COLOFON

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

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

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs. R. Daalder
drs. Th. M. Elsing
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, februari 1995

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

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
M. Verweij
maart 1990

C. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
A. Schuurman
M. Verweij
februari 1990

D. **INVENTARISATIE**
M. Verweij
februari 1990

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

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

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

4. INFRASTRUCTUUR
   - 4.1. Landwegen
   - 4.2. Waterwegen
   - 4.3. Dijken en kaden
   - 4.4. Spoor- en tramwegen
   - 4.5. Militaire infrastructuur
   - 4.6. Nutsvoorzieningen

5. KERNEN
   - 5.1. Algemeen
   - 5.2. Zwijndrecht
     - 5.2.1. Algemeen
     - 5.2.2. Functionele ontwikkeling
     - 5.2.3. Woningbouw
     - 5.2.4. Voorzieningen
   - 5.3. Groote Lindt
   - 5.4. Achter Lindt
   - 5.5. Heer-Oudelands-Ambacht
   - 5.6. Kijfhoek
   - 5.7. Verspreide bewoning

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Zwijndrecht ligt in het zuidoosten van de provincie Zuid-Holland aan de oevers van de Oude Maas. De gemeente grenst aan Hendrik-Ido-Ambacht (in het noorden), aan Papendrecht (in het oosten), aan Dordrecht (in het zuid-oosten), 's-Gravendeel en Binnenmaas (in het zuiden), Heerjansdam (in het westen) en Ridderkerk (in het uiterste noordwesten). De grenzen berusten op landschappelijke en historische gronden. Voor een belangrijk deel worden ze gevormd door waterwegen (de Oude Maas en de Strooppot); daarnaast lopen ze langs oude polderscheidingen (wegen, kaden en sloten). De grenzen gaan terug op de oude grenzen van de voormalige ambachtsheerlijkheden, die reeds in de 14e eeuw tot stand zijn gekomen.

Door gemeentelijke herindelingen is de gemeente Zwijndrecht in de 19e eeuw fors gegroeid. De oude gemeenten Meerdervoort en Groote Lindt werden in 1855 respectievelijk 1881 bij Zwijndrecht gevoegd. De gemeenten Heer-Oudelands-Ambacht en Kijfhoek waren in 1857 in Groote Lindt opgegaan.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Zwijndrecht 41.884 inwoners op een totale oppervlakte van 16,39 km². De bevolkingsdichtheid bedraagt 2.845 inwoners per km² landoppervlak.

De gemeente bestaat naast Zwijndrecht ook nog uit de kernen Achter Lindt, Groote Lindt, Heer-Oudelands-Ambacht en Kijfhoek. Van de genoemde kernen zijn alleen Kijfhoek en Achter Lindt (nog) niet opgeslokt door de zich in de tweede helft van de 20e eeuw snel uitbreidende bebouwde kom van het voormalige dijkdorp Zwijndrecht.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem en reliëf

De bodem van de gemeente Zwijndrecht bestaat uit jonge zeeklei- en jonge zeeklei-op-veengronden. De genese van het landschap dateerde van circa 2300 voor Christus, toen als gevolg van het sluiten van de strandwallen langs de kust veengroei in het land daarachter begon op te treden. Door zeewaterstijgingen braken de strandwallen echter verschillende malen door, waarbij het veenpakket gedeeltelijk wegspoelde en klei zich afzette.
Vlak voor de jaartelling doorbraken vloedkreken voor de eerste maal het venige gebied. De Devel zou een uit die tijd daterende kreek zijn (zie 4.2.). Langs dit riviertje en elders plaatselijk werd het Hollandveen met een laag zware, vrijwel kalkloze klei bedekt.
In de vroege (tot circa 700) en late (12^{e} eeuw) Middeleeuwen heeft zich dit proces herhaald. In de genoemde perioden werd kalkrijke lichte klei afgezet, vooral in het oosten van de gemeente. De omvang van de afzettingen varieerde nogal. Plaatselijk, in het bijzonder in het oosten, waren de afzettingen zo dik, dat daar binnen 80 cm geen Hollandveen of kleiige sedimenten van voor de jaartelling meer voorkomen, mede omdat deze pre-Middeleeuwse afzettingen deels zijn weggespoeld. Elders hadden de laatMiddeleeuwse doorbraken minder grote gevolgen en bedekt slechts een dunne kleilaag het veen. In het noordoosten van de gemeente, binnendijks langs de Noord, lagen rivierkleigronden, die zandiger van karakter zijn. Deze overslaggronden zijn het gevolg van een dijkdoorbraak uit de 16^{e} eeuw.
Grote delen van het oude oppervlak zijn inmiddels onder een dikke laag bouwzand verdwenen bij de aanleg van woonwijken. De Munnikensteeg vormt grofweg de scheiding tussen de opgehoogde gronden en de oorspronkelijke bodem.

