

Herijking erfgoedlijn Trekvaarten

Provincie Zuid-Holland

11 maart 2024 - Public





Contactpersoon

Adviseur gebouwd erfgoed

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland



Samenvatting

In 2013 zijn de Erfgoedlijnen in de provincie Zuid-Holland ontwikkeld. Dit zijn zeven geografische lijnen met een verhaal over de geschiedenis van Zuid-Holland. De erfgoedlijnen hebben zich bewezen als een succesvolle manier om erfgoedparticipatie te stimuleren en kansen voor behoud en ontwikkeling van het erfgoed te benutten.

In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland 2023 - 2027 is de ambitie geformuleerd om de bestaande erfgoedlijnen te herijken. Een onderdeel van deze herijking is een verkenning naar een mogelijke geografische uitbreiding van de erfgoedlijn trekvaarten, om zo het trekvaartenstelsel in Zuid-Holland te completeren. De provincie Zuid-Holland heeft aan Arcadis gevraagd om ondersteuning te bieden voor een herijking van:

- De geografische afbakening van de erfgoedlijn;
- De inventarisatie van de cultuurhistorisch waardevolle objecten en complexen binnen de erfgoedlijn;
- De inventarisatie van de restauratiebehoefte van bovengenoemde objecten;
- De selectie van de meest strategische en kansrijke objecten van de erfgoedlijn.

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van een bureaustudie, veldwerk en interviews met enkele stakeholders.

Een geografische uitbreiding van de erfgoedlijn Trekvaarten met de verbindingen Leiden-Utrecht en Gouda-Amsterdam ligt voor de hand en biedt enkele voordelen. Niet alleen wordt het verhaal van de trekvaarten als intercity van de zeventiende eeuw door de toevoeging gecompleteerd, ook zorgt de uitbreiding ervoor dat de erfgoedlijn inclusiever wordt. Daarnaast zorgt een uitbreiding van de bestaande erfgoedlijn voor een nieuwe impuls voor het thema trekvaarten, en kunnen de gemeenten, eigenaren, historische verenigingen en andere betrokken partijen in de uitbreidingen profiteren van de opgedane kennis in de afgelopen 11 jaar binnen de erfgoedtafels. Er is bovendien verkend of een verdere uitbreiding nuttig en wenselijk is, onder andere met de Hollandsche IJssel en/of de Wagenveer tussen Gouda en Rotterdam. Daarvoor zou de bestaande erfgoedlijn een thematische uitbreiding moeten krijgen. Dat gaat om de thema's personenvervoer in de zeventiende eeuw, beurtvaarten en de voege industriecultuur langs de trekvaarten. Hoewel deze toevoegingen elk voordelen kunnen bieden voor de erfgoedlijn, staan ze te ver af van de huidige afbakening en zou de integratie van de thema's een te groot effect op de afbakening van de erfgoedlijn hebben. Door de focus te behouden op de trekvaarten zelf en hun rol in de geschiedenis van de regio, kan de erfgoedlijn een coherente en boeiende ervaring bieden voor bezoekers en bewoners. Bovendien zullen dergelijke uitbreidingen leiden tot een grotere complexiteit in het beheer en de coördinatie van de erfgoedlijn. Daarom wordt geadviseerd de bestaande afbakening van het verhaal te handhaven. Wel wordt geadviseerd om het momentum en de bijzondere geschiedenis van de Hollandsche IJssel te benutten door een verkenning van de mogelijkheid om deze op te nemen in een andere erfgoedlijn, of als een zelfstandig erfgoedcluster.

Concreet betekent dat, dat het advies is om het water en de oevers langs de trekvaartverbindingen rond de Oude Rijn, het Aar en Aarkanaal en Gouwe toe te voegen aan de bestaande erfgoedlijn Trekvaarten. Een belangrijk onderdeel van deze lijnen zijn de jaagpaden, die werden gebruikt door de paarden die de trekschuiten voortbewogen en de vaarweggebonden monumenten die aan de bovengenoemde trekvaarten zijn gelegen.

Om de uitbreiding te implementeren zal de erfgoedtafel Trekvaarten moeten worden uitgebreid, waarbij nieuwe, gezamenlijke doelstellingen en ambities moeten worden geformuleerd. Verder zullen blinde vlekken in de inventarisatie aangevuld moeten worden, zodat een complete duiding van de huidige situatie ontstaat en cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen transformatiegebieden voor bescherming voorgedragen kunnen worden.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3	4.2	Achtergrond	11
1 Inleiding	5	4.3	Historische ontwikkeling	11
1.1	5	4.3.1	Trekvaart Utrecht-Leiden	11
1.2	5	4.3.2	Trekvaart Amsterdam-Gouda	12
1.3	5			
1.4	5			
2 Verkenning van uitbreidingen van de erfgoedlijn	6	5 Inventarisatie & selectie	13	
2.1	6	5.1	Begrenzing	13
2.2	6	5.2	Werkwijze	13
2.2.1	7	5.3	Resultaten	14
2.2.2	7	5.3.1	Amsterdam-Gouda	14
2.2.3	7	5.3.2	Leiden-Utrecht	15
2.2.3.1	7			
2.2.3.2	8	6 Opgave en ontwikkeling	17	
2.2.3.3	8	6.1	Restauratiebehoefte	17
		6.2	Samenhang erfgoedlijnen	17
		6.3	Vervolg	17
3 Voorstel selectie uitbreidingen	9	7 Bibliografie	18	
3.1	9			
3.2	9			
3.2.1	9			
3.2.2	9			
3.3	9			
3.3.1	9			
3.3.2	9			
3.4	9			
4 Beschrijving en begrenzing	11			
4.1	11			
		Colofon	19	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 zijn de Erfgoedlijnen in de provincie Zuid-Holland ontwikkeld. Dit zijn zeven geografische lijnen met een verhaal over de geschiedenis van Zuid-Holland. Binnen elke erfgoedlijn werken de deelnemers aan een gezamenlijke ambitie met als doel om de geschiedenis van het landschap en het erfgoed daarbinnen nog beter zichtbaar en beleefbaar te maken. De erfgoedlijnen hebben zich bewezen als een succesvolle manier om erfgoedparticipatie te stimuleren en kansen voor behoud en ontwikkeling van het erfgoed te benutten.

In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland 2023 - 2027, genaamd 'Krachtig Zuid-Holland' (Provincie Zuid-Holland, 2023) is de ambitie geformuleerd om in te zetten op provinciale kroonjuwelen, het stimuleren van restauratie en herbestemmen van rijksmonumenten, het onderhouden van historische windmolens en het herijken van de bestaande erfgoedlijnen. Een onderdeel van deze herijking is een verkenning naar een mogelijke geografische uitbreiding van de erfgoedlijn trekvaarten, om zo het trekvaartenstelsel in Zuid-Holland te completeren.

1.2 Doel

Dit rapport onderzoekt hoe de erfgoedlijn trekvaarten van provincie Zuid-Holland kan worden uitgebreid en geactualiseerd. Er is onderzocht of de uitbreiding kan plaatsvinden en op welke wijze – waarbij de geografische en thematische mogelijkheden centraal staan. Daarnaast behelst het rapport een inventarisatie van cultuurhistorische waardevolle elementen binnen de erfgoedlijn en wordt gekeken naar de selectie van deze elementen en analyse van knelpunten.

Het rapport vormt voor de provincie Zuid-Holland een opmaat naar het uitbreiden van de bestaande erfgoedlijn Trekvaarten, en het uitgangspunt om beargumenteerde keuzes te maken voor de eigen, provinciale inzet en de uitwerking van het bijbehorende financiële en juridische instrumentarium met betrekking tot deze erfgoedlijn.

1.3 Werkwijze

Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen.

Het eerste deel bestaat uit een afweging welke onderwerpen in aanmerking komen als uitbreiding van de bestaande erfgoedlijn. Voor de afbakening zijn de volgende aspecten van belang (Klooster, 2013):

Historische ontwikkeling en identiteit

De erfgoedlijn vormt de fysieke weerslag van een specifieke historische ontwikkeling die ten eerste van groot belang is voor de geschiedenis van Zuid-Holland, en die ten tweede nog steeds in sterke mate bepalend (identiteit verlenend) is voor het ruimtelijk karakter van delen van Zuid-Holland.

Beleid en regelgeving

In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland 2023 - 2027, genaamd 'Krachtig Zuid-Holland' (Provincie Zuid-Holland, 2023) is de ambitie geformuleerd om in te zetten op provinciale kroonjuwelen, het stimuleren van restauratie en herbestemmen van rijksmonumenten, het onderhouden van historische windmolens en het herijken van de bestaande erfgoedlijnen.

Fysieke weerslag

De erfgoedlijn bestaat uit een geografisch lijnelement als basisstructuur, met daaraan verbonden monumentale of waardevolle elementen en ensembles die de fysieke weerslag vormen. Oftewel de erfgoedlijnen bestaan uit samenhangende historisch (steden)bouwkundige elementen en structuren en historisch landschappelijke vlak-, lijn- en puntelementen. Het zijn ensembles van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over een groot recreatief en toeristisch potentieel. Daarbij gaat het niet zozeer om de ligging binnen een bepaald begrensd gebied, maar om de historisch-ruimtelijke relatie met het thema en wat het element bijdraagt aan het specifieke karakter van de erfgoedlijn.

Op basis van bureauonderzoek is een inventarisatie gemaakt van de wenselijkheid en mogelijkheid voor het uitbreiden van de huidige erfgoedlijn, waarbij verschillende uitbreidingen worden verkend. Bij dit onderzoek vormden interviews met een aantal stakeholders een belangrijke pijler om tot een advies te komen.

