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**
M. Höfkens
februari 1992

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
L.A. Nizet
april 1990

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

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodemgesteldheid
   2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Bedijking
   3.2. Ontginning en agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken en kaden
   4.4. Tramwegen
   4.5. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Ridderkerk
      5.2.2. Bolnes
      5.2.3. Slikkerveer
      5.2.4. Oostendam (deels)
      5.2.5. Rijsoord
      5.2.6. Oude Molen
      5.2.7. Strevelshoek
      5.2.8. Wevershoek
      5.2.9. Zwaantje
      5.2.10. Zwet
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Ridderkerk ligt in het noordoosten van het eiland IJsselmonde en in het noorden van de Zwijndrechtse Waard. De gemeente maakt deel uit van de regio Noord- en Merwestreek. Ridderkerk grenst aan de gemeenten (Noord-Oost-Zuid-West) Nederlek, Nieuw-Lekkerland, Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Heerjansdam, Barendrecht en Rotterdam.

De gemeentegrenzen, die deels landschappelijk, deels administratief van aard zijn, volgen de loop van de Waal, de Nieuwe Maas, de Noord en de poldergrenzen, terwijl in enkele gevallen de polders doorsneden worden. De huidige gemeente Ridderkerk is voortgekomen uit de vroegere ambachtsheerlijkheden Ridderkerk, Rijsoord, Strevelshoek, Woude en Voordonkersloot. Deze ambachten werden in de Franse tijd omgevormd tot de gemeenten Ridderkerk, Rijsoord en Strevelshoek. Rijsoord en Strevelshoek werden in 1845 samengevoegd tot één gemeente. Deze gemeente werd in 1855 bij Ridderkerk gevoegd waardoor de huidige gemeente ontstond. De grenzen van de gemeente werden nadien niet meer gewijzigd.

Ridderkerk had op 1 januari 1991 een oppervlakte van 25,24 km^2 en een inwonersaantal van 45.989 personen. Per km^2 landoppervlakte bedroeg de bevolkingsdichtheid 1.921 inwoners. Behalve het dorp Ridderkerk telt de gemeente de dorpen Bolnes, Slikkerveer, Rijsoord en Oostendam (deels), de buurtschap Zwaantje en de gehuchten Oude Molen, Strevelshoek, Wevershoek en Zwet.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodemgesteldheid

De basis van de bodem in de gemeente Ridderkerk wordt gevormd door een pleistocene zandplaat, die de voortzetting vormt van het laagterras in de rivierdalen. Transgressieperioden tijdens het vroeg Holoceen zorgden voor de vorming van een veenlaag op grote diepte. Na de vorming van de schorwal langs de Hollandse kust werd op het veen een laag van oude blauwe zeeklei gevormd.

Tijdens de daaropvolgende periode waarin de invloed van de zee verminderd was zette opnieuw een periode van veenvorming in die tot het begin van onze jaartelling duurde. Daarna was er opnieuw sprake van een toenemende invloed van de zee, wat tot gevolg had dat groot deel van het veen werd weggeslagen terwijl een dikke kleilaag in een overwegend zoet milieu werd afgezet. Het water zocht zich in het gebied een weg door een stelsel van kreken en geulen, waarvan in dit gebied de Waal een van de overblijfselen is. Door de werking van het water ontstonden langs de Waal oeverwallen bestaande uit kalkrijke poldervaaggronden. De vorming van deze kleilaag werd stopgezet door de bedijkingen die vanaf de 11^{e} eeuw werden uitgevoerd.

Waarschijnlijk waren de verschillen in hoogte tussen de oeverwallen en de kommen al tijdens de opslibbing al aanwezig zodat niet kan worden gesproken van inversie. Wel werden de hoogteverschillen geaccentueerd tijdens de ontginning en ontwatering. Door inklinking van het veen in de bodem waar dit niet was uitgespoeld, kwamen de delen waar het veen ontbrak (Bolnes) iets hoger te liggen. Het hoogteverschil in de omgeving van Bolnes bedraagt circa 0,4 meter.

De buitendijkse gronden liggen ongeveer 0,5 meter boven N.A.P. De overige polders liggen op circa 1 tot 1,7 meter -N.A.P.

2.2. Afwatering

De polders Oud en Nieuw Reijerwaard waren oorspronkelijk twee op zichzelf staande polders. Oud Reijerwaard lag hoger en stond door middel van een sluisje in de Lagedijk in verbinding met de polder Nieuw Reijerwaard, sinds de 15^{e} eeuw werden de polders met behulp van windmolens bemalen. In 1464 waren hiervoor zes molens aanwezig. Twee in Oud Reijerwaard en vier in Nieuw Reijerwaard. Van de molens in Nieuw Reijerwaard waren er twee te vinden bij Bolnes en twee bij Hordijk (zuidelijke waterkering Smeetlandse dijk tot Wevershoek, de uitwatering vond hier plaats op de Waal).

In de 18^{e} eeuw verdwenen de molens bij Hordijk. In de eerste helft van de negentiende eeuw vond er weer een verandering plaats, door de plaatsing in 1835 en 1836 van twee molens waardoor de bemaling op de rivier moest worden versterkt. Tevens kwam een nieuwe ondermolen in Nieuw Reijerwaard tot stand. Sindsdien werd Oud Reijerwaard door drie en Nieuw Reijerwaard door vier molens bemalen. De molens in Oud Reijerwaard stonden iets ten noorden van de Oudelandseweg, aan de Kulk en iets buitendijks, terwijl drie van de molens van Nieuw Reijerwaard te vinden waren aan de Bolnesserkade en een

aan de Kievitsweg. De uitwatering vond deels op de Nieuwe Maas en deels op de Noord plaats.

In 1879/1880 werd de windbemaling van Reijerwaard vervangen door stoombemaling te Bolnes en Oude Molen. Sloten en wateringen werden uitgediept om dit gemaal goed te laten functioneren. Deze bemaling voldeed niet voldoende. Het gemaal te Bolnes werd in 1916 vervangen door een elektrisch gemaal. Het stoomgemaal te Oude Molen kon toen buiten gebruik worden gesteld. Hierdoor vond de afwatering van het gehele gebied sindsdien plaats op de Nieuwe Maas. In 1964 werd een nieuw gemaal geplaatst te Bolnes. Tevens werden twee ondergemalen geplaatst. Het gemaal Dijkje dat een deel van het zuidwesten van de polder bemaalt en het gemaal Kekem dat een deel van het zuiden van de polder bemaalt.

Ter plekke van de huidige polders Voor Donkersloot en Woude lag voor 1373 de bedding van de Noord. De vloed die in 1373 de Riederwaard overspoelde verlegde de rivier naar zijn huidige meer oostelijk gelegen stroomgebied. De polder werd halverwege de 17^{e} eeuw bekaad. De afwatering vond met behulp van een windmolen plaats. In 1859 werd de polder waterstaatkundig in twee delen gesplitst. Waarna ieder deel (Voor Donkersloot en Woude) een eigen windmolen kreeg. Doordat deze wijze van afwatering niet voldeed, werden beide delen in 1882 weer samengevoegd. Op de fundering van de Voor-Donkerslootse molen werd een stoomgemaal opgericht. De uitwatering vond door een uitwateringsgeul door de Gorzen plaats op de Noord. Na de oorlog werd een elektrisch gemaal geplaatst.

De bekading van de Gorzen voor de polder Voor-Donkersloot en Woude vond plaats aan het eind van de 18^{e} en in de 19^{e} eeuw. De afwatering vond eerst op natuurlijke wijze plaats. Na de oorlog werd het gebied opgenomen in de afwateringseenheid Voor Donkersloot en Woude 't Zand. Dit gebied wordt bemalen door een in Ridderkerk staand elektrisch gemaal.

De polder 't Zand bestond aanvankelijk uit twee waterstaatkundige delen. Het Voorzand dat samen met Oud en Nieuw Reijerwaard werd bemalen en het Achterzand dat op natuurlijke wijze afwaterde op de Ridderkerkse haven. Na de oorlog werd de polder opgenomen in de bemalingseenheid Voor-Donkersloot en Woude 't Zand.

