

4. Spoorzone Gouda

Olivier van der Bogt

Gouda ligt, in tegenstelling tot de andere steden in de Randstad, binnen de contouren van het Groene Hart. Hier vervult Gouda vanouds een belangrijke rol als regionaal centrum. De stad wordt in deze functie echter zwaar beconcurrereerd. De laatste veertig jaar is er in de regio een aantal plaatsen van een vergelijkbare omvang bijgekomen. De grootste concurrentie ondervindt Gouda als regionaal centrum echter van de grote steden. Sinds de aansluiting op het spoorwegnetwerk in 1855 zijn de reistijden als gevolg van de introductie van snellere vervoersmiddelen korter geworden, waardoor steden als Rotterdam en Utrecht steeds makkelijker bereikbaar werden.

Halverwege de jaren negentig van de vorige eeuw heeft de gemeente ontwerpgegevens geformuleerd voor vier strategische locaties die toegang verlenen tot de binnenstad van Gouda. Op deze vier punten presenteerde Gouda zich ooit met poortgebouwen naar het omliggende gebied. Deze plekken waren in de jaren negentig nog steeds de primaire plaatsen in de rand van de oude stad,¹ maar hadden niet meer de uitstraling die ze ooit als entree van de stad hadden. Bovendien kampten ze met grote problemen door de toegenomen verkeersdruk.

Een van de vier opgaven betrof de entree aan de noordzijde van de binnenstad met de herontwikkeling van de spoorzone. In 1997 werd een ambitieus plan van architect Pi de Bruijn voor dit gebied vastgelegd in het *Masterplan Spoorzone*. De belangrijkste doelstellingen van het Masterplan waren: de bestaande regiopositie van Gouda versterken, de bereikbaarheid van de binnenstad en van het station verbeteren, een betere verbinding aanbrengen tussen het noordelijke en het zuidelijk deel van de stad en lege ruimtes midden in de stad benutten.²

Veel van de problemen die ten grondslag liggen aan de doelstellingen van het *Masterplan* zijn het gevolg van verkeerskundige ingrepen uit het verleden. Dit geldt overigens niet alleen voor de spoorzone maar voor de gehele stad. Van alle

factoren die het bestaan van Gouda hebben bepaald, is de verkeerskundige factor zonder meer de belangrijkste.³ Gouda heeft niet alleen zijn ontstaan te danken aan een gunstige verkeerskundige ligging.⁴ Ook de ingrijpende veranderingen die Gouda in de afgelopen eeuw als industriestad, marktplaats en centrum van cultuur en administratie heeft ondergaan, zijn allereerst een gevolg van verkeerskundige veranderingen.

De ruimtelijke structuur van Gouda is eveneens in hoge mate bepaald beïnvloed door wijzigingen in de verkeersstromen. Van oorsprong af was Gouda, waar men altijd afhankelijk is geweest van het vervoer over water, gericht op de Hollandse IJssel. Deze natuurlijke begrenzing van de zuidzijde van de stad vormde daardoor tevens de belangrijkste historische entree van de stad. Met de aanleg van de spoorlijn in 1855, later gevolgd door de aanleg van de snelweg, is deze situatie in een relatief korte periode veranderd. Sinds het begin van de twintigste eeuw liggen de belangrijkste doorgaande verbindingen aan de noordzijde van de stad. De oriëntatie van de binnenstad werd hiermee in feite 180° gedraaid. De historische stad is ruimtelijk nog steeds naar het zuiden gericht, maar de belangrijkste toegangen liggen nu aan de noordkant.

Voor de aanleg van het spoor in 1855 had Gouda zich vijf eeuwen lang ontwikkeld binnen een vaste begrenzing.⁵ De uitbreiding van de stad buiten de vesten was zonder meer de belangrijkste fysieke verandering vanaf het einde van de negentiende eeuw. Vervolgens vormde de spoorweg ruim een eeuw de noordelijke begrenzing van Gouda. Pas na 1965 kwam hierin verandering met de aanleg van een nieuw stadsdeel tussen het spoor en de autosnelweg. Er kwamen nieuwe wijken, maar belangrijke ingrepen ten behoeve van de verbinding tussen de twee stadsdelen bleven uit. De twee stadsdelen bleven fysiek van elkaar gescheiden, wat ook grote gevolgen had voor de bereikbaarheid van de Goudse binnenstad.

Onder het motto 'De verbindende schakel'

1
Twee van deze punten, het IJsselfront en het Bolwerk, zijn verbonden met de loop van rivier de Gouwe door Gouda en hadden een bijzondere betekenis voor de scheepvaart. De twee andere punten liggen op kruisingen van twee oude veenontginningslinten, de Kleiweg en de Lange Tiendeweg, met de singels. Naast deze verschillen is er ook nog zoets als een rangorde: het IJsselfront was zonder meer de voorkeur van Gouda, de drie andere toegangen waren achterdeuren en trokken als zodanig meer perifere stedelijke bestemmingen naar zich toe.

2
www.spoorzonegouda.nl.

3
In een sociaal-geografische studie van Wessels (zie noot 6) worden 4 factoren genoemd die het bestaan van Gouda hebben bepaald: Gouda als centrum van verkeer, als industriestad, als marktplaats en Gouda als cultureel en administratief centrum.

4
In de eerste helft van de dertiende eeuw was een noord-zuidverbinding tot stand gekomen tussen de Hollandse IJssel en de Oude Rijn door de ontginningen in het gebied ten noorden van Gouda. Gouda kreeg daardoor een sleutelpositie in de derde vaarroute tussen de Noordduitse Hanzesteden en Vlaanderen. De twee oudere vaarroutes lagen buiten de invloedssfeer van het Graafschap Holland.

