COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-4416611

Samenstelling/Productie
mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
D. Brouwer de Koning
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodem en reliëf
   2.2. Afwatering

3. GRONDGEBRUIK
   3.1. Bedijking
   3.2. Agrarisch grondgebruik
   3.3. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.4. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken en kaden
   4.4. Spoor- en tramwegen
   4.5. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Algemeen
      5.2.1.1. Functionele ontwikkeling
      5.2.2. Barendrecht
      5.2.2.1. Stedebouwkundige ontwikkelingen
      5.2.2.2. Voorzieningen
      5.2.3. Carnisse
      5.2.4. Smitshoek
      5.2.5. Middeldijk
      5.2.6. Koedood
      5.2.7. Barendrechtse Veer
   5.3. Verspreide bebouwing

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
A.Schuurman
juni 1992

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
L.A. Nizet
C. Scheffer
oktober 1990

C. **INVENTARISATIE**
L.A. Nizet
C. Scheffer
1990

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. INVENTARISATIE

A. HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Barendrecht ligt in het zuiden van de provincie Zuid-Holland aan de oevers van de Oude Maas. In het kader van het M.I.P. is de gemeente ingedeeld in de regio Zuid-Holland-Zuid.
Barendrecht grenst aan Rotterdam (in het noorden), Ridderkerk (noordoosten), Heerjansdam (zuidoosten), Binnenmaas (zuiden) en Albrandswaard (westen).

De grenzen gaan in principe terug op de oude grenzen van de ambachtsheerlijkheden Carnisse, Oost- en West-Barendrecht. De westelijke grens is overigens pas in 1811 vastgesteld.
De genoemde heerlijkheden vormden de basis voor de huidige gemeente. In 1836 werden Oost-Barendrecht en West-Barendrecht (in 1816 verenigd met Carnisse) bijeengevoegd. In 1896 vervielen de voorvoegsels Oost en West, waarmee de huidige gemeentenaam ontstond.
Na 1836 is alleen de noordelijke grens nog éénmaal gewijzigd. Deze liep oorspronkelijk langs de noordelijke dijk van de Polder Binnenland, maar werd in 1941 verlegd en kwam gedeeltelijk langs een goederenspoorlijn, de Rotterdamse havenlijn, te liggen. Een klein gedeelte van Barendrecht werd bij Rotterdam gevoegd, maar Barendrecht kreeg ter compensatie enkele stroken grond van de in dat jaar opgeheven gemeente IJsselmonde.
Naast historisch-juridische en administratieve kenmerken hebben de grenzen ook een landschappelijk karakter: zij vallen grotendeels samen met de polderscheidingen en lopen langs dijken (inclusief de eerder genoemde spoordijk) en door waterlopen: de Oude Maas, de Waal en verschillende kavelsloten. Dat de oostgrens met Ridderkerk niet langs een polderscheiding loopt, hangt samen met een splitsing van de heerlijkheid Oost-Barendrecht in de late Middeleeuwen.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Barendrecht 19.937 inwoners op een totale oppervlakte van 21,76 km². De bevolkingsdichtheid bedraagt 966 inwoners per km² landoppervlak.

De gemeente bestaat uit een zestal kernen. Naast Barendrecht, dat als dijkdorp uitgegroeid is tot een moderne nederzetting met naoorlogse woonwijken en bedrijfsterreinen, kent de gemeente ook nog de kernen Carnisse, Smitshoek, Middeldijk, Koedood en Barendrechtse Veer. De twee eerstgenoemden zijn evenals Barendrecht van oorsprong dijknederzettingen. Koedood, Middeldijk en Barendrechtse Veer zijn ontstaan bij uitwateringssluizen.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem en reliëf

De bodem binnen de gemeentegrenzen van Barendrecht kan getypeerd worden als jonge zeeklei. De bovenste bodemlagen zijn voornamelijk gevormd in de late Middeleeuwen (14e-16e eeuw).

In vrijwel geheel Zuid-Holland trad vanaf ongeveer 2300 voor Christus veengroei op achter de strandwallenkust, die zich in deze periode sloot. Vanaf de 3e eeuw voor Christus nam de invloed van de zee weer toe. Perioden waarin veengroei mogelijk was, werden afgewisseld door doorbraken van de kust, waarbij op de achterliggende veengronden kleiïg en zandig materiaal werd afgezet. De belangrijkste overstromingen vonden plaats in de late Middeleeuwen (met name de 14e en 15e eeuw).
Tijdens dergelijke perioden van toenemende mariene invloeden vormden zich getijdekreken (zoals de Koedood ten westen van de gemeente en de Waal in het oosten), die grote delen van het veenlandschap opruimden en/of bedekten met een laag kleiïg en zandig materiaal. In het begin van elke sedimentatieperiode werden in hoofdzaak grote massa's zand afgezet. Naarmate de sedimentatie zich voortzette, het water ondieper werd en vegetatie optrad, werd steeds meer klei afgezet.
De Barendrechtse polders zijn allen aanwassen, die ontstonden tegen de ten noorden van de gemeente gelegen bedijking Dirk Smeetsland en Meester Arend Van der Woudensland (zie ook 3.1.). Tegen de polderdijk zetten zich dikke lagen zavelige grond af, die eveneens bedijkt werden. De verhoudingen tussen zand en klei varieerden nogal, zodat de bodem van lichte zavel, via zware zavel tot lichte klei tendeert. De grond is kalkrijk.
In het uiterste noordoosten van de gemeente, op de grens met Ridderkerk, ligt een donk, een rivierduin, ontstaan nog voor 2300 voor Christus. Deze is bedekt met slechts een dun laagje zavel of klei.
De buitendijkse gronden langs de Oude Maas hebben eenzelfde bodemgesteldheid, zij het met plaatselijk een meer zandige samenstelling.

De polders kennen een relatief gering reliëf. Wel zijn er tussen de polders hoogteverschillen te constateren, veroorzaakt enerzijds door inklinking van de oudste bedijkte polders en anderzijds door langdurige opslibbing van de jongere buitendijkse gronden. Overigens behoort Barendrecht, dat relatief laat bedijkt is, tot de hoger gelegen gronden van IJsselmonde (tussen 0,3 en 1,1 meter -NAP).

2.2 Afwatering

De afwateringszaken van het grondgebied van de gemeente Barendrecht vallen onder het waterschap IJsselmonde. Daartoe behoren een aantal bemalingsgebieden, waarvan er drie binnen de gemeentegrenzen liggen. In het oosten ligt de Waalboezem, die deel uitmaakt van de Zwijndrechtse Waard; het noordoosten van de gemeente behoort tot de Reijerwaard. Het grootste deel van de gemeente valt onder het bemalingsgebied De Koedood. Het gelijknamige boezemwater ligt ten westen van de gemeente, zodat de polders in westelijke richting afwateren stroomt.

De Koedood is een oude kreekrest (zie 4.2.). De in de late Middeleeuwen nog brede waterloop werd voortdurend in zijn bedding beperkt door achtereenvolgende bedijkingen. De boezem waterde tot 1871 op natuurlijke wijze af, toen een stoomgemaal bij de Waalhaven in Rotterdam werd gebouwd. In 1914 werd het gemaal geëlektrificeerd. In 1958 werd de afwateringsrichting van de boezem gewijzigd: in het vervolg loosde de boezem in zuid-oostelijke richting op de Oude Maas (Carnissehaven). Langs de Achterzeedijk werd het elektrogemaal Breeman in gebruik genomen.
In de loop der tijden zijn de voornaamste polders in Barendrecht op dit boezemstelsel aangesloten. Het Binnenland waterde reeds sinds 1583, ongeveer 35 jaar nadat de zuidelijk gelegen Polder het Buitenland ingepolderd was en daardoor een vrije lozing zuidwaarts moeilijker was geworden, op de Koedood uit. Ter vervanging van de twee windmolens, die aanvankelijk de afwatering verzorgden, werd in 1879 in het midden van het westelijk deel van de polder, een stoomgemaal geplaatst, dat het overtollig water via een voorboezem op de Koedood loosde. Het gemaal werd in 1919 geëlektrificeerd, doch na de oorlog verwijderd, toen de richting van de boezembemaling gewijzigd werd. Sindsdien watert de polder op natuurlijke wijze af via een aanzienlijk verbrede boezemvaart en duikers.
De Ziedewij, de polder ten zuidoosten van het Binnenland die aanvankelijk via een kreek en later (sinds 1661) via sluisgang op de Oude Maas afwaterde (in de 19e eeuw met behulp van een windmolen), werd tijdens het Interbellum aangesloten op de boezem (via het Binnenland). Bij die gelegenheid werd de windmolen verwijderd.
Voor de inpoldering van de Zuidpolder in het midden van de 17e eeuw, waterde het Buitenland af via kreekjes, waarvan de Kleine Duiker en de Groote Duiker resten zijn. Na de inpoldering van de Zuidpolder werd de Oude Haven gegraven om lozing van het Buitenland op de Oude Maas mogelijk te maken. De Zuidpolder waterde tot 1871 via de Zuidpolderse Boezem in westelijke richting af op de Koedood. Beide polders, de Zuidpolder en het Buitenland maakten in de 19e eeuw gebruik van windmolens. Ter vervanging van de windbemaling werd in 1871 aan de Oude Haven bij Barendrechtse Veer een stoomgemaal gebouwd. Beide polders maakten van deze installatie gebruik. Het gemaal werd in 1928 geëlektrificeerd. In 1972 werden de polders het Buitenland en de Zuidpolder op de Koedood aangesloten. Hiertoe werd de (voormalige) Zuidpolderse Boezem uitgediept en verbeterd.

De Waalboezem waterde tot 1872 via sluisgang op de Oude Maas uit. In dat jaar werd een stoomgemaal in gebruik genomen, dat in 1911 vervangen werd door een zuiggasgemaal. Het (inmiddels lege) gebouw staat op de gemeentegrens van Barendrecht en Heerjansdam. In 1927 is een motorgemaal geïnstalleerd, dat na de oorlog bijgestaan werd door een elektrogemaal. In 1969 werden de bemalingsinstallaties buiten bedrijf gesteld en vervangen door het op het grondgebied van Heerjansdam gelegen gemaal De Hoge Nesse.
In het noordoosten van de gemeente ligt Cornelisland. Dit behoort tot de polder Oud- en Nieuw-Reijerwaard. Vanaf 1879 werd de polder bemalen door een stoomgemaal, dit ter vervanging van de windbemaling. In 1916 werd er naast het stoomgemaal een elektrisch gemaal geplaatst. Deze beide gemalen werden in 1964 vervangen door een gecombineerd elektro- en dieselgemaal, dat evenals zijn voorgangers in Bolnes (gemeente Ridderkerk) staat en loost op de Nieuwe Maas.

De buitendijkse polders in het zuiden van de gemeente, Kleine Veld, Spuiveld, Jan Gerritsepolder en Carnisse, waterden met behulp van duikers en sluizen af op de Oude Maas of de Oude Haven. Na de oorlog is het gebied grotendeels opgespoten en ontwaterd.

De Vredepolder is op de boezem de Koedood aangesloten (via de Zuidpolder).

Voor het inlaten van water in droge perioden zijn ook enkele gemalen werkzaam, onder meer aan de Ziedewijdse Dijk en de Middeldijk.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Bedijking

Barendrecht behoorde omstreeks 1300 tot de Riederwaard, die door een ringdijk beschermd werd. Binnen de bedijking lagen onder andere het huidige Binnenland en het westelijk deel van het Buitenland. In de jaren 1373/74 vonden dijkdoorbraken plaats. De naam van de Gebroken Meeldijk in het oosten van de gemeente herinnert nog aan dit feit. Na de overstromingen heeft het gebied lange tijd open gelegen voor de werking van eb en vloed (zie ook 2.1.). Tenslotte is het terrein, als aanwas tegen eerder bedijkte gronden, ingepolderd.
Het eerst ingedijkt werd het noordoostelijk puntje, het zogenaamde Cornelisland, dat tot het in 1440-1442 bedijkte Nieuw-Riederwaard behoord. In 1483 werd het Binnenland van Barendrecht ingepolderd als aanwas tegen het daar ten noorden van gelegen Smeetsland en Van der Woudensland (bedijkt in 1459). Vrijwel gelijktijdig met het Binnenland werd de Polder Ziedewij ontgonnen. In de volgende eeuwen vielen over de volle breedte van het Binnenland ten zuiden hiervan steeds stroken grond droog, die in twee fasen ingedijkt werden. De aanwassen zijn langwerpig, met een hoofdrichting van west naar oost. Het gaat hier om het Buitenland van Barendrecht en de Zuidpolder (respectievelijk omstreeks 1550 en 1650 bedijkt). Nadien zijn slechts kleine stroken grond bekaad of bedijkt, waarvan de meeste nog steeds buiten de hoofdwaterkering liggen: de Vredepolder in het begin van de 18e eeuw, het Spuiveld in het begin van de 19e eeuw (bekading uitgebreid tussen 1850 en 1866), de Jan Gerritsepolder en Carnisse (beide in 1863 bekaad). De gronden ten oosten van het Spuiveld zijn pas na de Eerste Wereldoorlog, tijdens de normalisatie van de Oude Maas (zie 4.3.) binnen kaden gebracht.

3.2. Agrarisch grondgebruik

Het bedijkte land werd spoedig na de inpoldering verkaveld. De boerderijen werden voornamelijk langs en op de zuidelijke dijk van het Binnenland (de Voordijk) gebouwd, van waaruit de verkaveling in lange smalle stroken tot stand kwam. Zij heeft daardoor een noordelijke of zuidelijke richting. In de westelijke gedeelten van de polders komen ook blokvormige percelen voor. Plaatselijk wordt het regelmatige patroon doorbroken door oude kreekresten, zoals de Zuidpolderse Boezem, die dikwijls als boezemwater fungeren.
De concentratie van de hoeven langs de Voordijk veroorzaakt een versnippering van het grondbezit. Veel boeren bezitten percelen die ver verwijderd van de boerderij (bijvoorbeeld in de Zuidpolder) liggen. De opkomst van de tuinbouw, vooral in de eerste helft van de 20e eeuw, leidde tot een extra versnippering (kleine percelen).

De bedrijfsvoering bestond uit gemengd bedrijf: akkerbouw, veeteelt en tuinbouw. In de 19e eeuw lag de nadruk op de veeteelt, in de 20e eeuw hebben de akkerbouw en tuinbouw de veehouderij overvleugeld.
Gedurende de periode 1850-1945 bestond grofweg 60% van het landbouwareaal uit akkerland, 10% uit tuinbouwgronden en ongeveer 30% uit grasland. In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aandeel tuinbouwgrond licht toe, hetgeen ten koste ging van het oppervlakte akkerland en weidegrond. De weiden lagen voornamelijk aan de randen van

de oudere polders die het meest ingeklonken waren (en dus relatief vochtig waren): het Binnenland, het Buitenland en Ziedewij (zie 2.1.). In de hoger gelegen delen van de genoemde polders en in de zuidelijke polders (Zuidpolder en de Jan Gerritsepolder) lagen de akkers en tuinbouwgronden.

De veeteelt bestaat voornamelijk uit melkveehouderij. Vetweiderij (het houden van slachtvee) en veefokkerij zijn in de gemeente van ondergeschikt belang. In de 19e eeuw voorzag de veehouderij tevens in de mestbehoefte van de tuinbouw. Met de introductie van de kunstmest werd de veestapel langzaam ingekrompen.

De akkerbouw stond in de 19e eeuw in dienst van de veeteelt. Veevoedergewassen als haver vormde een belangrijk onderdeel van het bouwplan. Daarnaast werden afvalprodukten (zoals bietenkoppen) aan het vee gevoerd. Hierdoor kon het aantal hectaren hooiland beperkt blijven.