De polder Rijsoord en Strevelshoek werd door een windmolen op de Waal bemalen. In 1882 werd de polder door invoering van stoombemaling waterstaatkundig verenigd met de polder Heerjansdam. Het stoomgemaal werd gebouwd op de plaats van de vroegere windmolen, 400 meter ten westen van het dorp Rijsoord. Het stoomgemaal werd in 1928 opgeheven. Toen werden de polders met de polders Sandelingen-Ambacht en Hendrik Ido Ambacht verenigd en vervolgens tot 1969 door een motorgemaal bemalen. Na de oorlog is de polder Rijsoord en Strevelshoek deel gaan uitmaken van het bemalingsgebied de Zwijndrechtse Waard. Het gebied wordt bemalen door het in 1969 gestichte gemaal de Hooge Nesse (gemeente Heerjansdam).

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Bedijking

Het noordelijk deel van de gemeente lag ter plaatse van de vroegere Riederwaard, terwijl het gebied ten zuiden van de Waal deel uitmaakte van de Zwijndrechtse Waard. Beide gebieden werden in de 11e eeuw voor de eerste maal bedijkt. In deze begintijd leefden de bewoners nog voornamelijk op opgeworpen heuvels, de zogenaamde vlied- of vluchtbergen, die hen tegen dijkdoorbraken moesten beschermen. Het voornaamste bestaansmiddel in deze tijd was de visserij.

Het land was in deze tijd nog niet definitief gewonnen en herhaaldelijk moest het weer aan het water worden overgelaten. Daarna volgden weer herdijkingen. Bij - de definitieve - herdijking in 1331 van de Zwijndrechtse Waard, waarvan de polder Rijsoord en Strevelshoek deel uitmaakte, werd de Waal in een binnenwater veranderd door afdammingen bij Oostendam en Heerjansdam. Via een schutsluis bij Oostendam bleef de Waal in verbinding met de Noord. De Pruimendijk vormde sinds die tijd de noordelijke dijk van de Zwijndrechtse Waard.

In 1373 ging de Riederwaard nogmaals verloren. Als gevolg van deze overstroming werd de loop van de Noord in oostwaartse richting verlegd naar zijn huidige bedding. Voor die tijd vormde het gebied ter plaatse van de latere polders Donkersloot en Woude 't Zand zijn stroomgebied. Het verloren gegane gebied werd daarna in delen weer bedijkt. Als eerste werd in 1404 de polder Oud Reijerwaard bedijkt. Tijdens de Sint Elizabethsvloed in 1421 ging deze polder weer verloren. Herdijking vond plaats in 1424. De polder Nieuw Reijerwaard werd in 1441 bedijkt.

De polders Donkersloot en Woude 't Zand werden rond 1650 bedijkt. Doordat de opslibbing hier langer kon doorgaan dan in de rest van het gebied kwamen deze polders hoger te liggen dan de vroeger ingedijkte. De Crezéepolder werd in de jaren dertig in het kader van de werkvoorziening drooggelegd.

3.2. Ontginning en agrarisch grondgebruik

Na de bedijking van het gebied in de dertiende en veertiende eeuw werd het land direkt ontgonnen. De verkaveling vond plaats haaks op de dijken in stroomvormige percelen waarbij de boerderijen langs de dijken werden geplaatst. Om de kavels te ontsluiten werden wegen aangelegd die voor een blokpatroon in het landschap zorgden. De Oudelandseweg in de polder Oud Reijerwaard was de begrenzing van de verkaveling vanuit de Molen- en de Pruimendijk. In de polders die pas in de zeventiende eeuw werden verkaveld (Donkersloot, Woude en 't Zand) overheerste de blokverkaveling. Doordat deze polders een beperkte grootte hadden werden geen verdere ontsluitingswegen aangelegd, maar dienden de dijken die ook als ontginningsbasis hadden gediend hiertoe.

De percelen waren deels in gebruik voor de akkerbouw en deels voor de veeteelt waarbij de akkerbouw het grootste aandeel had. Produkten hiervan waren gerst, tarwe, meekrap, vlas, hennep, bonen en erwten. Hiervan vormde in de 18e eeuw meekrap het belangrijkste

gewas. Als gevolg van het invoeren van synthetische kleurstoffen verdween dit gewas, waarna granen het belangrijkste onderdeel van de akkerbouwproduktie gingen uitmaken.

Halverwege de negentiende eeuw was het beeld van het grondgebruik grotendeels gelijk aan dat in vorige eeuwen. In de polder 't Zand en de buitendijks gelegen gronden lagen grote percelen met griendhout. Door iedere boer werd wel vlas verbouwd, dat vaak in de direkte omgeving werd bewerkt. De veepest die in 1860 heerste bracht een zware klap toe aan de veeteelt. Door de verbeterde verbindingen met Rotterdam die aan het einde van de 19e eeuw tot stand kwamen, kwam de tuinbouw tot ontwikkeling. Rond de dorpskern van Ridderkerk betrof het voornamelijk glastuinbouw.

In het noordelijk deel van de gemeente verdwenen de vlasteelt en vlasserij al rond 1875. Rond Rijsoord en Oostendam bleef ze langer bestaan. Maar het aantal vlasserijen dat aan het einde van de 19e eeuw nog 45 had bedragen was in 1946 teruggelopen tot 3. Dit had het verdwijnen van de meeste vlasboerderijen tot gevolg. De totale oppervlakte cultuurland bedroeg in 1946 ruim 2.000 hectare. Daarvan was 840 hectare in gebruik voor akkerbouwgewassen, 570 hectare voor grasland en 630 hectare voor groenten- en fruitteelt.

Na de oorlog verdwenen de kassen in de direkte omgeving van Ridderkerk. Hier kwam later een bedrijfsterrein tot stand. Nieuwe tuindersbedrijven kwamen tot stand in de polders 't Zand en Oud en Nieuw Reijerwaard. Een groot deel van de landbouwgrond werd na de oorlog opgeofferd aan dorps- en industrie-uitbreiding, hetgeen vooral ten koste ging van de weidegrond. Tussen de kernen bleef een areaal akkerbouwgrond behouden.

3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente Ridderkerk is een verstedelijkt gebied dat doorsneden wordt door een groot aantal autowegen. In het noorden en oosten domineert de industrie. De oevers van de Nieuwe Maas en Noord worden bijna volledig door deze industrie in beslag genomen.

Door de aanleg van nieuwe wegen is het oude dijkenpatroon bijna volledig onherkenbaar geworden. Een deel van het gebied wordt ingenomen door knooppunten van wegen. Deze wegen veroorzaken een ruimtelijke scheiding binnen het gebied.

Ten zuiden van de Waal is in beperkte mate nog een agrarisch element aanwezig. De bebouwing van Bolnes wordt in het oosten afgesloten door hoogbouw.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

In de negentiende eeuw was Ridderkerk voor het vervoer over land nog geheel aangewezen op de nog uit de Middeleeuwen stammende dijk- en polderwegen. Tot ver in de negentiende eeuw ontbrak de verharding nog. Slechts in de dorpskernen was bestrating aanwezig. Als eerste werden rond 1850 de Lagedijk en de Pruimendijk begrind. De Molendijk en de Ringdijk werden rond 1890 verhoogd en verhard. In de periode tot 1910 werden ook de Benedenrijweg en de polderwegen van een grindlaag voorzien.

Als gevolg van het Rijkswegenplan van 1928 werd in het begin van de jaren dertig de rijksweg Rotterdam-Dordrecht (A16) aangelegd. Deze weg volgde een van de bestaande wegen afwijkend tracé en doorbrak zo het middeleeuwse wegenpatroon. Het tracé liep binnen de gemeente iets ten zuiden van de Hogeweg, vervolgens iets ten zuiden van de Oudelandseweg. Daarna kruiste de weg Pruimendijk en verliet de weg iets ten oosten van Rijsoord het gemeentelijk grondgebied.