In het tweede deel wordt het voorstel voor de uitbreiding (begrenzing en selectie) uitgewerkt. Hierbij sluiten we aan op de methode die in 2013 is gehanteerd bij de initiële afbakening van de erfgoedlijnen. De begrenzing per erfgoedlijn, en in dit geval voor de uitbreiding daarvan, verloopt in een aantal stappen (Klooster, 2013):

- Het benoemen van de historische ontwikkeling(en) die specifiek zijn voor de totstandkoming van de erfgoedlijn;
- Het benoemen van verschillende elementen (lijnen en stippen) die bepalend zijn voor de historische ontwikkeling en daarmee het karakter van de erfgoedlijn operationaliseren. Daarbij wordt ook een *basisstructuur* gedefinieerd: het infrastructurele element dat in de historisch-ruimtelijke ontwikkeling een centrale rol heeft gespeeld: in dit geval de trekvaartlijn;
- Het maken van een beargumenteerde selectie van elementen die onderscheidend en/of noodzakelijk zijn voor de beleving van de lijn als geheel. De volgende algemene criteria worden hiervoor gebruikt:
 - Bijzonderheid: is er sprake van een *typologisch of functioneel bijzonder onderdeel* van de betreffende historische ontwikkeling of van het ruimtelijk systeem?
 - Leesbaarheid: is er sprake van een *herkenbaar onderdeel* van de historische ontwikkeling of ruimtelijk systeem?
 - Schakel: is het element een schakel binnen de totale erfgoedlijn?
 - Situering: is er sprake van een bijdrage aan de historische context of is het een los element?
 - Status: is er sprake van een vastgesteld gemeentelijk- of rijksmonument?

Op basis van deze methode is een concreet voorstel uitgewerkt van de uitbreiding van de erfgoedlijn op basis van de verkregen inzichten en wordt er een selectie gemaakt van de elementen die binnen de (geografische) afbakening van de uitbreiding passen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt allereerst een verkenning uitgevoerd van de mogelijkheden die er zijn om de erfgoedlijn Trekvaarten uit te breiden. Daarbij wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden die uitbreidingen kunnen bieden, en wat de mogelijke gevolgen zijn van de benoemde uitbreidingen. In hoofdstuk drie wordt vervolgens een beargumenteerd voorstel gedaan voor de selectie en de omvang van kansrijke uitbreidingen, onder andere op basis van gesprekken met stakeholders.

Na het voorstel voor de uitbreidingen van de erfgoedlijn, wordt dit vanaf hoofdstuk vier verder uitgewerkt. Allereerst wordt de historische achtergrond geschetst van de geselecteerde uitbreidingen. Hoofdstuk vijf bevat een selectie van strategische en kansrijke elementen die opgenomen kunnen worden in de erfgoedlijn. In hoofdstuk zes wordt afgesloten met een vooruitblik op het vervolg en de opgaven die met de uitbreiding gepaard gaan.

2 Verkenning van uitbreidingen van de erfgoedlijn

2.1 De erfgoedlijn Trekvaarten

In 2013 is de erfgoedlijn trekvaarten vastgesteld. Deze erfgoedlijn vertelt het verhaal van de 'Intercity van de 17e eeuw'. Het vertelt het verhaal over de door aangelegde waterverbinding met trekschuiten- en jaagpadenstructuur tussen de Hollandse steden Haarlem, Leiden, Delft en Rotterdam, Maassluis en Vlaardingen. Het trekvaartennetwerk vormde enkele eeuwenlang de belangrijkste manier van transport in het waterrijke Nederland. Het was een vernieuwend, grootschalig en geraffineerd OV-stelsel. Het gaat om (massa)vervoer van mensen en goederen over water vóór de aanleg van het spoor, dat bovendien een betrouwbare en vaste verbinding vormde. Een belangrijk deel van de economische groei en bloei in deze periode is te danken aan het netwerk van trekvaarten.

In de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020 is een erfgoedlijn gedefinieerd als “*een geografische structuur die meerdere monumentale stippen met een gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot één streep of lijn op de kaart. De erfgoedlijnen zijn ensembles van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel*” (Provincie Zuid-Holland, 2017, p. 16). De bij de erfgoedlijnen behorende netwerken van monumenten en daarbij behorende belanghebbende partijen zijn hiermee dus op twee manieren afgegrensd: via de geografie én het verhaal van de erfgoedlijn.

Bij het vaststellen van de erfgoedlijn trekvaarten in 2013 is een geografische afbakening gehanteerd van een samenhangend stelsel van lijnen en punten die het verhaal van de aangelegde waterverbindingen in Zuid-Holland tussen Haarlem, Leiden en Rotterdam vertellen. De lijnen zijn het water en de oevers langs de trekvaartverbindingen Schie, Vliet en Haarlemmertrekvaart. Als schakel tussen de Haarlemmertrekvaart en de Vliet zijn in Leiden ook de Buitensingel en de Korte Vliet opgenomen binnen de erfgoedlijn en op de grens van Rijswijk, Voorburg en Den Haag de Trekvluit of Haagvliet. Daarnaast zijn in 2016 de Delflandse trekvaarten toegevoegd aan de erfgoedlijn.

De erfgoedlijn trekvaarten is daarnaast afgebakend door het verhaal dat het vertelt. Het betreft het verhaal van de historische transportassen: het water en de oevers langs de trekvaartverbindingen Schie, Vliet en Haarlemmertrekvaart en de vaarweggebonden monumenten die aan deze trekvaarten zijn gelegen. In de literatuur wordt voor de periode van de trekvaarten een beginpunt van 1632 aangehouden, wanneer de Haarlemmertrekvaart, tussen Amsterdam en Haarlem gereedkomt, de eerste Nederlandse trekvaart die speciaal werd gegraven voor het vervoer van reizigers. Als einde van de trekvaarten wordt over het algemeen rond het jaar 1850 gesteld, wanneer de stoomtreinen het transport van personen tussen de steden overnemen. De erfgoedlijn houdt een afbakening tot 1900 aan.

Voor de selectie van objecten binnen de erfgoedlijn gaat het om de vaarten zelf, maar ook sluizen, brugwachtershuisjes, abri's, veerhuizen, herbergen, commissarishuizen, zakkendragershuisen, pakhuizen, overtoeren, werven, jaagbruggen, rolpalen, haltepalen en afstandshaanduidingen. Dit zijn fysieke elementen in de ruimtelijke omgeving die het verhaal van de trekvaarten kunnen vertellen. Bij de initiële afbakening van de erfgoedlijn trekvaarten in 2013 werd opgemerkt dat het aantal objecten binnen de erfgoedlijn – zeker in vergelijking met de overige erfgoedlijnen – beperkt is (Klooster, 2013). Het nog aanwezige (fysieke) erfgoed van de trekvaarten betreft voornamelijk weg- en waterwerken, en dan met name bruggen (zie ook hoofdstuk 5.1). Ondanks een beperkt aantal elementen functioneert de erfgoedlijn Trekvaarten goed, volgens de verschillende stakeholders in de zogenoemde erfgoedtafel (Ligtvoet-Janssen, Hazewinkel, & Den Os, 2020). Bovendien draagt de erfgoedlijn bij aan het behoud en de beleving van het erfgoed dat verband houdt met de trekvaarten en heeft de erfgoedlijn een toeristisch-recreatief potentieel dat benut kan worden door de vaarwegen en oevers. Door de erfgoedlijn meer zichtbaar en toegankelijk te maken, wordt er verteld over de geschiedenis van de trekvaarten, het vervoer en de handel over water en de oude industrie.

De erfgoedlijn trekvaarten bestaat inmiddels 11 jaar en is in die periode verder in ontwikkeling geweest. Drie jaar na de totstandkoming, in 2016, heeft Gedeputeerde Staten aangedrongen op een kwaliteitsslag voor de erfgoedlijnen. Door de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) Abe Veenstra is vervolgens een advies opgesteld om die kwaliteitsslag te realiseren (Veenstra, 2016). Het advies bouwt voort op lessen uit casestudies en vertaalt deze als handreiking een naar een breed en algemeen stappenplan voor het scherper formuleren van die stip in alle erfgoedlijnen. Voor de erfgoedlijn trekvaarten is er onder andere ingezet op het versterken van eenduidige publiciteit, een heldere afbakening op de samenwerking met andere ontwikkelingen, programma's en projecten.

In 2021 werd er door Motivaction in samenwerking met TransCity onderzocht in hoeverre de erfgoedlijnen door alle beoogde doelgroepen als 'inclusief' worden ervaren. Zij identificeerden een aantal mogelijkheden om de erfgoedlijn trekvaarten inclusiever te maken (Tanyaui, Romer, Ait Moha, & Voorn, 2021). Dat zou bijvoorbeeld kunnen door meer en gevarieerdere verhalen bij de erfgoedlijn te betrekken. Als voorbeeld wordt het verhaal van de Pilgrim Fathers (die van Leiden naar Delfshaven voeren om van daaruit de grote oversteek naar Amerika te maken) en om historische reisverhalen te koppelen aan immigranten van tegenwoordig. Verder werd het missen het bredere perspectief als verbeterpunt gezien. Men vindt dat er te weinig samenhang was tussen een thema en aanpalende thema's. Bijvoorbeeld het effect van de Gouden Eeuw op de Nederlandse welvaart toen en nu, en wie daarvan wel/niet profiteerden.

