels in de Motte en keermogelijkheden in de Intieme Vaarroute. De maximale breedte van 1,65m wordt bepaald door de doorvaartbreedte Achter de Kerk bij het onlangs gerestaureerde keersluisje.

Voor een dergelijk bootje is een minimale vrije doorvaarthoogte van 1 meter als uitgangspunt genomen. De doorvaarthoogte is de afstand van het wateroppervlak tot de onderkant van de brug.

Deze maat is ook als uitgangspunt gehanteerd voor de verdere uitwerking van de maatregelen. Voor het varen is uitgangspunt dat de waterdiepte minimaal 80cm moet zijn.

In de kaart in het hoofdstuk “maatregelen per deelgebied” zijn verschillende mogelijkheden voor het varen aangegeven. Dit zijn bijvoorbeeld op- en uitstapplaatsen, een keermogelijkheid of het maken van een specifieke ronde in de Intieme Vaarroute. Deze dienen in samenhang met het programma van de openbare ruimte en de wensen van de private partijen en/of andere initiatiefnemers nader in een ontwerp uitgewerkt te worden.

fluisterboten met gids in Zutphen



“Wij leggen ook heel veel uit over onze waterhuishouding. En dat kun je in Gouda natuurlijk prachtig uitleggen, hoe dat werkt met eb en vloed, dat de Hollandse IJssel veel hoger ligt dan de Gouwe. De sluizen en het enorme niveauverschil. En het is ook bijzonder dat Gouda zo wegzakt in het veen. Dat is heel specifiek voor Nederland, hoe ga je om met een stad die in het veen aan het wegzakken is? En zeker met de klimaatverandering van nu.”

(nationaal gids MvdK) citaat uit wbo NOK

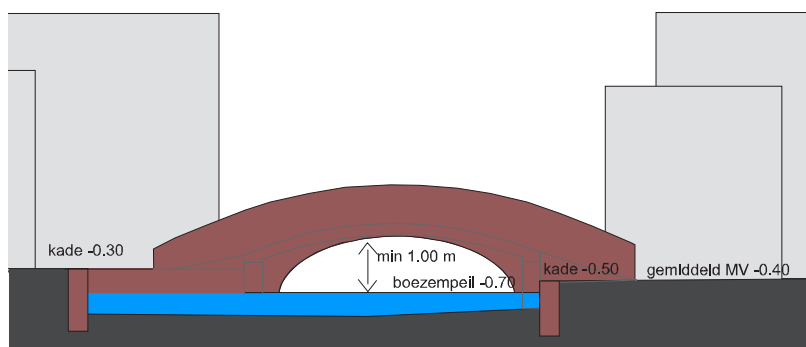
“Nu ga je met de fluisterboot heen en terug. Als je een rondje kan varen, heb je het voor je gevoel afgemaakt. Je kunt nu tot halverwege de gracht en dan moet je terug. Als je helemaal in de rondte kan varen, heb je ook iets afgemaakt. Heen en terug is maar half, je hebt ook maar de helft gezien. Als je rond kan varen heb je een heel mooi ritje gemaakt. Half is gewoon behelpen.” (Koster MT)

citaat uit wbo NOK

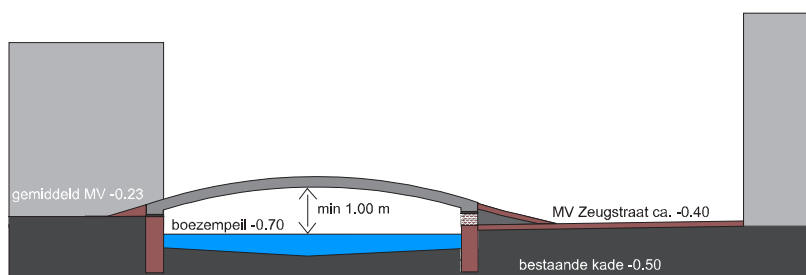
Bruggen

Het programma voor de bruggen wordt mede bepaald door de doorvaarthoogte en de eisen die aan de toegankelijkheid, bevoorrading en bereikbaarheid van de openbare ruimte gesteld wordt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de toegankelijkheid voor de brandweer. Hiervoor moet rekening worden gehouden met de bolling van de toog, maar ook met de minimale breedte van de brug.

Voor private bruggen zijn de eisen en uitgangspunten voor de doorvaarthoogte gelijk aan die van de openbare ruimte. De privé-eisen zijn sterk afhankelijk van het individuele programma. In het geval van de Zeugstraat is dit ondermeer de bevoorrading. Afhankelijk van de maat, identiteit en het gebruik van de brug kan worden gekozen voor een gemetselde brug (zoals Achter de Waag, waar de brug onderdeel wordt van het plein) dan wel voor een lichtere constructie van bijvoorbeeld staal. In de Intieme Vaarroute zal voornamelijk de laatste vorm worden gekozen. Vanwege het intensieve gebruik van de bruggen is het voorstel geen beweegbare bruggen toe te passen.



Gemetselde brug (Achter de Waag) als principe in openbaargebied



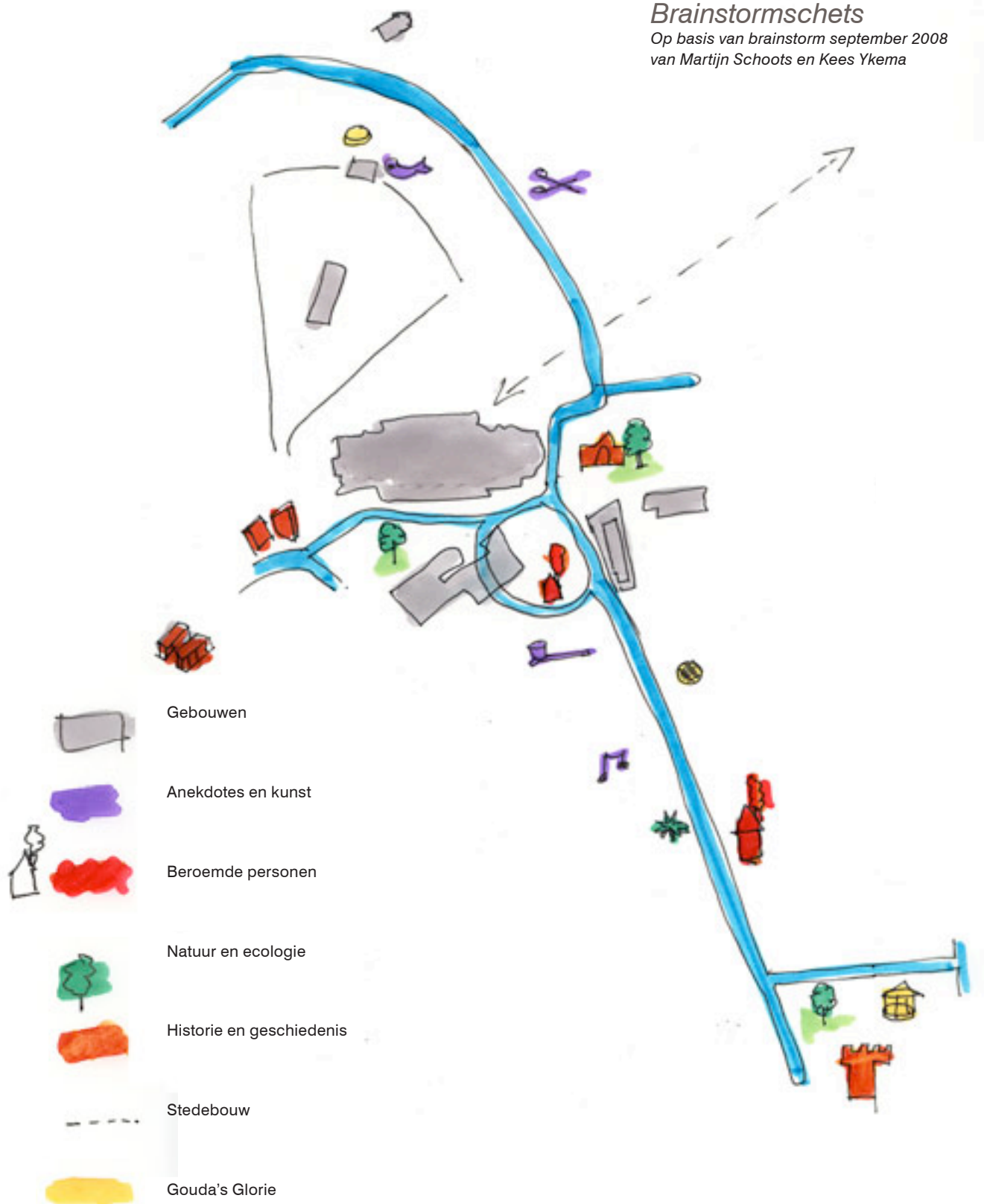
Brug met lichte constructie (bv staal) als principe in privé-gebied



De gids vertelt

Brainstormschets

Op basis van brainstorm september 2008
van Martijn Schoots en Kees Ykema



Overal zijn kleine details te zien, die kunnen gaan leven door de toelichting van de gids. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de speciale vleermuiskastjes, muurankers, de gedenksteden, de prachtige gewelven van de onderdoorgang bij de Dubbele Buurt, de oprijzende bomen langs het water, de veelkleurigheid van de winkels in het kernwinkelgebied, de intimiteit van de motte met haar prachtige aanlegplaats voor bijvoorbeeld een theetuin of een Bed & Breakfast. Al deze plekken hebben hun eigen verhaal.