De A15 (Rotterdam-Gorinchem) werd opgenomen in het Rijkswegenplan van 1928. De aanleg van de weg kwam kort voor de oorlog gereed. Om de verbinding met de Alblasserwaard te realiseren werd over de Noord ter hoogte van Oostendam (gemeente Hendrik Ido Ambacht) een brug gelegd die in 1938 gereed kwam.

Doordat de A15 en A16 elkaar op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk kruisten, moesten hier ook extra toeleidende wegen worden aangelegd. Ten westen van het dorp Ridderkerk ontstond hierdoor (na 1945) een zogenaamd klaverblad. Ook zuidelijk van het dorp Ridderkerk kwam een wegenknooppunt tot stand. Deze verbeterde verbindingen leidden na de oorlog tot de vestiging van een groot aantal forensen binnen de gemeente.

Door de eilandligging van de gemeente moest de verbinding met de aan de overzijde van het water gelegen plaatsen per veer plaatsvinden. Sinds het einde van de 18^{e} eeuw was er een veerverbinding over de Noord naar Kinderdijk. Iets ten zuiden hiervan lag een voetveer naar de Alblasserwaard. Van Bolnes ging een veer naar Krimpen aan de Lek. Na de oorlog werd het Nieuwe Veer opgeheven met uitzondering van het veer naar Krimpen werden alle verbindingen na de oorlog opgeheven.

4.2. Wateren

Ridderkerk wordt omgeven door twee belangrijke wateren, de Nieuwe Maas en de Noord. In tijden dat het verkeer over land door slechte wegen nog ernstig werd belemmerd bracht het vervoer over het water uitkomst.

De Noord stond oorspronkelijk bekend als Merwe maar aan het einde van de 18^{e} eeuw kwam de naam de Noord of Noorderdiep in zwang. De Noord liep oorspronkelijk in meer westelijke richting langs Ridderkerk. De overstroming van 1373 verlegde de bedding naar zijn huidige ligging.

Door de toenemende scheepsgrootte waren de breedte en diepte van de Noord in de 20e eeuw onvoldoende geworden. In 1917 werd de Noord verbreed en uitgediept. Gedurende de jaren 1921-1931 vonden normaliseringswerkzaamheden plaats in de Noord. In die tijd werden langs de buitendijkse gronden langs de Noord kaden aangelegd en werd een groot aantal terreinen opgehoogd.

Vanaf het punt waar de Noord zich met de Lek verenigt heet de rivier de Nieuwe Maas. Door de geringe stroomsnelheid had deze rivier neiging tot verzanden, hetgeen het regelmatig uitbaggeren noodzakelijk maakte. Het baggerslib uit de Nieuwe Maas en de Noord werd veelal gebruikt voor het opspuiten van bedrijfsterreinen langs de rivieren.

De haven van Ridderkerk was in feite een restgeul van de rivierarm die voor 1373 deel uitmaakte van de Merwe. Tot 1931 liep de haven bijna tot aan de Ringdijk. Omdat de haven steeds weer verzandde werd het deel dat lag tussen de polder Donkersloot en de Ringdijk gedempt. Vervolgens werd het deel ten zuidoosten van de polder Donkersloot verbreed terwijl langs de polder Donkersloot en door de Gorzen een verbindingsgeul met de Noord werd gegraven en van kademuren voorzien. De vroegere havenmonding werd buiten gebruik gesteld. In de tijd van de aanleg van de haven begon het verkeer over land echter het vervoer over het water over te nemen. Hierdoor werd de funktie van de haven voor een groot deel achterhaald.

In de jaren zeventig verloor de haven zijn open verbinding met de Noord toen een nieuwe waterkerende dijk werd aangelegd. De aanleg van nieuwe ontsluitingswegen binnen de gemeente maakte afzonderlijke watertjes van de voormalige havengeul. Buitendijks werd in deze tijd een haven aangelegd, die ruimtelijk echter niet meer in relatie staat met de kern van Ridderkerk.

4.3. Dijken en kaden

De dijken in het gebied dateren voor een groot deel uit de late Middeleeuwen. De Molendijk en de Ringdijk werden in respectievelijk 1424 en 1441 opgeworpen als rivierwaterkerende dijken van de polders Oud- en Nieuw Reijerwaard.

De Waaldijk en de Pruimendijk ontstonden rond 1331 als noordelijke ringdijk van de Zwijndrechtse Waard. De Waal werd te Heerjansdam en Oosterdam afgedamd. Langs de Waal lagen kaden om overstroming te voorkomen. De dijken van deze polders hadden tevens een woon- en verkeersfunctie.

Door de inpoldering van de polders Voor Donkersloot, Woude en 't Zand ontstond hier in het midden van de 17e eeuw een aantal hoogwaterkerende dijken. De gorzen voor deze polders werden in 1783 bekaad. In 1833 en 1891 vond een aanvullende bekading plaats.

De dijk van de Crezéepolder werd in 1938 opgeworpen toen deze polder in het kader van de werkloosheidsbestrijding werd binnengedijkt. De dijk dient als hoogwaterkering. Bij de aanleg van de nieuwe haven van Ridderkerk in 1931 werden kademuren aangebracht.

Na de oorlog werd langs de Noord een nieuwe rivierwaterkerende dijk aangelegd, de Donkerslootse en Gorzendijk. Hiermede verloor een deel van de Ringdijk zijn rivierwaterkerende functie. Het overige deel van de Ringdijk werd op Deltahoogte gebracht.

4.4. Tramwegen

In 1904 werd de tramlijn Middeldijk-Zwijndrecht geopend. Deze tramlijn was zowel voor het personen- als voor het goederenverkeer bestemd. Via deze tramdienst ontstond een verbinding tussen Rijsoord en de Hoekse Waard en Rotterdam. Het tracé liep via Wevershoek over de Pruimendijk naar Rijsoord en verliet via de Rijsoordsesteeg het gemeentelijke grondgebied. De haltes waren gelegen bij het Zwaantje, de Tol, de Lagendijk en Rijsoord. Het voornaamste te vervoeren artikel was suikerbieten. Op het plein bij de Schalksedijk was een laadstation hiervoor ingericht.

In 1941 werd de tramlijn door de Duitse bezetter opgebroken. Na 1945 vond geen herstel meer plaats door de toegenomen concurrentie van het vervoer over de weg.

In Ridderkerk werd sinds 1924 door de Ridderkerkse Auto Garage en Omnibus Maatschappij een busdienst onderhouden tussen Ridderkerk en Slikkerveer. Later vond onder andere uitbreiding van de busdiensten plaats tussen Rijsoord en Rotterdam.

4.5. Nutsvoorzieningen

In 1906 werd het gemeentelijk waterleidingbedrijf opgericht. Door dit bedrijf werd water uit de Nieuwe Maas gepompt dat na filtering in de gemeente werd gedistribueerd. Voor de distributie van het water beschikte het bedrijf over twee watertorens, een 40 meter hoge toren te Slikkerveer en een 22 meter hoog exemplaar te Rijsoord. Het gemeentelijk waterleidingbedrijf ging later op in het waterleidingbedrijf Oost-IJsselmonde dat thans in de waterleverantie voorziet. Het Gemeentelijk Energiebedrijf werd in 1914 gesticht. Het bedrijf betrok de stroom van het Gemeentelijk Energiebedrijf van Dordrecht. Het laatstgenoemde bedrijf is in 1985 omgevormd tot het Regionaal Energiebedrijf Dordrecht. De watertorens te Rijsoord en Slikkerveer werden in respectievelijk 1966 en 1971 afgebroken.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Ridderkerk bestaat uit 10 kernen. Hiervan is het dorp Ridderkerk als hoofdkern te beschouwen. Ridderkerk ontstond als kerkring- voorstraatdorp. Bolnes, Slikkerveer, Oostendam en Rijsoord ontstonden als dijkdorpen. Oude Molen, Strevelshoek, Wevershoek, Zwaantje en Zwet zijn gehuchten c.q. buurtschappen. Rond 1850 bestond de bevolking van de gemeente Ridderkerk nog voornamelijk van de landbouw en de vlasbewerking.