Uit de Monitor erfgoedlijnen (Ligtvoet-Janssen, Hazewinkel, & Den Os, 2020) uit 2020 bleek dat de deelnemers van de erfgoedtafel trekvaarten zelf over het algemeen tevreden zijn over het functioneren van de erfgoedlijn en de erfgoedtafel. Via de projecten hebben deelnemende partijen veel ambities binnen de erfgoedlijn kunnen waarmaken. Bevorderende factoren zijn onder meer de betrokkenheid van gemeenten en de inzet van vele vrijwilligers. Ook het feit dat er goede discussies aan de erfgoedtafel worden gevoerd, wordt positief voor de werking van de erfgoedlijn genoemd. Wel identificeerden de auteurs van de monitor een aantal verbeterpunten voor de erfgoedlijn trekvaarten (Ligtvoet-Janssen, Hazewinkel, & Den Os, 2020). Een aantal van de verbeterpunten had betrekking op het vergroten en verbeteren van het publieksbereik en de samenwerking tussen andere samenwerkingsverbanden, verschillende gemeentes en de provincie(s). Verder wordt er als belangrijk verbeterpunt het 'leren van het verleden' genoemd. Er wordt aangeraden om meer retrospectief te kijken naar de uitgevoerde projecten en te evalueren of deze hebben bijgedragen aan het verhaal van de erfgoedlijn.

2.2 Verkenning mogelijkheden uitbreidingen

In deze paragraaf wordt verkend welke uitbreidingen er mogelijk zijn voor de bestaande erfgoedlijn, en welke thematische consequenties dat heeft voor de erfgoedlijn als geheel.

Een uitbreiding van de bestaande erfgoedlijn trekvaarten kan gedeeltelijk beantwoorden aan de hiervoor genoemde verbeterpunten. Een uitbreiding kan kansen bieden om de erfgoedlijn trekvaarten te verbinden met andere samenwerkingsverbanden, en kan de samenwerking tussen gemeenten en de provincie bevorderen, omdat het nieuwe gebieden en gemeenten betreft bij de erfgoedlijn. Dit kan leiden tot meer afstemming en samenwerking op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en het behoud van het erfgoed. Daarnaast kan een uitbreiding van de bestaande erfgoedlijn, met mogelijk nieuwe interessante erfgoedlocaties en bijhorende verhalen, bijdragen aan de nationale bekendheid van de Zuid-Hollandse trekvaarten. Het toevoegen van nieuwe gebieden en erfgoed kan de aandacht trekken en interesse wekken voor de erfgoedlijn op nationaal niveau. Er kunnen ook nadelen zijn aan een uitbreiding. Het kan leiden tot een grotere complexiteit in het beheer en de coördinatie van de erfgoedlijn. Meer betrokken partijen en belangen kan leiden tot uitdagingen op het gebied van samenwerking en besluitvorming.

Het netwerk van trekvaarten in de zeventiende eeuw beperkte zich niet tot de vaarten die zijn opgenomen in de huidige erfgoedlijn trekvaarten. De erfgoedlijn kan daarom gecompleteerd worden door de overige trekvaarten toe te voegen. Bij de overweging over de toevoegingen wordt gekeken naar het toevoegen van trekvaartlijnen (hieronder beschreven), maar ook naar de mogelijkheden voor het toevoegen van beurtvaarten en watergebonden industrie.

Allereerst zou een geografische uitbreiding een optie kunnen zijn, waarbij er wordt gekeken naar toe te voegen trekvaartlijnen (en bijhorende relevante objecten en lijnen die buiten de huidige afbakening liggen). Een geografische uitbreiding van de erfgoedlijn trekvaarten zou verschillende voordelen kunnen hebben. Ten eerste zou het de erfgoedlijn verbinden met andere belangrijke steden en regio's in Zuid-Holland, waardoor de samenhang en continuïteit van het erfgoedverhaal worden versterkt. Dit kan leiden tot een beter begrip van de geschiedenis en het erfgoed van het gebied. Daarnaast zou een geografische uitbreiding de potentie hebben om meer bezoekers aan te trekken. Het toevoegen van nieuwe trekvaarten aan de erfgoedlijn kan zorgen voor een breder scala aan bezienswaardigheden en attracties, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor zowel toeristen als bewoners. Dit kan op zijn beurt bijdragen aan de lokale economie en werkgelegenheid.

Sommige geografische uitbreidingen kunnen tot gevolg hebben dat er een thematische uitbreiding van de afbakening plaats moet vinden. Om bepaalde gebieden of objecten binnen de afbakening op te nemen, moet het verhaal of de tijdsperiode verruimd worden.



Figuur 2 Kaart met de huidige begrenzing (blauw) en mogelijke geografische uitbreidingen (oranje) van de erfgoedlijn Trekvaarten.

Er kan dan gedacht worden aan een thematische uitbreiding met de vroege industrie langs deze trekvaarten, de wagenveren of goederenvervoer over water. Het toevoegen van een aanvullend thema aan de erfgoedlijn kan een dieper inzicht bieden in de economische ontwikkeling en industriële activiteiten die op en langs de trekvaarten hebben plaatsgevonden. Het kan ook bijdragen aan het behoud en de bescherming van industriële erfgoedlocaties.

Onderstaand worden de mogelijke uitbreidingen kort toegelicht.

2.2.1 Leiden – Utrecht

Een uitbreiding met het traject tussen Leiden en Utrecht kan de erfgoedlijn trekvaarten verbinden met de stad Utrecht, een historisch belangrijke stad in Nederland. Hierdoor kunnen de historische connecties tussen deze steden en het belang van de trekvaarten in die regio worden benadrukt.

Een uitbreiding van de erfgoedlijn met dit traject omvat de Oude Rijn tussen Leiden en Nieuwerbrug aan den Rijn. Hoewel het traject zelf verder doorloopt, stopt de uitbreiding van de erfgoedlijn bij de provinciegrens.

2.2.2 Gouda – Amsterdam

Een uitbreiding met het traject tussen Gouda en Amsterdam zou de erfgoedlijn trekvaarten verbinden in de richting van Noord-Holland en de Amstel. Dit traject heeft historische betekenis, aangezien beide steden belangrijk handelscentra waren en de trekvaarten een grote rol speelden in het transport van goederen en passagiers. Gouda vormde bovendien een knooppunt in het netwerk van Zuid-Hollandse trekvaarten.

Ook hier geldt dat de uitbreiding wordt begrensd door de provinciegrens, waardoor de rechteroever van het zuidelijk deel van de Amstel nog binnen de begrenzing zou vallen.

2.2.3 Gouda – Rotterdam

Een verdere uitbreiding zou een zuidelijke uitbreiding van de erfgoedlijn vanuit Gouda kunnen zijn. Omdat er geen waternverbinding tussen Gouda en Rotterdam bestond, vormde een wagenveer tussen deze twee steden de laatste schakel. Daarnaast was Gouda verbonden met Rotterdam en de Drechtsteden via de Hollandsche IJssel.

Om een dergelijke geografische uitbreiding op te nemen binnen de erfgoedlijn, zal de thematische afbakening ervan moeten worden verruimd. Om de wagenveer op te nemen binnen de erfgoedlijn, zou er aan de bestaande afbakening van de trekvaarten het thema **Personenvervoer in de zeventiende eeuw** opgenomen kunnen worden. Om de Hollandsche IJssel op te nemen binnen de begrenzing, kunnen thema's als **Beurtvaarten** of **Vroege industrie** opgenomen worden in de afbakening van de erfgoedlijn. De opties en de consequenties zijn hieronder beschreven.

2.2.3.1 Personenvervoer in de zeventiende eeuw

Als alternatief voor een veerverbinding tussen Gouda en Rotterdam stelden de twee steden in 1680 een wagenveer in. De wagenveer was verbonden met de trekvaartlijn tussen Amsterdam en Gouda, en daarmee ook met het overige netwerk in Holland (De Vries, 1981). De wagens die werden gebruikt waren niet comfortabel; voor een lange tijd hadden ze zelfs geen vering. Vanaf 1830 daalde het aantal reizigers gestaag. Toen er in 1840 een stoomschip ging varen over de Hollandsche IJssel tussen Gouda en Rotterdam was er een geduchte concurrent voor de wagenveer bijgekomen. In 1853 werd de dienst op aandringen van Rotterdam opgeheven (Wellenberg, 2021).

Het toevoegen van de wagenveer zou een thematische uitbreiding van de erfgoedlijn tot gevolg hebben. Om het verhaal van personenvervoer in de zeventiende eeuw compleet te maken, zoude ook andere vervoersmiddelen van de zeventiende eeuw aan de afbakening toegevoegd moeten/kunnen worden. In de zeventiende eeuw bestond het vervoer in Nederland uit paardrijden, reizen met de huifkar en de trekschuit, de zeilboot en de roeiboot.



Figuur 1 Rivierlandschap met zeilboten en een trekschuit. Salomon van Ruysdael, 1660. (Bron: Mauritshuis)

2.2.3.2 Beurtvaarten

Beurtvaarten bestonden in Nederland al in de 16^e eeuw, maar werden vooral populair in de 17^e tot de 19^e eeuw en speelden een belangrijke rol in het transport en de handel binnen Nederland. Dit waren regelmatige scheepvaartroutes tussen specifieke steden en dorpen, waarbij goederen en passagiers werden vervoerd. Deze scheepvaartdiensten werden uitgevoerd door beurtschepen, die volgens een vast schema op geregelde tijden en dagen vertrokken.

Langs de trekvaarten in Zuid-Holland waren verschillende vormen van vroege industrie te vinden. Deze industrieën speelden een voorname rol in de economische ontwikkeling van de regio en hadden vaak nauwe banden met de trekvaarten als belangrijke transportroutes voor handelaren, goederen en grondstoffen.

De fabrieken waren vaak in de directe omgeving van vaarwegen gelegen om grondstoffen aan te kunnen voeren en afgewerkte producten te distribueren naar andere steden en markten. Daarvoor maakten ze gebruik van de beurtvaarten. Een van de belangrijkste industrieën in dit gebied was de textielindustrie. In steden als Leiden en Gouda floreerde de textielproductie, waaronder de productie van laken, linnen en zijde. Delft en Gouda waren daarnaast bekend om hun productie van aardewerk langs de trekvaarten. De handelscontacten tussen producenten en de binnen- en buitenlandse kooplieden namen door de snelle verbinding van de trekvaarten een ongekennde vlucht en maakte het mogelijk dat kooplieden binnen een dag heen en weer konden reizen.

