

Het stadsplan van Woudrichem tussen 1560 en 1830 .

(deze notitie sluit aan bij de beschrijving van de historie in: “van Wording tot Wasdom”)

Dit is een beschouwing over het stratenplan en de stedelijke bebouwing van de stad op basis van de kaarten van Jacob van Deventer en aanvullende gegevens uit archiefonderzoek van transacties van huizen en hypotheek. Een vergelijk met de kaart van het Kadaster uit 1832 toont de wijzigingen zoals die, voornamelijk als gevolg van de vestingaanleg, zijn aangebracht. Het uitgangspunt van dit historisch onderzoek is de stadsplattegrond, gemaakt door Jacob van Deventer omstreeks 1560. Vanuit verschillende optiek zijn aan de stedenatlas van Van Deventer diverse onderzoeken gewijd. Uitgebreide informatie over de oorsprong en de ontdekking is te vinden in het boek: Geschiedenis van de Kartografie van Nederland door C. Koeman. Hierin is tevens een beschrijving opgenomen van de werkwijze van Van Deventer bij het opmeten, karteren en kopiëren. Bij dat laatste wordt verwezen naar: De waarde van de Stadsplattegronden van Van Deventer, door J. C. Visser.(1965)

De plattegrond van Woudrichem is, zoals voor alle steden, in twee uitvoeringen getekend. Het eerste exemplaar bevat een uitwerking van de opmetingen en wordt de ‘minuutkaart’ genoemd, (fig. 1). Deze wordt in het Nationaal Archief in Den Haag bewaard. Het tweede exemplaar is daarvan een kopie, bestemd voor de opdrachtgever, de Spaanse koning. Dat is de zogenoemde ‘netkaart’ die naar Madrid is verzonden en daar bewaard wordt, (fig. 2). Beide zijn in een facsimile-uitgave (Fruin-Nijhoff) afgedrukt. Mijn analyse is op deze uitgave gebaseerd. Bij de netkaart is een inzetplattegrond, aangeduid als ‘carton’ (fig. 3), van het stadsdeel binnen de muren opgenomen. Uit de literatuur blijkt dat de facsimile gemaakt is van nieuwe kopieën.

De drie versies zijn redelijk identiek, maar bij nadere beschouwing blijken er opmerkelijke verschillen te zijn. Daarmee rijst de vraag welke versie de juiste is. De meetpunten vormen de basis, die met behulp van prikgaatjes zijn overgebracht om de kopie te vormen. De tekeningen zijn daarna onafhankelijk van elkaar ingevuld. De verschillen die daarbij zijn ontstaan zijn mogelijk te verklaren uit een niet duidelijke beschrijving van de informatie tijdens de meting. Ook kunnen bij het maken van de nieuwe kopieën ten behoeve van de facsimile fouten zijn gemaakt. Voor een aantal verschillen kan ik aangeven wat de correcte weergave is met verwijzing naar gegevens uit de gearchiveerde transacties in de registers uit later tijd.

Werkwijze van Van Deventer.

Het stadsbeeld leent zich niet voor driehoeksmeting omdat de wegen een min of meer rechthoekig patroon vertonen en bebouwing de observatie blokkeert. Hij gebruikt daarom richting en afstand van punt naar punt over de aslijn van de weg. Gebogen lijnen worden als veelhoek met korte afstanden geschematiseerd. Op deze wijze ontstaat een stratenblok als omtreksvorm waarvan begin en eindpunt moeten samenvallen. Van Deventer moet dus een lijst van meettrajecten met afstand en richting hebben gemaakt en waarschijnlijk ook een lijst met de vereffende waarden om de sluitfout te compenseren. Hij zal begonnen zijn met een overzichtelijke binnenvorm en daarna blokken, zowel in- als uitgebreid hebben. Gezien de grote nauwkeurigheid van de opnames neem ik aan dat de afstanden met behulp van een knopenlijn of dergelijke zijn gemeten.

De kaarten omvatten meer dan alleen de stedelijke ommuurde ruimte. De zogeheten buitenstad die aan de oostzijde van het ommuurde deel langs de rivier ligt is ook gedetailleerd. De aansluitende landwegen en de rivier met haar oevers zijn eveneens aangegeven. Deze kunnen niet in een gesloten veelhoek worden opgemeten, zodat er geen sluitfout is en vereffening niet mogelijk is geweest. De kans op afwijkingen is hier dan ook groter. De overzijde van de rivier is als driehoeksmeting uitgevoerd waarbij vanaf twee bekende punten, aan de ene oever, de richting is genomen naar een markant punt aan de andere oever. De nauwkeurigheid hiervan is kleiner maar voor het doel voldoende.