5
Tussen 1350 en 1354 heeft Gouda door de aanleg van de vesten een omvang bereikt die tot het eind van de negentiende eeuw ongewijzigd is gebleven. Zelfs nu nog wordt de historische kern van Gouda, te midden van zijn twintigste-eeuwse uitbreidingen, begrensd door de singels (Turfsingel, Kattensingel, Blekerssingel en Fluwelensingel) die in het midden van de veertiende eeuw zijn aangelegd.

wordt dit jaar begonnen met de uitvoering van het *Masterplan*, dat in de afgelopen tien jaar sterk aangepast is. Het *Masterplan* concentreert zich op het gebied aan de noordzijde van het stationsgebied, dat als eerste ontwikkeld zal worden. Hier moet in 2015 een nieuw stedelijk centrum gerealiseerd zijn. De bedoeling is dat de bouw van het nieuwe stadskantoor, het *Huis van de Stad*, gaat fungeren als aanjager. Belangrijke ingrepen die een verbinding moesten leggen tussen de twee stadsdelen zijn echter uit de plannen verdwenen of uitgesteld. Hiermee lijkt zich de geschiedenis te gaan herhalen. Het is de vraag of de genoemde doelstellingen met de uitvoering van de huidige plannen wordt bereikt.

De komst van het spoor

De jaren voor de komst van het spoor waren een donkere periode in het bestaan van Gouda. Tussen 1820 en 1850 raakten de belangrijkste takken van industrie in ongekend tempo in verval. Er ontstond enorme werkloosheid onder de Goudse arbeidersbevolking. De depressie had in heel Nederland toegeslagen, maar de situatie in Gouda was zo ernstig dat het woord 'Gouwenaar' in de gehele omgeving gebruikt werd als synoniem van bedelaar.⁶

In 1855 werd Gouda op het spoorwegnet aangesloten door een aftakking van de Rijnspoorweg. De Zuidplaspolder was tussen 1836 en 1839 drooggemalen, en dat maakte de aanleg van deze spoorverbinding tussen Utrecht en Rotterdam mogelijk. Het traject volgde op geruime afstand de loop van de Hollandse IJssel en passeerde Gouda aan de noordzijde. Vijftien jaar later werd Gouda verbonden met Den Haag, terwijl de spoorverbinding met Amsterdam mogelijk werd door de lijn over Breukelen en Harmelen. In Gouda probeerde men optimaal te profiteren van de centrale ligging op het verkeersknooppunt tussen de vier grote steden. Al in 1874 had men een verzoek ingediend tot opname in het uitbreidingsplan van de spoorwegen van een lijn Alphen-Gouda-Schoonhoven-Gorinchem.⁷ Het plan voor deze lijn bestond al vanaf 1869 en was bedoeld om de Langstraat, een industriegebied in Brabant, aan te sluiten op de lijn Utrecht-Rotterdam. Kapitaalgebrek en onwil van gemeenten om mee te betalen aan de lijn waren enkele redenen waardoor het zo lang duurde voordat er iets tot stand kwam.⁸ Het werd veertig jaar later een tramlijn Gouda-Schoonhoven, en het duurde nog zestig jaar voordat de lijn Alphen a/d Rijn-Gouda een feit werd. In 1882 werd een stoomtramverbinding tussen Gouda en Bodegraven geopend, die tien jaar later in een dienst met paardentram werd omgezet en in 1917 werd opgeheven. Vanaf 1883 kon men vanuit Gou-

da per stoomtram Oudewater bereiken, maar in 1907 werd ook deze lijn alweer opgeheven.⁹

De voor het station gekozen locatie lag in 1855 niet binnen de gemeentegrenzen van Gouda, maar maakte nog deel uit van Broek, het huidige Waddinxveen. Op het verzamelplan van Gouda uit 1828 zijn het station en het spoor getekend over de oorspronkelijke situatie. Een molen markeert het driehoekige gebied waarbinnen het station is geprojecteerd. Het station is niet direct aan een bestaande verbinding, maar ten oosten van de Kleiweg gelegd.¹⁰ Uit vergelijking van de eerste minuutkaarten uit 1828 met de kaart van Van Deventer uit 1560 blijkt duidelijk dat de stadsgrenzen in 250 jaar onveranderd waren gebleven.¹¹ De spoorlijn passeerde de stad niet direct aan de singels, maar ter hoogte van de wetering die op ongeveer 150 meter afstand van de singels lag.¹²

De eerste vijftien jaar was de invloed van het spoor op de ontwikkeling van Gouda zeer beperkt. Aanvankelijk werd zelfs geen directe aansluiting met de stad gerealiseerd.¹³ Niet alleen de aansluiting op het spoorwegnetwerk, maar ook de invoering van de stoommachine had Gouda ondertussen nieuwe industrieën opgeleverd. De werkgelegenheid was hierdoor toegenomen en dat betekende een einde aan de armoede. De bevolking groeide. De structuur binnen de singels bleek niet in staat om de grotere fabrieken en de groeiende bevolking op te nemen. Voor het eerst sinds vijf eeuwen was men genoodzaakt om de stad op grote schaal uit te breiden. Vanaf het slechten van de stadsmuren in 1811 was er al sprake geweest van enige woningbouw buiten de singels, echter alleen langs de toegangswegen en in een zone die van oudsher al diende voor bebouwing en voor bedrijvigheid die binnen de wallen niet goed mogelijk of verboden waren.¹⁴ Vanaf 1870 vonden er ook daarbuiten grote uitbreidingen plaats. Aan de belangrijke waterwegen in het zuidwesten ontstond een industriewijk met fabrieken en arbeiderswoningen. Meer kleinschalige bedrijvigheid vestigde zich aan de Karnemelksloot in het noordoosten. In dezelfde periode werd het spoor verbouwd, was de aansluiting met Amsterdam mogelijk geworden en was een station met onderdoorgang en restauratie, naar ontwerp van architect W.A. van Erkel, gereed gekomen. In 1873 werd de Crabethstraat als hoofdverbinding tussen het station en de singels aangelegd. Deze straat met middenstandswoningen liep in de as van het monumentale station richting de wetering, om vervolgens af te buigen naar de Kattensingel. Opmerkelijk aan deze ingreep was dat er geen aansluiting werd gemaakt tussen deze hoofdstraat en een van de vier belangrijke toegangen tot de stad; de Crabethstraat liep dood op de singel. Een voetveer over de Kattensingel zorgde voor de verbin-

6

H.F. Wessels, *Gouda; Proeve ener stadsmonographie*. Utrecht (Kemink en Zoon) 1939, p. 7.

7

J. Schouten, *Gouda; Vroeger en nu*. Bussum (Fibulavan Dishoeck) 1969, pp. 81-82.

8

B. Bakker en H. Bemelmans, *Gouda in bedrijf*. Alphen a/d Rijn (Repro-Holland bv) 1987, pp. 24-25.

9

Schouten (noot 7), pp. 81-82.