De buitendijkse gronden langs de Oude Maas, inmiddels deels opgehoogd of afgegraven, bestaan (bestonden) uit jonge lichte of zandige zeeklei, afgezet in een zoet milieu. Zij zijn van recente datum, dat wil zeggen van na de Middeleeuwen.

Het reliëf in het landschap wordt veroorzaakt door de verschillen in bodemgesteldheid. Waar nog veen in de ondergrond te vinden is, is het maaiveld als gevolg van klink en oxidatie gedaald. Hierdoor kwamen de stroken waar het veen weggespoeld was en een dikke kleilaag lag, als kreekruggen in het landschap te voorschijn. De hoogteverschillen bedragen circa 0,5 meter (tussen 1,9 en 1,4 meter -NAP). Langs de Devel bevinden zich enkele door de mens opgehoogde (30 à 60 cm) erven, met name bij Heer-Oudelands-Ambacht. De droogmakerij in de bedding van de voormalige rivier ligt op 3,5 meter -NAP.

Wanneer geen rekening wordt gehouden met de bebouwde kom, inclusief de buitendijkse gronden, die aanzienlijk hoger liggen dan het agrarisch land, is slechts in geringe mate sprake van terreinhelling. Deze loopt af in oostelijke richting, tegengesteld aan de richting van de afwatering.

2.2. Afwatering

De Zwijndrechtste afwateringszaken ressorteren onder het waterschap IJsselmonde. Het grootste deel van de gemeente valt echter onder het gerioleerde gebied van Zwijndrecht. Bij de aanvang van de definitieve bedijking (1331) werd het hoogheemraadschap van de Zwijndrechtsche Waard opgericht, waarvan de polders binnen de gemeente tot 1995 deel uitmaakten. In dat jaar gingen de polders op in het waterschap De Dijkring IJsselmonde, sinds 1976 het waterschap IJsselmonde geheten.

De Waard beschikte over twee boezemwateren, de Waal en de Devel, die hun overtollige water in zuidwestelijke richting op de Oude Maas loosden. De grens tussen de boezems werd gevormd door de Langeweg. De polders ten noorden van de weg (in Zwijndrecht de Hendrik-Ido-Ambachtpolder) waterden af op de Waal, de polders daar ten zuiden van (Zwijndrecht, Kijfhoek, Heer-Oudelands-Ambacht en Grote en Kleine Lindt) op de Devel. (Voor de situering van de polders: zie het kaartmateriaal achterin dit rapport).
De Devel werd in 1741/1742 gesplitst in een hoge en lage boezem; de scheiding lag op het grondgebied van Heerjansdam. Hier stond de molen, die het water van de lage naar de hoge boezem maalde. In 1883 werd de hoge boezem opgeheven en werd aan de Lindtsedijk bij Kleine Lindt een stoomgemaal geplaatst. De bovenmolen werd in 1886 gesloopt. Het gemaal is in 1923 geëlektrificeerd en in 1969 buiten werking gesteld. Sindsdien loost de boezem op de Oude Maas via een even ten oosten van Kleine Lindt gegraven water en het gecombineerde motor- en elektrogemaal De Hooge Nesse in de gelijknamige polder.

