COLOFON

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

Samenstelling/Productie
mw. drs. M. Bookelman
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
drs. A.F.J. Niemeijer
mw. drs. L.A. Nizet
mw. R. Ramautar
mw. drs. C. Scheffer
ir. Th. A.J. Schiere
drs. A. Schuurman
mw. drs. E.B. de Snoo-van de Garde
ing. M. Spooren
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs. R. Daalder
drs. Th. M. Elsing
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, februari 1995

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
A.F.J. Niemeijer
april 1990

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
L.A. Nizet
A. Schuurman
C. Scheffer
M. Verweij
mei 1990/herzien augustus 1993

C. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
M. Höfkens
L.A. Nizet
A. Schuurman
C. Scheffer
mei 1990
februari 1993

D. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
M. Höfkens
L.A. Nizet
A. Schuurman
C. Scheffer
oktober 1993

E. **INVENTARISATIE**
E.B. van de Garde
L.A. Nizet
M. Verweij
maart 1990

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. STADSONTWIKKELING TOT CIRCA 1800

3. FYSISCHE GESTELDHEID
   3.1. Bodem en reliëf
   3.2. Afwatering

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   4.1. Agrarisch grondgebruik
   4.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   4.3. Visuele karakteristiek

5. INFRASTRUCTUUR
   5.1. Wegen
   5.2. Wateren
   5.3. Dijken
   5.4. Spoorwegen
   5.5. Bruggen
   5.6. Militaire infrastructuur
   5.7. Nutsvoorzieningen

6. NEDERZETTINGEN
   6.1. Algemeen
   6.2. De stad Dordrecht
      6.2.1. Algemeen
      6.2.2. Functionele ontwikkeling
         6.2.2.1. Verkeer
         6.2.2.2. Handel, markt en opslag
         6.2.2.3. Nijverheid en industrie
         6.2.2.4. Dienstensector en overheid

      6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen
         6.2.3.1. Binnen de oude stad
         6.2.3.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad
         6.2.3.3. Voorzieningen
         6.2.3.4. Groenvoorziening
         6.2.3.5. Naoorlogse ontwikkelingen

   6.3. Dubbeldam
   6.4. Wieldrecht
   6.5. Tweede Tol
   6.6. Willemsdorp
   6.7. Kop van 't Land
   6.8. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Dordrecht is gelegen in het zuidoosten van de provincie Zuid-Holland en beslaat tegenwoordig het totale Eiland van Dordrecht. Dit eiland wordt omsloten door de Beneden-Merwede, de Nieuwe Merwede, het Hollandsch Diep, de Dordtsche Kil, de Krabbe en de Oude Maas; aan de overzijden van deze wateren liggen de aangrenzende gemeenten (N.O.Z.W.) Papendrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Werkendam (Noord-Brabant), Hoge en Lage Zwaluwe (Noord-Brabant), Strijen, 's-Gravendeel en Zwijndrecht.

Door gemeentelijke herindelingen in 1871 (grondruil), 1903 en 1970 werd de voormalige gemeente Dubbeldam in drie fasen bij Dordrecht gevoegd, nadat deze op zijn beurt in 1856 tot stand was gekomen door vereniging van Dubbeldam en Wieldrecht. Het oostelijkste deel van het Eiland van Dordrecht behoorde vroeger tot de gemeente Sliedrecht; dit werd eveneens in 1970 bij Dordrecht getrokken. Begin 1986 werd het Dordts grondgebied nog iets vergroot met gronden die bij het graven van de Nieuwe Merwede bij het eiland van Dordrecht kwamen te liggen. Anderzijds ging een snippertje grond verloren aan de westzijde van de Dordtsche Kil; een buitendijks gelegen terrein werd hier als havengebied ingericht en bij de gemeente 's-Gravendeel gevoegd. De huidige grenzen zijn geheel functioneel-landschappelijk, maar in belangrijke mate gaan ze terug op historisch-juridische grondslagen; een aantal van de grenswateren is van origine echter minder 'natuurlijk' dan een eerste blik op de kaart doet vermoeden.

Het tegenwoordige oppervlak van Dordrecht bedraagt 9.948 ha en het aantal inwoners van de gemeente was op 1 januari 1989 108.519; de bevolkingsdichtheid kwam op 1.340 inwoners/km^2 landoppervlak.

Dordrecht dankt zijn ontwikkeling in de eerste plaats aan een gunstige ligging in het mondingsgebied van de grote rivieren; als stapelplaats kreeg de stad in de Middeleeuwen grote betekenis voor de handel. Privileges beschermden de handelspositie eeuwenlang afdoende, maar na stagnatie in de 19e eeuw groeide Dordrecht ook uit als industriestad. Dordt, zoals de naam ook wel wordt geschreven en uitgesproken, behoort tot MIP-regio D: de Noord- en Merwestreek. De samenhang met dit gebied is evident door de centrale ligging van de stad in het rivierengebied. Bodem, ontginning en economische ontwikkeling vertonen sterke samenhang met de aanwezigheid van de benedenlopen van Maas- en Rijn (takken).

De gemeente Dordrecht omvat heden een zestal kernen: de stad Dordrecht, de dorpen Dubbeldam en Wieldrecht en de gehuchten Kop van 't Land, Tweede Tol en Willemsdorp. Dubbeldam en Wieldrecht zijn inmiddels feitelijk deel gaan uitmaken van de groeikern Dordrecht, maar de oude dorpsstructuren zijn nog (enigszins) herkenbaar. De binnenstad van Dordrecht is in 1986 aangewezen tot beschermd stadsgezicht.

2. STADSONTWIKKELING TOT CIRCA 1800

Dordrecht behoort tot de oudste steden in het westen van ons land en het had eeuwenlang dan ook het eerste stemrecht in de Staten van Holland en West-Friesland. De stad ontstond mogelijk op een landengte of een plaat in een waterloop tussen de Merwede en de Dubbel - een voormalige Maastak - die mogelijk te vereenzelvigen is met de huidige Voorstraats- en Wijnhaven (of Oude Haven) en de Oude Maas. De eerste kolonisten in dit gebied moeten zich op een (schier) eiland in dit water (de "Thure" of "Dor") hebben gevestigd en er een lineair dorp hebben gesticht dat zich vanaf de huidige Groenmarkt ging uitstrekken richting Grote Kerksbuurt en Wijnstraat. De tot op heden oudste gevonden archeologica dateren uit de 12e eeuw maar de nederzetting werd waarschijnlijk heel wat vroeger gesticht.

In het tegenwoordige uiterste zuidwesten van de oude stad kwam de Grote Kerk tot stand; de huidige - daterend uit de 13e tot en met de 16e eeuw - heeft een tufstenen voorganger uit de 12e eeuw. Het noordoosten van de nederzetting moest tegen afkalving worden beschermd, werd versterkt en zeker al in 1285 het (Groot) Hoofd genoemd. Ten noordwesten van de tussenliggende bebouwingsas werd sinds de tweede helft van de 13e eeuw de grond aangeplempt om verdere uitbreiding van de inmiddels als handelsnederzetting en grafelijke tolplaats bekende stad (stadsrechten 1220, oudere mogelijk reeds ± 1200) mogelijk te maken. Zelfs werd een deel van de westelijke tak van de waterloop gedempt en bouwrijp gemaakt: behalve havenfaciliteiten en woningen kwamen er openbare gebouwen en kloosters tot ontwikkeling.

Behalve aan deze zogenaamde Water- of Poortzijde van Dordrecht groeiden sedert de 12e eeuw ook op de oostoever van de (natuurlijke) Oude Haven nederzettingen: in het zuiden en oosten het lineaire Dordrecht-Landzijde (begin van de Voorstraat) en in het noorden - in de toenmalige Hoge Heerlijkheid van de Merwede - het ringdorp Daniëlsambacht. Vanaf de oever van de haven waren de gronden in dit gebied in stroken verkaveld en in de 13e eeuw werden ook straten haaks op de wateroever aangelegd (de zogenaamde Achterstraten): het begin van de stadsuitleg die rond 1271 resulteerde in een consent tot aanleg van een versterking. In 1307 werd het oudste omwalde gebied uitgebreid en kwam ook Daniëlsambacht - met de Nieuwkerk (voorloper van deze kerk ook 12e-eeuws) - onder stedelijke bescherming. De toenmalige stadsgrenzen aan de Landzijde bleven vrijwel ongewijzigd in stand tot in de 19e eeuw; de lijn Spui- en Riedijkshaven.

De belangrijkste uitbreidingen van Dordrecht vonden dan ook plaats aan de Waterzijde en wel als gevolg van de betekenis als handelsplaats. In 1299 kreeg Dordrecht - na eerdere privileges - het 'stapelrecht' voor de stroomafwaarts komende handelsgoederen; in de loop van de 14e eeuw werd dit recht uitgebreid met de verplichting aan handelaren de stroomopwaarts gaande lading in de stad ter markt te brengen (het zogenaamde Maasrecht, in fasen verleend in 1338, 1344 en 1355). Ondanks herhaalde protesten van andere steden en niettegenstaande ontduikingen bleven de stapelrechten in essentie van kracht tot 1795. Resultaat was dat Dordrecht tal van havenfaciliteiten aanlegde en zich naar het westen uitbreidde op de aanwassen in de Oude Maas. Omstreeks 1410 kwam zo de Nieuwe Haven tot stand, noordwestelijk van het eerder aangeplempte gebied en omstreeks 1574 en in 1585 respectievelijk uitbreidingen buiten de Vuylpoort (de Bomhaven), de Buiten- en Binnenwalevest en de Hoge Nieuwstraat. Rond 1607 werd de Wolwevershaven aangelegd, in 1647 het Maartensgat en de bebouwing van de Hooikade en in 1656 de Kalkhaven en het Sluisweggebied. Het bodemmateriaal werd vanouds gebruikt ter ophoging van de stad: op verscheidene plaatsen bevindt het Middeleeuwse straatniveau zich door klink en verzakking thans op 3 à 3,5 meter -NAP.

Ruimtelijk verschillen de Middeleeuwse stad en de latere uitbreidingen enigszins van elkaar: de oudere stadsdelen ontwikkelden zich weinig planmatig en zijn - ondanks hun relatief regelmatige plattegrond - sterk door bodemtoestand, reliëf en bestaande verkaveling

bepaald. In de plattegrond bleven dan ook nog eeuwenlang resten van de oorspronkelijke kavelsloten zichtbaar, vooral in de vorm van de z.g. spranten. De latere uitbreidingen werden volgens een vooropgezet ontwerp gerealiseerd, vaak op nog onontgonnen terrein en deze zijn dan ook 'rationeler' van grondplan. Opvallend in de stadsplattegrond is de matige aansluiting van de Waterstad op de Landstad: de bruggen over de Voorstraats- en Wijnhaven liggen niet alle in het verlengde van de straten. Dit feit pleit ervoor, dat de beide stadsdelen relatief onafhankelijk van elkaar ontstonden en dat ook hun functies verschillend waren: de Waterstad was vanouds gericht op handel en havenfuncties, de Landstad echter op nijverheid, ambacht en agrarisch bedrijf. Het overwegend belang van de havenfunctie van Dordrecht leidde ertoe, dat de oevers van de Voorstraats- en Wijnhaven - oorspronkelijk de markt- en stapelplaatsen - meer en meer bebouwd werden met pakhuizen, die direct aan het water grensden.

Na de Alteratie in 1572 werden verscheidene kloosters binnen de stad gesloopt of heringericht, waardoor de bebouwingsdichtheid aanzienlijk kon toenemen. Rond 1500 had de stad zo'n 9.000 inwoners; ruim een eeuw later ongeveer 18.000, een cijfer dat globaal genomen tot omstreeks 1800 gehandhaafd bleef. Al die tijd was de stad aan de Landzijde slechts versterkt gebleven door de Middeleeuwse muren. Vernieuwing of modernisering werd onnodig geacht daar Dordrecht sedert de St. Elisabethsvloed van 1421 als een eiland temidden van getijdengeulen was blijven liggen en nauwelijks belegerd kon worden. Het gevolg van het landverlies was ook dat agrarisch bedrijf, wegverkeer en centrumfunctie de stad sedert die tijd nagenoeg vreemd waren: Dordrecht moest zich wel op de handels- en transportfuncties richten om te blijven voortbestaan. Landherwinning geschiedde aanvankelijk slechts op bescheiden schaal en alleen om te voorkomen dat andere belanghebbenden zich van de gorzen meester zouden maken, maar in de loop van de 17e eeuw was toch het grootste deel van het tegenwoordige Eiland van Dordrecht ingepolderd.

Hoewel Dordrecht als eerste handelsstad in Holland vanaf de 16e eeuw werd voorbijgestreefd door Amsterdam en Rotterdam, bleef de stad tot rond 1800 gedomineerd door haven- en overslagfaciliteiten; immers Dordt lag zeer gunstig voor het overladen van goederen van zeeschepen op riviervaartuigen vice versa. Het is overigens juist deze passieve deelname aan de (internationale) handel geweest die de Dordtse terugval inleidde: terwijl handelaren uit andere havens naar expansie streefden, bleven de Dordtenaren teren op hun oude prerogatieven.

3. FYSISCHE GESTELDHEID

3.1. Bodem en reliëf

De huidige fysische gesteldheid van Dordrecht en omgeving is in sterke mate bepaald door de gevolgen van de overstromingen van 1421 en volgende jaren, waardoor de z.g. Grote of Zuidhollandse Waard ten onder ging. De dijken en de zoutrijke veengronden waren in de daaraan voorafgaande eeuwen al sterk aangetast door de 'zelnering' (zoutwinning door het verbranden van veenpakketten). Bij dijkdoorbraken (al gerapporteerd in de late 14e eeuw) spoelden de resterende venen grotendeels weg, waarna een uitgestrekt gebied van getijdengeulen en gorzen ontstond ter plaatse van het verdronken land (vergelijk de Biesbosch). De stad Dordrecht zelf bleef gespaard, al was er wel grote materiële schade, onder andere aan haven- en paalwerken.

In het laatst van de 16e en in de 17e eeuw werden enige van de opgekomen gorzen ten zuidoosten van de stad bekaad, later bedijkt. Deze gorsgronden - de diepere lagen bestaan uit zandig materiaal, aan de oppervlakte ligt jonge zeeklei - werden gevormd in de 15e, 16e en 17e eeuw (z.g. Nieuwland). In het noorden en zuid(-oost)en van het Eiland van Dordrecht werden deze gronden afgezet in zoet water, in het westen en midden in een brak milieu. Van de eerste bleef ook na grote waterwerken in de eerste helft van onze eeuw nog een belangrijk deel onbedijkt. Deze gebieden, maar ook bedijkte polders, raakten bij de watersnoodramp van 1953 overstroomd.

Het reliëf binnen de huidige gemeente Dordrecht kan eenvoudig worden geschetst: het hart van het eiland ligt op 0,3 à 1,0 meter -NAP (het Oudland); de aanwasgebieden in het noordoosten en zuiden van het eiland liggen ongeveer evenveel boven NAP en sommige (nog) buitendijkse gronden zijn zelfs tot 1,5 meter +NAP opgeslibd.

3.2. Afwatering

De afwatering van het Eiland van Dordrecht geschiedde lange tijd grotendeels op natuurlijke wijze. Van belang voor de lozing waren - behalve de (nog aanwezige) killen (met binnen de Polder de Biesbosch een markant noordoost-zuidwestverloop) - ook en vooral de kavelsloten en de sluissystemen. Tegen 1850 waren er dan ook wel enige watermolens, met name aan de westzijde van het eiland, maar verder werd op talloze plaatsen via sluizen geloosd (onder andere bij Kop van 't Land, De Mijl en in de Oude Beerpolder).
Rond 1880 waren de meeste molens vervangen door stoomgemalen (onder andere bij De Mijl, in de Noordpolder, ten zuiden van Wieldrecht en in de Grenspolder); omstreeks 1900 bovendien ook de molen in de Nieuwe Stadspolder en rond 1910 die in de Stadspolder. In de jaren twintig en dertig werden de stoominstallaties alle vervangen door elektrische en motorgemalen, terwijl ook bij Kop van 't Land een motorgemaal werd geplaatst. Na de oorlog werden ook in een aantal aandijkingen gemalen geplaatst, waardoor het grondwaterpeil aanzienlijk beter beheerst kon worden. Het aantal in gebruik zijnde sluizen nam met de toenemende mechanisering van de afwatering af, terwijl ook herverkaveling dienaangaande een tol eiste.

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

Vooral in het gebied tussen Dordrecht en Dubbeldam werden de bedijkingen sterk vorm gegeven door de ter plaatse aanwezige opwassen; meer naar het oosten en zuiden zijn de dijken op meer geometrische principes aangelegd, maar de verschillende kreken (killen) zijn nog duidelijk in het landschap waarneembaar. De verkaveling is dan ook niet overal even mathematisch-regelmatig uitgevoerd.

Rond het midden van de vorige eeuw vormden de Oude Dijk (of Dubbeldamse Dijk) en de Kromme Dijk de grens tussen de meer en de minder rationeel verkavelde gronden: hoewel ook buiten deze dijken killen en gorzen in het kaartbeeld zichtbaar bleven, zijn wegen en sloten er veel strakker van lijn dan op het 'Oude Land'.

4.1. Agrarisch grondgebruik

De aanwassen ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk waren omstreeks 1850 slechts bekaad en werden gebruikt als graslanden; alleen in en rond de Beerpolders kwamen ook op uitgebreide schaal akkerlanden voor. Ten noorden van de Wieldrechtse Dijk domineerde het veebedrijf, maar sedert de verbetering van de afwatering nam het belang van de akkerbouw sterk toe, terwijl ook de fruitteelt opkwam.

De buitendijkse gronden bleven nog tot in onze eeuw (vrijwel) uitsluitend in gebruik als graslanden en grienden; sedert de verbetering van de afwatering in het noorden en zuiden en de inrichting van de Hollandse Biesbosch tot Biesboschpolder in de jaren twintig werden ook deze gebieden echter in toenemende mate voor de akkerbouw geschikt gemaakt. Thans overweegt de veeteelt dan ook nog slechts in de oeverzones van de Nieuwe Merwede - zowel in het noorden als in het zuiden van de gemeente - terwijl in deze gebieden verder ook nog steeds belangrijke griendgronden liggen. (Er resteren nog enkele griendwerkershuisjes op een terpje.) De (Hollandse) Biesbosch werd in 1987 tot Nationaal Park aangewezen.

4.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Binnen de grienden van de Beversluisplaat in het uiterste zuiden van de gemeente worden minstens sedert de vorige eeuw enige eendenkooien geëxploiteerd (in een gebied dat tot voor kort tot de provincie Noord-Brabant behoorde). De Krabbegors en de Krabbepolder ten zuidwesten van de stad Dordrecht bleven tot na de Tweede Wereldoorlog respectievelijk als griendgronden en weiden - later akkerland - in gebruik. Recent werd het gebied evenwel ingericht als recreatieterrein.

Ten noordoosten van de stad - in het gebied De Staart - lag in de vorige eeuw een schietbaan; omstreeks 1910 werd deze opgevolgd door een zwemplaats, maar tevens begon toen de verstedelijking in dit gebied. De schietbaan werd verplaatst en kwam te liggen ten zuiden van het Wantij, alwaar er nog steeds resten van zijn te vinden. Tuingronden ten zuidwesten en zuidoosten van Dordrecht werden sedert de jaren tien en twintig eveneens in hoog tempo heringericht en bebouwd. Opvallend is dat veel bestaande infrastructurele werken tot op heden bij de stadsuitbreiding richtinggevend zijn geweest. Na de oorlog breidde Dordrecht zich verder uit en thans heeft de bebouwing de Wieldrechtse Dijk en de Beneden-Merwede bereikt. Een aantal 17e/18e/19e eeuwse buitenplaatsen werd hierbij opgeofferd, terwijl andere in de uitbreidingsplannen werden opgenomen. Crabbehof (herbouwd in 1857 en nogmaals vernieuwd in 1913), Dordwijk (met parkaanleg uit circa 1852 en bouwwerken uit 1861 en 1892; thans natuurreservaat) bleven behouden. Ook van andere buitenplaatsen zijn nog onderdelen aanwezig: Dubbelsteijn, Zuidhoven, Merwestein en Noordhove werden ingericht als openbaar park; Haaswijk, Amstelwijck en Gravensteijn

behielden onder meer hun oprijlanen. Verdwenen zijn onder andere Overkamp, Nooit Gedacht en Rusthout. Van het Middeleeuwse kasteel Huis te Merwede rest nog een ruïne in de Merwedepolder.

4.3. Visuele karakteristiek

Het gemeentelijk oppervlak van (het eiland van) Dordrecht wordt overheerst door stedelijke bebouwing, nijverheids-, haven- en overslagterreinen en infrastructurele werken. De zwaartepunten van deze functies bevinden zich in het westen en noordwesten (oude stad, havens en industrie) alsmede in het centrum van het eiland (stedelijke uitbreidingen, infrastructuur). Met name de oeverzones van de Oude Maas, de Beneden Merwede en het Wantij worden zeer sterk door bedrijfsontwikkelingen overheerst. Meer landinwaarts bevindt zich een door woon- en centrumfuncties gedomineerde zone; na de oorlog werd hier een belangrijk deel van de sterk groeiende bevolking gehuisvest. Het zuiden en het oosten van het eiland worden sterk gedomineerd door agrarische bestemmingen. Uitgestrekte akkerlanden en hier en daar weidegebieden met open karakter gaan hier over in van geulen (killen) doorsneden (voormalige) gorzen. De ruimtelijke geleding van het buitengebied berust vnl. op (al dan niet met bomen geaccentueerde) dijklichamen terwijl verder de brede rivierarmen uiterst structurerend werken.

5. INFRASTRUCTUUR

5.1. Wegen

Daar Dordrecht eeuwenlang niet veel meer was dan een eiland(enrijk) waren de wegen slechts van lokale betekenis. Pas omstreeks 1820 werden de verkeersmogelijkheden verbeterd door de aanleg van een rijksweg van Dordrecht naar Willemsdorp, die deel ging uitmaken van het postroutenet in Nederland. Behalve deze bestrate weg telde het Eiland van Dordrecht rond 1870 slechts enkele andere verharde verbindingen: de wegen van de stad richting Dubbeldam via de Patersweg en de Zuidendijk, via de Reeweg-Oost of Platteweg, via de Dubbeldamse Dijk en de weg langs Dordwijk en ten slotte de Reeweg-Zuid naar Wieldrecht (verharding vond gedeeltelijk plaats in 1854).

In deze toestand was rond 1910 al veel verbetering gekomen: toen waren vrijwel alle trajecten (behalve die in de onbedijkte gebieden) verhard. Nog voor de Tweede Wereldoorlog kwam de autoweg Rotterdam-Breda via Dordrecht tot stand met een tracé iets oostelijk van de oude straatweg (de huidige A16/E10). Tevens was toen de Reeweg-Oost (nu: Haaswijkweg-Oost) opgewaardeerd (gedeeltelijk op een nieuw talud: de weg geeft aansluiting op het veer bij Kop van 't Land).

Van grote betekenis voor het internationale en nationale wegverkeer waren de geklonken vakwerkbruggen over de Oude Maas (1939) en het Hollandsch Diep (1936; beide van ir. W.J.H. Harmsen). De laatste is inmiddels vervangen; enige brugdelen zijn elders hergebruikt. De eerste maakt geen deel meer uit van de hoofdverkeersroute: er werd een tunnelcomplex aangelegd onder de Oude Maas). Het veer tussen Willemsdorp en Moerdijk is hierdoor kort voor de oorlog opgeheven, net als dat tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Later verdwenen ook de veerdiensten van Willemsdorp naar Schenkeldijk en dat ter hoogte van De Wacht over de Dordtsche Kil, maar in de vaart bleven die naar Zwijndrecht en naar Papendrecht en dat over de Nieuwe Merwede vanaf Kop van 't Land.