Beleving van de vaarroute

Brainstormschets

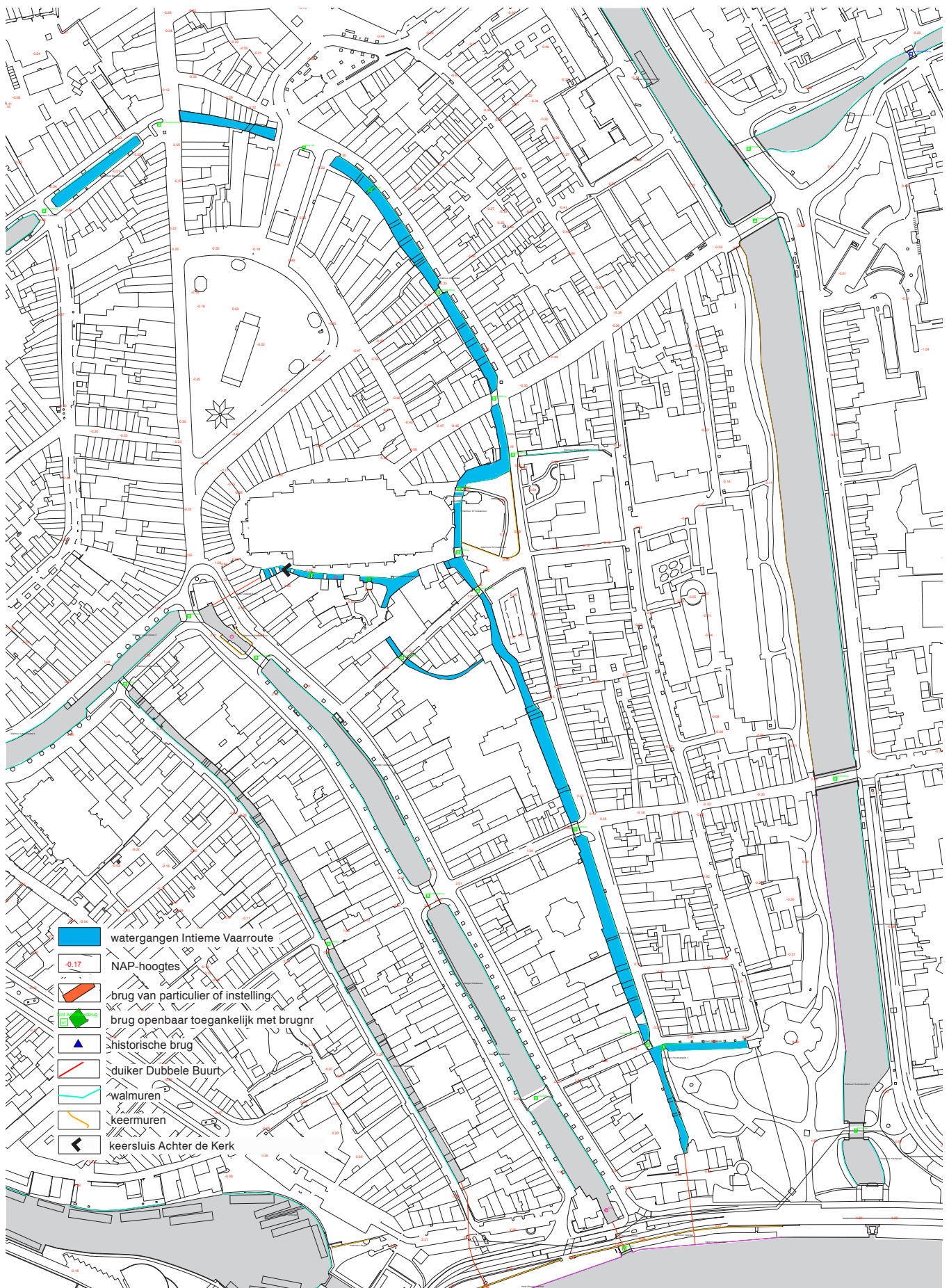
Op basis van brainstorm september 2008
van Martijn Schoots en Kees Ykema