10

Zie noot 2.

11

Buiten de vesten, waar ooit het station zou komen, bevindt zich dan ook al een molen.

12

De Jan Verzwollesingel is duidelijk zichtbaar op de kaart van Van Deventer. Sinds de veertiende eeuw vormt deze singel de begrenzing van de zogeheten 'fringe-belt'.

13

Voor de hand lag een directe verbinding via een rechte weg langs een aftakking van de wetering, naar de Kleibrug over de singel.

14

Zie noot 13. W. Denslagen, *Gouda. De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst*. Zwolle (Wanders Uitgevers) 2001.



001

Luchtfoto (1970) tijdens de aanleg van nieuwe wijken in de Bloemendaalse polder. De spoorweg loopt, sinds deze grootschalige uitbreidingen, dwars door het stedelijk gebied van Gouda. Bron: foto Aviodrome Luchtfotografie Lelystad.

001

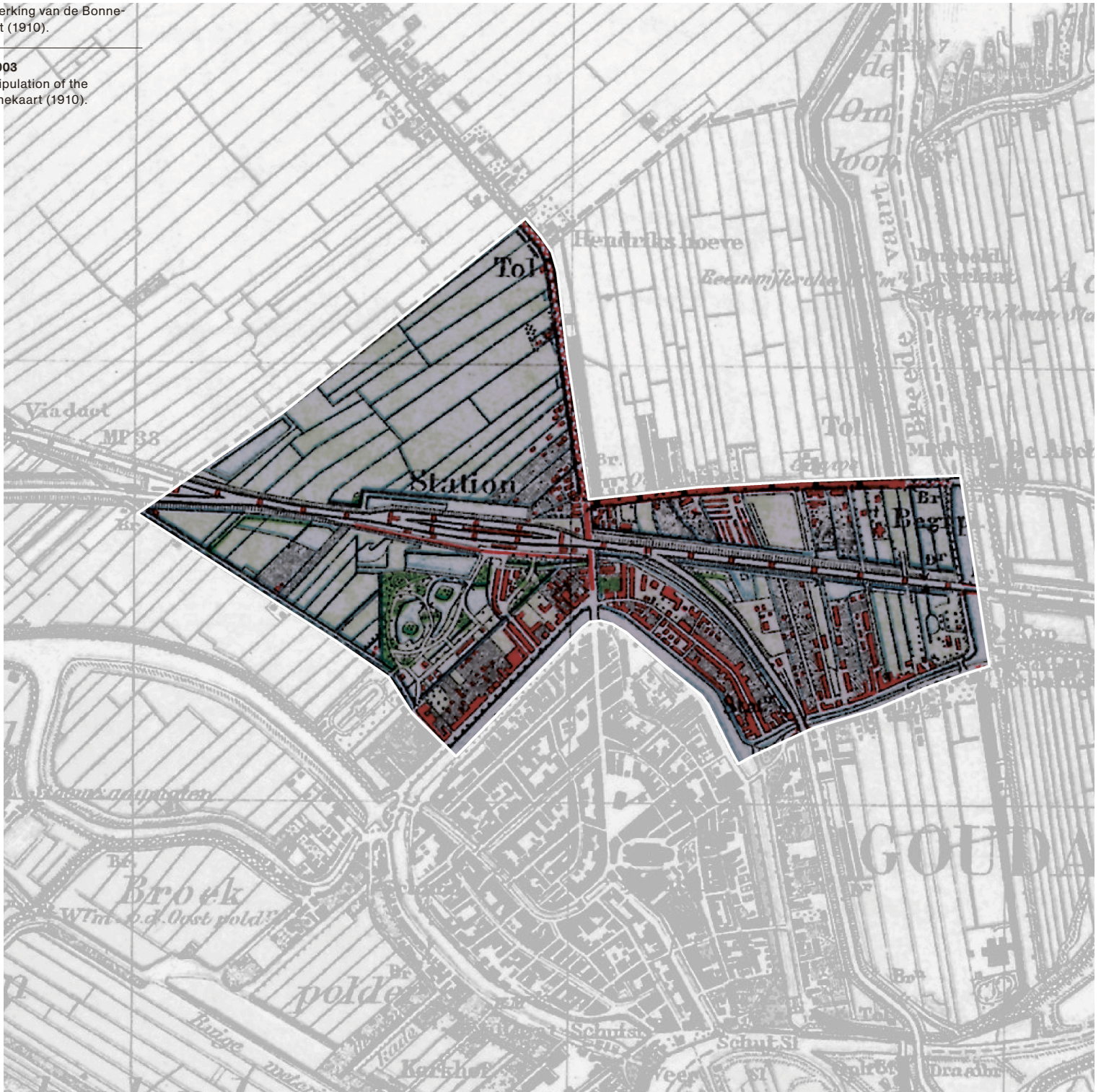
Aerial photo (1970) during the realization of new neighbourhoods in the Bloemendaalse polder. Since this large scale expansion the railroad runs through the urban realm of Gouda. Source: foto Aviodrome Luchtfotografie Lelystad.

003

Bewerking van de Bonne-
kaart (1910).

003

Manipulation of the
Bonnekaart (1910).





004

Luchtfoto (1928) zone tussen de spoorweg en de binnenstad. Boven: de spoorwegovergang en de Spoorstraat. Onder: het station en de Crabethstraat. Bron: Aviodrome Luchtfotografie, Lelystad.

005

Luchtfoto (1928) zone tussen de spoorweg en de binnenstad. Boven: de Spoorstraat met de brug over de singel. Linksonder: de hoek van de Crabethstraat. Bron: Aviodrome Luchtfotografie, Lelystad

006

Kaart (1560), Jacob van Deventer. Gouda heeft zich gedurende vijf eeuwen binnen vaste begrenzings ontwikkeld.

004

Aerial photo (1928) of the zone between the railway and the city centre. Above: the railway crossing and the Spoorstraat. Below: The station and the Crabethstraat. Source: Aviodrome Luchtfotografie, Lelystad.

005

Aerial photo (1928) of the zone between the railway and the city centre. Above: The Spoorstraat with the bridge crossing the Singel. Lower left: The corner of the Crabethstraat. Source: Aviodrome Luchtfotografie, Lelystad.