Na enige eeuwen via getijdesluisjes de afwatering te hebben verzorgd, werd in de Zwijndrechtse polders circa 1540 windbemaling geïntroduceerd. De molens van de polders die op de Develboezem afwaterden, vier in getal, stonden alle langs dit water, uitgezonderd die van de polder Heer-Oudelands-Ambacht welke via een voorboezem zijn water loosde.

In 1926 werd het peil van de Devel zodanig verlaagd, dat natuurlijke lozing mogelijk werd. De molens werden buiten werking gesteld en gesloopt. Alleen van de poldermolen van Heer-Oudelands-Ambacht, beter bekend als "de Pieterman" is de stenen romp blijven staan. Nadien viel de Devel gedeeltelijk droog en werd ze ingepolderd. Langs beide zijden van de Develbedding werden afwateringssloten gegraven. De droogmakerij werd bemalen met een windmolen, na de oorlog door een motorgemaal respectievelijk elektrisch gemaal (sinds 1954), op het nog resterende deel van het water. Later is nog een tweetal elektrogemaaltjes langs het poldertje geplaatst, maar deze zijn inmiddels verdwenen. Een groot deel van de droogmakerij is namelijk weer ontpolderd: het oostelijk deel is tegenwoordig een stadsgracht.

Van de polders in Zwijndrecht waterde er slechts één op de Waalboezem af: Hendrik-Ido-Ambacht. In 1879 werd aan de Waal een stoomgemaal geplaatst dat de twee poldermolens verving. In het Interbellum is overgeschakeld op motorkracht. Tegenwoordig is het Zwijndrechtse deel van de polder geheel bebouwd en behoort het tot het gerioleerde gebied.

Het buitendijkse land (de Hoge Nes in het zuiden, de Noordpolder in het noordoosten) waterde af via sluisjes en duikers op de Oude Maas, respectievelijk de Noord. De Hoge Nes was in twee delen gesplitst; de scheiding, gevormd door een dam, was tevens gemeentegrens. In 1891 werd de Hoge Nes aangesloten op de Develboezem (zie boven). De sluisjes behielden een hulpfunctie. De Noordpolder watert af op de Strooppot door een duiker met daarbij een elektrisch gemaal.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Ontginning en agrarisch grondgebruik

De Zwijndrechtse Waard werd in de vroege Middeleeuwen door vissers en jagers bewoond. Zij woonden op (deels kunstmatig aangelegde) heuveltjes, waarvan er tot in de 20e eeuw nog enkele bij Heer-Oudelands-Ambacht langs de Devel te herkennen waren (zie 2.1.). In de 11e eeuw is de Waard door de Hollandse graaf Dirk III (993-1039) aan Friese kolonisten ter ontginning uitgegeven en is het land binnen de dijk gebracht (vóór 1028). Nadien is het land nog enkele malen (onder andere in 1322) overstroomd en weer teruggewonnen. De Zwijndrechtse Waard bestond in deze tijd uit het land dat tussen de Devel en de Waal lag, beide nog open rivieren (zie 4.2.). Het huidige land ten zuiden van de Devel, toen bekend als Engeland en Linde (Hooge Nes en Kleine en Groote Lindt) behoorde hier niet toe. In 1332-1337 werd de gehele Zwijndrechtse Waard (dus inclusief de Linde) binnen een ringdijk gebracht en opnieuw ontgonnen, nu onder auspiciën van de Hollandse graaf Willem III (1304-1337). De Devel en de Waal werden afgedamd (zie 2.2. en 4.2.). De verkaveling, die op het kaartbeeld van circa 1850 is terug te vinden (zie figuur 3), vertoont een uitermate onregelmatig karakter, zij het dat de strookvorm domineert. Het grillige patroon wordt deels veroorzaakt door het bochtige verloop van de ontginningsassen (de ringdijk en de dijken en kaden langs de Waal en de Devel). Ook de volgorde van de verkaveling is van belang: eerst werden de gebieden ten noorden en zuiden van de Langeweg (de scheiding tussen de ontginningsblokken) in cultuur gebracht. Dit waren de beste gronden. Daarna volgden allerlei restverkavelingen, de zogenaamde volgerlanden. Verder speelde een rol, dat de ontginningen door meerdere heren ter hand zijn genomen en een uitermate verbrokkeld bezit tot stand kwam. De zeer kleinschalige verkaveling bij het dorp Zwijndrecht (zie figuur 4) werd veroorzaakt door het specifieke grondgebruik ter plekke: de groente- en fruitteelt.