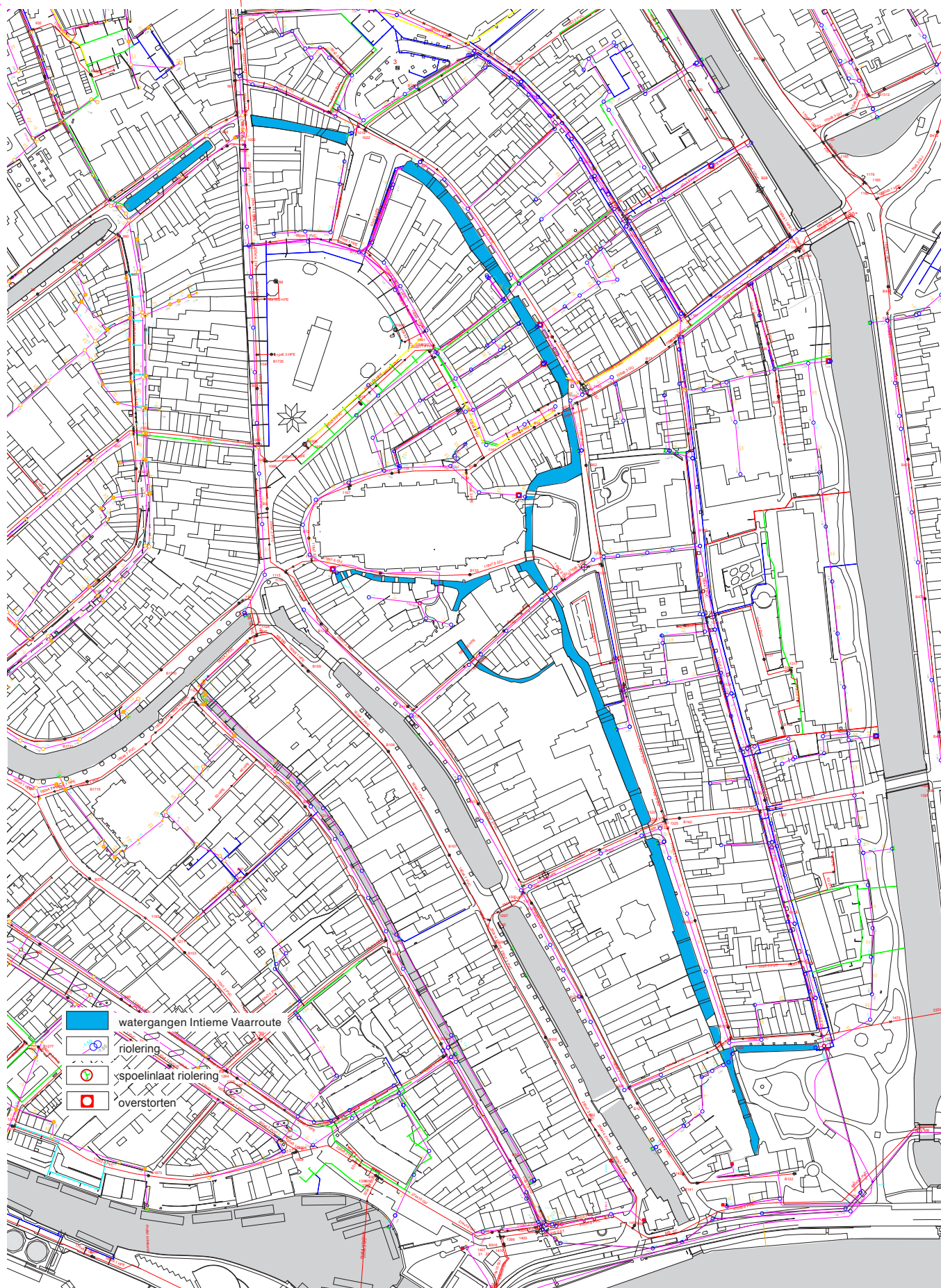
Watersysteem 1847



Watersysteem huidige situatie

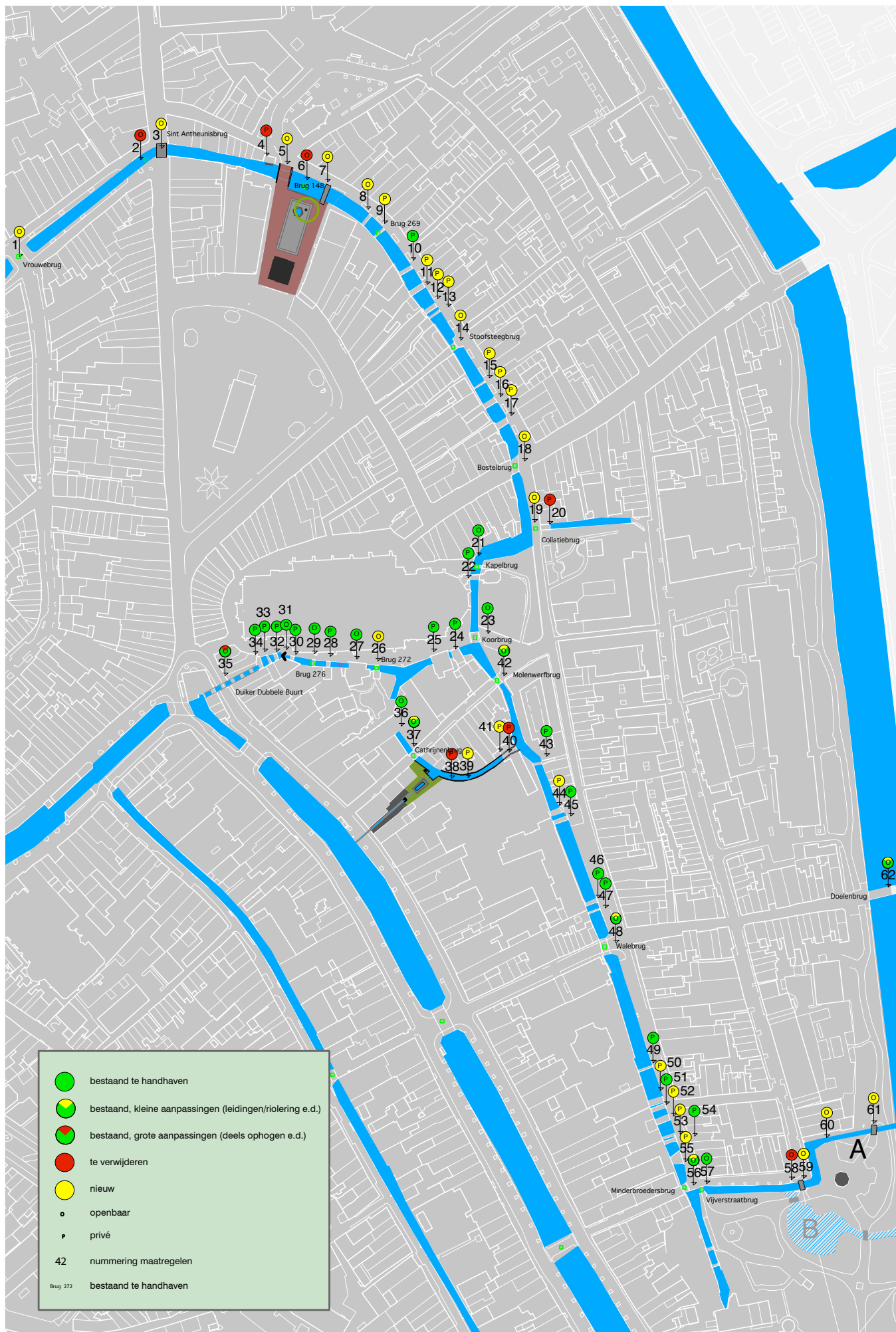


Kabels en leidingen



Monumenten

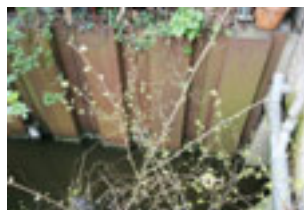
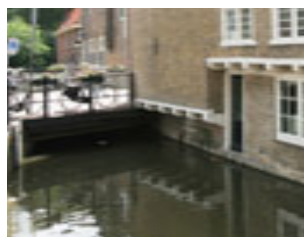




Knelpunten en maatregelen

voor het bevaarbaar maken van de Intieme Vaarroute

1	Vrouwenbrug Blauwstraat
2	overkluizing Blauwstraat/kleiweg + bestaande Antheunisbrug
3	Antheunisbrug (nieuw)
4	Brug bij Antoniestraat (van Wim Jansen)
5	Brug Achter de Waag (nieuw)
6	overkluizing met duiker Achter de Waag
7	voet/fietsbrug bij Achter de Waag(nieuw)
8	privé brug
9	Brug 269 (openbaar)
10	Particuliere brug
11	Particuliere brug
12	Particuliere brug
13	Particuliere brug
14	Stoofsteegbrug (openbaar)
15	Particuliere brug
16	Particuliere brug
17	particuliere brug
18	Bostelbrug (openbaar)
19	Collatiebrug (openbaar
20	trafogebochtje
21	Kapelbrug (openbaar)
22	overkluizing naar kapel
23	Koorbrug (openbaar)
24	Particuliere brug (Menno Meijer)
25	onderdoorgang Kostenrij
26	brug nr. 272 (openbaar)
27	onderdoorgang (voormalige steenhouwer en pottenbakker)
28	Particuliere brug (openbaar entree tuinen museum)
29	brug nr. 276 (openbaar naar tuin museum)
30	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)
31	keersluisje bij Achter de kerk
32	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)
33	Particuliere brug
34	Particuliere vlonder
35	Onderdoorgang (duiker) Dubbele Buurt
36	Onderdoorgang Catharina gasthuis
37	Catharijnenbrug
38	Walkanten rond motte
39	Walmuren motte (nieuw)
40	Onderdoorgang kegelbaan
41	Onderdoorgang Kegelbaan (nieuw)
42	Molenwerfbrug (openbaar)
43	Particuliere brug (naar tuinen en kegelbaan)
44	particuliere brug
45	particuliere brug
46	particuliere brug
47	particuliere brug
48	Walebrug (openbaar)
49	particuliere brug
50	particuliere brug
51	particuliere brug
52	particuliere brug
53	particuliere brug
54	particuliere brug
55	particuliere brug
56	Minderbroedersbrug (openbaar)
57	Vijverstraatbrug (openbaar)
58	Pompstation riolering
59	Brug over Vijverstraatgracht (nieuw en openbaar)
60	doorsteek van Vijverstraat naar Fluwelensingel (nieuw)
61	Brug over doorsteek (nieuw)
62	Doelenbrug





Maatregelen per deelgebied

In het haalbaarheidsonderzoek van 2006 naar de technische en financiële mogelijkheden van de drie waterambities van de gemeente Gouda zijn deze steeds per knelpunt gewogen en als zodanig uitgewerkt. Per kunstwerk zijn de uitgangspunten en maatregelen te herleiden.

In eerste instantie is voor de Intieme Vaarroute een nadere uitwerking van de knelpunten door het consortium gevraagd. De vraag hierbij is wat de aard van de knelpunten is en waar mogelijk deze samen te voegen zijn. Te denken valt aan de knelpunten rond de bruggen in de Zeugstraat die in juridische en technische zin een eenheid vormen. Het individuele programma van de bewoners en ondernemers zal hierbij sterk verschillen.

Evenzo is het knelpunt rondom de motte van een heel ander orde. Hier spelen eerder veiligheid, privacy en bereikbaarheid met betrekking tot ideeën over nieuw

programma een rol.

Hierdoor is een aantal deelgebieden op basis van één of meerdere aspecten te onderscheiden.

De volgende deelgebieden zijn te onderscheiden:

- Hoogstraat en Achter de Waag (ruimtelijk en fysieke, onderdeel van kernwinkelgebied, kansen voor de openbare ruimte)
- Zeugstraat (juridisch en eigendomstechnisch complex, parkeren op privébruggen en draagvlak nog onzeker)
- Vroesenpark, Achter de Kerk en de motte (ruimtelijk fysiek, eigen sfeer, kleinschalig en oudste deel Gouda)
- Spieringstraat (ruimtelijk en fysieke eenheid, privé bruggen en achterkanten met eigen sfeer)
- Vijverstraat en Houtmansplantsoen (archeologische waardevol gebied, park met eigen programma)



Beschrijving huidige situatie



Haalbaarheidsonderzoek 2006



Kansen



Technische maatregelen



Aandachtspunten



Kosten maatregelen (zie bijlagen)



Beschrijving huidige situatie

- openbaar gebied;
- onderdeel van het kernwinkelgebied;
- onderdeel van bevoorradings- en looproutes;
- horecafunctie op plein Achter de Waag;
- ligt in het verlengde van de historische as die loopt van het Stadhuis naar de Waag;
- Turfmarkt/Blauwstraat deels overkluisd ter plaatse van de Hoogstraat;
- bij bloemenzaak (Wim Jansen) serre over het historische water (wordt in 2009 verwijderd);
- overkluizing Achter de Waag.



Kansen

- belangrijke aanknopingspunten voor een opstapplaats voor kleinere bootjes en/of keerpunt voor kleinere rondvaartbootjes;
- door het openmaken van de overkluizingen zit er in beide gebieden potenties voor functieverandering en kansen voor de openbareruimte, bijvoorbeeld waterstoepen, horeca terrassen, waterplein, ...;
- door het intensieve gebruik van dit gebied zijn ingrepen in de historische waterstructuur sterk voelbaar en zichtbaar.



Aandachtspunten

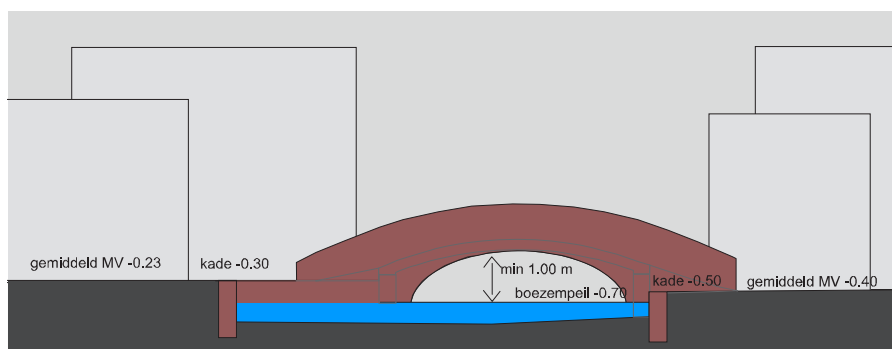
- toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers, inclusief invaliden;
- toegankelijk voor bus, vooral de toogbrug;
- fietsparkeren Achter de Waag en ander gebruik van de openbare ruimte zoals bij marktdagen of festiviteiten.



Hoogstraat en Achter de Waag



bestaande situatie					gewenste situatie
kunstwerk nr. (zie bijgev kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)
1	Vrouwebrug Blauwstraat	85 max	betonnen toogbrug	riolering en aanliggende rioolkelders	nieuwe hogere gemetselde toogbrug
2	overkluizing Blauwstraat/kleiweg + bestaande Antheunisbrug	45	Stalen prefab elementen op bestaande kade, brug stalen liggers		verwijderen en nieuwe kademuren
3	Antheunisbrug (nieuw)	100 min	x		stalen liggers met dek breedte ca. 5 m
4	Brug bij Antoniestraat (van Wim Jansen)		houten overdekte brug met glas invulling	wordt vervangen door erker in 2009	x
5	Brug Achter de Waag (nieuw)	100 min	x	berijdbaarheid voor bussen	gemetselde toogbrug met wangen breedte 7.0 m
6	overkluizing met duiker Achter de Waag	20 max	betonnen duiker (zie rapport Aveco de Bondt)		verwijderen duiker en metselen kades
7	voet/fietsbrug bij Achter de Waag(nieuw)	100 min	x		stalen toogbrug met dek breedte ca. 2 m





Beschrijving huidige situatie

- de watergang ligt op de grens van de achterkant van de Markt en de Korte Tiendeweg met tuinen, parkeerplaatsen en horecagelegenheden en de voorkant van de Zeugstraat;
- onderdeel van het kernwinkelgebied;
- loop-, fiets- en bevoorradingsroute;
- lage bruggen, grotendeels in particulier eigendom. In gebruik als toegangsroute naar tuinen, parkeerplaats en voor bevoorradaging.