Na de oorlog kwam een weg naar Papendrecht - met bruggen over de Beneden-Merwede en het Wantij - tot stand en enkele jaren geleden ook een verbinding met 's-Gravendeel d.m.v. een tunnel onder de Dordtsche Kil.

5.2. Wateren

Dordrecht dankt zijn voorspoedige ontwikkeling door de eeuwen vrijwel geheel aan de gunstige ligging aan water. De ligging stroomafwaarts van het samenvloeiingspunt van Maas en Waal (Woudrichem) gaf de stad (en feitelijk ook de grafelijkheid) een ideale gelegenheid tot beheersing van de scheepvaart. Dat de waterstaat zich sedert 1421 - als gevolg van de dijkdoorbraken - ingrijpend wijzigde, maakte daarbij niet veel verschil. Het uitgebreide geulen- en killensysteem dat sedert 1421 ontstond, speelde Dordrecht mogelijk zelfs in de kaart. (Overigens had de Maas al eerder zijn bedding enige malen verlegd: in circa 1135 en rond 1270.) De hoofdslagader van het waterverkeer werd sedert deze z.g. St. Elisabethsvloed gevormd door de Merwede en de Oude Maas; verder waren de Noord en de Dordtsche Kil (vergraven en uitgediept in de late 16e eeuw) van groot belang, zowel voor de scheepvaart als voor de afwatering.

De Dubbel (Dubbeldam ontleende zijn naam aan deze oude Maastak), die voorheen iets ten zuiden van de stad stroomde, verlandde. Van de verbinding tussen Dubbel en Merwede, de Dor of Thure, werd de oostelijke tak tot haven omgevormd terwijl een deel werd aangeplempt, zoals eerder vermeld. Het Wantij en het Zuid-Martensgat waren van veel minder belang voor de scheepvaart, net als de overige geulen in de Hollandsche Biesbosch.

Dordrecht besteedde sedert circa 1530 veel aandacht aan de vaarwegen naar de stad: zo werd in 1655 de Dordtsche Kil aangepast en ontstond het Mallegat. De grootste werken vonden echter plaats in de vorige eeuw toen sedert 1877 de Kil, het Mallegat, de Oude Maas (vanaf 1851), de Krabbe en het Hollandsch Diep onder handen werden genomen. Uitdieping, verbreding en stroomverleggingen van de (direct aan de huidige gemeente grenzende) wateren vergden bijna 20 jaar, maar er werden ook werken uitgevoerd die de aanvaarroute vanuit zee moesten verbeteren om de zogenaamde Handelskade (1878-1882) te bereiken. Hiertoe werden opnieuw werkzaamheden uitgevoerd in de jaren twintig van onze eeuw: de Oude Maas werd uitgediept, terwijl bovendien een betere vaarweg door de Dordtsche Kil en het Hollandsch Diep tot stand kwam. Belangrijk was de doorgraving van de Krabbepolder: de Krabbegeul kwam gereed in 1929 om toegang te geven tot de in 1930 in gebruik genomen nieuwe zeehaven bij De Mijl. Ten noordoosten van de stad werd in dezelfde tijd de Merwedehaven gerealiseerd; een haven voor de binnenvaart met - evenals de zeehaven - een spooraansluiting. Ook kwam langs het Wantij een deel van de huidige jachthaven tot stand.

In het zuidoosten van het huidige Eiland van Dordrecht werden ter verbetering van de waterstaatkundige toestand en de scheepvaart verscheidene killen uitgediept waardoor tussen ± 1850 en 1886 de zogenaamde Nieuwe Merwede ontstond (oorspr. ontwerp van Jan Blanken, ± 1820). Hiernaast werden de Beneden-Merwede genormaliseerd en het Wantij bovenstrooms afgesloten en werd ook een volledige scheiding van Maas en Waal gerealiseerd.

Na de Tweede Wereldoorlog werden de havenfaciliteiten van Dordrecht nog uitgebreid: de Zeehaven (nu Wilhelminahaven) werd naar het zuiden vergroot (de Julianahaven) en langs de Beneden-Merwede kwamen vier nieuwe havens voor de binnenvaart gereed. Vermeldenswaard is ten slotte nog de inrichting van een zoetwaterspaarbekken ten oosten van de stad, langs het Wantij op voormalige griendgronden (de Kleine Rug).

5.3. Dijken

Dijken vormen een bestaansvoorwaarde voor het Eiland van Dordrecht, hetgeen sedert 1421 nog meermalen is gebleken, het laatst in 1953. Nadat Dordt als eilandstad temidden van de latere Biesbosch was blijven liggen, werden sedert het eind van de 16e eeuw de eerste bekadingen en bedijkingen van opgekomen gorzen ondernomen. De toen opgeworpen dijken vervullen inmiddels al lang geen waterkerende functie meer, maar zijn hoogstens nog van betekenis als slaperdijken en verder dienen ze als wegbases (onder andere de Dubbeldamsche Dijk, de Kromme Dijk, de Noordendijk en de Zuidendijk). Ook de Wieldrechtse Zeedijk heeft niet meer de oorspronkelijke betekenis: enerzijds door de bekading van de aanwassen en de bedijking van de Polder De Biesbosch, anderzijds door de bescherming van dit getijdengebied dankzij de Deltawerken. In het kader hiervan werden in de laatste tientallen jaren zware oeverwerken uitgevoerd langs de Dordtsche Kil, het Hollandsch Diep, de Nieuwe Merwede en de Beneden-Merwede: er werden strekdammen, kribben en versterkte taluds gerealiseerd, meestal zonder dat er ook wegen op werden aangelegd.

Talloos zijn verder de kaden rond de van oorsprong afzonderlijk herwonnen gorzen, met name in het zuiden en oosten van de gemeente; het patroon van deze aardlichamen is uiterst onoverzichtelijk door de ad hoc-basis van de bepoldering. Betrekkelijk recent werden de Krabbepolder en de Krabbegors (opnieuw) bedijkt terwijl ook de dijk langs de Nieuwe Merwede werd verzwaard. Tevens kwamen dijkverbindingen met het 'vasteland' van Dordrecht tot stand, waardoor het Mallegat als vaarweg ophield te bestaan.

Belangrijke zandlichamen werden opgeworpen als taluds voor de spoorlijnen en voor verkeerswegen; de spoorweg naar Geldermalsen heeft gedeeltelijk een slaperdijkfunctie.

5.4. Spoorwegen

Op 1 mei 1877 kwam het traject Rotterdam-Dordrecht van de spoorlijn naar Antwerpen tot stand toen de brug over de Oude Maas was voltooid. Enkele jaren eerder (op Oudejaarsdag 1871) was de aansluiting naar Breda opgeleverd met een lange spoorbrug tussen Willemsdorp en Moerdijk. Het spoortracé werd zonder enige consideratie met de bestaande verkaveling aangelegd daar men het traject Dordrecht-Rotterdam zo gunstig mogelijk wilde laten aansluiten en bovendien de Oude Maas haaks wilde kruisen. Het spoor bereikte hierdoor met een vrij scherpe bocht het station van Dordrecht (1872), dat aan de grens met Dubbeldam verrees. Een halte bij Willemsdorp werd opgeheven, maar thans is er een station Dordrecht-Zuid bij de wijk Crabbehof.

Op 15 juli 1885 kwam een tweede spoorlijn in gebruik: het traject Dordrecht-Gorinchem van de Betuwespoorweg naar Elst/Arnhem/Nijmegen. Deze lijn werd vrijwel pal oostelijk gericht om dan met een wijde bocht noordwaarts de Merwede te kruisen, westelijk van Sliedrecht. Deze lijn kreeg na enige tijd een halte nabij Dubbeldam, die evenwel werd opgeheven in 1927 (halte 'Het Visschertje').

Ten zuidwesten van Dordrecht kwam een spoorweghaven te liggen (1872; thans is hier een spoorwegemplacement/ rangeerterrein). In de late jaren twintig werd dit goederenspoor verlengd naar de nieuwe Zeehaven en na de oorlog verder naar de Julianahaven. Het goederenstation aan de Merwedehaven was aanvankelijk (± 1922) op het railnet aangesloten via een spoor over de Kromme Dijk binnen Dordrecht, maar dit werd in 1966 gewijzigd: thans zijn de Merwedehavens bereikbaar langs een spoor oostwaarts parallel aan de rivier. De railoverslag is - na een tegenvallend begin - toch van grote betekenis geworden voor de haven Dordrecht en vele bedrijven hebben voorts locatie gekozen nabij het spoor.

In 1878 werd een paardentramlijn in Dordrecht in exploitatie genomen; de tram is nooit geëlectrificeerd en rond het eind van de Eerste Wereldoorlog is de ca. 1800 meter lange lijn opgeheven. (Een elektrische tramlijn van Rotterdam naar Zwijndrecht - in bedrijf van 1904 tot 1941 - had overigens wel betekenis voor de stad.)

5.5. Bruggen

Van de oorspronkelijke houten bruggen in de stad is geen enkele bewaard gebleven. In de loop van de vorige eeuw werden ze vervangen door beweegbare ijzeren overspanningen. Hiervan zijn nog enige voorbeelden te vinden, zoals de Nieuwbrug (1850, G.N. Itz, stadsarchitect), de Lange IJzerenbrug (1856, idem), de Damiatebrug (1857), de Pelserbrug (1874), de Mazelaarsbrug (1875) en de draaibrug over de Kalkhaven (1890). De Lombardbrug bezit vroeg 19e eeuwse ijzeren brugleuningen.

De spoorbrug over het Hollandsch Diep werd opgeleverd in 1871; de brug doorstond de Tweede Wereldoorlog, zij het met ernstige schade. De brug over de Oude Maas werd in 1944 per abuis opgeblazen. De nieuwe brug is recent tot hefbrug omgebouwd. De bedrijfsspoorbrug bij De Staart uit ± 1920 doet nu dienst als verkeersbrug; de spoorbrug bij Baanhoek (1884) is nog in functie, evenals de hefbrug (1927) over de spoorweghaven in Dordrecht.

5.6. Militaire infrastructuur

In het zuiden en zuidoosten van de gemeente, langs de Nieuwe Merwede en nabij de Moerdijkbruggen, zijn in het kader van de versterking van de 'Vesting Holland' in de jaren '30 tientallen bunkers en kazematten gebouwd. Een groot aantal hiervan is thans nog in het veld aanwezig.

5.7. Nutsvoorzieningen

In 1851 werd een gasfabriek gesticht voor stadsverlichting; het bedrijf kwam in 1870 in gemeentehanden en was gevestigd aan de Riedijkshaven. De bedrijfsgebouwen werden in 1970 gesloopt. Het waterleidingbedrijf dateert van 1883; de watertoren kwam het jaar daarvoor tot stand onder leiding van J.A. van der Kloes, directeur gemeentewerken. De bovenbouw werd gewijzigd in 1938. Riolering kwam tot stand vanaf 1874 maar ook thans loost nog een deel van de oude stad direct op de Voorstraatshaven.

De elektriciteitslevering van de centrale te Dordrecht begon in 1910 (Centrale Noordendijk). De installatie en bedrijfsgebouwen moesten snel worden uitgebreid, daar levering in het Dordtsche concessiegebied op gang kwam en de energiebehoefte sneller toenam dan aanvankelijk verwacht. (Zo kwam de elektrische straatverlichting tot stand in 1917/1920) Uitbreidingen vonden onder meer plaats in 1913, 1915, 1917, 1925, 1928/1929. De bouw van een tweede centrale werd voorbereid vanaf 1931, maar de realisatie van de Merwedecentrale liet op zich wachten tot de jaren vijftig.

6. NEDERZETTINGEN

6.1. Algemeen

De gemeente Dordrecht, geheel gelegen op het Eiland van Dordrecht en aangrenzende gorzengebieden, omvat als kernen - behalve de stad Dordrecht - het dorp Dubbeldam, de gehuchten Wieldrecht, Tweede Tol, Willemsdorp en Kop van 't Land en hij kent voorts enige verspreide bebouwing. Zowel Wieldrecht als Dubbeldam is thans opgenomen in de agglomeratie Dordrecht: groenzones, bebouwing en bedrijfsterreinen hebben zowel bindende als scheidende trekken. Niet veel minder dan een derde van het gemeentelijk oppervlak wordt dan ook bepaald door structuren met stedelijk karakter.

Sedert de ontsluiting van het Eiland van Dordrecht nam de regiofunctie van de stad sterk toe, maar het gebrek aan een 'natuurlijk achterland' werd nooit gecompenseerd: Dordrecht heeft te veel concurrentie van Rotterdam, Breda en Gorinchem. De economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad is dan ook in hoofdzaak te danken aan de havenfuncties, de industrialisatie en de verkeersligging.

Het gevolg van de ontwikkelingen komt onder andere tot uiting in de sterke bevolkingstoename van de gemeente Dordrecht, zoals hieronder weergegeven.

jaartal	aantal inwoners
1796	18.014
1811	19.402
1822	18.460
1830	19.972
1840	20.991
1850	20.900
1870	24.651
1890	32.618

jaartal	aantal inwoners
1900	38.459
1910	38.386
1920	53.621
1930	55.511
1940	62.966
1960	81.909
1970	88.699
1971	100.935
1989	108.519

De voormalige gemeente Dubbeldam telde in 1871 $\pm$ 3.800 inwoners; hiervan gingen er dat jaar 191 naar Dordrecht. Ook in 1905 was het aantal 'heringedeelden' relatief gering. Nadat Dubbeldam sedert de Tweede Wereldoorlog sterk was gegroeid (1943: 5.152 inwoners; 1960: 5.978) gingen in 1970, bij de opheffing van de gemeente, 10.585 zielen over naar Dordrecht.

6.2. De stad Dordrecht

6.2.1. Algemeen

Dordrecht ontwikkelde zich als handelsstad nabij de mondingen van verschillende Rijn- en Maastakken en werd dankzij grafelijke privileges tot stapelplaats van Holland voor tal van produkten. De stad verloor in 1421 zijn achterland, maar niet zijn betekenis als handels- en overslagplaats en de havenfaciliteiten werden daartoe verscheidene malen uitgebreid. Het passieve karakter van de handel betekende op den duur echter verstarring en rond 1800 was Dordrecht - ook door de opheffing van de voorrechten in de Franse Tijd - min of meer ingeslapen binnen zijn wallen.

Vanaf circa 1815 kwam daarom een proces van stimulering van de economie op gang - aanvankelijk mede dankzij ondersteuning van de overheid. Zowel binnen als buiten de (voormalige) vesten ontplooiden nijverheid en industrie, alsmede haven- en woonfuncties zich sedertdien voorspoedig en Dordrecht strekte zich al ruim voor de Tweede Wereldoorlog ver uit over de 'oudlandpolders' ten oosten en ten zuiden van de stad. De dicht bij de oude stad gelegen 19e-eeuwse uitbreidingen dragen een ad hoc-karakter, daar ze grotendeels door particulier initiatief tot stand kwamen en niet aan een uitbreidingsplan of andere gemeentelijke ruimtelijke maatregelen gebonden waren. Dankzij bepalingen van de Woningwet van 1901 en latere aanvullingen daarop werden uitbreidingen sedert die tijd sterk gestructureerd, hetgeen vooral tot uiting komt in de wijken Krispijn, De Staart, Verdronken Land en Vogelbuurt.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad in verhevigd tempo door; nu ook over de 'nieuwlandpolders' (Sterrenburg, Stadspolders).

6.2.2. Functionele ontwikkelingen

6.2.2.1. Verkeer

De ontsluiting van (het Eiland van) Dordrecht door de aanleg van wegen, bruggen en spoorwegen bracht mee dat de stad behalve voor de scheepvaart ook voor het landverkeer een spilfunctie kreeg. Handel en nijverheid kregen in de tweede helft van de vorige eeuw zware tegenslagen te verduren (onder andere door de concurrentie van Rotterdam en de niet-adequate overgang op stoomkracht), maar sinds het eind van de eeuw kwam hierin verbetering. Vernieuwde en nieuwe overslagfaciliteiten (onder andere bij de Dokhaven, de Zeehaven en de Merwedehaven) gaven daarop mogelijkheden aan de eigen industrie, alsook voor transitoverkeer. De aanleg van spoorwegen en de opname in het oudste rijkswegennet leidden ertoe, dat de routes 's-Gravenhage/Rotterdam-Antwerpen/Brussel/ Parijs over Dordrecht gingen lopen, wat de stad aantrekkelijker maakte voor bedrijfsvestigingen en transportondernemingen (en dit met name sedert de totstandkoming van vaste oeververbindingen). De transportbedrijven kozen hun domicilie vanzelfsprekend het liefst in de nabijheid van haven- en opslaggebieden: daar kwamen dus de kantoren van scheepvaartmaatschappijen, bevrachtingsbureaus, binnenschipperijen en vrachtauto-ondernemingen. Groot was het aantal (beurt)schippers met thuishaven Dordt, maar ook de sleepvaart was en is van enorm belang.

6.2.2.2. Handel, markt en opslag

Nadat de stapeldwang voor de laatste handelswaren in 1795 was opgeheven, kon Dordrecht zich als koopstad handhaven dankzij de relatief gunstige ligging nabij de mondingen van de grote rivieren. Weliswaar vormde de Franse Tijd een dieptepunt, maar een gediversifieerde handel in onder andere Levantprodukten, West- en Oostindische waren, walvistraan, akkerbouwprodukten, zout en vooral hout (zowel van overzee, als uit het Rijngebied) was in het begin van de 19e eeuw typisch voor Dordrecht. Met de opkomst van de stoommachine nam het aandeel van steenkool in de handelswaar explosief toe en in het kielzog daarvan ook dat van ijzer. Voor de doorvoer van allerlei artikelen ontstonden in deze tijd de eerste entrepotmagazijnen, terwijl bovendien ter bevordering van vrijhandel allerlei tarieven van overheidswege werden verlaagd (circa 1850).

Toch vormde de tweede helft van de vorige eeuw een periode van teruggang in de negotie en slechts de houthandel bleef van grote betekenis totdat ook dit produkt rond 1900 aan volume verloor (overigens ten gunste van fosfaat voor de kunstmestfabricage). Verdere aangevoerde waren bestonden onder meer uit koffie en tin, beide door de Nederlandsche Handel Maatschappij.

In onze eeuw bleef de aanvoer van hout van het grootste belang (onder andere bielzen voor de spoorwegen en mijnhout), terwijl ook de steenkool nog aan betekenis won (Nederlandse kolen werden geëxporteerd, buitenlandse geïmporteerd). Toen Dordrecht zich als zeehaven eindelijk een nieuwe positie had weten te verwerven, brak echter de Tweede Wereldoorlog uit, die meebracht dat een groot deel van de havenoutillage verloren ging: kranen werden naar Duitsland gevoerd dan wel vernield.

De handelsfunctie van Dordrecht vond uitdrukking in de bouw van emballagebedrijven, opslagloodsen, pakhuizen, overheidsgebouwen (douane, Kamer van Koophandel, enzovoort) veilingen, cafés, in- en verkoopkantoren, makelaarskantoren, alsmede bedrijfsinstallaties (kranen, laadbruggen, weegbruggen, enzovoort), spoorwegen en ankerplaatsen.

De lokale marktfunctie van de stad - die immers een allengs groeiend agrarisch achterland bezat - vond onder meer uitdrukking in de jaarmarkt (een soort kermis), de vee- en varkensmarkt (al voor de oorlog opgeheven), kaas-, vis- en botermarkten en tal van meer en minder reguliere warenmarkten en beurzen, die elk hun vaste locatie bezaten.

De verschillende bedrijven op handelsterrein komen geconcentreerd voor onder meer langs Wolwevers-, Bom-, Kalk- en Spuihaven en langs het waterfront van de stad, zoals ook blijkt uit de volgende opsomming van een aantal belangrijke instellingen. De handelsfunctie kwam onder meer tot uiting in de Korenbeurs (1834, G.N. Itz), het Havenkantoor (1916), een pakhuis aan de Wolwevershaven nrs. 36-38 (eerste kwart 19e eeuw), een pakhuis op nr. 16 van de Achterhakkers (± 1900) en panden aan het Groothoofd en het rivierfront van de Oude Maas. De Boterbeurs (G.N. Itz, 1841), de Vishal (1868), de Korenbeurs (1834) en het (opgeheven) Openbaar Slachthuis (1905-1906) zijn voorbeelden bouwwerken, de plaatselijke verzorging dienende.

De voornaamste winkels liggen langs de Voorstraat, de Visstraat, het Bagijnhof en in de directe omgeving van deze drie. Hoewel ruimtelijk grote aanpassingen (sloop en nieuwbouw) hebben plaatsgevonden, zijn nog vele vooroorlogse winkelpanden aanwezig, met name langs de Voorstraat.

6.2.2.3. Nijverheid en industrie

Ofschoon Dordrecht vanouds zeker geen industriestad genoemd kan worden, was de betekenis van de nijverheid rond 1800 allerminst te verwaarlozen. Met name in het gebied van de Achterstraten waren vele kleine bedrijven gevestigd. De stad telde onder meer garenblekerijen, linnenblekerijen, drukkerijen, leerlooierijen, hoedenfabrieken, een zalmrokerij, korenmolens, grutmolens, een glasfabriek, een steenfabriek, bierbrouwerijen en oliemolens. Het waren alle bedrijven die een min of meer traditionele achtergrond hadden, hetgeen ook bleek uit de vele tientallen molens in en rond de stad. Typisch voor een havenstad waren verder scheepswerven, touwslagerijen, suikerraffinaderijen, cacaofabrieken, koper-, lood- en ijzergieterijen, tabaksindustrie, zeepziederijen, trasmolens en zeilmakerijen: Dordrecht telde ook in nijverheidsopzicht aan het begin van de vorige eeuw, zeker wat betreft de veelzijdigheid, flink mee.

In de loop van de jaren nam de betekenis van de industrie toe ten koste van de handel. Het primaat kwam hierbij te liggen op de metaalnijverheid: scheepsbouw, machine-industrie (Straatman, 1902), precizie- en veiligheidsprodukten (Lips, 1870/1899, Gasmeterfabriek, 1859), motorenfabrieken (EMF-Dordt, 1911) enzovoort. Verder ontwikkelden zich de glasindustrie (± 1870), een asfaltfabriek (1876), een margarinefabriek (1883), een stijfselfabriek (1884), een siroopfabriek (1898), een koekfabriek (1904), een fabriek voor dierenvoedsel (± 1900), een kurkfabriek, vier marmerzagerijen, etc. en met recht kan worden gezegd, dat de jaren 1870-1910 van enorme invloed waren op de verdere ontplooiing van de stad. Dat de groei daarna enigszins stagneerde, vond zijn oorzaak in de

groter wordende transportproblemen: aanvoer van overzee noopte tot verbetering van havens en waterwegen; die over land tot de bouw van bruggen.

Van een aantal van deze oude bedrijven zijn nog resten zichtbaar: een aantal verhuisde, andere werden gesloten en nog weer andere staken zich in een nieuw jasje. Lips vertrok van de Burg. de Raedtsingel naar De Staart (1919); van de Victoria-Koekfabriek rest alleen de kantine bij de Havenstraat. De hondenbroodfabriek aan de Achterhakkers werd verplaatst (eerder behoorde het pand aan de stoomolieslagerij 'De Hazewind', ± 1875), de margarinefabriek fuseerde en vertrok (1922), evenals de EMF-Dordt, maar aan de Wolwevershaven is nog steeds de machinefabriek Straatman gevestigd. De asfaltfabriek ging ten onder in 1929. In het algemeen kan worden gesteld, dat de meeste industriële bedrijven van kleine en middelgrote omvang in de binnenstad of de "19e eeuwse schil" zijn gevestigd, terwijl de grote zich bevinden in De Staart, langs het Wantij en in de zuidelijke havengebieden. De merendeels buiten de stad gebouwde molens gingen vrijwel alle ten onder: slechts de korenmolen Kijck over den Dijk uit 1713 bleef intact.