Een uitbreiding van de erfgoedlijn trekvaarten met beurtvaarten zou een waardevolle toevoeging kunnen zijn. Beurtvaarten deelden enkele overeenkomsten met trekvaarten, zoals het belang van waterwegen als transportroutes en de betekenis ervan voor de economische ontwikkeling van de regio. Door de beurtvaarten in de erfgoedlijn op te nemen, kan het bredere verhaal van het watertransport in Zuid-Holland worden verteld. Bij een thematische uitbreiding waarbij de beurtvaarten (en het erfgoed daarvan) wordt opgenomen binnen de afbakening, heeft tot gevolg dat de huidige begrenzing van de erfgoedlijn herzien zal moeten worden. Doordat de beurtvaarten niet gebonden waren aan de trekvaarten, komen ook andere waterwegen in aanmerking voor de erfgoedlijn.

Bovendien betekende aanleg van spoorwegen niet het einde van de beurtvaarten zoals dat voor de trekvaarten wel het geval was. Daarmee zou een nieuw eindpunt gedefinieerd moeten worden, dat minder eenduidig is dan nu geldt voor de huidige afbakening van de erfgoedlijn.

2.2.3.3 Vroege industriecultuur langs de trekvaarten

Langs de trekvaarten waren andere vormen van watergebonden industrie te vinden, die nauw samenhangt met de handel en economische groei van de oude Hollandse steden. Het gaat bijvoorbeeld om de jeneverindustrie in Schiedam of de lakenhandel in Leiden, en om scheepswerven en andere bedrijven. Deze bedrijven waren vaak strategisch gelegen langs de trekvaarten om de producten efficiënt te kunnen vervoeren. De trekvaarten boden een ideale locatie omdat ze gemakkelijke toegang boden tot waterwegen en daarmee tot de markten in andere steden en regio's.

De vroege industrie langs de trekvaarten heeft bijgedragen aan de economische groei en ontwikkeling van de regio. Ze creëert werkgelegenheid, stimuleert de handel en zorgt voor een bloeiende lokale economie. Het integreren van de vroege industrie langs de trekvaarten in de erfgoedlijn zou een waardevolle toevoeging zijn, omdat het niet alleen het historische belang van deze industrieën benadrukt, maar ook inzicht geeft in de economische en technologische ontwikkelingen van die tijd. Bij een dergelijke uitbreiding zou de (vroege) industrie aan de trekvaarten binnen de erfgoedlijn toegevoegd kunnen worden zonder dat daar een geografische uitbreiding voor noodzakelijk is. Daarnaast zou bijvoorbeeld de Hollandsche IJssel toegevoegd kunnen worden, zodat er een completer verhaal van de watergebonden industrie in Zuid-Holland gevormd kan worden. Met een focus op de industrialisatie langs de trekvaarten ligt het voor de hand om de tijdsperiode te verruimen tot 1940. Door specifieke locaties langs de trekvaarten te identificeren die een rol hebben gespeeld in deze periode, zoals havens, trekvaartgebouwen en laad- en losplaatsen, kan de erfgoedlijn een breder historisch perspectief bieden. Het onderzoek naar de rol van de trekvaarten in transport en mogelijk zelfs tijdens oorlogstijd kan bijdragen aan een beter begrip van de veranderende rol van de trekvaarten en hun betekenis in deze periode. Het behouden van de relatie met de trekvaarten in deze uitbreiding kan helpen om de continuïteit van het erfgoedverhaal en de historische betekenis van de trekvaarten te waarborgen.



Figuur 3 Trekvaart, Anton Mauve, ca. 1860 - ca. 1888 (Bron: Rijksmuseum). Na het opheffen van de trekvaartdiensten bleven de vaarten zelf in gebruik voor het vervoer van goederen, onder andere door beurtvaarten.

3 Voorstel selectie uitbreidingen

3.1 Criteria

Voor een nadere afbakening en begrenzing van de erfgoedlijn trekvaarten is dezelfde werkwijze gehanteerd als voor de bestaande erfgoedlijnen (Klooster, 2013), zoals opgenomen in hoofdstuk 1.3. Daarnaast wordt er rekening gehouden met de verschillende aanbevelingen en verbetervoorstellen zoals opgenomen in hoofdstuk 2.1.

Bovendien zijn er om tot een selectie gekomen gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de gemeenten Gouda en Alphen aan den Rijn (beiden gelegen aan één van de mogelijk toe te voegen trekvaartlijnen) en vertegenwoordigers van de Burgerinitiatief Hollandsche IJssel Maatschappij (HIJM) en Klein Hitland. De belangrijke informatie uit deze interviews is verwerkt in de onderstaande afwegingen.

3.2 Selectie

3.2.1 Leiden-Utrecht

Binnen de huidige erfgoedlijn trekvaarten vormt Leiden een schakel tussen Haarlem in het noorden en, onder andere, Den Haag en Delft in het zuiden. Het advies is om het Zuid-Hollandse netwerk van trekvaarten te voltooien door de verbinding tussen Leiden en Utrecht op te nemen in de erfgoedlijn trekvaarten. Hiermee kan de band en verbinding tussen deze vooraanstaande steden worden benadrukt – die eerder in de Canon van Nederland werd getypeerd als de N11 van de Gouden Eeuw. De geografische uitbreiding komt daarmee ook tegenmoet aan de verbeterpunten die door Motivaction (Tanyai, Romer, Ait Moha, & Voorn, 2021) worden genoemd; het verhaal wordt diverser en completer. Met deze geografische uitbreiding kan er bovendien aansluiting worden gevonden met de gemotiveerde gemeente Alphen aan den Rijn – een plaats die bovendien een knooppunt vormde tussen de twee voorliggende trekvaartlijnen. Deze gemeente heeft op dit moment verschillende jaagpaden opgeknapt en beschermd via omgevingsplannen. Bovendien is binnen deze gemeente een jaagpad in Aarlanderveen opgeknapt. Daarnaast wordt er in Alphen aan den Rijn gewerkt aan een betere ontsluiting via het water.

3.2.2 Amsterdam-Gouda

Door de verbinding tussen Amsterdam en Gouda op te nemen in de erfgoedlijn trekvaarten wordt het netwerk van trekvaartenverbindingen verder aangevuld. Deze steden vormden belangrijke handelscentra tijdens de hoogtijdagen van de trekvaarten en daarom mag deze verbinding eigenlijk niet ontbreken. Het advies is om binnen de gemeente Gouda de verbinding te zoeken met de verschillende maatschappelijk betrokken organisaties, zoals musea en historische verenigingen. Met hun ervaring en engagement kunnen zij een waardevolle aanvulling voor de erfgoedtafels vormen. In de gemeente Gouda is er bovendien grote aandacht voor de historische ambachten binnen de stadsgrenzen en de gemeente kan bogen actieve historische genootschappen. Hier zijn nuttige en bruikbare verbindingen met de erfgoedlijn trekvaarten mogelijk. Bovendien heeft de trekvaartlijn tussen Amsterdam en Gouda, en met name de Gouwe met de historische hefbruggen een belangrijk (onbenut) toeristisch en recreatief potentieel.

3.3 De-selectie

3.3.1 Integratie wagenveer Gouda-Rotterdam

Het toevoegen van het wagenveer tussen Gouda en Rotterdam aan de erfgoedlijn Trekvaarten kan een positieve ontwikkeling zijn om verschillende redenen. Allereerst heeft het wagenveer een rijke historische betekenis als transportroute, wat de erfgoedlijn verrijkt met een regionale geschiedenis. Daarnaast zou deze uitbreiding de diversiteit in transportmodi benadrukken, aangezien het wagenveer een alternatieve vorm van transport bood de trekvaarten voor passagiersvervoer. Door het wagenveer op te nemen in de erfgoedlijn Trekvaarten wordt tevens de historische verbinding tussen Gouda en Rotterdam benadrukt, en biedt het de mogelijkheid om de bredere context van handel, economie en culturele uitwisseling in de regio te verkennen.

Het advies is echter om de wagenveer tussen Gouda en Rotterdam niet op te nemen in de erfgoedlijn trekvaarten, om de volgende redenen. Hoewel er wel degelijk een herkenbare verbinding is met het trekvaartnetwerk in Zuid-Holland, wijkt de wagenveer als transportverbinding over land af van de trekvaarten als transportnetwerk over water. Hierdoor vormt het geheel geen ensemble. Het verruimen van het onderwerp van de erfgoedlijn zorgt niet direct voor een inclusievere lijn. Daarnaast is het de vraag in hoeverre het gebied langs de wagenveer tegenwoordig beschikt over beleefbaar karakter en

wat het toeristische potentieel is. Het gebied tussen Gouda, Nieuwerkerk aan den IJssel en Rotterdam is sterk verdund en verstedelijkt, en er zijn bovendien te weinig elementen als onderdeel van de wagenveer tussen deze steden herkenbaar. Tenslotte werpt een eventuele uitbreiding met de wagenveer mogelijk uitdagingen op voor de bestaande trekvaarten binnen de erfgoedlijn op. In de zeventiende eeuw was er sprake van meerdere wagenverbindingen tussen Hollandse steden, die na aanvullend onderzoek eveneens onderdeel zouden kunnen worden van de erfgoedlijn trekvaarten.

3.3.2 Beurtvaarten en watergebonden industrie

Zoals hierboven is beschreven bestaan de thematische uitbreidingen mogelijk uit de inclusie van de beurtvaarten een uitbreiding met de watergebonden industrie. De beurtvaarten werden gebruikt om goederen te vervoeren in de 17^e eeuw, iets wat slechts beperkt was toegestaan via de trekvaarten. De watergebonden industrie ontwikkelde zich in de periode ná de 17^e eeuw, waarbij handig gebruik werd gemaakt van de rechtlijnige waterwegen en bijhorend steden en markten.