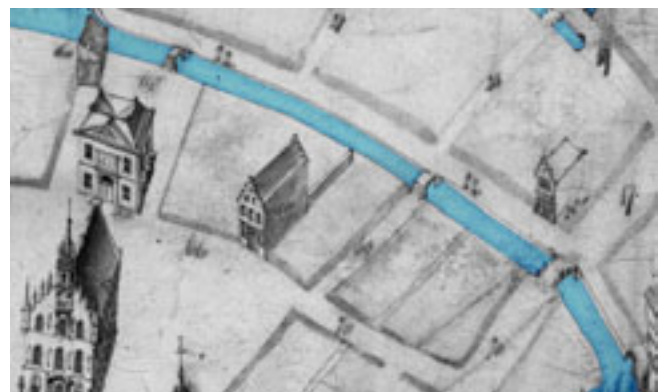
Kansen

- integratie van wegwerken groot achterstallig onderhoud van de publieke kade, de aanleg van de nieuwe bruggen en het herstel van de particuliere kades;
- toegankelijkheid en zichtbaarheid van de tuinen verbeteren, met mogelijkheid tot bijvoorbeeld nieuwe terrassen;
- uniformering van brugtypologie waarin detaillering individueel kan verschillen.

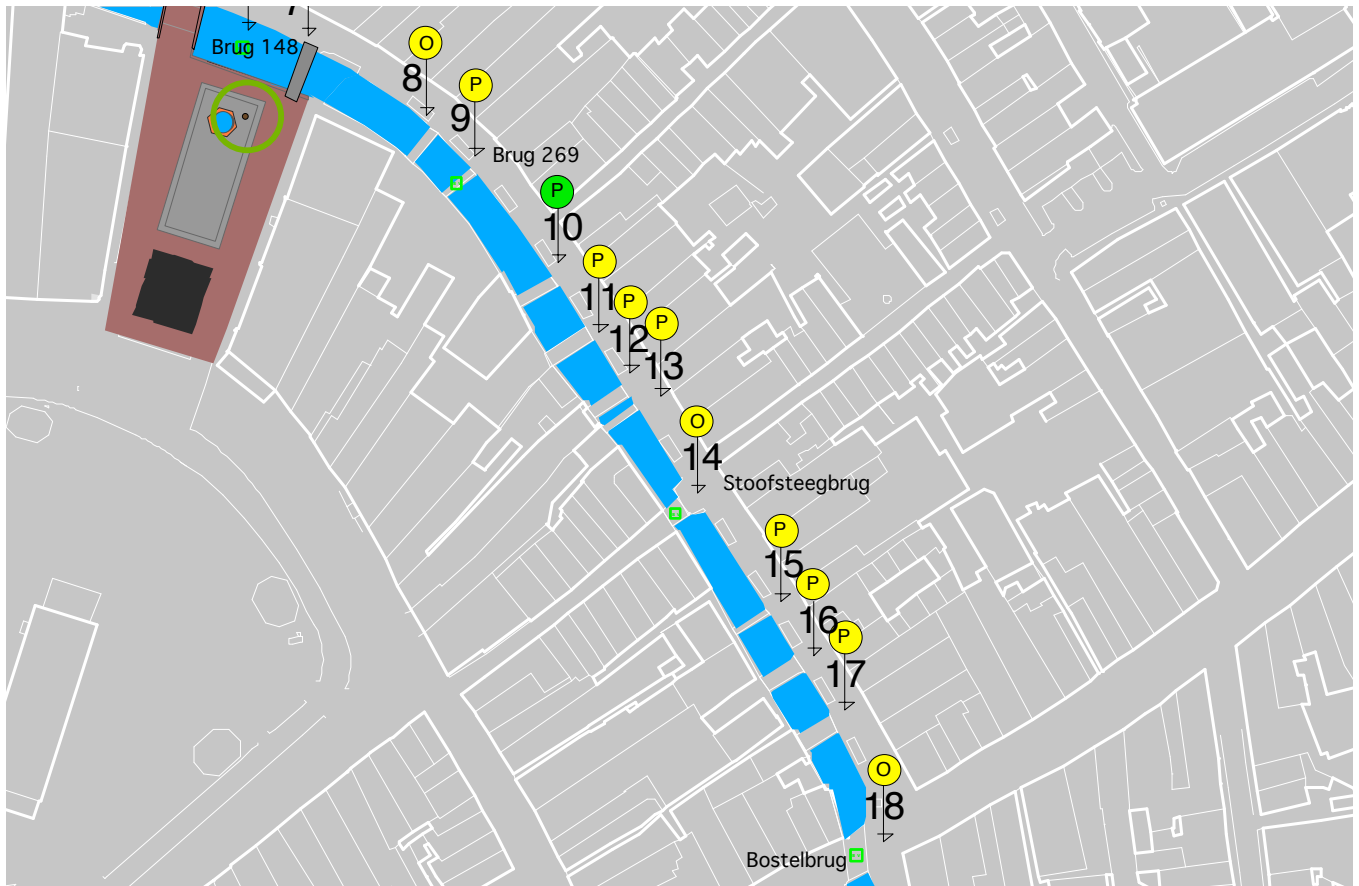


Aandachtspunten

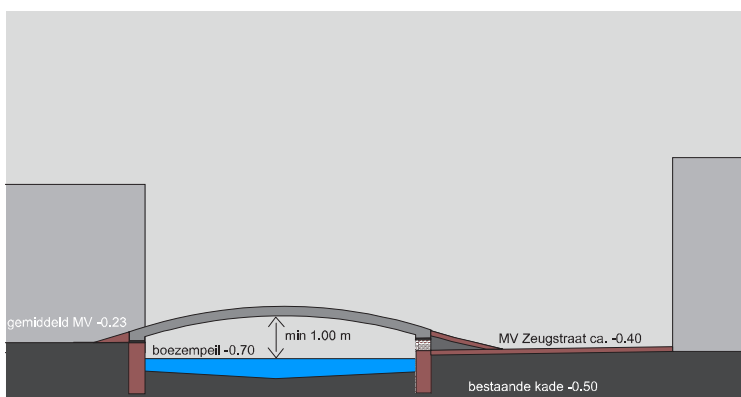
- het huidige programma van de particuliere bruggen;
- inventariseren van de wensen van de particuliere eigenaren zoals bevoorradaging, toegankelijkheid tuinen e.d.;
- eigendomstechnische situatie en mogelijke juridische implicaties van bijvoorbeeld gewoonterecht parkeren.



Zeugstraat



bestaande situatie					gewenste situatie
kunstwerk nr. (zie bijgevoegde kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)
8	privé brug	10	stalen liggers en houten dek, breedte 2 m		vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
9	Brug 269 (openbaar)	50	houten constructie en houten dek, breedte 2.5 m	leiding	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
10	Particuliere brug	85 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	enkele leiding	uitzonderlijke brug handhaven
11	Particuliere brug	50 max	stalen liggers met betondek en houten dek, breedte 2.5 m	P- in tuin en enkele leiding	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
12	Particuliere brug	40 max	stalen liggers met betondek en houten dek, breedte 2.75 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
13	Particuliere brug	25 max	stalen liggers en houten dek, breedte 3 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
14	Stoofsteegbrug (openbaar)	60 max	toogbrug van staal met houten dek, breedte 3.5 m	leidingen	brughoofden amoveren en vervangen door stalen toogbrug
15	Particuliere brug	30 max	stalen liggers met betondek, breedte 1 m	toegang tot terras	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
16	Particuliere brug	10 max	stalen liggers met betondek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p + laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
17	particuliere brug	20 max	stalen liggers met betondek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p + laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
18	Bostelbrug (openbaar)	60 max	stalen liggers dubbele met betondek, breedte 8 m	enkele leiding (vervalen riool ?)	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)





Beschrijving huidige situatie

- kern van de Intieme Vaarroute;
- rond de motte ontstaanspunt van Gouda;
- fijnmazige waterstructuur;
- sterk contrast tussen parken/tuinen en steenachtige onderdoorgangen zoals onder het Catharina Gasthuis;
- kwetsbare schakel in de waterhuishouding (doorspoeling en waterkwaliteit).

Kansen



- unieke historische belevingswereld verbonden met het water ontsluiten;
- als de onderdoorgang bij de Dubbele Buurt is open gemaakt vormt deze een waterverbinding tussen de hoofdvaarroute en de Intieme Vaarroute;
- mogelijkheid tot vertellen van de ontstaansgeschiedenis van Gouda, het functioneren van het historische watersysteem en functioneren van het historisch riool (rinket), bijvoorbeeld door het plaatsen van informatieborden, gidsen, beeldende kunst;
- mogelijkheden voor aanlegplaats voor particuliere functies, zoals Bed and Breakfast, theetuin, beeldentuin etc.;
- verbinden van het nieuwe culturele centrum (cultuurhuis), door middel van opstapplaats voor boten, met andere historische objecten en gebouwen zoals de St. Jan, Agnietenkapel, Catharina Gasthuis, Vroesenhuis etc.;
- meer zichtbaar maken van het watersysteem via de groene openbare ruimtes, zoals bijvoorbeeld een informeel pad langs het water.