6.2.2.4. Dienstensector en overheid

In het kielzog van handel en nijverheid ontplooiden zich ook diensten en bestuursorganen. Vanouds waren er grafelijke tollen en een muntplaats te Dordrecht, terwijl ook de controle van de stapeldwang een ruimtelijke dimensie vergde. Na de omwenteling van 1795 kwamen onder meer tot stand de Kamer van Koophandel en Fabrieken (1795), het Entrepotstelsel met (bestaande) pakhuizen (1816), de Politie, het IJkwezen (1795), de Havendienst, de Posterijen (1803), het Kadaster (1807). Na de Franse Tijd werd de vernieuwing voortgezet door de inrichting van o.m. de Arrondissements-Rechtbank (gebouwd in 1826), de Gevangenis (gebouwd in 1864), het Stadhuis (verbouwd in 1835-1845/1908) en de nutsbedrijven. Door particulier initiatief kwamen o.a. banken en verzekerings-maatschappijen tot ontwikkeling. De Spaarbank (opgericht 1826) werd in 1875 gevestigd aan de Johan de Wittstraat, alwaar in 1912 een nieuw pand werd opgericht, ontworpen door A. Ek Azn. In hetzelfde gebouw kwam ook de Hulpbank van 1852. Tal van kleinere kredietinstellingen, waarvan verscheidene dateerden van voor 1800 gingen ten onder of gingen samenwerkingsverbanden aan, om uiteindelijk in grotere verbanden op te gaan, zoals de Dordrechtschen Geld- en Effectenhandel, de Twentsche Bank en de Rotterdamsche Bank. Van de verzekeringsbedrijven kunnen worden genoemd: de Holland van 1859, die onder leiding van S. van Ravesteijn in 1939 een nieuw hoofdgebouw kreeg (thans sterk verbouwd), de Eerste Nederlandsche Levensverzekering Maatschappij (Bellevuestraat) en Boonen en Vriesendorp (Groenmarkt), beide eveneens met kantoren uit de jaren twintig/dertig.

Er kwamen verscheidene hotels tot bloei in de stad, waarvan de bekendste waren: Bellevue - in 1892 door Veth ingrijpend gewijzigd - het Oranje Hotel (1902) en - tegenover het station - Ponsen (beide laatste afgebroken). Verder telde Dordrecht tal van horecagelegenheden, die indirect bijdroegen aan de handelsfunctie van de stad: de horecagelegenheden bevonden en bevinden zich vooral nabij het station en aan het Groothoofd. In het algemeen kan worden gesteld, dat de dienstensector, behalve in het oude centrum, ook in de 19e eeuwse schil rond de stad vestigingsplaatsen heeft gevonden, hiermede bijdragend aan de verlevendiging van deze wijken.

6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen

6.2.3.1. Binnen de oude stad

Zoals gezegd, werd de Dordtse economie vanaf circa 1815 doelbewust gestimuleerd en verder werden de ruimtelijke beperkingen die de stad kende mettertijd opgeheven. Er werden sloopwerken uitgevoerd aan de stadsdefensie - in 1824 viel de Noordersluispoort

onder de sloophamer, in 1833 de Vriesepoort, de Sluispoort, de Riedijksepoort en de Melkpoort - en verder verdwenen de Joppentoren (1851), de Kleine Vuylpoort (1864), de St. Jorispoort, de stadsmuur aan de Boogjes (1868), de Annapoort (1869), de Vuylpoort (1894) en de Blauwpoort (1910). Dit alles was het gevolg van het Koninklijk Besluit op het slechten van stadswallen uit 1814 en had mede ten doel de stad buiten zijn beperkte territoir te doen groeien. Van verdere betekenis waren dempingen in het Achterstratengebied (1852-1855, 1871/1872, 1880-1884), waar eerst de spranken, later de kleine grachten verdwenen (aanleg riolen) en waar bovendien op grote schaal reconstructies plaatsvonden (waarvan de voltooiing nog niet is bereikt). De toegang tot de stad werd later verbeterd door de verbreding van de Visbrug en de Visstraat (1901), verbreding van de Engelenbrug (1910), de vervanging van de Leuvebrug (1936) en de verwijding van de Kop van de Voorstraat (1945). Dit proces vond nog doorgang na de Tweede Wereldoorlog, door de verbreding van de Boombrug en de Boomstraat en verder van belangrijke delen van de Landzijde van Dordt.

De opkomst van Dordrecht als industriestad bracht mee, dat een groeiende bevolking gehuisvest moest worden. Gedeeltelijk kon dat door verdere verdichting van de bebouwing in de binnenstad en op vele plaatsen werden open plekken bezet met arbeiderswoningen en -hofjes, vaak in grote dichtheid en in voor huidige maatstaven onacceptabele kwaliteit. Nadat in 1901 de Woningwet in werking was getreden, werd de stadsinrichting op meer planmatige wijze aangepakt, werden saneringen uitgevoerd en doorbraken gepleegd (onder andere ten behoeve van het station en havens). Afbraak en nieuwbouw geschiedden onder meer bij de Mariënbornstraat (1919-1930), de Raamstraat en den Hil (jaren twintig/dertig), de Torenstraat en het Bethlehemplein (± 1930), de Heer Heijman Suysstraat en het Blauwpoortsplein (jaren dertig).

6.2.3.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad

Sedert het begin van de 19e eeuw ging Dordrecht zich ook uitbreiden buiten de versterkingen. In de aanvankelijk met bleekvelden, tuinen en buitenplaatsen bezette randzone ontwikkelden zich ad hoc - en aanvankelijk op bescheiden schaal - woongebieden. Op basis van de bestaande verkavelingstoestand kwam een stratenpatroon tot stand rond de (2e) Singel, dat in hoofdzaak tot op heden in stand bleef. De Singel bleef lange tijd als water gehandhaafd; na demping (in fasen vanaf ca. 1880) kwam een groene strook tot stand. Met name aan de oostzijde van de stad en nabij de Spuihaven was de woningdichtheid omstreeks 1860 al aanzienlijk; in zuidelijke richting kwam de groei pas duidelijk op gang na de totstandkoming van het station; hier ontstond een typische 'stationsas'. Tot op heden bleef iets van de voormalige groenzone rond de stad herkenbaar door de niet geheel gesloten gevelwanden en door parken.

Vooral in de nabijheid van de havens en fabrieken in het zuidwesten kwamen in de loop van de eeuw arbeiderswoningen tot stand door particulier initiatief en van bedrijfswege, maar de meeste zijn inmiddels opgeruimd. Sinds 1863 spande de Vereeniging tot verbetering der huisvesting van de arbeidende klasse zich in voor de bouw van kwaliteitswoningen voor arbeiders: o.a. de Vereniging (1864, H.W. Veth), Hallincqhof (1890/1902, idem), Viermolenshof en Celebesstraat. Langs de grotere wegen, de Singel en in de omgeving van het station, verrezen huizen en stadsvilla's voor de "betere standen" (sommige eveneens van de hand van Veth), waarvan er nog heel wat resten.

Een nieuwe fase in de stadsuitbreiding trad in na de inwerkingtreding van de Woningwet van 1901: de gevolgen lagen vooral in de planning en in de woningverbetering. Buiten de oude stad - en in het bijzonder voorbij de lijn spoorweg-Toulonselaan-Oranjelaan - kwamen complexmatige arbeiderswoonwijken tot stand (omgeving Brouwersdijk, het Reewegkwartier, omgeving Dubbeldamse Weg en op De Staart), alle in de jaren tien, twintig en dertig opgeleverd en gebouwd in opdracht van woningbouwverenigingen of gemeente. De be-

bouwing is vrijwel overal gesloten en bestaat uit twee en drie lagen onder kap; bij het ontwerp van het straatplan werd in beperkte mate rekening gehouden met de bestaande verkaveling. De bebouwing van De Staart werd ontworpen door B.van Bilderbeek (1916) maar in de jaren '20 werd de uitvoering gestaakt. Een algemeen uitbreidingsplan uit 1915 van Gemeentewerken werd niet uitgevoerd en opgevolgd door een veel beter ontwerp van de hand van J.E.van der Pek (1917). Dit werd nog herzien en uitgebreid in 1930 door de directeur van Bouw- en Woningtoezicht, C.J.van Buren.

In 1932/33 leidde dit weer tot verdere plannen voor uitbreiding van de stad, zowel in de wijk Krispijn, als in de latere Vogelbuurt en het Verdronken Land. De plannen werden in grote trekken sedert de jaren '30 uitgevoerd maar met name in de wijken Crabbehof en Wielwijk werd (na de oorlog) sterk van de originele ontwerpen afgeweken, mogelijk door de aanleg van de Rijksweg A16, mogelijk ook ten behoeve van een beoogde hogere bebouwingsdichtheid: er verrezen flatwoningen in de jaren vijftig-zeventig.

Lagen de uitbreidingsgebieden aanvankelijk nog in tamelijk landelijk terrein, langzamerhand groeiden haven- en industriezones en woonwijken naar elkaar toe en wel met name op De Staart en bij de Zeehaven, waar een functionele relatie tussen beide bestond; desondanks waren er in de spitsuren ook toen al enorme personenstromen tussen de werkplaatsen en de woongebieden.

6.2.3.3. Voorzieningen

De groei van de stad stelde ook eisen aan het voorzieningenniveau. Van de vele 19e eeuwse kerkgebouwen binnen Dordrecht zijn van belang onder meer de in 1840 herbouwde Waalse Kerk op de hoek van de Voorstraat en de Visstraat, de (voormalige) Rooms-Katholieke Kerk uit 1823/1826 van P. Plukhooy, de Oud-Katholieke Kerk (1842, G.N. Itz), terwijl ook de pastorie van de Evangelisch Lutherse Kerk nog voor 1850 gereed kwam. Daarna werden gebouwd het Evangelisatiegebouw van de Doopsgezinde Gemeente (Breestraat, ± 1867) en de Gereformeerde Kerk (1898, Bleekersdijk door Tj. Kuipers). In onze eeuw kwamen tot stand onder andere de gebouwen van de Christelijk-Gereformeerden (Dubbeldamse Weg, 1921, naar ontwerp van Van Bilderbeek en H.A. Reus), van de Remonstranten (C. de Wittstraat, 1900/1901, eveneens van Reus) en opnieuw van de Rooms-Katholieken (Burg. De Raedtsingel, 1920/1921, N. Molenaar).

Van de onderwijsvoorzieningen te Dordrecht gebouwd tussen 1800 en 1945 zijn te noemen: het Gymnasium (1879, gelegen aan de C. de Wittstraat, afgebroken 1989), de Gemeentelijke H.B.S. (G.N. Itz, 1865, Nieuwstraat), een school voor Middelbaar Nijverheidsonderwijs (1912/1913, Oranjelaan, architect Ed. Cuypers, afgebroken ± 1970) en verder kwamen er - met grote spreiding - tal van instituten voor (Uitgebreid) Lager Onderwijs en beroepsonderwijs tot stand.

In 1851 werd de sociëteit De Harmonie aan de Binnen Walevest gebouwd (naar ontwerp van K.F. van Brederode). Het gebouw Kunstmin dateert van 1889 (J.D. Verheul); het interieur en de entree werden in 1939 sterk gewijzigd door S. van Ravesteyn. In 1915 werd een archiefgebouw geplaatst aan het Stek om te dienen als depot van de gemeente Dordrecht. Langs de Reeweg kwam in de jaren 1918-1920 naar ontwerp van Ed. Cuypers een gemeen-telijk ziekenhuis tot stand; dezelfde maakte iets eerder (1915) ook de plannen voor een particulier hospitaal aan de Bankastraat/hoek Ceramstraat. Een derde (Rooms-Katholieke) instelling verrees in 1927 onder leiding van J. Tonino aan de Houttuinen. Deze oude hospitalen zijn thans niet meer als zodanig in gebruik.

Tal van andere voorzieningen en instellingen vonden in de laatste anderhalve eeuw zowel binnen als buiten de vroegere stadssingel een vestigingsplaats in Dordt, dat daarmee zijn groeiende centrumfunctie bewijst.

6.2.3.4. Groenvoorziening

Naast de woon- en werkfuncties van de stad Dordrecht groeiden in de afgelopen twee eeuwen ook de groenvoorzieningen in en rond de stad. Hoewel de sloop van de vestingwerken een aanvang nam in het begin van de vorige eeuw ging de stad niet over tot aanleg van een stadswandeling over de voormalige versterkingszone, zoals elders nogal eens gebeurde: Dordrecht had behoefte aan havenruimte en kon zich weinig vertier veroorloven op 'strategische' plaatsen. Het gevolg was, dat de Dordtse binnenstad relatief arm bleef aan openbaar groen.

Buiten de oude kern werd wel aandacht besteed aan de totstandkoming van parken en tijdens de stadsuitbreiding werden dan ook verscheidene bestaande landgoederen/ buitenplaatsen in de nieuwe structuur opgenomen: zoals eerder opgemerkt gaat het om Dubbelsteyn, Zuidhoven, Merwestein en Noordhove en in mindere mate om Haaswijk, Amstelwijck en Gravensteyn, maar vooral om Crabbehof en Dordwijk. (Tijdens de oorlog had de stad te lijden van luchtaanvallen en werd o.m. Merwesteyn ernstig beschadigd.)

Hiernaast werden groene ruimten gecreëerd ten zuiden van het station (met ook het huis Weizigt (uit 1794) en langs de Dubbeldamse Weg: hier werd in 1828 de algemene begraafplaats gesticht, in 1869 uitgebreid met een Joods grafveld. Aan de Reeweg kwam een Rooms-Katholiek kerkhof te liggen (gesticht 1880/1881). Een begraafplaats langs de noordzijde van de Zuidendijk, tot voor enige jaren behorend tot Dubbeldam, werd 'ingehaald' door de stedelijke bebouwing en maakt thans mede deel uit van een groene zoom tussen de beide kernen. Tot de noordelijke uitlopers van deze zoom behoort het Wantijpark, een recreatieterrein met volkstuinen alsmede een jachthaven, nabij het Wantij, waarvan de oudste delen nog van voor de oorlog dateren (1936).

Sportcomplexen werden behalve in deze zelfde groenzone na de oorlog ook gerealiseerd ten oosten van Wieldrecht en van Sterrenburg: thans liggen deze terreinen in het overgangsgebied van stedelijke bebouwing naar agrarisch land.

6.2.3.5. Naoorlogse ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog continueerde de groei van Dordrecht zich en ontwikkelde de stad zich verder als een belangrijk woon- en werkcentrum. Dordrecht werd verder uitgebreid in zuidelijke en oostelijke richting over de z.g. nieuwlands- en stadspolders en haven- en industriefunctie wonnen verder terrein ten koste van agrarisch land. Nieuwe wijken als Sterrenburg en Wielwijk en uitbreidingen van de reeds begonnen vergrotingen zorgden voor een aanzienlijke verruiming van de woningvoorraad; bij Wieldrecht en op de landengte tussen het Wantij en de Beneden-Merwede (grenzend aan De Staart) werden haven- en industrieterreinen aangelegd, die goed werden ontsloten. Bovendien gingen de uitbreidingen van het dorp Dubbeldam feitelijk deel uitmaken van de agglomeratie Dordrecht, wat de stedebouwkundige complexiteit nog vergrootte. Het bleek wel mogelijk een ruimtelijke scheiding tussen verscheidene wijken in stand te houden, mede dankzij de spoorweg naar Breda en de verkeersverbinding naar Sliedrecht.

6.3. Dubbeldam

Het oorspronkelijke dorp Dubbeldam moet bij de St. Elisabethsvloed van 1421 ten onder zijn gegaan; het huidige dorp heeft een geschiedenis die niet verder teruggaat dan het begin van de 17e eeuw toen de Oud-Dubbeldamse Polder werd bedijkt (bekaad: 1589; bedijkt: 1603). In 1632 telde het ambacht 56 huizen, in 1732 107, waarmee het aantal inwoners toen ± 640 kan hebben bedragen. De bevolking van het dorp was echter veel geringer:

omstreeks 1840 waren er circa 350, wonend in 48 huizen. Het merendeel van de inwoners leefde van het agrarisch bedrijf: zowel akkerbouw op de kleigronden (vlas, graan) als veeteelt en later ook fruitteelt. Het dorp strekte zich toen uit langs de Dubbelsteynlaan, met uitlopers naar de Rechte en de Kromme Zandweg alsmede de Oudendijk-Oost, die alle rond het midden van de vorige eeuw waren verhard. De bebouwing lag zowel aan de noordzijde (onder andere de Nederlands Hervormde Kerk; gesloopt) als aan de zuidkant van de Laan (het buiten Dubbelsteyn).

Tot in onze eeuw veranderde er in dit eenvoudige patroon betrekkelijk weinig, maar vanaf de jaren twintig ging de ontwikkeling snel. De veeteelt verloor langzaam aan terrein aan tuinbouw en glastuinbouw en er werden nieuwe woonlocaties in gebruik genomen. Zo verrezen op enige afstand van de kom langs beide zijden van de Burgemeester Jaslaan en de Stevensweg vrijstaande woningen en verder werd de Hoofdstraat omstreeks 1930 gedeeltelijk bebouwd; ondanks verdichting was er tot de oorlog echter nog geen duidelijke komvorming. Merkwaardig is dat de aanwezigheid van een treinhalte ten noorden van het dorp - Het Visschertje - nauwelijks ruimtelijke gevolgen heeft gehad. Het spoor had wel betekenis voor de veehandel (Dordrecht, Gorinchem) en het transport van agrarische produkten maar amper voor personenvervoer: Dubbeldam was (nog) geen forensendorp. De halte werd dan ook in 1927 opgeheven. Pas vanaf de tijd van sluiting van het station ging het dorp zich in noordelijke richting uitbreiden: zowel langs de Reeweg-Oost (nu Haaswijkweg) als langs de Rechte Zandweg en de Vissersdijk (die aan de westzijde al veel eerder was bebouwd) verrees lineaire bebouwing, eveneens in de vorm van vrijstaande huizen. De ontwikkeling langs de verschillende dijken en polderwegen leidde tot het ontstaan van een onoverzichtelijke kreeftachtige dorpsstructuur, met slechts een aanzet tot komvorming ter hoogte van de Nederlandse Hervormde kerk.

Vanaf 1947 versnelde de ontwikkeling zich. De nabijheid van Dordrecht deed zijn zuigkracht gelden en met de uitbreiding van Dubbeldam (de wijken Oranjekwartier, Krommedijk-Noord, Krommedijk-Zuid, Zuid 1, 2, Oost 1, enzovoort), kreeg de kern een duidelijke woonfunctie voor het industrie- en handelsgebied rond Dordrecht. In ruimtelijk opzicht verloor het agrarisch bedrijf terrein ten gunste van nieuwbouw, maar in de randzone kon het zich economisch goed handhaven: hier liggen akkers, weiden, kascomplexen en boomgaarden.

In 1970 werd de gemeente opgeheven en bij Dordrecht gevoegd, waarmee een - voor zover het de kern Dubbeldam betrof - feitelijke situatie juridisch en administratief werd geëffectueerd: de 'voorstad' werd bij de stad getrokken. Het directe gevolg van de verstedelijking was, dat een deel van de oorspronkelijke bebouwing en van de dorps-structuur verdween: het Damplein (dat werd heringericht), de Hervormde Kerk, sloot en bebouwing langs de Dubbelsteynlaan en de Hoofdstraat. Het buitenplaats Dubbelsteyn zelf bleef als park bewaard, evenals Dordwijk, dat van oorsprong nog juist binnen de gemeente Dubbeldam lag.

Het dorp Dubbeldam was over de weg steeds goed ontsloten; van de spoorwegen heeft de kern nooit optimaal geprofiteerd, maar andere delen van de gemeente Dubbeldam des te meer: het station van Dordrecht lag aan de grens met Dubbeldam terwijl de halte bij Willemsdorp binnen de gemeente was gesitueerd.

6.4. Wieldrecht

Ook het dorp Wieldrecht werd in 1421 van de kaart geveegd bij de overstroming in de St. Elisabethsvloed; het zou iets noordelijker zijn hersticht na de bedijking van de gelijknamige polder (1659). Wieldrecht was tot 1857 een zelfstandige gemeente met circa 500 inwoners, waarvan de meesten buiten de kern (toen niet meer dan een buurtje) woonden. (Vanaf 1857 ressorteerde Wieldrecht onder Dubbeldam.) Wieldrecht ligt op de T-kruising van de dijk

langs de Dordtsche Kil en de Reeweg-Zuid; de ijle bewoning strekte zich rond het midden van de vorige eeuw uit langs deze beide assen. Ondanks de ligging profiteerde Wieldrecht amper van het water; er werd slechts een veerdienst naar 's-Gravendeel onderhouden.
De bevolking vond een bestaan in het agrarisch bedrijf, waarin de vlasteelt een voorname plaats innam, maar ook de veeteelt was van betekenis. Ruimtelijke ontwikkelingen deden zich tot aan de Tweede Wereldoorlog nauwelijks voor; van betekenis waren slechts de aanleg van de Zeehaven (Wilhelminahaven) ten noorden van de kern omstreeks 1930 en van de autoweg (A16) ten oosten ervan enkele jaren later.

De relatieve isolatie van het toenmalige gehucht nam erdoor toe, maar toen na de oorlog de Julianahaven was gegraven en er nieuwe wegaansluitingen waren gerealiseerd, kon Wieldrecht zich verder ontwikkelen.

De oorspronkelijke structuur ging hierbij verloren en ook de landinrichting werd prijsgegeven: er groeiden industrie- en haventerreinen, er kwam een industriespoor, de dijken werden verzwaard en het Mallegat werd afgesloten, waardoor Wieldrecht deel kreeg in de recreatieve functie van de Krabbepolder. Het veer werd opgeheven en werd vervangen door de Kiltunnel (iets ten zuiden van het dorp).

6.5. Tweede Tol

Nog wat zuidelijker ligt het gehucht Tweede Tol, dat tot in het begin van onze eeuw schijnbaar zo nietig was, dat het niet op de kaart werd vermeld. Tweede Tol ontwikkelde zich langs beide zijden van de Wieldrechtse Zeedijk nabij de kruising met de Dordtse Straatweg. Zoals de naam aangeeft, werd op deze plaats (tot ruim in de 20e eeuw) tol geheven. De dijkbebouwing (aan de achterzijde begrensd door sloten) werd ook naar het noorden langs de straatweg uitgebreid: behalve enige woningen kwamen hier ook een school (± 1900) en later een kerkje en een tweede school tot stand.

De inwoners van Tweede Tol en directe omgeving leefden aanvankelijk van akkerbouw en veebedrijf (op de buitendijkse gronden), maar na de bedijking van deze laatste gebieden (1926) verschoof het zwaartepunt duidelijk naar de teelt van diverse gewassen. De stichting van kerk en schoolgebouw rond die tijd heeft ongetwijfeld te maken met een verwachte toestroom van agrariërs, maar tot op heden bleef de kern zeer beperkt van omvang.
Het lineaire karakter van het gehucht bleef behouden, ondanks de doorsnijding ervan door de autoweg A16.

De ontsluiting van Tweede Tol is vanouds goed te noemen, ook vanwege het nabijgelegen voetveer naar De Wacht.

6.6. Willemsdorp

Op het meest zuidelijke punt van het Eiland van Dordrecht kwam op initiatief van Koning Willem I het veerplaatsje Willemsdorp tot stand: er kwam zowel een verbinding met Moerdijk over het Hollandsch Diep als een veer over de Dordtsche Kil. Een paardenposterij ten behoeve van het verkeer over de straatweg naar Antwerpen, een stoombootveer naar Moerdijk (1822) en een treinhalte (± 1880) vormden echter niet voldoende basis voor verdere ontwikkeling en ondanks relatief rijke bebouwing bedroeg het aantal inwoners rond 1860 slechts 60.