Van de buitendijkse gronden is de Hoge Nespolder vroeg bedijkt en ontgonnen, vermoedelijk omstreeks 1435. Desondanks is in deze polder een regelmatige verkaveling tot stand gekomen, die al meer naar een blokvorm tendeert. Veel ander buitendijks land was riet- en grindland (zie 3.2).

Kort na de ontginningen zal vooral de akkerbouw de voedselvoorziening hebben gedomineerd, doch met de opkomst van de stedelijke markt (Dordrecht) zullen veeteelt en tuinbouw belangrijker zijn geworden. De daling van het maaiveld in de polders als gevolg van klink en oxidatie maakte akkerbouw dikwijls onrendabel, zo niet onmogelijk (zie 2.1.). Sindsdien liggen de akkers op de hogere (kleiige) kreekruggen, onder meer langs de Devel; de weilanden liggen in de slechts door een dunne kleilaag bedekte veenkommen. In het noordwesten van de gemeente was de bodem zeer geschikt voor tuinbouw. De zandige overslaggronden (zie 2.1.) waren gemakkelijk te bewerken en leverden al vroeg in het voorjaar produkten (zoals vroege aardappelen).

Rond 1850 was naar schatting 25% van de grond in gebruik als akkerland, 25% als tuinbouwgronden en 50% als weidegebied. Sindsdien nam vooral het aandeel van de tuinbouw toe (tot circa 35% in 1930), ten koste van de veeteelt (eveneens circa 35%). Ook het tuinbouwareaal werd licht uitgebreid (tot circa 30% in 1930). Het gehele landbouware-

aal is in de periode 1850-1945 licht afgenomen. Vooral bij het dorp Zwijndrecht hebben landbouwgronden plaats moeten maken voor nieuwbouwwijken (vergelijk figuur 3 en 6).

De veeteeltgebieden lagen verspreid over de gehele gemeente, uitgezonderd het oostelijk deel. Dorpen als Kijfhoek, Groote Lindt en Heer-Oudelands-Ambacht bestonden voornamelijk uit veeboeren. Zij hielden veel (melk)koeien, maar ook schapen, kippen en paarden. In de 20e eeuw verminderde het aantal paarden. Hun trekkracht werd door de tractor vervangen. In Zwijndrecht werden veel varkens gehouden, voornamelijk voor eigen consumptie. Het zelf slachten nam na 1870 af, voornamelijk uit hygiënische overwegingen.

De akkerbouw stond in dienst van de veeteelt. Belangrijk was de produktie van veevoeder (haver, veevoederbieten), mede vanwege het feit dat het weiland weinig als hooiland werd gebruikt. Daarnaast werden er produkten verbouwd als wintertarwe, rogge, gerst, peulvruchten, aardappelen en suikerbieten. Hennep, dat reeds in de 15e eeuw in dit gebied geteeld werd was in de 19e eeuw verdwenen. Aan het einde van deze eeuw nam ook de teelt van vlas en koolzaad duidelijk af vanwege de opkomst van alternatieve produkten (kunstzijde, aardolie en zonnebloemolie).