Er wordt geadviseerd om de erfgoedlijn trekvaarten te richten op trekvaarten en trekschuiten, en niet op alternatief transport of -middelen die gebruik maakten van dezelfde waterwegen. Op die manier blijft het verhaal van de trekvaarten oorspronkelijk en daarmee overzichtelijk.

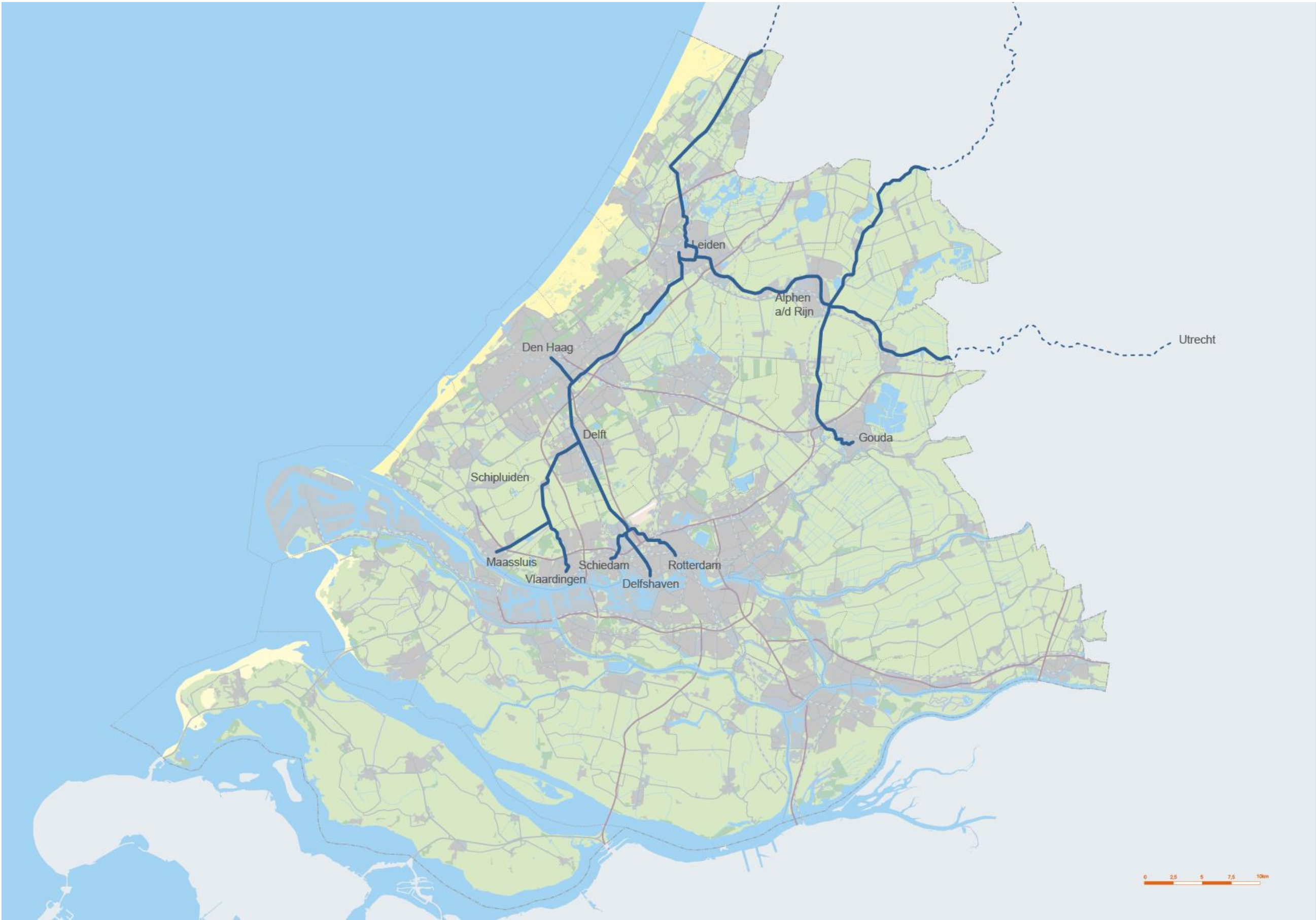
Trekvaarten werden voornamelijk gebruikt voor het vervoer van passagiers en (in principe) niet voor het transport van goederen. Het advies is daarom om de watergebonden industrie niet te betrekken bij de erfgoedlijn trekvaarten. De focus van de erfgoedlijn trekvaarten ligt op het benadrukken van het historische belang en de beleving van de trekvaarten zelf, evenals het landschap en erfgoed dat daarmee verbonden is. Het toevoegen van een nieuw narratief van de vroege industrie langs de waterwegen zorgt voor een vertroebeling van die focus. De industrie aan de trekvaarten is niet uniek voor de trekvaarten *an sich*; ook langs andere waterwegen ontstond een dergelijke bedrijvigheid, waardoor de begrenzing van de erfgoedlijn problematisch kan worden. Dat de initiatiefnemers van de HIJM zelf ook weinig meerwaarde in de toevoeging van de Hollandsche IJssel aan de erfgoedlijn zien, bevestigt dat. Ook in het advies van de PARK (Veenstra, 2016) wordt gestuurd om juist in te zetten op de elementen en structuren die uniek zijn. De beurtvaarten en watergebonden industrie zijn dat juist niet.

De initiatiefnemers van de HIJM zien inhoudelijk weinig relatie tussen de Hollandsche IJssel en de erfgoedlijn trekvaarten, ook als de scope hiervan verruimd zou worden. Ze geven aan dat de Hollandsche IJssel het beste een apart cluster zou kunnen vormen als alternatief op de erfgoedlijn, dit in verband met de veelheid van verhalen in dit gebied.

Het is belangrijk om de erfgoedlijn trekvaarten te laten aansluiten bij de historische context en het verhaal van deze specifieke vorm van transport en reizen. Door de focus te behouden op de trekvaarten zelf en hun rol in de geschiedenis van de regio, kan de erfgoedlijn een coherente en boeiende ervaring bieden voor bezoekers en bewoners. Daarom wordt geadviseerd de bestaande afbakening van het verhaal te handhaven.

3.4 Conclusie

In de bovenstaande hoofdstukken zijn de mogelijke uitbreidingen beknopt beschreven. Om het verhaal van de erfgoedlijn trekvaarten te kunnen vertellen wordt er geadviseerd om de erfgoedlijn alleen uit te breiden met de trekvaartlijnen tussen Amsterdam en Gouda, en tussen Utrecht en Leiden en het verhaal van de erfgoedlijn eenduidig te houden. De volgende hoofdstukken gaan verder in op de uitwerking van de voorgestelde uitbreidingen. Na een beknopte verkenning van de historische ontwikkeling(en) die specifiek zijn voor de totstandkoming van de nieuwe onderdelen van de erfgoedlijn, zullen vervolgens verschillende elementen (lijnen en stippen) die bepalend zijn voor de historische ontwikkeling worden geïnventariseerd. Dat leidt uiteindelijk tot een selectie van elementen.



Figuur 4 Voorgesteld voor de nieuwe afbakening van de erfgoedlijn Trekvaarten

4 Beschrijving en begrenzing

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de geschiedenis van deze trekvaarten in Zuid-Holland nader onderzocht en beschreven. Daarbij wordt aandacht besteed aan de opkomst, ontwikkeling en ondergang van de betreffende lijnen en de ontwikkeling van de infrastructuur. In dit hoofdstuk is bovendien aandacht voor route, ligging, tussenstops en overige bijzonderheden.

4.2 Achtergrond

In de zeventiende eeuw bloeide de economie als gevolg van handel over de hele wereld. Als gevolg van deze groei en bloei nam ook het bevolkingsaantal van de Republiek sterk toe (Israel, 2020). Met die groei nam ook de behoefte aan een goede interstedelijke communicatie en vervoer toe. De bestaande wegverbindingen waren daarvoor niet toereikend; de wegen waren in slechte staat, waardoor de reizen oncomfortabel en onbetrouwbaar was. Ook het vervoer van personen en goederen met beurtveren was, vooral in verband met wisselende weersomstandigheden, onbetrouwbaar (Dehé, 2005).

Om het binnenlandse vervoer te verbeteren werden er op initiatief van individuele steden in de vroege zeventiende eeuw trekvaarten aangelegd. Dat gebeurde in eerste instantie in het gewest Holland, waar in 1632 het spits werd afgebeten met de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem. Hierop volgden meer steden en er werden trekvaarten aangelegd tussen Leiden, Delft en Den Haag, maar ook tussen Amsterdam, Muiden en Weesp. Na een periode zonder nieuwe trekvaartlijnen werd er vanaf 1656 weer een aantal steden met elkaar verbonden. In de late 17^e eeuw was een groot aantal steden met elkaar verbonden, van Dordrecht en Maassluis tot Harlingen en Groningen. Vanaf die periode was er sprake van een daadwerkelijk netwerk (De Vries, 1981).

Trekvaarten werden aangelegd voor trekschuiten, die werden voortgetrokken (gejaagd) door paarden. Deze schuiten behaalden een snelheid van ongeveer 6 kilometer per uur en konden bovendien volgens een vaste dienstregeling varen. Over het algemeen werden voor deze trekvaarten nieuwe, rechtlijnige kanalen gegraven, zoals nog altijd zichtbaar tussen Haarlem en Amsterdam. In sommige gevallen werden bestaande waterwegen uitgediept en verbreed, en zo geschikt gemaakt voor de trekvaartlijnen. In deze gevallen was het vaak een enorme uitdaging om de grond direct langs de beoogde trekvaart in bezit te krijgen, wat nodig was voor de aanleg van de jaagpaden. (De Vries, 1981). Met name het aanhouden van een vaste, tevoren gepubliceerde dienstregeling en vaste prijzen was innovatief (Brolsma, 2010). Zoals hierboven gesteld werden trekvaarten op initiatief van twee individuele steden aangelegd, in een periode waarin deze steden – en hun inwoners – veel vermogen tot hun beschikking hadden. De trekvaarten werden gefinancierd met behulp van de beleggingen van welvarende burgers. In veel gevallen kwamen bestuurders van de verschillende jaarlijks bijeen om de jaarcijfers door te nemen en eventuele rekeningen te vereffenen (Wellenberg, 2021). De meeste trekvaartverbindingen bleven relevant tot in de 18^e en 19^e eeuw – tot de opkomst van de spoorlijnen de trekvaarten min of meer overbodig maakten (Brouwer, 2008).