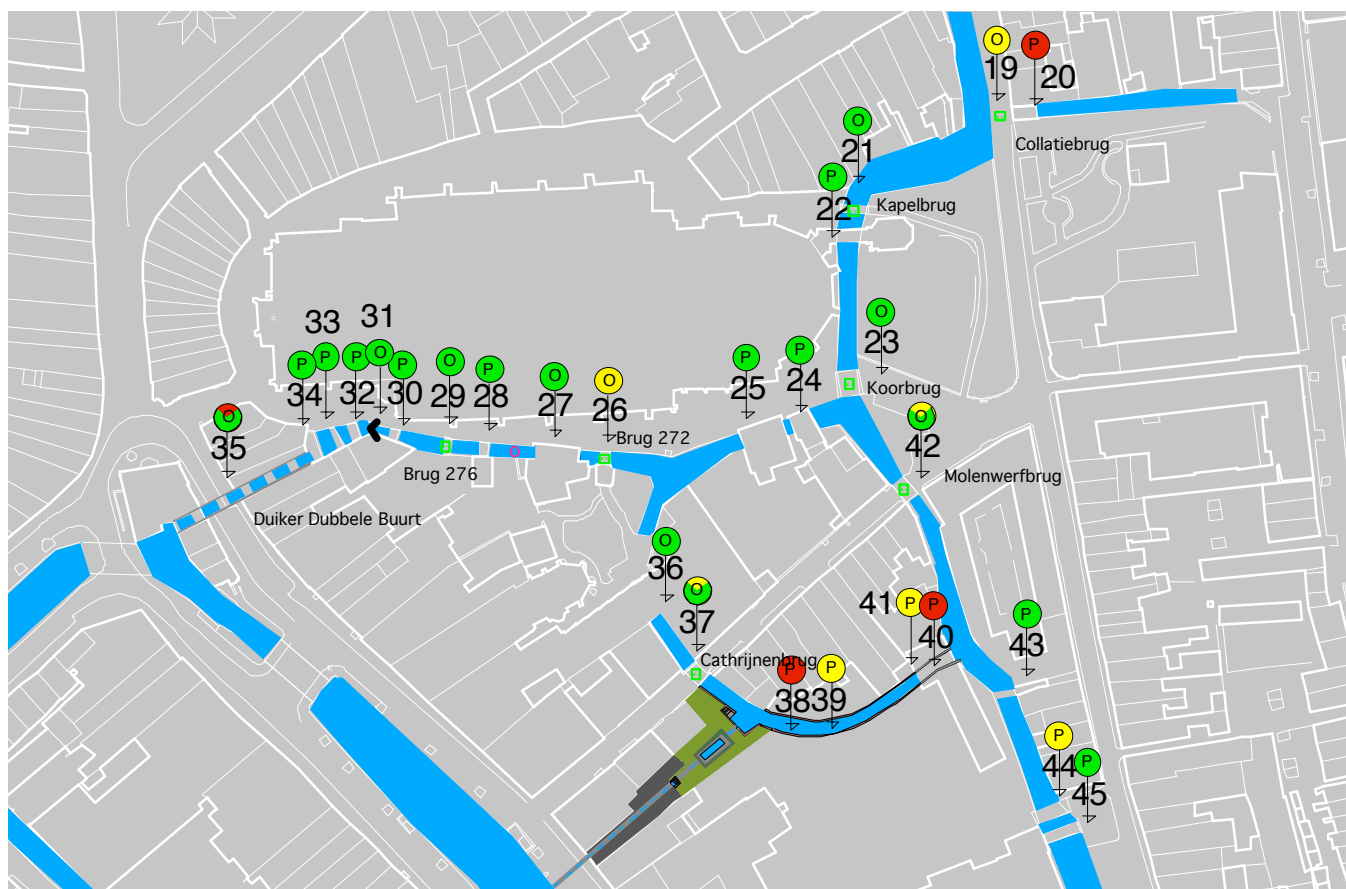


Aandachtspunten

- spanningsveld tussen particuliere tuinen en waterrecreanten in termen van afsluitbaarheid en veiligheid;
- inventariseren wensen en initiatieven particuliere eigenaars;
- gebruik van het watersysteem in relatie tot het terugbrengen van het historisch functioneren van dit systeem, bijvoorbeeld terugbrengen van sluisjes;
- onderzoek naar de juridische mogelijkheden tot verwijdering van mogelijk illegale constructies en/of bouwwerken, zoals vlonders, damwanden, uitbouwen e.d.;
- bijzondere aandacht voor historisch onderzoek en behouden van het historisch weefsel.



Vroesenpark, Achter de Kerk, Motte



bestaande situatie					gewenste situatie
kunstwerk nr. (zie bijgevoegde kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)
19	Collatiebrug (openbaar)	55	stalen liggers met betondek, breedte 5 m		vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
20	trafogebouwte		betonnen vloer met stenen opbouw 2.5 x 4 x 4 m		verwijderen trafogebouwte en restaureren kade ter plaatse
21	Kapelbrug (openbaar)	150	stalen liggers en houten dek, breedte 1.4 m		
22	overkluizing naar kapel	160 max	gemetselde togen	HWA afvoer boven water	
23	Koorbrug (openbaar)	180 max	stalen liggers met houten dek, breedte 5 m	leiding (geen riool) op ca. 1.40 m	
24	Particuliere brug (Menno Meijer)	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 3 m		
25	onderdoorgang Kosterij	150 max	gemetselde togen		
26	brug nr. 272 (openbaar)	75 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	verschillende leidingen op 0.60 m	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
27	onderdoorgang (voormalige steenhouwer en pottenbakker)	95 cm	houten vloeren en verder gemetselde togen	1 HWA op 0.80 m	omleggen HWA
28	Particuliere brug (openbaar entree tuinen museum)	115 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op ca. 0.95 m	
29	brug nr. 276 (openbaar naar tuin museum)	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 1 m		
30	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op 1.1 m	
31	keersluis bij Achter de kerk	ca. 150	houten keersluis met bovenbalk, dorvaartbreedte 1.65 m	Medio 2008 vervangen	
32	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)	200	stalen liggers met houten dek, breedte 2.5 m		
33	Particuliere brug	120 max	stalen liggers met houten dek, breedte 1.2 m		
34	Particuliere vlonder	200 max	houten liggers met houten dek, breedte 2.5 m	betonnen paalfundering	
35	Onderdoorgang (duiker) Dubbele Buurt	115 min	gemetselde gewelven en togen, breedte 2 m	wordt begin 2009 gerestaureerd	
36	Onderdoorgang Catharina gasthuis	ca. 130	gemetselde gewelven, breedte 3 m	entree naar museum	
37	Cathrijnenbrug	ca. 150 max	gemetseld gewelf, breedte 5 m	riool op 0.6 m	omleggen riolering
38	Wakanten rond motte		aarden taluds met bomen, breedte variabel van 1.2 - 1.6 m	ingestorte taluds, slechte doorstroming	verbreden motte tot 3 m en kademuren aanbrengen
39	Walmuren motte (nieuw)		gemetselde muren ca. 2 m hoog, motte breed 3.0 m	historisch metselwerk	kademuren aanbrengen
40	Onderdoorgang kegelbaan	ca. 85	betonnen onderdoorgang, ca. 1.0 m breed	kantine en entree kegelbaan	verwijderen onderdoorgang
41	Onderdoorgang kegelbaan (nieuw)	ca. 100	gemetselde walmuren, breedte 3 m	nieuwe entree en kantine kegelbaan	aanbrengen walmuren
42	Molenwerfbrug (openbaar)	ca. 130 max	stalen liggers met betondek, breedte 5 m	riool op ca. 0.7 m	omleggen riolering



Beschrijving huidige situatie

- waterstructuur grenzend aan de achterkanten van de Oosthaven en de voorkant van de Spieringstraat;
- hoogteverschil tussen de kades aan de Oosthavenkant en de Spieringstraat-kant;
- aan de kant van de Oosthaven functies als tuinen, bruggen met entrees met en zonder parkeerplaatsen, kantoren en enkele voorzieningen zoals een Moskee en een school;
- soms geheel groene kant, meestal stenige kades;
- veel bruggen, waarvan de meeste voldoen de doorvaart hoogte hebben.



Kansen

- mogelijkheid voor een wandelroute langs het water;
- uniformering van brugtypologie waarin detaillering individueel kan verschillen;
- middels de gemeenschappelijke tuin het water bereiken;

