

Introductie van het plan voor het herstel van de Havensluis en de reconstructie van het Veerstalgebied

Han Breedveld

30

Tidings 2012

Voorafgaand aan de Waterstaddagen werd afgelopen 23 juni voor de zevende maal de Waterconferentie gehouden, georganiseerd door het Watergilde, werkgroep van die Goude, gefaciliteerd door de gemeente. Bij deze Waterconferentie stond het plan tot herstel van de Havensluis en de reconstructie van het Veerstalgebied centraal.

Dit onderwerp is actueel geworden, omdat de bestaande dijken langs de noordzijde van de IJssel, met inbegrip van de hoogwaterkering langs de binnenstad, niet meer aan de veiligheidseisen voldoen en dus moeten worden verhoogd en versterkt. Het Hoogheemraadschap van Rijnland is druk bezig met het maken van de plannen daarvoor. Er moet aan het dijktracé tussen de Julianasluis en de Waaiersluis van alles gebeuren. Met name vóór de binnenstad is er veel gaande. De bestaande keermuur moet worden vervangen door een kering die steviger en hoger is. Het Hoogheemraadschap overweegt om hier een flexibele waterkering aan te brengen, zodat de kering bij laag water geen visuele hinder zal opleveren in de relatie binnenstad – rivier. Ook moeten er bijzondere maatregelen worden genomen bij de Mallegatsluis en bij de duiker ter plaatse van de vroegere Havensluis.

Een andere ontwikkeling is, dat op dit moment de Zuidwestelijke Randweg wordt aangelegd. Deze weg door de Krimpenwaard moet voor het autoverkeer een betere relatie tot stand brengen tussen de woonkernen



Detail uit de stadsplattegrond van 1847 (SAMH)

in de waard en de rijkswegen A12/A20. De Zuidwestelijke Randweg zal bovendien een deel van het verkeer over het tracé van de Nieuwe Veerstal overnemen. Het is daarom nu hét moment om de dijkverzwaring te combineren met de reconstructie van het deel van de binnenstad dat grenst aan de Hollandsche IJssel. Daarmee kan immers werk met werk gemaakt worden, zodat er veel geld kan worden bespaard.

Waarom reconstrueren?

Waarom is die reconstructie van zoveel belang? Daartoe moeten we iets vertellen over de historische relatie van onze stad met de rivier. Voor Gouda is de ligging aan de aansluiting van de Gouwe op de Hollandsche IJssel van buitengewoon belang geweest. De stad vormde vanaf de veertiende eeuw het knooppunt in wat men de “ge-

costumeerde vaart” noemde: de enige handelsverbinding binnendoor, dus niet over zee, tussen Vlaanderen en de Hanzesteden in Noord-Duitsland en Scandinavië. Gouda dankte daaraan gedurende eeuwen zijn betekenis en zijn welvaart. Aan de zuidkant van de binnenstad en langs de vaarroute via de Haven en de Binnen-Gouwe was het al die tijd een drukte van belang. Het bijgaande detail uit de stadsplattegrond van 1585 toont dat aan. Dat de vaarroute door de binnenstad eeuwenlang vrijwel onveranderd is gebleven, laat de stadsplattegrond van 1847 zien.

Die unieke handelsroute bestaat al enige tijd niet meer. Er zijn inmiddels andere mogelijkheden voor de scheepvaart, buiten de smalle doorvaart door de binnenstad om. De Julianasluis, gerealiseerd in 1936, heeft de beurtvaart tussen de Hollandsche IJssel en de Gouwe helemaal overgenomen. Toch bleef tot het midden van de vorige eeuw Gouda op de Hollandsche IJssel georiënteerd. Aan de Veerstal waren rederijen gevestigd, er waren scheepstuigerijen en toeleveringsbedrijven voor de binnenvaart en er waren schipperscafés.

