

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

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
 - 1.1. Indeling in inventarisatiegebieden
 - 1.2. Ligging van de streek
2. BODEMGESTELDHEID
 - 2.1. Bodemsoorten en genese
 - 2.2. Reliëf
 - 2.3. Afwatering
 - 2.3.1. Oost-IJsselmonde
 - a. Zwijndrechtse Waard
 - b. Oud- en Nieuw-Reijerwaard
 - 2.3.2. Alblasserwaard
 - 2.3.3. Gorinchem en omgeving
 - 2.3.4. Het Eiland van Dordrecht
3. GRONDGEBRUIK
 - 3.1. Agrarisch grondgebruik
 - 3.1.1. Oost-IJsselmonde
 - 3.1.2. Eiland van Dordrecht
 - 3.1.3. De Alblasserwaard en Gorinchem
4. INFRASTRUCTUUR
 - 4.1. Landwegen
 - 4.2. Wateren
 - 4.3. Dijken en kaden
 - 4.4. Spoorwegen
 - 4.5. Militaire infrastructuur
5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR
 - 5.1. Algemeen
 - 5.2. Steden
 - 5.2.1. Gorinchem
 - 5.2.2. Dordrecht
 - 5.3. Dorpen
 - 5.4. Verspreide bebouwing
 - 5.5. Landschapsbeeld

LITERATUURLIJST

1. Inleiding

1.1. Indeling in inventarisatiegebieden

Ten behoeve van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is de provincie Zuid-Holland in acht inventarisatiegebieden verdeeld.

- A. West Rijnland
- B. Rijn- en Gouwestreek
- C. Zuidhollands Waarden Gebied
- D. Noord- en Merwestreek
- E. Zuid-Holland Zuid
- F. Rotterdam
- G. Delf- en Schieland
- H. 's-Gravenhage e.o.

Deze indeling is opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in samenwerking met de provincie Zuid-Holland. Het uitgangspunt bij de totstandkoming van bovenstaande gebiedsindeling was de in 1940 bestaande situatie.

1.2. Ligging van de streek

Tot de Noord- en Merwestreek wordt het oostelijk deel van het eiland IJsselmonde, het Eiland van Dordrecht en de zone van geïndustrialiseerde gemeenten van de Alblasserwaard langs de Noord en Merwede gerekend. De streek omvat derhalve de gemeenten Alblisserdam, Dordrecht, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Nieuw-Lekkerland, Papendrecht, Ridderkerk, Sliedrecht en Zwijndrecht. Qua ruimtelijke inrichting is de Noord- en Merwestreek enorm veranderd tussen 1850 en 1940. De verandering in inrichting hangt in hoge mate samen met de doorwerking en de verdere uitwerking van de industriële revolutie, welke zich in deze streek na 1870 doorzetten. Een en ander manifesteert zich door de opkomst van scheepsbouw en metaalindustrie langs de Nieuwe Maas, de Noord, de Oude Maas en de Merwede alsmede een uitbreiding van de dorpsbebouwing polderinwaarts met als gevolg de afname van het agrarisch grondgebruik en het nagenoeg verdwijnen van ambachtelijke nijverheid.

2. Bodemgesteldheid

2.1. Bodemsoorten en genese

De jongste periode uit de geologische geschiedenis, het Holoceen, begon zo'n 10.000 jaar geleden. Vanaf dit moment had de zee een bepalende invloed op de vorming van het natuurlijke landschap in West-Nederland. Opeenvolgende transgressies bepalen de sedimentatievorm, waardoor afwisselend zee- of rivierafzettingen overheersen. Aan het einde van de transgressieperiode (1300) waren de Riederwaard, de Zwijndrechtse Waard en de Hollandse of Grote Waard bedijkt. De bevolking beschermde met de aanleg van dijken het land tegen overstromingen (zogenaamde defensieve bedijking). Nieuwe overstromingen in de 14e en 15e eeuw deden een aantal van deze waarden deels of geheel verdwijnen. De dijken van de Zwijndrechtse Waard bezweken in 1322. In 1331 werd ze herbedijkt. Bij deze herbedijking werden de Waal en de Devel aan beide kanten afgedamd; de Waal bij Oostendam en Heerjansdam, de Devel bij Zwijndrecht en de Kleine Lindt. De Riederwaard overstroomde in 1372 en bleef jarenlang in deze toestand verkeren. In 1404 startte men met de eerste herbedijkingen van het overstroomde gebied: de polder Oud-Reijerwaard ontstond daarbij. In 1441 werd de polder Nieuw Reijerwaard bedijkt. Met de Sint Elisabethsvloed van 1421 verdween de Grote Waard. De stad Dordrecht, gelegen in het noord-westen van de Grote Waard, bleef na 1421 als eilandje van geringe omvang in de watervlakte liggen. Het overige deel van de Grote Waard werd een binnensee: de Biesbosch.

Jonge zeeklei bedekt de bodem in het oosten van het eiland IJsselmonde, het westen van de Alblasserwaard en het eiland Dordrecht. Twee typen jonge zeeklei worden onderscheiden. Het westen van de Alblasserwaard en de oude kernen van het eiland IJsselmonde hebben een duidelijke inversie. Dit landschap wordt gekenmerkt door relatief hoge oeverwallen en dichtgeslibde kreekbeddingen met daartussen kommen van klei-op-veen. De overige gebieden met jonge zeekleigronden aan de oppervlakte, het nieuwanland, zijn gevormd door het indijken van opwassen en aanwassen. Opwassen, min of meer rond van vorm, zijn ontstaan als platen te midden van snel stromende getijdengeulen. Aanwassen, gewoonlijk langgerekt van vorm zijn aangeslibd tegen reeds bestaande bedijkingen. Het gebied ten noorden van de rivier de Merwede is een gebied met rivierklei-veen-inversiegronden. De sedimentatie en de veenvorming stonden in dit gebied weliswaar sterk onder invloed van de zeespiegelstijging, maar echte zee (mariene) afzettingen ontbreken hier. Langs de grote rivieren de Noord en de Merwede liggen voorts buitendijks gelegen gronden, welke begroeid kunnen zijn met grienden en gorzen.

2.2. Reliëf

De gemiddelde hoogte ten opzichte van NAP verschilt in de jonge zeekleipolders van polder tot polder. In het verleden werden op- en aanwassen pas bedijkt als ze boven gemiddeld hoogwater uitstaken. De gemiddelde hoogte van oude polders lag dus iets hoger boven het toenmalige gemiddelde hoogwaterpeil. Jongere polders (niewwanland) zullen daardoor ten opzichte van NAP hoger zijn opgeslibd dan de oudere. Bovendien is het proces van inklinking in oudere polders al langer werkzaam. Binnen een polder is een zogenaamd micro-reliëf aanwezig door de aanwezigheid van kreekkruggen met daartussen gelegen

kommen. In de Alblasserwaard en bij Bolnes op het eiland IJsselmonde liggen bovendien de aan het einde van het Pleistoceen (= periode voorafgaand aan het Holoceen) gevormde rivierduinen of donken aan de oppervlakte. Het terrein van de rivierklei-veen-inversiegronden helt af naar het westen, doordat het veenpakket van oost naar west steeds dikker wordt. In het westen was de inklinking van het veen groter dan in het oosten.

Het veen is in dit gebied door de invloed van de rivier meer of minder slibhoudend. De kleiige veenstroomruggen met de daarnaast gelegen kommen hebben voor een micro-reliëf gezorgd. De hoogte van dit landschapstype varieert ten opzichte van NAP van $\pm 1,5\text{m} - \text{NAP}$ tot $1\text{m} + \text{NAP}$.

2.3. Afwatering

2.3.1. Oost-IJsselmond

a. Zwijndrechtse Waard

De Zwijndrechtse Waard, waartoe het grondgebied van de gemeenten Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambachten Zwijndrecht behoort, kent twee boezemgebieden: de Develboezem en de Waalboezem. De polders Zwijndrecht, Grote en Kleine Lindt, Heer Oudelands Ambacht en Kijfhoek lozen alle via globaal van noord naar zuid lopende weteringen hun water op de Devel. De Devel loosde haar water tot 1882 met behulp van een bovenmolen en sinds 1882 door een stoomgemaal via een sluis in de Ringdijk bij Kleine Lindt. In 1923 werd de Devel bij de Develbocht bij Heer Oudelands Ambacht drooggelegd. Hierop volgde in de jaren 1925/1926 de drooglegging van het stuk Devel tot de voormalige watermolen van Kijfhoek. Het droogmakerijtje kreeg twee motorgemalen om het gebied kunstmatig te laten lozen op de Develboezem. De afgedamde rivier de Waal, waarop de zogenaamde Waalpolders Hendrik-Ido-Ambacht, Sandelingen-Ambacht en Heerjansdam-Rijsoord en Strevelshoek met elk hun eigen (stoom) gemaal loosden, stond te Oostendam met het rivierwater in verbinding door een sluis voor scheepvaartverkeer en waterinlating, en te Heerjansdam door een uitwateringssluis op de Oude Maas. In 1873 verbeterde de waterlozing aanzienlijk door het plaatsen van een stoomgemaal bij de uitwateringssluis. In 1911 werd de stoommachine door een zuiggasmotor vervangen en werd de inrichting van de uitwateringssluis gewijzigd.

b. Oud- en Nieuw-Reijerwaard

De gemeente Ridderkerk ligt voor het voornaamste deel op het grondgebied van de polders Oud- en Nieuw-Reijerwaard. Tot in de negentiende eeuw hadden de Oud-Reijerwaard en de Nieuw-Reijerwaard een gescheiden bemaling, terwijl de polders via een sluisje in de Lagendijk met elkaar in verbinding stonden.

In 1880 werden de polders één waterstaatkundig geheel. Vanaf dit jaar, met een onderbreking tussen 1904 en 1916, loosden de Oud- en Nieuw-Reijerwaard hun water op de Nieuwe Maas door middel van een stoomgemaal op 390 meter ten oosten van de Bolneserkade aan de dijk bij Bolnes. In 1916 werd het gemaal te Bolnes uitgebreid met een elektromotor.

2.3.2. Alblasserwaard

De polders Papendrecht en Nieuw-Lekkerkerk lozen hun water direct op respectievelijk de Noord en de Lek. De overige polders van de Alblasserwaard lozen op de boezems van of de Overwaard of de Nederwaard. De polders op het grondgebied van de gemeenten Sliedrecht en Alblasserdam lozen op de boezem van de Nederwaard, welke uit een zogenaamde hoge en lage boezem bestaat. De lage boezem wordt gevormd door de van oost naar west lopende Nieuwe Waterschap en de Alblas of Graafstroom. De waterlozing van de lage boezem heeft of langs natuurlijke weg op de rivier de Noord (ter hoogte van Alblasserdam) of door opmaling in de Hoge Boezem nabij Elshout op de Lek plaats. De bemaling van de lage op de hoge boezem geschiedt thans door een dieselgemaal, welk in 1927 gesticht werd ter vervanging van het uit 1868 daterende stoomschepradgemaal. Dit stoomgemaal was indertijd gebouwd ter versterking van de nog steeds bestaande molens. De boezem van de Overwaard, waarop het grondgebied van Hardinxveld-Giessendam loost, wordt gevormd door onder andere het Grote- of Achterwaterschap, de Ammerse Boezem, de Dwarsgang, de Ottolandse Vliet, de Peursumse Vliet, de Smoutjes Vliet, de Giessen en de Schelluinse Vliet. De waterlozing geschiedt sinds 1924 door een elektrisch gemaal op de Lek, welk het stoomgemaal en de acht watermolens verving. De acht windwatermolens van de Overwaard en de acht van de Nederwaard vormden te zamen met de wipmolen van de polder Blokweer het bekende molencomplex van Kinderdijk. Ondanks het feit dat de gemeente Hardinxveld-Giessendam doorsneden is door het Kanaal van Steenenhoek, de spoorlijn Dordrecht-Gorinchem met daarlangs parallelwegen en rijkswegen, is ze waterstaatkundig een geheel gebleven door de aanleg van een duiker onder het kanaal. Wel kreeg het gebied na de aanleg van het Kanaal van Steenenhoek een afmaling op de Linge-uitwatering om de kwel, veroorzaakt door de aanleg van het kanaal, tegen te gaan. Voorts kreeg een stuk waardeloos geworden grond, de Puttenlanden, welke ontstond door de aanleg van de Groenedijk in 1738, een eigen bemaling. Ook werd het gebied de Peulen in de westpunt van Hardinxveld-Giessendam, het gebied van de voormalige Giessendelta, door de aanleg van de Rijksweg A15 afgescheiden van de rivier. Dit gebied kan zijn water lozen via een sluis onder de rijksweg.

2.3.3. Gorinchem en omgeving

Directe aanleiding voor het verbeteren van de afwatering van Gorinchem en directe omgeving op de Linge, waren de dijkbreuken in de Betuwedijk van 1809. Gedurende 15 dagen stroomden ijs en water naar binnen welke opstuwden tegen de Diefdijk en de Lingedijk. Veel water werd via de Linge door Gorinchem gevoerd, wat de stad in een preciaire situatie bracht. Bovendien drongen ijs en water vanuit de Merwede via de open havenmond de stad binnen. Het gevaar voor de stad zelf week door dijkdoorbraken in de dijken langs de Waal en de Merwede en de Noorder Lingedijk, waardoor de Vijfheerenlanden en de Alblasserwaard onderstroomden. De Diefdijklinie werd daarop verstevigd. Deze werken, de Lingewerken zijn ontworpen door Jan Blanken. De Lingewerken bestonden uit:

1. het vernieuwen van de Dalemse hulpsluis en het aanleggen van verschillende overlaten bij Dalem.

2. De Wijdschild, ten oosten van Gorinchem dat zowel langs de Merwedezijde als de Lingezijde onbedijkt was, kreeg langs de Linge een dijk, die liep van de wallen van Gorinchem naar de reeds bestaande Lingedijk.
3. De Lingedijk werd tot voorbij Spijk versterkt.
4. Ten zuiden van Heukelum en Asperen werd een kaarsrechte dijk aangelegd, die het van boven komende overstromingsgevaar moest tegenhouden.
5. Waar deze dijk de Linge bereikte, werd de Linge afgedamd. In de dam werd een waaiersluis gelegd, die gesloten kon worden bij overstromingen.
6. De dijk aan de rechteroever van de Linge werd verzaamd en verhoogd.
7. De Diefdijk werd verzaamd en verhoogd met bijbehorende aanvullende werken als nieuwe sluisen en duikers ten behoeve van de afwatering van de aanliggende polders.
8. Boven Asperen werd in de linker- en rechterdijk een aantal overlaten aangelegd.
9. In Gorinchem zelf werden twee kleinere oostelijke havens zowel van de Linge als de Merwede afgesloten (beide havens zijn door demping uit het stadsbeeld verdwenen): de bovenmond van de nieuwe haven, de hoofdafvoer van de Linge werd versmald; bij de Torenbrug werd een sluis met een opening van 21 meter teruggebracht tot een sluis met een opening van 5,65 meter breedte; deze sluis werd in 1824 reeds vervangen door een waaiersluis van 10 meter breed in het kader van de aanleg van de waterweg van Vianen naar Gorinchem (zie 4.2.).

De afwatering via de Linge echter was door de afsluiting van de oostelijke havens en de vernauwing van de bovenmond van de nieuwe haven problematisch geworden. In 1810 werd het besluit genomen om de Linge een nieuwe uitmonding te geven door het graven van een kanaal naar Steenenhoek bij Hardinxveld, waardoor de Linge-afwatering kon profiteren van de getijdenbeweging van de Merwede. In 1818 en 1819 kwamen de werken gereed. De aanleg van het kanaal bestond uit het graven van een doorgang vanuit de Linge naar de vestinggracht van Gorinchem en van hieruit het graven van het kanaal naar het 19 km westwaarts gelegen Steenenhoek aan de Merwede. Aan de bovenmond bij de Linge en aan de benedenmond bij Steenenhoek was het kanaal afgesloten door schutsluizen. Daar de natuurlijke afwatering niet voldeed, werd in 1866 een stoomgemaal bij Hardinxveld aan het kanaal aangelegd, dat in 1945 vervangen werd door een dieselgemaal.

2.3.4. Het Eiland van Dordrecht

De oude kern van het Eiland van Dordrecht wordt naast de stad Dordrecht gevormd door de polder Oud-Dubbeldam, Noordpolder, Zuidpolder, Alloyzenpolder, te zamen de Vierpolders, en de polder Wioldrecht. Voor 1868 werd dit gebied door zeven windmolens bemalen. De aanleg van de spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe (1866) heeft invloed op de afwatering van de polders gehad. Voortaan werd het gebied gezamenlijk bemalen door het stroomgemaal mr. J. Loudon (1868) aan de toenmalige boezem van de polder Wioldrecht aan de Dordtse Kil en door het stoomgemaal Jhr. Jantzon van Effrenten (1870).