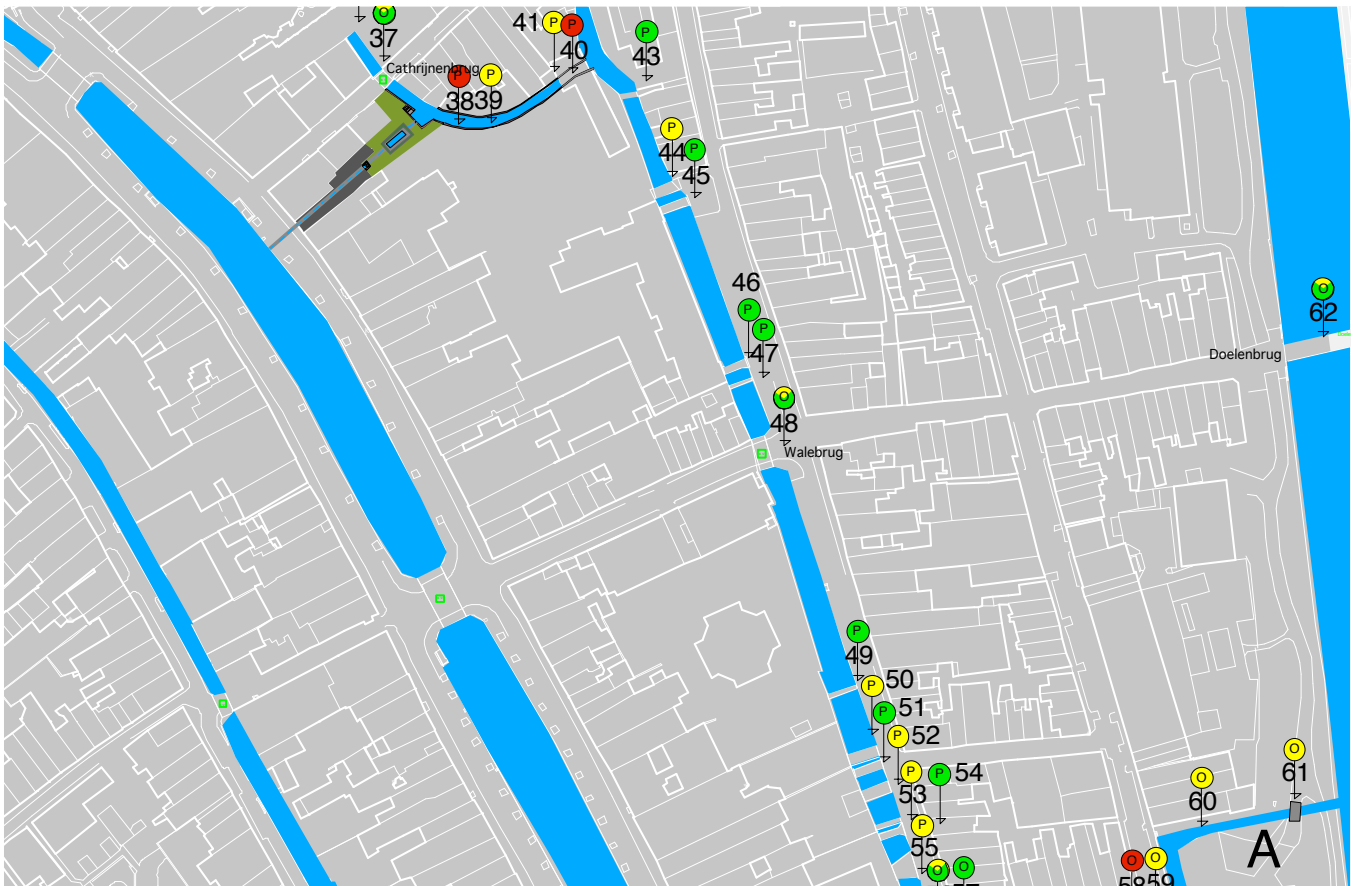


Aandachtspunten

- het huidige programma van de particuliere bruggen;
- inventariseren van de wensen van de particuliere eigenaren;
- eigendomstechnische situatie en mogelijke juridische implicaties van bijvoorbeeld gewoonterecht parkeren.



Spieringstraat



bestaande situatie					gewenste situatie
kunstwerk nr. (zie bijgev kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)
43	Particuliere brug (naar tuinen en kegelbaan)	110/110	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-
44	particuliere brug	60/110	Stalen liggers met dekplanken 3 m breed	kabels aan zijkant	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
45	particuliere brug	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-
46	particuliere brug	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-
47	particuliere brug	90/140	stalen liggers met dekplanken 0.8 m breed	-	-
48	Walebrug (openbaar)	ca. 130cm max	gemetselde toogbrug, 9m	rioolbuis op ca. 80cm	rioolomlegging
49	particuliere brug	70/150	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-
50	particuliere brug	40/90	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
51	particuliere brug	40/120	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-
52	particuliere brug	50/95	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	twee grote buizen op ca 70cm	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
53	particuliere brug	60/110	stalen liggers met dekplanken 1,2m breed	buis/riool?	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)
54	particuliere brug	45/140	stalen liggers met dekplanken 2,5m breed	-	-
55	particuliere brug	45/100	betonbrug, gemiddeld 6m breed	leiding? Op ca 80cm	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)



Beschrijving huidige situatie

- waterstructuur ligt op de overgang van de Vijverstraat en het Houtmansplantsoen;
- bijzondere voorzieningen: muziektent en speelvoorzieningen;
- belangrijke archeologische site als tuin van het voormalig kasteel bij de Punt;
- op de kop van de waterstructuur ligt een pomp voor persiëring;
- aan de kant van de Vijverstraat is er een steenachtige kade, aan de kant van het park slechts gestapelde stenen.



Kansen

- het verbinden van de Intieme Vaarroute met de Fluwelen-singel door het maken van een doorsteek door het Houtmansplantsoen;
- benutten en zichtbaar maken van de historische gelaagdheid van het gebied;
- aansluiten van de nieuw te graven waterstructuur op het huidige ontwerp van het plantsoen in de Engelse landschapsstijl;
- wandelroute langs het water.

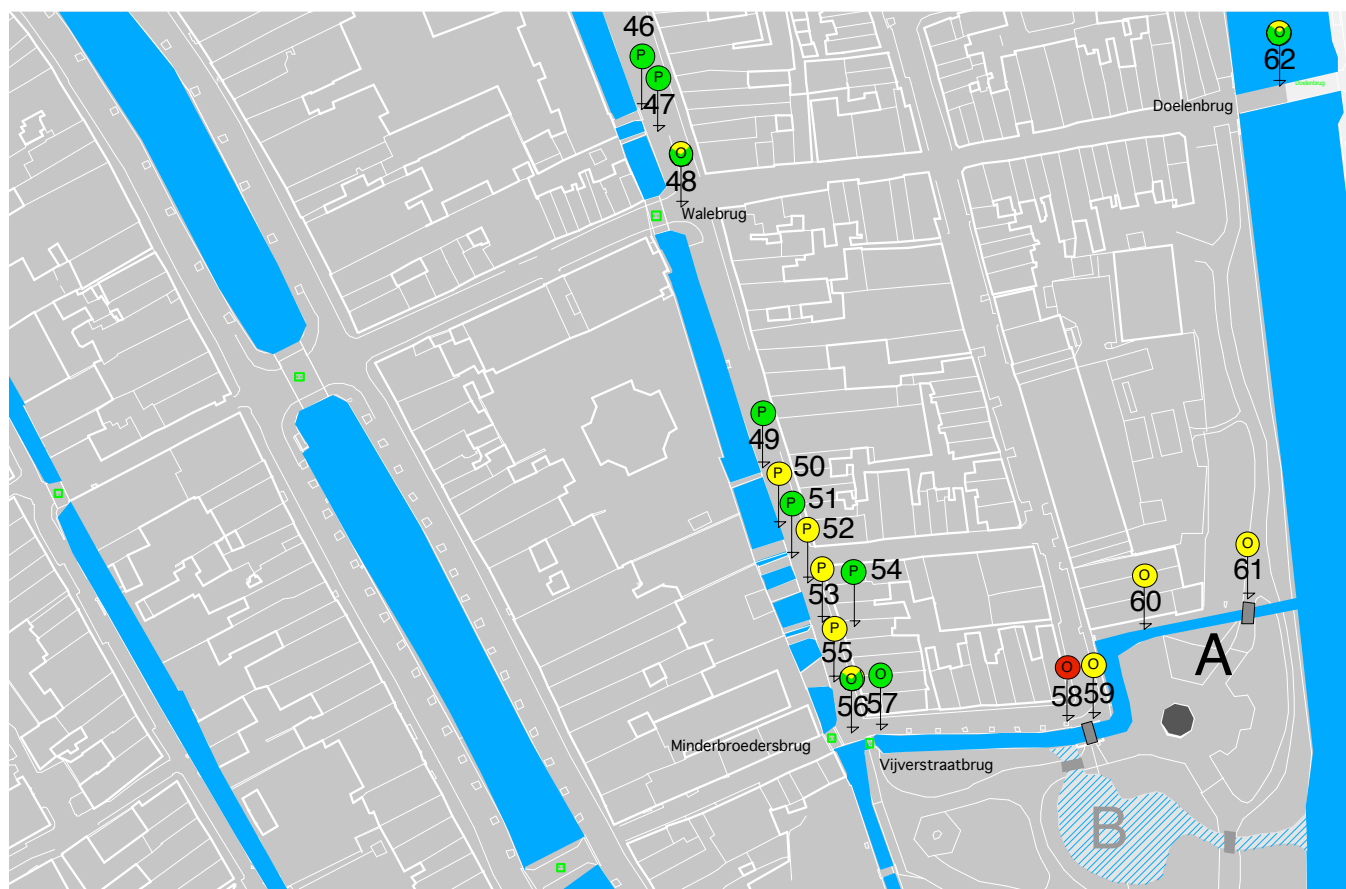


Aandachtspunten

- nader onderzoek naar de archeologie in de bodem;
- huidige staat van onderhoud van het pompstation;
- integreren of verplaatsen van het pompstation.



Vijverstraat en Houtmansplantsoen



bestaande situatie					gewenste situatie
kunstwerk nr. (zie bijgevoegde kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)
56	Minderbroedersbrug (openbaar)	110/120	stalen liggers met betondek, 4 m breed	diverse leidingen (3) laagste op 60cm	omleggen leidingen
57	Vijverstraatbrug (openbaar)	100/100	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-
58	Pompstation riolering			persleiding naar Goejanvelden	verwijderen bestaande pompstation en herbouw
59	Brug over Vijverstraatgracht (nieuw en openbaar)	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken, 3.5 m breed
60	doorsteek van Vijverstraat naar Fluwelensingel (nieuw)		graven van sleuf van 4 m breed en 2.5 meter diep	omleggen riolering in tracée	maken historische walmuren, hoog ca. 1.5 m, breedte gracht 3.5 m
61	Brug over doorsteek (nieuw)	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken
62	Doelenbrug	70 max	betonnen brug met gemetselde wangen, breedte 8 m		ophogen binnen cultuurhistorische randvoorwaarden