Een drietal factoren bepaalde de bloei van het tuinbouwbedrijf in Zwijndrecht: de bodem (zie hiervoor), de nabijheid van een stedelijke markt (Dordrecht, later Rotterdam) en de opkomst van de internationale handel in tuinbouwprodukten. De tuinbouw (groente- en fruitteelt) was al in de 17e eeuw belangrijk. De produkten van de warmoezerijen en boomgaarden werden in Dordrecht op de markt gebracht. De tuinbouwgronden lagen langs de Langeweg en de Molensteeg (thans Lindelaan). In de 19e eeuw en 20e eeuw is het tuinbouwgebied vanuit deze assen uitgebreid, zodat het in 1930 het Zwijndrechtse gedeelte van de polder Hendrik-Ido-Ambacht en het noordoostelijk gedeelte van de polder Zwijndrecht omvatte. In de 19e eeuw en begin 20e eeuw werd de tuinbouw bovendien aanmerkelijk geïntensiveerd. Nieuwe produkten werden verbouwd, nieuwe markten aangeboord, de veiling en boerenleenbank werden opgericht, en - zij 't in mindere mate dan in het Westland - de kassenbouw kwam op. De tuinbouw in Zwijndrecht vond over-wegend op de koude grond plaats. Slechts 7 à 10% van het tuinbouwareaal werd voor teelt onder glas gebruikt. De kassen lagen her en der verspreid, voornamelijk langs de Langeweg en de Ringdijk. Al in de eerste helft van de 19e eeuw begonnen de tuinders met druivenkasjes, vlak voor de eeuwwisseling gevolgd door warenhuizen. Sinds 1928/29 werden de kassen kunstmatig verwarmd, waardoor het gehele jaar produkten geleverd konden worden. Naast de druiven werden veel aardbeien verbouwd (en geëxporteerd); vanaf 1925, toen de aarbeienverkoop terugliep, werden groenten als spruitkool, bloemkool en witlof (alles van de koude grond) en druiven (glascultuur) populair, in de jaren dertig ook nog aardappelen, uien en tuinbonen. Boomgaarden kwamen in Zwijndrecht weinig voor. Het bedrijf leverde een hoge produktivitieit per hectare. Dit wordt weerspiegeld in de geringe grootte van de kavels. Een klein bedrijfje leverde al snel genoeg rendement op. Ook was het tuinbouwbedrijf uitermate arbeids- en kapitaalintensief. De benodigde kredieten werden verstrekt door de Coöperatieve Boerenleenbank (1908 opgericht, sinds 1916 gevestigd aan de Rotterdamseweg). De oprichting van de bank is slechts één aspect van de modernisering van het tuinbouwbedrijf sinds de agrarische crisis (1878-1894). Deze modernisering werd veroorzaakt door een toenemende vraag naar tuinbouwprodukten (als gevolg van urbanisatie en stijgende welvaart, vooral na 1895) en de betere transportmogelijkheden.

Tot de eeuwwisseling werden veel produkten met (roei- en zeil)bootjes naar Rotterdam verscheept of met paard en wagen vervoerd. Een grote verbetering was het gebruik van de tram sinds 1910, later ook van de trein (zie 4.4.). Mede hierdoor vond een verdere expansie plaats richting Duitsland en Engeland (export). Om te voorkomen dat de tuinders elkaar kapot concurreerden (levering van gewassen tegen afbraakprijzen) werd een verkoopkartel opgericht: de veiling (1903). Sinds de jaren dertig werden minimumprijzen gegarandeerd (doordraaien). Aanvankelijk kwamen meerdere veilingen tot stand: Zwijndrechts Belang bij Zomerlust (1903) en de Volharding op het Veerplein (1904). Aparte exportveilingen werden in 1913 en 1914 opgericht bij het station. Sinds 1918 was er slechts één veilingcomplex van de Vereeniging Groente- en fruit-veilingen Zwijndrecht en Omstreken, gevestigd bij Zomerlust (dicht bij de tramhalte (zie 4.4.). De gebouwen werden in 1926 afgebroken en vervangen door een nieuw complex bij het station, dat in 1975 is gesloten en enkele jaren geleden is afgebroken. De veiling had een regionale functie: telers uit zowel Zwijndrecht als Dordrecht en Hendrik-Ido-Ambacht zorgden voor aanvoer. Ook de proeftuin, in Zwijndrecht aanwezig van 1910 tot 1935, en een landbouwschool (1929-1932) tonen de verregaande "professionalisering" van het tuinbouwbedrijf in de Drechtstad aan.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de meeste tuinbouwgronden verloren gegaan als gevolg van de stedelijke uitbreidingen (woonwijken, sportcomplexen en dergelijke). Aan de Munnikensteeg ligt nog maar één kassencomplex, aan de Langeweg nog enkele percelen boomgaarden. Ook de akkerbouw en veeteelt zagen veel terrein verloren gaan. De Munnikensteeg vormt tegenwoordig grofweg de scheiding tussen woongebieden en landbouwgrond: in de polder Kijfhoek vooral groenteteelt en akkerbouw, in de Groote en Kleine Lindt vooral veeteelt (onder andere schapen). Op enkele plaatsen heeft een samenvoeging van percelen plaatsgevonden. Bij Kijfhoek en bij de boerderij Eemstein aan de Munnikensteeg liggen enkele van deze grote kavels.