In 1875 vond er een "polderscheiding" plaats. De noordwestelijke delen van de polder Oud-Dubbeldam en de Zuidpolder vormden voortaan de polderstad van Dordrecht, die een eigen stoomgemaal had aan de Mijl, dat vooral bestemd was voor de afmaling van het riolennet van de Binnenstad en de Polderstad. De scheiding was het gevolg van de zuidoostelijke uitbreiding van de stad Dordrecht en de als gevolg daarvan botsende belangen tussen stad en polder. In 1916/1917 wordt het stoomgemaal van de Polderstad vervangen door een

elektrisch gemaal. In 1930/1932 wordt de gemeenschappelijke bemaling van de Vierpolders en de polder Wioldrecht opgeheven. Wioldrecht loost vanaf die tijd door een gemaal op de Dordtse Kil. De Vierpolders loost door een (nieuw) Jantzon van Effrentenmotorgemaal aan de Noordendijk op het Wantij en door een motorgemaal W.H. Staring voor de Alloyzen-of Bovenpolder en het oostelijk deel van de Zuidpolder gelegen aan de kop van het land op de Nieuwe Merwede. De in 1926 binnen de hoofdwaterkering getrokken Biesboschpolder, Zuidbuitenpolder en Haniaspolder lozen via een zogenaamde sluispolder op het buitenwater. De buiten de hoofdwaterkering van het Eiland van Dordrecht gelegen polders en gronden worden deels bemalen en lozen deels vrij op het buitenwater af. Zo loost de Buitenstad van Dordrecht vrij op het buitenwater. De nieuwe Stad-en Stadspolder bijvoorbeeld worden gezamenlijk op het Wantij bemalen, eerst door een stoomgemaal (1881) en later door een elektrisch gemaal (1932).

3. Grondgebruik

3.1. Agrarisch grondgebruik

3.1.1. Oost-IJsselmonde

Oorspronkelijk bestond het gehele eiland IJsselmonde uit een cultuurareaal van 17.000 ha, dat thans is ingekrompen tot zo'n 4.300 ha. Dit feit is illustratief voor de ontwikkeling die verstedelijking wordt genoemd en de oorspronkelijke agrarische structuur verdrongen heeft.

De oudste kernen van Oost-IJsselmonde zijn vanuit de dijken verkaveld in een opstreckende strokenverkaveling. Door het grillige dijkenpatroon loopt de verkaveling niet altijd van noord naar zuid. In de polder tussen de Devel en de Oude Maas bijvoorbeeld heeft de strokenverkaveling een waaiervorm. De jongere polders uit de zeventiende eeuw hebben een tamelijk lange rechthoekige verkaveling. De jongste polders (19e eeuw) zijn te herkennen aan hun rationele blokvormige verkaveling naar de toenmalige eisen van het akkerbouwbedrijf. De bodem van de Zwijndrechtse Waard en de Oud- en Nieuw-Reijerwaard bestaat voornamelijk uit zware klei, slechts in een deel van de polder Hendrik-Ido-Ambacht is de grond van een lichtere (zandige) samenstelling.

Bodemgebruik in 1930:

GEMEENTE	BOUWLAND IN HA	GRASLAND IN HA	TUINGROND IN HA
Ridderkerk	762	790	388
Hendrik-Ido-Ambacht	258	528	190
Heerjansdam	155	270	32
Zwijndrecht	352	190	416

(Bron: Streekplan IJsselmonde 1939, pagina 81.)

De oudste en laagste delen van het eiland werden ingenomen door grasland, terwijl in de jongere delen tevens de hogere delen van het eiland het gemengd bedrijf overheerste. De allerjongste (buiten)polders waren meestal in gebruik als bouwland. De nadruk in de gemengde bedrijven lag op de veeteelt. De akkerbouw op Oost-IJsselmonde stond in dienst van de veeteelt. Men verbouwde namelijk haver- en voedergewassen. De veeteelt werd in Oost-IJsselmonde beoefend in de polders Heerjansdam, Kijfhoek, Grote- en Kleine Lindt en Oudelands-Ambacht. Deze polders bestonden voornamelijk uit grasland. Van oudsher is Zwijndrecht een belangrijk tuinbouwgebied. In de zestiende eeuw kwam de "warmoezerij" in Zwijndrecht op onder invloed van de nabijgelegen stad Dordrecht. Later zou Rotterdam een belangrijk afzetgebied worden. Eeuwenlange ervaring met de tuinbouw leidde ertoe dat Zwijndrecht een eigen combinatieteelt met pootuien ontwikkelde. Spruiten, sla, aardbeien, komkommers en knolselderij zijn de voornaamste produkten. De Zwijndrechtse tuinderijen besloegen gemiddeld een oppervlakte van 2,7 ha.

In 1930 was er nog nauwelijks sprake van een kassencultuur, slechts het zogenaamde platglas was algemeen in gebruik. Vanuit Zwijndrecht werd de tuinbouw over het gehele gebied verspreid. In het bijzonder de polder Hendrik-Ido-ambacht, waar de bodem een lichtere samenstelling heeft, was geschikt voor de verbouw van tuinbouwgewassen. Op Ridderkerks grondgebied specialiseerde men zich in de teelt van grove tuinbouwprodukten. Alleen bij Zwijndrecht was er sprake van een aaneengesloten tuinbouwgebied. Door de opdringende bebouwing (dertiger jaren) kwam dit gebied zelfs in de bebouwde kom te liggen. In de overige delen liggen de tuinderijen langs wegen en dijken.

De fruitteelt kwam verspreid over het gehele eiland IJsselmonde voor en lag meestal direct in de nabijheid van de boerderij. In Rijsoord en Hendrik-Ido-Ambacht werden tevens fruittuinen aangetroffen.

Het middelgrote tot grote bedrijfstype overheerste op Oost-IJsselmonde. Het merendeel van de landbouwbedrijven bestond uit een combinatie van eigen en gepachte gronden. De gepachte gronden waren in de meerderheid, hoewel in Ridderkerk het eigendom relatief hoog was. De bedrijfsgrond en boerderijen lagen veelal niet bij elkaar, zodat boeren zich moesten verplaatsen om hun landerijen te bereiken.

De akkerbouwprodukten, de melk (veeteelt) en de tuinbouwprodukten vormden het agrarisch productie-overschot van het eiland IJsselmonde. Een deel daarvan, de consumptie-aardappels en peulvruchten, werd direct voor consumptie aangewend. Het landbouw-overschot was dermate hoog dat men aangewezen was op afzetmarkten binnen en buiten Nederland. De suikerbieten werden meestal verwerkt in de suikerindustrie van Puttershoek (Zuidhollandse Eilanden). De tarwe en handelsgewassen werden via Rotterdam en Dordrecht verhandeld, terwijl de veiling van Zwijndrecht (opgericht in 1903/1904) zich vooral op de export van tuinbouwprodukten richtte (spoorwegaansluiting op lijn Rotterdam-Breda). Terwijl in de 19e eeuw de veeteelt naast de akker- en tuinbouw en de bewerking van vlas, vooral uit Zeeland, nog overheerste, kan men constateren dat er in de 20e eeuw een tendens tot uitbreiding van het tuinbouwareaal ten koste van het grasland (dus veeteelt) in gang gezet is. De tabel "verandering in bodemgebruik 1920-1930" bevestigt deze ontwikkeling.

Verandering in bodemgebruik 1920-1930 in oppervlakte per ha:

GEMEENTE	BOUWLAND		GRASLAND		TUINGROND	
	1920	1930	1920	1930	1920	1930
Ridderkerk	857	762	843	790	200	388
Hendrik-Ido-Ambacht	306	258	538	528	132	190
Heerjansdam	165	155	287	276	11	32
Zwijndrecht	401	352	393	390	300	416

(Bron: Streekplan IJsselmonde 1939.)

Deze ingezette trend heeft zich ook na 1945 weten door te zetten. De tuinbouw neemt ongeveer de helft van het areaal cultuurgrond in beslag. Voorts heeft deze eeuwenlange traditie op het gebied van de tuinbouw geleid tot het produceren van een aantal specifieke tuinbouwgewassen (spruiten, komkommers, witlof, tomaten en sla). De glastuinbouw is sterk opgekomen. Daarnaast is de akkerbouw nog steeds van belang. De suikerbiet is het voornaamste produkt. De veeteelt is nagenoeg geheel verdwenen. Opvallend is wel het aantal schapen langs en op de dijken.

3.1.2. Eiland van Dordrecht

Het Eiland van Dordrecht bestaat naast de stad Dordrecht, de oudste kern van het eiland, uit ingedijkte aan- en opwassen. De Vierpolders en de polder Wioldrecht zijn in de 17e eeuw binnen de hoofdwaterkering getrokken. De verkaveling van deze polders heeft een onregelmatig blokkenpatroon. In de 19e eeuw wordt het Eiland van Dordrecht voornamelijk ingenomen door bouw- en grasland met langs de buitenzoom van de stad Dordrecht, vooral in de Noord- of Merwedepolder en in de Mijl sinds het laatste kwart van de 19e eeuw tuinbouw. De buitendijkse gronden bestonden voor het belangrijkste deel uit grasland en grienden. Langs de zuidzijde van de Beneden Merwede bijvoorbeeld lagen de vrij hoog opgeslibde polders met aanvankelijk uitsluitend grasland. In de dertiger jaren van de 20e eeuw werden hier de kaden verhoogd en werd het gebied geschikt voor bouwland. Ter weerszijden van het Zuid Maartensgat liggen nog steeds niet ingedijkte rietgorzen en griendlanden. In 1926 werd een groot gebied binnen de hoofdwaterkering getrokken: de polder Biesbosch en de Zuidbuitenpolder en Haniaspolder. De polder Biesbosch was toentertijd een typisch biesboschlandschap in diverse ontwikkelingsstadia. Het bestond uit moeilijk te bereiken bekade polders met bouw- en grasland en in het oosten een griendlandschap doorsneden door een aantal killen of kreken. Het gebied werd in het kader van een werklozenproject ontgriend, geëgaliseerd en voorts in regelmatige blokken verkaveld. Desondanks is ongeveer de helft van de percelen onregelmatig van vorm door het grillige verloop van de kreken in de polder de Biesbosch. De oevers van de kreken en de bermen van de polderwegen in deze polder zijn bovendien beplant. De inpoldering van het gebied betekende een enorme landwinst van gronden, welke geschikt waren voor zowel het gemengde landbouwbedrijf als het tuinbouwbedrijf. Het gebied is eigendom van de Stichting De Biesbosch, die de gronden verpacht. Rond Dubbeldam wordt in de eerste helft van de twintigste eeuw een aaneengesloten weide-areaal aangetroffen, waar het klein-grondbezit de overhand had. Kleine veehouders, melkboeren en kleine maar in die tijd op-komende tuinders bewerkten hier de gronden. In de polder Wioldrecht daarentegen overheerste het grootgrondbezit en domineerde het gemengd bedrijf.

De noordelijke en westelijke rand van het eiland staan de laatste decennia onder druk van de verstedelijking die zich gaandeweg naar het zuiden en het oosten uitbreidt. De structuur van het agrarisch grondgebruik heeft zich behoudens de schaalvergroting en de opkomst van de glastuinbouw niet werkelijk gewijzigd. Akkerbouw, voornamelijk ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk, en tuinbouw, voornamelijk ten noorden van de Wioldrechtse Zeedijk, nemen het merendeel van de cultuurgrond in beslag. De melkveehouderij is gering van omvang. De Merwelanden en de Tongplaat zijn ten behoeve van de veehouderij in gebruik als hooiland en weiland.

3.1.3. De Alblasserwaard en Gorinchem

Bij de verkaveling ten tijde van de ontginningen van de Alblasserwaard werd, in volgorde, uitgegaan van een rivier, veenstroom of gegraven watergang als ontginningsbasis. De vroegste vorm van ontginningen met de rivier als ontginningsas vond plaats in percelen van vrije opstrek. De lengte van deze percelen was vrij diep. Vanaf de 12e eeuw werden de ontginningen van hogerhand geregeld. De lengte en breedte van de zogenaamde cope-verkaveling werden van tevoren vastgesteld. Dit regelmatige patroon treft men alleen aan in het centrale deel van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, welke buiten deze gebiedsbeschrijving vallen. In de tweede helft van de 19e eeuw was het gemengd bedrijf gericht op de veehouderij overheersend. Daarnaast was de hennepeteelt tot het einde van de 19e eeuw een voornaam bron van inkomsten. De hennepeteelt werd vanaf de 15e eeuw met de opkomst van de internationale scheepvaart belangrijk. Hennep werd verwerkt in touwslagerijen en zeilmakerijen. De hennepeteelt ging grotendeels verloren met de opkomst van de stoomscheepvaart. Thans herkent men aan de smalle, kleine percelen en de vele diepe sloten de plaats waar vroeger hennep werd verbouwd. De ondergang van de hennepeteelt leidde tot de uitbreiding van de rundveehouderij met het doel de produktie van melk voor consumptie en de melkverwerkende industrieën. Uitzonderlijk voor het waardengebied in zijn geheel is de langzame, doch gestage uitbreiding na 1900 van het aantal tuinbouwbedrijven juist in dit deel van het waardengebied. Dit zou verband kunnen houden met de vraag naar tuinbouwprodukten door de industriële beroepsbevolking uit de dorpen. De verlande stroken van rivierklei, rustend op zand en grind welke door deze streek slingerden, werden hiervoor in gebruik genomen. Een uitzondering op het "gewone" landbouwbedrijf trof men voor 1930 aan in de polder Hardinxveld. De polder Hardinxveld was een griendpolder, die de materialen leverde voor de aannemerij (waterstaatkundige werken) en de hoepmakerij (hoepmakersschuren). In 1900 was nog maar 20% van de voor de landbouw geschikte gronden ook daadwerkelijk in gebruik als bouwland en/of wei- of hooiland. Het boerenbedrijf werd altijd gecombineerd met een ander beroep. Door het rooien van grienden kwam meer grond beschikbaar voor wei- en bouwland. Dit ontgrienden kwam niet alleen in Hardinxveld voor, ook Sliedrecht bijvoorbeeld bracht de polders aan de overzijde van de Merwede in cultuur. De omzetting van grienden in wei- en bouwland ging vrij geleidelijk in de polder Hardinxveld. Doordat de gronden in handen waren van een groot aantal eigenaars, ontstonden geen grote boerderijen. Aan de Parallelweg langs de spoorweg Dordrecht-Gorinchem werden enkele "miniaturboerderijen" gebouwd. Tussen de bestaande bebouwing van Hardinxveld werden schuren bijgebouwd op achtererven van burgerwoningen en werden verlaten hoepmakersschuren in gebruik genomen ten behoeve van de landbouwbedrijfjes, omdat er geen nieuwe boerderijen bij kwamen veranderde het dorpsbeeld nauwelijks door het veranderde grondgebruik. De polder zelf veranderde wel aanzienlijk. Het besloten karakter van de griendpolder verdween geheel. Het aanzicht van de polder is sindsdien vrij kaal. Tegelijkertijd zette de versnippering van grondeigendom zich door, door het onteigenen van gronden ten behoeve van de wegeaanleg: Rijksweg A15, de Nieuwe Weg en de Sluisweg. De toename van het grondbezit van overheidslichamen werd hierdoor in de hand gewerkt. De gerooide gronden van Neder-Hardinxveld werden in gebruik genomen door tuinderijen, welke thans al weer verdwenen zijn ten gevolge van dorpsuitbreiding in Wielwijk. Evenals in de Alblasserwaard nam de veeteelt in Gorinchem een overheersende positie in. Slechts een klein deel van de Gorinchemse beroepsbevolking was werkzaam in de landbouw (in 1930: 3,4% tegen een landelijk gemiddelde van 20,1%), terwijl bovendien veel landgebruikers minder dan 1 ha

grond in gebruik hadden. De landbewerking vormde kortom voor velen een bijzaak. Langs de oever van de Linge en op de Schelluinse rug verbouwde men akker- en tuinbouwprodukten en lagen boomgaarden. Glascultuur wordt algemeen in de eerste helft van de twintigste eeuw niet of nauwelijks aangetroffen in de streek langs de rivier de Merwede. De Alblasserwaard is nu een typisch veenweidegebied met melkveehouderij als overheersende vorm van grondgebruik. Door schaalvergroting, dorpsuitbreiding en ruilverkaveling verdwenen boerderijen uit de bebouwde kom en werden nieuwe geplaatst in de tot dan toe onbewoonde polders.

4. Infrastructuur

4.1. Landwegen

In de negentiende eeuw werden de eerste aanzetten gegeven tot een indeling van bestaande wegen in klassen en het verbeteren van doorgaande routes. Deze aanzet, begonnen tijdens het Franse bewind, werd door het Koninkrijk der Nederlanden (1813) voortgezet. De Dordtse Straatweg van Katendrecht (Rotterdam) over Rijsoord naar het Zwijndrechtse Veer, de Straatweg naar Breda van Dordrecht naar Willemsdorp en de weg Vianen-Gorinchem-Breda behoorden volgens een Koninklijk Besluit van 13 maart 1821 tot de "Groote Wegen der eerste klasse".