Knelpunten, maatregelen en investeringen



maatregelen en investeringen Intieme Vaarroute november 2008

bestaande situatie					gewenste situatie		
kunstwerk nr. (zie bijgeve kaart)		hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerk 1.00m en minimale breedte 1.65m)	investeringen onderdeel A (bouwkosten in € excl. BTW)	investeringen onderdeel B (bouwkosten in € excl. BTW)
1	Vrouwenbrug Blauwstraat	85 max	betonnen toogbrug	riolering en aanliggende rioolkelders	nieuwe hogere gemetselde toogbrug		150.000
2	overkluizing Blauwstraat/kleiweg + bestaande Antheunisbrug	45	Stalen prefab elementen op bestaande kade, brug stalen liggers		verwijderen en nieuwe kademuren		510.000
3	Antheunisbrug (nieuw)	100 min	x		stalen liggers met dek breedte ca. 5 m		300.000
4	Brug bij Antoniëstraat (van Wim Jansen)		houten overdekte brug met glas invulling	wordt vervangen door erker in 2009	x	nvt	
5	Brug Achter de Waag (nieuw)	100 min	x	berijdbaarheid voor bussen	gemetselde toogbrug met wangen breedte 7.0 m		550.000
6	overkluizing met duiker Achter de Waag	20 max	betonnen duiker (zie rapport Aveco de Bondt)		verwijderen duiker en metselen kades		650.000
7	voet/fietsbrug bij Achter de Waag(nieuw)	100 min	x		stalen toogbrug met dek breedte ca. 2 m		44.000
8	privé brug	10	stalen liggers en houten dek, breedte 2 m		vervangen door stalen toogbrug (zie principe)		35.000
9	Brug 269 (openbaar)	50	houten constructie en houten dek, breedte 2.5 m	leiding	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)		54.000
10	Particuliere brug	85 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	enkele leiding	uitzonderlijke brug handhaven		-
11	Particuliere brug	50 max	stale liggers met betonjuk en houten dek, breedte 2.5 m	P- in tuin en enkele leiding	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)		54.000
12	Particuliere brug	40 max	stalenliggers met betonjuk en houten dek, breedte 2,75 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)		60.000
13	Particuliere brug	25 max	stalen liggers met houten dek, breedte 3 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)		65.000
14	Stoofsteegbrug (openbaar)	60 max	toogbrug van staal met houten dek, breedte 3.5 m	leidingen	brughoofden amoveren en vervangen door stalen toogbrug		150.000
15	Particuliere brug	30 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 1 m	toegang tot terras	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	22.000	
16	Particuliere brug	10 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p + laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	70.000	
17	particuliere brug	20 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p + laden/lossen	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	70.000	
18	Bostelbrug (openbaar)	60 max	stalen liggers dubbele met betondek , breedte 8 m	enkele leiding (vervallen riool ?)	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	360.000	
19	Collatiebrug (openbaar)	55	stalen liggers met betondek, breedte 5 m		vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	225.000	
20	trafogebouwijze		betonnen vloer met stenen opbouw 2.5 x 4 x 4 m		verwijderen trafogebouwijze en restaureren kade ter plaatse	100.000	
21	Kapelbrug (openbaar)	150	stalen liggers en houten dek, breedte 1.4 m			-	
22	overkluizing naar kapel	160 max	gemetselde togen	HWA afvoer boven water		-	
23	Koorbrug (openbaar)	180 max	stalen liggers met houten dek, breedte 5 m	leiding (geen riool) op ca. 1.40 m		-	
24	Particuliere brug (Menno Meijer)	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 3 m			-	
25	onderdoorgang Kosterij	150 max	gemetselde togen			-	
26	brug nr. 272 (openbaar)	75 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	verschillende leidingen op 0.60 m	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	80.000	
27	onderdoorgang (voormalige steenhouwer en pottenbakker)	95 cm	houten vloeren en verder gemetselde togen	1 HWA op 0.80 m	omleggen HWA	5.000	
28	Particuliere brug (openbaar entree tuinen museum)	115 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op ca. 0.95 m		5.000	
29	brug nr. 276 (openbaar naar tuin museum)	160 max	stalenliggers met houten dek, breedte 1 m				
30	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op 1.1 m			
31	keersluisje bij Achter de kerk	ca. 150	houten keersluis met bovenbalk, dorvaartbreedte 1.65 m	Medio 2008 vervangen			
32	Particuliere brug (naar voormalige Stadsgalerij)	200	stalen liggers met houten dek, breedte 2.5 m				
33	Particuliere brug	120 max	stalen liggers met houten dek, breedte 1.2 m				
34	Particuliere vlonder	200 max	houten liggers met houten dek, breedte 2.5 m	betonnen paalfundering			
35	Onderdoorgang (duiker) Dubbele Buurt	115 min	gemetselde gewelven en togen, breedte 2 m	wordt begin 2009 gerestaureerd			
36	Onderdoorgang Catharina gasthuis	ca. 130	gemetselde gewelven, breedte 3 m	entree naar museum			
37	Catharijnenbrug	ca. 150 max	gemetseld gewelf, breedte 5 m	riool op 0.6 m	omleggen riolering	40.000	
38	Walkanten rond motte		aarden taluds met bomen, breedte variabel van 1.2 - 1.6 m	ingestorte taluds, slechte doorstroming	verbreden motte tot 3 m en kademuren aanbrengen	380.000	
39	Walmuren motte (nieuw)		gemetselde muren ca. 2 m hoog, motte breed 3.0 m	historisch metselwerk	kademuren aanbrengen	560.000	
40	Onderdoorgang kegelbaan	ca. 85	betonnen onderdoorgang, ca. 1.0 m breed	kantine en entree kegelbaan	verwijderen onderdoorgang	60.000	
41	Onderdoorgang Kegelbaan (nieuw)	ca. 100	gemetselde walmuren, breedte 3 m	nieuwe entree en kantine kegelbaan	aanbrengen walmuren	290.000	
42	Molenwerfbrug (openbaar)	ca. 130 max	stalen liggers met betondek, breedte 5 m	riool op ca. 0.7 m	omleggen riolering	50.000	
43	Particuliere brug (naar tuinen en kegelbaan)	110/110	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-		
44	particuliere brug	60/110	Stalen liggers met dekplanken 3 m breed	kabels aan zijkant	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	65.000	
45	particuliere brug	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-		
46	particuliere brug	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-		
47	particuliere brug	90/140	stalen liggers met dekplanken 0.8 m breed	-	-		
48	Walebrug (openbaar)	ca. 130cm max	gemetselde toogbrug, 9m	rioolbuis op ca. 80cm	rioolomlegging	50.000	
49	particuliere brug	70/150	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-		
50	particuliere brug	40/90	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	65.000	
51	particuliere brug	40/120	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-		
52	particuliere brug	50/95	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	twee grote buizen op ca 70cm	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	65.000	
53	particuliere brug	60/110	stalen liggers met dekplanken 1,2m breed	buis/riool?	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	33.000	
54	particuliere brug	45/140	stalen liggers met dekplanken 2,5m breed	-	-		
55	particuliere brug	45/100	betonbrug, gemiddeld 6m breed	leiding? Op ca 80cm	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	131.000	
56	Minderbroedersbrug (openbaar)	110/120	stalen liggers met betondek, 4 m breed	diverse leidingen (3) laagste op 60cm	omleggen leidingen	25.000	
57	Vijverstraatbrug (openbaar)	100/100	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-		
58	Pompstation riolering			persleiding naar Goejanvervelledijk	verwijderen bestaande pompstation en herbouw	250.000	
59	Brug over Vijverstraatgracht (nieuw en openbaar)	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken, 3.5 m breed	20.000	
60	doorsteek van Vijverstraat naar Fluwelensingel (nieuw)		graven van sleuf van 4 m breed en 2.5 meter diep	omleggen riolering in tracee	maken historische walmuren, hoog ca. 1.5 m, breedte gracht 3.5 m	2.200.000	
61	Brug over doorsteek (nieuw)	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken	20.000	
62	Doelenbrug	70 max	betonnen brug met gemetselde wangen, breedte 8 m		ophogen binnen cultuurhistorische randvoorwaarden	250.000	
subtotaal directe bouwkosten						5.491.000	2.620.000
indirecte kosten: voorbereiding, afstemming belanghebbenden, onderzoeken (archeologisch, milieuhygienisch, bodem, riolering etc.), engineering, administratie en toezicht (12%)						658.920	310.000
project onvoorzien en risico's (15%)						922.488	440.000
Totaal generaal excl. BTW						€ 7.072.408	€ 3.400.000



Hoe verder.....?

Werkwijze, communicatie, informatie en aandachtspunten

werkwijze Hollandse Waterstad en communicatie over Intieme Vaarroute

Zoals eerder beschreven is deze rapportage op het punt van communicatie afgeweken van de gangbare werkwijze binnen Hollandse Waterstad. Dit heeft zijn reden. Allereerst wilden we binnen het consortiumteam een eerste heldere slag maken waarbij met name de integratie van kennis, onderzoeksresultaten en opgedane ervaring tot nu toe voldoende ruimte krijgt. In tweede instantie ligt er een aantal juridisch gevoelige onderdelen in de Intieme Vaarroute die om nader onderzoek vragen. Met name de bruggen in de Zeugstraat vragen om een apart communicatietraject met eigenaren en belanghebbenden. We wilden niet de mogelijke juridische obstakels al op voorhand de discussie over de haalbaarheid van het herstel van dit deel van de Intieme Vaarroute laten bepalen. Het is immers een onderdeel van de nog vele geheimen die in de Intieme Vaarroute te ontdekken zijn. Het totaal van de som der delen levert een gedifferentieerd beeld op aan mogelijkheden voor de Intieme Vaarroute. Met name dit laatste beeld is nodig om het enthousiasme voor het geheel bij de Goudse bevolking, gebruikers, bestuurders, eigenaren en andere belanghebbenden te vergroten. Dit proces van beeldvorming heeft zijn eigen dynamiek en pleit er voor om juist de communicatie met de verschillende partijen over de specifieke onderdelen, zoals de Zeugstraat zorgvuldig in te steken.

Informeren belanghebbenden

Tijdens de rondwandeling met leden van het consortium voor het haalbaarheidsonderzoek in de zomer van 2006 zijn veel vragen van bewoners, ondernemers en andere belangstellenden gesteld over wat we precies voornemens waren. Dit kan bij de vragenstellers leiden tot misverstanden over nut en noodzaak van de onderzoeken omdat ze immers niet van te voren zijn geïnformeerd over wat de plannen van de gemeente Gouda op dit punt zijn.