Daarnaast is beschrijvende informatie nodig geweest. De breedte van de weg is niet met meetpunten aangeduid. Waar bebouwing staat en ophoudt moet ook zijn vastgelegd. Waterlopen en bodemgebruik in de niet bebouwde delen moeten zijn geregistreerd. Die gegevens zijn (voor zover mij bekend) niet teruggevonden. Wel zijn enkele gebouwen, ruimtelijk geschematiseerd, weergegeven op de betreffende locatie. Deze schetsen zijn op de genoemde carton (inzetplattegrond) uitgewerkt (fig. 3). Die carton geeft aan waar de toegangen tot de stad zijn gesitueerd, met bijschriften in het Spaans, ‘porta’ en het vermeldt ‘Sorores’ voor de dominicanessen (Susteren).

Een grappige vergissing is zichtbaar op de minuutkaart in de westelijke gracht (zie fig. 1). Daar loopt een blauwe markering schuin over de gracht. De tekenaar heeft bij abuis een lijn gezet tussen twee hoofdmeetpunten ter weerszijden van het water. Die lijn heeft hij vervolgens weg geradeerd en daarmee heeft hij het oppervlak van het papier geruwd. Bij het inkleuren van het grachtwater is de verf hier dieper ingevloeid. Niet meer te herstellen!

Een vergelijking van de drie versies.

De drie genoemde versies van het stadsgebied (fig. 1, 2 en 3) vertonen naast een grote overeenkomst ook opmerkelijke verschillen in de details. Hiervan springen er vier direct in het oog: (zie ook fig. 4)

- Een opvallend verschil is de plaats van de sloot lopende van de westelijke stadsmuur naar het centrum. Deze ligt op de minuutkaart aan de noordzijde van de straat (Bagijnestraat) en op de andere twee aan de zuidzijde.
- Een tweede markant verschil is het stratenpatroon in de noordoost hoek ten oosten van het stadhuis. Door dit stadsdeel loopt op de minuutkaart een straat, (uit de transporten blijkt die 'Suikerstraat' te heten) en op de netkaart ontbreekt die. Hij staat echter wel weer op de carton die bij de netkaart behoort.
- Een derde verschil is de dubbele verbindingsweg van het centrum naar het oosten, uitkomend op de middelste toren van de oostelijke stadsmuur. Deze weg is op de minuutkaart duidelijk dubbel weergegeven met een sloot ertussen (niet blauw gemaakt). De dubbele weg staat evenzo op de carton, maar zonder sloot ertussen. En op de netkaart ontbreekt de sloot als de zuidelijk gelegen verdubbeling van de weg.
- Voorts loopt de Vaart vanuit het zuiden op de minuutkaart onder een bruggetje door langs de weg, noordwaarts naar de Landpoort. Dit is op de netkaart niet of fout gekleurd weergegeven.



Fig. 1, Minuutkaart



Fig. 2, Netkaart

Detail A:
sloot moet aan de noordzijde,
-- minuutkaart correct.
Detail B:
suikerstraat getekend,
-- minuutkaart correct
Detail C: gasthuissloot en
gasthuisslootsteeg komen beide
voor in de transacties,
-- minuutkaart correct.
Detail D:
de Vaart loopt noordwaarts door;
-- correct ?.



Fig. 3, Carton

Andere verschillen betreffen:

- de detaillering van de huizen: Die is op de netkaart veel mooier uitgewerkt. Of dat zo correct is?
- de spits op de toren, Op de minuut kaart niet, andere twee wel. Die hoort er waarschijnlijk niet.
- op alle kaarten ontbreekt een sloot die in de transacties als perceelgrens vermeld wordt:
Deze sloot ligt in de buitenstad tussen de Visschersdijck en de (Oude) Kerckstraet.

Nauwelijks opvallend, maar wel opmerkelijk is de aanduiding van een bruggetje in de oostelijke gracht bij de middentoren (zie fig. 4 met details van de noord-oost-hoek van de stad). Dit staat alleen op de Carton, niet op de grote kaarten. Is dat een vergissing of was het misschien een loopvlonder over schuitjes, eenvoudig te verwijderen bij gevaar? Schipbruggen over breed (vaar)water werden in die tijd bij veel steden toegepast. Het zou kunnen, de tekenaar heeft er zelfs een paar tussenmeetpunten op aangegeven.