Daarnaast liepen door de streek wegen met een lokale functie. De rivierdijk langs de Merwede was de verbindingsas tussen de rivierdorpen. De dijken langs de Giessen, aan de zijde van Giessendam Binnendams geheten en aan Hardinxveldse zijde de Achterdijk geheten, waren eveneens in gebruik als landweg. Relatief nieuw waren de langs de spoorlijn Dordrecht-Gorinchem aangelegde parallelwegen. Tot de doorbraak van het personen- en vrachtvervoer per auto werd in de Alblasserwaard bovendien veelvuldig gebruik gemaakt van het interne waterwegstelsel. Op Oost-IJsselmonde was eveneens de ringdijk langs de Noord en Oude Maas van essentiële betekenis als vervoersader tussen de hieraan gelegen rivierdorpen. De landwegen op de eilanden waren in het algemeen eerder een belangrijke factor voor het vervoer, omdat hier een intern vaartenstelsel ontbrak. De suikerbietencultuur stimuleerde bovendien, na de landbouwcrisis (1880), het verbeteren van landwegen, waarop een grindlaag werd aangebracht. Op Oost-IJsselmonde waren eertijds de Oudelandse Weg dwars door de polder Oud-Reijerwaard en de Pruiwendijk langs de binnengedamde rivier de Waal, welke de scheiding vormt tussen de polder Oud-Reijerwaard en de Zwijndrechtse Waard belangrijke lokale verbindingen. De Wioldrechtse Zeedijk fungeerde als oost-west-verbinding van het Eiland van Dordrecht. Kenmerkend voor de streek is het brede omringende water, waardoor men voor verbinding met de aan de overkant liggende gebieden op de voet- en veerponten was aangewezen. Het Eiland van Dordrecht had een veer op de Hoeksche Waard (Wioldrechtse Veer), op Noord-Brabant (Moerdijk, en onderdeel van de Groote Weg der Eerste Klasse), op de Alblasserwaard (Papendrechtse Veer) en op IJsselmonde (Zwijndrechtse Veer), Slikkerveer kende een veer op Kinderdijk en Krimpen aan de Lek, Ridderkerk een op Alblasserdam, Gorinchem op Sleewijk en Hardinxveld op Werkendam. De meeste veren verloren hun betekenis na de aanleg van bruggen. In 1937 werd de Moerdijkbrug geopend en in 1939 de brug over de Noord (IJsselmonde-Alblasserwaard) en de brug over de Oude Maas (IJsselmonde-Eiland van Dordrecht).

Met de komst van de eerste auto's op de wegen bleek al snel, dat de bestaande landwegen niet waren gebouwd ten behoeve van het (toenmalige) snelverkeer. Ze waren te bochtig en te smal. Tussen 1926 en 1930 werd daarom gekozen voor de aanleg van geheel nieuwe tracé's buiten de bestaande nederzittings- en infrastructuur om. Voordelen daarvan waren dat de afstand tussen plaatsen aanzienlijk werd bekort en de wegen in een rechte lijn aangelegd konden worden, terwijl echter een nadeel was dat landschappelijke eenheden werden doorsneden. Rijksweg nr. 16, welke de functie overnam van de Dordtse Straatweg, doorsneed bijvoorbeeld de polder Oud- en Nieuw Reijerwaard. Deze Rijksweg nr. 16 sloot IJsselmonde aan op de Kreekweg en vervolgens op de Oranjeboomstraat te Rotterdam,

terwijl de weg te Zwijndrecht op het veer naar Dordrecht aansloot alwaar de rijksweg zijn vervolg had naar Breda, eerst via de veerpont, later (1937) over de Moerdijkbrug. De rijksweg was ten tijde van zijn openstelling voorlopig eenbaans met een wegdek deels uit beton en deels uit klinkers. Ter hoogte van Ridderkerk bevond zich een afbuiging ten behoeve van de Rijksweg nr. 15 Rotterdam-Hendrik-Ido-Ambacht-Alblasserdam-Gorinchem-Nijmegen. Deze weg was opgenomen in het Rijkswegenplan van 1938. De weg werd vanwege de slappe bodem aangelegd op een fundering van rijlsbedden van wilgetakken. Het Rijkswegenplan van 1927, herzien in 1933, voorzag voorts in een verbinding Utrecht-Vianen-Gorinchem-Breda, de Rijksweg nr. 27.

De rijkswegen ontlastten de oude wegen van het drukke snelverkeer. Hetzelfde gold voor de nieuw aangelegde provinciale wegen, welke een regionale aanvulling waren op het rijkswegenet. Het provinciale wegenplan zorgde in de jaren dertig voor de aanleg van de provinciale weg Papendrecht-Oud Alblas (de Veerweg) en de provinciale weg Dordrecht-Kop van 't Land, welke de Biesbosch openlegde, en aan een betere communicatie tussen het industriële Noord-Brabant en Rotterdam bijdroeg.

4.2. Wateren

De Noord- en Merwestreek ontleent haar identiteit voor een belangrijk deel aan de benedenrivieren, welke door haar gebied heen lopen. De stroombanen van de rivieren zijn sinds de jaartelling veranderd. Ter plaatse van de Brielse Maas lag een groot zeegat "die Maeze", waardoor het grootste deel van het Rijn- en Maaswater zijn weg naar zee vond. Een tak van deze zeeboezem was de Merwe, die op de plaats lag van de tegenwoordige Nieuwe Maas en de Noord. Als gevolg van de Sint Elisabethsvloed van 1421 vonden ingrijpende wijzigingen plaats in de loop van de benedenrivieren. Door het ontstaan van de Biesbosch zochten de rivieren een meer zuidwestelijke uitweg naar zee. Het water van de Waal vindt zijn weg via de Boven-Merwede bij Gorinchem. Ongeveer zes kilometer westwaarts van Gorinchem splitst de Boven-Merwede zich in de Beneden-Merwede en de Nieuwe Merwede. De splitsing van Beneden- en Nieuwe Merwede kwam tussen 1850 en 1886 tot stand. De linkeroever van de toenmalige Merwede tussen Gorinchem en Dordrecht was niet bedijkt, omdat de Biesbosch zich aan die kant uitstrekte. De killen van de Biesbosch zogen het water van de Merwede naar het Hollands Diep af met als gevolg dat de Merwede verzandde en ondiep werd. In strenge winters was dit rampzalig daar de ondiepe en onregelmatige killen met ijs verstopt raakten, waardoor de in slechte staat verkerende Merwede de enige afvoer naar zee was. Onder deze omstandigheden bezweken de dijken langs de Alblasserwaard. Overstromingen in 1820 maakten de situatie dermate dat maatregelen moesten worden genomen. De voorstellen van het rapport Ferrand en Van der Kun uit 1849 werden tussen 1850 en 1886 geleidelijk uitgevoerd:

1. het normaliseren van de Beneden-Merwede;
2. het beteugelen en afsluiten van de killen langs de linkeroever van de Beneden-Merwede en het bouwen van de Helsluis en de Ottersluis, waardoor de Kikvorskil aan beide zijden en het Wantij aan een zijde werden afgesloten;
3. het door uitschuren en uitbaggeren van een aantal bestaande killen, het gat van de Oude Wiel, de Westkil en het Gat van de Kielen vormen van de Nieuwe Merwede;

4. de aanleg van de dijk Werkendam-Deeneplaat op 3,50 m +NAP en het aansluiten van een strekdam van de Deeneplaat naar de Anna Jacominaplaat. (Punt 4 ligt op Noordbrabants grondgebied).

De op deze manier ontstane Nieuwe Merwede voert haar water af langs het Hollands diep en het Haringvliet naar zee. De Beneden-Merwede splitst zich ten noorden van Dordrecht in de Noord en de Oude Maas. De stroombaan van de Noord onderging bij een overstroming van 1373, waarbij de polder Voor Donkersloot onderliep, een grote verbreding. Een nieuwe stroombaan ten oosten van de oorspronkelijke ontstond daarbij. Ten westen van de stroombaan kwam opnieuw een plaat op, die (ook) de naam Voor Donkersloot kreeg. In de 17e eeuw werd de plaat bekaad en kwam daardoor aan de kant van het eiland IJsselmonde te liggen. Als gevolg van deze stroombaanverlegging werd aan de zijde van de Alblasserwaard de Kinderdijk aangelegd. De landinwaartse ligging van de Ringdijk bij Ridderkerk wordt verklaard door de vroegere stroombaan van de Noord. De Noord is tussen 1921 en 1928 tot 200 meter verbreed ten behoeve van het scheepvaartverkeer. De Oude Maas speelt een rol in de zeeverbinding van Dordrecht. De zeevaart naar Dordrecht bleef tot de Wet van 26 april 1918, toen besloten werd tot de uitvoering van de werken voor het maken van een waterweg van de Zeehaven van Dordrecht via de Oude Maas naar de Nieuwe Waterweg, afhankelijk van de bochtige veranderlijke geulen in het Goereese Gat en de ondiepten van de vaarweg door het Haringvliet en het Hollands Diep. Nog tussen 1907 en 1914 wordt de zeeweg via het Brouwershavense Gat verbeterd. Lang mocht deze verbetering niet baten daar opnieuw verzanding optrad. De Oude Maas wordt volgens het plan van 1918 genormaliseerd, dat wil zeggen, dat de rivier wordt uitgebaggerd tot een diepere vaardiepte en dat kribben en strekdammen worden aangelegd. De Oude Maas krijgt bovendien door de Westgeul een verbinding met de Nieuwe Waterweg. Deze zeeweg werd tussen 1927 en 1929 door het Krabbengat in verbinding gebracht met het Mallegat en de Zeehaven van Dordrecht. De Zeehaven is de voormalige houthaven, welke tussen 1926 en 1930 geschikt gemaakt werd voor zeeschepen door de aanleg van faciliteiten als kademuuren en verplaatsbare laadbruggen. Ten zuiden van het Krabbengat en het Mallegat stroomt de Dordtse Kil, oorspronkelijk een op het einde van de zestiende eeuw gegraven wetering, door de aangeslibde gronden van de Grote Waard, welke zich aanzienlijk verbreedde en een arm van de Oude Maas werd en tegelijk de scheiding tussen de Hoeksche Waard en het Eiland van Dordrecht was.

Enige betekenis had ook de voormalige rivier de Linge voor binnenscheepvaartverkeer. De Linge stond tot 1793 in open verbinding met de Merwede bij Gorinchem. De Linge had bovendien een afwateringsfunctie, terwijl rond haar uitmonding in de Merwede de stad Gorinchem is gegroeid en een havengebied is ontstaan. Daar de afwatering van de Linge niet voldoende bleek, werden in 1818 het Kanaal van Steenenhoek en bijbehorende Lingewerken aangelegd (zie 2.3). De vaart van Vianen naar Gorinchem, gevormd door de oude Nieuwlandse of Schotscheurse Vliet en de Zederik werd in 1824/1825 verbeterd door de aanleg van het Zederikkanaal. Terwijl reeds in de jaren tachtig van de vorige eeuw plannen voor de aanleg van het Merwedekanaal werden gemaakt. Het Merwedekanaal, opengesteld in 1893, werd ten westen van de stad Gorinchem gegraven, waarbij bastion III werd vergraven en er bij bastion IV een sluiscomplex, de Grote of Nieuwe Merwedeluis, werd aangelegd. De Zwaanspolder werd uitgegraven om als voor- of vluchthaven te dienen. De scheepvaartfunctie van de Lingehaven kwam hierdoor gaandeweg te vervallen.

De veenstromen de Giessen en de Alblas en het Hoge Boezemcomplex van de Overwaard en Nederwaard bij Elshout zijn van belang voor de afwatering in de Alblasserwaard. Hetzelfde geldt voor de afgedamde riviertakken de Devel en de Waal op het eiland IJsselmonde, welke als boezems voor de afwatering fungeren (zie ook 2.3). Deze verstilde wateren hebben in onze tijd tevens een recreatieve betekenis gekregen.

Ten slotte moet het waterrijke gebied de Biesbosch worden genoemd. De Biesbosch zowel gelegen op Noordbrabants als Zuidhollands grondgebied was zo'n vijf eeuwen terug een onafzienbare binnensee. Deze binnensee ontstond bij de Sint Elisabethsvloed (1421), welke de Grote Waard verzwolg. De nabijheid van de zee was er de oorzaak van dat, tot afsluiting van het Haringvliet in 1970, de Biesbosch getijdenbewegingen vertoonde. Verschillende stadia in het sedimentatieproces waren hier te aanschouwen, open water-rietgors-griendpolder. Het karakter van de Biesbosch is de laatste honderd jaar sterk veranderd. De killen in de Biesbosch zijn beteugeld door de aanleg van de Nieuwe Merwede (1850-1886) en delen griend zijn ingepolderd (de polder de Biesbosch in 1926). Het noordelijk deel van de Biesbosch tussen Beneden Merwede en Nieuwe Merwede wordt Merwelanden genoemd. De Merwelanden zijn deels als industrieterrein in gebruik. De gronden zijn opgespoten en opgehoogd en insteekhavens zijn gegraven. Het overige deel is natuurgebied, waarvan een deel is aangewezen als reservaat.

4.3. Dijken en kaden

Door de waterkerende functie van dijken zijn deze essentieel voor de Noord- en Merwestreek. Ten tijde van de ontginning van de Alblasserwaard waren dijken nog relatief onbelangrijk daar het land hoger lag dan het rivierpeil. Omstreeks 1277 lag het oostelijk deel van de Alblasserwaard binnen een ringdijk. De westelijke bedijking bestond uit de Matenase Schiekade en de Peil- en Zijdekade (zie ook afbeelding). Rond waarschijnlijk 1320 waren ook de buitengronden van de Alblas, Papendrecht en Nieuw-Lekkerland binnen de ringdijk gebracht. Wanneer in 1373 door overstromingen de stroombaan van de rivier de Noord naar het oosten wordt verlegd, wordt een nieuw dijkvak, de Kinderdijk aangelegd. De oevers van de Linge en de Giessen zijn eveneens bedijkt. De dijken in de Alblasserwaard werden constant verbeterd. Zo werd bijvoorbeeld in 1738 de Groenedijk als slaperdijk achter de rivierdijk bij Boven-Hardinxveld aangelegd. De Nieuwe Wolpherense dijk wordt in de 16e eeuw als inlaagdijk aangelegd en ligt sedert de aanleg van het Kanaal van Steenenhoek aan de binnenzijde van dit kanaal en fungeert als binnenwaterkering. Bij de uitvoering van de Lingewerken (zie 2.3) werden dijklopen veranderd en verbeterd. De functie van de "oude" rivierdijk ter hoogte van de gemeente Hardinxveld-Giessendam is overgenomen door Rijksweg nr. 15. De Merwededijk is hier binnenwaterkering.

Het oostelijk deel van het eiland IJsselmonde, bestaande uit de Zwijndrechtse Waard en de Riederwaard, was rond 1300 bedijkt. In respectievelijk 1332 en 1372 overstroonden de Zwijndrechtse Waard en de Riederwaard. Beide gebieden werden, zoals eerder is beschreven, opnieuw bedijkt. De Zwijndrechtse Waard werd in 1331 bedijkt, terwijl de Riederwaard in etappes werd bedijkt waardoor de Oud-Reijerwaard (1404) en de Nieuwe-Reijerwaard (1441) ontstonden. Langs de rivierzijde lag een ringdijk. Langs de afgedamde Waal is de Pruiemdijk en haar vervolg de Noldijk (Rijsoord-Heerjansdam) gelegen. De

ten oosten van Ridderkerk gelegen gronden zijn in de zeventiende eeuw bekaad en vormen vanaf dan de buitenpolderse Woude, Donkersloot en Kerkepolder.

Tot 1926 bestond het Eiland van Dordrecht uit de polder van Oud-Dubbeldam (1603), de Noord- of Merwedepolder (1616), de Zuidpolder (1617), de Alloyzenpolder (1652) en de polder Wioldrecht (1659). De Wioldrechtse Zeedijk fungeerde dus bijna drie eeuwen lang als de zuidelijke hoofdwaterkering. De buitengronden worden vaak bekaad. Wanneer in 1926 de polder de Biesbosch wordt ingepolderd gaan de Oostdijk, Zuiddijk en Zuidwestdijk van deze polder de zuidelijke hoofdwaterkering vormen. Langs de Dordtse Kil ligt de Buitendijk, wiens taak als hoofdwaterkering deels door Rijksweg nr. 16 is overgenomen. Zoals bekend, waren dijken niet alleen (hoofd)waterkering, maar ook in gebruik als doorgaande landwegen voor de aanleg van de provinciale en rijkswegen. Bovendien werden de huizen van de (rivier)dorpen op of langs de dijken gebouwd. Door constante dijkverhogingen kwam de bebouwing "in" de dijk te liggen. Latere dijkverzwaringen in het kader van de Deltawerken waren zo rigoreus dat de bebouwing werd afgebroken en een kale, hoge dijk overbleef. Toen men in de 19e eeuw binnen de dorpskom ruimte te kort kwam zijn zogenaamde dijkstoepen aangelegd. Dit zijn doodlopende wegen loodrecht op de dijk, welke meestal met een trap of een steile afrit vanaf de dijk te bereiken zijn. Dijkstoepen worden veelal met arbeiderswoningen bebouwd.