Sedertdien is de omvang nauwelijks toegenomen en met de aanleg van de beide vaste oeververbindingen (spoor: 1871; autoweg: 1936) verdween hierop ook alle kans. Willemsdorp was niet eens meer een halteplaats of veerstoep en was feitelijk gedoemd een gehucht van zeer geringe omvang te blijven. De oorspronkelijke lineaire structuur bleef

(noodgedwongen) behouden, maar als verkeersdorp is Willemsdorp mislukt.

6.7. Kop van 't Land

Op het oostelijkst uiteinde van het Oudeland van het Eiland van Dordrecht - daar waar het Wantij in de Nieuwe Merwede mondt - ontwikkelde zich een gehucht rond de aanlegplaats van een veer. Tot de vloed van 1421 werd een verbinding met Geertruidenberg onderhouden. Na de herdijking (1652) van het verdronken land werd een veer op Hoge Zwaluwe ingesteld, maar ook dit werd weer opgeheven. De veerplaats Kop van 't Land werd nieuw leven ingeblazen in 1931 toen in plaats van een voetveer een autoveer werd ingesteld naar Werkendam. Door de opwaardering van de Reeweg tot Provinciale Weg nam de betekenis van het veer toe en bleef het tot op heden toe in gebruik, ondanks de hoge kosten.

Kop van 't Land was omstreeks 1850 niet veel meer dan een groepje tamelijk willekeurig bijeen geplaatste woningen en hoewel enige verdichting heeft plaatsgevonden, moet het nog steeds tot de zeer kleine gehuchten worden gerekend. In de jaren vijftig waren er niet meer dan ± 100 inwoners. Akkerbouw en veeteelt (voornamelijk op de buitendijkse gronden) vorm(d)en de voornaamste bronnen van inkomsten.

6.8. Verspreide bebouwing

Op een aantal plaatsen binnen de gemeente Dordrecht zijn bebouwingsclusters ontstaan, die samengevat kunnen worden onder de noemer verspreide bebouwing. Met name in het pas vanaf de jaren twintig van onze eeuw tot ontwikkeling gekomen zuidoosten van de gemeente (Polder de Biesbosch) groeiden rond de kruispunten van de wegen bebouwingsclusters (vnl. boerderijen), maar ook in Polder de Zuidpunt doet zich deze ontwikkeling voor (o.a. bij 'Viersprong' en 'Middenhoeve'). Ondanks de ligging aan kruispunten is een duidelijke structuur (nog) niet waarneembaar in deze feitelijk naoorlogse bebouwingsclusters.

Het voormalige gehucht De Mijl, gelegen tussen de Spoorweghaven en de Wilhelminahaven, verdween met de uitbreiding van industrie- en woongebieden, alsmede van verkeersvoorzieningen, volledig van de kaart.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940.* (proefschrift, TH Delft, 1948).

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

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

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

- Fruin, R. (red.), *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, 1976).

- *Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken* [z.j. z.p.].

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

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

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

- *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.* (Den Haag, 1980).

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

- *De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938. Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland.* (2 delen, Arnhem, 1948).

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

- *Register van beschermde monumenten.* (Zeist, 1989).

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

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

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

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

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

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

- *Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland.* ('s-Gravenhage, 1915).

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

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

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

Regionaal/lokaal:

- *Ach lieve tijd; 800 jaar Dordrecht en de Dordtenaren.* (Zwolle/Dordrecht, 1985/'86).
- Beyerman, J.J., *De historische schoonheid van Dordrecht.* (Amsterdam, 1946).
- *Centrale Merwedehaven. G.E.B. Dordrecht.* (Den Haag, z.j. ± 1950).
- Dalen, J.L. van, *Geschiedenis van Dordrecht, deel II.* (Dordrecht, 1933).
- *Dordrecht, gemeente Dordrecht. Toelichting op het besluit tot aanwijzing vanbeschermd stadsgezicht,* (Zeist, z.p., 1986).
- *Dozy, Ch.M., De oudste stadsrekeningen van Dordrecht 1284-1424.* ('s-Gravenhage, 1891).
- *Dubbeldam, zoals het was en is.* (Dubbeldam/Dordrecht, z.j. ± 1965).
- *Groeistad Dordrecht Rapport van de stuurgroep Groeistad Dordrecht,* (z.p., 1980).
- *Hoogenberk, E.J., Het idee van de Hollandse stad; stedebouw in Nederland 1900-1930 met internationale voorgeschiedenis.* (Delft, 1980).
- Huizinga, S. *Stad aan het water; Dordrecht. In: P. Nijhof e.a.: Op zoek naar ons Industrieel Verleden; gids langs monumenten van bedrijf en techniek, deel 2.* Haarlem, 1987, pp. 156- 169.
- Korsman, P.J. en J., *Alleblas Dordrecht verleden tijd.* (Rijswijk, 1980).
- Oostveen, G.J. van, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945; Gedenkboek uitgegeven bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Dordrecht.* (Dordrecht, 1946).
- *Opgaven omtrent spoor- en tramwegen behorende bij de spoor- en tramwegkaart van Nederland op 1:400.000.* ('s-Gravenhage, 1886).
- Rijswijk, B. van, *Geschiedenis van het Dordtsche stapelrecht.* ('s-Gravenhage, 1900).
- Ruijter, P. de, *Voor Volkshuisvesting en stedebouw.* (Utrecht, 1978).
- Sarfatij, H. Dordrecht; *Opgravingen in Hollands oudste stad. Overdruk uit: Spiegel Historiael 7, pp. 620-627, 659-667.*
- Smook, R.A.F., *Binnensteden veranderen; Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw.* (Zutphen, 1948).
- Stol, T. *Opkomst en ondergang van de Grote Waard in: Holland, regionaal-historisch tijdschrift, 13e jaargang, nr. 3/4,* juni/augustus 1981, pp. 129-145.
- Vermooten, M. en T. Smit., *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations; Noord- en Zuid-Holland en Flevoland.* (Hapert, 1989).
- *Voorstel tot plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst van "Kunstmin" te Dordrecht,* (Dordrecht z.p., 1985).

- *Voorstel tot plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst van "De Holland van 1859" te Dordrecht,* [Dordrecht, z.p. z.j. 1985].

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

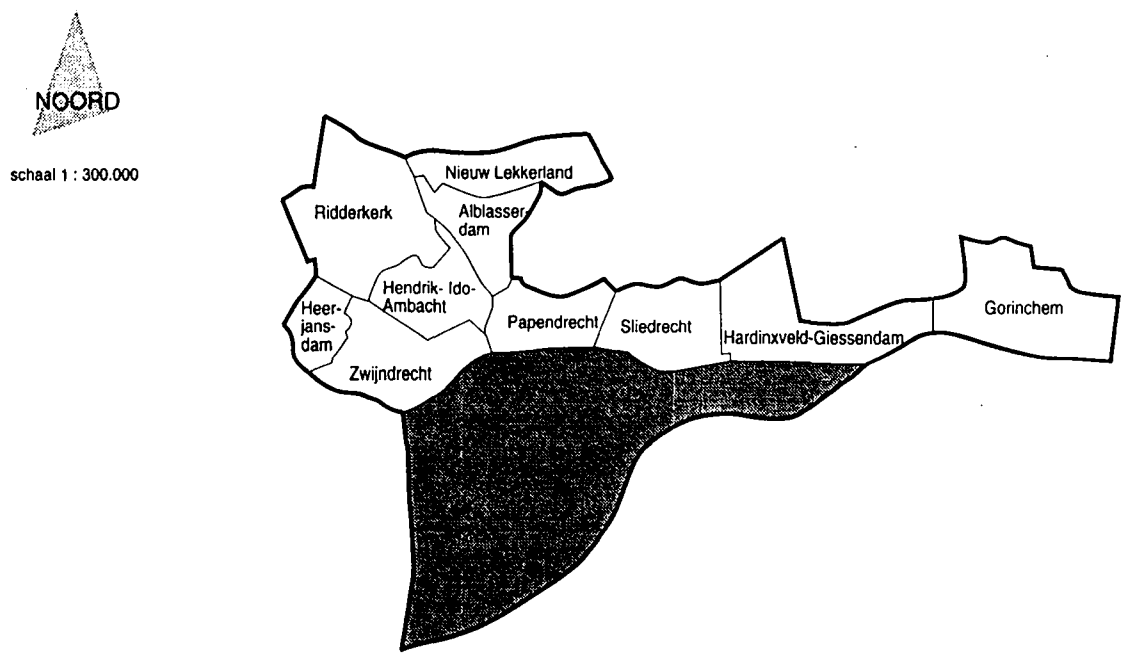
- *T.M.K., 1:50.000,* 1855.
- Kuyper, J., *Gemeenteatlas van de provincie Zuid-Holland 1869.*
- *Chromotopografische kaart, 1:25.000,* ± 1881, 1910/14, nrs. 546/547/564.
- *Top. kaart, 1:25.000,* 1935/'36/'50, nrs. 38 C, 38 D, 44 A, 44 B.
- Anthonis van den Wijngaerde. *Het stadsgezicht van Dordrecht, circa 1550.*
- Jacob van Deventer. *Plattegrond van Dordrecht,* circa 1550.
- *Truppenkarte 1:50.000,* 1943, nrs. 38 West, 44 West.
- *Top. kaart, 1:50.000,* 1981/82, nrs. 38 W, 44 W.
- *Top. kaart, 1:25.000,* 1989/88, nrs. 38 C, 38 D, 44 A, 44 B.
- *Top. kaart, 1:10.000,* ±1980.
- Dordrecht. *Plan van Uitbreiding der Gemeente Dordrecht. Schaal 1 à 2.500. Directeur van de Bouw- en Woningdienst,* 1932/33.
- G. Braun en F. Hogenberg, Dordrecht circa 1572.
- J. Blaeu Dordracum, circa 1645.
- *Foto-atlas Zuid-Holland.* (Den Ilp/Emmen, z.j. 1990).

BIJLAGEN

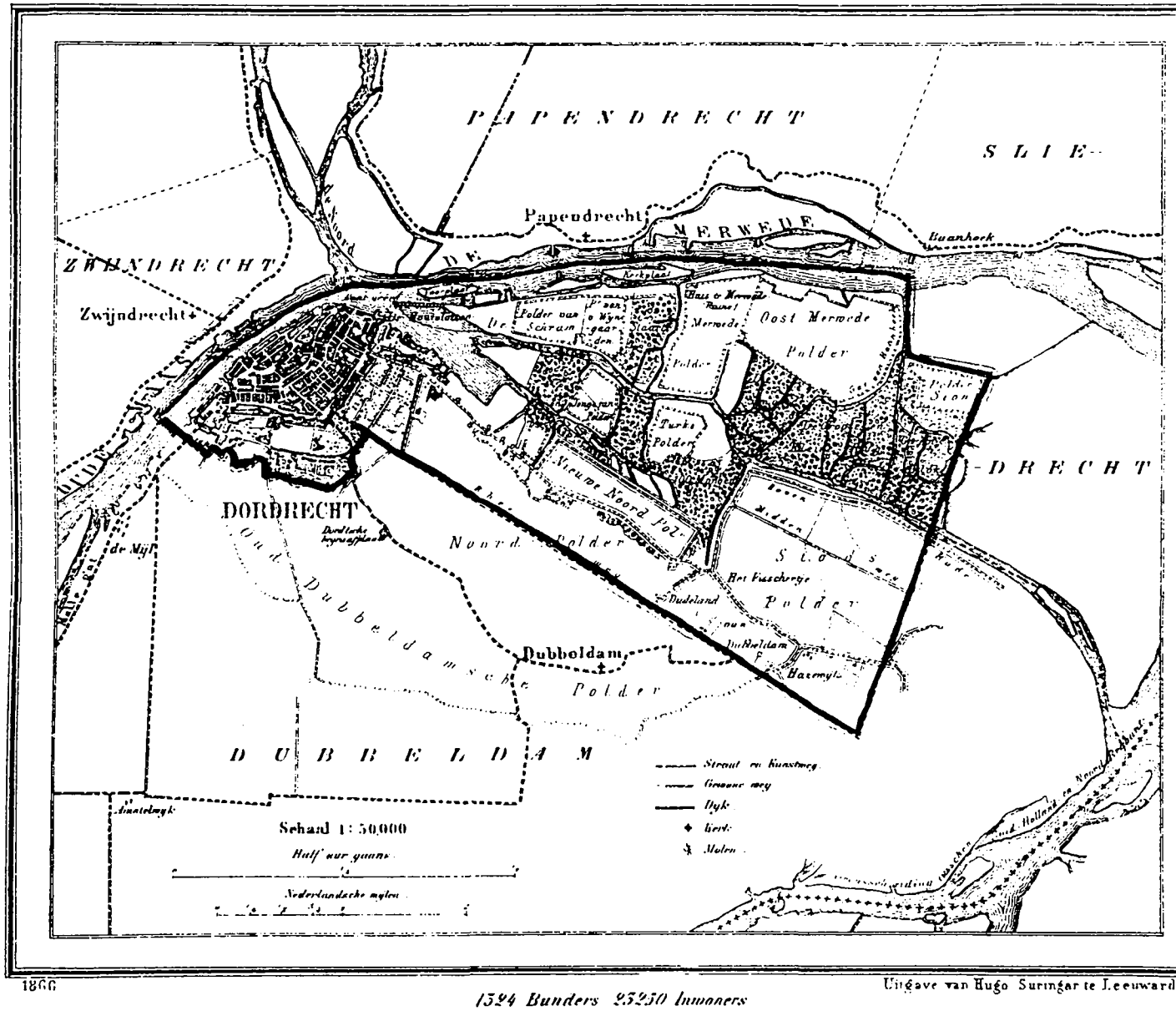
- *Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P.* Zuid-Holland per 1 jan. 1989.
- Kuyper, J., *Gemeenteatlas van de provincie Zuid-Holland*
  Dordrecht
  Dordrecht stad
  Dubbeldam
- *Chromotopografische kaart, 1:25.000,* ca. 1881, no. 546.
- *Chromotopografische kaart, 1:25.000,* 1910, no. 546.
- *Top. kaart, 1:25.000,* 1935, nrs. 38 C/44 A.
- *Truppenkarte, 1:50.000,* 1943, nrs. 38 West/ 44 West.
- *Top. kaart, 1:50.000,* 1981/82, nrs. 38 W/44 W.
- *Top. kaart, 1:25.000,* 1988/89, nrs. 38 C/44 A.
- *Legenda*
- *Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling ± 1850-1945 op basis van de Top. kaart 1:10.-000, verkleind naar 1:14.000.*
  Dordrecht
  Dordrecht havengebied
  Dubbeldam

Figuur 1d.

Gemeente Dordrecht

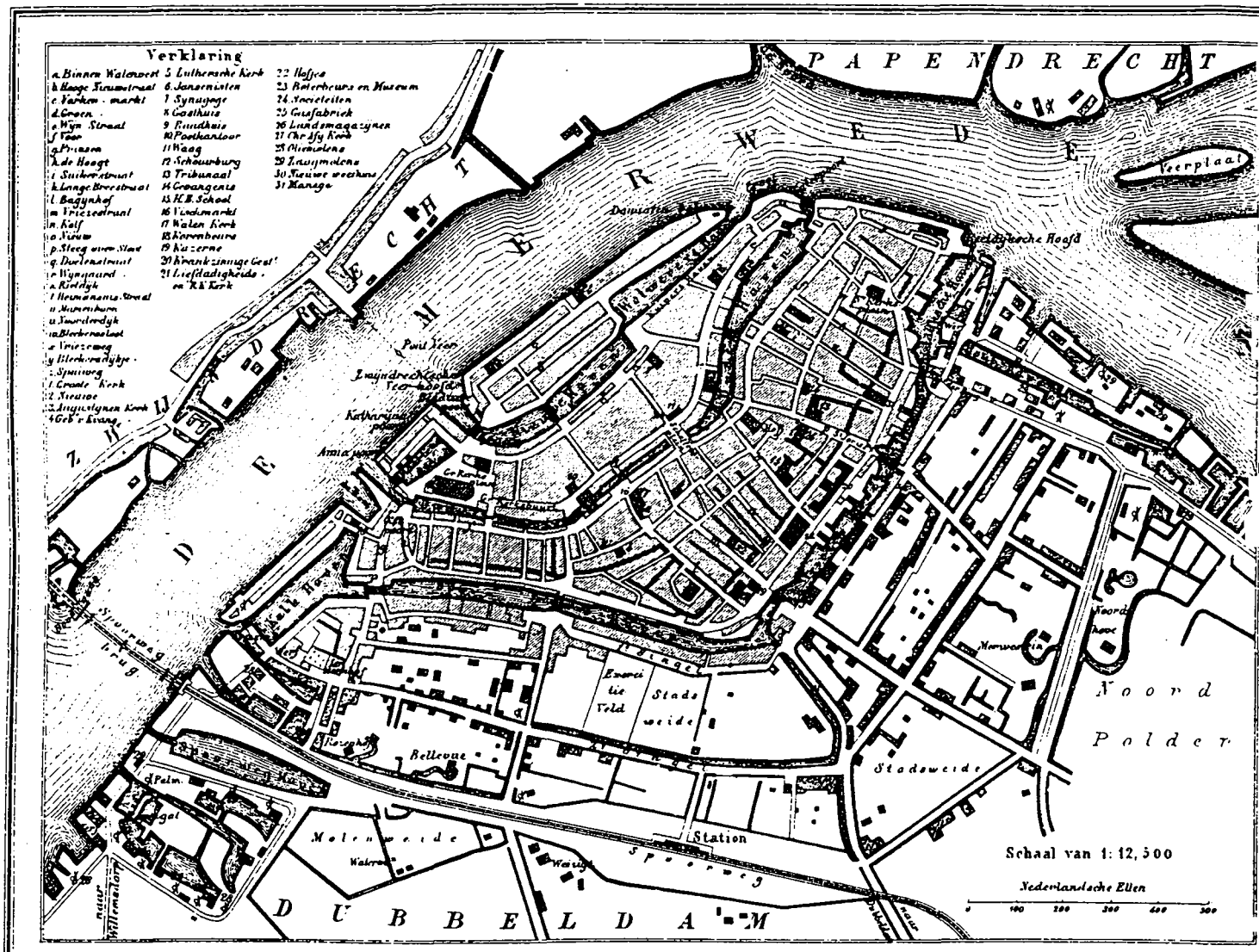


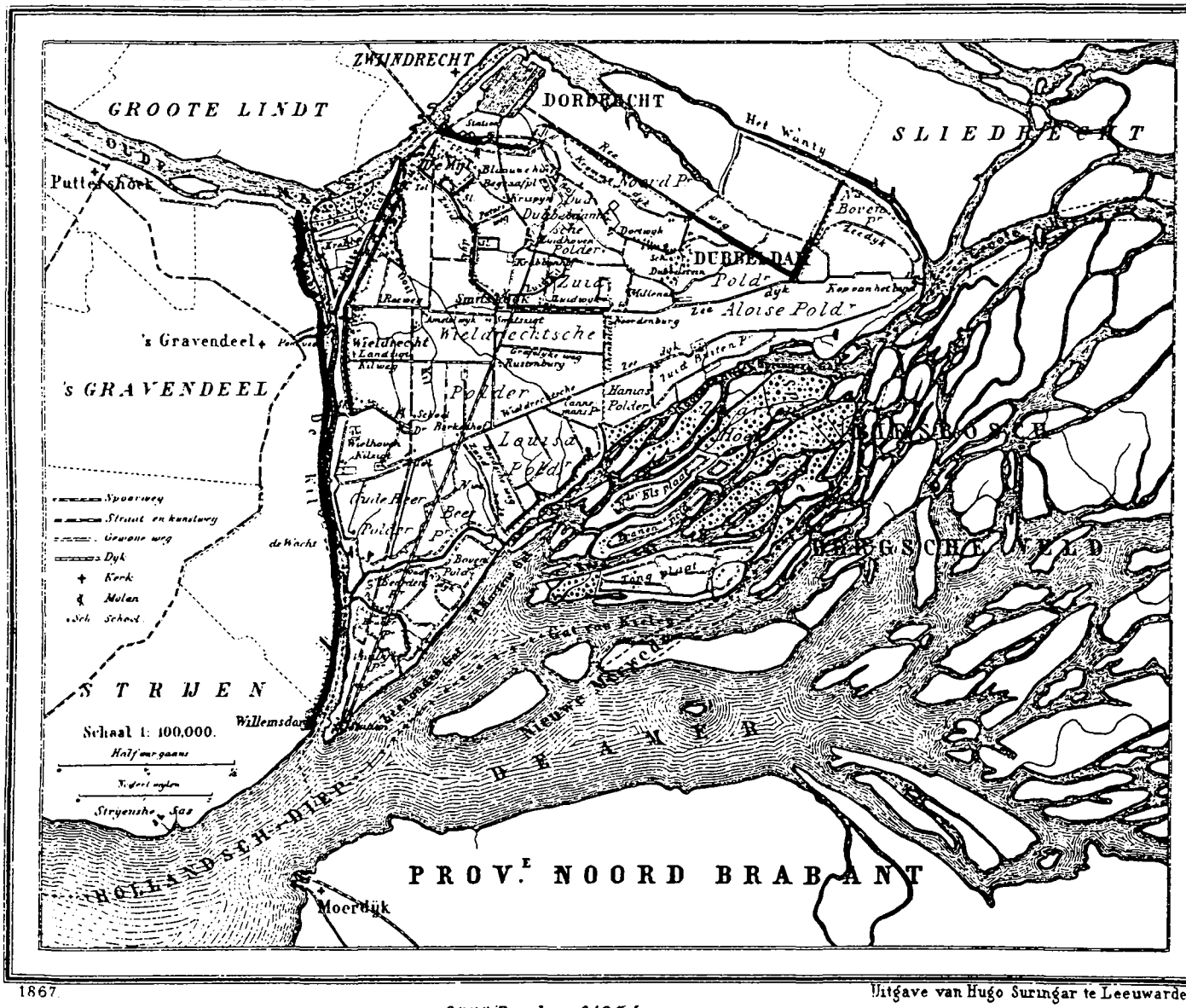
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1096