4.3 Historische ontwikkeling

In de volgende paragraaf wordt de historische ontwikkeling van de trekvaart in de provincie beschreven, aan de hand van de individuele trekvaarten. Er is eerst aandacht voor de lijn Leiden-Utrecht, en vervolgens wordt de lijn tussen Amsterdam, Gouda en Rotterdam beschreven.

4.3.1 Trekvaart Utrecht-Leiden

Opkomst en neergang

In de vroege 17^e eeuw, voordat de trekvaart tussen de steden Utrecht en Leiden werd geopend, deed een beurtveer dienst op de Oude Rijn. De roei- en zeilschepen verplaatsten zich traag, en bovendien was de Oude Rijn op een aantal plaatsen verzand en daarom moeilijk bevaarbaar. In 1657 stelde Utrecht daarom een commissie in om de rivier beter toegankelijk te maken. In eerste instantie werd hiervoor de samenwerking met Woerden en het Groot-Waterschap van Woerden gezocht, maar deze gesprekken liepen op niets uit (De Vries, 1981). Het plan van de steden Leiden en Utrecht om de Oude Rijn op een aantal locaties af te snijden met nieuw aan te leggen waterwegen stuitte vervolgens op verzet van andere Hollandse steden. In 1663 werd daarom door de steden Leiden, Woerden en Utrecht besloten om simpelweg de Oude Rijn te gebruiken, die daarvoor plaatselijk moest worden verbreed en verdiept. De bestuurders van de drie



Figuur 5 Gezicht op het Utrechtse Veer langs de Nieuwe Rijn te Leiden, Noach van der Meer (II), 1763 (bron: Rijksmuseum). Rechts liggen twee veerboten en op de kade staat een wachthuisje voor het veer naar Utrecht. Op de voorgrond twee mannen op een schuit..

steden én schippers van de trekschuiten kwamen jaarlijks in augustus bijeen in Fort Wierickerschans bij Bodegraven om de rekeningen te vereffen (Wellenberg, 2021).

De trekvaartlijn tussen Leiden en Utrecht bleek vooral in de eerste jaren succesvol. Volgens Wellenberg en Van der Zee (2021) werden er gemiddeld 37.000 passagiers per jaar vervoerd. Het rampjaar 1672 betekende echter een keerpunt. Leiden en Utrecht hadden zwaar te lijden onder de Franse bezetting, en waren niet in staat zich economisch te herstellen. Aan het begin van de 18^e eeuw namen de aantallen gebruikers gestaag af, om in 1750 te stabiliseren rond ongeveer 13.000 reizigers per jaar. In 1884 hield deze trekvaartlijn op te bestaan. Reizigers konden vanaf 1878 per trein naar Woerden en Leiden reizen (Wellenberg, 2021).

Dienstregeling

In totaal voeren er dagelijks drie trekschuiten tussen beide steden. In Leiden, waar de schuiten vertrokken bij de Hogewoerdse Poort, waren de vertrektijden om 9 uur, 13 uur en om 21 uur. Hier waren bovendien verbindingen per trekschuit of wagenveer mogelijk met Vreeswijk, Vianen, Amersfoort, Culemborg en Wijk bij Duurstede. In Utrecht vertrokken de schuiten om 8 uur, 12 uur en om 20 uur bij de Catharijnepoort. Eenmaal aangekomen in Leiden waren de verbindingen met Delft en Den Haag mogelijk (Wellenberg, 2021).

Vanaf de Hogewoerdse Poort liep het Utrechtse Jaagpad, zoals de straat aldaar nog steeds heet, richting Leiderdorp. Hier werd met behulp van een boerenschouw (een platte schuit van 5 tot 7 meter lengte) overgestoken naar de noordelijke kant van de Rijn, waar het jaagpad nog altijd herkenbaar aanwezig is. In Koudenberg aan den Rijn staken jager (Figuur 7) en paard met behulp van een boerenschouw over naar de zuidelijke oever. Niet veel verder, ter hoogte van de Compierekeade werd er weer naar de noordelijke oever overgestoken. Daarna kon de weg richting Oudshoorn (Alphen aan den Rijn), Aarlanderveen, Zwammerdam en Bodegraven worden voltooid. In Bodegraven werd door jager en paard met behulp van een brug overgestoken, en werd de weg aan de noordelijke zijde van de Rijn vervolgd (Wellenberg, 2021).

4.3.2 Trekvaart Amsterdam-Gouda

Opkomst en neergang

Het vaststellen van de trekvaartlijn tussen Amsterdam en Gouda had nogal wat moeite gekost. Vanaf ongeveer halverwege de 16^e eeuw werden meerdere trajecten verkend, waartegen concurrerende steden als Haarlem en Leiden vervolgens bezwaar aantekenden. Dit leidde in 1655 uiteindelijk tot een compromis over een traject lang de Gouwe, waarbij op aansturen van Haarlem en Leiden werd bepaald dat lijn uitsluitend kon worden gebruikt voor trekschuiten bedoeld voor personenvervoer. Om dit af te dwingen werden de afmetingen van bruggen beperkt, net als de breedte en diepte van de trekvaart zelf. Na jaren van bestuurlijke vergaderingen en discussies gingen de eerste trekschuiten in 1658 varen (De Vries, 1981).

In de eerste tien jaar was de trekvaartlijn tussen Amsterdam en Gouda het meest succesvol, toen er ongeveer 26.000 passagiers per jaar werden vervoerd. In de jaren daarna zou het aantal reizigers gestaag afnemen, een ontwikkeling die vermoedelijk samenhang met de economische stagnatie van de Republiek. In de eeuwen die volgden kregen de uitbaters van de trekvaartlijn meerdere financiële tegenslagen te verduren, maar de verbinding bleef tot in de 19^e eeuw relevant. In deze periode werd de verbinding tussen Amsterdam en Gouda bevaren door stoomschepen, wat de reistijd aanzienlijk verkortte. Net als de overige trekvaarten zou de lijn de concurrentie met de stoomtrein en autobussen niet overleven.

Dienstregeling

In de eerste instantie voeren er drie trekvaarten per dag in beide richtingen. In Gouda vertrok een vroege goederenschuit om 08:30 uur. De schuiten voor personenvervoer vertrokken om 9 uur, 12 uur en om 19:30 uur. De trekschuiten vertrokken in Gouda vanaf het Amsterdams Verlaat aan de Lage Gouwe en vanaf de Stadsherberg bij de Potterspoort. In Amsterdam was herberg de Berenbijt de aankomst- en vertrekplaats, maar er kon destijds ook op de huidige Nieuwezijds Voorburgwal worden opgestapt.



Figuur 6 Zicht op de Potterspoort in Gouda, vertrekpunt van de trekschuiten richting Amsterdam (Bron: Rijksmuseum).



Figuur 7 Twee schetsen van een jager op een jaagpad, door Johannes Tavenraat, 1862. (Bron: Rijksmuseum).

5 Inventarisatie & selectie

5.1 Begrenzing

De erfgoedlijn trekvaarten vertelt het verhaal van de voor de mens gegraven waterverbinding met trekschuiten- en jaagpadenstructuur in Zuid-Holland. In de eerste aanleg behandelde deze erfgoedlijnen de trekvaarten tussen Haarlem, Leiden en Rotterdam. Een uitbreiding zal moeten passen in de definitie van een erfgoedlijn van de provincie Zuid-Holland. Dat betekent dat er bij de begrenzing en selectie rekening mee moet worden gehouden dat er sprake moet zijn van:

- een geografische structuur van een streep of lijn op de kaart bestaande uit meerdere monumentale stippen;
- een gemeenschappelijk historisch verhaal;
- een groot recreatief en toeristisch potentieel.

In de voorliggende uitbreiding worden de lijnen tussen Leiden en Utrecht, en tussen Amsterdam, Gouda en Rotterdam. Hierbij vormen de grenzen van de provincie Zuid-Holland ook een begrenzing van de omschrijving. De trekvaartlijn tussen Amsterdam en Gouda wordt daarom beschreven tot de provinciegrens bij Vouwenakker. Daarnaast vormt de Oude Rijn in Nieuwerbrug de grens van de lijn tussen Leiden en Utrecht.

Begrenzing en type elementen

- De lijnen betreffen het water en de oevers langs de trekvaartverbindingen rond de Oude Rijn, het Aar en Aarkanaal en Gouwe. Een belangrijk onderdeel van deze lijnen zijn de jaagpaden, die werden gebruikt door de paarden die de trekschuiten voortbewogen.
- De punten zijn de vaarweggebonden monumenten die aan de bovengenoemde trekvaarten zijn gelegen.

Tijdlijn

- Voor zowel de lijnen als de punten langs de trekvaartlijnen geldt dat het tijdvak vanaf de 17e eeuw het beginpunt vormt. De gehele periode tot aan ca. 1900 wordt hierbij beschreven, waarbij de nadruk ligt op de periode tot ca. 1850, wanneer de trekvaartdiensten grotendeels worden opgeheven.