4.4. Spoorwegen

De Noord- en Merwestreek wordt sinds het einde van de vorige eeuw door twee spoorlijnen van het staatsspoor ontsloten. De noord-zuid-verbinding vormt de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht-Antwerpen (1872) en de zogenaamde Betuwelijn vormt de oost-west-verbinding Dordrecht-Gorinchem-Nijmegen.

In Dordrecht werd begonnen met de bouw van het zuidelijke tracé van de noord-zuid-verbinding vanaf de Dubbeldamse weg bij Dordrecht naar Willemsdorp, waar de Moerdijkbrug over het Hollands Diep aansluiting gaf via Lage Zwaluwe op het reeds bestaande tracé Roosendaal-Antwerpen. Dit tracé kwam in 1871 gereed. Het noordelijke tracé met een spoorbrug over de Oude Maas en het Waaltje doorsneed het oostelijk deel van het eiland IJsselmonde. Zwijndrecht kreeg een station aan deze lijn. In 1872 kwam dit traject gereed met een voorlopig eindstation op Rotterdam-Zuid ter hoogte van het Mallegat. De lijn kreeg in 1879 haar verbinding met de noordelijke Maasoever van Rotterdam met als eindpunt het voormalige station Beurs, welke aansloot op het H.Y.S.M.-station Delftse Poort.

Het baanvak Dordrecht-Gorinchem werd als laatste en derde deel van de zogenaamde Betuwelijn in 1885 geopend. In Dordrecht wordt de lijn begonnen aan het station Dordrecht waar zij onmiddellijk ten oosten van de eerste kruising met de Dubbeldamseweg aan de lijn Rotterdam-Lage Zwaluwe aansloot en vervolgens liep tot de kruising met de Krommedijk door de Polderstad tot de Noorderdijk door de Noord- of Merwedepolder, waarna ze een bocht noord-noord-oost maakte tot het Wantij die ze met een draaibrug kruiste, waarna de Grenspolder en de gronden van Crayestein doorsneden werden tot de Beneden-Merwede. Op het smalste stuk van de Beneden-Merwede tussen het Eiland van Dordrecht en de Alblasserwaard werd deze bij Baanhoek overbrugd. De Baanhoekse spoorbrug kwam in 1885 gereed. In de Alblasserwaard werd langs de Merwede een hoge

spoordijk aangelegd inclusief bruggen over de Schelluinse Vliet en de Haarweg bij Gorinchem. Het station Dordrecht lag even buiten het oude stadscentrum op Dubbeldams grondgebied. Een directe verbinding tussen de stad en het station ontbrak, echter door de aanleg van de Johan de Wittstraat in 1874 en de bouw van een brug over het Spui verkreeg de stad aansluiting op het centrum. De brug over het Spui werd reeds in 1924 door een nieuwe vervangen, terwijl ze zo'n vijftig jaar later overbodig werd door het dempen van een deel van het Spui. Tussen 1879 en 1919 verzorgde een paardentram de verbinding van de stad (eindpunt Groothoofd) met het station vice versa. Daar de spoorbrug over de Oude Maas een belemmering bleek voor de doorgaande zeescheepvaart, regelmatig namelijk raakten schepen vast tussen de pijlers, werd een Handelskade ten zuiden van het Papegat aangelegd. Deze kade, later de Spoorweghaven, werd via een havenspoor verbonden met het nabij gelegen stationemplacement. In de jaren twintig kregen de Zeehaven en het industrieterrein de Staart eveneens een spoor aansluiting. Om de Staart te bereiken moest de Oranjelaan worden aangelegd en bruggen over het Wantij en het Vlij werden gebouwd. De lijn sloot aan op de spoorweg Dordrecht-Gorinchem, hetgeen tot 1966 betekende dat deze spoorweg dwars door de stad liep. De spoorlijn Dordrecht-Gorinchem had in haar eerste bestaan jaren talloze stopplaatsen, onder andere station Dordrecht, halte Baanhoek, station Sliedrecht, halte Gasfabriek, halte Giessendam-Oudekerk, station Hardinxveld-Giessendam (waar thans slechts de goederenloods van resteert), halte Buldersteeg, halte Giessen-Nieuwerkerk, halte Schelluinen en station Gorinchem.

Evenals het station Dordrecht lag het station van Sliedrecht even buiten de bebouwde kom van het dorp. In 1885 werd speciaal een stationsweg naar het spoor aangelegd. Het station Gorinchem ligt excentrisch van het oude stadscentrum en bevindt zich in de bocht die de spoorweg maakt naar het noorden langs het Merwedekanaal in de richting van Leerdam. In 1982 werd tegenover het station Gorinchem (aan de andere kant van het Merwedekanaal dus) een los- en laadkade aangelegd.

Tramwegen kent de Noord- en Merwestreek niet, op één zijlijn van de tramweg Rotterdam-Zuid-Hoeksche Waard van RTM na. Dit was de lijn Middeldijk (Rijsoord)-Zwijndrechtse Veer. De lijn is in 1941 opgeheven.

4.5. Militaire infrastructuur

Delen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, ofwel de Vestiging Holland liggen in de Noord- en Merwestreek. De benaming Nieuwe Hollandse Waterlinie dateert uit 1813. Het oude gedeelte, de linie Woerden-Schoonhoven, verliest haar functie, terwijl de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanaf de voormalige Zuiderzee langs de oostkant van Utrecht tot aan de Brabantse Biesbosch loopt. De Nieuwe Hollandse Waterlinie steunt evenals de oude op uitgebreide inundaties, waarbij forten en batterijen de waterkeringen en inlaatsuizen beschermen en niet te inunderen terreinstroken afsluiten.

Tot de duurzame vestingwerken in dit gebied worden gerekend de batterijen bij Dalem, de batterij bij de Broekse Sluis en onderkomens en geschutskazematten aan de noordoever van het Hollands Diep.

De batterijen bij Dalem werden aangelegd in 1831-1839 ten oosten van de vesting Gorinchem (zie 5.2). De batterijen beschermden de in 1815 gebouwde Dalemse uitwateringssluis, die tevens een hoofdinlaatsluis was ten behoeve van inundaties tussen Waal en Linge. De batterijen zijn thans echter nagenoeg verdwenen. Het sluisencomplex is nog intact (zie ook 2.3 over de Lingewerken).

In 1901 werd de batterij met betonnen schuilplaats bij de Broekse Sluis even ten noorden van de stad Gorinchem, tegen het noordelijk talud van de Zuider Lingedijk aangelegd. De batterij diende enerzijds ter verdediging van de sluis en anderzijds om het inundatieveld onder vuur te kunnen houden. De batterij is vrij toegankelijk.

De militaire ontwikkelingen in de twintigste eeuw ondergraven de strategische en tactische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Toch worden na 1930 op strategische plaatsen mitrailleur- en kanonkazematten van gewapend beton gebouwd en de inundatiemogelijkheden aangepast. De tientallen onderkomens en geschutskazematten aan de noordoever van het Hollands Diep bij de Moerdijkbruggen uit 1936 zijn hier onderdeel van.



5. Nederzettingsstructuur

5.1. Algemeen

De nederzettingen van de Noord- en Merwestreek liggen alle langs de grote benedenrivieren van zuidwest Nederland. Op grond van dit feit hebben de nederzettingen zich vergelijkbaar ontwikkeld. Het ontstaan van de nederzettingen is voor het eiland IJsselmonde, het Eiland van Dordrecht en de Alblasserwaard telkens anders.

De locatie en het ontstaan van nederzettingen op het eiland IJsselmonde zijn sterk gekoppeld aan het ontstaan van de omdijkningen en aandijkningen. Nieuwe inpolderingen waren meestal aanleiding voor nieuwe vestigingen. De dorpen worden aangetroffen aan de rand van een polder bij de monding van oude rivierlopen, kreken en dergelijke. De dijk is een belangrijke vormgever. Nagenoeg alle dorpen zijn in beginsel dijkdorpen. Terwijl verspreide bebouwing eveneens langs een dijk is gesitueerd.

Het Eiland van Dordrecht maakte voor 1421 (Sint Elisabethsvloed) deel uit van een groter geheel, de Grote Waard. De Grote Waard zou toentertijd qua bodemgesteldheid vergelijkbaar zijn met die van de huidige Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. Ze bestond uit rivierklei- en zandafzettingen, die veeneilanden omsloten en doorsneden. Het gebied waar nu Dordrecht ligt, was toentertijd een enigszins in het veen vastgelopen en verdrongen rivierkleilandschap. Na 1000 werd de Grote Waard systematisch ontgonnen volgens dezelfde principes als het Holland-Utrechts veengebied. Kortom, eerst in opstreckende kavels en later begin dertiende eeuw volgens het cope-principe. Deze wijze van ontginning en occupatie wordt bevestigd door het feit dat de uitbreiding aan de landzijde van het oude Dordtse stadscentrum een oude veenverkaveling volgt.

Langs de noordoever van de Merwede hebben zich oeverwallen ontwikkeld, waarop bebouwing mogelijk was. Deze oeverwallen waren de basis voor de ontginning van het veengebied van de Alblasserwaard in opstreckende kavels en later volgens het cope-principe (zie 3.1). Hierlangs ontwikkelden zich de rivierdijkdorpen.

Gorinchem, gelegen bij de monding van de Linge in de Merwede en Dordrecht op de noordwestelijke punt van het eiland konden zich vanwege hun strategische ligging tot steden ontwikkelen. De dijkdorpen hebben zich in de afgelopen 100 jaar tot een verstedelijkte zone ontwikkeld.

5.2. Steden

5.2.1. Gorinchem

Korte ontstaansgeschiedenis en structuur van de nederzetting.

Gorinchem dankt haar ontstaan aan de aanwezigheid van veenstroomruggen en oeverwallen langs de Linge en de Merwede. Het ontstaan van de nederzetting wordt rond het jaar 1000 gedateerd en ze ligt even ten westen van de brede, oorspronkelijke delta van de Linge en langs de Merwede. De economische basis van de stad wordt in de 13e eeuw gelegd wanneer

de economische oriëntatie op de landbouw verschuift naar een oriëntatie op de handel en nijverheid. Omstreeks 1300, wanneer de Doove- of Halve Linge ten oosten van de stad onbruikbaar wordt, moet de structuurbepalende Lingehaven in gebruik genomen zijn. Een bescherming en stimulans voor de opkomende handel vormen de tolvrijheden, die de inwoners van Gorinchem worden verleend door zowel de graven van Holland als de hertog van Brabant. Voorts ontwikkelde het marktwezen zich sterk. Het stadsdeel even ten westen van de Lingehaven, de Benedenstad, is waarschijnlijk het eerst tot ontwikkeling gekomen. Evenwijdig aan de haven loopt hier de meermalen opgehoogde Lingedijk. Deze dijk is over nagenoeg de gehele lengte aan beide zijden bebouwd. De huizen aan de havenkant staan met hun achtergevels in het water en de vanuit het westen loodrecht op de dijk geprojecteerde stegen zijn tussen die huizen doorgetrokken. Hierdoor zijn de zogenaamde steigers ontstaan, via welke de haven, die als gevolg van de bebouwing hier geen kades heeft, bereikbaar bleef.

Tegenover de Benedenstad ten westen van de haven ontstond de Bovenstad. Dit stadsdeel is opgehoogd en heeft geen beschermende dijk. Ook hier trof men tot kort na 1900 bebouwing met kade aan de havenzijde aan.

Kortom, kenmerkend voor het oudste stadsdeel zijn de noord-zuid-assen met haaks daarop de smalle stegen en straten. In het begin van de Tachtigjarige Oorlog (1573-1600) wordt de stad, die sinds het begin van de 14e eeuw binnen de wallen ligt en door stadsgrachten wordt begrensd, aanzienlijk uitgebreid en voorzien van een vesting, die nu nog de stad haar herkenbare vorm geeft. De oorzaak van de uitbreiding moet enerzijds gezocht worden in de bloeiende economie (handel, ambacht en visserij) en anderzijds in de strategische positie die Gorinchem samen met Woudrichem en Loevestein inneemt aan de benedenloop van de Waal. De vesting van de stad wordt zeer ruim om het oorspronkelijke stadscentrum aangelegd. In het westen worden de reeds bestaande bebouwing aan de Westwagenstraat (de Voor- of Nieuwstad) binnen de vesting gehaald en uitgebreide kazemeterreinen aangelegd. In het oosten blijven grote gebieden onbebouwd en worden in gebruik genomen als moestuinen.

De vesting Gorinchem is na de aanleg eind 16e eeuw nauwelijks gemoderniseerd, daar ze door voorgelegen werken (zie ook 4.5) uit de Hollandse Waterlinie voldoende werd gedekt. In verband met de aanleg van het Merwedekanaal (1893), welke aan de westzijde van de vesting op de Merwede uitmondde, werd een bastion afgebroken en bouwde men bij de schutsluizen van het kanaal een bomvrije caponniere (= gemetselde uitbouw aan de wal) voor de flankering van het kanaal.

In de Franse tijd wordt de vesting Gorinchem door de Fransen bezet en belegerd door Pruisische en Russische troepen. Daarbij is een aantal bombardementen uitgevoerd. Veel huizen zijn hierbij verloren gegaan. Na 1813 komt enige bouwactiviteit in de stad op gang. Een groot deel van de huizen in de binnenstad is dan ook in de 19e eeuw gebouwd of gemoderniseerd. Bovendien werden op het Marktplaats de kerk en het stadhuis, beide uit de Middeleeuwen, vervangen door nieuwbouw. De Kalkhaven en de gracht langs het Laantje en de Vissersdijk werden gedempt (Bovenstad). In de negentiende eeuw was binnen de stad nog ruimte genoeg om woningen ten behoeve van de groeiende bevolking te bouwen. Met name het oostelijk deel van de stad binnen de vesting wordt ingevuld met woningbouw. Na 1905 vindt de eerste stadsuitbreiding buiten de vesting plaats: de

Lingewijk en woningbouw op de landtong tussen het Merwedekanaal en de Linge. Na 1945 vindt sterke uitbreiding plaats in noord en noordwestelijke richting. De nieuwbouw aldaar wordt door de spoorlijn Dordrecht-Nijmegen en het Merwedekanaal van het oude stadscentrum gescheiden.

Functieveranderingen (1850-1940)

De aanleg van infrastructurele werken in de negentiende eeuw, het Zederikkanaal, de spoorweg en het Merwedekanaal, is voorwaardenscheppend geweest voor de omslag in de economische structuur van Gorinchem na circa 1880. Was Gorinchem in het begin van de 19e eeuw nog een regionaal markt- en handelscentrum, na 1800 wordt de belangrijkste sector van de economie de metaalindustrie. Het zijn bedrijven die typisch behoren tot het industriegebied van de Nieuwe Waterweg, de Noord en de Merwede, dat wil zeggen scheepsbouw en nevenbedrijven als metaalgieterijen, een staaldraad- en herculestouwfabriek en een bergings- en hijswerkfabriek. Deze economische structuurwijziging was onder meer mogelijk gemaakt door het Koninklijk Besluit van 25 oktober 1899, dat bepaalde dat de terreinen ten westen van het Merwedekanaal en de Voorhaven en ten noorden van de Merwede niet langer zouden behoren tot de verboden kringen (in verband met de vesting-functie). Hierdoor kwamen terreinen vrij voor industrievestiging. Zo bevond het staalconstructiebedrijf fa. de Vries Robbé & Co zich op het 5 ha grote terrein tussen de Arkelse Dijk en de Linge. De beetwortelsuikerfabriek van de fa. Jäger-Ravenswaaij en Co (het eerste grootbedrijf in Gorinchem) vestigde zich noordelijk van de Arkelse Dijk. Het bedrijf had eigen havens voor de boeren, die via de Linge de suikerbieten aanvoerden. Het complex van de suikerfabriek is thans in gebruik door een chemische fabriek.

In de jaren vijftig wordt het aantal industrieterreinen uitgebreid door de aanleg van terreinen langs de Schelluinsestraat en Avelingen Oost. De visserij en landbouw verdwenen geheel, terwijl de handel zich nauwelijks kon handhaven. De economische groei komt na 1970 van de dienstensector.