De Duitse eenwording van 1870 en het gereedkomen van de Nieuwe Waterweg in 1872 leidden tot een enorme economische groei waarvan de gevolgen voor Rotterdam als belangrijkste haven aan de Rijnmonding en het omringende gebied aan het einde van de 19e eeuw duidelijk werden en waardoor met name scheepswerven in Ridderkerk tot grote bloei konden komen.

De vlasindustrie die tot 1875 een belangrijke plaats had gehad, verdween na die tijd uit het noordelijk deel van de gemeente. In Rijsoord en Oostendam bleef de vlascultuur nog bestaan. Veel bedrijven die zich tot die tijd hadden beziggehouden met fabricage en reparatie van vlasmachines schakelden in deze tijd over op de produktie van machines en materialen ten behoeve van de scheepsbouw die intussen tot bloei was gekomen. Deze scheepswerven hadden zich ontwikkeld uit de al bestaande bedrijfjes of waren aan het einde van de 19e eeuw gesticht. Bedrijven die in deze tijd werden gesticht waren onder andere de scheepswerf van de firma Boele en de elektrotechnische industrie Elektro. De scheepswerven en de toeleverende industrie waren voor een groot deel gevestigd op de uiterwaarden langs de Nieuwe Maas en de Noord. Ook in de direkte omgeving van de dorpskern van Ridderkerk werden industrieën gevestigd. In 1925 vond het grootste deel van de inwoners van Ridderkerk zijn bestaan al in de industrie.

Het bevolkingsaantal van de gemeente Ridderkerk ontwikkelde zich als volgt:

jaartal	aantal inwoners
1795	2.615
1809	3.040
1822	3.071
1840	4.709
1855	5.028
1860	5.216
1870	6.129
1880	6.929
1890	7.751

jaartal	aantal inwoners
1900	8.378
1910	9.380
1920	11.834
1930	14.428
1940	16.126
1960	27.868
1970	41.899
1981	46.913
1991	45.989

De bevolkingsgroei vertoonde steeds een stijgende lijn. Vanaf 1911 zorgde de industrie voor een vestigingsoverschot in de gemeente. Het bevolkingsaantal werd weer gedrukt door de crisis in de scheepsbouw van 1918 tot 1920 als gevolg van de Eerste Wereldoorlog en de crisis die na 1929 optrad. Na 1938 was er weer sprake van een opleving van de werkgelegenheid.

De industrie had tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar te lijden. Met name de afvoer van machines en installaties naar Duitsland trof het produktieproces zwaar. Na de oorlog trad een redelijk snel herstelproces in. Ook de watersnood van 1953 richtte zware materiële schade aan. In de jaren tachtig trad opnieuw een zware crisis in de scheepsbouwindustrie in als gevolg van concurrentie van Aziatische landen. Hierdoor verdween een aantal werven.

Als gevolg van de nabije ligging van Rotterdam en de goede verbinding met die stad vestigden zich vele forensen in de gemeente Ridderkerk. De toeloop van forensen begon in de jaren dertig. De sterke industrialisering leidde tot de omvorming van een nog overwegend agrarische gemeente in 1850 tot een industriële moderne woon/werkgemeente waar het agrarische element nog slechts marginaal aanwezig is.

De laatste jaren is het bevolkingsaantal van Ridderkerk licht gedaald wat voornamelijk te wijten is aan de neergang van de scheepsbouwindustrie.

5.2.1. Ridderkerk

Ridderkerk werd in het begin van de 15e eeuw gesticht nadat de definitieve bedijking van de polders Oud- en Nieuw Reijerwaard een feit was geworden. Op dezelfde plaats had in de Riederwaard al het in 1105 vermelde dorp Riede gelegen.

De nederzetting ontwikkelde zich volgens het op de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden meer voorkomende kerkring-voorstraatpatroon waarbij de kerk (in 1448) gebouwd werd op een plein waaromheen bebouwing ontstond. Een deel van de bebouwing rond de Kerksingel bestond uit boerderijen. Iets ten oosten van de Kerksingel werd een straat haaks op de dijk aangelegd, de voorstraat (St. Jorisstraat) waar de huizen van de notabelen werden gebouwd. De bebouwing van de kern ontwikkelde zich vervolgens langs de dijk (Molen- en Ringdijk) en de Benedenrijweg.

De haven maakte voor de sterk van het vervoer over water afhankelijke nederzetting een belangrijk deel van de dorpsaanleg uit. Deze aan de rivierzijde van de Molendijk gelegen haven gaf Ridderkerk een verbinding met de Noord. Het dorp werd in 1708 en 1731 geteisterd door brand waardoor een deel van de bebouwing in vlammen opging. De verwoeste bebouwing werd later door nieuwbouw vervangen. Ridderkerk was een volledig agrarische nederzetting. In 1829 werd langs de Lagendijk een begraafplaats aangelegd.
De groei van het dorp had tot 1850 geheel langs het al aanwezige stratenpatroon plaatsgevonden. Dit was vooral te verklaren door het nog aanwezige agrarische karakter van het dorp, waarbij akkerbouw, veeteelt en de vlasserij de voornaamste middelen van bestaan waren. In deze tijd waren er ongeveer 45 vlasverwerkende boerenbedrijven in Ridderkerk.

Voorts waren er in het dorp een leerlooierij en een korenmolen. Als eerste industrievestiging werd in 1853 sigarenfabriek "De Hoop" in het dorp gesticht.

Rond 1875 begon de vlasindustrie in verval te raken. Uit de bedrijven die zich tot dan toe hadden beziggehouden met de fabricage en reparatie van vlasmachines ontwikkelden zich in de loop der jaren toeleveringsfabrieken voor de scheepvaartindustrie te Bolnes en Slikkerveer. Deze bedrijven waren in de direkte omgeving van de kern gevestigd. Grote bedrijven waren onder andere de machinefabriek van de firma Lodder aan de Havenstraat en de rubberfabriek van de firma Bakker.

In deze periode kwamen twee uitbreidingen tot stand die afweken van de tot dan toe bestaande structuren, namelijk langs de Kerkweg, de dr. Kuiperstraat en de Talmastraat. Tussen 1900 en 1934 werd de Kerkweg tweezijdig lineair bebouwd. Het gebied tussen de Talmastraat en de dr. Kuiperstraat werd bebouwd met arbeiderswoningen. De overige bevolkingsgroei werd opgevangen door verdichting van de bebouwing langs de bestaande structuren. In deze jaren werd ook een nieuwe haven aangelegd (zie hoofdstuk 4.2).
Rond 1925 was het agrarische aspect sterk naar de achtergrond gedrongen en lag de nadruk op de industriële sector.

Na de oorlog vestigden zich in Ridderkerk een groot aantal inwoners die hun werk elders, voor het merendeel in Rotterdam hadden. Om deze instroom van nieuwe inwoners op te vangen werden in de jaren vijftig en zestig een groot aantal dorpsuitbreidingen gerealiseerd. Zo werd het gebied ten noordwesten van de dorpskern grotendeels volgebouwd. Ook werd tussen de Kerkweg en de Lagendijk een groot aantal wegen aangelegd.

Door het toegenomen wegvervoer verloor de haven in het centrum van het dorp zijn bestaansrecht. In de jaren zeventig verloor de haven door de aanleg van een waterkerende dijk zijn verbinding met het buitenwater in deze tijd werd ook een groot deel van de haven gedempt.

In het gebied ten noordoosten en oosten van de oude dorpskern vonden verdere bedrijfsvestigingen plaats naast de al bestaande. Ten zuiden van de oude kern kwamen grootscheepse dorpsuitbreidingen tot stand. Rond de kern ligt een groengordel die voor een groot deel wordt begrensd door de A15 en de A16.