Maar er blijken meer verschillen. Een vergelijking van de omgeving van het Stadhuis en het Kruisbroeder klooster levert de volgende details: In fig. 4 zijn door mij enkele hoofdmeetpunten met een cirkeltje gemarkeerd, identiek voor de drie versies als referentie en op de netkaart genummerd, 1 t/m 7. Met behulp van dit patroon zijn de drie kaarten op gelijke schaal en oriëntering weergegeven. De reeds genoemde ‘Suikerstraat’, achter het Stadhuis, is goed zichtbaar, evenals de dubbele ‘Gasthuisstraat’ en sloot, (huidige Visserdijk).



Fig. 4, De noord-oost-hoek van de stad

Het punt 1 is op de Netkaart niet goed overgekomen, wel op de Carton. Het punt 3 daarentegen is net andersom. Evenals punt 6. Dit leidt tot de conclusie dat de Netkaart en de Carton beide gekopieerd zijn van de Minuut en niet van elkaar. De wijze waarop dat bruggetje

bij punt 6 op de Carton is afgebeeld is overigens nauwelijks afwijkend van de brug bij de Brugpoort zoals die op de Netkaart staat aangegeven. De plaatsing van de gebouwen blijkt ook niet uniform. Het Stadhuis staat op de Minuut veel dichterbij punt 1 dan op de Netkaart en juist die locatie is van belang bij de synchronisatie met kaarten uit de 19^e eeuw. Daaruit blijkt dat de locatie van het Stadhuis op de kadaasterkaart beter overeen komt met de Netkaart (zie fig. 7). Hier is de Minuutkaart minder exact. Dat Stadhuis is in zijaanzicht getekend op de grote kaarten, maar merkwaardig genoeg op de Carton met de frontgevel gekeerd naar de Brugpoortstraat. Hiervoor is dus niet dezelfde voorschets gebruikt. Het Klooster is op de Netkaart veel te groot afgebeeld. Het Gasthuis, ten slotte, ligt ten westen van de steeg tussen de punten 2 en 3, maar op welke afstand van de Hoogstaart is niet duidelijk.



Fig. 5, Een rondje om de Kerk

Ook een rondje om de kerk fig. 5, levert een bijzonder inzicht op. Op de Minuut, bij punt b, is de toren plat van boven. Er loopt wel een lijn richting punt a, maar dat is de grens van de straat. Op de Carton is echter bij het kopiëren deze grenslijn aangezien voor de zijkant van een spits. Dat paarse driehoekje hoort daar dus

niet. Evenmin hoort die prachtige spits op de Netkaart. De groene strook langs de Landpoortstraat had door moeten lopen, zoals op de Minuutkaart van punt f naar punt a een doorgaande grenslijn is geschetst.

Naar analogie is in figuur 6 met een grijze lijn de hoek Molenstraat/Kerkstraat weergegeven. De afbeeldingen vertonen hier nauwelijks overeenkomst. Het Hof van de Grafelijkheid, tegenwoordig het Jacoba van Beieren



Fig. 6, Hoek Molenstraat/Kerkstraat

Huis genoemd, vormt samen met het Tolhuis een complex bij de Waterpoort dat op de Minuutkaart duidelijk is samengesteld uit meerdere delen. Met enige fantasie is zelfs de Hoftoren te onderscheiden. Op de Carton is dat nog een beetje terug te vinden, maar de Netkaart toont nauwelijks meer dan een groot huis. Ook de Waterpoort is niet eenduidig. Net als bij de kerk, vertoont de Netkaart

hier op het dak een mooie spits. Die hoort er niet op, zoals de andere kaarten laten zien. De netkaart voor de koning is te mooi gemaakt. Daardoor is ook het huis buiten de poort op de Netkaart verdoezeld.

Het blijkt dus riskant om aan te nemen dat de getekende details exacte weergaven van de werkelijkheid zijn. Maar deze kaartenset is de enige bron die ons inzicht verschaft in de situering van straten en bebouwing in de Stad van vóór de 80-jarige oorlog. Daarna is de plattegrond ingrijpend veranderd. Met het vertrek van de Geuzen

in 1573 zijn bij de brand, die in de stad heeft gewoed, heel wat (houten) huizen, gevels en rieten kappen verwoest. Mogelijk ontstond hierdoor ruimte om de loop van de Molenstraat recht te trekken (zie fig. 7). Bovendien wordt in 1585 de stad omgevormd tot vesting en gaat een groot oppervlak aan stadsgrond verloren. Enkele straten verdwijnen en de toegangen tot de Stad veranderen. In 1555 worden voor de 10^e penning binnen de stadsmuren 161 woonerven aangeslagen. Daarvan zijn er in 1600 nog slechts 120 over. Een kwart van het woongebied is opgeofferd. Van die vestingwerken, zoals die zijn aangelegd tussen 1585 en 1600, zijn geen nauwkeurige kaarten gearchiveerd. Wel weten we dat de omtreksvorm in overeenstemming met het ontwerp van Adriaan van Alkmaar is gemaakt. De wallen en nieuwe grachten liggen dwars door het voormalig stadsgebied.