5.2.2. Dordrecht

Ontstaan en structuur van de nederzetting

Dordrecht ontstaat in de tweede helft van de 12e eeuw in de Grote Waard en was oorspronkelijk gelegen tussen twee rivieren, de Merwede en de verdwenen Dubbel. De stad ontwikkelde zich aan weerszijden van de huidige Voorstraathaven en Wijnhaven, welke ooit vermoedelijk de verbinding tussen de twee rivieren vormden. Deze waterloop vormt samen met de twee dijken erlangs de ruggegraat van de oude stad. Door haar gunstige ligging aan de rivier, welke ontmoetingsplaats is tussen zee- en rivierschepen, kan Dordrecht zich tot dé handelsstad van Holland ontwikkelen met een belangrijke overslaghaven. De 13e eeuwse uitbreidingen vinden plaats door de aanleg van zijstraatjes dwars op de hoofdstraten, terwijl noordwaarts de stad stukje bij beetje wordt vergroot door "aanplempingen" in de rivier. In 1271 krijgt de stad het recht om een gracht om de stad te graven. Aan deze gracht wordt later een stadsmuur toegevoegd. De gracht bevindt zich op de plaats van de huidige Spuihaven, welke tot eind negentiende eeuw de zuidgrens van de stad bepaalde.

Ondanks tegenspoed in de vijftiende eeuw (stadsbrand, Sint Elisabethsvloed en verlies agrarisch achterland) kan Dordrecht haar positie als belangrijkste handelsstad van de Noordelijke Nederlanden tot in de zeventiende eeuw handhaven.

De stad breidt zich uit in de richting van de rivier door het aanleggen van eilanden in de rivier, waardoor men tegelijkertijd nieuwe havens en nieuwe stadswijken creëert:

1409: Nieuwe Haven

1606: Wolwevershaven

1647: Maartensgat

1656: Kalhaven.

Na de voltooiing van deze havens ligt de structuur van de stad tot het einde van de 19e eeuw vast:

1. de oude haven met de parallel lopende hoofstraten;
2. de havenbekkens en (schier)eilanden ten noorden van de stad (Poortzijde);
3. het zuidelijke stadsdeel doorsneden door noord-zuid lopende straten en een aantal grachtjes (de landzijde).

In 1833 wordt de stadsmuur gesloopt en krijgt de zuidgrens tevens stadsgracht, de Spuihaven een havenfunctie. In 1873 verplaatst de zuidgrens van de stad zich naar de dan geopende spoorlijn Rotterdam-Dordrecht. De doorgaande routes over land liggen, behalve wat betreft de verbinding met Zwijndrecht via het veer vanaf het Blauwpoortsplein (tot 1939) buiten de stad.

De Dordtse economie is georiënteerd op het water en wordt door de economische structuurwijziging eind 19e eeuw versterkt. Deze situatie maakt de aantrekkelijkheid van de landzijde van de stad er niet beter op. In de 19e eeuw worden tal van waterlopen (grachten en afwateringen van binnenterreinen) uit hygiënische en kostenoverwegingen gedempt. De verpaupering gaat echter door, wat tussen 1919-1929 enkele incidentele krotopruiming tot gevolg heeft: Mariënbornstraat, Raamstraat, Torenstraat. In de jaren zestig wordt een grootscheeps sanerings- en reconstructieplan voor de landzijde opgezet en uitgevoerd.

Nog in de negentiende eeuw worden de eerste arbeiderswoningcomplexen aan de Noordendijk en Groenendijk gerealiseerd (1864). Terwijl na 1900 de stad zich ten zuiden van de Spuihaven in de richting van de spoorlijn en over de spoorlijn uitbreidt. Zo ontstaan de wijken Krispijn, Oranjekwartier, Dubbeldamse weg en Reewegkwartier. Voorts wordt het voormalige gors De Staart ten oosten van de stad geschikt gemaakt voor woon- en industriebebouwing. Het gebied wordt ontsloten door de aanleg van de Oranjelaan en bruggen over Vlij en Wantij.

Functieveranderingen

Begin 19e eeuw is de Dordtse economie gebaseerd op de handel en ambachtsnijverheid. Van overheidswege wordt de handel nog krachtig gestimuleerd door subsidies voor de bouw van een waag, een vleeshal, een korenbeurs en een koopmansbeurs. De omschakeling naar een regionaal voorzieningencentrum en industriestad bleek echter onvermijdelijk. De ontwikkeling in het Nieuwe Waterweggebied gaan ook het economische gezicht van Dordrecht bepalen.

Kenmerkend voor de moderne industrie in Dordrecht, in de eerste plaats de metaalindustrie, is dat ze zich vestigt op terreinen buiten de stad waar nog ruimte is en een goede verbinding met rivier en/of spoor is.

Een moderne nieuwe binnenvaarthaven, de Merwedehaven wordt gerealiseerd in het Staartgebied. De werf de Biesbosch, de Slotenfabriek Lips, Philips gloeilampen en een conservenfabriek vestigen zich op de terreinen. Na 1945 zou ook een tweede Merwedehaven ten oosten van de Staart in de Merwedepolder worden aangelegd in de richting van de spoorbrug bij Baanhoek. Een nieuwe Zeehaven (1930) wordt ten zuidwesten van de stad aangelegd. Deze haven is door de Krabbegeul dwars door het tot de stad behorende Krabbeiland met de Oude Maas verbonden. De sterke industriële ontwikkeling zet zich in de vijftiger en zestiger jaren sterk door. In de huidige situatie neemt de industriële sector een belangrijke plaats in, terwijl er momenteel sprake is van een lichte groei van de dienstensector.

5.3. Dorpen

Het merendeel van de dorpen behorend tot de Noord- en Merwestreek is een (rivier) dijkdorp. Redenen voor het ontstaan en de verdere ontwikkeling van de nederzettingen zijn het leggen van een dam in een riviertak (Alblasserdam, Heerjansdam, Oostendam, Giessendam en Dubbeldam), een veerverbinding (Zwijndrecht, Papendrecht, Slikkerveer), een brug (Rijsoord) of een sluis (Dalem). Ridderkerk vormt qua grondvorm een uitzondering op de (rivier) dijkdorpen in dit gebied. Het dorp is in eerste aanleg een kerkringdorp, dat omstreeks de 12e eeuw is ontstaan in de Riederwaard. Het dorp herrees na de herbedijking in 1404 als gevolg van de overstroming in 1372 op zijn oude plaats en in zijn oude vorm. Direct achter de dijk ligt de dorpskern, welke bestaat uit een omgracht kerkerrein met daarom heen een gave bebouwde ring, de kerksingel.

De dijkdorpen groeien in eerste instantie (tot globaal het derde kwart van de 19e eeuw) door een verdichting van de bebouwing langs of op de dijk. Wanneer op een gegeven moment de dijk "vol" raakt, worden zowel langs de bestaande wegen polderinwaarts en aan kleine doodlopende wegen loodrecht op de dijk (de zogenaamde stoepen) als op de buitendijkse gronden (arbeiders) woningen neergezet. Dit laatste gebeurt onder andere in Kinderdijk en Alblasserdam. Om de gevaren van hoge vloed tegen te gaan konden schotten voor de deuren of toegangspaden van de huizen worden geplaatst in ter plekke aanwezige ijzeren of betonnen palen met sleuven. De uitbreiding van deze dorpen was het directe gevolg van een bevolkingsgroei, veroorzaakt door industrialisatie van de streek: van landbouwdorp tot industriedorp. De eerste arbeiderswoningen werden in opdracht van fabriekseigenaren gebouwd. De industrialisatie van de Noord- en Merwestreek hangt nauw samen met de economische opleving van Rotterdam en het Nieuwe Waterweggebied en haar handelsrelatie met het Duitse achterland.

De Rotterdamse haven wordt na \pm 1870 transitohaven (= overslag), en had door de aanleg van havens op haar grondgebied zelf weinig grond over voor industrie die juist aan diep vaarwater moest liggen: vooral scheepsbouw en zwaardere metaalindustrie. In de tweede helft van de negentiende eeuw breidt deze industrie zich uit langs de benedenrivieren; eerst nog dichtbij de stad in Bolnes, Slikkerveer, Alblasserdam en Kinderdijk. Op deze manier

ontstond reeds in de vorige eeuw een bloeiend scheepsbouwgebied. Omstreeks 1900 worden ook de dorpen meer oostwaarts langs de rivieren gelegen, bij deze ontwikkeling betrokken. De scheepsbouwerven en constructiebedrijven vestigen zich langs de rivier (diep water) buiten de dan bestaande bebouwing op buitendijkse gronden, welke reeds eind vorige eeuw ten behoeve van de industrie worden opgespoten. De ligging van de industrie langs de rivieren vormt als het ware één lange muur, die de polders visueel van het water afsluit.

Vermeldenswaard is voorts het belang van de "aannemerij" van grond- en waterbouwkundige werken voor de dorpen Sliedrecht, Papendrecht, Hardinxveld en Giessendam. Deze "bedrijfstaking" wordt reeds in de Middeleeuwen genoemd. Nieuwe combinaties van aannemingsbedrijven ontstonden begin twintigste eeuw en vestigden zich eveneens langs de oevers van de rivier de Merwede. Na 1900 vond de dorpsuitbreiding meer planmatig plaats. Kleinere en grotere complexen van arbeiderswoningen worden op coöperatieve basis gerealiseerd. Bijvoorbeeld in Slikkerveer langs de Nassaustraat en de Prins Hendrikstraat en in Giessendam een hofje (Muizenhof) aansluitend op de Binnendams en de Oranjestraat. Vooral op en aan de dijken treft men de luxe villa's van de zogenaamde dijkadel, de eigenaren van de werven en fabrieken alsmede de directiekantoorgebouwen aan. De trend die hierboven wordt neergezet, de havenontwikkeling, de grootschalige industrie, de sterke uitbreiding van woongebieden en verkeersverbindingen, zette zich na 1945 alleen maar sterker voort. Deze ontwikkeling heeft het landschapsbeeld in hoge mate veranderd. De Noord- en Merwestreek, waartoe een deel van de Rijnmond en de Drechtsteden behoort is een verstedelijkt gebied en onderdeel van het grotere geheel dat Randstad heet.

5.4. Verspreide bebouwing

Verspreide bebouwing kwam tot voor kort niet of nauwelijks voor in de Alblasserwaard. Vooral als een gevolg van de bodemgesteldheid is de bebouwing in één lang lint langs of op de (rivier) dijk geconcentreerd. Een uitzondering vormt de buitenplaats 't Loo aan de Haarweg ten westen van Gorinchem. Na recente ruilverkaveling zijn boerderijen midden in een polder gebouwd.

In het oostelijk deel van het eiland IJsselmonde vindt men menig gehucht of buurtschap. Langs de Devel ontstonden bij een haventje Groote Lindt, een sluis Kleine Lindt, een klooster Kijfhoek en een adellijk huis Meerdervoort. Langs de Waal liggen Wevershoek en Strevelshoek. De buurtschappen Zwet en Zwaantje liggen aan de straatweg Dordrecht-Rotterdam. Aan de ringdijk ten noorden van Oostendam ligt het gehucht de Oude Molen. Tussen Bolnes en Slikkerveer (gemeente Ridderkerk) ligt het Huis ten Donck. Dit landhuis is gebouwd op de plaats van een vroeg 17e eeuwse huis en voltooid in 1745. Restauraties van het huis hadden plaats in 1925-1927 en in 1967-1969. De tuin van de buitenplaats, in Engelse landschapsstijl, kwam in grote trekken tot stand in de periode 1765-1815. In 1929-1939 werd de tuin met behulp van adviezen van L. Springer hersteld.

Op het Eiland van Dordrecht treft men verspreide bebouwing aan daar waar voorheen de veerverbindingen met het omringende vasteland lagen, bijvoorbeeld Willemsdorp, Wioldrecht, Kop van 't Land. Vele buitenplaatsen werden in de 17e eeuw aangelegd in de nieuw gewonnen polders ten zuiden en zuidwesten van de stad Dordrecht. Enkele daarvan zijn nog intact of als zodanig als voormalige buitenplaats te herkennen. De buitens,

oorspronkelijk gecombineerd met een boerderij, zijn vaak in de 18e en 19e eeuw verbouwd. Weizigt ligt in de uiterste noordwesthoek van een ten zuiden van het station gelegen openbaar park. De Crabbehof (na brand in 1808 herbouwd in 1857) aan de Talmaweg ligt te midden van de naar dit huis genoemde nieuwbouwwijk. Dordwijk tussen Dordrecht en Dubbeldam, is waarschijnlijk in 1635 gesticht en in de loop van de 18e eeuw en 19e eeuw uitgebreid, terwijl in 1825 J.D. Zoicher jr. een nieuwe tuinaanleg ontwierp. Dordwijk is thans een natuurreservaat. Dubbelsteyn in Dubbeldam en Merwestein ten zuidoosten van de stad Dordrecht zijn beide omgevormd tot openbaar park. Door hun karakteristieke ligging zijn Amstelwijck en het aangrenzende Gravesteyn als voormalige buitens te herkennen.

5.5. Landschapsbeeld

Het landschapsbeeld wordt visueel bepaald door één wand van soms verlaten fabrieksgebouwen en scheepswerven langs de rivierdijken met direct daarachter een sterk verstedelijkt landschap van woonwijken met hoogbouw, lokale industrieterreinen en op de overgang van de stedelijke bebouwing en het landelijk gebied fringe-activiteiten (= (auto) sloperijen, tuincentra, tankstation, caravanstalling, woonwagenkamp en dergelijke). Bovendien zijn de rond 1850 nog gave landschappelijke eenheden versnipperd door de doorsnijding van provinciale en rijkswegen om de bestaande nederzettings- en infrastructuur om.

Literatuurlijst bij Noord- en Merwestreek

- *Advies betreffende het landinrichtingsgebied IJsselmonde (Z-H) onder redactie van A.J. Aartsen en I. Koch NWC, mei 1984.*
- *Advies landschapsbouw IJsselmonde staatsbosbeheer rapport nr. 1984-15, september 1984.*
- *Alblasserdam, rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het E.T.I. voor Zuid-Holland.*
- *Atlas van historische vestingwerken in Nederland deel IV: de provincie Zeeland en Zuid-Holland, 1970.*
- *Een beeld van het Zuid-Hollands landschap, een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland, deel 4, de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, maart 1986.*
- *Beschrijving van de Provincie Zuid-Holland, behorend bij de waterstaatskaart, ('s-Gravenhage 1937).*
- *Beschrijving van de Provincie Zuid-Holland, behorend bij de waterstaatskaart, ('s-Gravenhage 1967).*
- *De Bodem van Zuid-Holland, (Wageningen 1966).*
- *W. Bos Jzn. Vos, Sliedrecht, dorp van wereldvermaardheid, (Zaltbommel 1968).*
- *P. den Breejen K.A. Zn. Hardinxveld-Giessendam, van vissers- en hoepmakersdorpen naar industriegemeente, de sociaal-economische koerswijziging van twee Hollandse dijkdorpen in de 19e en 20e eeuw, (1984).*
- *Bijzondere landschappen Zuid-Holland, met een sterke verwevenheid van natuur- en cultuurwaarden en zoals zijn aangegeven op de natuur- en cultuurwaardenkaart van (Nederland, 1976).*
- *R. Dijksterhuis, Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking in de eerste eeuw, (1800-1940).*
- *R. Dijksterhuis, bijlagen bij enzovoorts.*
- *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945, gedenkboek uitgegeven bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan der Kamers van Koophandel en Fabrieken te (Dordrecht).*
- *B.R. Feis, P. Nijhof, Bedrijfsmonumenten, een verkenning van monumenten van bedrijf en techniek in Midden-Holland en West Utrecht, (Zwolle).*

- *Geschiedenis van het veilingwezen te Zwijndrecht, gedenkboek ter gelegenheid van het 45-jarig bestaan van het Veilingwezen te Zwijndrecht en van het 30-jarig bestaan der Vereeniging Groenten- en Fruitveiling Zwijndrecht e.o. 1903, ('s-Gravenhage, 1918-1948).*
- *Gorinchem, rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door het E.T.I. voor Zuid-Holland.*
- *Handboek der geografie van Nederland* onder redactie van G.J.A. Mulder deel IV, 1954.
- Chr. van Hofwegen, *De Merwelanden.*
- *De Hollandse Waterlinie*, redactie H. Brand en J. Brand, Utrecht/Antwerpen 1986.
- *Honderd jaar provinciale waterstaat in Zuid-Holland enige opstellen over de geschiedenis, ('s-Gravenhage 1975).*
- P.J. Harsman en J. Alleblas, *Dordrecht verleden tijd*, (Rijswijk 1980).
- *De industriële structuur van Dordrecht*, E.T.I. voor Zuid-Holland [z.j.z.p].
- *Jaarboek Alblasserwaard en Vijfheerenlanden*, (Utrecht, 1983-1986).
- *Krimpen aan den IJssel, Papendrecht, Ridderkerk, Sliedrecht, Zwijndrecht, propaganda-uitgave voor handel, nijverheid, scheepsbouw enzovoorts* [z.j.z.p].
- *Kunstreisboek voor Nederland Zuid-Holland* samengesteld door P. Don, (Zeist 1985).
- *De Lingehaven, zeven eeuwen werken en wonen rond Gorcums oude haven*, (Gorinchem 1984).
- *Het Nederlands landschap: een historisch-geografische benadering* J. Barendse e.a., (Utrecht, 1986).
- *Nieuw-Lekkerland, Kinderdijk rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland en het Economisch Technologisch Instituut voor Zuid-Holland.*
- *Papendrecht, rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door E.T.I. voor Zuid-Holland en Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland.*
- L. Prins, *Gorinchem (handgeschreven manuscript).*
- L. Prins, *Vijfheerenlanden* (conceptversie 20 januari 1989).
- J.W. Regt, *Geschied- en Aardrijkskundige beschrijving van den Zwijndrechtse Waard, den Riederwaard en het Land van Putten over de Maas*, (Zwijndrecht, 1848).