Voor de markt werden produkten als tarwe, suikerbieten, aardappelen, peulvruchten en handelsgewassen (vlas, hennep en koolzaad) verbouwd. Na de agrarische crisis van 1878-1894 ontwikkelde de suikerbietenteelt zich stormachtig. Daarentegen zakte de teelt van vlas, hennep en koolzaad volledig in. Ook de veevoedergewassen namen vanaf het laatste kwart van de 19e eeuw in belang af.
In de 19e eeuw was vlas een belangrijk gewas, doch na 1870 trad een neergaande ontwikkeling in. Verantwoordelijk hiervoor waren onder andere een prijsdaling van het produkt (waardoor andere gewassen de boeren meer opleverden), de opkomst van alternatieve kledingsstoffen (katoen en kunstzijde) en de concurrentie van het goedkopere Russische vlas. Omstreeks 1900 werd het gewas nog slechts op 5% van het landbouwareaal verbouwd. In de jaren '30 verdween het geheel. Ook de bewerking zakte in, vooral na 1900 (zie 5.2.1.1.).

Reeds in het midden van de 19e eeuw lagen aan de Voordijk en de Middeldijk een aantal grote boomgaarden, meestal direct achter de boerderijen. De groente- en fruitteelt ontwikkelde zich rond de eeuwwisseling tot een bloeiend bedrijf. Gunstige factoren waren onder andere de vruchtbare, licht bewerkbare bodem, de goede infrastructuur (de tram en de trein, zie 4.4.) en de nabijheid van een stedelijke afzetmarkt (Rotterdam). De vestiging van twee veilingen was zowel een bekroning als een stimulans voor de groei van het tuinbouwbedrijf.
Tot de Tweede Wereldoorlog bleef de zogenaamde grove tuinbouw (gecombineerde teelt van aardbeien, bloemkool en spruiten) onderdeel van het gemengde bedrijf. Daarnaast ontstonden in de tweede helft van de jaren '20 zelfstandige tuinbouwbedrijven, die ook gebruik maakten van glasteelt (staand glas en serres, meestal onverwarmd). De meeste kassen verrezen langs de Noldijk in het oosten (dicht bij het veilingcomplex), langs de Barendrechtse Weg ten noorden van het dorp en bij Smitshoek in het westen van de gemeente. Uitgezonderd het gebied ten noorden van Barendrecht, waar na de oorlog nieuwbouwwijken, sportterreinen en de A 15 werden aangelegd, zijn dit nog steeds de voornaamste (kassen)tuinbouwgebieden. Daarnaast waren de bessenteelt en de gecombineerde teelt van rijen laagstambomen (peren) met daartussen aardbeienbedden van belang.

Van grote betekenis voor Barendrecht was de vestiging van twee veilingen even ten noordoosten van het station: de Vrije Veiling Barendrecht en de Coöperatieve Veiling

(gesticht in 1912). De beide complexen zijn verenigd tot de Coöperatieve Groente- en Fruitveiling Zuid-Holland-Zuid. De situering was zeer gunstig. De gebouwen liggen dicht bij aan- en afvoerwegen en bij het spoor. De vestiging ruim buiten de toenmalige bebouwde kom (tegenwoordig: aan de rand van de bebouwde kom) maakten in de loop der tijden uitbreidingen mogelijk.
Het veilingcomplex was van meet af aan een van de grootste van de Zuid-Hollandse eilanden. Het belang kan worden geïllustreerd door het feit dat in 1930 70% van de handel voor de export bestemd was en circa 30% voor de binnenlandse markt. Er worden voornamelijk grove tuinbouwprodukten verhandeld.
De vlucht van het tuinbouwbedrijf blijkt verder uit de vestiging van een tuinbouwschool in de jaren '20 van de 20e eeuw. De huidige Lagere Agrarische School De Gaarde is hiervan een erfgenaam.

De buitendijkse gronden in het zuiden van de gemeente, de grienden, werden onder andere gebruikt als weiland. In het zuidwesten (de Carnissegrienden) en zuidoosten bij de grens met Heerjansdam, leverden deze natte gronden hakhout op.

Na de oorlog vonden een aantal belangrijke wijzigingen in de inrichting van het agrarisch landschap plaats. Allereerst vallen uitbreidingen van de woningbouw, bedrijfsterreinen en de infrastructuur (snelwegen) op, waardoor veel landbouwgrond verloren is gegaan. Daarnaast hebben ruilverkavelingen hun sporen nagelaten: de perceelsgrote is aanzienlijk toegenomen, zeer veel scheidingssloten zijn gedempt. Hierdoor is het oorspronkelijk onregelmatige karakter van de verkaveling verminderd.
Ook het bodemgebruik is gewijzigd: het percentage grasland is afgenomen tot ongeveer 5 a 10% van de landbouwgronden, terwijl akkerland en tuinbouwgronden beiden ieder ongeveer 40-45% van het totale landbouwareaal omvatten. Het bouwplan van de akkerbouwers bestaat voornamelijk uit granen (45%), aardappelen (27%) en suikerbieten (23%), de tuinbouw voor ongeveer de helft uit de teelt van spruitjes. Minder dan 5% van het landbouwarsenaal wordt ingenomen door glasteelt, met een concentratie van kassen ten zuiden van de veiling aan de Noldijk. Bij Smitshoek in het westen van de gemeente liggen kassen en boomgaarden.

3.3. Niet-agrarisch bodemgebruik

In Barendrecht werd sinds het ontstaan van de nederzetting uitgebreid gevist op de rivieren de Oude Maas en de Waal. Onder Oost-Barendrecht lag in de 17e en 18e eeuw een zogenaamde zalmsteek. Deze inrichting werd vanwege de hinder voor het scheepvaartverkeer die zij veroorzaakte, in de tweede helft van de 18e eeuw verboden. Desondanks bleef de visserij in Barendrecht tot in de jaren '30 van de 20e eeuw een belangrijke broodwinning, in het bijzonder voor de inwoners van Carnisse. Na de oorlog is de riviervisserij teloor gegaan.

Na de oorlog zijn de meeste buitendijkse gronden, die voordien uit rietland, weiland of akkerland bestonden (zie 3.2.), opgehoogd en als recreatieterreinen ingericht. In het oosten ligt een camping met een jachthaven; de Vredepolder, die voor de oorlog uit weiland bestond, is tegenwoordig wandelpark. Alleen in het westen is het oorspronkelijke karakter van het buitendijks terrein bewaard gebleven: de Carnissegrienden.

Het grondgebied binnen de dijk is met de aanleg van nieuwbouw (woonwijken, bedrijfsterreinen) en snelwegen eveneens van karakter veranderd. Langs de snelwegen verrees veel groenaanplant, onder andere bij het Vaanplein, het verkeersknooppunt waar de rijkswegen A 15 en A 29 elkaar kruisen.

3.4. Visuele karakteristiek

De gemeente Barendrecht heeft twee gezichten. De westelijke helft en het zuiden hebben een open karakter en bestaan uit landbouwgronden. De Oude Maas in het uiterste zuiden van de gemeente ondersteunt het weidse landschapsbeeld. Het open landschap wordt opgedeeld in verschillende langgerekte vlakken door de polderdijken en de lintbebouwing langs en op deze grondlichamen (met name aan de Voordijk). Ook de (beplanting langs) de Rijkswegen A 29 en A 15 beperken het open karakter, evenals de verspreid liggende boomgaarden en erfbeplanting bij de boerderijen. Langs de Oude Maas liggen enkele stroken grienden (grasland en rietkragen), recreatieterreinen (groenaanplant) en een industrieterrein. Langs de Waal is de rietbeplanting een opvallend verschijnsel.
In het noorden en oosten domineren bebouwing (van respectievelijk Rotterdam en Barendrecht) en infrastructurele voorzieningen (autosnelwegen en spoorlijnen) het landschap. Ten oosten van de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht liggen de grote gebouwen van de bedrijfsterreinen Ziedewij, Gebroken Meeldijk en Dierenstein en van het veilingcomplex. In de oude kern Barendrecht vallen met name de watertoren en de Gereformeerde Bethelkerk op.

4. INFRASTRUCTUUR

Barendrecht is uitermate gunstig gelegen: even ten zuiden van Rotterdam passeren de goederenstromen naar en van Dordrecht en de Zwijndrechtse en Hoekse Waarden het gemeentelijk grondgebied. Reeds in de 18e eeuw bracht de doortocht van reizigers van en naar het veer over de Oude Maas tussen Heinenoord en Heerjansdam veel levendigheid in het dorp. In de 19e en 20e eeuw werd de gunstige geografische ligging verder uitgebuit. Het succes van de Barendrechtse veiling is daarvan een voorbeeld.
Aanvankelijk vertoonden de meeste verbindingen (die over en onder langs de dijken liepen) een patroon dat voornamelijk oost-west georiënteerd was, doch in de periode 1850-1945 werden juist de noord-zuid verbindingen verbeterd: de aanleg van de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht, de bouw van de Barendrechtse brug, de ingebruikname van de tram en de verbetering van de Barendrechtse Weg maakten van de gemeente een regionaal verkeersknooppunt. Na de oorlog betekende de aanleg van een aantal rijkswegen een verdere uitbouw van deze positie.

4.1. Landwegen

De wegen in de gemeente Barendrecht vertonen een regelmatig karakter. De meeste wegen lopen op of langs de polderdijken, waarbij de belangrijkste verbindingen in de richting oost-west lopen. Aan de Voordijk liggen achtereenvolgens van oost naar west de nederzettingen Barendrecht, Carnisse en Smitshoek. Daarnaast doorsnijden enkele verbindingen de polders in noord-zuid-richting, waarvan de twee voornaamste, de Carnisseweg en de Barendrechtse Weg de gemeente in drie gelijke delen opsplitsen. Deze wegen vormden de grens tussen de ambachtsheerlijkheden Carnisse (het westelijk deel), West-Barendrecht (het middelste gedeelte) en Oost-Barendrecht (zie 5.1.).

Tot 1850 was alleen de Rijksweg 7 van Dordrecht naar Rotterdam (de Dordtse Straatweg) verhard met klinkers. Bij de gemeentegrens met IJsselmonde stond langs de weg tot het einde van de 19e eeuw een tol.
De overige wegen binnen de gemeente waren klei- of zandwegen, die vooral in natte perioden onbegaanbaar waren. Rond 1850 werden de belangrijkste verbindingen begrind, onder andere de Voordijk, de Dorpssingel en de Barendrechtse Weg. In 1869 werden enkele minder belangrijke verbindingen van een grindverharding voorzien, zoals de Gebroken Meeldijk en de Carnisseweg. In 1902 werd de Dorpsstraat binnen de bebouwde kom bestraat, in 1909 volgde de bestrating van de Voordijk.

De betere verhardingstechnieken en vervoermiddelen (fiets en auto) stimuleerden in de jaren '20 en '30 van de 20e eeuw zowel rijk als provincie tot de ontwikkeling van wegenplannen met als doel de verbetering van het bestaande net en de aanleg van nieuwe doorgaande verbindingen. Het eerste aspect betrof de verbreding en dikwijls ook asfaltering van de doorgaande wegen: de Carnisseweg in 1930, de Barendrechtse Weg in 1923, 1933 en 1936. Ondanks de verbeteringen hielden de klachten aan. Waar de dijken bebouwd waren, konden deze niet worden verbreed.
Nieuwe wegen kwamen op het gemeentelijk grondgebied voorlopig nog niet tot stand. Pas aan het einde van de jaren '60 en begin jaren '70 werden de snelwegen A 29 (Rotterdam -

Hellegatsplein, die de gemeente doorsnijdt in zuidelijke richting) en de A 15, de zuidelijke randweg van Rotterdam richting Gorinchem, aangelegd. In het noorden van de gemeente ligt het Vaanplein, het verkeersplein waar beide snelwegen elkaar kruisen.
Onderdeel van de A 29, de verbinding met de Hoekse Waard, is de Heinenoordtunnel, geopend in 1969. Voordien lag enkele honderden meters ten oosten van de tunnel bij Barendrechtse Veer een brug over de Oude Maas, gebouwd in de jaren 1885-1888. Aanvankelijk gebouwd als draaibrug, werd deze in 1933 omgebouwd tot hefbrug (zie 4.2.). Sinds 1898 maakte de RTM gebruik van de brug voor de tramlijn naar Oud-Beijerland (zie 4.4.). Ook ander verkeer (fietsers, automobilisten) maakte gebruik maken van de overspanning, dankzij de in 1886-1890 aangelegde verbindingen met de Achterzeedijk en de Noldijk.
Bij de brug werd een blok dienstwoningen gebouwd voor de brugwachter en zijn personeel. Omdat de brug zeer vaak geopend moest worden voor het drukke scheepvaartverkeer over de Oude Maas, waardoor het autoverkeer veel vertraging ondervond, werd de brug in 1969 gesloten en in 1970 afgebroken.

De opkomst in de jaren '20 van deze eeuw van busdiensten betekende de achteruitgang en (in de jaren '50) het einde van de tram (zie 4.4). De RTM deed Barendrecht met een aantal busdiensten aan (Rotterdam - Zwijndrecht sinds 1928 en Rotterdam - Goidschalxoord na 1923), maar ondervond veel concurrentie van andere maatschappijen (onder andere van Dirkzwager te Heerjansdam).

4.2. Wateren

De wateren die de gemeente Barendrecht begrenzen, de Oude Maas in het zuiden, de Koedood in het westen en de Waal in het oosten, zijn in de loop der eeuwen aanzienlijk in hun waterbergend vermogen verminderd. In de late Middeleeuwen waren het brede rivieren, maar door offensieve bedijkingen (zie 3.1.) en afdammingen (de Waal in 1332 en de Koedood in 1580), krimpten de stroombeddingen in. De twee laatstgenoemde rivieren verloren hun verkeersfunctie, maar bleven als boezemwater (zie 2.2.) en landscheiding fungeren. De Koedood vormde de scheiding tussen Putten en de Riederwaard, de Waal is de scheiding tussen het centrale deel van IJsselmonde en het zuidoostelijk deel (de Zwijndrechtse Waard). Daarnaast was de Waal van belang voor de vlasnijverheid (voor de bewerking en het transport, zie ook 5.2.1.1.).

De Oude Maas is in tegenstelling tot de Koedood en de Waal een belangrijke vaarweg gebleven. Vanaf de tweede helft van de 18e eeuw tot de opening van het Kanaal door Voorne (1831) maakte de rivier deel uit van de waterweg van Rotterdam naar zee (via de Dordtsche Kil en het Hollandsch Diep). Sinds de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 was de rivier onderdeel van de zeeweg naar Dordrecht, maar was steeds moeilijk bevaarbaar, zodat steeds minder schepen Dordrecht aandeden of een andere route namen (via het Hollandsch Diep en het Brouwershavense Gat). De waterweg kampte met een voortdurende verzanding, veroorzaakt door de geringe stroomsnelheid in de vele waterarmen in de Hollandse delta. In de 19e en de 20e eeuw werden voortdurend pogingen ondernomen om de situatie te verbeteren. Langs de Carnisseplaat werden in 1861 en in 1875 vijf kleine kribben aangelegd. In 1886 werden nog eens vijf dammen aangelegd en in 1909 een krib, onder meer langs de Jan Gerritse Polder. In 1918 werd de Oude Maas

definitief als zeeweg naar Dordrecht aangewezen en nadien verbeterd door middel van de aanleg van dammen en kribben (onder andere langs de Jan Gerritse Polder en ten oosten van de Oude Haven) met het doel de oevers te beschermen en een regelmatige stroming en voldoende diepgang van de vaargeul te waarborgen. De werkzaamheden vonden plaats gedurende de periode 1925-1931. Aan weerszijden van de Barendrechtse brug werd de vaargeul verbreed, voor het geval een zeeschip de brug niet geopend zou vinden en ruimte om te keren nodig had. Tenslotte werd in 1933 de doorvaartwijdte van de brug vergroot van 18 meter tot 50 meter en werd de draaibrug omgebouwd tot hefbrug (zie 4.1.).