Selectie elementen

- Wel: vaarten, sluizen, brugwachtershuisjes, abri's (wachthuisjes), veerhuizen, herbergen, commissarishuizen, zakkendragerhuizen, pakhuizen, overtomen, werven, jaagbruggen, rolpalen, haltepalen en afstandshaanduidingen.
- Niet: overige bebouwing langs de trekvaartlijnen Aarkanaal, de Oude Rijn, Gouwe.

5.2 Werkwijze

Volgens de geografische en thematische afbakening van de trekvaartlijnen, zoals hierboven beschreven, zijn de cultuurhistorisch waardevolle elementen geïnventariseerd en in kaart gebracht die onderdeel uitmaken van de betreffende lijnen. Hiervoor zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- **Digitale bronnen**
 - De Erfgoedatlas van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Hieruit is informatie gehaald over, onder andere, de monumentale status, de indeling in categorieën en de redengevende omschrijvingen;
 - Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van provincie Zuid-Holland. Deze bron is relevant in verband met de informatie over nederzettingsspatronen, landschapsspatronen en archeologische opbouw van het gebied.
 - De Erfgoedmonitor van de RCE, gericht op de provincie Zuid-Holland.
 - Beschrijvingen van trekvaarten door Erfgoedhuis Zuid-Holland.
- **Digitale kaarten**
 - Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN);
 - Topografie en luchtfoto's (Esri);
 - Topotijdreis.nl;
 - Google Maps;

- **Schriftelijke documenten**
 - Algemene beleidsdocumenten cultureel erfgoed provincie Zuid-Holland en de betreffende gemeenten.
 - Documenten en boeken gerelateerd aan de trekvaarten in Nederland, waaronder De Atlas van de trekvaarten door Ad van der Zee en Marloes Wellenberg en Capitalism & barges van Jan de Vries.
- Interviews met vertegenwoordigers van de gemeenten Gouda, Alphen aan de Rijn en de initiatiefnemers van HIJM en Klein Hittland;
- Terreinbezoek en inventarisatie van relevante objecten en elementen langs de trekvaartlijnen, waarbij er onder andere aandacht was voor mogelijke overblijfselen van de trekvaartdiensten en de vroege industriecultuur.



Figuur 8 Samenkomst van het Aarkanaal met de Amstel en Drecht bij Nieuwveen. Het jaagpad is hier op de oostelijke oever (links) als het Nieuwveens Jaagpad nog aanwezig. Eigen foto.

5.3 Resultaten

In het algemeen geldt dat de trekvaarten die onderdeel zijn van de voorliggende geografische uitbreidingen zich bevinden in het hart van de Randstad. Dat betekent een sterk ontwikkelde infrastructuur, verdichte stedelijke agglomeraties en relatief hoge inwoneraantallen. Sinds de neergang van de trekvaarten zijn de waterwegen verbreed en verdiept, verschenen er meer bruggen en andere bouwwerken op de oevers en werden er groenstructuren aangelegd. Dat betekent over het algemeen dat objecten die typisch zijn voor trekvaarten niet meer in het gebied aanwezig zijn. Denk hierbij aan de oversteekplaatsen, herbergen of rolpalen. Desalniettemin zijn de trekvaarten tussen Leiden en Utrecht en Amsterdam en Gouda nog duidelijk herkenbaar als hoofdstructuren in het landschap. Voorbeelden hiervan zijn het Aarkanaal tussen de Tolhuissluis en Papenveer (Figuur 8), of de Oude Rijn ten oosten van Leiderdorp en bij Hazerswoude. Bovendien zijn op tal van plaatsen de oorspronkelijke jaagpaden, hoewel enigszins gewijzigd, nog duidelijk aanwezig. Ook waar de jaagpaden niet meer fysiek aanwezig of herkenbaar zijn, herinneren straatnamen en -borden nog aan de oorspronkelijke functie van de wegen langs kanalen en rivieren (Figuur 9). Deze lijnelementen verbinden de overige punten als hoofdstructuur aan elkaar.



Figuur 9 Straatnaambordje van het Jaagpad in Leiden. Eigen foto.

5.3.1 Amsterdam-Gouda

Rijksnr.	Code gemeente	Gemeente	Plaatsnaam	Straat	Huis-nummer	Toev.	Naam	Locatie	Notitie	Complexnr.	Kenmerk
N.v.t.	N.v.t.	Nieuwkoop	Nieuwveen	Nieuwveens Jaagpad			Nieuwveens Jaagpad	Langs vrijwel de gehele Aarkanaal	Reeds sinds 1850 in gebruik als jaagpad	N.v.t.	Infrastructuur
		Nieuwkoop	Nieuwveen	Geerweg			Kattenbrug	Brug over het Aarkanaal ter hoogte van de Geerweg	Hier is vermoedelijk al sinds de 17 ^e eeuw een gelijknamige brug aanwezig. De huidige brug stamt uit de vroege 20 ^e eeuw en is in 1995 gerenoveerd	N.v.t.	Kunstwerk
N.v.t.	N.v.t.	Nieuwkoop	Papenveer	Sluispad			Papenveerse schutsluis	Ten noordwesten van de Papenbrug	In gebruik sinds einde 19 ^e eeuw	N.v.t.	Kunstwerk
		Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn				Kromme Aar	Langs het Aarkanaal	Voor de aanleg van het Aarkanaal in 1825 was de Kromme Aar onderdeel van de trekvaart		Waterloop
516141	N.v.t.	Alphen aan den Rijn	Gouwsluis	Goudse schouw	2		Hefbrug Gouwesluis	Hefbrug over de Schouwe t.h.v. Gouwsluis	Deze geklonken stalen brug maakt onderdeel uit van een reeks hefbruggen.	N.v.t.	Kunstwerk
512076	N.v.t.	Alphen aan den Rijn	Boskoop	Reijerskoop	37	A	Hefbrug Boskoop	Hefbrug over de Gouwe t.h.v. Boskoop	Deze hefbrug heeft een smallere en lagere doorgang dan zijn evenknie in Gouwesluis.	N.v.t.	Kunstwerk
512003	N.v.t.	Waddinxveen	Waddinxveen				Hefbrug Waddinxveen	Kerkweg-oost t.h.v. 329-381	Eén van de drie identieke hefbruggen over de Gouwe		Kunstwerk
		Gouda	Gouda	Lage Gouwe			Amsterdams Verlaat	In het westen van Gouda	De vertrekplaats van de trekschuit naar Amsterdam, inclusief sluis en sluiswachtershuisje.		
		Gouda	Gouda	Veerstal	9-11		Sluiswachtershuis	In het zuidwesten van Gouda	Dit sluiswachtershuis stamt uit de 18 ^e eeuw en hoort bij de Mallegatsluis.		Gebouw
		Gouda	Gouda	Veerstal	32		Commissarishuys	In het zuidwesten van Gouda	Op deze locatie bevond zich reeds in de 17 ^e eeuw een Commissarishuys, vertrek- en aankomstpunt van de wagenveer uit Rotterdam	N.v.t.	Gebouw

5.3.2 Leiden-Utrecht

Rijksnr.	Code gemeente	Gemeente	Plaatsnaam	Straat	Huis-nummer	Toev.	Naam	Locatie	Notitie	Complexnr.	Kenmerk
N.v.t.	N.v.t.	Leiden	Leiden	Utrechts Jaagpad	2 t/m 72		Utrechtse Jaagpad	Langs de Nieuwe Rijn in Leiden	Het voormalige jaagpad langs de Rijn.		
N.v.t.	N.v.t	Leiderdorp	Leiderdorp	Jaagpad			Jaagpad	Langs de Oude Rijn, vanaf de Eikenlaan tot de Achthovenerweg in Lage Zijde	In Leiderdorp stak de jager de Rijn over om zijn weg op dit pad te vervolgen.	N.v.t.	N.v.t.
517888		Alphen aan den Rijn	Koudenkerk aan den Rijn	Bruggestraat	7		Koudekerksebrug	Brug over de Oude Rijn, thv Koudenkerk	Deze ophaalbrug stamt uit 1929 en diende ter vervanging van de dubbele klapbrug. Sterk vergelijkbaar met de Kattenbrug bij Nieuwveen.		
		Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	's-Molenaarsweg	2		Restaurant 's-Molenaarsbrug	Hoek Oude Rijn en Heimanswetering	Op deze locatie bevond zich (vermoedelijk) de voormalige herberg De Vergulde Roskam (met paardenstal).		
		Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	Paltrokmolen	Thv 70		Poort voormalige buitenplaats Berendrecht	Langs de Oude Rijn	Ter hoogte van deze buitenplaats werden de paarden van de trekvaart ververst.		
9747		Bodegraven	Bodegraven-Reeuwijk	Dammekant	2		Paardenburgh	Langs de Oude Rijn bij Bodegraven, aan het jaagpad	Het is goed mogelijk dat deze hoeve, gezien naam en ligging, werd gebruikt om de paarden te verversen.		
9769		Bodegraven	Bodegraven-Reeuwijk	Zuidzijde	132		Fort Wierickerschans	Langs de Oude Rijn bij Bodegraven.	Op deze locatie kwamen de bestuurders van Leiden en Utrecht jaarlijks samen om de kosten en baten te verrekenen. Tevens relevant als onderdeel Oude Hollandse waterlinie.		
		Nieuwerbrug aan den Rijn	Bodegraven-Reeuwijk	Bruggemeesterstraat			Tolbrug Nieuwerbrug (inclusief brugwachtershuisje)	Brug over de Oude Rijn bij Nieuwerbrug	In de 17 ^e eeuw werd hier een tolbrug opgericht.		



Figuur 10: Detailweergave van de gevelsteen van de Paardenburgh te Bodegraven. (Bron: Facebook).