5.2.2. Bolnes

Bolnes ligt in het noordwesten van de gemeente in de polder Nieuw Reijerwaard. Het ontstaan van het dijkdorp ligt waarschijnlijk in de 2e helft van de 15e eeuw, de tijd waarin de polder Nieuw Reijerwaaard werd bedijkt. In deze tijd was het nog grotendeels een agrarische nederzetting waar het aantal huizen voor een deel bepaald werd door het aantal beschikbare landbouwkavels. De eerste bebouwing ontstond rond het punt van uitwatering van de polder. Van daaruit ontwikkelde de bebouwing zich tweezijdig lineair aan de landzijde van de dijk. Behalve de landbouw was ook de visserij een bron van inkomsten. In de periode tot 1850 werd de bebouwingsstructuur nog niet gewijzigd en aan het einde van deze tijdsspanne waren de huizen alle nog te vinden langs de Ringdijk.

Aan het einde van de 19e eeuw vestigden zich meerdere industrieën in Bolnes. Hieronder waren een drietal scheepswerven (gebr. Pot, Boele, Piet Hein) en diverse toeleveringsindustrieën voor de scheepsbouw. Daar deze industrievestigingen plaatsvonden in een tijd dat in de landbouw, door de agrarische crisis van 1880, de werkgelegenheid sterk was verminderd, was het werven van arbeiders een eenvoudige zaak. De industrie werd gevestigd op de uiterwaarden van de Nieuwe Maas. Doordat de arbeiders hun behuizing kwijtraakten bij het verlaten van hun betrekking bij de boer of doordat zij van elders kwamen, werd de bouw van arbeiderswoningen ter plaatse noodzakelijk. Als voorziening kwam langs de Ringdijk kwam in 1881 een kerkgebouw van de Gereformeerde gemeente tot stand

In het begin van de 20e eeuw werden langs het Dijkje, de Paul Krugerstraat, de Boezemstraat en de Boezemkade arbeiderswoningen gebouwd. Rond 1930 vonden verdere uitbreidingen plaats langs de Julianastraat, de Wilhelminastraat en de De Wetstraat. Het betrof ook hier arbeiderswoningen die evenals de eerder gebouwde woningen veelal bestonden uit een woonlaag met kapverdieping. Deze vooroorlogse wijk werd begrensd door de Majubastraat en het Cronjéplein. De uitbreidingen in Bolnes vonden niet volgens een bepaald plan plaats maar werden voorbereid en uitgevoerd door plaatselijke aannemers.

Op de berm tussen de Oude Benedenrijweg en de Rijweg kwam in deze tijd bedrijfsruimte tot stand. Langs de al bestaande structuren werd de bebouwing verder verdicht. Vlak na de oorlog kwamen uitbreidingen tot stand in zuidoostelijke richting tussen de Generaal Smitsstraat en de La Reystraat. Latere uitbreiding vonden plaats in zuidelijke en oostelijke richting. In het oosten wordt de bebouwing begrensd door hoogbouw.

Gedurende de laatste jaren is er een grote crisis opgetreden in de scheepsbouw die tot het faillissement of ondergang heeft geleid van verschillende werven. De vrijgekomen bedrijfsruimten zijn of worden gesloopt.

5.2.3. Slikkerveer

Slikkerveer ligt in het noordoosten van de gemeente. Het dorp ontstond als dijknederzetting in de tweede helft van de 15e eeuw. De bebouwing ontwikkelde zich langs de Ringdijk en de Benedenrijweg. De huizen langs de Benedenrijweg waren gelegen aan de kop van de kavels van het achtergelegen polderland. Langs de Ringdijk waren de in Slikkerveer wonende scheepstimmerlieden gevestigd.

In de periode tot 1850 ontwikkelde Slikkerveer zich langs de bestaande structuren waarbij sprake was van een geringe groei. In deze tijd kende Slikkerveer nog enige vlasindustrie die na 1875 echter verdween.

De bloeitijd die aan het einde van de 19e eeuw aanbrak voor de scheepsbouwindustrie had grote gevolgen voor Slikkerveer. Op de uiterwaarden langs de Noord en Nieuwe Maas kwamen nieuwe werven tot stand of werden bestaande werven uitgebreid. Ook ontstonden toeleveringsbedrijven voor de scheepsbouwindustrie. Zo werd in 1882 de elektrotechnische industrie voorheen Willem Smit & Co gevestigd. De firma Bolhof, gespecialiseerd in de bouw van sloepen, werd in 1872 gesticht. Ook ontwikkelden zich uit bedrijven die zich hadden beziggehouden met de fabricage en reparatie van vlasmachines toeleveringsbedrij-

ven. De vestiging van arbeiders rond de werven trok ook middenstanders aan die voornamelijk aan het begin van de Ringdijk hun nering dreven.

In tegenstelling tot Bolnes werden de uitbreidingen in Slikkerveer planmatig aangepakt. Hierdoor ontstonden duidelijke eenheden die bijnamen droegen als de Rijke buurt, de huizen van Staat, de tien Plagen, de Wilhelminahof, de Zandstraat, het Ford en het Klooster. Deze complexen kwamen in het begin van de jaren twintig tot stand langs de Willemstraat, de Amaliastraat, de Oranjestraat, de Nassaustraat, Prins Hendrikstraat, Juliana van Stolbergstraat en Kievitsweg. De woningen aan de Kievitsweg werden in 1913 gebouwd in opdracht van de woningbouwvereniging "Ons Huis". In het begin van de jaren dertig kwam nog bebouwing tot stand in de Graaf Lodewijkstraat en de Graaf Janstraat. Tot de nieuwe bebouwing hoorden ook twee scholen, waarvan een aan de Willemstraat, en de Wilhelminakerk.

Alhoewel de bevolking in 1925 voor het grootste deel in de industrie werkte waren er toch nog wat landbouwgronden tussen de Ringdijk en de Kievitsweg overgebleven. Dit veranderde na de oorlog vrij snel. Al in de jaren vijftig werd het gedeelte tussen de Willemstraat en de Ringdijk volgebouwd, terwijl in de jaren zeventig het grootste deel van de polder ten westen van de Willemstraat werd volgebouwd.

Hierdoor ging Slikkerveer bijna een geheel vormen met de bebouwing van Ridderkerk. Beide kernen worden in het zuiden, respectievelijk noorden, slechts gescheiden door een sportpark en een zwembad. De Rotterdamseweg vormt ook een buffer tussen beide kernen. Ten westen en ten oosten wordt Slikkerveer omgeven door een groenzone. Ten westen bestaat deze groengordel uit het Donckse bos.

Ook in Slikkerveer is in de laatste jaren een crisis ontstaan in de scheepsbouwindustrie. Voor de bebouwing heeft dit tot nu toe echter minder consequenties gehad dan voor Bolnes.

5.2.4. Oostendam (deels)

Oostendam ligt in het uiterste zuiden van de gemeente Ridderkerk. Oostendam ontstond toen bij de definitieve bedijking van de Zwijndrechtse Waard in 1331 de Waal hier werd afgedamd.

De eerste bebouwing die rond de uitwateringssluis ontstond werd in de loop der eeuwen uitgebreid tot een tweezijdige lintbebouwing langs de dijk. Slechts het deel van Oostendam ten noorden van de Waal hoort tot de gemeente Ridderkerk. Het overige deel van het dorp behoort tot de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

In 1840 had het dorp 305 inwoners, waarvan er 205 ingezetene waren van de gemeente Ridderkerk. De bebouwing in het Ridderkerkse deel lag in deze tijd langs de Pruimendijk en de Damstraat waar de bebouwing in westelijke richting langzaam afnam, terwijl in de richting van de dam in de Waal de bebouwingsconcentratie toenam.

Het was een agrarische nederzetting waarbij het aantal huizen bepaald werd door de beschikbare landbouwgrond. Behalve de akkerbouw en de veeteelt was de vlasserij een

belangrijke bron van inkomsten. In tegenstelling tot Slikkerveer, Bolnes en Ridderkerk bleef de vlasserij in Oostendam nog lange tijd belangrijk. In de periode tot de tweede wereldoorlog werd de bebouwing iets verdicht. Er traden verder geen wijzigingen op in de bestaande structuur.