Langs de Oude Maas lagen en liggen enkele havens, van west naar oost de Carnissehaven, de Oude Haven en een in de jaren '60 van deze eeuw aangelegde jachthaven. De beide eerstgenoemde havens fungeerden oorspronkelijk als uitwateringsgeulen, maar werden tevens los- en laadplaatsen. In 1905 werd er bij de Carnissehaven een weegbrug gebouwd. Tot 1969 was ook de uitwateringsgeul van de Waal bij Heerjansdam in gebruik als haven. In de havens meerden onder andere de beurtschepen op Rotterdam en Dordrecht aan.

Naast de Koedood en de Waal stromen nog enkele andere oude kreekresten door de Barendrechtse polders. Zij vervullen een belangrijke rol in de afwatering (zie 2.2.). Het gaat hier onder andere om de Zuidpolderse Boezem (stroomopwaarts Groote Duiker en Kleine Duiker genaamd) in de Zuidpolder en het gedeelte van de Oude Haven (de Vliet) ten noorden van Middeldijk. Het gedeelte van de Oude Haven ten zuiden van Middeldijk dat in de Oude Maas uitkomt, is na de inpoldering van de Zuidpolder gegraven met de bedoeling het Buitenland een haven- en afwateringskanaal te verschaffen (zie 2.2. en 5.2.2.). Het gegraven karakter is aan de kaarsrechte loop van het water te herkennen.

Door de aanleg van tramdijken (zie 4.4.), waarvoor grond werd afgegraven naast de lijn, ontstonden enkele plassen, die dikwijls als recreatiewater werden gebruikt. Dergelijke tramputten lagen onder andere bij de haltes Middeldijk en Barendrecht. Deze zijn na de oorlog gedempt. Op de plaats van de put bij Middeldijk staat tegenwoordig bosaanplant. De put ten oosten van de spoorlijn tussen Barendrecht en Heerjansdam, in de Polder Ziedewij fungeerde tot na de oorlog als zwembad.

4.3. Dijken en kaden

Zoals in 3.1. aangegeven ontstond het grondgebied van de gemeente via aanwassing tegen het daar ten noorden van gelegen Smeetsland en Van der Woudensland (eind 15e - midden 17e eeuw). Enkele dijkvakken zijn echter van oudere datum: de Voordijk en de Gebroken Meeldijk. Deze zouden tot de ringdijk van de Riederwaard (aangelegd in de 13e eeuw) hebben behoord. De Meeldijk zou één van de in 1373/4 bezweken dijken zijn geweest.

De aanwassen waren langwerpig met een richting van oost naar west. De dijken vertonen een zelfde patroon. De lange dijken vertonen over het algemeen een regelmatig verloop zonder al te veel bochten. Opmerkelijk is de bocht in de oude dorpskern van Barendrecht, de huidige Singel. De herkomst hiervan is niet geheel duidelijk.
Na elke bedijking werd de achterliggende, eerder gelegde dijk automatisch slaperdijk, zodat deze niet meer verhoogd hoefde te worden. De achtereenvolgende dijken zijn dus landinwaarts steeds lager. De zuidelijke dijk van het Dirk Smeetsland en Meester Arend

van der Woudensland is grotendeels afgegraven. Alleen in het noordwesten van de gemeente is een gedeelte van het talud nog bewaard gebleven (de Lagedijk). De zuidelijke dijk van het Binnenland, de Voordijk en de Gebroken Meeldijk ligt circa 2,7 meter boven de polder. De dijk zuidelijker gelegen, de Middeldijk is weer circa 0,5 meter hoger. De polderdijk van de Zuidpolder behoort tot de hoofdwaterkering van IJsselmonde. De dijk is de laatste eeuw enkele malen verhoogd: rond 1900, in 1916 en na 1953. Tevens is na de watersnoodramp van 1953 de Vredepolder, tot dan een buitendijkse bekading, binnen de hoofdwaterkering gebracht. Deze is tegenwoordig 4,0-5,5 meter hoog.

De buitendijkse gronden worden beschermd door kaden van 2 à 3 meter hoog. Deze zijn zowel in 1896/7 als in 1929 (na overstromingen in 1928) verhoogd. Langs de Vredepolder lag en langs de Jan Gerritsepolder ligt een steenglooiing uit respectievelijk 1896/7 en 1880. Ten oosten van de Oude Haven ligt een steenglooiing uit de jaren '20 van deze eeuw, waarvan na de oorlog gedeelten zijn opgeruimd.

De meeste polderdijken vervullen een verkeersfunctie (zie 4.1.). Alleen over de - gedeeltelijk in het kader van het Deltaplan gewijzigde - hoofdwaterkering lopen geen wegen; de Achterzeedijk loopt er onder langs. Daarnaast waren de dijken vestigingsplaats voor de bewoners van de gemeente: de grondlichamen vormden veilige vluchtoorden voor hoog water. Zij vormden daarom ook de uitvalsbases voor de ontginningen.

4.4. Spoor- en tramwegen

De steden Rotterdam en Dordrecht, die op IJsselmonde zo'n grote invloed uitoefenen, werden in 1872 door een spoorlijn met elkaar verbonden. De loop van het traject werd bepaald door verschillende rivieroverbruggingen: van de Nieuwe Maas in Rotterdam, de Waal bij Barendrecht en de Oude Maas tussen Zwijndrecht en Dordrecht. Om deze wateren op een zo gunstig mogelijke plaats te kunnen passeren en om de lijn desondanks een zo recht mogelijk traject te geven, werd de lijn op enkele honderden meters van de bebouwde kom aangelegd, niet alleen van Barendrecht, maar ook bijvoorbeeld van Heerjansdam. Binnen de gemeente maakt de lijn een lichte oostwaartse bocht.

Het station werd gesitueerd ten westen van de lijn tussen de Gebroken Meeldijk en de Noldijk. Langs het spoor werd een verharde weg naar beide dijken aangelegd, de Stationsweg (zie 5.2.2.1.). Het station werd in 1973 gesloopt en vervangen door een ongeveer 400 meter noordelijk gelegen nieuw gebouw. De sloop van het oude gebouw hield verband met de aanleg van het rangeerterrein Kijfhoek (gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht). In Barendrecht werden meerdere dubbelsporen aangelegd: de meest zuidelijke rails zijn bestemd voor het vrachttransport tussen de Rotterdamse haven en het rangeerterrein.

Met het doel Rotterdam een goede spoorwegverbinding met de Waalhaven buiten de toenmalige bebouwde kom te geven, werd eind jaren '20 het havenspoor aangelegd. De lijn kwam in 1928 gereed. Langs de lijn Rotterdam-Dordrecht liep het traject vanuit het goederenstation IJsselmonde zuidwaarts om even ten noorden van Barendrecht westwaarts af te buigen in de richting van de haven. In de jaren '60 werd een aansluiting vanuit Barendrecht aangelegd. Met de aansluiting van Barendrecht op het goederenspoor werd een

korte verbinding tot stand gebracht van de bedrijven in oostelijk Barendrecht (inclusief de veiling) met de Waalhaven.
Het spoor maakte sinds de grenswijziging van 1941 (zie 1.) deel uit van de noordelijke gemeentegrens. Tevens heeft het spoor een functie als visuele scheiding: de lijn ligt op een spoordijk, die tevens de grens vormt tussen de bebouwde kom van Rotterdam en het Barendrechtse landschap (landbouwgronden en groenaanplant).

Ondanks de perifere ligging van het station vervulde het spoor een belangrijke functie. Even ten noorden van het station verrees in het begin van de 20e eeuw een groot veilingcomplex, dat mede vanwege de centrale ligging van Barendrecht (en de beschikbare ruimte voor gebouwen) een succes werd (zie 3.2.). De agrarische produkten werden per rails afgevoerd, meest naar Rotterdam, van waaruit men de goederen verder verspreidde (naar de consument of Duitsland). Na de oorlog is het terrein ten oosten van de spoorlijn verder volgebouwd met bedrijven (zie 5.2.1.1.), hoewel de vestiging hiervan vermoedelijk eerder gestimuleerd werd door de aanleg van de snelwegen, die even ten noorden van het bedrijfsterrein zijn aangelegd.
Bij het station verrezen ook nieuwbouwwijken. Voor de oorlog werd ten westen van de Stationsweg de Stationswijk aangelegd (zie 5.2.3.), na de oorlog de wijken Noord I, II, III en IV. Door deze nieuwbouw, mede waardoor het centrale deel van Barendrecht zich oostwaarts verplaatste, ligt het spoor tegenwoordig veel minder aan de periferie dan voor de oorlog het geval was.

In 1898 nam de Rotterdamse Tramweg Maatschappij (RTM) de tramverbinding van Rotterdam naar Oud-Beijerland (Hoekse Waard) in exploitatie. De lijn liep binnen de gemeentegrenzen in een vrijwel rechte lijn van noord naar zuid. Het verloop sloot dus nauw aan bij de verkaveling in de polders, die dezelfde richting vertoont. Bij de kruising met de Zuidpolderse Achterzeedijk lag een s-bocht in het traject. De tram verliet de gemeente in zuidelijke richting via de Barendrechtse brug (zie 4.1.).
Het grootste deel van het tracé lag op polderhoogte. Bij de Middeldijk en bij de Voordijk werden tramdijken aangelegd.
Aan de lijn lag een viertal haltes, van noord naar zuid achtereenvolgens halte Achterweg, station Barendrecht, station Middeldijk en halte Achterzeedijk. Bij de halte Barendrecht werd in 1908 een perron aangelegd, zodat het sindsdien niet meer een eenvoudig "kruisingsspoor" was, zoals de Halte Achterweg. In 1926 werd er een nieuwe laad- en losplaats gebouwd. Naast het personenvervoer diende de lijn onder meer voor het transport van landbouwprodukten (suikerbieten naar de fabriek van Puttershoek).
In 1904 werd een zijlijn aangelegd, die van Middeldijk oostwaarts richting Zwijndrecht voerde. De tramdijk volgde de Middeldijk tot de Ziedewijdse Dijk. Vandaar liep het traject dwars door de Polder Ziedewij, geen enkele rekening houdend met de verkaveling, om bij Wevershoek op de Noldijk aan te sluiten. Naast de al genoemde haltes (Middeldijk werd bij deze gelegenheid uitgebreid) lagen langs deze lijn de haltes Ziedewijdsche Dijk en Wevershoek (op de grens met Ridderkerk).
Reeds voor de oorlog bleek de tram geen succes. De concurrentie van de (vracht)auto en de autobus was te zwaar. De lijn Rotterdam - Oud-Beijerland werd daarom in de jaren '50 opgeheven: voor het reizigersvervoer in 1956, voor het goederenvervoer in 1957, de lijn Middeldijk - Zwijndrecht al in 1941.
De tramlijnen zijn na de beëindiging van de dienst opgeruimd, maar het verloop ervan is

nog wel terug te vinden. Op de lijn Rotterdam - Oud-Beijerland werd een provinciaal rijwielpad aangelegd. De ligging van het voormalige station Middeldijk is nog te herkennen via een bocht in het traject. De lijn Middeldijk- Wevershoek is deels in gebruik als rijweg. In de Polder Ziedewij is het traject te herkennen aan stroken groenaanplant en braakland tussen het cultuurland (woonwijken, bedrijven en tuinbouwgrond). Ook de haltes werden afgebroken, uitgezonderd de halte Achterzeedijk, die verbouwd is tot woonhuis.
De haltes waren in de eerste helft van de 20e eeuw aanleiding tot nieuwbouw. Bij station Barendrecht werd de huidige Talmaweg aangelegd en bebouwd. Ook bij Middeldijk, Ziedewijdse Dijk en Wevershoek is enige verdichting van de bebouwing te constateren (zie ook 5.2.2.1. en 5.2.5.).

4.5. Nutsvoorzieningen

Eén van de markante gebouwen van Barendrecht is de watertoren naast de Nederlands-Hervormde kerk. Deze is gebouwd in de jaren 1910-1912 naar het ontwerp van R. Kuipers. De toren voorzag niet alleen de gemeente Barendrecht, maar ook Heerjansdam van drinkwater. In 1981 werd de toren buiten gebruik gesteld. Sindsdien betrekt de gemeente het water van het Drinkwaterbedrijf Rotterdam.

Elektriciteit kreeg de gemeente in 1916. Toen werd men aangesloten op het net van het Gemeentelijk Elektriciteitsbedrijf te Dordrecht (tegenwoordig NV Regionaal Energiebedrijf Dordrecht).

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Barendrecht ligt in het centrum van IJsselmonde. Dit eiland werd reeds in de 11e eeuw genoemd. Onderdeel hiervan was de Riederwaard, die aan het einde van de 13e eeuw bedijkt was. Na de laat-Middeleeuwse overstromingen werd aan het einde van de 15e eeuw het Binnenland van Barendrecht bedijkt. Nadien ontstonden langs de zuidelijke dijk aanwassen die in twee fasen bedijkt zijn (zie 3.1.).
De gemeente bestond uit drie ambachtsheerlijkheden; van oost naar west, respectievelijk de Barendrechtse of Oostweg en de Carnisseweg, Oost-Barendrecht of Gillisambacht, West-Barendrecht of Cleversambacht en Carnisse. De heerlijkheden werden gescheiden door respectievelijk de Barendrechtse Weg en de Carnisseweg.

De gemeente telt een zestal kernen, allen in oorsprong op of onder aan een der dijken ontstaan. Daarnaast liggen enkele kernen aan voormalige uitwateringssluizen. In dit hoofdstuk zullen achtereenvolgens behandeld worden: Barendrecht en de eveneens aan de Voordijk gelegen kernen Carnisse en Smitshoek; de drie bij een sluis gelegen gehuchten Middeldijk, Koedood en Barendrechtse Veer en tenslotte de verspreide bebouwing, onder meer bestaande uit twee buurtschappen in het oosten van de gemeente: het buurtje bij de Dordtse Straatweg en de buurt langs de Noldijk.

De bevolkingsontwikkeling binnen de gemeente kan getoond worden aan de hand van de tabellen 1 en 2, die het aantal haardsteden en de omvang van de bevolking geven.

Tabel 1. Het aantal haardsteden in Barendrecht 1514-1828.

jaar	Oost-Barendrecht	West-Barendrecht*	Totaal
1514	20	33	53
1632			117
1732			224
1798	72	151	223
1828	77	147	224

* inclusief Carnisse

Tabel 2. De bevolkingsomvang van Barendrecht 1828-1990.

jaar	bev. omvang	jaar	bev. omvang	jaar	bev. omvang
1828	1609	1890	3262	1950	7264
1837	1733	1900	3186	1960	8535
1847	2055	1910	3416	1970	12832
1860	2230	1920	3693	1980	16633
1870	2818	1930	4799	1990	19937
1880	3201	1940	5909		

N.B. peildatum 1 januari.

De gemeente kende voortdurend een gestage groei, uitgezonderd de periode 1732–1828 en 1880–1900, tijdvakken die in geheel Nederland bekend staan als moeilijke jaren. Na de Eerste Wereldoorlog trad een versnelling in de groei op, veroorzaakt doordat de vertrekoverschotten, die tot dan de bevolkingsontwikkeling mede bepaald hadden, omgezet

werden in vestigingsoverschotten. Het verschijnsel van de forens deed zijn intrede, hetgeen vanaf de jaren '60 de ontwikkeling van Barendrecht in belangrijke mate zou bepalen (woonforensen uit Rotterdam). De laatste jaren stokt de bevolkingsontwikkeling enigszins.