De vestingwerken zijn echter niet precies gelijk aan de vorm zoals we die heden in Woudrichem aantreffen. Het kadaster, dat in 1832 de stad in kaart brengt, toont de situatie binnen de fortificatiën met de begrenzing op dat moment. Maar de wallen zijn in de tussenliggende periode aanmerkelijk verzwakt. Dat is gebeurd na het beruchte ‘rampjaar 1672’ als men geschrokken is van de militaire dreiging. De wallen zijn verhoogd en naar binnen toe verbreed. Het stadsgebied zoals het kadaster dat afbeeldt, is dus iets kleiner dan het in 1600 was. Bij een vergelijking met de kaarten van ‘Van Deventer’ moet daarmee rekening worden gehouden. In onderstaande compositietekening (fig. 7) heb ik daarvoor de wal slanker getoond dan hij heden is.



Fig. 7. De minuutkaart uit 1558, de kadasterkaart uit 1832 en de wallen in de 17^e eeuw, met referentielijnen.

Als het ontwerp van de vestingwallen bekend is wordt eind 1586, uit naam van de stadhouder, bevolen om ‘de affgebrande erven’ weer op te bouwen. Dan moet de Stad zelf ook aan het werk. Het stadhuis moet zo spoedig mogelijk worden herbouwd. De raadsvergaderingen zijn noodgedwongen uitgeweken naar de gebouwen die aan de ‘Mercktstraet’ (fig. 8, bij D), aan de noordzijde tegenover het stadhuis liggen. Hier regelt de gerechtsbode ook de openbare verkopen. De mogelijkheid om het centrum van de Stad te reconstrueren wordt sterk ingeperkt door de grenzen van het vestingontwerp. De bouw van muren en wallen vereist veel werkruimte en het funderen van de muur om het bolwerk maakt een diepe ontgraving noodzakelijk. De ruimte is beperkt. Om aan de noordzijde niet te ver in de rivier te moeten uitbouwen wordt de nieuwe muur in de richting van de Waterpoort (fig. 8, BC) zuidelijk gelegd van de oude muur. De Brugpoortstraat blijft voorlopig nog toegangsweg (fig. 8, F). In 1600 wordt toestemming gegeven om ‘een nieuwe poorte aan de Loevesteinse zijde’ te maken (fig. 8, G).



Fig. 8, de omgeving van het stadhuis

- A: Schoolstraat (zie beschrijving bij figuur 9).
- BC: muurgedeelte dat zuidelijker is aangelegd.
- C: plaats van de loswal aan de steigerstraat.
- D: De hier getekende percelen (1832) zijn zuidwaarts uitgebreid en overlappen de Mercktstraet zoals die in 1600 was, ter compensatie voor het verlies aan de noordzijde.
- E: de Suikerstraat komt te vervallen.
- F: de Brugpoort zal worden afgebroken.
- G: hier komt de (eerste) Loevesteinse Poort

Voor de herbouw van het stadhuis wordt een loswal gemaakt op de hoek van het bolwerk, als de muur nog in aanbouw is (fig. 8, C). Het weggetje tussen stadhuis en loswal wordt Steigerstraat genoemd. In 1591 betaalt de burgemeester voor ‘het graven door de stadswalle bij het raethuys’ en later voor het ‘opruijmen van een stadts steijger bij den stadthuys’ en ‘het gadt weder toe te schieten ende vullen’. Eind 1592 wordt een rondje bier geschonken als men de balken op ‘de puyen moeste brengen’ van het stadhuis ‘met grooter arbeyt ende geweld van het volck’. In 1597 worden de stenen voor de trappen geleverd en door de aannemer gelegd. Het stadhuis is dan wel al in gebruik en dat niet alleen door de schepenen. Diverse ruimten zijn verhuurd, te weten: ‘de voorste zolder, de vliering boven de voorste zolder, de zolder boven de

raetskamer en de stadskelders'. Voor de inrichting van de raadszaal wordt een 'uyttreckende' tafel en '6½ el groen laeken' aangeschaft.