1866 Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

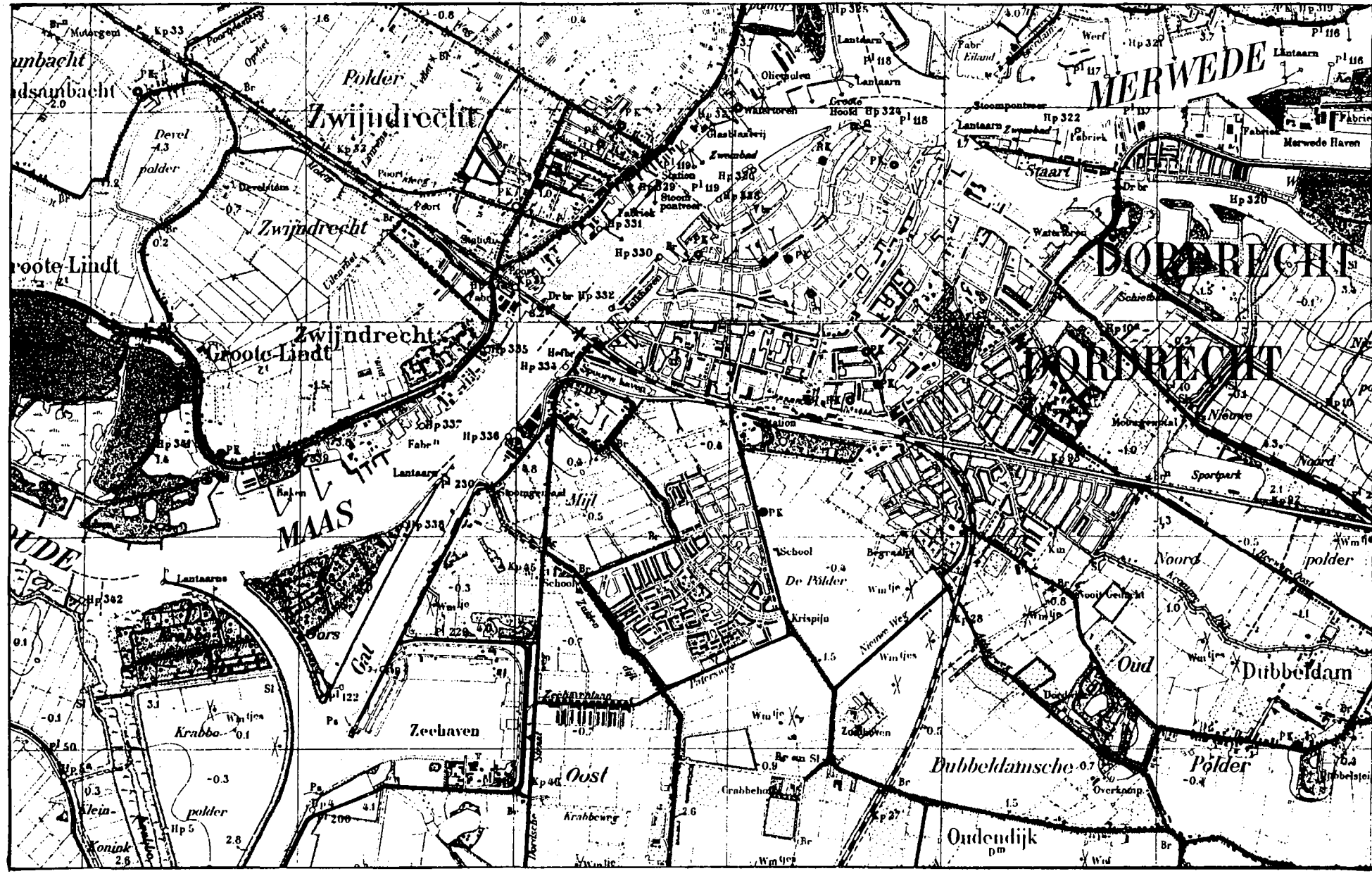
1324 Bunders 23250 Inwoners


Verklaring
a. Binnen Wolenwest
b. Hoogt Zuiderstraat
c. Varken - markt
d. Groen
e. Wijn Straat
f. Toor
g. Prinsen
h. de Hoogt
i. Suiker straat
k. Lange Breestraat
l. Bagynhof
m. Vriezestraat
n. Kolf
o. Nieuw
p. Steeg over Stad
q. Doelenstraat
r. Wynguard
s. Rietdijk
t. Hermanus Straat
u. Mummeburn
v. Voordendijk
w. Blerkerwaelstraat
x. Vriezeweg
y. Blerkerendijke
z. Spuiweg
1. Groote Kerk
2. Nieuwe
3. Augustijnen Kerk
4. Geb. r. Evang.
5. Lutherische Kerk
6. Janseniesten
7. Synagoge
8. Gasthuis
9. Raadhuis
10. Postkantoor
11. Waag
12. Schouwburg
13. Tribunaal
14. Gevangenis
15. H.B. School
16. Vleesmarkt
17. Walen Kerk
18. Korenbeurs
19. Kazerne
20. Kranke zinnige Gest.
21. Liefdadigheids - en R.K. Kerk
22. Hofjes
23. Boterbeurs en Museum
24. Societeiten
25. Suiksfabriek
26. Landsmagazynen
27. Chr. Ref. Kerk
28. Hirsmolens
29. Zaagmolens
30. Nieuwe weesheis
31. Manege
P A P E N D R E C H T
W E U E
R
H
T
E
C
H
T
E
N
D
E
Veerpaal
Dammetje
Veldbijsche Hoofd
Pont Veer
Zwijndrechtsche Veer
Katharijnen poort
Armenpoort
Oude Haven
Spuiwegbrug
Bellevue
Molenweide
Waterweg
Stadsweide
Stadsweide
Noord Polder
Station
Spoorweg
D U B B E L D A M
Schaal van 1: 12,500
Nederlandsche Ellen
0 100 200 300 400 500

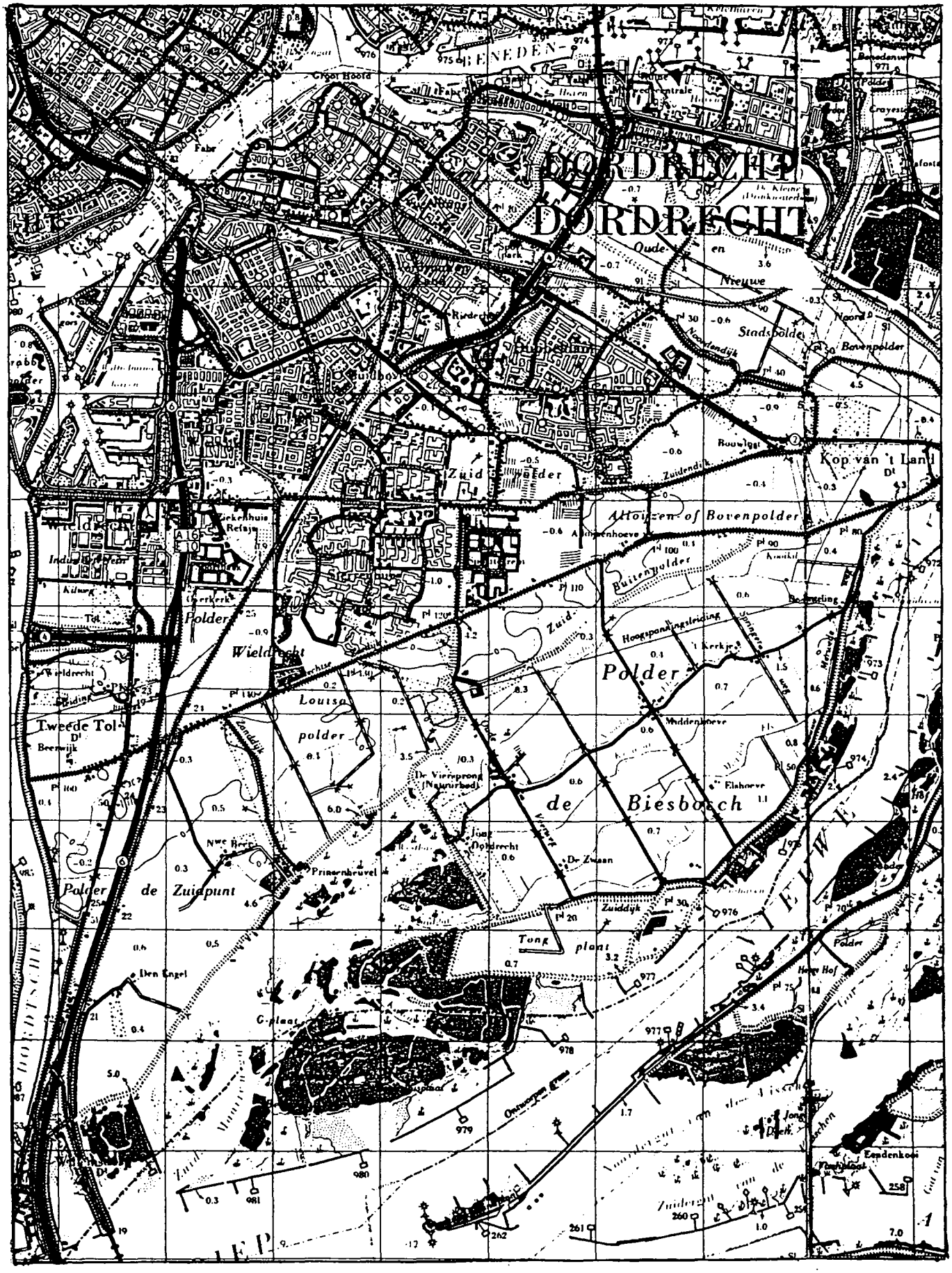


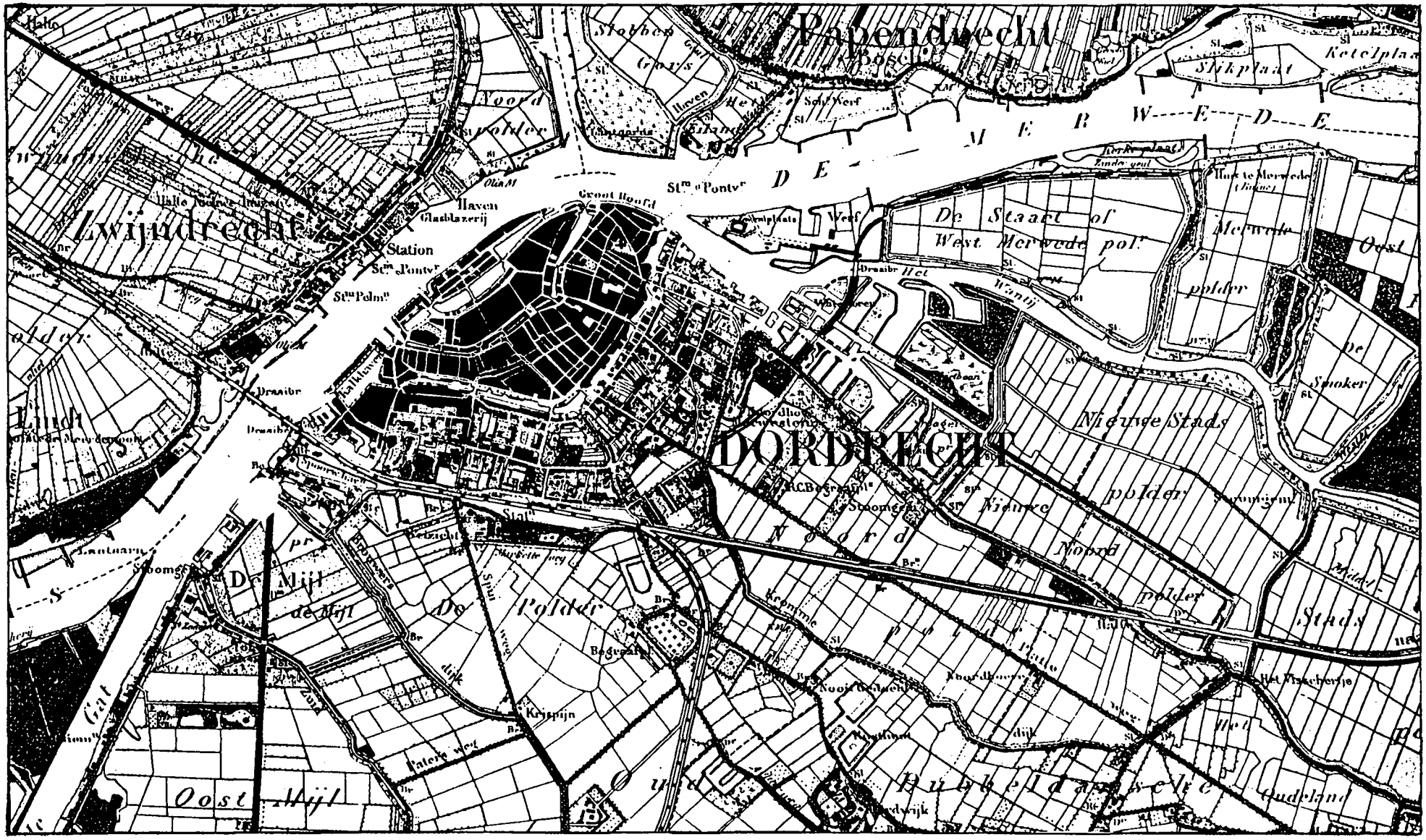
1867. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

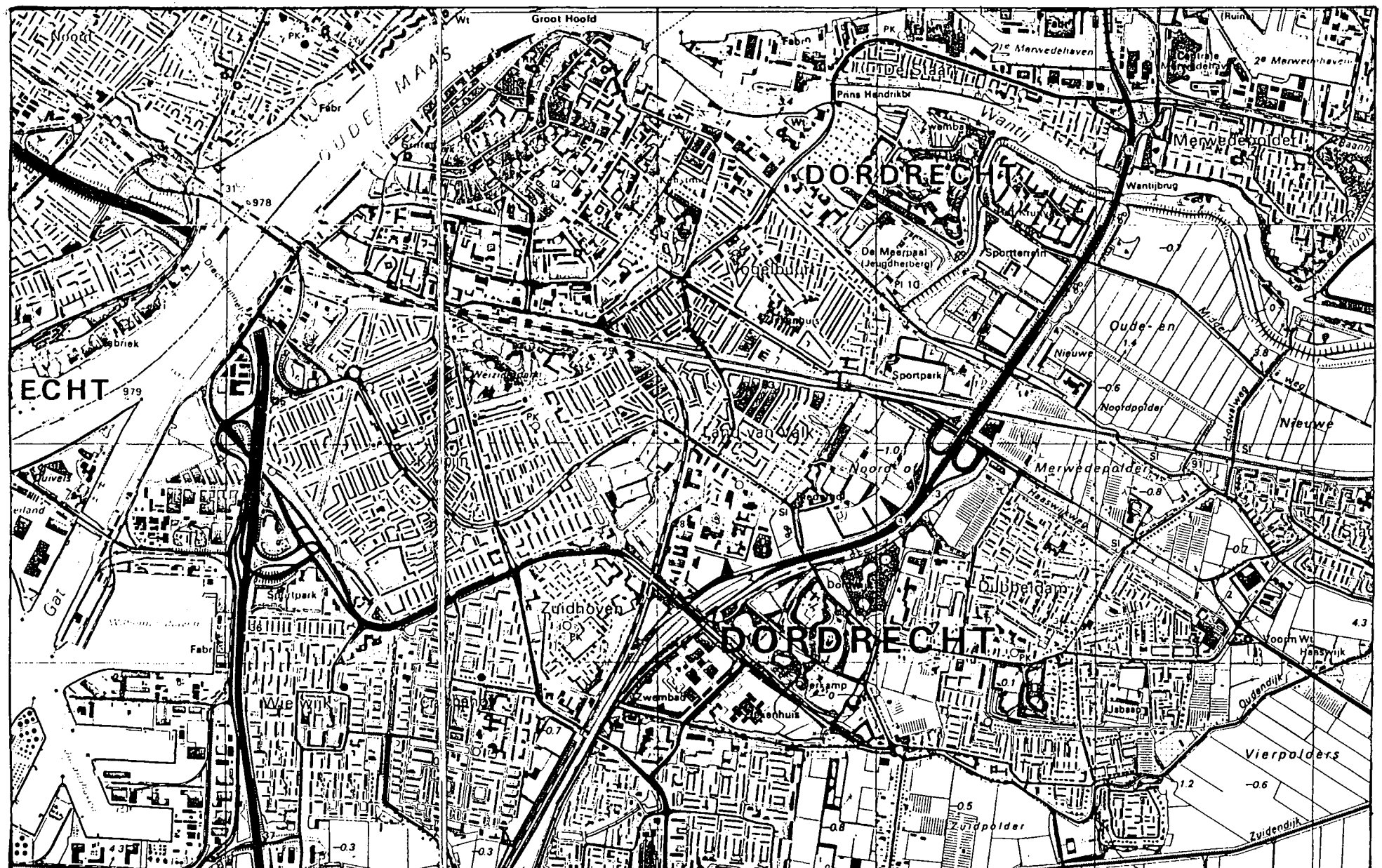
6098 Bunders. 3425 Inwoners.

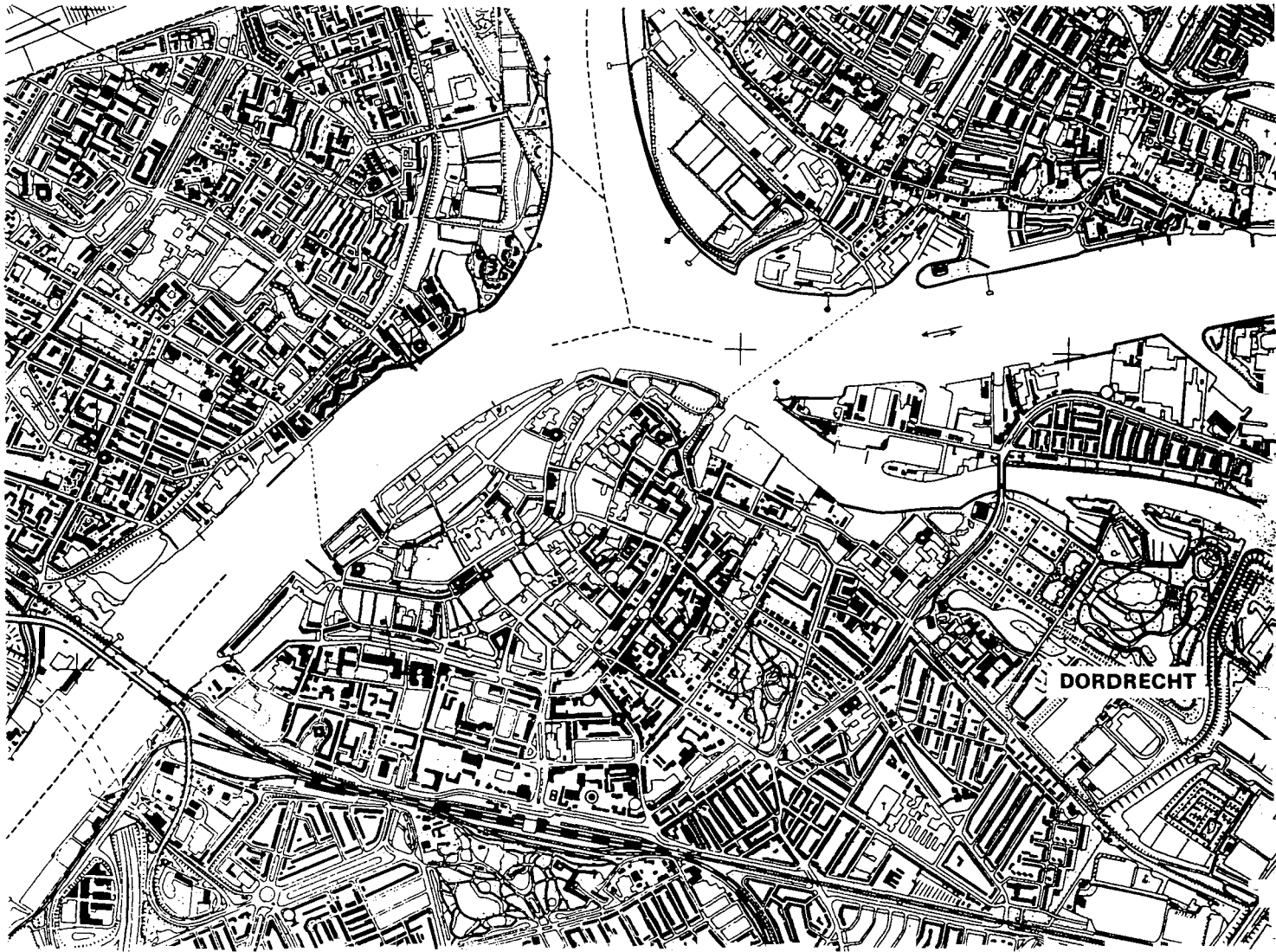

Polder
Zwijndrecht
Zwijndrecht
Groote-Lindt
Zwijndrecht
Groote-Lindt
MAAS
MERWEDE
DORDRECHT
DORDRECHT
Staart
Merwede Haven
Nieuwe
Noord
Sportpark
Noord
polder
De Polder
Krispijn
Oud
Dubbeldam
Dubbeldamsche
Polder
Oudendijk
Zeehaven
Oost
Krabbe
Krabbeweg
Klein-
polder
Konink
Gat
Oors
Mijl
Nieuwe Weg
Station
Stoomgemaal
Lantaarn
Werf
Fabrik
Merwede Haven
Watertoren
Zwembad
Schiet
Sportpark
Overkamp
Dubbelsteijn

Ido Ambacht
Polder
Papendrecht
MERWE
ZWIJNDRECHT
DORDRECHT
MAAS
Zee haven
Oud Dubbeldam
Dubbeldamsche Polder
Zuidendijk
Zuid polder
Wetlrecht
Tweede Tol
Moerkoot
Willemsdorp
Zuid Maartens gat
Noordler Gat van de Visschen
Zuider Gat van de Visschen
NIEUWE

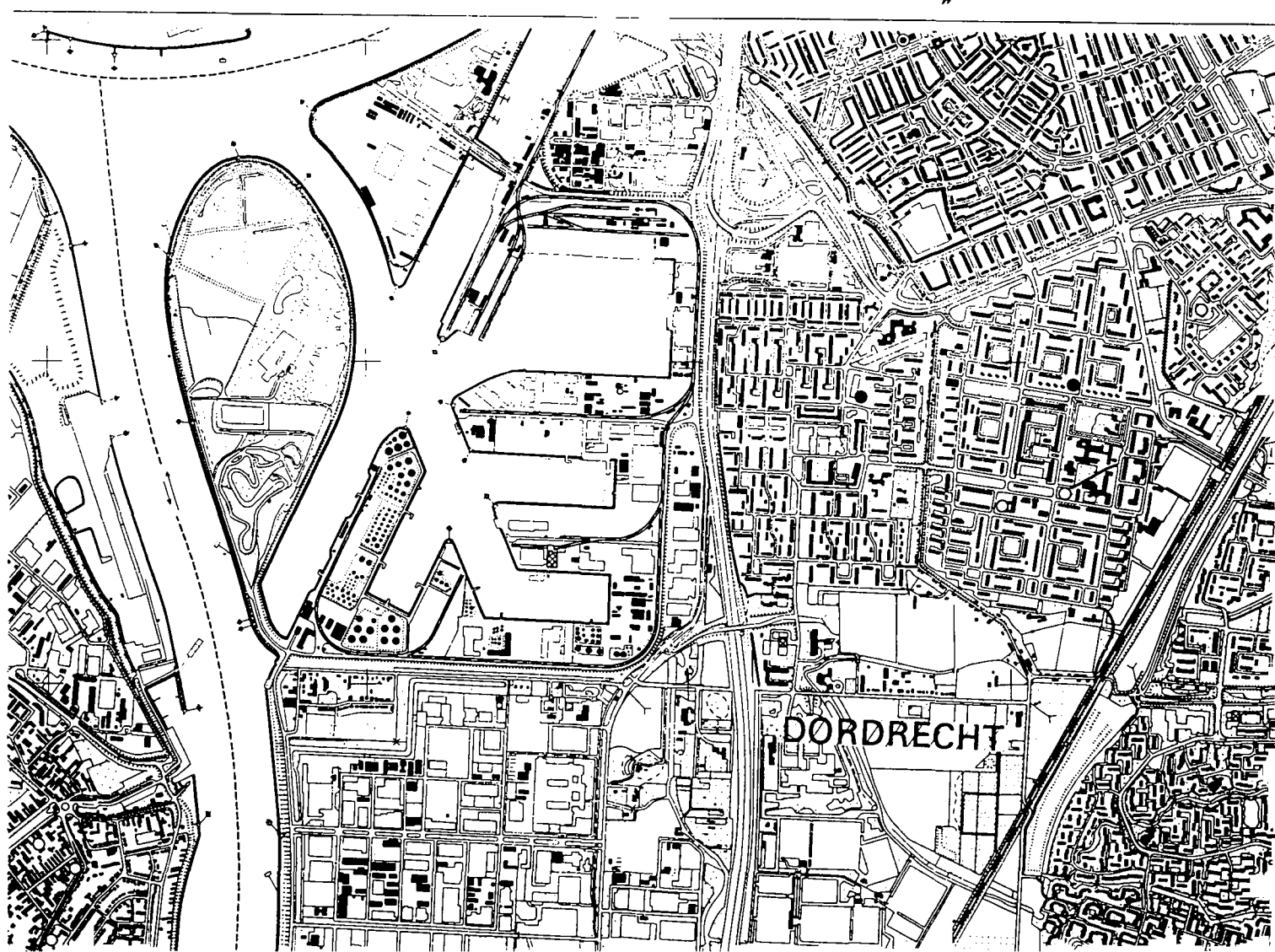

DORDRECHT
Oude en Nieuwe Stadspolder
Bovenpolder
Kop van 't Land
Zuid polder
Altoizen of Bovenpolder
Buitenpolder
Zuid Polder
Wieldrecht
Polder Wieldrecht
Louisa polder
Tweede Tol
Polder de Zuiapunt
de Biesbosch
Tonk plant
Hoogspanningsleiding
Zuiddijk
Zandijk
Verwerk
Onweerspl
Zwijndrecht
Zwijndrecht
Zwijndrecht