5.2. Kernen

5.2.1. Algemeen

Bijna alle vooroorlogse bebouwing was geconcentreerd op en langs dijken. De Voordijk, waaraan de kernen Barendrecht, Carnisse en Smitshoek liggen, was de voornaamste woondijk, maar ook de Noldijk en de Gebroken Meeldijk in het oosten en de Smitshoek in het westen van de gemeente waren in 1945 dicht bebouwd.
Parallel aan de meeste dijken lopen de hoofdwatergangen van de polders. De meeste huizen werden op het tussenliggende terrein (een tiental meter breed) gebouwd. Rond 1850 lagen slechts enkele grotere boerderijen buiten dit terrein, zodat een oprijlaan met een brug naar de dijk toe leidde. Na 1900 werden ook tuinderswoningen op enkele tientallen meters van de dijk af gebouwd, onder andere langs de Noldijk.
De meeste bebouwing op of langs de dijken had een lintvormig karakter. Het is daarom niet altijd eenvoudig (de grenzen van) de kernen precies aan te duiden. Veelal vloeien zij in elkaar over, zoals in het geval van de bebouwing langs de Voordijk: Barendrecht, Carnisse en Smitshoek.

Naast de dijknederzettingen is er een drietal kernen aan te wijzen, dat is ontstaan vanwege de nabijheid van een sluis en dus vanwege een verbinding met open water: Middeldijk, Barendrechtse Veer en Koedood. Deze gehuchten hebben, doordat de sluis als kristallisatie-punt werkte, wel een zekere kern, vooral de twee laatstgenoemde kernen. De twee eerstgenoemden, Middeldijk en Barendrechtse Veer, liggen aan de Oude Haven. Dit water is gegraven om het dorp Barendrecht een verbinding met open water te verschaffen. Deze verbinding was door de inpoldering van de Zuidpolder drooggelegd. Aan de monding van de havengeul ontstonden achtereenvolgens Middeldijk (ongeveer midden 16e eeuw) en Barendrechtse Veer (midden 17e eeuw). Koedood ligt aan de gelijknamige kreekrest, die in 1580 is afgedamd.

De nieuwbouw in de gemeente in de periode 1850–1945, noodzakelijk vanwege de optredende bevolkingsgroei vond voornamelijk spontaan, ongereglementeerd plaats en sloot aan bij het eeuwenoude dijkenpatroon. Er vond een verdichting van de dijkbebouwing plaats, zij het dat de nieuwbouw onder aan de dijkvoet het open karakter van de bebouwing minder aantastte dan de nieuwbouw op de dijk. Een nieuwe ontwikkeling in de eerste helft van de 20e eeuw was de nieuwbouw aan de reeds lang bestaande scheidingswegen de Barendrechtse Weg en de Carnisseweg.
Pas in de jaren '20 van de 20e eeuw werden pogingen ondernomen deze processen enigszins te sturen: in 1923 kwam een uitbreidingsplan voor de Polder Ziedewij tot stand. Gepland werd de bouw van ongeveer 150 woningen tegenover het station. Voor de oorlog zijn van dit plan slechts enkele woningen gerealiseerd (zie 5.2.2.1.). Van het uitbreidings-plan van 1933 was aan het einde van de jaren '30 nog niets verwezenlijkt.

5.2.1.1. Functionele ontwikkeling

Naast de bevolkingsomvang is ook de economie een belangrijke factor die de woningbouw mede bepaalt. De economie van de meeste gemeenten op de Zuid–Hollandse eilanden waren agrarisch georiënteerd. Naast de produktie van agrarische goederen (zie 3.2.) vormden het transport en de verwerking van de produktie van het land de voornaamste economische activiteiten.

Vanouds stond even ten oosten van het dorp Barendrecht aan de Voordijk de korenmolen De Hoop. Dit gebouw werd in 1940 tot aan de stelling afgebroken; in 1968 volgde de nog overgebleven stomp.

Traditioneel was de streek bekend om zijn vlasteelt en –verwerking (zie ook 3.2.). Ofschoon de vlasteelt reeds na 1870 terugliep, nam de nijverheid pas na 1900 af. Het vlas werd in die tijd meer en meer vanuit Zeeland aangevoerd.
Het roten (het losweken van de bast) gebeurde in de poldersloten, die in de gemeente, vanwege de typische eigenschappen van de klei en de beschikbaarheid van schoon water, zeer geschikt waren voor dit proces. Sinds 1894 werd door de grote vlassers ook in de Waal vlas geroot. Het zwingelen (het vals ontdoen van de stengels) geschiedde in zogenaamde zwingelketen en was een typisch vrouwen– en kinderwerk.
In de loop van de eerste helft van de 20e eeuw verdween de vlasbewerking. Een belangrijke factor hiervoor was het afnemen van het arbeidsaanbod. De opkomende industrie in de regio trok velen naar zich toe, omdat in de fabrieken en op de scheepswerven hogere lonen werden betaald. Kinderarbeid werd in 1889 verboden (Arbeidswet, invoering arbeidsinspectie), en vrouwen hoefden door de betere verdiensten van hun echtgenoten niet meer bij te verdienen.

Voor de verwerking van koolzaad was er rond de eeuwwisseling een olieslagerij in het dorp gevestigd. In de eerste helft van de 20e eeuw vestigden zich ook bloemkool–inleggerijen en aardbeienpulpfabriekjes in de gemeente.
Naast de bewerking leverde het transport van de landbouwprodukten naar Rotterdam en Dordrecht enige werkgelegenheid op. Barendrecht beschikte daarvoor over enkele haventjes (zie 4.2.) en een spoorwegverbinding, waarvan vooral na 1890 gebruik werd gemaakt. De in Barendrecht verbouwde suikerbieten werden met de tram afgevoerd naar de suikerfabriek van Puttershoek.

Na de Eerste Wereldoorlog zette ook in Barendrecht de Industrialisatie in, ofschoon het dorp zijn overwegend agrarisch karakter behield. Tijdens de beroepstellingen van 1930 werkte circa 40% van de beroepsbevolking in de landbouw en visserij, 30% in de nijverheid en circa 20% in de handel en het transportwezen.
De voornaamste fabriek was de bij Barendrechtse Veer gevestigde fabriek voor metalen apparaten (wasmachines). De grond in de Vredepolder aan de westzijde van de Oude Haven was in de jaren 1918–1920 opgespoten door een oliefabriek uit Rotterdam. Pas in de tweede helft van de jaren '20 bouwde de NV Velo–Waschmachine Maatschappij er een complex fabrieksgebouwen. In 1930 werkten hier 120 arbeiders. In dezelfde periode werden er bij de fabriek rijtjes arbeiderswoningen gebouwd (zie 5.2.7.).
Ten oosten van de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht, bij de veiling, werd in de jaren '70 en '80 bij een drietal bedrijfsterreinen aangelegd: Dierenstein, Gebroken Meeldijk en

Ziedewij.

5.2.2. Barendrecht

Barendrecht is van oorsprong een dijkdorp, in de huidige vorm tegen het einde van de 15e eeuw ontstaan in de Polder Binnenland. Reeds in 1264 werd Barendrecht genoemd. Dit dorpje zou met de stormvloeden van de 14e en 15e eeuw ten onder zijn gegaan. Het 15e eeuwse dorp lag oorspronkelijk direct achter de waterkerende dijk; waarschijnlijk beschikte het over een buitendijks haventje. De latere inpolderingen van de Zuidpolder maakten een langer haven- en afwateringskanaal naar de Oude Maas noodzakelijk, de Oude Haven (zie 4.2.).
Tevens is de oude dorpskern verplaatst van de dijk naar de binnenzijde van de Voordijk. Als dijkdorp heeft Barendrecht namelijk een kern met een enigszins afwijkende vorm, aangezien niet alle bebouwing hier op de dijk is gericht. Het belangrijkste element in deze in een bocht van de dijk gelegen dorpskern is veeleer de rechte Dorpsstraat, die de bocht als het ware afsnijdt. Tussen dijk (de huidige Singel) en Dorpsstraat bevindt zich te midden van de bebouwing een rechthoekig plein (het Doormanplein); tegenover dit plein ligt het kerkhof met de Hervormde kerk.
Tegenwoordig is het oude dorp geheel omgeven door uitgestrekte nieuwbouwwijken.

5.2.2.1. Stedebouwkundige ontwikkelingen

Barendrecht bestond in het midden van de 19e eeuw uit de hiervoor beschreven kern rond het dorpsplein en dijkbebouwing ten westen en oosten hiervan: aan de Voordijk, Gebroken Meeldijk en Ziedewijdse Dijk.
Aan het westelijk gedeelte van de Voordijk lag in deze periode een vrij open lintbebouwing, met de nadruk op bebouwing aan de noordzijde. Opvallend waren (en zijn) de vele afritten, die over de parallelsloten leidden tot de boerderijen die iets verder van de dijk liggen.
Het oostelijk deel van het dorp kende eveneens lintbebouwing, dicht bij de kern (bij de kruising met de Barendrechtse Weg) redelijk aaneengesloten en dubbelzijdig, verder oostwaarts enkelzijdig op of direct onder aan de dijk. Aan de Ziedewijdse Dijk en de Gebroken Meeldijk was de bebouwing zeer spaarzaam, op de Meeldijk op het zuidelijk talud, aan de Ziedewijdse Dijk voornamelijk aan de binnenzijde.

In de tweede helft van de 19e trad een lichte verdichting van dit patroon op. Rond de kern werden enkele boerderijen gebouwd, waarvan de toegangswegen een eerste aanzet tot een stratenpatroon vormde.

De aanleg van de tramlijn en de opening van de halte Barendrecht (1898), evenals de opening van station Barendrecht (1872) leidde in de laatste decennia van de 19e eeuw en het eerste van de 20e eeuw tot een verdichting van de bebouwing in de buurt van de haltes. Bij de tramhalte Barendrecht ten westen van de oude dorpskern werd het zuidelijk talud van de Voordijk bebouwd. De spoorlijn gaf in het oosten aanleiding tot uitbreidingen. Het gedeelte van de Gebroken Meeldijk dat ten westen van de spoorlijn lag werd aanzienlijk dichter bebouwd, voornamelijk op het zuidelijk talud. Ook aan de Ziedewijdse Dijk werd woningbouw gepleegd, onder andere bij de tramhalte en bij de splitsing met de Gebroken

Meeldijk en de Voordijk. Daarnaast werd de eerste aanzet tot de stationswijk gegeven. Deze wijk ontstond ten westen van het station met de aanleg van de Stationsstraat. De straat komt uit op de Gebroken Meeldijk (noorden) en Noldijk (zuiden). De straat werd reeds voor de Eerste Wereldoorlog met enkele huizen bebouwd, maar de belangrijkste uitbreidingen kwamen na 1914 (en na de vestiging van de veiling bij het station) tot stand. De westzijde van de Stationsstraat werd volgebouwd tot voorbij de kruising met de tramlijn Middeldijk – Zwijndrecht. Het ging hier om vrijstaande woningen. In de jaren '30 werd de Oranjewijk aangelegd: in de eerste helft van de jaren '30 de Emmastraat, Wilhelminastraat en Julianastraat, na 1935 de Prins Hendrikstraat en de Prins Bernhardstraat. Na de oorlog is de wijk met de aanleg van de Prinses Beatrixstraat, Prinses Irenestraat, Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat voltooid.

Na de Eerste Wereldoorlog werd bij de tramhalte Barendrecht haaks op de dijk de Talmaweg aangelegd en aan de westelijke zijde bebouwd. Ook (onder) aan de Voordijk verrees in de periode tot de Tweede Wereldoorlog veel nieuwbouw, vooral ten zuiden van de dijk bij de Christelijk Gereformeerde kerk uit 1929. Deze uitbreidingen in westelijke richting resulteerde in de reeds eerder vermelde samenvloeiing van de dijkbebouwing van Barendrecht–West en Carnisse (zie 5.2.1.).
In de oude kern werd het stratenpatroon verdicht en uitgelegd, onder andere met de huidige Oude Haven.Tevens vonden hier geringe uitbreidingen in noordelijke richting plaats.
Direct ten oosten van de oude dorpskern trad men eveneens buiten de 19e eeuwse bebouwingsgrenzen. Reeds voor de Eerste Wereldoorlog werd een begin gemaakt met nieuwbouw aan de 1e Barendrechtse Weg (=ten noorden van de Dorpsstraat). Na deze oorlog vormde zich hieruit lintbebouwing: tot de begraafplaats aan de oostzijde, daar ten noorden van aan de westzijde en aan het einde van de weg bij de Dordtse Straatweg aan beide zijden (zie ook 5.3.). De nieuwbouw betrof veelal vrijstaande tuinderswoningen met achter de huizen kassen.
Ook in zuidelijke richting, langs de 2e Barendrechtse Weg, vond nieuwbouw plaats, voornamelijk aan de westzijde. Met de aanleg van de Kerkweg ontstond hier een stratenpatroon, dat na de oorlog echter niet uitgebouwd werd.
In het oosten van Barendrecht bleef met uitzondering van de stationswijk een nieuw stratenpatroon uit. Aan de Voordijk en de Gebroken Meeldijk vond een aanzienlijke verdichting van de bebouwing plaats. Het gevolg was een vrijwel aaneengesloten lintbebouwing van het dorpsplein tot de plaats waar de spoorlijn de Gebroken Meeldijk kruiste. Aan de Gebroken Meeldijk concentreerde de nieuwbouw zich op het noordelijk talud.
Na de Tweede Wereldoorlog vond in tegenstelling tot de periode voor de oorlog, nieuwbouw voornamelijk plaats in de vorm van via uitbreidings– en bestemmingsplannen geprojecteerde woonwijken. Daarentegen werd veel dijkbebouwing gesloopt, onder andere aan het oostelijk gedeelte van de Dorpsstraat en aan de Gebroken Meeldijk. Ten zuiden van de Dorpsstraat werden de wijken Centrum–West, Centrum–Oost, Paddewij, Buitenoord en Molenvliet aangelegd, ten noorden van de Dorpsstraat de wijken Noord I tot en met Noord IV en Binnenland. Hierdoor zijn de twee vooroorlogse kernen, de oude dorpskern en de stationswijk binnen een groot woongebied gebracht, dat grofweg begrensd wordt door de voormalige tramlijnen (tegenwoordig onder andere het provinciaal rijwielpad en de Middeldijk) en de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht.

5.2.2.2. Voorzieningen

Het gemeentehuis van Barendrecht was tot de jaren '60 van deze eeuw gevestigd aan de Dorpsstraat. Het gebouw werd in het laatste kwart van de 19e eeuw gebouwd. Ook het Raadhuis, de zetel van de ambachtsheerlijkheid West–Barendrecht en van het gemeentebestuur in de 19e eeuw, lag aan deze straat. Tegenwoordig is dit in gebruik als restaurant.
Het bestuur van de ambachtsheerlijkheid Oost–Barendrecht kwam bijeen in het raadhuis of herberg "het Wapen van Oost–Barendrecht" bij de Waalsluis (op de grens met de gemeente Heerjansdam).
Even ten oosten van de Dorpsstraat aan het Binnenhof werd in de jaren '60 het huidige gemeentehuis in gebruik genomen.