Opmerkelijk is de bebouwing bij het gasthuis. Hier is zo snel mogelijk een voorziening gemaakt om kerkdiensten te kunnen houden en er moet ook een school komen. De straat langs het gasthuis, zoals Van Deventer die tekent (fig. 9, links), wordt gebruikt voor de vereiste nieuwbouw. Een nieuwe bestrating wordt ten oosten daarlangs dwars door het voormalige boerenbedrijf aangelegd. In 1600 wordt 'de straat neffens de gasthuyskerck van de Hoochstraet aff tot de hoeck van de school toe met clinckert ter breedte van vijff voeten' bestraat en ter weerszijden tussen planken opgesloten. Dat wordt de Schoolstraat (fig. 8, A en 9, rechts). In 1621 is de Martinuskerk gereed zodat de gasthuyskerk niet meer nodig is. In 1676 blijkt uit een register van brandemmers, dat in de schoolstraat het 'Schoolhuys', het 'Vroethuys' en het 'Gasthuys' naast elkaar liggen. Alle drie onder verantwoordelijkheid van 'de Stadt'. Het perceel van het oude gasthuis (west van de zwarte markering op fig. 9) blijkt in 1832 nog steeds één eigendom.



Fig 9, Schoolstraat

In 1592 wordt bier geschonken aan de metselaars voor het leggen van de eerste steen aan de muur van het bolwerk ten westen van de Waterpoort. Het werk aan de fortificatiën begint nu op te schieten, maar dan komt de tegenslag. Een zeer hoge rivierafvoer in maart 1595 betekent een ramp voor de stad. De dijken bezwijken, het land overstromt, de nieuwe wallen en muren zakken onderuit, de grachten lopen vol zand. Alles moet opnieuw.

Het opdringen van de Maas heeft in de buitenstad, waar in 1555 nog 42 huizen stonden, veel woonruimte doen verdwijnen, terwijl in de stad binnen de nieuwe wallen 40 huislocaties minder beschikbaar waren. Weliswaar zullen heel wat bewoners naar elders gevlucht zijn, maar dat kon lang niet iedereen zich permitteren. Er moet heel wat woningnood geweest zijn en er wordt dan ook na 1600 veel gebouwd. Vooral kleine huizen, een paar maal als huizenblok, worden gezet op perceelgedeelten die voorheen als hophof of boomgaard in gebruik waren. Daarvoor werden landbouwstegen tot woonstraten gemaakt. Op de percelen langs de hoofdstraten kwamen huisjes op de achtererven. De nieuwe bebouwing was soms eigendom van de vroegere perceeleigenaar, of het was voormalig 'geestelijk goed' of in beheer bij de Stad. De woningen zijn in dat geval verhuurd geweest en worden ook niet afzonderlijk in de belastinggegevens van de 17^e eeuw (verpondingen) vermeld.

Het stelsel van hoofdstraten is bij het stadsherstel rond 1600 niet veel veranderd, maar voor de secundaire stegen en straten ligt dat anders. Dat betreft de Kruitbiersteeg (nu Daalderstraat), de verdubbeling van de Gasthuisstraat, de Schoolstraat, de Spieringstraat, de Suikerstraat en de steeg die soms Molensteeg genoemd wordt (niet te verwarren met de Molenstraat) en nu Arsenaal heet. De weg door de Koepoort moet ook aangepast worden. In 1601 gaan 10 vrachten gruis en steen naar de 'Kercksteech' (dat deel Kerkstraat wordt nog als steeg gezien) en nog eens 8 vrachten gaan naar de draaiboom, buiten de landpoort, waar het ravelijn nog niet is aangelegd.

Omstreeks 1700 verdwijnen in enkele decennia vanwege die militaire versterking 16 gebouwen. Deze liggen vlak langs de wal en op de bolwerken. Die laatste worden opgehoogd. Dit gaat op het NO-bolwerk ten koste van een brouwerij, een herberg en diverse huizen, die er nog geen 100 jaar staan. De daar eveneens in 1600 gesitueerde Loevesteinse poort wordt zuidwaarts verplaatst. Een vrij nieuw huizenblok dat pal onder de oostelijke wal staat wordt afgebroken. Daar zal in de 19^e eeuw een kazerne gebouwd worden. Een gebied tussen het ZO-Molenbolwerk en de Koepoort wordt bij voorbaat onteigend. Dit terrein wordt op de kadasterkaart niet ingekleurd, het is militair geheim. Hier zal pas 150 jaar later het Arsenaal worden gebouwd.

Ferd van Roode, 20-10-2016.