006

Map (1560), Jacob van Deventer. Gouda has developed within its fixed borders for five centuries.

006



007



007
Uitbreidingsplan Gouda (1908). Bron: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

008
Uitbreidingsplan Gouda (1925). Bron: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

009
Concept structuurplan Gouda (1956), Kuipers, De Ranitz, Van der Ree en van Tol. Bron: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

007
Extension plan Gouda (1908). Source: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

008
Extension plan Gouda (1925). Source: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

009
Concept planning framework Gouda (1956), Kuipers, De Ranitz, Van der Ree en van Tol. Source: Streekarchief Midden Holland, Gouda.

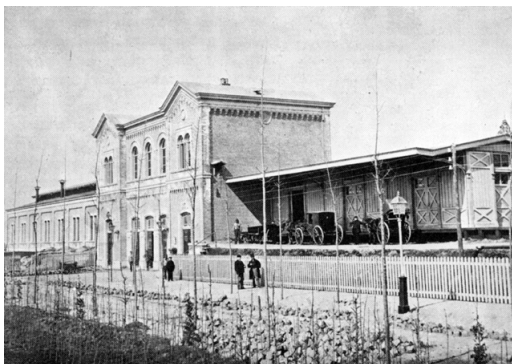
008



009



010a



010b



010c



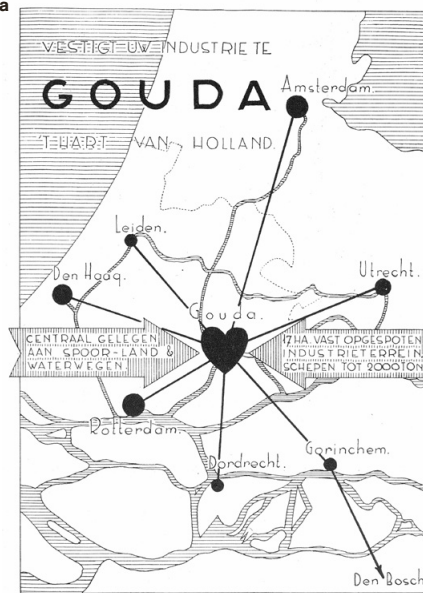
010a-c

- a. Eerste stationsgebouw Gouda, W. A. van Erkel, (1868-1948).
 - b. Tweede stationsgebouw Gouda, S. van Ravesteyn, (1948-1984).
 - c. Derde stationsgebouw Gouda, M. W. Markenhof, 1984.
- Bron: www.stationsweb.nl.

010a-c

- a. First station building Gouda, W.A. van Erkel, (1868-1948)
 - b. Second station building Gouda, S. van Ravesteyn, (1948-1984).
 - c. Third station building Gouda, M.W. Markenhof, 1984.
- Source: www.stationsweb.nl.

011a



011a-b

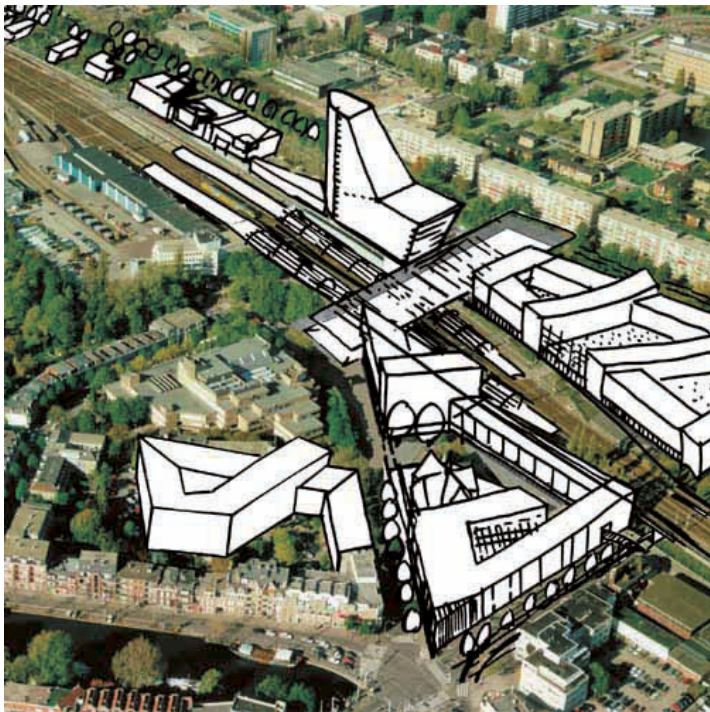
- Centrale ligging aan door-gaande verbindingen:
- a. 1950, Promotietekening Gouda. Bron: ETI-rapport; Producten der Zuid-Hollandse nijverheid, Gouda 1950.
 - b. 2004, Positie Gouda in deltametropool. Bron: Spoorzone Gouda, Stedenbouwkundig kader, 2004.

011a-b

- Central position on continu-ous routes:
- a. 1950, Promotional drawing Gouda. Source: ETI rapport; Producten der Zuid-Hollandse nijverheid, Gouda 1950.
 - b. 2004, Position Gouda in the Delta Metropolis. Source: Spoorzone Gouda, Stedenbouwkundig kader, 2004

011b





012

Schets stationsgebied en spoorzone Gouda (1999), De ArchitectenCie. Het voorstel bevat een nieuw station als spil van het masterplan. Bron: Stedebouwkundig plan stationsgebied en spoorzone Gouda, Gouda 1999, De ArchitectenCie.

013

Voorstel nieuw station (1999), De ArchitectenCie. Het station functioneert als een plein onder het spoor tussen twee stadsdelen. Bron: Stedebouwkundig plan stationsgebied en spoorzone Gouda, Gouda 1999, De ArchitectenCie.

014

Impressie spoorzone in kaart (2007). Voorstellen voor een nieuw station maken geen deel meer uit van de plannen.