Dat veranderde met de ontwikkeling van het autoverkeer. Het stadsbestuur koesterde aanvankelijk de gedachte dat de auto nieuw leven in de stad zou brengen. Daarom werd ruim baan gegeven aan dit moderne vervoersmiddel. Bij de renovatie van de Mallegatsluis, in 1942, werd de toen bestaande ophaalbrug in het verlengde van de Veerstal vervangen door een vaste hoge brug over de kop van de sluis. Tussen de Veerstal en de rivier werd een oprit gemaakt die de Westhaven met deze brug in verbinding bracht. Die oprit vormde de eerste belemmering in de relatie tussen stad en rivier. De tweede akte in dit stuk zou de verbinding vormen tussen de beide Veerstallen, vóór het Tolhuis langs, waar door een stedelijke hoofdweg zou ontstaan voorlangs de stad, tussen de binnenstad en de Hollandsche IJssel in. Voor zover er nog enige twijfel bestond over een dergelijke forse ingreep, gaf de Watersnoodramp van 1953 de doorslag. Met de schrik nog in de benen besloot het gemeentebestuur tot de doortrekking van het Veerstaltracé, in combinatie met de sluiting van de Havensluis.

Met deze maatregel was de doorvaart door de binnenstad nu geheel onmogelijk geworden. Het was ook niet meer mogelijk dat de binnenstad zou profiteren van de toename van de recreatievaart, zoals in de tweede helft van de vorige eeuw bij andere steden wél het geval was. Zo verdwenen de laatste met de scheepvaart verbonden activiteiten in het zuidelijke deel van de binnenstad. Het werd stil aan de IJssel. Na de afsluiting van de Haven ging de bewinkeling in het zuidelijke stadsdeel ook al snel ter ziele.

Daarentegen nam het aantal winkels in het noordelijke deel van de binnenstad sterk toe. Ze werden gevoed door de stadsuitbreidingen aan die zijde van de stad. Er ontstond een ‘trek naar het noorden’, nog bevorderd door de parkeeraccommodaties aan de Nieuwe Markt en ten noorden van het spoor. De stad keerde zich om en ging met de rug naar de rivier liggen. Zelfs het leeuwteje op de plaats van de stadsmuur aan de Veerstal lijkt zich van de rivier te hebben afgekeerd. Alleen het Stadhuis bleef onverstoord op de Hollandsche IJssel gericht, wellicht in geduldige afwachting van het herstel van de eeuwenoude relatie van de stad met de rivier.

Besef?

Het besef dat dit niet een goede ontwikkeling was geweest, ontstond al snel na de afsluiting van de Havensluis. In de jaren tachtig werd dat besef manifest, toen er vanuit de burgerij, op initiatief van Hans du Pré en ons oud-bestuurslid Jaap Rebel, de studie Gouda Havenstad verscheen. Deze studie bevatte een uitgewerkt plan om de Havensluis weer te openen en de doorvaart door de binnenstad te herstellen. De gemeente adopteerde het plan en maakte, vooruitlopend op de opening van de Havensluis, alvast een aantal bruggen in het traject Haven - Binnen-Gouwe beweegbaar.

In de *Stedenbouwkundige Visie voor de Binnenstad en haar Randen* uit 2005, werd geconstateerd dat inmiddels alle levendigheid in het zuidelijke deel van de binnenstad verdwenen was. Daarom pleitte men opnieuw om de Havensluis weer te openen, ten einde de doorvaart door de binnenstad te herstellen. Door de reconstructie

van het Veerstalgebied zou de relatie van de stad met de rivier worden hersteld. De Stedenbouwkundige Visie werd door de raad eenstemmig vastgesteld en dat is in Gouda niet vaak het geval. Het gemeentebestuur besloot daarom, opnieuw anticiperend op een definitief herstel van de vaart door de binnenstad, tot de restauratie van de Donkere Sluis, de Sint Jansbrug en de Uiterste Brug. Deze werken zijn in uitvoering. Daarmee is bijna alles gereed voor het herstel van de doorvaart. Alleen de Havensluis moet nog worden geopend.

Dit is de huidige stand van zaken. Vrijwel alle leden van het gemeentebestuur zijn er van overtuigd dat dit hét moment is om plannen te maken voor het herstel van de Havensluis en voor de reconstructie van het Veerstalgebied. Alleen... het geld is op. Dat althans concludeert B&W. De raad vindt dit moeilijk verteerbaar en heeft daarom een motie aangenomen, waarin het gemeentebestuur wordt gevraagd om nader te onderzoeken of de opening, op korte termijn, van de Havensluis wellicht toch een haalbare zaak is.