Ook in de eerste jaren na de oorlog traden nog geen wijzigingen in de bebouwingsstructuur op. Wel verdween de vlasindustrie geheel. In het begin van de jaren zestig werd de Tarwestraat als dwarsverbinding in een bocht van de Pruimendijk en de Rogge- en Boekweitstraat aangelegd. Dit was de eerste wijziging in de bebouwingsstructuur sinds de oorlog. Deze bebouwing was voornamelijk bedoeld voor forensen. Een deel van de agrariërs stapte over op het tuinbouwbedrijf. De overige bebouwing werd enigszins verdicht. In het Ridderkerkse deel van Oostendam bleef het agrarische karakter voor een deel behouden.

5.2.5. Rijsoord

Rijsoord ligt in het zuiden van de gemeente aan weerszijden van de Waal. Rijsoord ontstond rond de 15e eeuw als dijkdorp langs de Pruimendijk. De eerste bebouwing ontstond rond de brug die over de Waal werd gelegd als schakel in de verbinding van Rotterdam met Dordrecht. Rijsoord ontwikkelde zich als agrarische nederzetting waarbij de beschikbare hoeveelheid landbouwgrond voor een deel het aantal huizen bepaalde. Een deel van de bevolking leefde ook van de visserij op de Waal. De bebouwing ontwikkelde zich langs de dijk en de toeleidende weg naar de brug over de Waal.

In 1749 telde Rijsoord samen met Strevelshoek vijftien huizen. De bebouwing van Rijsoord werd in de periode tot 1850 langs de bestaande structuren verdicht. Rond de tol op de brug was een aantal uitspanningen te vinden. Het aantal voorzieningen kwam in de eerste helft van de 19e eeuw tot stand, waaronder twee scholen en een Nederlands Hervormde kerk die in 1832 een ouder exemplaar verving. Ten westen van het dorp kwam in 1822 de nog steeds bestaande korenmolen "de Kersenboom" tot stand.

Het aantal inwoners steeg van 99 in 1822 naar 116 in 1840. De bebouwing werd tot de eeuwwisseling verder verdicht terwijl ook de grond tussen de Pruimendijk en de Waal bebouwd werd.

In tegenstelling tot het noordelijk deel van de gemeente beleefde de vlasindustrie in Rijsoord een periode van bloei wat resulteerde in nieuwbouw of vergroting van bestaande vlasverwerkende bedrijven.

De aanleg van een tramlijn in 1904 over de Waaldijk en de Pruimendijk zorgde voor betere verbindingen dan voorheen. De verbeterde verbindingen werden door meer welgestelden benut om zich in het meer landelijk gelegen Rijsoord te vestigen. Als gevolg hiervan werden langs de Rijksstraatweg meerdere vrijstaande villa's gebouwd. De nieuwe bebouwing kwam voornamelijk aan de noordzijde van deze weg tot stand.

De Kerkweg werd van Ridderkerk doorgetrokken tot Rijsoord. De bebouwing hierlangs kwam in het begin van de 20e eeuw tot stand. Deze weg werd in het zuidelijk deel tweezijdig lineair bebouwd en in het noordelijk deel enekelzijdig lineair.

De vrij forse groei die Rijsoord in deze tijd doormaakte was voornamelijk toe te schrijven aan de vestiging van forensen. De vlasindustrie nam van 1925 tot 1936 sterk af. Na de oorlog ontwikkelde Rijsoord zich verder als forensendorp zonder dat echter al te grote uitbreidingen tot stand kwamen.

Ten noorden van de oude kern en ten westen van de polder de Nes werd de Tarwestraat aangelegd. Tussen de Tarwestraat en de Waal kwam een dorpswijkje tot stand. Ook iets ten westen hiervan kwam een wijkje tot stand.

Door de aanleg van deze wijkjes en de A16 werd het landelijke karakter vrij ernstig aangetast. Slechts voor het gedeelte aan de zuidzijde van de Waal bleef het landelijke karakter enigszins gehandhaafd.

5.2.6. Oude Molen

Oude Molen ligt in het zuidoosten van de gemeente langs de dijk van de polder Oud Reijerwaard. Het gehucht ontstond rond het punt van uitwatering van de polder.

Het was een agrarische nederzetting. Het aantal huizen werd bepaald door de aanwezige landbouwgrond zodat er in de periode tot 1850 slechts een zeer geringe groei van de bebouwing plaatsvond. Deze groei vond geheel plaats langs de bestaande structuren. Het aantal boerderijen bedroeg niet meer dan zes stuks. Kern van de bebouwing was tot 1879 de Oude Molen die zorgde voor de bemaling van de polder Oud Reijerwaard. Nadat de molen was verdwenen werd nog een stoomgemaal geplaatst. In 1916 werd ook dit buiten gebruik gesteld.

In de eerste helft van de 20e eeuw werd de bebouwing met enkele boerderijen uitgebreid. Dit vond geheel binnen de bestaande structuren plaats. Na deze tijd traden er weinig veranderingen op in de bebouwing. De huidige bebouwing verschilt in grootte niet van de bebouwing zoals die rond 1934 bestond. Daarmee heeft Oude Molen zijn agrarische karakter volledig behouden.

5.2.7. Strevelshoek

Strevelshoek ligt in het zuiden van de gemeente in de gelijknamige polder. Het gehucht ontstond in de 14e eeuw na de bedijking van de Zwijndrechtse Waard. De eerste vermelding vond in 1340 plaats. De bebouwing die zich in de loop der eeuwen ontwikkelde, was sterk gebonden aan de beschikbare hoeveelheid landbouwgrond.

In 1822 telde Strevelshoek 44 inwoners. Achttien jaar later was dit aantal toegenomen tot 47. Het aantel boerderijen/huizen bedroeg niet meer dan zes. Deze waren iets ten zuiden

van de kade langs de Waal geplaatst aan de kop van de kavels. De bevolking nam in de jaren daarna af en kwam in 1870 op een aantal van 38.

In Strevelshoek kwam het tot in de huidige tijd niet tot uitbreidingen. Het aantal huizen/boerderijen bleef gelijk. Wel ging een aantal boeren gedeeltelijk over op de tuinbouw.

5.2.8. Wevershoek

Wevershoek ligt in het zuidwesten van de gemeente. Het ontstond in de 14e eeuw als dijkbebouwing langs de Gebroken Meeldijk, na de definitieve bedijking van de Zwijndrechtse Waard.

De inwoners bestonden van de visserij op de Waal, de ook hier belangrijke vlasserij en de landbouw. De bebouwing ontwikkelde zich op de uiterwaarden van de Waal. Halverwege de 19e eeuw was de bebouwing langs de bestaande structuren verder verdicht. De bebouwing in Wevershoek bestond uit enkele boerderijen. De bebouwing sloot aan op die van het Zwaantje en Rijsoord.

Door het agrarische karakter van de nederzetting werd het aantal huizen sterk bepaald door de beschikbare hoeveelheid landbouwgrond. Ook nu nog wordt het aantal huizen sterk bepaald door de hoeveelheid landbouwgrond. Daardoor had de bebouwing een statisch karakter en wijkt zij in aantallen vrij weinig af van de 19e-eeuwse bebouwing.

5.2.9. Zwaantje

Het Zwaantje ligt in het zuidwesten van de gemeente langs de zuidwestelijke dijk van de polder Oud Reijerwaard. De bebouwing ontstond hier pas in een laat stadium. Rond 1850 was slechts sprake van enkele boerderijen langs de landzijde van de dijk.

Pas in de eerste helft van de twintigste eeuw werd de bebouwing langs de dijk meer geïntensiveerd. De groei van de bebouwing werd voornamelijk veroorzaakt door de aanleg van de tramverbinding Middeldijk-Zwijndrecht in 1904, die de verbinding van het Zwaantje met de rest van IJsselmonde sterk verbeterde.