012

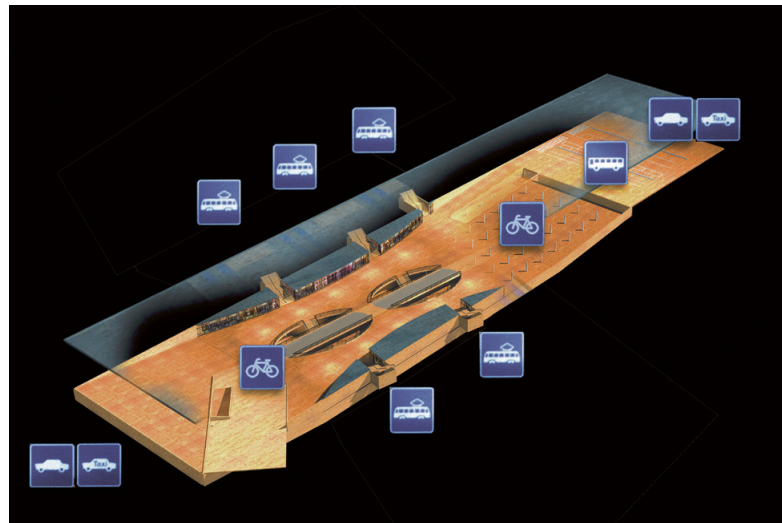
Sketch station area and railway zone Gouda (1999), De ArchitectenCie. The proposal contains a new station building as the pivoting point of the master plan. Source: Stedebouwkundig plan stationsgebied en spoorzone Gouda, Gouda 1999, De ArchitectenCie.

013

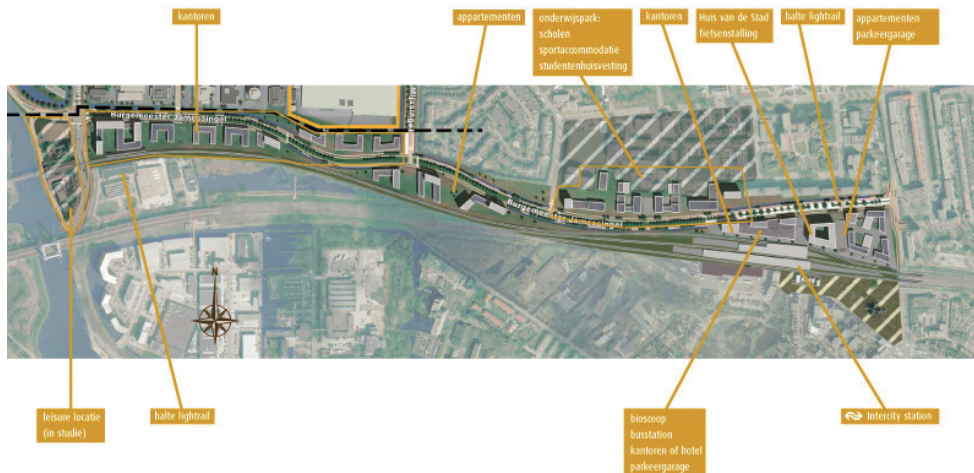
Proposal for a new station (1999), De ArchitectenCie. The station functions as a square underneath the railway tracks between the two town parts. Source: Stedebouwkundig plan stationsgebied en spoorzone Gouda, Gouda 1999, De ArchitectenCie.

014

Impression railway zone (2007). Proposals for a new station are no longer a part of the plan.



014



015

Bewerking van de topografische kaart (2000).

015

Manipulation of the topographical map (2000).



ding met de binnenstad.¹⁵ In het wigvormige stuk dat werd gevormd door het spoor, de Cra-bethstraat en de Jan Verzwollewetering, werd in 1883 het Crabethpark aangelegd. In tegenstelling tot de grote uitbreidingen in het zuidwesten, waar de arbeiders zich in de buurt van de fabrieken hadden gevestigd, ontstond tussen het station en de Kattensingel een wijk voor de gegoede burgerij met herenhuizen en villa's. Door de aanleg van het eveneens wigvormige, maar veel grotere Van Bergen IJzendoornpark in 1890 kreeg deze wijk een nog elitairder karakter.¹⁶ Toch ging een groot deel van de in Gouda werkende gegoede burgerij dankzij de goede spoorverbindingen liever in de grote steden wonen.¹⁷ De parken zorgden niet alleen voor een fraaie woonomgeving. Ze speelden ook een belangrijke rol als recreatiegebied voor de gehele Goudse bevolking. Bij het slechten van de vestingwerken in 1811 was er in Gouda, in tegenstelling tot veel andere steden, namelijk geen ruimte vrijgehouden voor royale plantsoenen aan de singels.

Uitbreidingsplannen na 1901

Onder invloed van de bevolkingsgroei en de Woningwet uit 1901 werden er vanaf 1903 uitbreidingsplannen voor Gouda gemaakt. De eerste versie werd afgekeurd, maar in 1909 volgde het eerste goedgekeurde plan. Om de doorvaart van de binnenvaart te verbeteren was inmiddels de Nieuwe Gouwe gegraven. Dit was na de aanleg van het spoor de tweede grote transformatie van het landschap buiten de singels. Het goedgekeurde uitbreidingsplan, waarin invloeden van de Tuinstadbeweging en van C. Sitte herkenbaar waren, voorzag in een formeel ontwerp met een omcirkelende waterloop van de Nieuwe Gouwe tot aan de Hollandse IJssel en een kleinere uitbreiding ten zuidwesten van de binnenstad tussen de Hollandse IJssel en de Kromme Gouwe.¹⁸ Naast nieuwe wijken ten noorden van het spoor, omvatte het plan ook de gebieden buiten de singels die reeds niet planmatig tot stand waren gekomen, zoals het gebied tussen de Karnemelksloot en het spoor naar Utrecht. In dit gebied werd een verkeersdoorbraak naar het station voorgesteld die echter nooit werd uitgevoerd.¹⁹ Uiteindelijk zou slechts een gedeelte van het plan aan de oostkant van de stad tot uitvoer komen. Verdere verstedelijking vond voornamelijk in het (zuid)westen plaats.

In een eveneens niet uitgevoerd uitbreidingsplan uit 1925 zou de uitbreiding ten noorden van het spoor, in tegenstelling tot het voorgaande plan, binnen de gemeentegrenzen van Gouda vallen. Naast enkele bouwblokken en een villawijk aan het park werd aan de stationszijde voornamelijk industrie gepland, die gericht zou zijn op de

Nieuwe Gouwe. Het plan behelsde tevens een nieuwe aftakking van de spoorlijn langs het Gouwekanaal, inclusief een nieuwe spoorweghaven. Een koppeling tussen het goederenvervoer over water en dat over het spoor zou in Gouda echter niet tot stand komen.