Voorstel Watergilde

Aan dit dilemma was deze zevende Waterconferentie gewijd. De sprekers betoogden dat het moment van de komende dijkverzwareng hoe dan ook moet worden benut. Het Watergilde heeft een stedenbouwkundig plan opgesteld voor het herstel van de Havensluis en de re-

constructie van het Veerstalgebied. Voor dit plan is ook een begroting gemaakt. En er is door het Watergilde een plan-de-campagne opgesteld, inclusief voorstellen om voor deze werken subsidie aan te vragen bij provincie, rijk en Europa. Deze plannen zijn tijdens de conferentie aan het gemeentebestuur overhandigd.

De opening van de Havensluis is een van de twee belangrijkste punten van dit plan. Over de te herstellen sluis kan een ophaalbrug komen, zodat schepen, eventueel met staande mast, de sluis kunnen passeren. Het tweede punt van het plan is, dat het dijklichaam tussen de Veerstal en de rivier wordt weggenomen. Die mogelijkheid ontstaat doordat de keerdeuren onder de brug over de Mallegatsluis worden verhoogd. Daarvoor is onder de brug onvoldoende ruimte, zodat de hoogwaterkering naar de rivierzijde moet worden verplaatst. Dit opent de mogelijkheid om de brug over de Mallegatsluis te verlagen tot op het zelfde niveau als de brug over de Havensluis. Ook die brug kan als ophaalbrug worden uitgevoerd.

Het effect van die ingreep wordt in beeld gebracht op bijgaande tekening. Het dijklichaam van de stadsweg verdwijnt en er ontstaat een plateau tussen de beide bruggen. Op dit plateau kan horeca worden gevestigd, en er kan een boulevard ontstaan. Ook is dit plateau geschikt voor het houden van bijzondere evenementen.

Detail uit de stadsplattegrond van Braun en Hogenberg, 1585



Het plateau kan nog naar het westen en oosten worden uitgebreid, tot voorbij de beide sluisen. Tussen het plateau en de rivier kan de beweegbare hoogwaterkering komen, waarvoor het Hoogheemraadschap Rijnland al plannen heeft. Onder het plateau kan een parkeergarage worden gerealiseerd in twee lagen voor circa 200 parkeerplaatsen. Tussen het plateau en de bestaande Veerstal kan tot een hoogte van ongeveer 1,5 meter een reconstructie plaats vinden van de vroegere stadsmuur, zodat de Veerstal weer als vanouds een binnenstedelijke straat wordt. De panden langs de Veerstal zullen vanaf de verdieping het uitzicht, over de rivier heen naar de Krimpenerwaard, behouden.

Van dit plan is door het Watergilde een kosten-baten analyse gemaakt, waarbij ook de terugverdientijd van de investeringen zijn berekend. Niet meegerekend zijn een eventuele subsidie door provincie, rijk of Europa, hoewel deskundigen van mening zijn dat zo'n subsidie zeer goede kansen heeft. Het blijkt dat, indien behalve de gemeente ook alle andere belanghebbenden in de analyse worden betrokken, de investeringen binnen enkele

jaren zullen worden terugverdiend. De gemeente zelf zal de investering niet kunnen terugverdienen. Maar dat kan ook niet de bedoeling zijn. De gemeente behoort immers voorwaardenscheppend te werken; gemeentelijke investeringen dienen vooral in maatschappelijke zin te worden terugverdiend. Uiteraard zal een subsidie voor de gemeente een welkome financiële verlichting betekenen.

De conclusie die tijdens de Waterconferentie werd getrokken, is dat het nu voor Gouda de hoogste tijd is om aan te haken bij het dijkverzwaringsproces en plannen te maken voor de opening van de Havensluis en de reconstructie van het Veerstalgebied. Het door het Watergilde opgestelde plan biedt daartoe uitstekende mogelijkheden en is, maatschappelijk gezien, uiterst rendabel. Wil de gemeente op tijd subsidie op dit plan binnen hebben, dan zal nu voortvarend aan de slag moeten worden gegaan.

Plan voor het herstel van de Havensluis en de reconstructie van het Veerstalgebied