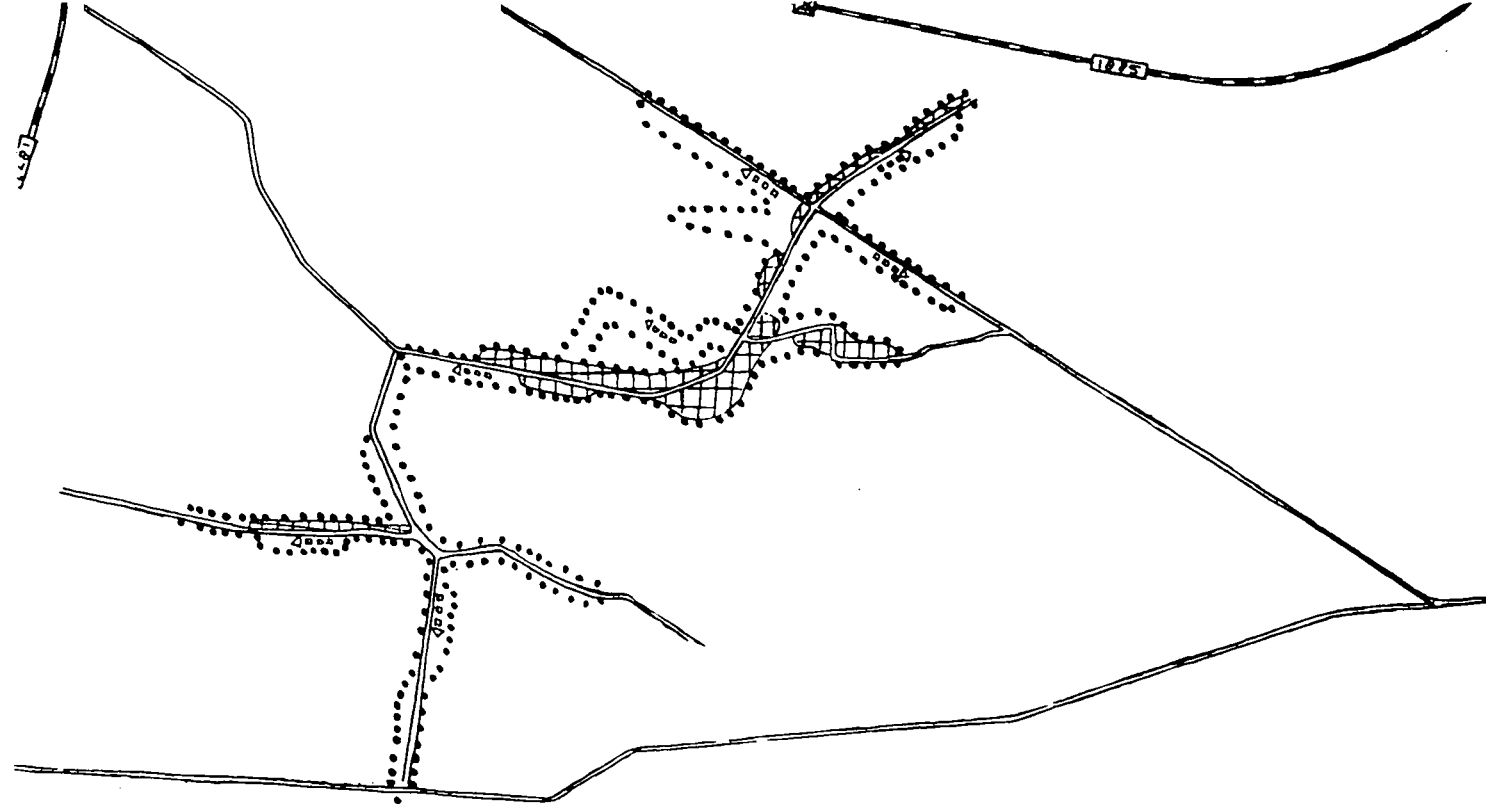

Papendrecht
Bosch
Stokhes Gat
Grat's
Haven
Het
Schuiwerf
Slikplaat
Ketelplaat
Noord
Polder
Haven
Glasblazerij
Station
Groot Hoofd
Zwijndrecht
Halte
Draaibr
De Staart of
West Merwede pol.
Merwede
Oost
polder
Het
Wantij
Spoker
Nieuwe Stads
polder
DORDRECHT
Nieuwe
Noord
polder
Stads
Noord
De Mijl
de Mijl
De
Polder
Dijk
Kruisijn
Oost Mijl
Gat
Zuid
Kromme
Rade
Noordhoek
Hubeldamsche
Oudeland
Het Visscherpje

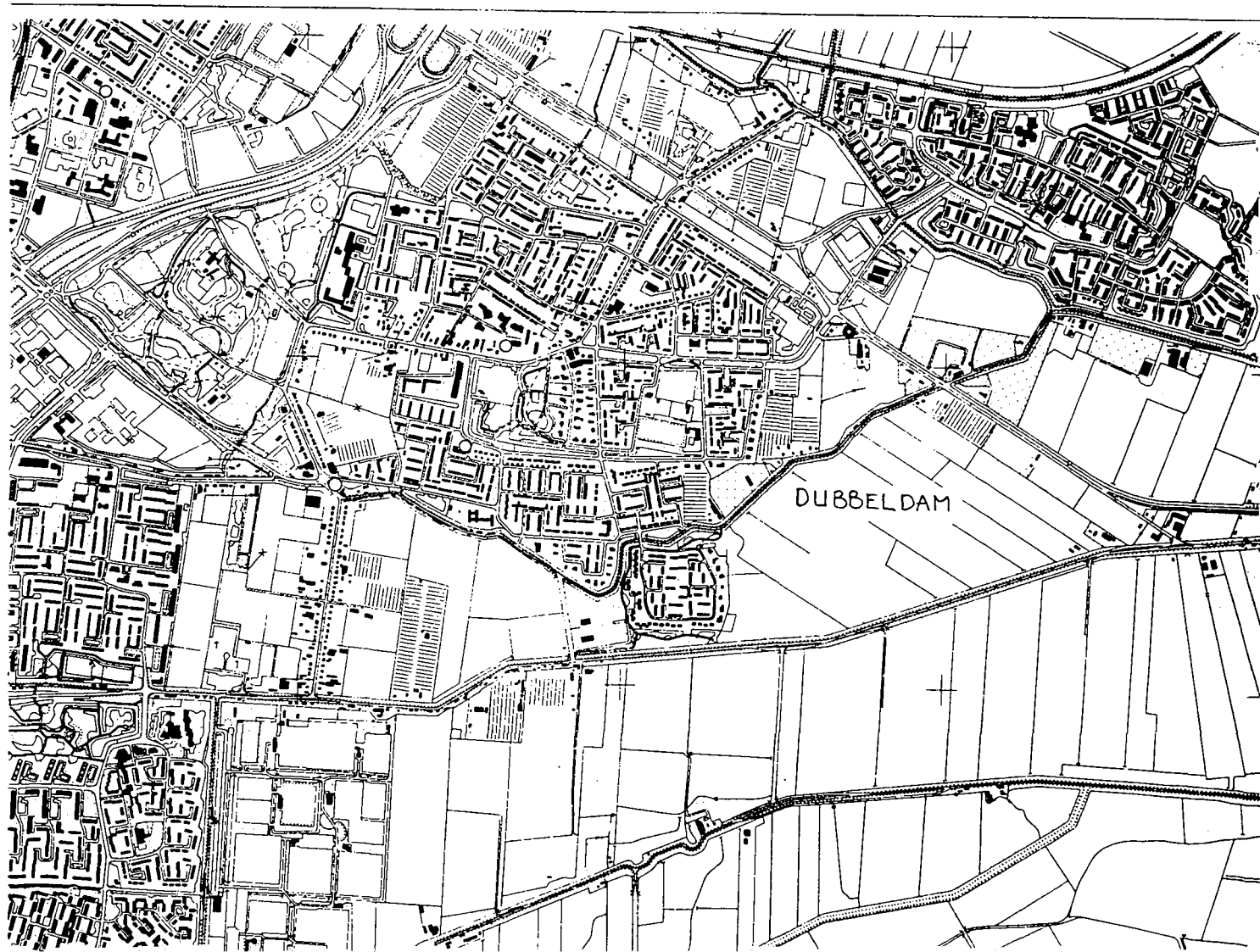

Groot Hoofd
OUDE MAAS
ECHT
DORDRECHT
Merwedepolder
Wantijbrug
Wantij
Oude- en
Nieuwe
Noordpolder
Sportpark
Sportterrein
De Meerpaal
Land van Valk
Zuidhoven
Dubbeldam
Vierpolders
Zuidpolder
Zwijndrecht
Gat
Haswijkweg
Oudendijk
Zwijndijk
Nieuwe Merwedehaven
Prins Hendrikbr
Weizigt park
Fabr
Wt
PK
Sl
Kb
Pl 10
979
978
-0.3
-0.7
-0.8
-0.5
-0.6
-0.1
1.2
4.3
3.8
1.4
-1.0


DORDRECHT

1910
1910
1910
1910


DORDRECHT




DUBBELDAM

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE DORDRECHT

Inleiding

Dordrecht is waarschijnlijk in de tweede helft van de 12e eeuw ontstaan tussen de rivieren de Merwede en de nu verdwenen Dubbel. De bebouwing ontwikkelde zich aan weerszijden van de Voorstraats- en Wijnhaven waarbij de binnenzijden langs het water in eerste instantie onbebouwd bleven. Toen deze later wel bebouwd werden, werden naar het water toe stegen, de zogenaamde steigers opengelaten. Rond de Nieuwkerk lag een aparte kern die in 1307 bij de stad werd getrokken.

Van de 15e tot de 17e eeuw werden nieuwe eilanden en havens aangelegd; Nieuwe Haven 1409, Wolwevershaven 1609, Maartensgat 1647, Kalkhaven 1656. In 1833 werd begonnen met de afbraak van de stadsmuren en kreeg de stadsgracht een havenfunctie.

In de 19e eeuw raakte ook geleidelijk de schil rond de oude stad, die eerst voorzien was van blekerijen en tuinen, bebouwd.

In de 20e eeuw breidde Dordrecht uit in zuidelijke en zuidoostelijke richting met de woonwijken Krispijn en Land van Valk. Dit ging ten koste van grondgebied van de gemeente Dubbeldam, waarmee Dordrecht in 1970 ten slotte geheel werd samengevoegd. De gemeente Dordrecht omvat nu het gehele Eiland van Dordrecht met daarop het dorp Dubbeldam, de kernen Wieldrecht, 2e Tol, Willemsdorp en Zuidhoven en een poldergebied met boerderijen.

Na deze samenvoeging is de bebouwing van Dordrecht nog fors uitgebreid waarbij oude dijken met hun bebouwing en de kern Zuidhoven ingebouwd zijn.

Stadsbebouwing

Zoals gezegd is het oudste deel van Dordrecht de bebouwing aan weerszijde van de Voorstraats- en Wijnhaven. Hier is een fijnmazig stratenpatroon aanwezig dat dateert van vóór 1800. De bebouwing bestaat, behalve uit winkels en openbare gebouwen, ook uit woningen in aaneengesloten bebouwing. Deze woningen zijn zowel voor als na 1800 gebouwd. In het gebied heeft ook stadsvernieuwing plaatsgevonden. De woonbebouwing van na 1800 bestaat meest uit panden met 19e-eeuwse lijstgevels, opgetrokken uit baksteen of gepleisterd en met eenvoudige kroonlijsten en weinig decoratie. Aan de doorgaande straten - Voorstraat en Kerksbuurt/Groenmarkt/Wijnstraat - is de bebouwing rijker, zijn de panden groter en de gevels voorzien van meer decoratie zoals geprofileerde deur- en vensteromlijstingen en cordonlijsten. Groenmarkt 17 is een pand uit de 1e helft van de 19 eeuw met een fraaie lijstgevel, een deuromlijsting en een hardstenen stoep voor het pand. Groenmarkt 37 dateert uit het 3e kwart van de 19e eeuw en heeft een gepleisterde lijstgevel met geprofileerde venster- en deuromlijstingen met kuifjes en een kroonlijst met consoles met vrouwehoofden. Groenmarkt 39-59 heeft een voorgevel die geheel bekleed is met stenen platen en Groenmarkt 63-71 is een klassieke pilasteropbouw over de voorgevel. Wijnstraat 134 ten slotte is een villa uit 1906 uit rode baksteen met kunststeen, gelegen op een hoek met een tuin.

Kenmerkend voor het stadsdeel rond de Voorstraats- en Wijnhaven zijn ook de steigers waaraan meest de zijgevels van de panden uitkomen maar (zoals aan de Mattensteiger) ook eenvoudige panden met lijstgevel staan.

De bebouwing op de in de 15e tot 17e eeuw aangelegde eilanden wordt in de eerste plaats gekenmerkt door de op havenactiviteiten gerichte bebouwing. Ook hier is echter woonbebouwing aanwezig. Voor zover deze uit de periode 1800-1945 dateert is deze meest 19e-eeuws. Aan de Wolwevershaven, Kalkhaven, Nieuwe Haven en Buiten Walevest staat

rijkere bebouwing terwijl de woonhuizen aan de ingesloten Hoge Nieuwstraat en Binnen Walevest veel eenvoudiger van aard zijn. Dit zijn meest eind 19e-eeuwse meerlaagse panden uit baksteen met eenvoudige decoratie (speklagen en/of aanzet- en sluitsteen) in pleisterwerk in gele baksteen.

Fraaie voorbeelden van de rijkere bebouwing zijn: Wolwevershaven 6, een pand uit 1893 met rijk bewerkte voorgevel met pilasters en driekwartzuilen en een rondboogfronton; Wolwevershaven 16-18, een eind 19e-eeuws pand met rijk bewerkte voorgevel met speklagen, gegoten bogen, dierenhoofden, kroonlijst en cordonlijst met eierlijst; Wolwevershaven 19, een woning uit 1908 met een gietijzeren gevelbekroning; Wolwevershaven 34, een woning uit circa 1900 uit rode baksteen met kunststeen; Nieuwe Haven 37, uit het derde kwart van de 19e eeuw met een symmetrische voorgevel met venster- en deuromlijstingen; Nieuwe Haven 45, een woning uit 1873 met gepleisterde voorgevel met venster- en deuromlijstingen, cordon- en kroonlijst; Buiten Walevest 4, genaamd Sterre der Zee, een groot tweelaags pand uit circa 1880 met gepleisterde symmetrische gevel met decoraties en met mezzanino; Buiten Walevest 2, een eenlaags pand onder schilddak uit het midden van de 19e eeuw. Tussen Binnen en Buiten Kalkhaven zijn panden gebouwd met een beletage en aan beide zijden een gepleisterde lijstgevel.

Opvallend in het hierboven beschreven stadsgedeelte zijn ten slotte de panden die op de beletage over de gehele breedte voorzien zijn van een gekoppeld venster met houten of gietijzeren pilasters of zuilen. Bijvoorbeeld Vlak 1, Nieuwe Haven 6 en Hoge Nieuwstraat 3.

De 19e-eeuwse schil - zo genoemd omdat dit stadsdeel in de 19e eeuw bebouwd raakte - bevat een doorgaande singel waarlangs aaneengesloten singelbebouwing staat bestaande uit meerlaagse panden met souterrain, gepleisterd of met rode bakstenen voorgevels, met kroonlijst en eenvoudige decoratie en veelal per pand een schilddak. In het gedeelte van de 19e-eeuwse schil tussen Johan de Wittstraat, Stationsweg, spoorlijn en Oude Maas zijn grote delen ten behoeve van stadsvernieuwing, kantorenhoogbouw en parkeergelegenheid verdwenen of staan op het punt te verdwijnen. De Cornelis de Wittstraat, Matthijs Balenstraat, Oudenhovenstraat en Muys van Holystraat geven nog een beeld van de eind 19e-eeuwse bebouwing: steeds onder afzonderlijke kappen gebouwde tweelaags dubbele woningen achter een lijstgevel in lange rijen naast elkaar of met een paar tegelijk.

Hetzelfde beeld bieden gevelwanden langs Blekersdijk, Wilhelminastraat, Vrieseweg, Kromhout en Sint Jorisweg. Rijk gedetailleerde gevelwanden (circa 1900) zijn te zien aan het Vrieseplein en de Nicolaas Maessingel. Rijke villa's van rond de eeuwwisseling bevinden zich aan de Nicolaas Maessingel en de van Hoogstratensingel. Bijzondere vermelding verdienen de panden van Hoogstratensingel 97 en 99, respectievelijk in 1893 met kenmerken van chaletstijl en in 1903 in Art Nouveaustijl gebouwd.

De gevelwanden van de C. van Beverenstraat en A. van Bleyenburgstraat ontstonden rond 1905. Zeer markant is een symmetrisch opgezet gedeelte van de A. van Bleyenburgstraat (10 tot en met 34) met rijke Art Nouveau-detaillering en uitkruiende erkers, in 1903 ontworpen door J.C. Schotel. In de buurt van het Merwesteinpark staan vrijstaande eind 19e-eeuwse villa's, bestaande uit diverse in elkaar grijpende volumes, torentjes en gekleurde gevels.

Oranjepark 1 is een grote villa uit 1912 van architect B. van Bilderbeek met kenmerken van het 20e-eeuws classicisme. Ook langs de Burg. de Raadtsingel, Johan de Wittstraat/Stationsstraat bevinden zich villa's.

Fraai zijn Stationsstraat 1, Williams Place, daterend uit circa 1880 en nu in gebruik als VVV, Burg. de Raadtsingel 91 en 93 en Albert Cuypsingel 268, een in 1909 gebouwde villa naar ontwerp van Ed. Cuypers. Vermeldenswaard is ook het voormalige buiten

Rozenhof uit 1892 met eromheen in hoefijzervorm eind 19e-eeuwse straatwanden.

Aan de rand van de 19e-eeuwse schil ligt het Oranjepark met tussen dit park en Toulonselaan blokken meerlaagse woningen met tuin, de ene keer gericht op het Oranje-park, de andere keer op de Toulonselaan. Het zijn onderling verschillende blokken met meerkleurige gevels en rond de tuinen gietijzeren hekwerken. Aan de overzijde van de Toulonselaan ligt een wijkje met smalle straatjes met arbeiderswoningen uit het 4e kwart van de 19e eeuw. De van Altenastraat en Anthonie Camerlinghstraat zijn genoemd naar de voormalige eigenaren van de woningen en bevatten rijtjes eenlaagse woningen onder zadeldaken met de nokrichting parallel aan de straat. Ook Hof de Vriendschap, die aan de Toulonselaan een meerlaagse gevel met onderdoorgang heeft, bevat dergelijke woningen. Typisch voor het hierachter gelegen stadsdeel zijn de aaneengesloten rijtjes woningen met tuit-, trap- of klokgevels met gepleisterde banden en strekken in afwijkend gekleurde baksteen. Arbeiderswoningen zijn ook te vinden in het noorden van de schil, tussen Groendedijk, Noordendijk, Singel en Hallincklaan. Dit zijn meest eenlaagse woningen onder zadel- of mansardedaken veelal met de nokrichting parallel aan de straat, echter ook wel met tuit- of trapgevels richting straat. In de Hoekstraat staat bovendien enige tweelaagse bebouwing. Bijzondere vermelding verdienen de Hallinckhof en de Vriendschap; eerst-genoemde bestaat uit twee tweelaagse blokken, de tweede uit één blok van rug-aan-rug-woningen met voor de woningen kleine tuintjes. De blokken zijn met kopgevels richting Groenedijk gericht, waarbij de kopgevels van de Hallinckhof fraai gedecoreerd zijn. Ten slotte vindt men in de 19e eeuwse schil ook nog arbeiderswoningen in de achterstraatjes van de singel.

Het gedeelte van de schil tussen Groenedijk en Oranjelaan en van Slingelandtlaan is pas in de jaren '20 van de 20e eeuw bebouwd geraakt. Hier staan dubbele en vrijstaande villa's en aan de van Slingelandtlaan ook aaneengesloten bebouwing uit die tijd. Ook aan de Hallincklaan staat villabebouwing uit de jaren '20. Oranjelaan 119, de Groene Hoek, is een villa van architect A.H. Wegeriff uit 1920, gelegen op een splitsing van twee wegen en in een vorm aangepast aan die ligging. Noordhoveweg 10-12 van architect C. de Graaff dateert uit 1924 en is een dubbele villa onder overstekend rietgedekt dak.

Een verdere te vermelden uitbreiding van de stad die niet planmatig is aangelegd, is de oorspronkelijk op Dubbeldams grondgebied gelegen Bloemen- en Oranjebuurt, bestaande uit enkele straten ter weerszijden van de Dubbeldamseweg. De Bloemenbuurt bevat eenvoudige aaneengesloten, eind 19e-eeuwse eenlaagse bebouwing. In de Oranjebuurt is de bebouwing iets rijker met veel kleur in de gevels en afwisseling in de straatwanden door middel van risalerende geveldelen, erkers, balkons en dergelijke. Vooral de Emmastraat is fraai en afwisselend.

Een laatste niet planmatig aangelegde uitbreiding is het gebied tussen Krispijnseweg, Bosboom Toussaintstraat, Brouwersdijk en van Baerlestraat. Ook dit was oorspronkelijk Dubbeldams grondgebied. Het is een wijk uit circa 1900 op rechthoekig stratenpatroon met aaneengesloten rijen van één- en meerlaagse bebouwing in rode baksteen met decoratie in anders gekleurde baksteen.

Behalve de stad Dordrecht bevat de gemeente nog de kernen Tweede Tol, Wieldrecht, Willemsdorp, Zuidhoven en Dubbeldam. Tweede Tol bestaat uit eenvoudige vrijstaande bebouwing aan weerszijden van de Rijksstraatweg, Wieldrecht uit twee straten met vrijstaande bebouwing uit het eerste kwart van de 20e eeuw, Willemsdorp ligt aan het einde van de Rijksstraatweg en bestaat uit enkele woningen en Zuidhoven is verdwenen ten gevolge van de nieuwbouw. Dubbeldam bevatte in de periode 1800-1945 bebouwing aan weerszijden van de huidige Dubbelsteynlaan-west en de Oudendijk. Enkele fraaie rijkere 19e-eeuwse panden zijn Dubbelsteynlaan 24, 55 en 46.

In het begin van de 20e eeuw is daar richting Zuidendijk bebouwing in de vorm van een lint bijgekomen en langs de Burg. Jaslaan zijn in de jaren '20 van de 20e eeuw enkele villa's gebouwd waarvan de nrs. 12 en 16 het vermelden waard zijn.