Voor de verbindingen in de regio was het vervoer over water aanvankelijk onmisbaar gebleven. De komst van de spoorlijn had daarin weinig verandering gebracht. Pas in 1914 kon een lokale spoorwegverbinding tussen Gouda en Schoonhoven in gebruik worden genomen en niet eerder dan in 1926 werd deze spoorlijn doorgetrokken naar Boskoop en Alphen a/d Rijn. Deze spoorverbinding werd in 1934 opengesteld terwijl de lijn naar Schoonhoven al in 1938 weer werd opgeheven.²⁰ De spoorwegen hebben voor de ontwikkeling van Gouda geen rol van betekenis gespeeld. De lokale spoorwegen door de Krimpenerwaard naar Schoonhoven en over Boskoop naar Alphen a/d Rijn hadden vermoedelijk een veel grotere rol van betekenis kunnen spelen als ze eerder waren aangelegd. Gouda had hierdoor namelijk een betere verbinding met het omringende platteland kunnen krijgen, waardoor het zijn regionale functie beter had kunnen uitoefenen.²¹ De lijnen waren rond 1920, toen de autobus en de vrachtwagen werden geïntroduceerd, echter nog maar nauwelijks opengesteld. Door de komst van het vervoer over de weg kregen niet alleen de lokale spoorlijnen maar ook de binnenvaart een grote klap te verduren. Alleen het vervoer van bulkgoederen per schip bleef over.

Uitbreidingen ten noorden van de spoorweg bleven uit. Belangrijke oorzaken daarvan zijn de ontwikkeling van de industrie, de bodemgesteldheid en de spoorweg als barrière. De grootste uitbreidingen vonden plaats in westelijke richting, waar in 1936 het Gouwekanaal werd opengesteld - wederom een grote verkeerskundige ingreep - en zich de belangrijkste industrie bleef ontwikkelen. Men voorzag grote technische problemen bij de bouw van de nieuwe wijken in het noorden vanwege de bodemgesteldheid van de polder Bloemendaal, waar de bodem voor 75 tot 80% uit water bestond. Al in 1939 werd daarnaast de slechte verbinding met het overige deel van de stad genoemd als belangrijke belemmering in de ontwikkeling van wijken ten noorden van het spoor. Men kon de noordzijde slechts bereiken langs een smalle spoorwegovergang bij de Spoorstraat²² en via enkele onbewaakte overgangen voor voetgangers.²³ De spoorwegovergang werd daarom net voor de oorlog vervangen door een spoortunnel, die in de oorlog zwaar beschadigd raakte door een bombardement.

¹⁵
Onduidelijk is waarom gekozen is voor deze ingreep. Wellicht heeft dit te maken met moeilijkheden bij de onteigening van de grond op de meest logische verbindingplaats, op de plek van de huidige Vredetest; het kan ook zijn dat de voorkeur uit esthetische overwegingen uitging naar een verbinding loodrecht op de as van het monumentale stationsgebouw.

¹⁶
Bakker en Bemelmans (noot 8), p. 26.

¹⁷
Wessels (noot 6), pp. 10-11.

¹⁸
C. Scheffer en. A.F.J. Nijmeijer, *Architectuur en stedenbouw in Zuid-Holland 1850-1945*. Zwolle (Wanders) 1996, p. 41.

¹⁹
Ibidem, p. 40.

²⁰
Schouten (noot 7), pp. 81-82.

²¹
Wessels (noot 6), p. 5.

²²
De Kleiweg tussen het spoor en de singels wordt sinds de aanleg van het spoor de Spoorstraat genoemd.

²³
Wessels (noot 6), p. 10.

Gouda na de Tweede Wereldoorlog

Na de oorlog lagen beide belangrijke doorgaande verbindingen, de spoorlijn en de autosnelweg die in 1947 geopend was, aan de noordzijde van de stad. De snelweg was op ruime afstand van Gouda aangelegd en werd met de binnenstad verbonden door een nieuwe weg, die vanuit het westen het spoor volgde. Deze weg sloot vervolgens ter plekke van de gerenoveerde tunnel aan op een nieuw knooppunt met de historische linten. De tunnel onder het spoor werd hierdoor de belangrijkste en veruit de drukste toegang tot de binnenstad. In het rapport over de industriële ontwikkeling van Zuid-Hollandse gemeenten dat in 1947 werd opgesteld in samenwerking met het architectenbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en de Ranitz,²⁴ werd echter al gesteld dat 'de nieuwe tunnel reeds te bescheiden was van proporties. Het ontmoetingspunt tunnel, Kleiweg, Kattensingel, (...) zou één grote verkeerspuzzel betekenen, niet alleen door het grote aantal op dit punt uitkomende straten en door de omvang en variatie van het te verwerken verkeer, doch bovendien ten gevolge van de geringe beschikbare ruimte, de helling van het straatvlak en de omstandigheid dat de Kleiwegbrug beweegbaar was.' In hetzelfde rapport werd een aantal drastische maatregelen voorgesteld om de binnenstad ondanks de groeiende verkeersdruk leefbaar en bereikbaar te houden. De spoortunnel bij het station zou moeten worden afgesloten voor doorgaand verkeer. In plaats daarvan zou het verkeer de stad in worden geleid via twee nieuwe routes. Het grootste deel van het verkeer zou de binnenstad kunnen bereiken via het Bolwerk, langs de Kromme Gouwe onder de spoorbrug ter plekke van de Nieuwe Gouwe. In het oosten zouden de wegen uit Reeuwijk en Bodegraven met de binnenstad verbonden worden door middel van een nieuwe tunnel, een doorbraak en een nieuwe brug over de Blekerssingel.

Een verkeerskundig advies uit het rapport dat daadwerkelijk werd uitgevoerd, was de verplaatsing van het busstation van de Markt naar het Stationsplein. Gouda speelde een belangrijke rol als regionaal centrum voor het personenverkeer per autobus. Veel regionale lijnen kwamen samen in Gouda.