Figuur 11 De tolbrug over de Oude Rijn bij Nieuwerbrug. Nieuwerbrug is gesticht in 1651 met een brug over de Oude Rijn. Rond deze brug ontstond een gemeenschap. De brug is inmiddels de enige tolbrug van Nederland. Eigen foto

6 Opgave en ontwikkeling

6.1 Restauratiebehoefte

Algemeen

Om een indicatie te kunnen geven van de restauratiebehoeften van zowel de gemeentelijke als rijksmonumenten binnen de toe te voegen trekvaartverbindingen is gebruik gemaakt van de Erfgoedmonitor van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (erfgoedmonitor.cultureelerfgoed.nl) en de Erfgoedmonitor van de Provincie Zuid-Holland (2020).

In totaal blijkt dat bij 12,8% van de niet-woonhuis rijksmonumenten in Zuid-Holland een matige tot slechte staat van onderhoud is, in vergelijking met 15,4% in 2016. Dit betekent dat er sprake is van een aanzienlijke afname. Het is belangrijk om op te merken dat in de afgelopen jaren het monumentenbestand is bijgewerkt, waarbij onder andere kleinere objecten zijn toegevoegd en de indeling van hoofdcategorieën is gewijzigd. Bovendien heeft de monitor een verbetering ondergaan, waardoor de onderhoudsstaat nu duidelijker in kaart kan worden gebracht. Het streven is om het percentage objecten met een beoordeling van 'matig' of 'slecht' te verlagen naar 10%. Dit is door het Rijk acceptabel geacht percentage voor rijksmonumenten (Teernstra, Rienks, Fiolet, & Van Oostveen, 2018). Op het gebied van gemeentelijke monumenten ontbreekt op dit moment voldoende substantiële data om een indicatie van de restauratiebehoefte te kunnen geven.

Erfgoedlijn trekvaarten

Het aantal objecten binnen de erfgoedlijn trekvaarten is beperkt. Dat geldt zowel voor de lijnen die sinds 2013 deel uitmaken van de erfgoedlijn als voor de geografische uitbreidingen uit dit onderzoek. Het gaat in dit geval voornamelijk om weg- en waterwerken (bruggen, sluizen en wegen). Hiervoor geldt dat de mogelijke restauratiekosten (indien van toepassing) aanzienlijk kunnen zijn. Let wel, het gaat hier over het algemeen om functionele infrastructurele werken. Om deze werken op een operationeel niveau te kunnen handhaven is een goede fysieke kwaliteit vaak een vereiste. Voor deze objecten geldt dan ook dat de restauratiebehoefte niet per se relevant is. Voor alle overige objecten langs deze erfgoedlijn dient de staat en restauratiebehoefte individueel te worden geïnteriseerd. Wij adviseren om een nadere inventarisatie van de restauratiebehoefte in eerste instantie te richten op de objecten zoals die vermeld zijn in hoofdstuk 5.

6.2 Samenhang erfgoedlijnen

Algemeen

Een erfgoedlijn bestaat uit cultuurhistorische elementen die zowel een gemeenschappelijk thema als een geografische samenhang delen. Het gaat, onder anderen, om bunkers, kastelen, landgoederen en andere zichtbare restanten van de geschiedenis in Zuid-Holland. Deze elementen vormen ensembles van erfgoed, landschap en water die de kwaliteit van de omgeving versterken en aanzienlijk recreatief en toeristisch potentieel bieden. In Zuid-Holland zijn er zeven erfgoedlijnen: de Atlantikwall, de Landgoederenzone, de Romeinse Limes, de trekvaarten, de Waterdriehoek (Biesbosch, Kinderdijk, Dordrecht), de Oude Hollandse Waterlinie en het Historisch Haringvliet.

Het is van belang dat er door verschillende partijen wordt samengewerkt om het Zuid-Hollandse erfgoed te beschermen, ontwikkelen en beleven. Op die manier blijft het erfgoed voor de toekomst behouden. Hierbij is erfgoedparticipatie van belang, die binnen de erfgoedlijnen plaatsvindt binnen de erfgoedtafels. Voor elke erfgoedlijn is er een netwerk van belanghebbenden, bestaande uit zowel geïnteresseerden als direct betrokkenen. Samen stellen zij een gedeelde visie en een meerjarig investeringsprogramma op voor elke erfgoedlijn.

Een gedegen en gedragen uitbreiding

Door de erfgoedlijn trekvaarten uit te breiden met de lijnen tussen Leiden en Utrecht én Amsterdam en Gouda wordt het Zuid-Hollandse netwerk gecompleteerd. Op die manier komt de erfgoedlijn trekvaarten overeen met het fijnmazige en uitgekende vervoernetwerk zoals dit in de 17^e eeuw is ontwikkeld door de verschillende Hollandse steden.

En net als in de 17^e eeuw kan Zuid-Holland bogen op actieve en initiatiefrijke steden. Met de voorgestelde uitbreiding worden steden zoals Gouda en Alphen aan den Rijn onderdeel van de erfgoedlijn trekvaarten. Eerstgenoemde gemeente beschikt over een goed ontwikkelde erfgoedsector, met betrokken en actieve burgers. In Gouda is een goede verbinding te leggen met de historische ambachten en de bijhorende economische groei, die nauw verbonden is met transport over water. Ook in Alphen aan den Rijn zijn belangrijke initiatieven in ontwikkeling die kunnen bijdragen aan een geslaagde erfgoedtafel. Door de erfgoedlijn trekvaarten uit te breiden met de bovengenoemde trekvaartlijnen wordt er gezorgd voor

hernieuwd initiatief binnen erfgoedtafel. En mede dankzij de ervaring en initiatieven in Gouda en andere steden wordt deze uitbreiding gedragen door verschillende stakeholders.

6.3 Vervolg

Concrete vervolgstappen voor de verdere ontwikkeling van een inhoudelijk kwalitatief goede erfgoedlijn die kansen biedt voor beleving, recreatie en toerisme, en verbetering van de leefomgeving, zijn:

1. Uitbreiden van de erfgoedtafel Trekvaarten, met deelname van gemeenten, eigenaren, historische verenigingen en andere betrokken partijen in de toe te voegen gebieden, waarbij nieuwe, gezamenlijke doelstellingen en ambities moeten worden geformuleerd, die door alle deelnemers gedragen worden;
2. Blinde vlekken (m.n. kleine landschapselementen) in de inventarisatie aanvullen, zodat een complete duiding van de huidige situatie ontstaat;
3. Voordragen van te beschermen cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen transformatiegebieden;
4. Bijdragen aan een kwaliteitsimpuls voor het maritiem industrieel erfgoed in het gebied door:
 - a. nadere uitwerking visie ontwikkeling rol erfgoed bij de transformatie van het gebied;
 - b. nadere analyse van de restauratiebehoefte van gemeentelijke monumenten en niet-monumenten;
 - c. formuleren van concrete verhaallijnen om de betekenis van het erfgoed voor de kwaliteit van het gebied relevant te maken. De verhaallijnen vormen een afwegingskader voor nieuwe initiatieven;
5. Benutten van het momentum en de bijzondere geschiedenis van de Hollandsche IJssel door een verkenning van de mogelijkheid om deze op te nemen in een andere erfgoedlijn, of een zelfstandig erfgoedcluster.

7 Bibliografie

Brolsma, J. (2010). *Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen; de ontwikkeling van de natte infrastructuur in Nederland*. Delft: Rijkswaterstaat.

Brouwer, P. e. (2008). *Berigt aan de heeren reizigers. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland*. Den Haag: SDU .

De Vries, J. (1981). *Barges & Capitalism: passenger transportation in the Dutch economy (1632-1839)*. Utrecht: H&S .

Dehé, J. (2005). *Een slaafsch en ongezond bedrijf. De geschiedneis van het openbaar vervoer in Water, 1630-1880*. Hilversum: Verloren .

Israel, J. (2020). *De Republiek. 1477-1806* . Oxford: Oxford University Press.

Klooster, J. A. (2013). *Erfgoedlijnen op de kaart*. Rotterdam: Arcadis.

Ligtvoet-Janssen, M., Hazewinkel, M., & Den Os, M. (2020). *Monitor erfgoedlijnen provincie Zuid-Holland: Derde voortgangsmeting*. Leiden: Tympaan.

Provincie Zuid-Holland. (2017). *Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020*. Den Haag: Bureau Mediadiensten, provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland. (2023). *Krachtig Zuid-Holland. Coalitieakkoord provincie Zuid-Holland 2023-2027*. Provincie Zuid-Holland .

Stegeman, J. (2021). *Grote geschiedenis van de Nederlandse taal*. Amsterdam: Amsterdam University Press .

Tanyau, M., Romer, R., Ait Moha, A., & Voorn, M. (2021). *Erfgoedlijnen Zuid-Holland: Het belang van meervoudige perspectieven*. Rotterdam: TransCity.

Teernstra, A., Rienks, H., Fiolet, M., & Van Oostveen, S. (2018). *Restauratie van rijksmonumenten; Zuid-Holland*. Amsterdam: Randstedelijke rekenkamer.

Veenenbos, H. (2017). *Erfgoedlijnen, stand van zaken kwaliteitsslag*. Den Haag: Provincie Zuid-Holland.

Veenstra, A. (2016). *Een kwaliteitsimpuls voor de Erfgoedlijnen*. Den Haag: Provincie Zuid-Holland.

Wellenberg, M. e. (2021). *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland*. Bussem: Thoth.

Colofon

HERIJKING ERFGOEDLIJN TREKVAARTEN

KLANT
Provincie Zuid-Holland

AUTEURS
Wim Sprengers & Luc Timmermans

PROJECTNUMMER
30206728

ONZE REFERENTIE
APYDA2MCRRQW-866386569-74:1.1

DATUM
11 maart 2024

STATUS
Definitief

GECONTROLEERD DOOR
Floris van Oosterhout
Teamleider Erfgoed

VRIJGEGEVEN DOOR
Luc Timmermans
Adviseur gebouwd erfgoed

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+31884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op