De Nederlands–Hervormde dorpskerk dateert van de eerste decennia van de 16e eeuw en heeft 18e en 19e eeuwse aanbouwsels (onder andere een klokketoren uit 1787). De kerk is in 1962 gerestaureerd. Het gebouw staat aan de Dorpsstraat op een plaatselijke verhoging. Achter het gebouw stonden in het midden van de 19e eeuw de pastorie en de dorpsschool. De oude dorpsschool is aan het einde van de 19e eeuw vervangen door een nieuw gebouw. Tegenwoordig is hier een jongerencentrum in gehuisvest. Naast de voormalige school staat het verenigingsgebouw van de Nederlands–Hervormde gemeente, dat eerder als pastorie fungeerde.
In de jaren '20 van onze eeuw werden twee nieuwe kerken van verschillende takken van de Gereformeerde Kerk gebouwd: in 1924–1925 verrees de Gereformeerde Bethelkerk op de hoek van de Dorpsstraat en de Barendrechtse Weg; de Christelijk–Gereformeerde kerk aan de Voordijk, even ten westen van het provinciaal rijwielpad (de voormalige trambaan) werd in 1929 ingewijd, maar is in 1986 afgebroken. In 1987 werd op dezelfde plaats een nieuw kerkgebouw in gebruik genomen.
In de jaren 1870 werd ten noorden van de toenmalige bebouwde kom aan de (1e) Barendrechtse Weg de algemene begraafplaats aangelegd, ter vervanging van de begraafplaats rond de Nederlands–Hervormde kerk.

5.2.3. Carnisse

Het dijkgehucht Carnisse, gelegen aan de Voordijk ten westen van Barendrecht, heeft anders dan Barendrecht en Smitshoek zijn vooroorlogse plattegrond behouden. De oudste bekende vermelding dateert van 1320.
Officieel werd de grens met Barendrecht gevormd door de Carnisseweg. In feite is echter deze grens volkomen arbitrair en kon er tot voor kort vanwege de vloeiende overgang tussen de dijkbebouwing van Barendrecht en Carnisse geen duidelijke grens tussen beide kernen worden onderscheiden. De rond 1970 aangelegde rijksweg A 29, die de Voordijk in twee delen splitst, kan tegenwoordig als grens worden aangewezen.
Carnisse telde in 1840 391 inwoners, in 1930 ongeveer 600. De bewoners leefden voornamelijk van de landbouw (zie 3.2.) en de visserij (zie 3.3.).

De karakteristieken die we bij de beschrijving van de westelijke Voordijk reeds zijn tegengekomen, zijn ook in het Carnisse van rond 1850 terug te vinden: een open lintbebouwing (van arbeiders– en middenstandswoningen) op en langs de noordzijde van de dijk, enkele grotere boerderijen op een tiental meters van de dijk (afritten). Bij de kruising van de Voordijk met de Carnisseweg was een beperkte concentratie van woningen

waarneembaar.
Na 1880 nam vooral de bebouwing direct ten westen van de Carnisseweg toe. Op het noordelijk talud werden dijkhuisjes gebouwd terwijl in de Binnenpolder langs de polderwatering parallel aan de dijk enkele grotere boerderijen verrezen. Tijdens het Interbellum vond veel nieuwbouw in de vorm van tuinderswoningen plaats aan de zuidelijke zijde van de dijk. Tevens werd in deze periode een aanvang gemaakt met de bebouwing (in beperkte mate) van de Carnisseweg, zowel in noordelijke (dubbelzijdige lintbebouwing) als in zuidelijke richting (bebouwing aan de oostzijde van de weg). Na de oorlog is de structuur van het gehucht vrijwel ongewijzigd gebleven, zij het dat aan beide zijden van de dijk de bebouwingsdichtheid is toegenomen door de bouw van enkele grotere agrarische bedrijven. De aanleg van de A 29 betekende echter wel een aanslag op het karakter van de rustieke dijknederzetting.

5.2.4. Smitshoek

Op de plaats van dit dijkdorpje zou het Middeleeuwse Pendrecht hebben gelegen, dat zijn naam aan meerdere polders in de omgeving gegeven heeft. Het dorp is tijdens de laat–Middeleeuwse overstromingen ten onder gegaan.

Smitshoek bestaat uit lintbebouwing langs meerdere dijken: de Lagedijk in het noorden, de Smitshoek (= de westelijke dijk van de Polder Binnenland) en de Bakkersdijk, de westelijke dijk van de Polder Buitenland. Onder aan de Bakkersdijk ligt een moderne nieuwbouwwijk. De kern telde in 1840 238 inwoners, in 1890 454 inwoners, in 1930 ongeveer 500 inwoners.

In het midden van de 19e eeuw lag het centrum van het dorp – voorzover daarvan gesproken kan worden – noordelijker dan tegenwoordig, namelijk bij de hoek van de Lagedijk en de Smitshoek, waar een dubbele open dijkbebouwing te vinden was. Aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw versterkte dit patroon zich nog enigszins, doordat met name aan de Lagedijk de open lintbebouwing compacter werd en zich in oostelijke richting uitbreidde. Tegelijk ontstond echter aan het begin van de Bakkersdijk eveneens een woningconcentratie. Hier werd een lagere school gebouwd. Van hier uit vonden de uitbreidingen langs de westelijke zijde van de dijk in zuidelijke richting plaats. Ook aan de Voordijk, die tot dan slechts met enkele boerderijen bebouwd was, verrezen in oostelijke richting dijkhuizen. Aan de Smitshoek zelf trad een verdere verdichting van de bebouwing op (arbeiderswoningen).
Na de oorlog verdichtte het patroon zich verder, tot er in de jaren '70 onder aan de oostzijde van de Bakkersdijk een nieuwbouwwijk – met onder meer een protestantse kerk – werd aangelegd.

5.2.5. Middeldijk

Middeldijk ligt aan het gedeelte van de gelijknamige dijk tussen de Carnisseweg en de Barendrechtse Weg. Barendrecht is in het afgelopen decennium aan Middeldijk vastgegroeid door de aanleg van de nieuwbouwwijk Molenvliet.

Het buurtje (het telde in 1930 ongeveer 250 inwoners) is ontstaan aan de monding van een

oude kreek, de Vliet, die Barendrecht na de ontginning van de Polder Buitenland met open water verbond. Na de inpoldering van de Zuidpolder is de Oude Haven gegraven (zie 4.2.) als afwaterings– en havenkanaal.

In het midden van de 19e eeuw lagen enkele voorname boerderijen in de Polder Buitenland aan de noordzijde van de dijk. Verder stond op het zuidelijk (buiten)talud een enkel dijkhuisje.
De opening van de tramhalte Middeldijk (1898) leidde een aanzienlijke nieuwbouw in. In het eerste decennium van de 20e eeuw werd een blokje woningen op het zuidelijk talud gebouwd (tussen de dijk en de tramlijn).
Ook na de Eerste Wereldoorlog vonden dergelijke bouwactiviteiten plaats. Tevens werd in de jaren '20 en '30 de Barendrechtse weg bebouwd, vanuit de Middeldijk in zowel noordelijke als zuidelijke richting. De noordelijke uitbreidingen (aan de westzijde van de weg) sloten aan bij de uitleg van Barendrecht in zuidelijke richting.
Na de oorlog is, ondanks het feit dat Middeldijk onderdeel uit is gaan maken van de bebouwde kom van Barendrecht, de vooroorlogse geografische structuur nog redelijk intact gebleven. Aan de oostzijde van de 3e Barendrechtse Weg is een grote fabriek gebouwd.

5.2.6. Koedood

Het gehucht Koedood ligt langs het gelijknamige water, dat sterk vergraven, tegenwoordig een belangrijke functie in de afwatering vervult. In feite bestaat het gehucht uit twee gedeelten: enkele huizen staan aan en op de gelijknamige dijk de Koedood, terwijl bij de voormalige afwateringssluis en het huidige gemaal Breeman eveneens enkele woningen staan.

In het midden van de 19e eeuw stond alleen bij de sluis en haven enige bebouwing en wel op het zuidelijk talud van de Achterzeedijk. Het gehucht bestond toen uit 6 huizen en 42 inwoners. Pas in de eerste helft van de 20e eeuw op en aan de westzijde van de dijk de Koedood enkele verspreid liggende woningen gebouwd. In 1930 telde Koedood 70 inwoners.
Na de oorlog is vanwege de dijkverzwaring de dijkbebouwing aan de Achterzeedijk gesloopt. Binnendijks zijn enkele moderne agrarische bedrijven aangelegd.

5.2.7. Barendrechtse Veer

Zoals in 5.1. beschreven, is Barendrechtse Veer ontstaan bij de sluis van de Oude Haven. Toen Barendrecht na de indijkingen van het Buitenland (1550) en de Zuidpolder (1650) het contact met het open water dreigde te verliezen, werd er ten behoeve van de afwatering van de Zuidpolder een vaart gegraven tussen Middeldijk en de Oude Maas. Aan de monding werd een sluis aangelegd. De spuigeul ontwikkelde zich tot haven. Hier ontstond Barendrechtse Veer.
In het midden van de 19e eeuw bestond het dorp uit dijkhuisjes op het buitentalud van de Achterzeedijk en enkele boerderijen onder aan de binnenzijde van de dijk. Tot 1900 trad hierin geen wijziging op. De vestiging van de tramhalte Achterzeedijk even ten westen van de sluis, bracht evenmin groei teweeg. Pas in de jaren '20, met de vestiging van de NV

Velo Wasmachine Maatschappij werd woningbouw noodzakelijk: in 1926 werden aan de dijk een aantal arbeiderswoningen gebouwd door de NV Tot Exploitatie van Onroerende Goederen "Dojoco" te Rotterdam. Het buurtje bleef echter van geringe omvang: in 1930 woonden er ongeveer 100 personen. Ook in de jaren '30 vond nieuwbouw (eveneens arbeiderswoningen) plaats, zowel aan de buiten- als aan de binnenzijde van de dijk.

5.3. Verspreide bebouwing

De meeste bebouwing in het westen van de gemeente kan gerekend worden tot de kernen Barendrecht, Carnisse, Smitshoek, Koedood en Barendrechtse Veer. Vooral de bebouwing aan de Achterzeedijk en de Koedood heeft een zeer verspreid karakter. In het oosten van de gemeente liggen een aantal buurtjes met een eigen karakter.
In het zuidwesten langs de Waal ligt de Noldijk, die anders dan de meeste dijken in de directe omgeving niet door de nieuwbouwwijken van Barendrecht is opgeslokt en daardoor beter bewaard is gebleven.
Het huidige karakter van de dijkbebouwing lag al grotendeels in het midden van de 19e eeuw vast: het bestond toen reeds uit een plaatselijk open, plaatselijk meer gesloten bebouwing, die afwisselend hoog aan de kruin of laag langs de dijkvoet was gegroepeerd, meest binnendijks. Bij Heerjansdam op de Waaldam was de bebouwing (aan de noordzijde van de dijk) vrijwel aaneengesloten, evenals bij de splitsing met de Ziedewijdse dijk.
Op het einde van de 19e en in de eerste jaren van de 20e eeuw trad een verdere verdichting van de bebouwing bij de Waalsluis op. Ook elders aan de dijk werden enkele boerderijen en dijkhuisjes gebouwd. In de periode tussen de beide wereldoorlogen vond nieuwbouw, onder andere door tuinders (kassen, zie 3.2.), vooral ten noorden van de splitsing met de Ziedewijdse dijk plaats, aan de buitenzijde van de dijk het gedeelte van de Ziedewijdse dijk, bij de kruising met de Noldijk werd in dit tijdvak de bebouwing uitgebreid.
Dat de Noldijk in die tijd een van de belangrijkere buurten was, blijkt wel uit het feit dat de bevolkingsomvang in 1930 ongeveer 650 inwoners bedroeg, hetgeen hoger was dan alle hiervoor behandelde kernen, uitgezonderd Barendrecht

In het noordwesten van de gemeente, ingeklemd tussen de rijkswegen A 15 en de bebouwing van Rotterdam ligt een buurtje, bestaande uit de Dordtse Straatweg, de Hordijk, de Reyerwaardseweg (vroeger Pieterseliedijk) en het noordelijk gedeelte van de 1e Barendrechtse Weg.
In het midden van de 19e eeuw lagen aan de Rijksstraatweg (onder andere de boerderij Dierenstein, na de oorlog afgebroken), de Pieterseliedijk en de Hordijk enkele boerderijen en (land)arbeidershuisjes.
In de eerste helft van de 20e eeuw nam de bebouwing fors toe: aan de Rijksstraatweg en de Hordijk verrezen vele nieuwe woningen, vooral bij de 1e Barendrechtse Weg. Deze weg werd na de Eerste Wereldoorlog aan weerszijden bebouwd met onder andere tuinderswoningen (zie ook 5.2.2.). Aan de Pieterseliedijk vond aanzienlijk minder nieuwbouw op. Het buurtje telde in 1930 ongeveer 300 inwoners.
Na de oorlog werd het buurtje, dat tot dan weliswaar buiten de dorpskern lag, maar niet geïsoleerd, visueel duidelijk gescheiden van de rest van de gemeente door de aanleg van de Rijksweg A 15. Hiervoor werden een aantal woningen aan de Barendrechtse Weg en de Rijksstraatweg, afgebroken.

Tussen de Noldijk en Barendrechtse Veer, evenwijdig aan de Achterzeedijk, ligt de

Ziedewijdse Kade. Hierlangs staan een aantal van woningen, van origine uit de eerste helft van de 20e eeuw.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der (1839–1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's–Gravenhage.

- Een beeld van het zuid–hollandse landschap (1981–1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid–Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid–Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's–Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's–Gravenhage, 1950–heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid–Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840–1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid–Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913–1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25–jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)

Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid–Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's–Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid–Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid–Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949–1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer elektriciteitsvoorziening 1880–1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25–jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e–eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord– en Zuid–Holland. 5 delen. 's–Gravenhage.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906–1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid–Holland. 16 delen. 's–Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw–voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.–stations: Noord– en Zuid–Holland en Flevoland. Hapert.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de elektriciteitsvoorziening in de provincie Zuid–Holland (1915). 's–Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid–Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal

- Bodemkaart van Nederland (1972)
  Schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 37 Oost Rotterdam. Wageningen.

- Bennekom, L. van, e.a. (z.j.)
  IJsselmonde oost. Eindrapport en kaarten I.S.P. IJsselmonde. Delft.

- Haar, C.C. ter (1924)
  "De archieven der heerlijkheden Oost– en West–Barendrecht en Carnisse tot het jaar 1850", in: Verslagen omtrent 's Rijks oude archieven, XLVI, Eerste deel, 1923, pp. 259–306. 's–Gravenhage.

- Oosterveld, H.R. (1978)
  De landbouw op "IJsselmonde–West". Den Haag.

- Rijnsburger, J.P. (1969)
  Inventaris van het archief van De Zuidpolder (gemeente Barendrecht). Zoetermeer.

- Streekplan IJsselmonde (1938). 's–Gravenhage.

- Streekplan IJsselmonde (z.j.)
  Land en tuinbouw. Z.pl.

- Verheul Dzn., J. (1935)
  IJsselmonde Ridderkerk en Barendrecht alsmede verdwenen en nog bestaande merkwaardigheden in het oostelijk gedeelte van het eiland IJsselmonde. Rotterdam

- Verslag betreffende het onderzoek naar den toestand van de Provinciale Brug over de Oude Maas bij Barendrecht in verband met het Stoomtramverkeer van de Rotterdamsche Tramweg–Maatschappij over genoemde brug verricht door den Provinciale Waterstaat van Zuid–Holland 1908–1909 (1910). 's–Gravenhage.

- Visser, H.A. (1978)
  De molens van het eiland IJsselmonde, het eiland van Dordrecht en de Zwijndrecht–sche Waard in oude ansichten. Zaltbommel.