Planmatige uitbreidingen, complexen

In de oude stad zijn geen sociale woningbouwcomplexen uit de MIP-periode te vinden. Wel staan aan de Binnen Walevest en Hoge Nieuwstraat blokken eenlaagse woningen onder zadeldak met als accent af en toe een steekkap met tuitgevel. Deze woningen zijn waarschijnlijk door één eigenaar (gemeente?) gebouwd voor arbeiders.

Rijen arbeiderswoningen uit het vierde kwart van de vorige eeuw zijn onder andere te vinden aan de Waterbeekstraat en het Warmoezierspad. Het Clara Mariahof bij de Vrieseweg werd gebouwd rond 1880 en bestaat uit twee lage blokken aan weerszijden van een Linnenplaats. Vermeldenswaard is ook de Wilhelminastichting, een complex bejaardenwoningen rond een binnenplaats dat in 1926 werd ontworpen door van Bilderbeek en Reus, (Kasperspad 63).

Uitgebreide sociale woningbouwcomplexen zijn gebouwd in de wijken Krispijn en Land van Valk. Met name in Krispijn zijn in het gedeelte tussen Krispijnseweg, Bosboom Toussaintstraat, Breitnerstraat, Zuidendijk en Patersweg vele aardige complexen gerealiseerd. Deze zijn tegenwoordig echter allemaal gerenoveerd, waarbij veel van de detaillering is verdwenen.

Het grootste is een complex daterend uit circa 1915 tussen Krispijnseweg en Brouwersdijk, bestaande uit twee- en drielaagse volumes met beneden- en bovenwoningen, onder schild- en zadeldaken met steekkappen boven topgevels. De voorgevels met risalerende delen en erkerachtige uitbouwen. Het stratenplan vertoont enkele bochten en pleinen (Bilderdijkstraat en Bosboom Toussaintstraat). Aan de Krispijnseweg is de bebouwing iets rijker en zijn er voortuinen voor de panden.

Aan het J.P. Heyeplein, Goeverneurstraat, de Genestetstraat, I. da Costastraat staat een woningbouwcomplex uit 1918 van de woningbouwvereniging NV Maatschappij tot Verbetering van Volkshuisvesting naar ontwerp van de architecten Reus en van Bilderbeek. Het bestaat uit tweelaagse blokken uit een opvallende rode baksteen met gevelsteentjes en accenten in zwarte baksteen. Het verbindende blok aan het J.P. Heyeplein bevat op de begane grond winkels.

In de Nic. Beetsstraat en omgeving staat een woningbouwcomplex "Ons Huis" uit 1919 bestaande uit één- en tweelaagse volumes met een boogonderdoorgang in het midden van het blok in de Nicolaas Beetsstraat, waarvoor ook een plein is gevormd.

Een klein complex met leuke vorm en detaillering staat aan de J.A. Goeverneurstraat. Aan beide zijden van de straat staan tweelaagse volumes met beneden- en bovenwoningen onder zadel- en schilddaken met steekkappen. De ingangspartijen zijn speciaal geaccentueerd met metselwerk en op de eerste verdieping is houten beschot tegen de gevels aangebracht. De van Lennepstraat en omstreken bevat eenlaagse woningen onder mansardedaken met kleine en grote topgevels onder steekkappen waartegen houten beschot op overstekken.

Aan de andere zijde van de Brouwersdijk, dan de hierboven beschreven complexen, ligt een groot woningbouwcomplex uit de jaren '20 met langs de Brouwersdijk meerlaagse volumes met beneden- en bovenwoningen en voor het overige meest eenlaagse volumes, soms met hogere delen. Er is veel variatie in de types, zowel in vorm als in detaillering, zoals decoratief metselwerk, onderdoorgangen, houten beschot. Het stratenplan omvat met bochten verlopende straten en pleinen.

Uit 1927 dateert het woningbouwcomplex aan de J. Marisstraat, de Josselin de Jongstraat, Hart Nibbrigstraat, Jonghkindstraat, J. Israëlsstraat en W. Marisstraat. Dit bestaat uit twee- en drielaagse blokken onder platte daken met telkens verspringende gevellijn, diverse hoekoplossingen en verschillende soorten decoratief metselwerk.

Het gedeelte van Krispijn tussen Brouwersdijk, Breitnerstraat, Zuidendijk en Diepenbrockstraat is in de jaren '30 bebouwd met aaneengesloten bouwblokken onder overstekende kappen met rode pannen, veel met voortuinen. Het stratenpatroon omvat een brede van groen voorziene, dwars door de wijk lopende as met pleinen; Jan Veithkade, Viottakade.

In de wijk Het Land van Valk zijn enkele kleinere complexen gebouwd en tussen Krommedijk en Crayesteinlaan een paar veel op elkaar lijkende complexen van woningbouwvereniging "Het Gezin", die het aanzicht van de wijk bepalen. Deze complexen bestaan uit één- of tweelaagse rijen woningen in de zijstraten en langs de Krommedijk en Crayesteinlaan met bij de hoeken hoge rechthoekige torenachtige volumes. In de Bloemenbuurt is langs en achter de Dubbeldamseweg een karakteristiek complex gebouwd door Stichting Woningzorg in 1914, met onderdoorgangen naar achtergelegen straten.

Winkels

Het voornaamste winkelgebied van Dordrecht is, wat betreft de in de periode 1800-1945 tot stand gekomen bebouwing, gelegen in de Voorstraat en zijn zijstraten. De panden in de Voorstraat zijn deels 17e- en 18e-eeuws met een 19e-eeuwse winkelpui, deels ook in zijn geheel in de 19e- of 20e-eeuw opgetrokken. Voorbeelden zijn: Voorstraat 410, een deels ijzeren pui in een 18e-eeuwse gevel; 431, met een ijzeren skelet uit 1901; 320, een winkelpand in baksteen van circa 1925-1930 met Amsterdamse School invloeden; 280, in beton uitgevoerd pand met expressionistische invloeden; 279, met een winkelpui van circa 1900; 269, een in gele strengpersstein en natuursteen opgetrokken pand van circa 1900; 251/3, "sine labor nihil", een zeer rijk pand uit 1893 en 178, een pand met een fraaie brede vensterpartij in ijzer op de eerste verdieping. Herkenbaar is het werk van de architect Reus, Voorstraat 380, met een natuurstenen pui uit 1896; 273, uit rode strengpersstein opgetrokken gevel met stenen accenten uit 1898.

Ook de verschillende dwarsstraten hebben meer en minder monumentale winkelbebouwing. Aan de Visstraat zijn te noemen het expressionistische betonnen hoekpand nr. 27 en de voormalige meubelhandel nr. 25 van architect Reus uit 1901. Aan het Bagijnhof zijn vermeldenswaard de gebouwen van het Vindershuis, een pand uit beton, met expressionistische kenmerken en het pand van Kreyenborg. De Vriesestraat, hoek Korte Breestraat is een voormalige distilleerderij uit het vierde kwart van de vorige eeuw. Rond het Statenplein heeft aansluitend aan de winkelbebouwing winkelnieuwbouw plaatsgevonden. Het winkelgebied heeft zich zodoende verplaatst. In de 19e eeuw had ook de Wijnstraat/Groenmarkt en de dwarsstraat Vleeschhouwersstraat een winkelfunctie. Hier zijn nog steeds winkelpuien van rond 1900 en geheel als winkel opgetrokken panden aanwezig. Een winkelfunctie hebben deze panden echter steeds minder.

Bijzondere bebouwing

In de oude stad van Dordrecht is een aantal genummerde gemeentescholen gebouwd. Hiervan staan nog slechts enkele overeind, bijvoorbeeld de school aan de Hofstraat uit 1913. Andere vermeldenswaardige schoolgebouwen zijn de voormalige HBS van de hand van G.N. Itz, Nieuwstraat 60 gebouwd in 1865; de school aan het Weeshuisplein; de school aan de Museumstraat uit 1910 en het schoolgebouw aan de Vest uit de jaren '20. Aan de Wijnstraat is ten slotte nog te vermelden de rooms-katholieke Parochiale Jongensschool.

Ook in de 19e-eeuwse schil staat een aantal schoolgebouwen waarvan de voormalige HBS Merwestein aan het Oranjepark bijzonder fraai is. Een markant symmetrisch opgezet

schoolgebouw aan de Cornelis de Wittstraat (32) dateert uit 1889. Het in eclectische stijl gebouwde pand heeft een verhoogd middengedeelte en uitspringende zijrisalieten. Aan de Vrieseweg staat een schoolgebouw van gele baksteen uit circa 1910 en aan de Groenedijk een schoolgebouw van rode baksteen uit 1915-1920, de voormalige ULO-Handelsschool.

Buiten de 19e-eeuwse schil staan in de verschillende woonwijken diverse scholen. Aan het Oranjevrijstaatplein staat een schoolgebouw uit 1912, met gekleurde decoratieve gevels uit strengpersstein, dat karakteristiek is voor de wijk. Aan de Reeweg Oost 123 staat de Ambachtsschool. Een fraai schoolgebouw met symmetrische voorgevel en hoger middeldeel met ingangspartij. Aan de achterzijde van het schoolgebouw staat een proeffabriek met sheddaken. Aan de Oranjelaan 264 staat de voormalige rijkslandbouw winterschool uit 1922 en ernaast zijn in een speciaal ervoor gebouwde muur de gevelstenen/tableaux ingemetseld van het nijverheidsonderwijs uit 1912. Het Land van Valk heeft een school uit 1934 aan de Standhasenstraat 47, die karakteristiek is voor de buurt.

In Krispijn is te vermelden de school aan de J. Marisstraat, die een gebogen vorm heeft en ter hoogte van de knik een verticaal accent en aan de speelplaatszijde een uitbouw. Bijzondere vermelding verdienen de scholen aan de Bosboom Toussaintstraat, beide met kubistische invloeden. De ene bestaat uit in elkaar grijpende één- en tweelaagse volumes, met bijna symmetrisch aanzicht vanaf de Bosboom Toussaintstraat, met in het midden de ingangspartij en op de hoeken beelden. De zogenaamde torenschool op de hoek van de Bosboom Toussaintstraat en Brouwersdijk bestaat uit een volume op rechthoekige plattegrond, onder plat dak, met ingangen op verschillende niveaus, omgeven door trappen en plantenbakken, met op de hoek een hoge toren als accent.

In de gehele stad zijn kerken te vinden. Behalve de Middeleeuwse Grote Kerk is te vermelden de door G.N. Itz gebouwde S. Maria Maior uit 1843 aan de Voorstraat 120 en de kerk en pastorie van de Lutherse Gemeente aan de Vriesestraat. Aan de Wijnstraat staat de waterstaatskerk uit 1823 van architect P. Plukhooy. In de 19e-eeuwse schil zijn te vermelden de kerk op de hoek van de Nic. Maessingel en Dubbeldamseweg van de architecten Reus en Van Bilderbeek. H.A. Reus ontwierp in 1900 de Remonstrantse Kerk aan de Cornelis de Wittstraat (28). De stijl vertoont neo-romaanse invloeden. De Wilhelminakerk aan de Blekersdijk werd in 1898 gebouwd naar een ontwerp van Tjeerd Kuipers. Het gebouw heeft een opvallend koepeldak. Aan het Kromhout (149) staat een zaalkerkje van omstreeks 1860. Aan de Dubbeldamseweg staat de kerk van architect Bakker uit 1939, een rechthoekig gebouw onder plat dak met horizontale vensterrijen en als verticaal accent een rechthoekige toren.

Zoals iedere grotere stad heeft ook Dordrecht een paar ziekenhuizen. De gebouwen die uit de periode 1800-1945 stammen zijn echter dit jaar verlaten voor nieuwbouw elders. Aan de Groenmarkt staat het voormalige Post- en Telegraafkantoor van G.N. Itz dat tot voor kort behoorde tot het rooms-katholieke ziekenhuis. De hoofdgebouwen van dit ziekenhuis staan aan de Houttuinen en dateren uit 1928.

Het Dordrechts museum is gehuisvest in een voormalig krankzinnigengesticht, waarvan het exterieur werd gerealiseerd naar ontwerp van Itz. Buiten de oude stad bevinden zich aan de Reeweg Oost en Bankastraat voormalige ziekenhuiscomplexen. Tussen Reeweg Oost en Bankastraat staan de gebouwen van het gemeenteziekenhuis uit 1918-1920 naar ontwerp van Ed. Cuypers. Het bestaat uit twee- en drielaagse vleugels onder schilddaken, opgetrokken uit rode baksteen met decoratief metselwerk. Tot het complex behoort ook een ontsmettingsgebouw. In de loop der tijd heeft nieuwbouw plaatsgevonden aan en tussen de oorspronkelijke gebouwen. Tegenover dit gemeenteziekenhuis staat aan de Bankastraat het voormalige particuliere ziekenhuis van de "Vereeniging tot ziekenverzorging" uit 1916. Het gebouw is tegenwoordig verbonden met het gemeenteziekenhuis door middel van een loopbrug. Het is een fraai, vrij rijk gedetailleerd gebouw uit rode baksteen met een loggia waar bedden naar buiten gereden konden worden.

Van de overige bijzondere bebouwing is te melden, het station, een waterstaatsstation "eerste klasse" uit 1872, met een bijzondere hal met lokettenfront en een fraaie perronkap; het door G.N. Itz verbouwde stadhuis uit 1835-1845 met een uitbreiding uit 1908; de voormalige herensocieteit de Harmonie aan de Veersteiger van architect Brederode uit 1850-1851; de arrondissementsrechtbank aan de Steeghoversloot uit 1826; het gemeentearchief uit 1915 aan de Stek en het gebouw de Holland van architect S. van Ravesteyn uit 1939, dat nu als supermarkt in gebruik is. Deze architect tekende in hetzelfde jaar voor de ingrijpende verbouwing van het gebouw "Kunstmin" aan het Willem Kesplantsoen, dat in 1889 was gebouwd in neo-renaissancestijl. Met name de hal met trap en de theaterzaal zijn markante voorbeelden van Van Ravesteyn-architectuur.

De stad is een aantal beelden en straatmeubilair rijk waarvan te vermelden zijn het beeld van Arij Scheffer of het Scheffersplein uit 1861 door J. Mezzara; de beeldengroep van de gebroeders de Witt op de Visbrug uit 1918 door Toon Dupuis; het gedenkteken voor Burg. Wichers in het Merwesteinpark door Ed. Cuypers uit 1921; de zitbank met klok in het Oranjepark uit 1935 en de zitbank met pergola uit 1937 in het van Baerleplantsoen.

Een bijzondere plaats nemen de buitenplaatsen in. In de 19e-eeuwse schil staat nog Rozenhof uit 1892, dat nu echter omgeven is door eind 19e-eeuwse straatwanden. De villa van het buiten Merwestein is in de Tweede Wereldoorlog verwoest, zodat nu alleen nog het park met poortwoning resteert. Iets buiten de stad, bij Wieldrecht liggen de buitens Gravenstein en Amstelwijck. Gravenstein is een villa uit 1872 met veelkleurige gevels en een samengesteld volume met torentjes. Bij de villa behoren nog een park, een poortwoning en twee stel toegangshekken. Van het oorspronkelijke Amstelwijck resteert alleen nog de poort. Op het terrein bevindt zich nog wel het voormalige philosoficum, later klooster, uit 1920. Bij het dorp Dubbeldam ligt het buiten Dordwijk, dat bestaat uit een 17e-eeuwse kasteelboerderij (die na een brand in de jaren '40 ingrijpend werd gerestaureerd) waaromheen J.D. Zocher in 1852 een park ontwierp waarin enkele villa's, een oranjerie en een tuinmanswoning werden gebouwd. In Dubbeldam ligt nog het park van Dubbelstein, waarvan het herenhuis zelf verdwenen is. In de nieuwbouwwijk bevindt zich nog een deel van de vroegere buitenplaats Crabbehof.

In de andere kernen van Dordrecht zijn ook enkele bijzondere gebouwen te vermelden. In Dubbeldam staat nog het voormalige gemeentehuis uit 1890, Dubbelsteynlaan West 39 en aan Dubbelsteynlaan West 74 een schoolgebouw dat nu als bibliotheek in gebruik is. Tweede Tol heeft een klein zaalkerkje en een aardige school uit circa 1930. Van de kern Zuidhoven resteert nog de kerk. In het buitengebied is in de polder de Biesbosch nog een tweetal zaken te vermelden, te weten de eerste mijlpaal uit 1926 en de dr. Stoopbank uit 1936.

Park- en groenaanleg

Rond de stad Dordrecht bevonden zich enkele buitenplaatsen. Hiervan zijn de parken soms bewaard gebleven zonder de oorspronkelijke gebouwen. In de 19e-eeuwse schil ligt het Merwesteinpark. Achter het station ligt het Weizigtpark, waarbij ook nog het 18e-eeuwse huize Weizigt. Ook rond de voormalige buitens Gravenstein en Amstelwijck zijn parken aangelegd, die echter niet voor publiek toegankelijk zijn. Het landgoed Dordwijk is nog geheel intact; het door Zocher aangelegde park is nu een natuurreservaat. Het park van Dubbelstein is eveneens van de hand van Zocher en bevat ook nog een deel van het toegangshek.

Openbaar groen is in de 20e eeuw aangelegd in de wijk Krispijn, langs de stedebouwkundige assen en in het Van Baerleplantsoen. In de jaren '30 is in het kader van de werkverschaffing het Wantijpark aangelegd. Een belangrijk groen gedeelte in de stad is de 19e-eeuwse algemene begraafplaats waarop ook nog fraaie graven aanwezig zijn. Ertegenover aan de Nieuwweg ligt de joodse begraafplaats. Aan de Reeweg oost bevindt zich

de rooms-katholieke begraafplaats met twee poortfiguurtjes uit 1881 en ook Dubbeldam heeft een begraafplaats, bij de Zuidendijk.

Boerderijen

De boerderijen zijn voor het grootste deel te vinden op het Eiland van Dordrecht. Hier liggen langs de dijken nog enkele oudere boerderijen zoals de Aloyzenhoeve, Zeedijk 10. Wieldrechtse Zeedijk 191 is een eind 19e-eeuwse boerderij met een stal met zijlangsdeel; een type dat zeer gebruikelijk is voor de Zuidhollandse eilanden en ook op het Eiland van Dordrecht veel voorkomt. Ook Noordendijk 811 is een boerderij van dit type evenals Zuidendijk 302. Enkele langs de dijken gelegen boerderijen zijn tegenwoordig opgeslokt door de nieuwbouwwijken, zoals Zuidendijk 123 en de Smitshoeve aan de Smitsweg.

Vanaf 1926 werd in het kader van de werkverschaffing polder de Biesbosch aangelegd. In de jaren '30 zijn hier enkele boerderijen gebouwd met stijlinvloeden van de Delftse school. Enkele fraaie voorbeelden zijn hoeve Biesbosch, Elzelingeweg 1, en de deels in een terp gebouwde hoeve De Griendheuvel aan de Noorderelsweg 12. Deze boerderijen hebben vrijstaande stallen en grote houten schuren, die ook verspreid in de polder voorkomen. In de polder zijn nog donken te zien uit de tijd voor de inpoldering, waarop griendketen staan.

Objecten van bedrijf en techniek

Langs de havens - Kalkhaven, Nieuwe Haven, Wolwevershaven - staan gebouwen die te maken hebben met scheepsbouw en andere havenactiviteiten. Tussen Binnen en Buiten Kalkhaven staat een bedrijf bestaande uit kantoorpand/woning met twee bedrijfshallen onder zadeldaken daterend uit 1912. Langs de Kalkhaven, aan de Keizershof 6-10 staat een draaierij/scheepssmederij/reparatiewerkplaats van A.H. Pols en Zn. uit 1917. Aan de Knolhaven 6-8 staat het glasbewerkingsbedrijf van P. Dolk en Zn. uit 1898. In de Wolwevershaven ligt een scheepstakel behorend bij Straatman Machinefabriek, die een pand heeft aan de Kuipershaven. Eveneens aan de Kuipershaven gelegen is de voormalige glasfabriek uit 1881. In de buurt van de Nieuwe Haven, aan de Houttuinen, bevindt zich de Dordtse Steenhouwerij, een eenvoudig pandje onder zadeldak met ijzeren boogvensters.

Langs de havens en de achtergelegen straten bevinden zich vele pakhuizen daterend zowel uit de 18e als uit de 19e en 20e eeuw. Kuipershaven 32-33 is het fraaie pakhuis Rhein-Elbe uit 1910. Een aantal van de pakhuizen is tegenwoordig omgebouwd tot woningen, zoals Kuipershaven 27-29. Ook in het noordoostelijk deel van de stad, bij de Taankade en Merwekade staat bebouwing samenhangend met scheepsactiviteiten, zoals rederskantoren, pakhuizen, maar ook verkoop van scheepsbenodigdheden zoals het winkeltje Voorstraat 58-60 met opschrift "Specerijen, verfwaren, olie, hars, terpentijn, vernissen en traan".

In de 19e-eeuwse schil zijn aan beide uiteinden - die bij het water liggen - monumenten van bedrijf en techniek te vinden. In het noorden, aan de Noordendijk staat het complex van het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf met fraaie gebouwen uit 1910, circa 1915 en 1927. Het laatste is een "functionalistisch" gebouw van architect Chr. van Buren. Eveneens staat hier de opvallende donjonachtige watertoren met machinekamer en ketelhuis uit 1883 van J.A. van der Kloes, en op hetzelfde terrein een pompstation uit 1942.

Aan de westzijde van de 19e-eeuwse schil staan bij Achterhakkers en Twintighuizen enkel loodsen; een dubbele ijzeren vakwerkloods en een geheel uit ijzeren delen opgebouwde pontonniersloods uit 1885. Aan de Achterhakkers 4-6 staat de voormalige Eerste Nederlandse Dogcakesfabriek uit 1871 en aan de Hoge Bakstraat het voormalige kantinegebouw van de Victoriafabrieken.

Verspreid over de stad staan nog enkele gebouwen die een bedrijfsfunctie hebben of hadden, zoals de garage Steeghoversloot 30 (uit de jaren '30 daterend) met een gekleurde

glazen lichtbak op de hoek. Aan de Bleyenhoek staat nog het veerhuis van het Papendrechtse veer en aan de Vismarkt de gietijzeren vishal uit 1868. Aan de Bomkade 11 staat de Korenbeurs uit 1834, een neo-classicistisch gebouw met tempelfront van architect G.N. Itz en aan de Wijnstraat de Boterbeurs van de zelfde architect uit 1841.

Opvallend in de stad op het gebied van objecten van bedrijf en techniek zijn de vele gietijzeren bruggen. Uit de 19e eeuw stammen vele gietijzeren bruggen zoals de Visbrug, de Peserbrug (1874) en de door Itz ontworpen Nieuwbrug uit 1850, de Lange IJzeren brug, de draaibruggen aan Draai en Mazelaarstraat en de dubbele ophaalbrug over de Wolwevershaven. Uit de 20e eeuw dateren de Leuvebrug met sluisje en wachthuisje en Engelenbrug. Over de Oude Maas liggen als verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht een spoorbrug en een verkeersbrug met lange oprit. De eerste bevat nog delen uit het begin van deze eeuw, de tweede is van beton met ijzervakwerk en dateert uit de jaren '30.

Ten slotte kan nog vermeld worden de watertoren in Dubbeldam, gebouwd in 1916.

Verdedigingswerken

Langs het Hollandsch Diep is in de jaren vlak voor de Tweede Wereldoorlog een verdedigingslinie met bunkers aangelegd. Achter de dijken staan nog steeds op regelmatige afstand groepsschuilplaatsen, evenals in het park van Amstelwijck en langs de spoorlijn naar Moerdijk. Bij de Moerdijkbrug zijn bovendien twee grotere bunkers aanwezig met geschutskoepels. Andere bouwwerken die ooit een militaire functie hadden zijn het gebouw Buiten Walevest 15/Binnen Walevest 225 uit 1883, en de restanten van de muur van de schietbaan in het Wantijpark.