- Ridderkerk, *herdenking 500 jaar 20 oktober 1946*, (Rotterdam, 1946).
- R. Rolf, *Bunkers in Nederland*, (Den Helder, 1982).
- R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijke veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw*, (Zutphen, 1984).
- *Stadsgezicht Gorinchem, toelichting op het voorstel tot aanwijzing van Gorinchem als beschermd stadsgezicht*.
- B. Stamkot, *Geschiedenis van de stad Gorinchem*, (Gorinchem, 1982).
- A. Steegh, *Monumentenatlas van Nederland, 1100 historische nederzettingen in kaart*, (Zutphen, 1985).
- A. Stierman en P.W. van Olm, *IJsselmonde, een landschapsecologische studie*, (Amsterdam, 1980).
- T. Stol, *Opkomst en ondergang van de Grote Waard*, in: *Holland, regionaal-historisch tijdschrift 13e jaargang, nr. 3/4*, (juni/augustus 1981).
- *Streekplan IJsselmonde 1939*.
- L.F. Teixeira de Mattos, *De waterkeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland, deel VI de eilanden (vervolg), afdeling II het eiland IJsselmonde*, ('s-Gravenhage 1920).
- *Idem, deel IX de eilanden (vervolg), afdeling VI het Eiland van Dordrecht en de in Zuid-Holland gelegen landen van de Biesbosch*, ('s-Gravenhage 1936).
- *Vaarwegen in Nederland, een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen onder redactie van J. van der Kley, Assen-Amsterdam-Rotterdam-Brussel 1967*.
- J. Verheul Dzn., *IJsselmonde, Ridderkerk en Barendrecht alsmede verdwenen en nog bestaande merkwaardigheden in het oostelijk deel van het eiland IJsselmonde*, (Rotterdam, 1935).
- J.A.J. Vervloet, *Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen*, (Wageningen 1984).
- IJsselmonde Oost: a. *eindrapport I.S.P. IJsselmonde*, Delft.
Idem, b. *kaarten I.S.P. IJsselmonde*, Delft.
- *Zwijndrecht, rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door het E.T.I. voor Zuid-Holland*.

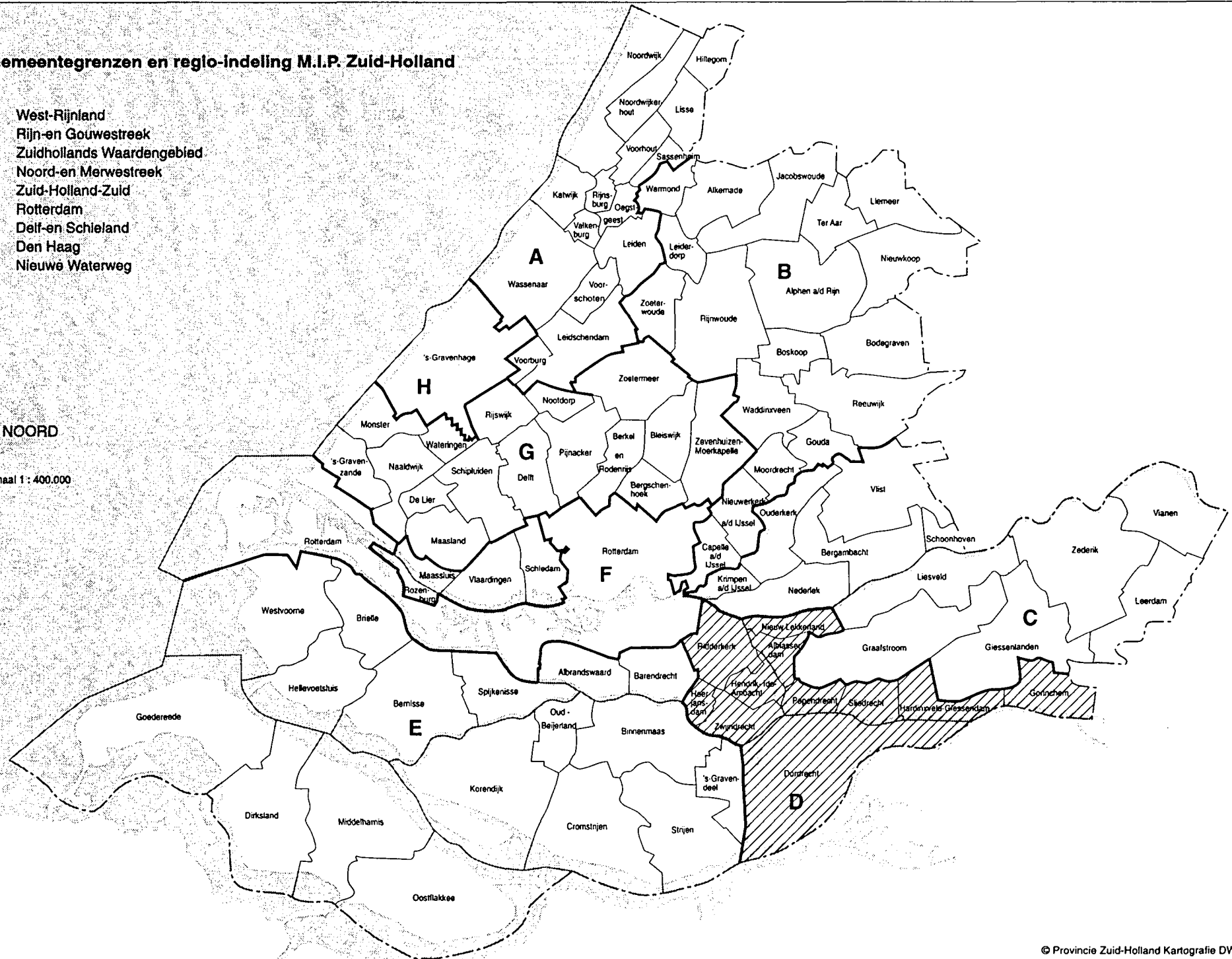
Kaarten

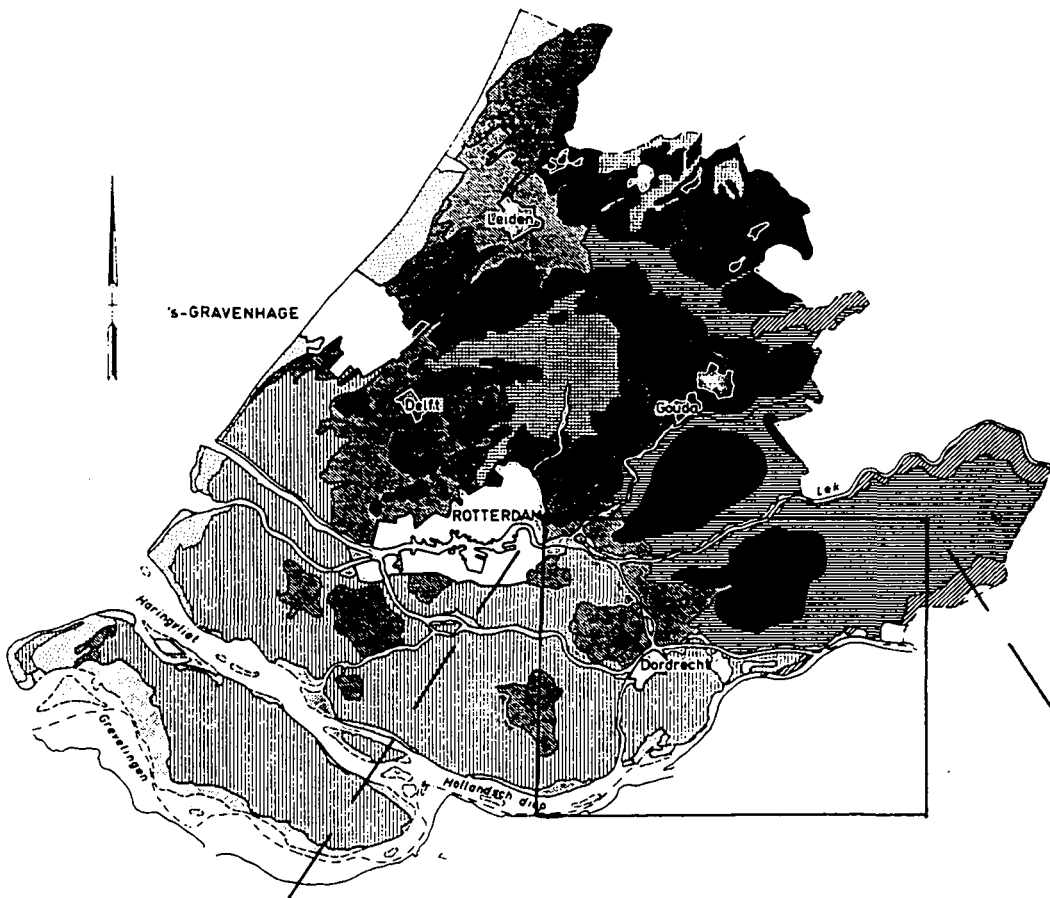
- *Topografisch Militaire Kaart (Zuid-Holland) 1:50.000 ca. 1860.*
 - *Topografische Karte der Niederlande (Z-H) 1:50.000 ca. 1940.*
-

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland

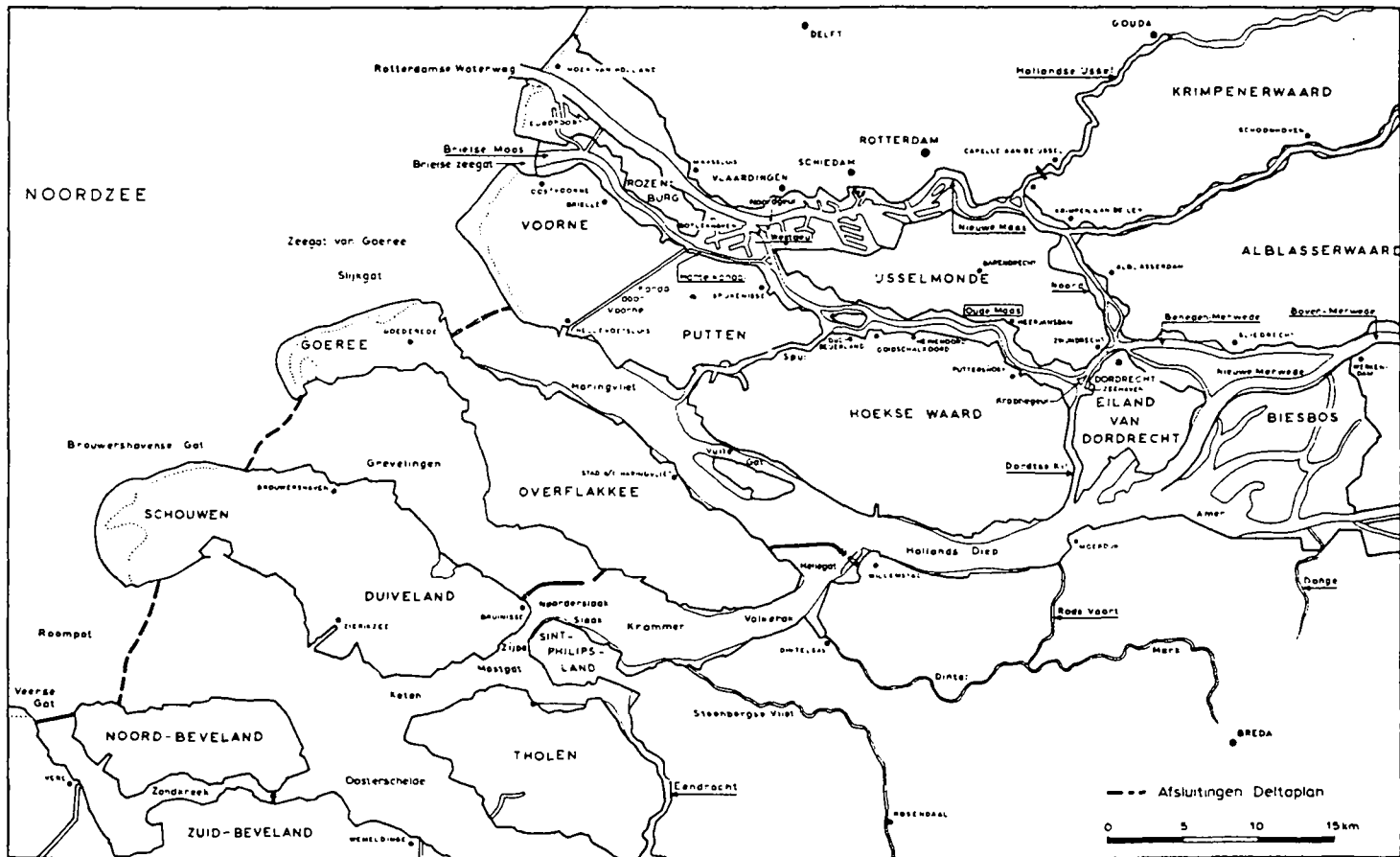
- A West-Rijnland
- B Rijn-en Gouwestreek
- C Zuidhollands Waardengebied
- D Noord-en Merwestreek
- E Zuid-Holland-Zuid
- F Rotterdam
- G Deif-en Schieland
- H Den Haag
- I Nieuwe Waterweg