- Waar gaan we heen? (1978)
  Een kennismaking met het struktuurplan. Barendrecht.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  * Bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850–51, druk 1857)

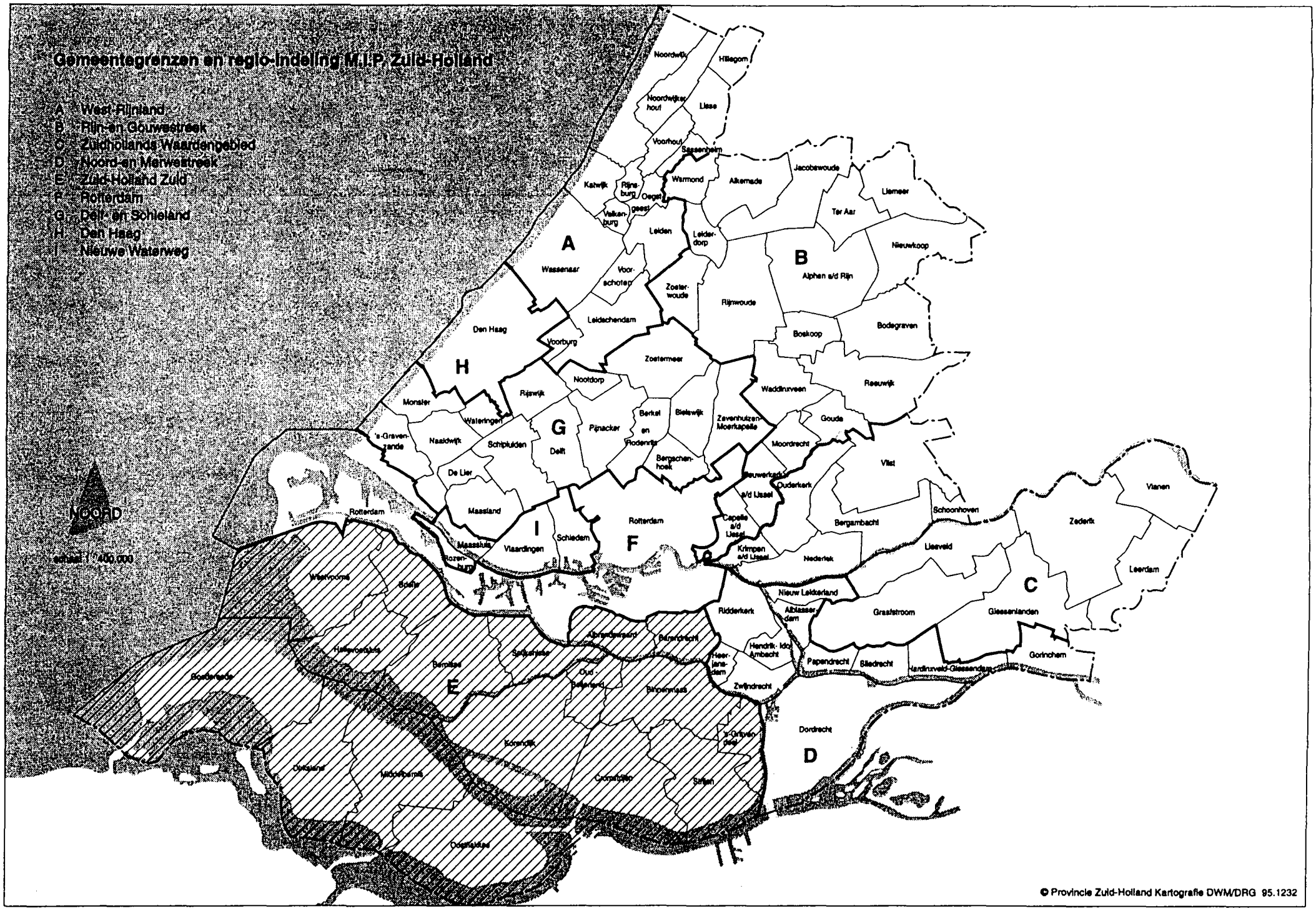
- Gemeente–atlas van de provincie Zuid–Holland (1869).
  Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chromo–topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000;
  * Bladnr. 524 Oost en West Barendrecht (1874, 1899, 1905, 1908)
  * Bladnr. 545 Mijnsherenland (1874, 1889, 1905)

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000;
  * Bladnr. 37H Barendrecht (uitgave 1938)
    37H Barendrecht (uitgave 1958)
    37H Barendrecht (uitgave 1968)
    37H Rotterdam (uitgave 1981)
    37H Rotterdam (uitgave 1990)

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:50.000;
  * Bladnr. 37 O Rotterdam (uitgave 1949)
    37 O Rotterdam (uitgave 1981)

- Foto–atlas Zuid–Holland (1990). Den Ilp/Emmen.

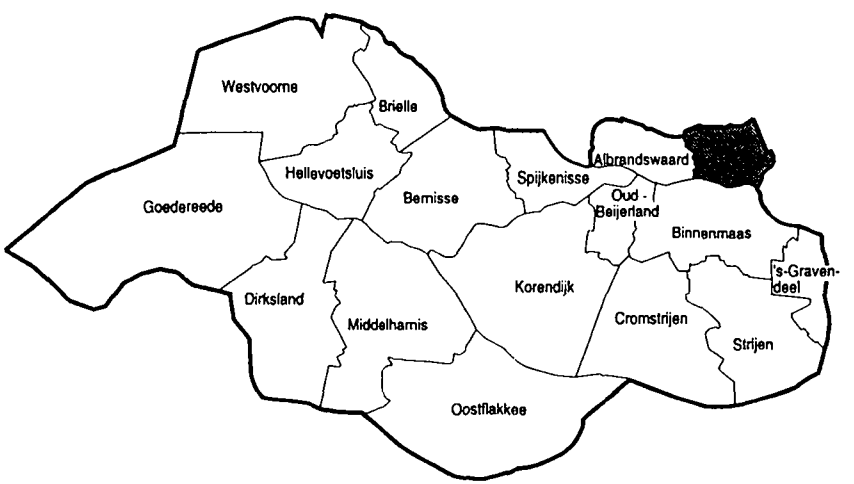


© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

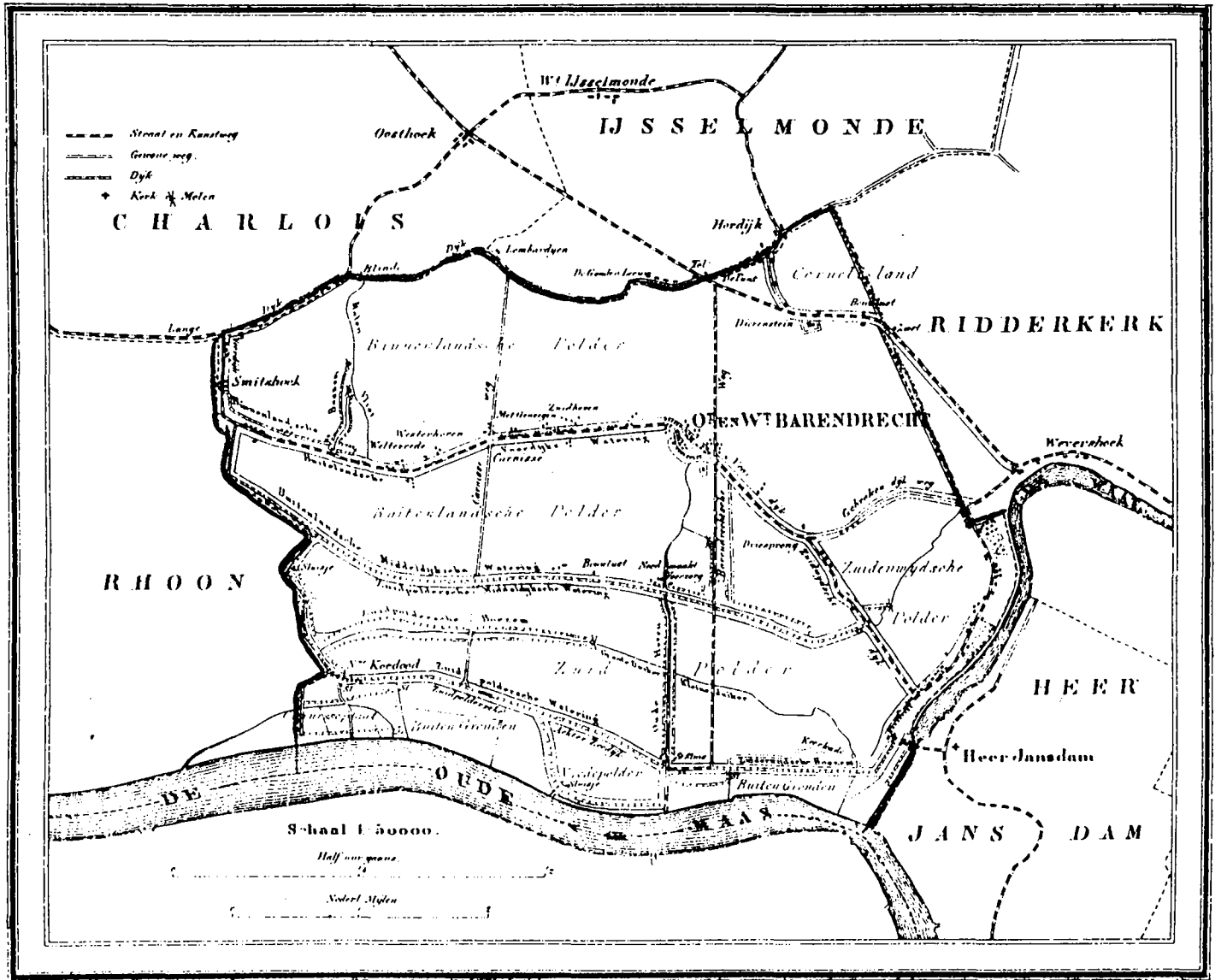
Figuur 2f.

Gemeente Barendrecht

schaal 1 : 300.000



© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

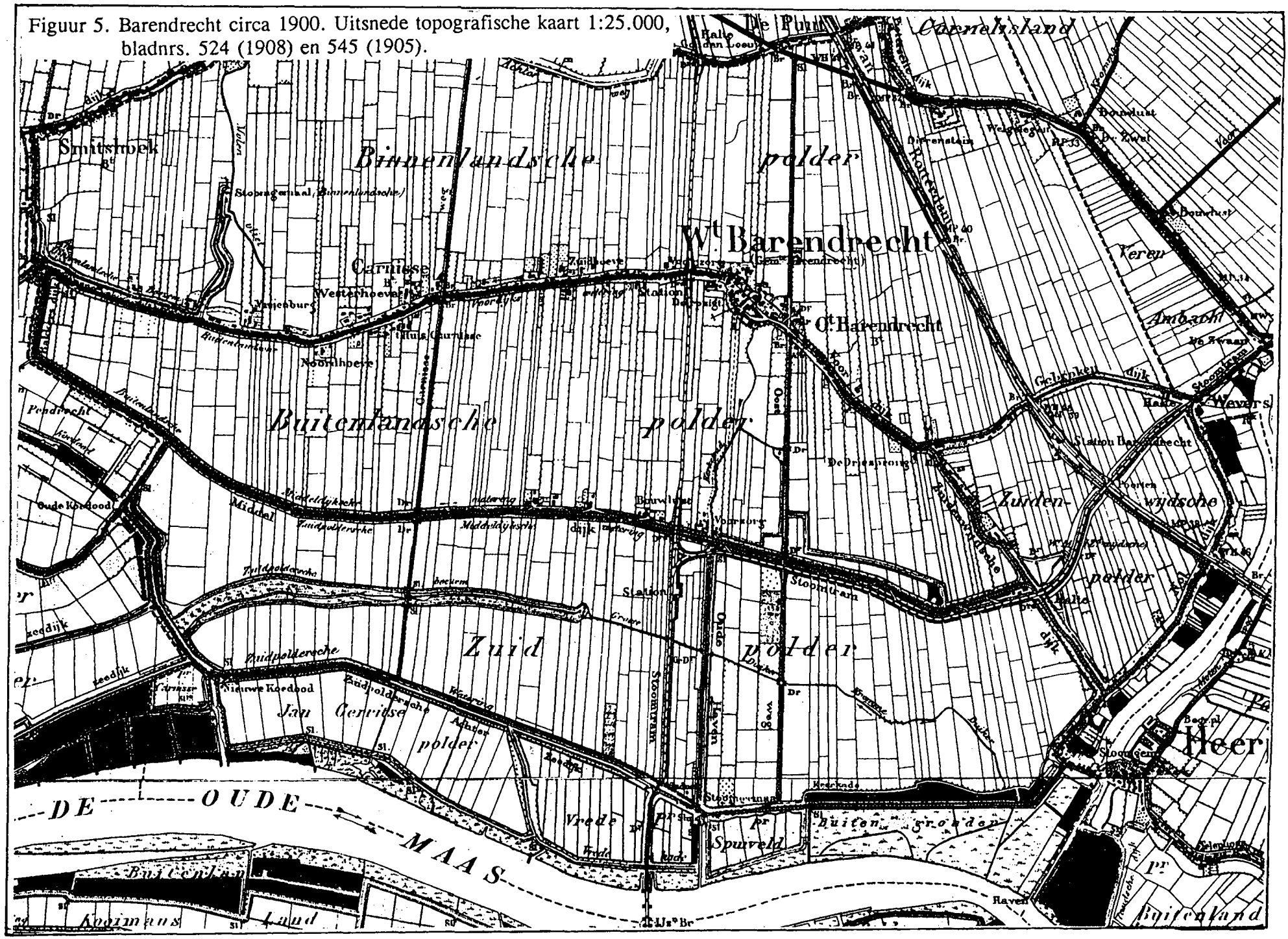


Figuur 2. Barendrecht anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

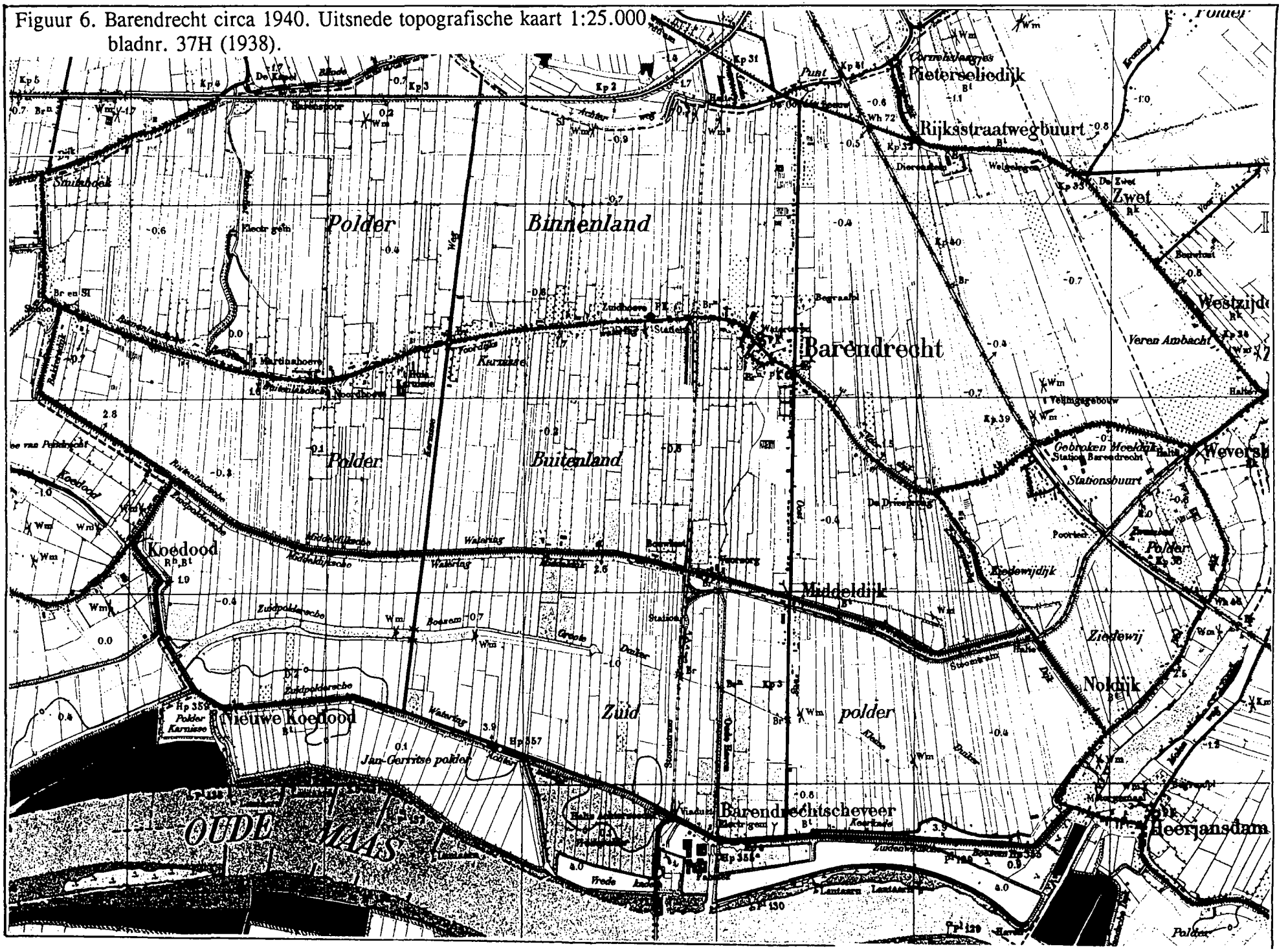
Figuur 3. Barendrecht circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 (1857).