In de oorlog werd het grootste deel van het station verwoest door een bombardement. Architect Van Ravensteijn voltooide in 1948 een nieuw station, dat feitelijk een verbouwing was van de overgebleven begane grondlaag van het station uit 1878. Van Ravensteijn richtte, geïnspireerd door de pleinen in Rome, ook het hele stationsplein opnieuw in. Belangrijk element was het nieuwe busstation, het eerste overdekte busstation van

Nederland. Om een symmetrisch plein te creëren situeerde de architect het busstation aan de oostkant en een nieuwe fietsenstalling aan de westkant van het gerenoveerde stationsgebouw. Het geheel werd naar Romeins/barok voorbeeld gestuukt en aangekleed met beeldhouwwerken.

Een belangrijke stap in het moeizame proces van de verbinding met de binnenstad werd gezet met de aanleg van de Vredebest. Deze directe verbinding tussen station en Kleiwegbrug, die al in de minuutplannen van 1828 als landschappelijke structuur zichtbaar was, werd uiteindelijk in 1948 gerealiseerd. Overigens lag er tegelijkertijd het advies om, naast de aanleg van de Vredebest, het Bergen IJzendoornpark beter bereikbaar te maken voor voetgangers uit de rest van de stad door de aanleg van een voetgangersbrug over de Kattensingel ter plekke van de Crabethstraat.²⁵

In 1954 begon uiteindelijk de invulling van het gebied ten noordoosten van het spoor dat nog binnen de gemeentegrenzen viel. In de beeldvorming vormde de aanleg van de autosnelweg echter aanleiding tot een veel ambitieuzer plan. Vanaf het moment van ingebruikname onderhandelde Gouda met de gemeente over de verwerving van het resterende gebied in de Bloemendaalse polder tussen de nieuwe snelweg en het spoor.²⁶ Men wilde hier woningen bouwen, niet alleen om het Goudse woningtekort te verminderen maar ook om in de woningbehoefte van de regio te voorzien²⁷. De overheid wilde ongeremd groei van de gemeenten in het Groene Hart tegengaan. Gouda werd daarom aangewezen als groeikern, evenals bijvoorbeeld Alphen aan den Rijn. Het bureau Kuipers, De Ranitz, Van der Ree en Van Tol werd ingeschakeld om een structuurplan op te stellen. Er zou een nieuw wijkcentrum komen, maar daarnaast zou de binnenstad in dit structuurplan een centrale rol blijven spelen. Een aantal stedelijke functies vond men niet (meer) in de binnenstad passen. Deze kregen in het nieuwe plan een centrale positie toebedacht net ten noorden van het station. Het station, dat ruim een eeuw aan de rand van de stad had gelegen, kwam hierdoor in één keer in het centrum van het stedelijke gebied te liggen. Naast scholen en een ziekenhuis werd ook een aantal woonflats gebouwd die het nieuwe centrumgebied moesten markeren. Het nieuwe centrum had een zeer open en groen karakter dankzij de typische jaren zestig-verkaveling ten noorden van het spoor en de negentiende-eeuwse parken in het stationsgebied aan de zuidzijde.

Rond 1956 verscheen het eerste concept van dit structuurplan. Het week nog op een flink aantal punten af van wat het definitieve plan zou worden, maar het liet al wel een aantal duidelijke

24

Rapporten over de industriële ontwikkeling van een aantal Zuid-Hollandse gemeenten: Gouda, dl. I. Rapport, uitgebracht aan het gemeentebestuur door het instituut stad en landschap van Zuid-Holland en het economisch-technologisch instituut voor Zuid-Holland in overleg met het architectenbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en de Ranitz. Economisch Technologisch Instituut voor Zuid-Holland en Instituut Stad en Landschap voor Zuid-Holland, Rotterdam 1947 p. 122.

25

De plannen om de Crabethstraat met de binnenstad te verbinden door middel van een fietsers- en voetgangersbrug bestaan nog steeds.

26

Denslagen (noot 14), pp. 458-459.

27

Ibidem, p. 458.

uitgangspunten zien. De nieuwe wijken volgden de bestaande richtingen in de polderverkaveling en de opzet werd gekenmerkt door een heldere groen- en waterstructuur.

Een brede groenstrook die van de Reeuwijkse plassen tot aan de Nieuwe Gouwe liep, scheidde de nieuwe wijken van het nieuwe voorzieningen-centrum. Een groot deel van het spoor ten westen van het station zou daardoor onbebouwd blijven.

Het structuurplan richtte zich ook op de verbinding tussen de snelweg, de nieuwe uitbreidingen en de binnenstad. Daarvoor werd een extra tunnel ten westen van het station voorzien. Deze tunnel maakte een nieuwe noord-zuidverbinding mogelijk. In de uiteindelijke versie van het structuurplan werd overigens ook in het westen een nieuwe spoortunnel voorgesteld, bij de Nieuwe Gouwe.

Met de aanleg van het nieuwe centrum werd spoedig begonnen, maar pas in 1964 werd de overige grond verworven. Het bleek buitengewoon moeilijk om de grond bouwrijp te maken, zodat de uitvoering van het structuurplan eerst in 1968 een aanvang nam.²⁸ Nauwelijks een jaar later nam de Gemeente een aantal jonge stedenbouwkundigen in dienst. De structuurstudie *Gouda 2000* verscheen, waarin het toenmalige structuurplan op een aantal punten drastisch werd herzien. De verkavelingstructuur en de verkeersstructuur werden gewijzigd. Ook in dit plan bleef een nieuwe spoortunnel ten westen van het station echter een belangrijke verbindende schakel. De plannen voor een tunnel bij de Nieuwe Gouwe werden wel geschrapt. Deze tunnel werd minder noodzakelijk geacht nu de afrit van de snelweg naar het oosten was verplaatst. Belangrijker was nog dat het aantal inwoners van de noordelijke wijken was bijgesteld. Binnen de nieuwe plannen waren deze wijken tweemaal kleiner gedacht dan oorspronkelijk, waardoor men ook rekening hield met een geringere verkeersdruk. Hoewel de nieuwe westelijke spoortunnel op de tekening was blijven bestaan, werd ook deze verbinding niet uitgevoerd. Het was de bedoeling geweest om de westelijke tunnel tot onderdeel te maken van een doorgaande route dwars door de binnenstad. In de nota *Gouda 2000* en de bijbehorende *Structuurschets binnenstad* van 1969 nam de verkeerskundige herstructurering daarmee dimensies aan die zich op geen enkele manier verhielden tot de historische binnenstad.²⁹ Een reactie op deze voorstellen bleef niet uit. Plannen uit de jaren zeventig om te komen tot een 'beschermd stadsgezicht' tonen aan dat het draagvlak voor de uitvoering van de plannen uit de jaren zestig geheel verdwenen was. Ook de open opzet verdween uit de plannen: de groene strook om het nieuwe centrum heen werd bebouwd. Dat gold niet voor het gebied aan de zuidkant van het