NOORD
 schaal 1 : 400.000

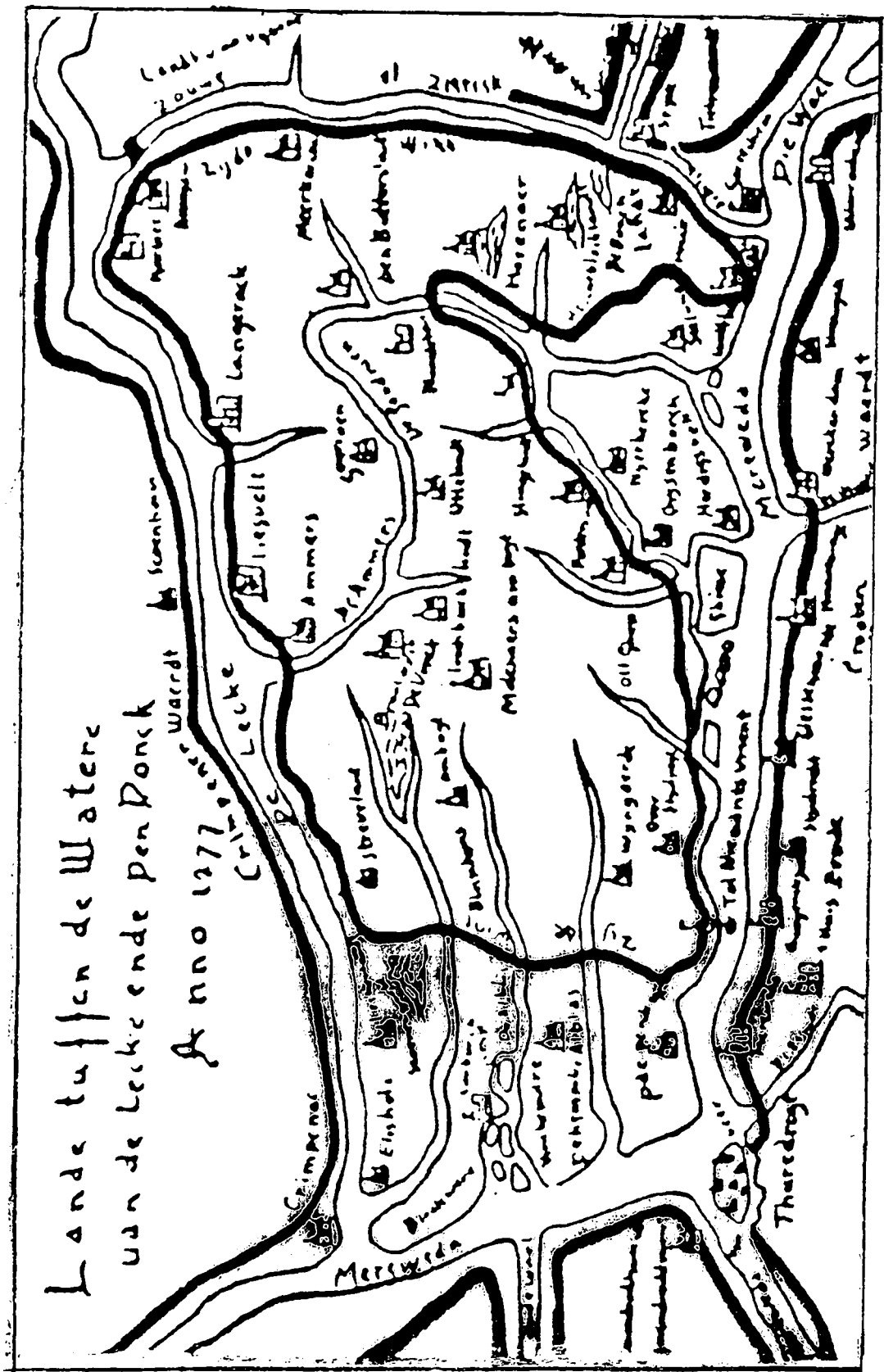




Figuur 2. Bodemgesteldheid van Noord- en Merwestreek

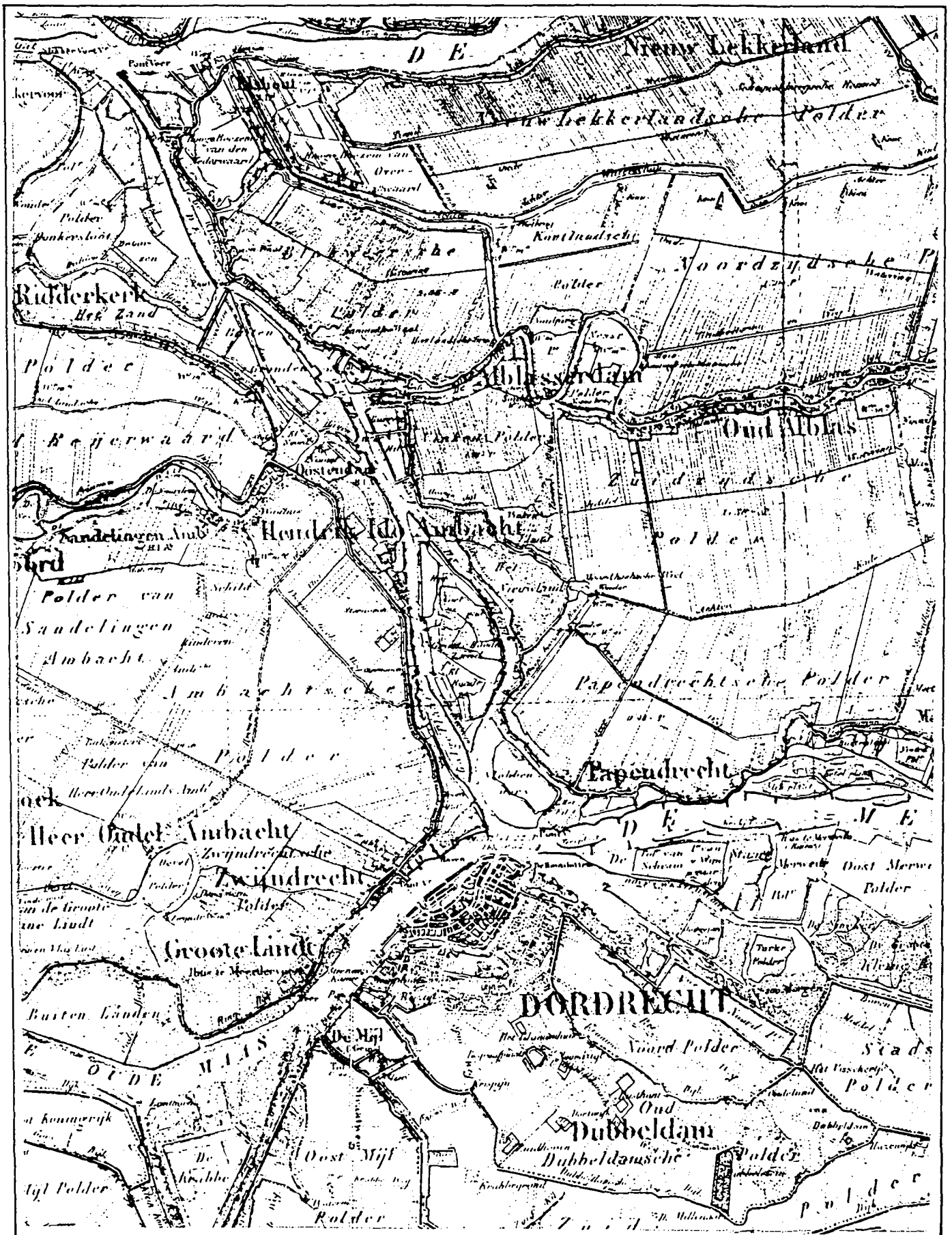


Figuur 3. Voornaamste wateren Noord- en Merwestreek
 Uit: Vaarwegen in Nederland 1976



Figuur 4.

Adellijke huizen, Ambachten en Heerlijkheden anno 1277.
Een beeld van het Zuid-Hollandse landschap deel 4.



Figuur 5. Topografische kaart, schaal 1:50.000 (1858)



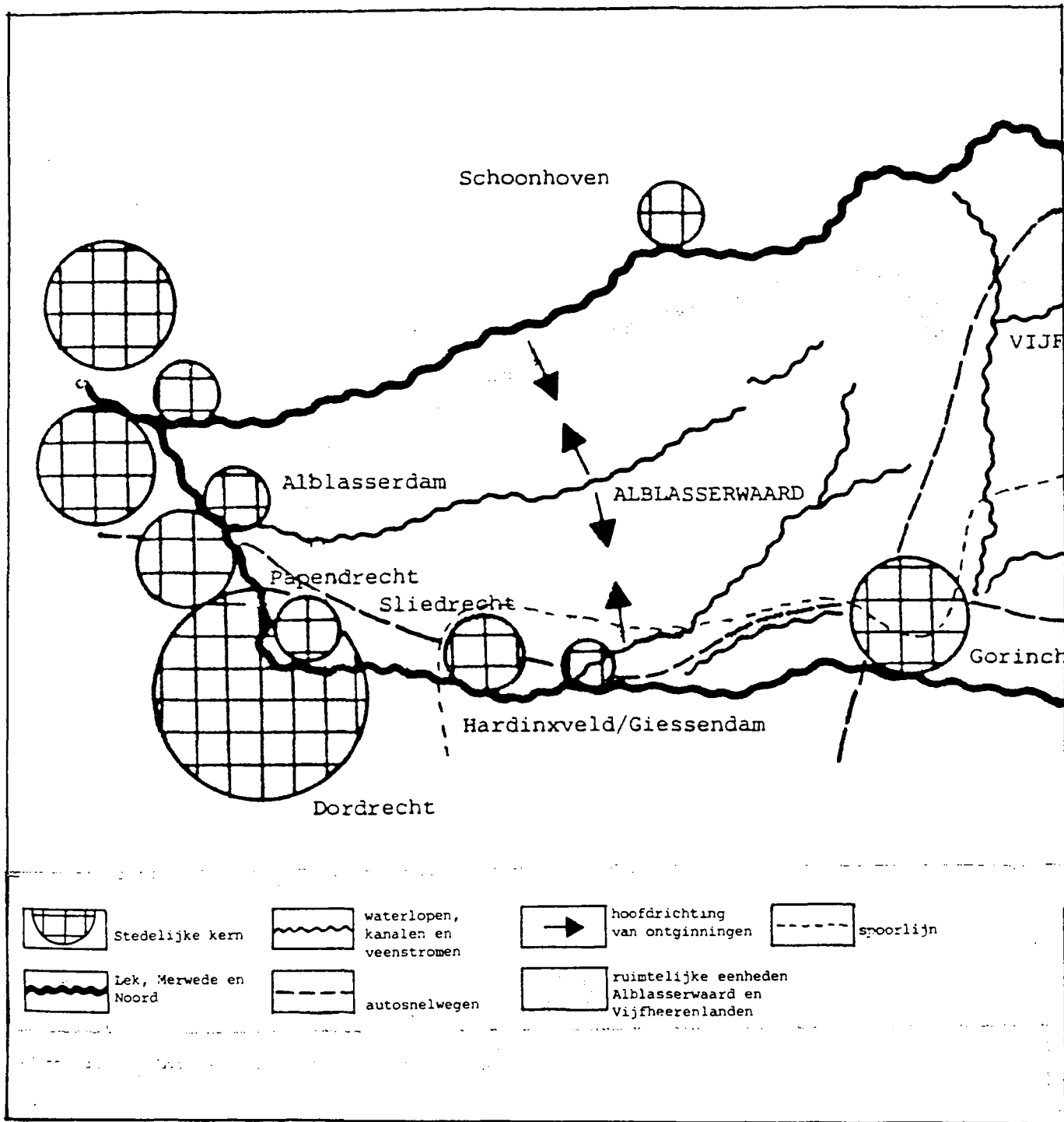
Figuur 5a Topografische kaart, schaal 1:50.000 (1858)



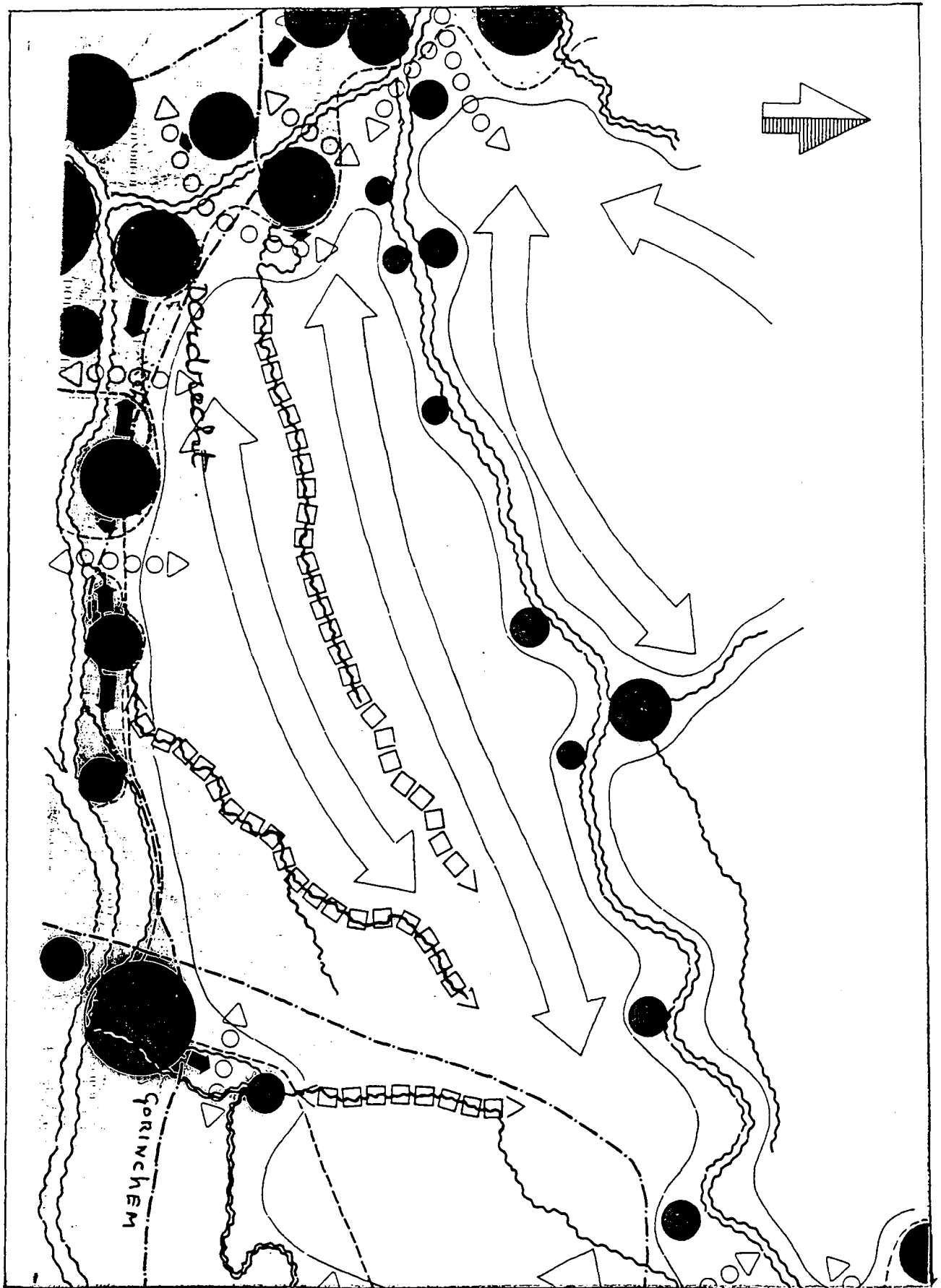
Figuur 6a Topografische kaart, schaal 1:50.000 (1934)



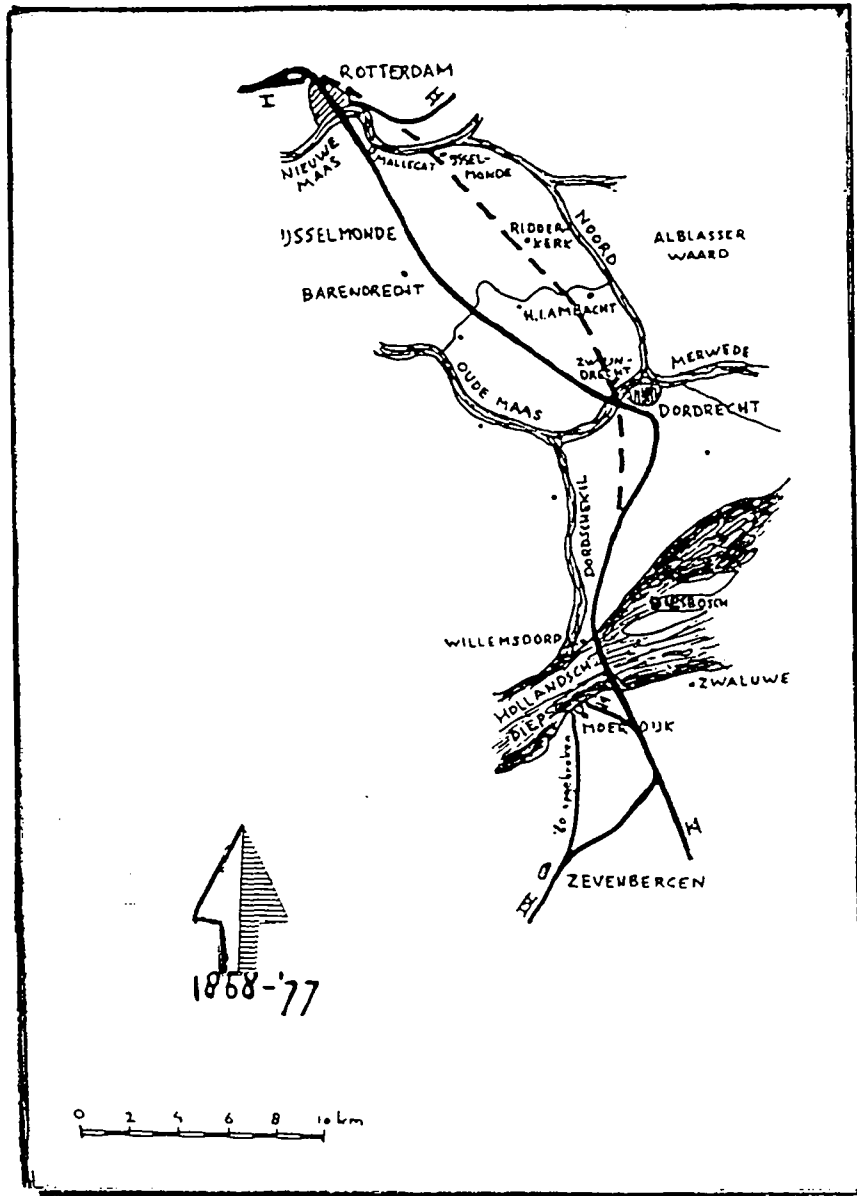
Figuur 6b Topografische kaart, schaal 1:50.000 (1937)