Figuur 4. Barendrecht circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 Oost (1949).

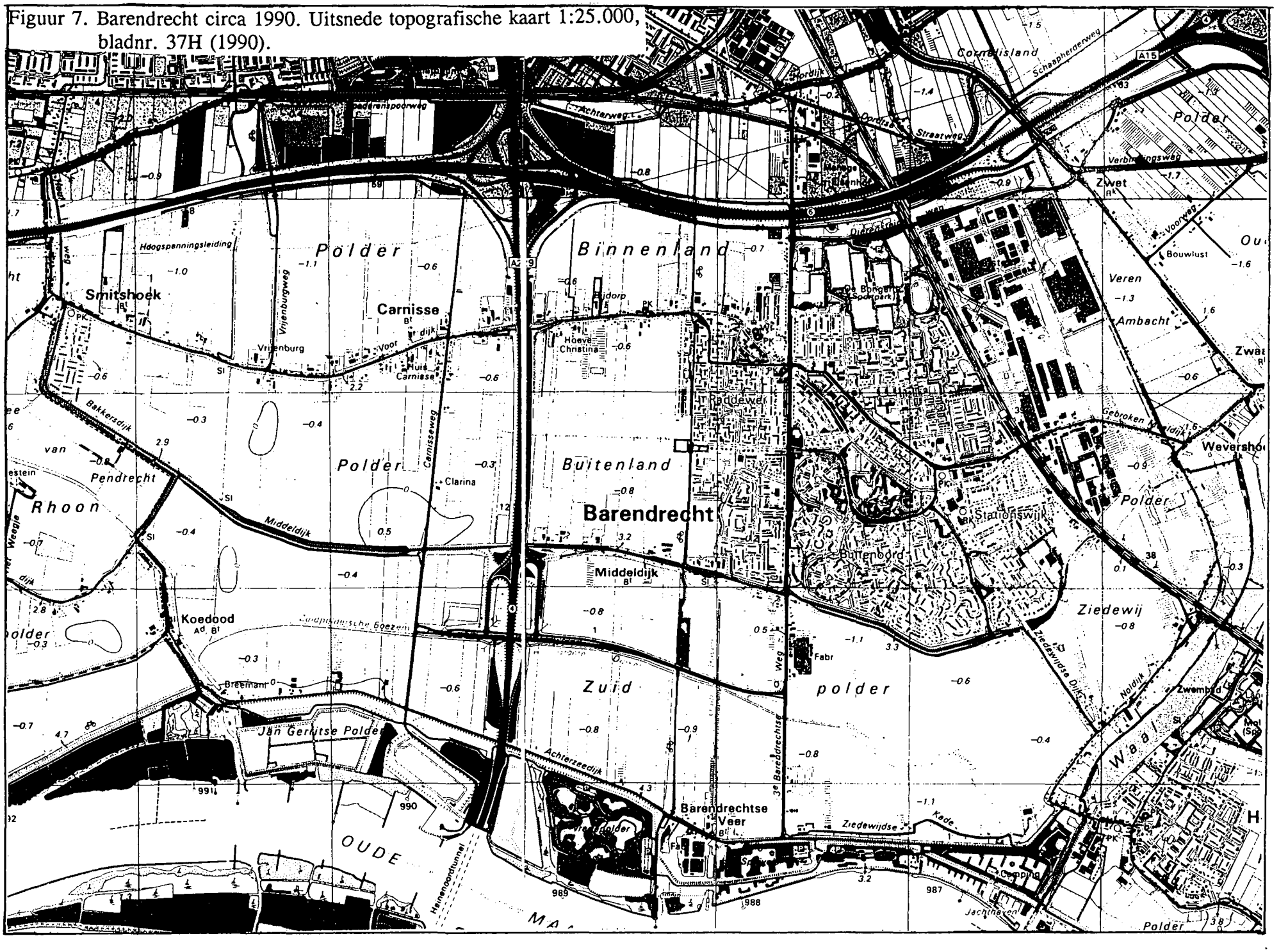
Figuur 5. Barendrecht circa 1900. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 524 (1908) en 545 (1905).

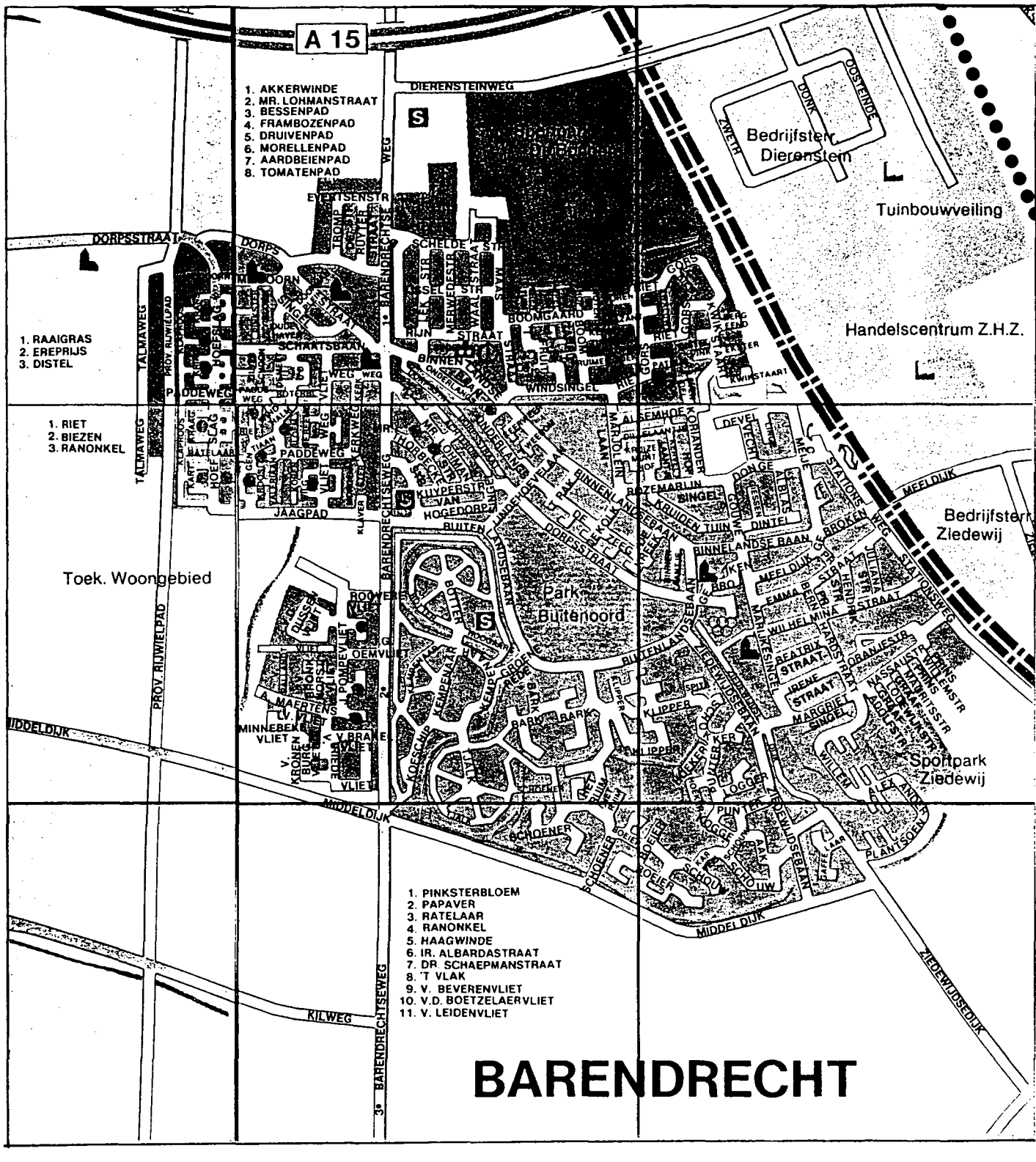


Figuur 6. Barendrecht circa 1940. Uitsnede topografische kaart 1:25.000 bladnr. 37H (1938).



Figuur 7. Barendrecht circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 37H (1990).





Figuur 8. Straatnamenkaart van Barendrecht.

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

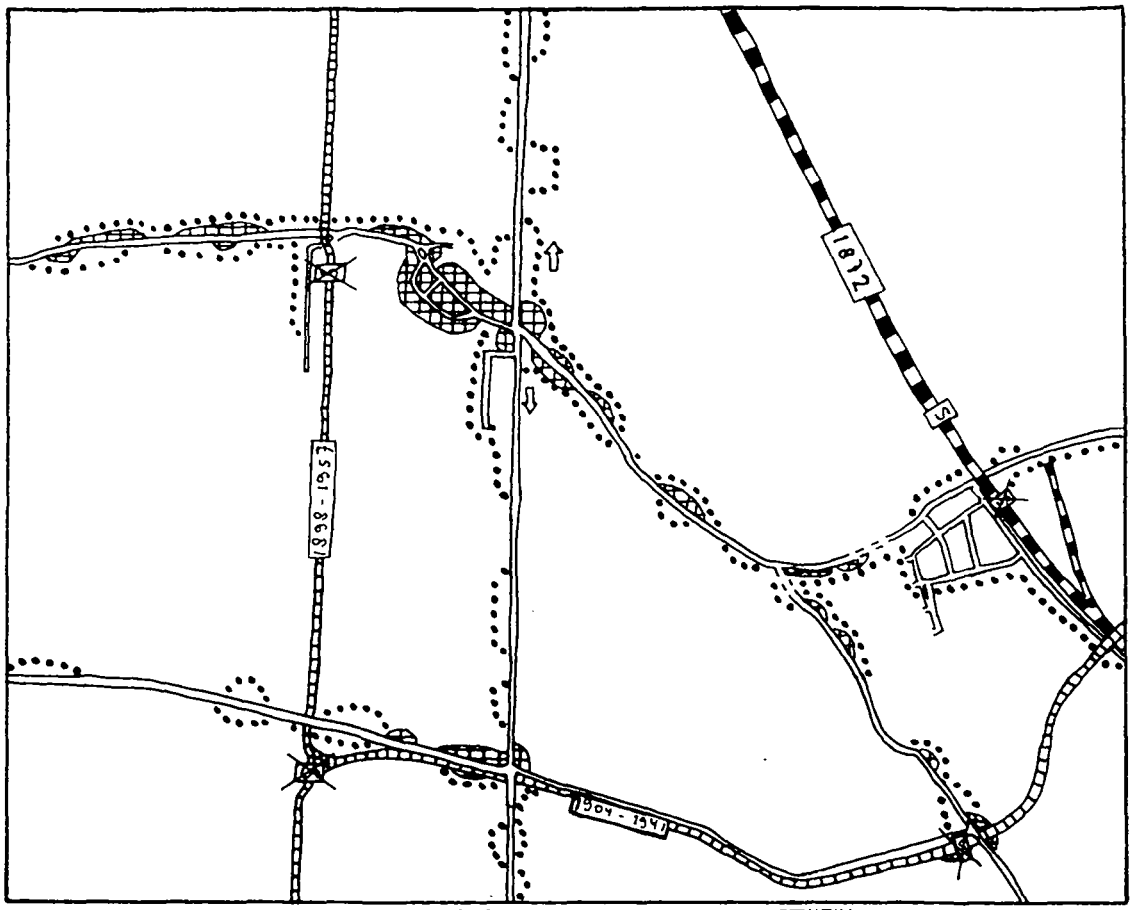
1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

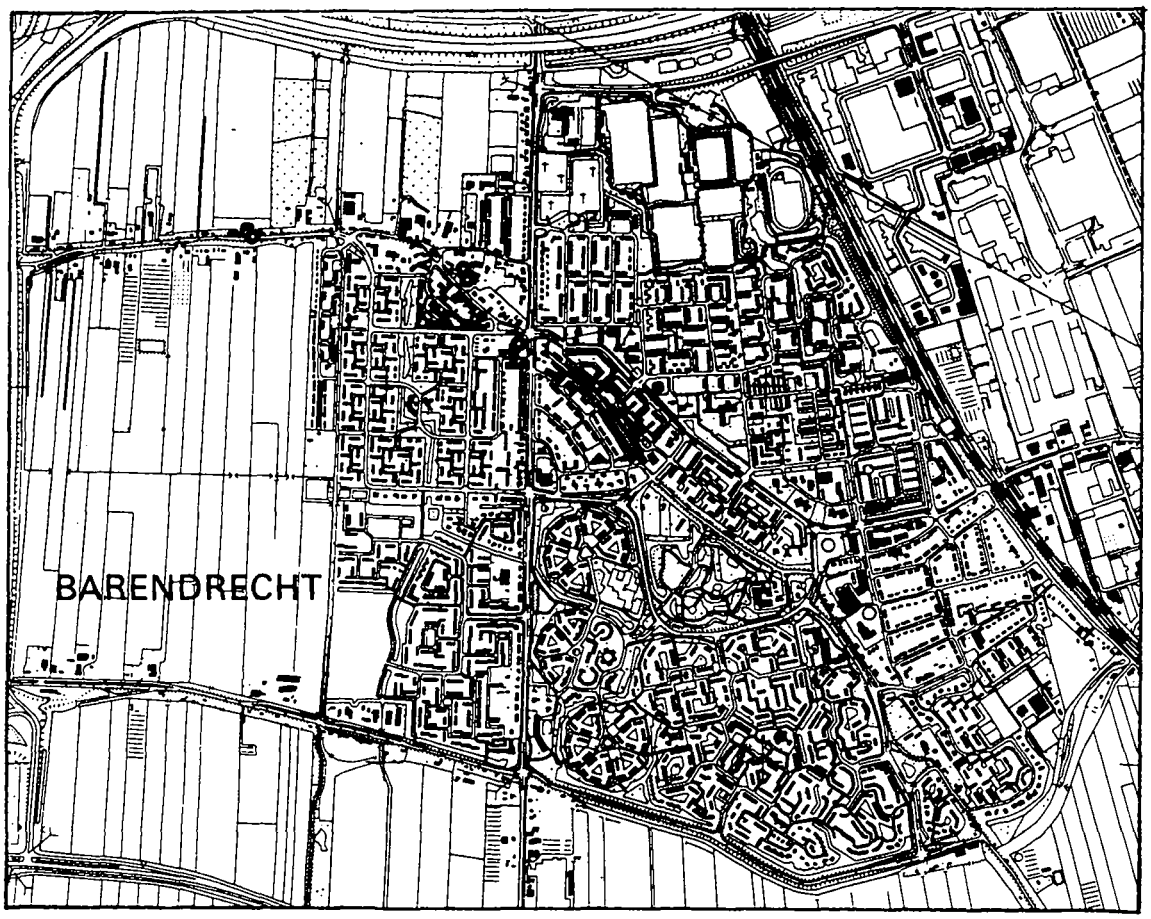
S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening



Figuur 9. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Barendrecht in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 9a. Barendrecht anno 1988 (ter vergelijking)

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE BARENDRECHT

Inleiding

Barendrecht is een dijkdorp waarvan de kern is gelegen in een bocht van de dijk. Deze bocht wordt afgesneden door de Dorpsstraat. In dit gedeelte tussen de dijk en de dorpsstraat liggen aan een rechthoekig plein de kerk, de watertoren en de school. De dijk splitst zich naar het zuid-oosten in een zuidelijke dijk (Ziedewijdse dijk) in de richting Heerjansdam en een oostelijke dijk in de richting Ridderkerk (Gebroken Meeldijk). Naar het westen zet de dijk zich onder de naam Voordijk voort in de richting van de buurtschappen Carnisse en Smitshoek.
In de jaren '20 en '30 van de 20ste eeuw heeft uitbreiding van Barendrecht plaatsgevonden in de buurt van de spoorlijn, ten zuiden van de Gebroken Meeldijk. Na de Tweede Wereldoorlog is Barendrecht sterk uitgebreid. De gehele oude kern is nu ingesloten door woonwijken. Hoewel de hoofdwegen niet overal meer op de dijk liggen, is het oorspronkelijke wegenpatroon nog wel te reconstrueren. In het landschap is bovendien het oude havenkanaal herkenbaar, evenals de voormalige tramlijn van Rotterdam naar Zuid-Beyerland, die bij de Barendrechtse brug de Oude Maas overstak.

Dorpsbebouwing en woningbouw

De dorpsbebouwing bevindt zich langs de genoemde Dorpsstraat, de achtergelegen dijk (= Singel) en het verlengde van de dijk (= Middenbaan en Dorpsstraat-oost). De hier gelegen bebouwing uit de 18de, 19de en 20ste eeuw is veelal uit ijsselsteen opgetrokken. De Middenbaan is tegenwoordig in gebruik als winkelstraat, zodat daar van de oorspronkelijk bebouwing weinig meer resteert. Ofwel de 19de eeuwse panden zijn volledig verbouwd, ofwel er heeft nieuwbouw plaatsgevonden om te voldoen aan de 20ste eeuwse winkeleisen.
Langs de Dorpsstraat, de Singel en het Doormanplein is meer van de oorspronkelijke bebouwing terug te vinden. Zo is Singel 35 een uit ijsselsteentjes opgetrokken pand uit ca. 1800. Doormanplein 6 dateert uit het begin van de 19de eeuw en heeft aan de pleinzijde een ingezwenkte lijstgevel. Dorpsstraat 141 is een van oorsprong 17de eeuws pand met een 19de eeuwse voorgevel en een erkerkamer aan de zijde van de Dorpsstraat. Uit het begin van de 19de eeuw dateert "huis Waalesteyn" (Dorpsstraat 142), een statig herenhuis met lijstgevel en schilddak. Het uit 1851 stammende pand Dorpsstraat 136 is opgetrokken uit gele ijsselsteen en heeft een voorgevel van rode baksteen met enige decoratieve elementen. Een gaaf pand uit het einde van de 19de eeuw is Dorpsstraat 133. Het is een éénlaags pand, eveneens opgetrokken uit gele ijsselsteen met een voorgevel uit rode baksteen, welke rond de vensters is verlevendigd met stucdecoratie.
Langs het vervolg van de dijk - Dorpsstraat/Voordijk - is de bebouwing minder dicht en bestaat behalve uit eenvoudige woonhuizen uit verbouwde dijkhuisjes en boerderijen. Aan de zuidzijde ligt de bebouwing hier lager dan de dijk, waarvan het wordt gescheiden door een sloot, terwijl deze aan de noordzijde voor een deel tegen de dijk is gebouwd. Aardige woningen uit het begin van de 20ste eeuw zijn hier Voordijk 243 en 258. Ook in oostelijke richting (Dorpsstraat-oost) is de bebouwing minder dicht en bestaat uit woningen en boerderijen. Aan de zuidzijde loopt een sloot achter de dijk. Vermelding verdient hier Dorpsstraat-oost 31, een éénlaags pand met een rijk gedecoreerde gevel uit het einde van de 19de eeuw.

In de jaren '20 en '30 van de 20ste eeuw heeft ten zuiden van de Gebroken Meeldijk nabij het spoor een uitbreiding van Barendrecht plaatsgevonden. De Prins Hendrikstraat, Wilhelminastraat, Julianastraat, Emmastraat en Prins Bernardstraat raakten in die jaren bebouwd met vrijstaande en dubbele villa's en woningen in blokken van vier (jaren '30). Het stratenpatroon van deze wijk is zeer eenvoudig en bestaat uit rechte straten. Alleen de Emmastraat vertoont, in navolging van de gebroken Meeldijk, een bocht. De wijk is voorzien van veel groen. Zowel vóór als achter de woningen zijn tuinen, terwijl in de Prins Bernardstraat enig openbaar groen is.
Ten oosten van het spoor, richting Wevershoek zet de lintbebouwing uit het begin van de 20ste eeuw zich ten zuiden van de Gebroken Meeldijk voort. Het betreft hier kleine vrijstaande en twee-onder-één-kap-woningen. Direct na het spoor is de bebouwing, waaronder een blok arbeiderswoningen uit 1918, grotendeels ingesloten door industrie.
Binnen de gemeente Barendrecht liggen diverse buurtschappen, hetgeen alleen nog maar af te leiden is uit een geringe verdichting van de lintbebouwing, die bestaat uit woningen en boerderijen. Zo ligt langs de Voordijk Carnisse en langs de Middeldijk een naar de dijk genoemd buurtschap. Vermeldenswaard is hier het woonhuis, genaamd "Eben-Haëzer" (Middeldijk 15) uit ca. 1915, dat opvalt door de decoratieve toepassing van de verschillende kleuren verblendsteen en geglazuurde bakstenen. Middeldijk 35 dateert uit dezelfde periode en is een eenvoudiger woonhuis met bedrijfsgedeelte, opgetrokken uit rode en witte kalkzandsteen.
De buurtschap Smitshoek onderscheidt zich van bovengenoemde, doordat in Smitshoek nog een na-oorlogse planmatige uitbreiding heeft plaatsgevonden. Tot slot kan hier de bebouwing langs de Noldijk worden genoemd, waar zowel langs als onderaan de dijk verspreid diverse boerderijen, dijkhuisjes en arbeiderswoningen zijn gebouwd. Een gaaf dijkhuisje uit het derde kwart van de 19de eeuw is Noldijk 3.

Winkels

Zoals gezegd is de Middenbaan (oorspronkelijk een deel van de Dorpsstraat) tegenwoordig de winkelstraat van Barendrecht. Er zijn echter géén interessante winkels of winkelpuien uit de periode 1800-1945 aanwezig. Wel zijn aan de Dorpsstraat en Singel enkele fraaie winkels te vinden. Dorpsstraat 121/123 is een 19de eeuws pand met een fraaie houten winkelpui en luifel. Dorpsstraat 163 dateert uit ca 1910 en heeft een ijzeren winkelpui met geklonken kolommen. Singel 29, een bakkerij met woning en winkel uit 1907, heeft een fraai tegeltableau in de gevel.

Bijzondere bebouwing

In de kern van Barendrecht bevindt zich aan de Dorpsstraat de 16de eeuwse kerk. Erachter staat een schoolgebouw met schoolmeesterswoning uit het einde van de 19de eeuw (Dorpsstraat 150). Dorpsstraat 137 is het voormalige raadhuis uit het laatste kwart van de 19de eeuw, dat nu als kantoor in gebruik is. Het is een pand met een voor die tijd typische raadhuisvorm: tweelaags met het linker geveldeel voorzien van topgevel onder een zadeldak en het rechter geveldeel recht afgesloten onder een verhoogd plat dak met dakschilden

boven de gevels.

Boerderijen

Er zijn nog vele boerderijen in Barendrecht te vinden, zowel in de dorpskern als langs de buiten de kern gelegen dijken. Het zijn vooral de voor het zuiden van Zuid-Holland kenmerkende boerderijen, bestaande uit een woonhuis op een rechthoekige plattegrond en een grotere stal erachter met een zijlangsdeel. De kopgevel is meestal naar de dijk gericht. Er zijn ook enkele boerderijen te vinden waarbij woonhuis en stal in elkaars verlengde liggen en waarbij de stal een dwarsdeel heeft. Hiervan ligt de langsgevel meestal evenwijdig aan de dijk.

Buiten de kern is met name het gebied langs de Dorpsstraat-Voordijk en in mindere mate langs de Middeldijk en Noldijk rijk aan boerderijen. De meeste boerderijen dateren van ná 1800, hoewel er ook nog enkele van voor die periode zijn.

Karakteristiek voor boerderijen met zijlangsdeel is dat het woongedeelte veelal is voorzien van een symmetrisch ingedeelde ingezwenkte lijstgevel. Een vroeg voorbeeld hiervan is de nabij het dorpscentrum gelegen "Voorzicht". De naar de dijk gerichte voorgevel is een ingezwenkte lijstgevel uit het begin van de 19de eeuw, terwijl het stalgedeelte met zijlangsdeel stamt uit 1891. Van de in het centrum gelegen boerderij Dorpsstraat 168 is de kopgevel eveneens naar de dijk gericht. De gave, uit 1866 daterende boerderij heeft bovendien een karakteristieke wagenschuur op het erf.
Buiten het dorpscentrum is Voordijk 464 een goed voorbeeld van dit type, ook met een wagenschuur. Op de kroonlijst van de sober gedecoreerde ingezwenkte lijstgevel staat de naam van de boerderij: "Vrijenbrug". Karakteristiek is bovendien de aanwezigheid van een bovenlicht met tracering boven de inrijdeuren (in dit geval halfrond) en halfrond of roosvenster in de top van de kopgevel. De voormalige boerderij "Bijdorp" (Voordijk 278) heeft een rijker gedecoreerde voorgevel, die is gepleisterd en voorzien van geprofileerde omlijstingen rond de vensters, cordonlijsten en rozetten in de kroonlijst.

Daarnaast komen in Barendrecht een aantal boerderijen voor van het type met zijlangsdeel, waarbij het woongedeelte een tuit- of puntgevel als voorgevel heeft. Ook hier zijn de meeste enkele meters van de dijk af gelegen met de kopgevel in de richting van de dijk. Het meest monumentale voorbeeld hiervan is de uit de eerste helft van de 19de eeuw daterende boerderij "Westerhoeve" (Voordijk 388). De voorgevel is hier een symmetrisch ingedeelde puntgevel, opgetrokken uit gele ijsselsteen met rode bakstenen strekken boven de vensters en een door pilasters omgeven ingangspartij in het midden. Eenvoudiger qua uitvoering, maar van hetzelfde type, zijn Voordijk 332 en 359, beide daterend uit het eind van de 19de eeuw. Uit die periode stamt ook de boerderij "Voorzorg" (Voordijk 228) die zich van bovengenoemde onderscheidt, doordat de ingang zich in de zijgevel bevindt.

Van de boerderijen met een dwarsdeel, die veelal met één van de lange zijden langs de dijkhelling zijn gebouwd, is Noldijk 126 het meest karakteristieke voorbeeld. De schuur

is van geteerde houten gepotdekselde delen met aan dijkzijde vijf zolderluiken, waarvoor het rieten dak evenzovele malen is opgewipt. In de top van de voorgevel van het woonhuis staat het jaartal 1820. De eveneens langs een dijk gelegen boerderij Middeldijk 115, bij het buurtschap Smitshoek, heeft een woonhuis uit 1886 met een vrij hoog souterrain. Het bedrijfsgedeelte springt aan de achterzijde uit ten opzichte van het woonhuis en heeft een dwarsdeel met aan dijkzijde een gepotdekselde wand, voorzien van inrijdeuren. In deze categorie past ook de 19de eeuwse boerderij Noldijk 33, die niet is geïnventariseerd, maar hier toch wordt vermeld vanwege de opmerkelijke grote ijzeren rondbogige vensters in de kopgevel van het woonhuis.
Dorpsstraat-oost 29 is een boerderij met dwarsdeel, die beneden aan de dijk ligt met de kopgevel richting de dijk. Het pand, dat gedateerd is 1910, heeft een voor die tijd karakteristieke vorm en decoratie en een typerend materiaalgebruik.

Monumenten van bedrijf en techniek.

In de kern van het dorp staat naast de 16de eeuwse kerk de naar een ontwerp van Roelof Kuipers in 1910-'12 gebouwde watertoren. Het is een vierkante gepleisterde bakstenen toren met een uitkraging ter plaatse van het reservoir, waartegen bakstenen balkons met poortjes met frontons zijn aangebracht.

Aan het zuideinde van de Oude Haven, onder aan de Achterzeedijk (nr. 46), ligt het voormalige stoomgemaal van de Buitenlandse Polder. Het is gebouwd in 1928 naar een ontwerp van de ingenieurs W.C. en K. de Wit, maar sinds 1972 buiten gebruik. In Vierenpolder ligt een restant van een 19de eeuwse sluisje met een gedeeltelijk gepleisterde bakstenen duiker van rode baksteen.

Bij een voormalige kruising van de Noldijk en de spoorweg staat een dienstwoning van de spoorwegen (Noldijk 71).
Het tot woning verbouwde tramstation (Achterzeedijk 71/73), het nabijgelegen bruggehoofd met twee wachthuisjes van de Barendrechtse brug en het als monument neergezette ijzeren scharnierpunt van een pijler van de voormalige Barendrechtsebrug zijn alle objecten uit circa 1886-88, die herinneren aan de voormalige tramlijn Rotterdam-Zuid-Beyerland (1898-1956). Na de ingebruikname van de Heinenoordtunnel is de brug over de Oude Maas in 1970 afgebroken.

In de nabijheid hiervan, tussen de Achterzeedijk en de Oude Maas ligt een fabriekscomplex (Achterzeedijk 57). Het oudste gedeelte wordt gevormd door een wasmachinefabriek uit ca. 1926, waar temidden van enkele bedrijfsgebouwen, de hoge schoorsteen een dominante plaats inneemt. Bij de ingang van het terrein staat een kantoorgebouw uit de jaren '30 van de 20ste eeuw, waaraan de invloed van de Nieuwe Zakelijkheid herkenbaar is. Uit dezelfde periode dateren enkele dienstwoningen die zich aan de noord- en westzijde van het terrein bevinden.