Naoorlogse bouw

In de stad heeft in de laatste jaren stadsvernieuwing plaatsgevonden die de oorspronkelijke structuur heeft aangetast. In het gebied rond de Nieuwkerk zijn flats voor woningbouw verrezen en rond het Statenplein heeft grootschalige winkelnieuwbouw plaatsgevonden en op kleinere schaal rond de Grote Markt. In de 19e-eeuwse schil is in het gedeelte tussen Johan de Wittstraat, Stationsweg spoorlijn en Oude Maas veel verdwenen of staat op het punt te verdwijnen voor stadsvernieuwing, kantorenhoogbouw en parkeergelegenheid.

Buiten de stad zijn en worden grote woonwijken gebouwd die oude dijken met bebouwing, de kern Zuidhoven en oude buitens hebben omsloten. Ook het dorp Dubbeldam raakt vastgegroeid aan Dordrecht.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Dordrecht

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- stenen straten, geen voortuinen
- voornamelijk aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied

- functie: wonen
- ligging in stedelijke context
- planmatige ontwikkeling
- stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
- stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
- bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
- twee of meer bouwlagen hoog

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

- functie: wonen
- planmatige ontwikkeling
- stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
- groene straten, voortuinen
- voornamelijk half open blokken, strokenbouw
- bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied

- functie: wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
- groene straten, tuinen rondom
- voornamelijk losse bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

- functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied

- functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
- voornamelijk onbebouwd terrein
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4. Ander gebied

- functie: **a.** recreatief, **b.** begraafplaats, **c.** duinontginningen, **d.** militair, **e.** religieus

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

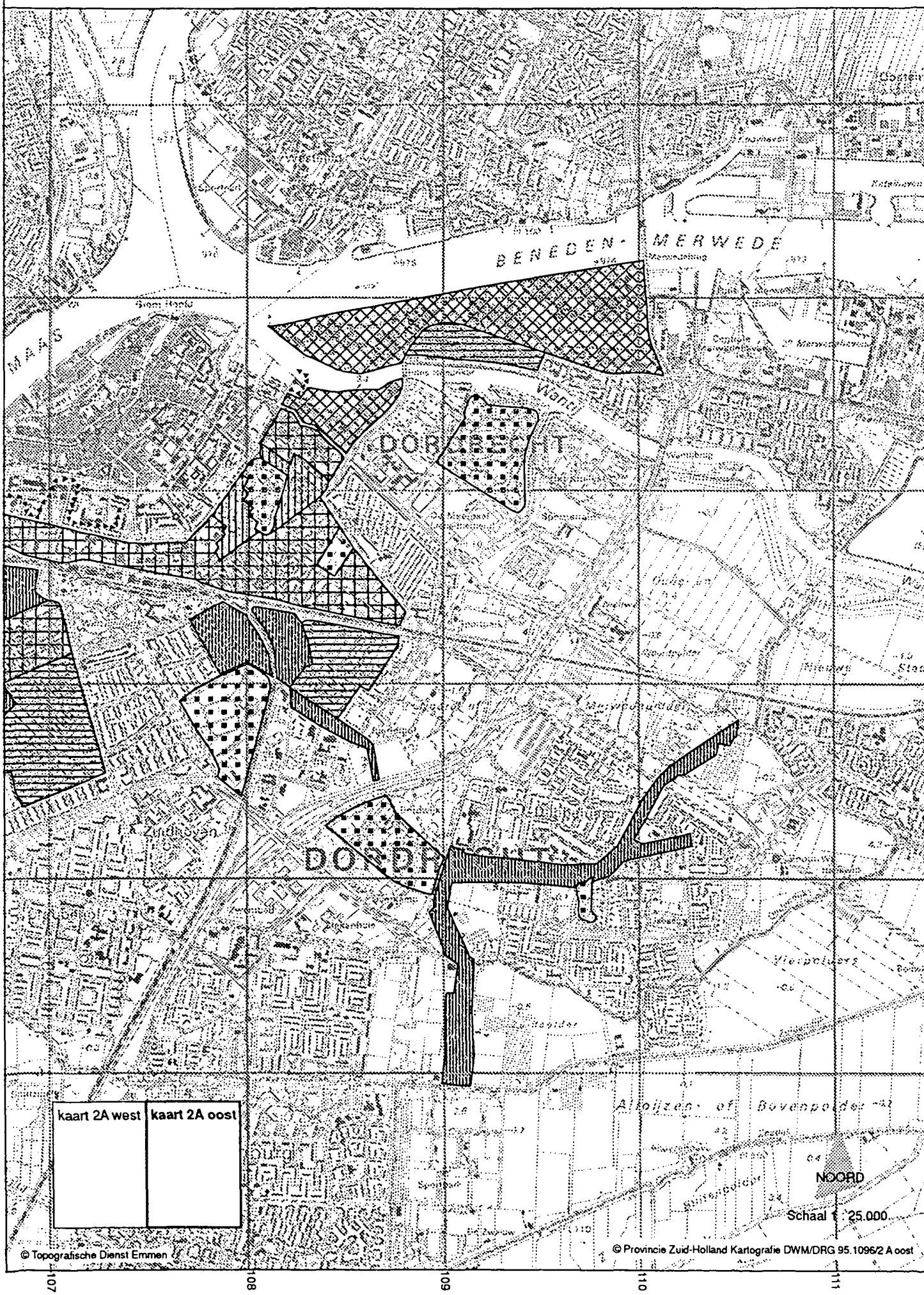
1 Rozenhof

2 Krispijn (deels)
3 Land van Valk
7 De Staart

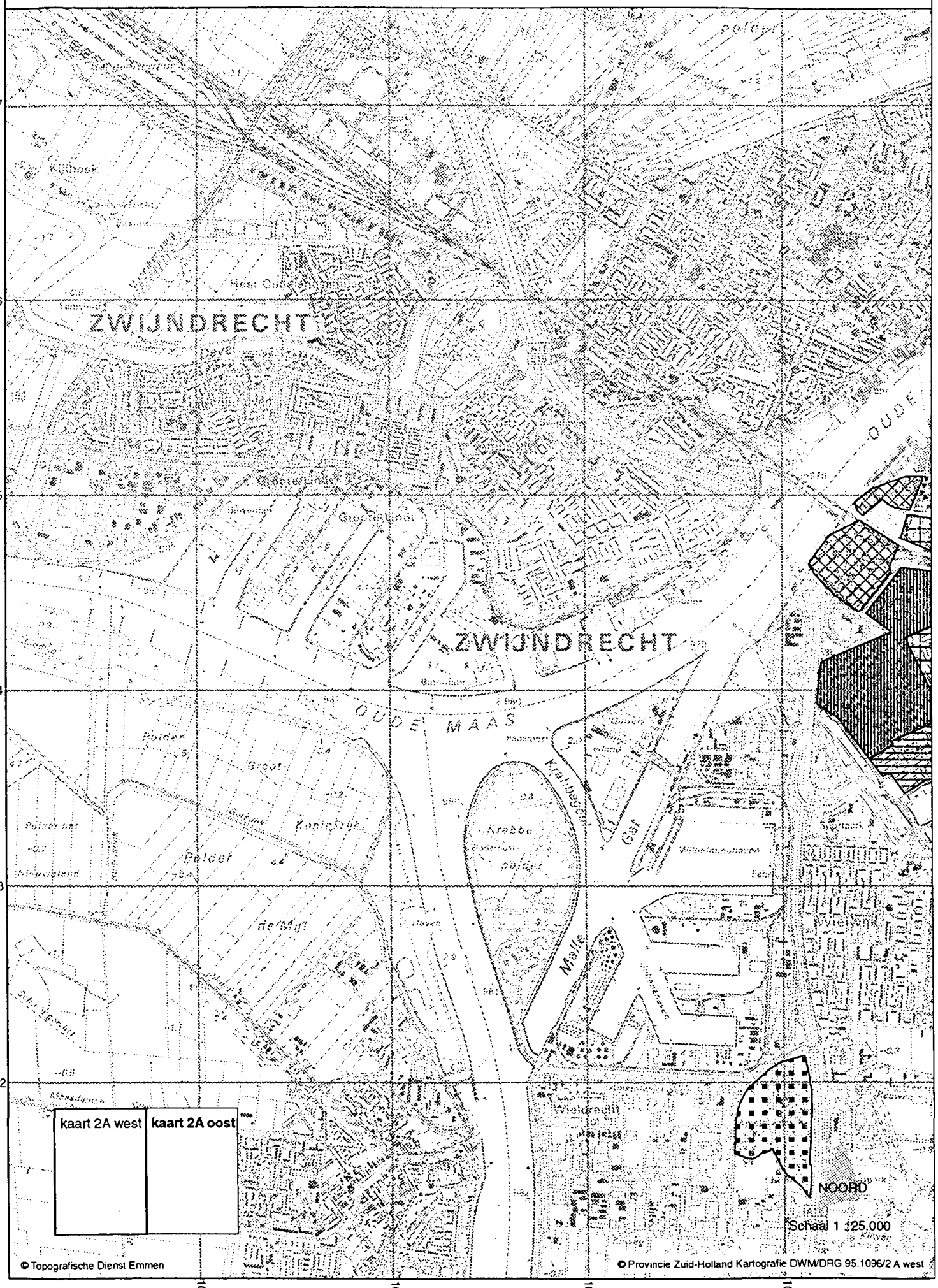
7 De Staart

4 Merwesteinpark
5 Algemene en Joodse Begraafplaats
6 Gravenstein/Amstelwijck
8 Dordwijk
9 Dubbelstein
10 Wantijpark

DORDRECHT
Stedebouwkundige typologie



DORDRECHT
Stedebouwkundige typologie



DORDRECHT
Gebieden met bijzondere waarden

DORDRECHT
Gebieden met bijzondere waarden

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

criteria

1. Rozenhof
2. Krispijn
3. Land van Valk
4. Merwestein Park
5. De Algemene en de Joodse begraafplaats.

Criteria	Gebieden 1	2	3	4	5
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:					
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept	+		+		+
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen	+	+	+		
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+		±	+	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).				±	+
II Bijzondere historische betekenis, zoals:					
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+	+	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	+	+	+	+	+
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).					
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:					
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;			+	+	
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+	+	+	+	
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.					+
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+	±	±	+	+
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+				+

Beknopte toelichting

1. Rozenhof

De Rozenhof ten zuidwesten van de oude binnenstad is een overblijfsel van een oude buitenplaats, waar in 1891-1892 een rijk gedecoreerde villa in neo-rennaissance-stijl werd gebouwd. Het oorspronkelijk rond het huis aangelegde park is gebruikt voor woningbouw. In de tuin achter de villa is de fraaie fontein nog aanwezig. Omstreeks 1898 verrezen aan drie zijden rijen herenhuizen, die goed onderhouden en nog gaaf zijn. Zij vormen een cresentvorm. Met hun gebogen gevelwanden, waarin duidelijk een samenhang aanwezig is, sluiten zij de villa in, waardoor het park een rustiek, besloten karakter heeft gekregen.

2. Krispijn

De wijk Krispijn bestaat uit een aantal sociale woningbouwcomplexen uit de eerste helft van de 20e eeuw naar een ontwerp van B. van Bilderbeek. De meeste complexen zijn in de loop der tijden door verbouwingen in hun gaafheid aangetast. Hierbij is veel van de oorspronkelijke detaillering verdwenen. Dit is minder het geval voor een onderdeel van de wijk uit het midden van de jaren '20, begrensd door de Brouwersdijk, de Breitnerstraat, de Mesdagstraat en de Marisstraat, die een fraai en origineel voorbeeld is van een tuinwijkachtige ontwikkeling. Het stratenpatroon is onregelmatig, met in het oosten van het wijkje twee karakteristieke plaatsen met groenaanplant. Van belang is de gevarieerde architectuur van de verschillende woningen. In het wijkje bevindt zich nog een aantal buurtvoorzieningen (winkels).

3. Land van Valk

Evenals Krispijn is ook het Land van Valk in het oosten van de bebouwde kom een voorbeeld van een tuinwijkachtige ontwikkeling. Het gebied, begrensd door de Crayensteinlaan (langs de spoorlijn Dordrecht-Gorinchem), de Krommedijk en de Twintighoeven Weg bepaalt het gezicht van de wijk. De plattegrond bestaat uit een regelmatig stratenpatroon van parallel lopende wegen, haaks op de Crayensteinlaan en de Krommedijk, met aan de ingang van de eerstgenoemde weg een flauwe bocht. De complexen arbeiderswoningen uit de jaren '30 bestaan uit één- of tweelaagse rijen eenvoudige woningen met bij de hoeken karakteristieke hoge rechthoekige torenvolumes, die een opvallende grensbepaling vormen. Aan de Standhasenstraat in het zuidoosten van de buurt staat een lagere school, een voorziening die typisch is voor dit type wijken. Bij de school staat een aantal vrijstaande woningen en ligt een waterpartij met groenstroken. De indeling van dit gebied is eveneens volgens een specifiek stedebouwkundig patroon ontworpen.

4. Merwesteinpark

Het Merwesteinpark is een van de weinige voorbeelden van een waardevol groengebied met rondom een fraai stedelijk villagebied in Zuid-Holland. Hier vestigden zich de welgestelden van de stad. Langs een park zijn een groot aantal vrijstaande en dubbele villa's uit de laatste decennia van de 19e eeuw en de eerste decennia van de 20e eeuw, de meeste nog in oorspronkelijke staat. De villawijk wordt begrensd door (de bebouwing langs) de Oranjelaan/Toulouselaan, het Oranjepark, de Vrieseweg, de Van Hoogstratensingel en de Hallincqlaan. In een noordelijke uitstulping ligt de schouwburg Kunstmin, oorspronkelijk gebouwd in 1889, maar in 1939 door architect S. van Ravesteyn ingrijpend verbouwd.
Het park is de voormalige tuin van het buiten Merwestein, dat in 1852 werd gebouwd. In 1884 werd het door de gemeente aangekocht om er stadspark van te maken. Het is aangelegd in landschapsstijl met slingerende grindpaden, waterpartijen en groenaanplant. Het geheel is omgeven door waterpartijen. Van de oorspronkelijke bebouwing is het tuinmanshuis nog aanwezig. Langs het park ligt een fraaie villawijk, een van de weinige voorbeelden in de regio. De luxe woonhuizen aan de Samuel van Hoogstratensingel aan

de noordwestzijde van het park dateren uit het laatste kwart van de 19e eeuw en het eerste decennium van de 20e eeuw. Zij zijn allen rijk gedecoreerd. De (meest dubbele) villa's (gedeeltelijk met rieten dak) ten zuidoosten van het park, aan de Groenedijk, de Govaertsweg en de Noordhoveweg dateren uit de jaren '20 en '30.

5. De Algemene begraafplaats

De Algemene begraafplaats aan de Dubbeldamse weg, ten zuidoosten van de toenmalige bebouwde kom, werd in 1828 gesticht. De begraafplaats is nu geheel in de stadsbebouwing opgenomen en wordt begrensd door de spoorlijn Dordrecht-Roosendaal enerzijds en - gedeeltelijk - woonwijken uit de eerste helft van de 20e eeuw anderzijds. Aan de oostzijde tegen de spoorlijn aan ligt een Joodse begraafplaats (gesticht in 1869). Deze wordt door de Nieuwe weg gescheiden van de Algemene begraafplaats, waarmee het een fraai geheel vormt. Op de Joodse begraafplaats zijn enkele eenvoudige grafstenen en een karakteristiek bidlokaal aanwezig. De Algemene begraafplaats is van een indrukwekkend rijke monumentaliteit. De aanleg is geheel door water omgeven en rijkelijk met bomen en struiken beplant. Zij bestaat uit een aantal in verschillende perioden ontstane compartimenten. Langs de recht-aangelegde lanen liggen een aantal zeldzaam rijke grafmonumenten (familiegraven, tombes en grafkelders).

6. Gravestein en Amstelwijck
7. De Staart
8. Dordwijk
9. Dubbelsteyn
10. Wantij Park

Criteria	Gebieden 6	7	8	9	10
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:					
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;		+			
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+		+	+	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+		+	+	
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+		+		
II Bijzondere historische betekenis, zoals:					
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+		+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;					
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).					
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:					
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+	+			+
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;					
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.			+		
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+		+	+	+
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+	+			+

Beknopte toelichting

6. Gravestein en Amstelwijck

De beide voormalige landgoedereen Gravestein en Amstelwijck liggen ten zuiden van de stad Dordrecht langs de Rijksweg A 16. Gravestein is in de zeventiende eeuw ontstaan als buitenplaats ten zuiden van Dordrecht. Gravenstein grenst aan de voormalige buitenplaats Amstelwijk. De zeventiende eeuwse bebouwing op het terrein is verdwenen. In 1872 werd op het terrein een villa gebouwd, waarschijnlijk in de plaats van het oorspronkelijke buitenhuis. Deze villa ligt in een landschappelijk aangelegd park. Uit dezelfde tijd dateren het poortgebouw en het toegangshek. Het landgoed ligt duidelijk besloten, wat geaccentueerd wordt door de door het hek afgesloten oprijlaan. Gravenstein vormt een samenhangend geheel en maakt een redelijk gave indruk. Samen met Amstelwijk vormt het een groene oase tussen industrieterreinen en de A16. Gravenstein is een van de vele buitenplaatsen geweest die rond Dordrecht in de zeventiende eeuw werden gesticht.

Amstelwijk is het restant van een voormalige buitenplaats ten zuiden van Dordrecht. Het park grenst aan dat van Gravestein. Van de oude bebouwing op de buitenplaats is nog het uit 1662 stammende toegangshek met boogbrug nog aanwezig. In het park staat het uit 1920 stammende "Philosoficum", dat lange tijd als klooster is gebruikt. Door een loopbrug is een twintigste eeuwse aanbouw met het gebouw verbonden. Het park is ingericht met een groot aantal loofbomen. In het park bevindt zich een in Franse stijl aangelegde tuin. In 1940 werden in het park een aantal bunkers gebouwd, die ook nu nog in het park aanwezig zijn. Amstelwijk ligt ingesloten door industrieterreinen en de rijksweg A16.

Samen met Gravenstein vormt Amstelwijk hier een groene oase, die een grote landschappelijke waarde vertegenwoordigd.

7. De Staart

Op een schiereiland ten noorden van Dordrecht, op de plaats van de Staart of West-Merwedepolder, werd in de eerste decennia van de 20e eeuw industrie gevestigd met de daarbij behorende woningbouw. De Merwedestraat werd aangelegd als verbinding naar de stad. Over het Wantij werd een brug aangelegd, waarvan de brugwachterswoningen (1910) nog aanwezig zijn. De wijk De Staart is de voornaamste arbeiderswijk op het schiereiland. Deze wordt begrensd door de Merwedestraat in het noorden en westen, de Markstraat in het oosten en de steenwering langs het Wantij (zie kaartje).

Langs het Wantij en de (1e) Merwedehaven vestigde zich een aantal bedrijven, waaronder de scheepswerf De Biesbosch (aan de Maasstraat, waar het directiegebouw uit circa 1920 staat) en een betonfabriek (kantoor uit ± 1915). De gebouwen van de Lips-fabriek (in 1924 naar de Staart verplaatst, zijn inmiddels door moderne gebouwen vervangen. De industrie trok arbeiders aan en daarmee ontstonden arbeidersbuurten. Langs de Maasstraat (ten westen van de Merwedestraat) staat een blokje vrij oude één-laags woningen (1909), behorende bij De Biesbosch. De woonwijk De Staart tussen de Merwedestraat en de Maasstraat kwam in drie fasen tot stand. In het westen staan de oudste woningen, gebouwd door de Bouwmaatschappij Het Noorderkwartier naar een ontwerp van B. van Bilderbeek (1914-15). Zij vormen een stedebouwkundig geheel met een complex uit 1920 hier ten oosten van. Het stratenpatroon is rechthoekig. Door afwisselend wel en geen voortuinen aan te leggen en door de afwisseling in de woonlagen (1, 1½ en 2 laags) en detailleringen voorkwam men een eentonig straatbeeld. Ten oosten van beide complexen, begrensd door de Rijnstraat, is in de jaren 30 een arbeidersbuurt tot stand gekomen met eenvoudige noord-zuid straatjes (Rijnstraat tot Markstraat) en één-laags woningblokken. Alle complexen hebben achtertuintjes. Zij zijn grotendeels gerenoveerd.

De Staart is een typerend voorbeeld van sociale woningbouw uit het Interbellum, gesitueerd bij een grote scheepswerf en andere zware industrie langs waterwegen (de Merwede) en havens. De verschillende arbeiderswoningbouwcomplexen geven typerende voorbeelden van de ontwikkeling van de arbeidershuisvesting en stedebouwkundig denken in de genoemde periode.

8. Dordwijk

De voormalige buitenplaats ligt ten zuiden van Dordrecht. Dordwijk werd rond 1635 als buitenplaats aangelegd. Centraal in deze buitenplaats ligt een kasteelboerderij deels nog daterend uit de stichtingstijd. Halverwege de negentiende eeuw werd het park heringericht door J.D. Zochter jr.. In deze tijd werden enkele nieuwe gebouwen in het park neergezet, huize Dordwijk (1855), de Orangerie (1861), een tuinsmanswoning (1861) en enkele schuren. De Orangerie en huize Dordwijk zijn in eclectische stijl gebouwd, waarbij huize Dordwijk ook enkele invloeden van de chaletstijl bezit. In 1892 werd in het park de villa Sorghvliet gebouwd. Ook deze is in eclectische stijl met invloeden van de chaletstijl gebouwd. De bebouwing vormt een harmonieus geheel met het door Zocher aangelegde park. Behalve de Orangerie die in zeer vervallen staat verkeert is de overige bebouwing nog vrij gaaf. Het buiten Dordwijk wordt ontsloten door een oprijlaan die is afgesloten met een smeed/gietijzeren toegangshek. Het park is nu een natuurreservaat. Van de buitenplaatsen in de gemeente Dordrecht is Dordwijk het meest gaaf bewaard gebleven. In zijn verschijningsvorm vertegenwoordigt het een unieke cultuurhistorische/landschappelijke waarde. Hierbij zijn zowel de objecten op het terrein afzonderlijk als in samenhang met het grotere geheel van een grote zeldzaamheid.

9. Dubbelsteyn

Dubbelsteyn ontstond als buitenplaats ten zuidoosten van Dordrecht. Het maakt nu deel uit van de wijk Dubbeldam. Het park van Dubbelsteyn werd halverwege de negentiende eeuw ontworpen door J.D. Zochter jr. in landschapstijl.

Het oorspronkelijke landhuis is verdwenen. Dubbelsteyn dient nu als stadspark voor de wijk Dubbelsteyn. De parkaanleg van Zocher is nog vrij gaaf aanwezig. Het park is van bijzondere landschappelijke waarde.

10. Wantijpark

Het Wantijpark dateert uit de jaren dertig van deze eeuw. Het park werd als werkgelegenheidsproject in de crisistijd aangelegd. Het park wordt doorsneden door geasfalteerde paden. In het park bevinden zich grote gazons, parken met struiken en bomen en een vijver met eilandjes. In het park is nog het restant van een muur van een uit 1910 daterende schietbaan aanwezig. Bakstenen trappen en bakstenen banken vormen de inrichtingselementen in het park die uit de stichtingstijd dateren. Het park is karakteristiek voor de parkaanleg, die in het kader van werkverschaffingsprojekten in Nederland plaatsvond. Het park is aangelegd als recreatieve verblijfplaats voor de stadsbevolking. Het Wantijpark is bijzonder omdat het na de aanleg weinig wijzigingen heeft ondergaan. Het Wantijpark heeft een grote landschappelijk waarde.