spoor, dat voornamelijk werd ingevuld met sportvoorzieningen. Een geplande verdubbeling van het spoor en de aanleg van een nieuwe spoorbrug waren hiervoor waarschijnlijk de belangrijkste redenen. Aanvankelijk viel een groot deel van de spoorzone dus in een brede groene grens tussen de twee stadsdelen. Dit gebied raakte echter in de laatste vijftig jaar van de twintigste eeuw steeds verder bebouwd met bedrijfs- en onderwijsgebouwen. Dit gebeurde ook in de negentiende-eeuwse stations-annex-parkwijk, waar het CraBethpark in 1977 plaats moest maken voor het kantoorgebouw van de Goudse Verzekeringen. In 1984 werd het stationsgebouw van Van Ravensteijn vervangen door een station van de hand van architect Markenhof. De bevolking protesteerde tegen de sloop van het oude station, maar het bestuur stemde toe op voorwaarde dat er geen extra kantoren boven het station zouden komen. Ook moesten de beelden uit het ontwerp van Van Ravensteijn in het nieuwe station worden opgenomen.³⁰ Markenhof ontwierp daartoe een station met tongewelven dwars op de richting van het spoor. Enkele jaren eerder had dezelfde architect al een verlengde reizigerstunnel naar de achterkant van het station gerealiseerd, waar hij tevens een bescheiden entree met loketverkoop ontwierp om de nieuwe wijken toegang tot het station te verlenen.

De ontbrekende schakel

Een nieuw station als belangrijke verbinding tussen de twee stadsdelen vormde in 1997 de spil van het *Masterplan* voor de spoorzone. Het voorstel was niet zozeer een nieuw stationsgebouw te bouwen, maar om onder het spoor een overdekt plein met winkels aan te leggen. Samen met de transformatie van de gebieden aan weerskanten van het spoor zou zo de ruimtelijke verbinding tussen de twee stadsdelen en tussen het station en de binnenstad tot stand worden gebracht. Het voorstel was, na de vele voorstellen voor nieuwe verkeerskundige verbindingen in het verleden, de enige echte aanzet om de barrière van het spoor te verbreken en een ruimtelijke verbinding tot stand te brengen. De spoorwegen vonden een nieuw en groter station echter niet noodzakelijk.

In de huidige plannen zal het bestaande station worden opgeknapt. Ondanks dat het station ruimtelijk volledig op de binnenstad is gericht, wordt het busstation naar de noordzijde van het spoor verplaatst waar ook de eindhalte van de nieuwe regionale lightrailverbinding wordt aangelegd. Aan de noordzijde van de spoorweg en het station zal volgens de huidige plannen ook een nieuw stedelijk gebied verrijzen met kantoren, woningen, winkels, een onderwijspark en uitgaans-

In dit plan zou de Raamdeel uitmaken van de ontsluiting vanaf de A12 ten noorden van Gouda naar een uitbreidingswijk aan de zuidkant, over de Gouwe, in de Krimpenerwaard.

C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*. Zutphen (Walburg Pers) 1998, p. 208

voorzieningen. Het belangrijkste doel van deze transformatie is de versterking van de regiopositie. Gezien het feit dat ook andere centra in de regio, zoals Alphen a/d Rijn en Rotterdam, soortgelijke stedelijke programma's voor ogen hebben valt het echter te betwijfelen of de concurrentiepositie van Gouda door de geplande transformatie verbeterd zal worden. Juist met de versterking van de historische binnenstad zou Gouda zich niet alleen van concurrenten zoals Alphen a/d Rijn, maar ook van Rotterdam kunnen onderscheiden. Zolang er echter geen ingrepen worden gedaan die de spoorweg als ruimtelijke en fysieke barrière opheffen, zullen de huidige ontwikkelingen aan de noordzijde van het spoor eerder een averechts effect hebben op de ontwikkeling van de binnenstad. Willen historische centra zoals Gouda hun plaats in het stedelijk leven behouden, dan moeten ze namelijk allereerst bereikbaar en toegankelijk zijn. De historische stad is meer dan ooit een stad van bezoekers, die op een goede manier ontvangen willen worden.

Men lijkt zich in Gouda echter nog steeds veel meer te richten op de centrale ligging aan de belangrijke doorgaande verbindingen dan op de kwaliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad. Veel van de problemen in het functioneren van Gouda als regionaal centrum en op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de binnenstad in het bijzonder, zijn echter juist het gevolg van de doorgaande wegen die in de afgelopen 150 jaar zijn aangelegd. In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor Rotterdam³¹ die in 2007 is verschenen, worden voor de periode na 2020 twee belangrijke verkeerskundige projecten genoemd. Het rapport zet in op de verdubbeling van het spoor tussen Rotterdam en Gouda en op een mogelijke aansluiting van Rotterdam op het oostelijke traject van de HSL.³² Het ligt voor de hand dat deze ingrepen, die van groot belang zullen zijn voor Rotterdam, een aanzienlijke uitbreiding van het bestaande spoortracé door Gouda met zich mee zullen brengen. Wellicht is het in het licht van deze ontwikkeling verstandig dat men in Gouda heeft afgezien van ingrepen onder het spoor door om de twee stadsdelen, en vanaf 2015 twee stadscentra, met elkaar te verbinden. Als het aantal sporen wordt uitgebreid, zullen dit soort verbindingen steeds moeilijker tot stand gebracht kunnen worden en neemt ook de overlast van het treinverkeer fors toe. Niet 'de stad onder het spoor', maar 'het spoor onder de stad' is voor Gouda de onbrekende schakel.

³¹
Stadsvisie Rotterdam. Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030. Rotterdam (DS+V) 2007, p. 113.

³²
Mogelijke Hogesnelheidslijn van Amsterdam over Utrecht naar Duitsland.