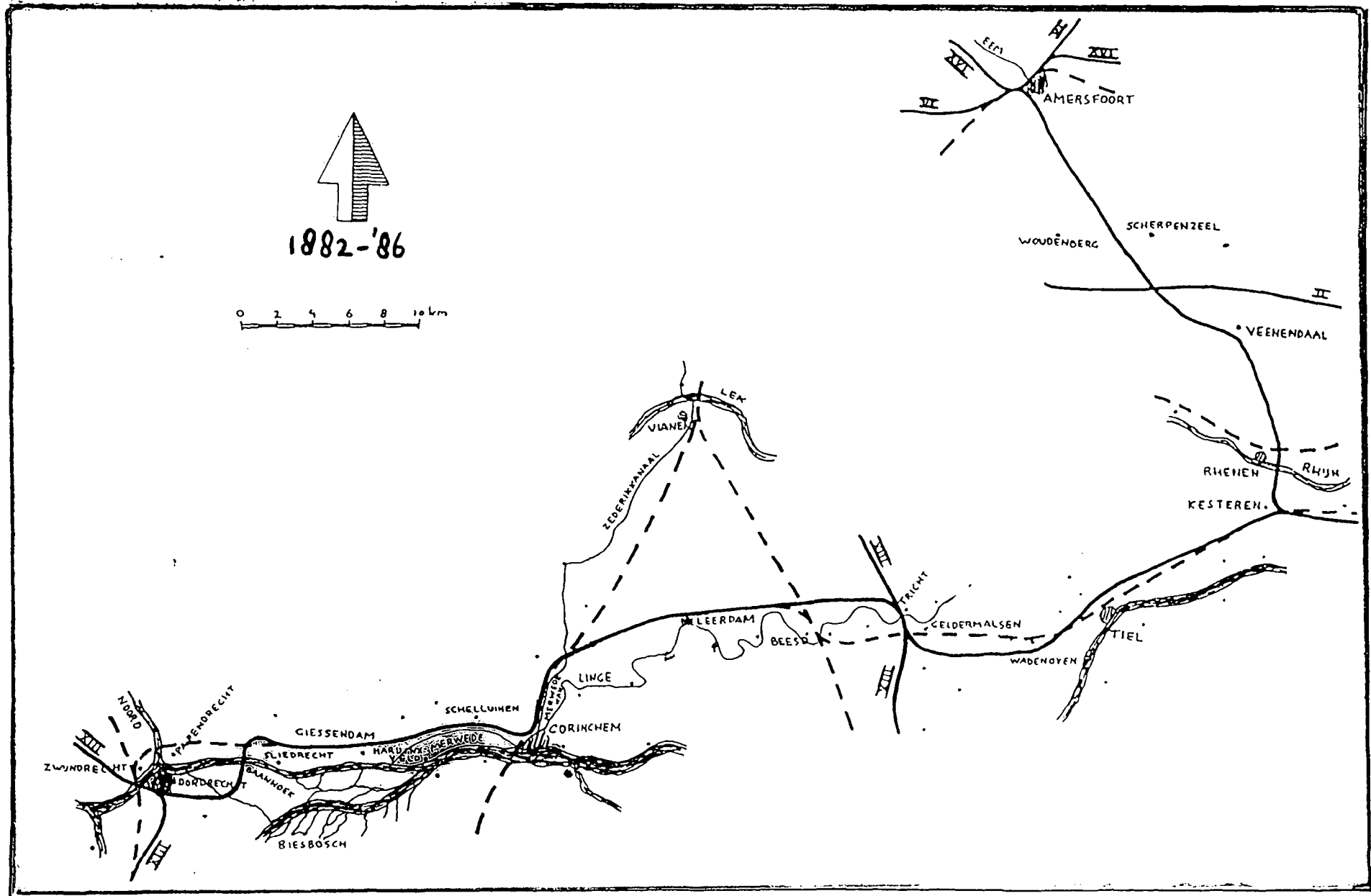
Figuur 7. Landschappelijke structuur in hoofdlijnen.



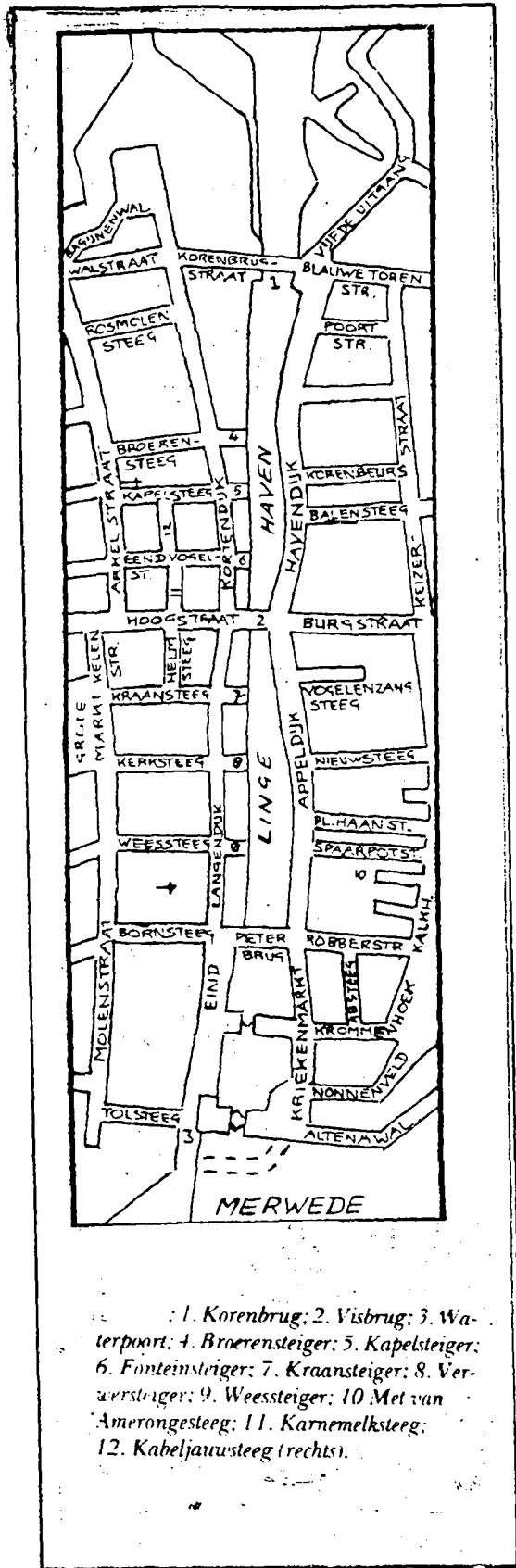
Figuur 8. Ruimtelijke structuur in hoofdlijnen van het stedelijk gebied.
Uit: Een beeld van het Zuid-Hollands landschap, deel 4.



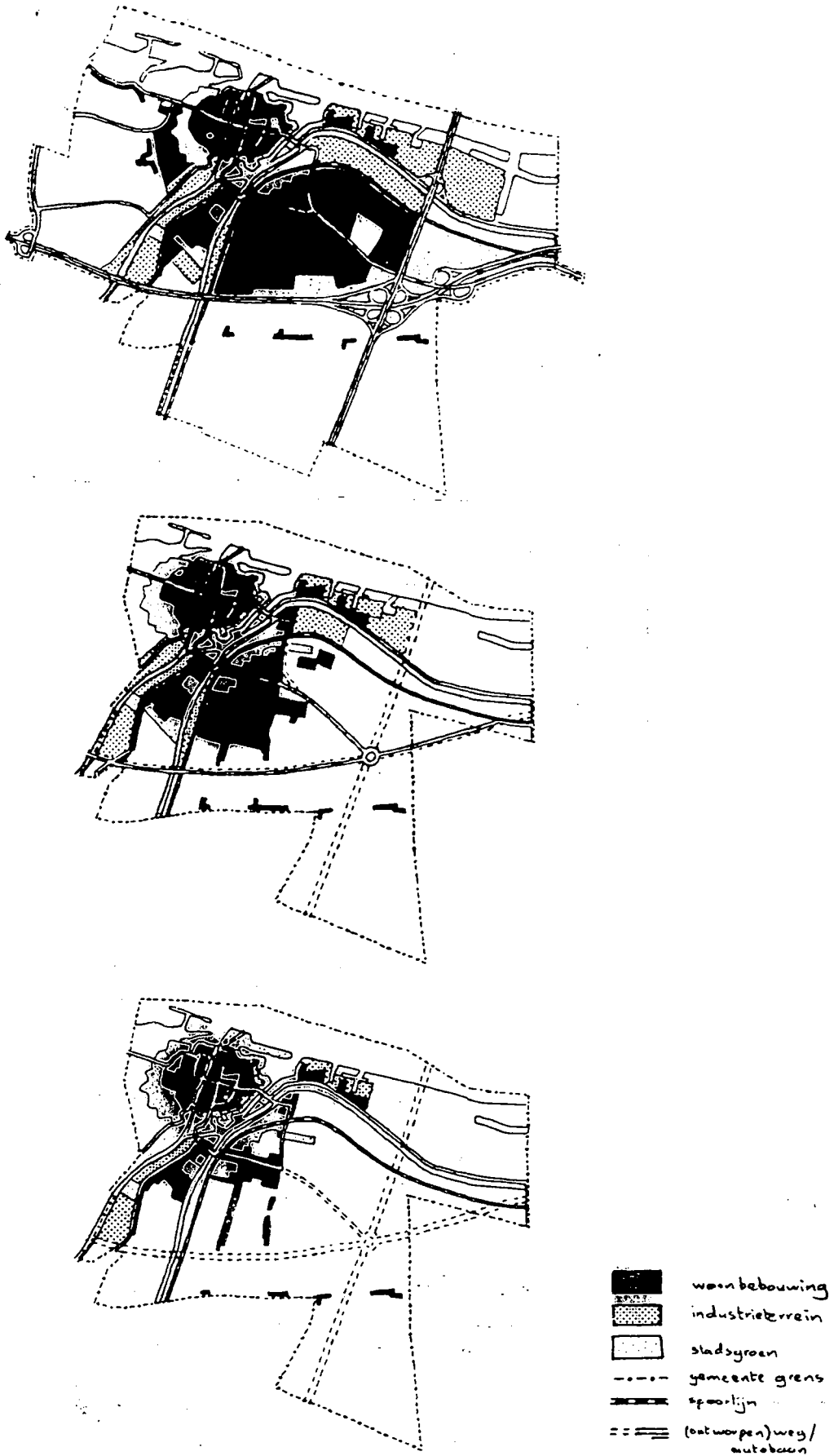
Figuur 12. De spoorlijnen in Noord- en Merwestreek. Uit: Dijksterhuis.



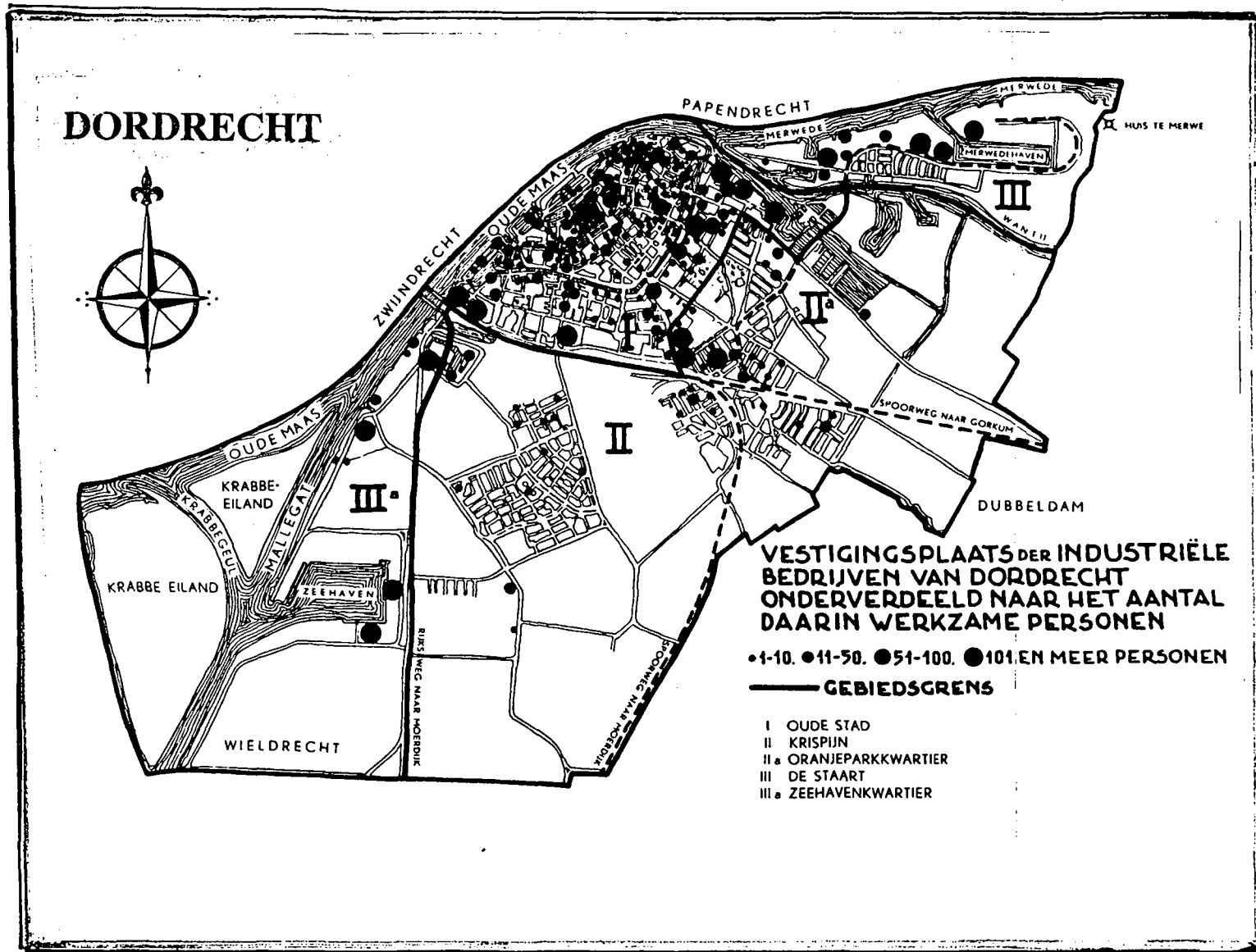
Figuur 13. De spoorlijnen in Noord- en Merwestreek.
Uit: Dijksterhuis.



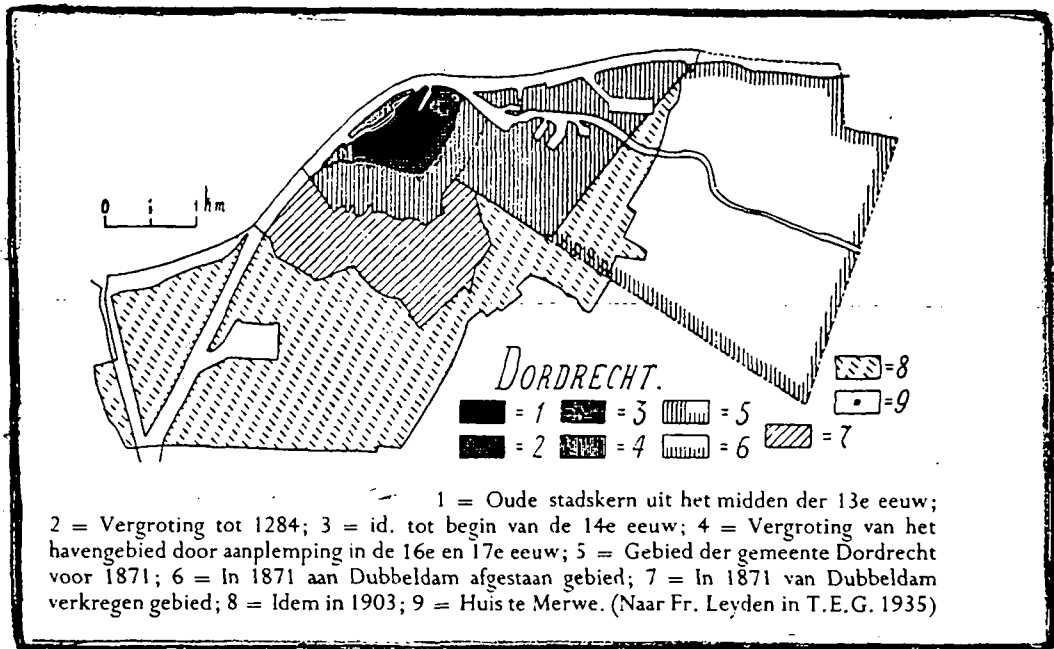
Figuur 14. Stratenpatroon Linge havengebied te Gorinchem (schaal 1:500)



Figuur 15. Ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Gorinchem 1940-1960-1980
 Uit: Geschiedenis van de stad Gorinchem, 1982.



Figuur 16. Dordrecht.



Figuur 17. **Ontwikkeling van de stad Dordrecht**
 Uit: Handboek der Geografie van Nederland, IV.