Het is aan te bevelen voorafgaand aan de verdere uitwerking van de Intieme Vaarroute de belanghebbenden hierover te informeren. Informatieavonden kunnen hierbij een belangrijke rol vervullen. Hierin bestaat dan de mogelijkheid vanuit de belanghebbenden om voor die avonden een eerste reflectie op het onderzoek te geven en eigen ideeën naar voren te brengen. Om het individuele programma

van de belanghebbenden (gebruik van bruggen in de Zeugstraat als voorbeeld) helder te krijgen zijn aanvullende interviews noodzakelijk. Het modulariseren van het programma tot een voorontwerp met kostendragers kan dan een eerste stap zijn en een beslisdocument voor het projectmanagement en het bestuur.

Aandachtspunten

Voor elk van de deelgebieden is voor het vervolgtraject nog een aantal aandachtspunten die om nader onderzoek vraagt:

- historische en archeologisch onderzoek noodzakelijk, per deelgebied, als voorbereiding voor een integraal ontwerp;
- watertechnische implicaties volgend uit de watermodellering;
- sociaal juridische aandachtspunten;
- functies openbare ruimte/uitwisselen hiervan: bijv. herplaatsen elders, afkopen (parkeerplaats);
- koppeling uitwerking Intieme Vaarroute aan groot achterstallig onderhoud (bijvoorbeeld vervangen kades Zeugstraat);

Van onderdeel naar scenario

In deze rapportage heeft u kennis kunnen nemen van de mogelijkheden die het herstel van de historische Intieme Vaarroute te bieden heeft. Het is niet vanzelfsprekend dat dit in één keer uitgevoerd kan gaan worden. Het is echter ook zo dat er een logisch verloop is ten aanzien van de uitvoering, wat echter sterk bepaald wordt door de vaarmogelijkheden, de impact van de ingreep op de zichtbaarheid en het gebruik van het historische watersysteem, het effect voor de waterkwaliteit en de verbetering van de doorspoeling.

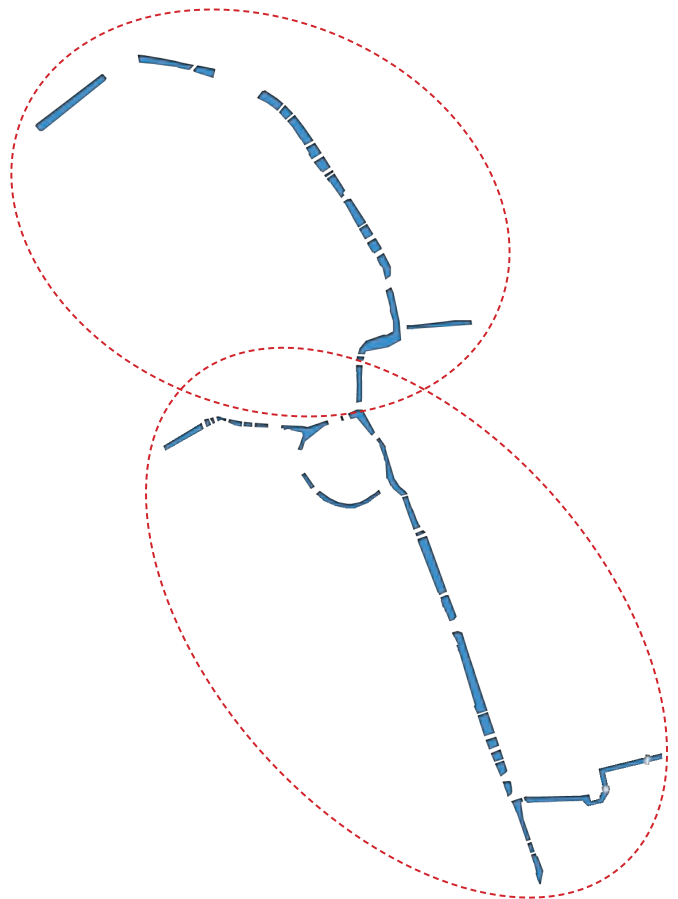
De hiernaast gegeven afbeeldingen geven een beeld van de twee onderdelen die we binnen het consortium hebben gezien. Het onderdeel voor het herstel van de bevaarbaarheid van de motte tot aan de doorsteek naar de Fluwelensingel wordt in eerste instantie bepaald door de restauratie van de Onderdoorgang en de kansen die hier uit voortkomen voor cultuurherstel van de motte en de verwachte waterkwaliteits- en doorspoelingsverbetering van het watersysteem.

Voor het onderdeel van de Vrouwenbrug, Achter de Waag tot aan de Tiendeweg wordt dit met name bepaald door de juridisch gecompliceerde eigendomssituatie ter plaats van de Zeugstaat.

Op basis van de verschillende onderdelen heeft het consortium scenariovoorstellen gedaan die richting kunnen geven aan de politiek besluitvorming. Politieke moed speelt hierbij een belangrijke rol; en in hoeverre Gouda in staat is de krachten met belanghebbende partijen op het gebied van waterbeheer, cultuurhistorie en economie en de samenwerking met lokale partijen te bundelen.

Onderdeel:

Vrouwenbrug, Achter de Waag tot aan de Tiendeweg



Onderdeel:

bevaarbaarheid motte t/m doorsteek naar de Fluwelensingel

“Eigenlijk zie je als toerist de ‘bright side of life’. Je komt er niet werken, je komt niet met een aktetas met je hoofd vol ideeën voor een vergadering. Je komt eigenlijk om een ideaalplaatje te zien wat je thuis al bedacht hebt. Als je wilt wintersporten moet er een meter sneeuw liggen. En als je naar Gouda komt wil je een mooie oude stad zien met kunst en cultuur en een schoon grachtje. [...] Waarom zou je wel een marktplein schoonmaken en schoonspuiten, en waarom zou je dat niet met een gracht doen?”
(stadsgids EdH) citaat uit wbo NOK



Colofon

Bronvermelding

Rapporten:

Bouwsteen toervaart Gouda, input voor planvorming Cultureel en Havenkwartier

Rob Vrolijk, Projectbureau Vrolijk, 5 december 2007

Haalbaarheidsstudie “schuren” en duiker Dubbele Buurt

Philip de Ruiter en Kees van de Werff, DHV, november 2007

Kostenrapport verificatieonderzoek doorvaarbaarheid Goudse binnenstad

Philip de Ruiter en Kees van de Werff, DHV, juni 2006

Programmaverkenning openen Zuidelijke Toegang

Kees Ykema, Ykema Tuin- en Landschapsarchitectuur, april 2008

Scan van omgeving en bronnen, beeldverhaal van Gouda als Hollandse Waterstad – dwarsdoorsnede in ruimte en tijd

Kees Ykema, Ykema Tuin- en Landschapsarchitectuur, mei 2006

Schutten, schuren en overbruggen

ir. G. Jan Arends, Afdeling Bouwtechnologie, Faculteit Bouwkunde TU Delft, oktober 2007

Waterbelevingsonderzoek Gouda

Marleen Oostdijk, Violetta Rossie, Zuid-Hollands Bureau voor Toerisme en Lizet van den Berg, Eveline Maris, Stefan Ouboter, Netwerkorganisatie voor Omgevingskwaliteit, april 2008

Waterrecreatie in Gouda - doelgroepbepaling en programma van eisen

drs. C. van Lent, drs. R. van der Poel, Zuid-Hollands Bureau voor Toerisme, 20 november 2005

Watersysteembeschrijving en knelpunten stadsboezem Gouda - technisch rapport

ir. Jasper Tamboer, Hoogheemraadschap van Rijnland, december 2006

Additionele informatie:

<http://www.hollandsewaterstad.nl/>

<http://goudanet.webclusive.com/>

Beeldmateriaal:

fotografie

fotografie Intieme Vaarroute Gouda - Martijn Schoots, overig fotomateriaal verkregen via andere bronnen.

kaartmateriaal

Digitale ondergronden - gemeente Gouda, bewerkt door Ykema T+L

Historische kaart 1847 – Streekarchief Midden-Holland, bewerkt door Ykema T+L

Recreatieve routes Gouda - Scan van omgeving en bronnen, beeldverhaal van Gouda als Hollandse Waterstad - dwarsdoorsnede in ruimte en tijd, bewerkt door Ykema T+L

Luchtfoto monumenten - gemeente Gouda

Kabels en leidingen – gemeente Gouda, bewerkt door Ykema T+L

Schemakaarten ‘de gids vertelt’, ‘beleving van de vaarroute’, ‘verbetering voor de waterbeheerder en herstelcultuurhistorie’ en ‘initiatieven langs de route’ - Martijn Schoots

knelpunten en maatregelenkaart – Ykema T+L

principekaarten, tekeningen en ontwerpen - Ykema T+L

Colofon

titel & status

Intieme Vaarroute (definitief)

opdrachtgever

Gemeente Gouda
Hollandse Waterstad
projectleider Marjo van Loon

projectteam

Kees Ykema, Ykema Tuin- en Landschapsarchitectuur
Martijn Schoots
Jasper van den Herik

met dank aan:

alle consortiumpartners Hollandse Waterstad
Wibe Damstra, gemeente Gouda afdeling VBE, voor het aanreiken van digitale informatie over riolering en pompstation in het Houtmansplantsoen
Henkjan Sprokholt, archeoloog en gebiedskenner voor zijn interview
Hans du pré, stads en mensenkenner voor zijn nuttige tips
Philip de Ruiter, DHV, voor zijn technische input en de prettige samenwerking
Streekarchief Midden-Holland, voor toestemming van het gebruik van historische kaart uit 1847
Gemeente Gouda, voor het gebruik van de digitale ondergronden en overige beeldmateriaal
Jaap Evert Abrahamse, RACM, voor zijn bijdrage over het Gouds Watersysteem
Ruud Hofman, cultuurhistoricus, voor het interview
Hans Suijs, Watergilde, voor het interview
Marjo van Loon, projectleider, voor de redigeerslag
Alle mensen die op weg naar de realisatie van deze rapportage direct of indirect hun bijdrage hebben geleverd