De lineaire bebouwing die toen tot stand kwam, was aan de oostelijke zijde sterker verdicht dan aan de westelijke zijde. Na de oorlog werd de bebouwing nog verder verdicht. De bestaande structuur werd hierdoor niet aangetast.

5.2.10. Zwet

Zwet ligt in het westen van de gemeente. Het ontstond op het punt waar de Kromme Polderweg de dijk van Nieuw Reijerwaard kruist. Het ontstond in de 15e eeuw als agrarische nederzetting en bestond uit enkele boerderijtjes die langs de dijk geplaatst waren.

In de daaropvolgende eeuwen werd de structuur van de bebouwing niet veranderd, terwijl voorts nauwelijks verdichting van de bebouwing plaats had. Pas in de eerste helft van de twintigste eeuw werden enkele nieuwe boerderijen gebouwd. Door de aanleg van nieuwe wegen werd de bestaande structuur in de 2e helft van de twintigste eeuw doorbroken.

5.3. Verspreide bebouwing

Iets ten westen van Slikkerveer is het Huis ten Donck te vinden. Op de plaats van dit huis stond eerst een uit de 15e eeuw daterend kasteel dat in 1616 plaats moest maken voor een landhuis. Ook dit huis viel onder de slopershamer om plaats te maken voor een nieuw landhuis dat in 1749 gereed kwam.

Bij het huis hoort een groot park, "het Donckse bos". Tussen het huis en het park dat in ladschapsstijl is aangelegd bestaat een sterke visuele en functionele relatie. Langs de Donckselaan zijn verschillende oorspronkelijk bij het huis ten Donck behorende arbeiderswoningen te vinden. Ten noorden van de Kievitsweg bevindt zich de uit 1829 daterende grafkelder van de familie Groeninx van Zoelen, de eigenaren van het Huis ter Donck.

Het tot stand komen van betere verbindingen met Rotterdam had tot gevolg dat in de omgeving van deze wegen bebouwing ontstond. Langs de dijken waren rond 1850 enkele, verspreid staande, boerderijen te vinden. Door de uitbreiding van de kernen werden zij vaak in de bebouwing opgenomen (aan het einde van de 19e eeuw en gedurende de 20e eeuw.

Ten westen van Ringdijk, iets ten noorden van de oude kern van Ridderkerk, is de ruïne van het huis te Woude te vinden. Dit was een oorspronkelijk uit de 14e eeuw daterend kasteel.

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:

- *Struktuurrapport inzake Ridderkerk; 2 dln* (1969).

- *Landbouw-economisch Instituut, de land- en tuinbouw op IJsselmonde* (1984)

- *Propaganda-uitgave voor handel, nijverheid, scheepsbouw enzovoorts,* Krimpen aan den IJssel, Papendrecht, Ridderkerk, Sliedrecht, Zwijndrecht.

- Van der Zee, G. (red), Ridderkerk, *herdenking 500 jaar, 20 oktober 1946,* (Ridderkerk, 1946).

- Ridderkerk bij Rotterdam, *gids voor Ridderkerk* (1925).

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

- *Het hoogheemraadschap van de Zwijndrechtse Waard,* februari (1331) - februari (1955).

- Stichting Oud Ridderkerk, *Ridderkerk en zijn scheepsbouwindustrie,* (Ridderkerk 1991).

- TH Delft, *Bouwkunde IJsselmonde oost, eindrapport + kaarten.*

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- *Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden (T.M.K.), schaal 1:50.000*
  * bladnr. 38 (1858)

- *Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000*
  * bladnr. 524 (1910)
  * bladnr. 525 (1911)
  * bladnr. 502 (1910)

- *Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000*
  * bladnr. 38C Alblasserdam (1936)
  * bladnr. 37H Barendrecht (1938)
  * bladnr. 38C Alblasserdam (1989)
  * bladnr. 37H Rotterdam (1990)

- *Truppenkarte, schaal 1:50.000*, kaartblad 38 west (1941).

Figuur 1d.

Gemeente Ridderkerk

© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1096

Figuur 2 Gemeente Ridderkerk, afbeelding uit J. Kuyper, gemeente-atlas

Figuur 3 Uitsnede uit de T.M.K., schaal 1 : 50.000, kaartblad 38, uitgave 1858

Figuur 4 Uitsnede uit de chromotopografische kaart, schaal 1 : 25.000, kaartblad 525, uitgave 1911

Figuur 5 Uitsnede uit de topografische kaart, schaal 1 : 25.000, kaartblad 38 C, uitgave 1938

Figuur 6 Straatnamenkaart van de gemeente Ridderkerk

Figuur 7a Kaart van de functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Ridderkerk in hoofdlijnen 1850 - 1945

Figuur 7b Ridderkerk in 1989 (ter vergelijking)

Figuur 8a Kaart van de functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Slikkerveer in hoofdlijnen 1850 - 1945

Figuur 8b Slikkerveer in 1989 (ter vergelijking)

Figuur 9a Kaart van de functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Bolnes in hoofdlijnen 1850 - 1945

Figuur 9b Bolnes in 1989 (ter vergelijking)

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE RIDDERKERK

Inleiding

De gemeente Ridderkerk bestaat uit enkele kernen, te weten Ridderkerk, Slikkerveer en Bolnes, alle gelegen achter de dijk langs de Nieuwe Maas en Noord, en de kern Rijsoord gelegen langs de dijk langs de afgedamde Waal. Ridderkerk is een ringdorp waarvan de kerk met de eromheen gelegen ring met bebouwing nog intact is. In de MIP-periode heeft uitbreiding plaatsgevonden richting de nu gedempte haven (industriële bebouwing) en in een lint langs de Kerkweg (woonbebouwing). Langs de dijken Molendijk/Ringdijk en Langendijk was bovendien al bebouwing aanwezig. Slikkerveer is een dijkdorp, met lintbebouwing langs de Beneden Rijweg die achter de dijk loopt. Al in de MIP-periode breidt Slikkerveer uit, dieper het land in, met woonbebouwing langs een rechthoekig stratenpatroon. Ook Bolnes was gelegen achter de Ringdijk; in de MIP-periode bestond het voornamelijk uit woonbebouwing. Rijsoord bestond uit een lint van bebouwing langs Pruimendijk en Waaldijk en later rijkere bebouwing langs de Rijksstraatweg.

Dorpsbebouwing

Zoals gezegd is in Ridderkerk de kerkring behouden. De bebouwing hier dateert voor een deel uit de periode van vóór 1800. Echter ook uit de negentiende eeuw zijn er enkele fraaie panden te vinden. Een fraai herenhuis uit het tweede kwart van de negentiende is Kerksingel 28. Eenvoudiger zijn Kerksingel 21, een mid-negentiende eeuwse woning met ingezwenkte lijstgevel; Kerksingel 20 en 11, beide woningen uit het derde kwart van de negentiende eeuw met de nokrichting parallel aan de straat en Kerksingel 4-6 met een tuitgevel met vlechtingen. De meeste panden zijn uit ijsselsteen, soms met bogen of strekken uit rode baksteen, soms met een voorgevel geheel uit rode baksteen. Langs de Kerkweg vond in de MIP-periode bebouwing plaats met eenvoudige woningen, veelal in rijtjes, onder zadeldaken of mansardedaken.

In Slikkerveer bevinden zich aan de Beneden Rijweg (nr. 161-179) en buitendijks langs de Ringdijk (nr. 216-236) rijtjes arbeiderswoningen, eenlaags onder zadeldaken met kenmerkende gevels met gebogen vormen en gepleisterde banden. In de jaren dertig van deze eeuw is in Slikkerveer de Oranjestraat aangelegd: een brede straat met aan weerszijden bomen en een villa-achtige bebouwing met tuinen.

In Bolnes bevindt zich aan de Boezemkade een zelfde rijtje woningen. De overige bebouwing van Bolnes bestaat voor een groot deel uit eenlaagse arbeiderswoningen, vaak in blokjes van twee onder één kap, zonder veel samenhang in het stratenpatroon.

In Rijsoord bevindt zich langs de Rijksstraatweg iets rijkere bebouwing van vrijstaande villa-achtige woningen. Enkele fraaie panden zijn Rijksstraatweg 62, een statig eenlaags woonhuis uit circa 1895 met rijk gedecoreerde en gekleurde gevels, gelegen in een parkachtige tuin. Rijksstraatweg 137 is een eenlaagse woning (circa 1905) onder verhoogd plat dak met gedecoreerde gekleurde gevels en in de tuin een bijbehorende garage.

Planmatige woningbouw

In Ridderkerk bevindt zich aan de Kerkweg/Burg. de Kruyffstraat een klein complex van eenlaagse woningen, dat echter zodanig gerenoveerd is - met vernieuwing van een groot deel van de gevels - dat het niet meer geïnventariseerd is.

Ook in Slikkerveer zijn enkele woningbouwcomplexen zodanig verbouwd dat ze niet meer geïnventariseerd zijn. Als woningbouwcomplex herkenbaar aan zijn gevelsteen is de woningbouw van "de goede verwachting" uit 1925, gelegen in Prins Hendrikstraat, Nassaustraat en Beneden Rijweg. Wel geïnventariseerd is de woningbouw aan weerszijden van de Willemstraat (nrs. 42-124 en 41-131, 145-159) uit circa 1920. Dit is een langgerekt complex van eenlaagse woningen met verschillende aan elkaar verwante types woningen, meest onder mansardedaken. De woningen bij de kruisingen met zijstraten hebben echter zadeldaken. Eveneens in Slikkerveer is de woningbouw van "Ons Huis" uit 1913; een aaneengesloten rij eenlaagse woningen onder zadeldak met eenvoudige decoratie van de gevel door middel van gepleisterde stenen en gekleurde voegen, gelegen Kievitsweg 2-24. Tot slot bevindt zich in Slikkerveer een klein wijkje uit circa 1920 aan Doncksela an/Jhr. Groninx van Zoelenstraat/Borsstraat en Doncksestraat. Dit is een klein apart gelegen wijkje van eenlaagse woningen onder zadeldaken met een steeds verspringende rooilijn. Opvallend zijn hier de hoeveelheid nog aanwezige roedevensters en de houten luiken.

In Bolnes bevindt zich vermeldenswaardige woningbouw aan de Boezemstraat 2-28, Dit is een rij van 7 blokken tweelaagse woningen onder platte daken daterend uit 1925-30.

Bijzondere bebouwing

Vermeldenswaardig is een aantal scholen in de gemeente. In Ridderkerk bevindt zich aan de Kerksingel een voormalig schoolgebouw, nu museum, met een gevelsteen uit 1840. Aan de Dr. Kuyperstraat staat een schoolgebouw, circa 1925, nu niet meer als zodanig in gebruik met een fraaie voorgevel met decoraties in het metselwerk en twee tableaux in terracotta reliëfs. In Slikkerveer bevindt zich aan het Churchillplein 1 een school uit circa 1930 die beeldbepalend gelegen is aan genoemd plein.

Bij Slikkerveer bevinden zich de ruïnes van huis 't Woude en Huis ten Donck, beide van vóór 1800. Op het terrein van Huis Ten Donck bevinden zich wel enkele bijgebouwen uit de negentiende eeuw; een koetshuis uit begin negentiende eeuw en woningen met een wagenschuur uit circa 1900. Bij het huis behorende dienstwoningen uit het begin van de negentiende eeuw staan aan de Doncksela an 1 en Kievitsweg 114. Aan de Kievitsweg bevindt zich bovendien een familiegraf met gedenknaald van de familie.

Park- en groenaanleg

De belangrijkste groenaanleg in de gemeente is het park - privéterrein - van het Huis ten Donck. In Ridderkerk zelf bevindt zich nog wel een begraafplaats waarvan de oudste graven dateren uit circa 1900, met een aulagebouwtje uit 1925-1930.

Boerderijen

In de gemeente Ridderkerk bevinden zich enkele fraaie boerderijen van vóór 1800. Uit de MIP-periode zijn te vermelden enkele boerderijen in Rijsoord. Waalweg 39 is een boerderij uit het derde kwart van de negentiende eeuw waarvan de stal deels uit de zeventiende eeuw stamt. Het is een boerderij uit ijsselsteentjes met een woning onder zadeldak met de nok parallel aan de straat met een stal met zijlangsdeel, met de ingang rechts van de woning. Aan de Pruimendijk liggen enkele boerderijen parallel aan de dijk met de ingang van de stal vanaf de dijk; Pruimendijk 172 dateert uit 1871, en nr. 184 uit circa 1880. Benedendijks gelegen is de Ida Hoeve uit 1924, met een stal met langsdeel, parallel aan de dijk en rechts een woonhuis met de ingang richting dijk. Aan de dijk ligt hier ook nog een bakhuisje. Ten slotte is nog te vermelden de boerderij Rijksstraatweg 3 uit circa 1910, bestaande uit een woning met geglazuurde baksteen gedecoreerde gevels en een stal met zijlangsdeel met de ingang links van de woning.

Monumenten van bedrijf en techniek

In Rijsoord bevindt zich de voormalige korenmolen "de Kersenboom" uit 1822, waarvan het wiekenkruis is verdwenen en aan de Rijksstraatweg 33 een fraaie bedrijfsloods uit circa 1930. Dit is een hoge loods, vier traveeën breed met bakstenen gevels met steunberen.

In Ridderkerk staat langs de Ringdijk nog een molenstomp. Grootschaliger bedrijvigheid bevindt zich bij de gedempte haven waar een fabrieksgebouw van de firma Bakker staat, bestaande uit een hal onder zadeldak met aan weerszijden een volume onder sheddak, daterend uit circa 1900. Het terrein is omgeven door een fraai hekwerk. Tussen Havenstraat en Nijverheidsstraat ligt een bedrijfscomplex bestaande uit drie tweelaagse volumes onder zadeldaken met rijen ijzeren vensters en een bijbehorende woning uit circa 1900.

In Rijsoord bevindt zich aan de Rijksstraatweg 33 een fraaie bedrijfsloods uit circa 1930; het is een hoge loods, vier traveeën breed met bakstenen gevels met steunberen. De meeste industriële bedrijvigheid bevindt zich echter buitendijks aan de Ringdijk bij Bolnes en Slikkerveer. Dit betreft bedrijvigheid die samenhangt met scheepsbouw. Er resteren nog enkele fraaie loodsen uit de MIP-periode. Tussen de bedrijfsgebouwen staan ook nog fraaie fabrikantenvilla's. Ongeveer op nr. 400 staan een fraaie loods uit 1921 en één uit 1921 uit het einde van de negentiende eeuw. Beide een staalskeletbouw ingevuld met baksteen. Zeer fraai is de gebogen loods van de firma Boele te Bolnes, waarbij ook nog een kantoorpand uit circa 1940. Sinds het faillissement van de firma staan loods en kantoorgebouw helaas leeg. Ook van de fabrikantenvilla's staan nog enkele zeer fraaie gave exemplaren. Ringdijk 456/458 is de villa van de familie Boele. Het is een kleurrijk tweelaags pand met links een hoger volume met topgevel, daterend uit circa 1910. Ringdijk 466 is een gave fraaie villa in chaletstijl uit circa 1920.

Naoorlogse uitbreidingen

Na de Tweede Wereldoorlog is de gemeente Ridderkerk sterk uitgebreid waarbij de historische structuur is aangetast en dijken zijn doorbroken. Beeldbepalende naoorlogse elementen zijn de Rijkswegen A15 en A16 met de diverse verkeerspleinen en de in aanleg zijnde tunnel onder de Noord.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Ridderkerk is geen stedebouwkundige typologie gemaakt, omdat er in de periode 1800-1945 alleen verdichting en uitbreiding van de kernen langs de reeds aanwezige structuur heeft plaatsgevonden.