Voor de ontwikkelingen betreffende de droogmakerij de Develpolder wordt verwezen naar 2.2. en 4.2.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De buitendijkse gronden langs de Oude Maas en de Noord bestonden omstreeks 1800 uit riet-, biezen- en griendlanden. Deze zijn in de loop van de 19^{e} en 20^{e} eeuw vergraven tot havens of opgehoogd en ingericht als industrieterreinen of groenvoorzieningen.

De omvangrijke buitendijkse gronden voor Groote Lindt bestonden oorspronkelijk uit rietlanden. Door de aanleg van dammen en kribben (zie 4.2.) slibde het land dicht en ontstond een biezen- en griendlandschap. Na de Tweede Wereldoorlog is het gebied vergraven tot havens en opgehoogd om als opslag- en industrieterreinen te fungeren (industrieterrein Groote Lindt). De vrij brede (80-100 meter) buitendijkse gronden in het oosten van de gemeente, bij het dorp Zwijndrecht, werden vanaf circa 1890 deels opgehoogd en deels afgegraven. Het terrein van de NV Vereenigde Chemische Fabrieken (zie 5.2.2.), even ten zuiden van de spoorbrug, werd reeds in 1887-1888 opgehoogd. Op het terrein waar de fabrieken van Jurgens en Van den Bergh zich zouden vestigen, was reeds in 1901 een dikke zandlaag aangebracht; in 1911-1912 werden deze werkzaamheden

voltooid. De Noordpolder langs de gelijknamige rivier werd deels afgegraven als Balkhaven (zie 4.2.), deels opgehoogd en tot plantsoen bestemd. Vooral het Uitbreidingsplan van 1933 (zie 5.2.3.) voorzag in de aanleg van groenvoorzieningen: sportvelden bij het plantsoen in de Noordpolder en een park met een vijver achter het nieuwe Raadhuis (zie 5.2.4.), beide aangelegd in 1933/1934.

Na de oorlog werden naast de talloze woonwijken, industrieterreinen en havens (zie 5.2.2. en 5.2.3.) ook groenvoorzieningen aangelegd in de gemeente. Ten westen van de A16 kwam een sportpark te liggen, op het Buitenland van de Hoge Nespolder, tot dan griendland, werd in de jaren tachtig een recreatie-terrein (wandelpark) ingericht. Ook de Develpolder heeft een dergelijke functie sinds de jaren zestig. Hier verrees tevens een zwembad.

In Groote Lindt woonde in de 19e eeuw nog een aantal vissers. Zij visten op de Oude Maas naar zalm, steur en elft. Met het verdwijnen van deze vissoorten uit de rivier kwam aan deze broodwinning een einde (eind 19e eeuw).

3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente Zwijndrecht kan in een aantal parten opgedeeld worden. Het westen bestaat voornamelijk uit open agrarisch gebied, doorsneden door de rivierdijk, De Devel en het spoorwegterrein. Het oostelijk gedeelte bestaat uit woonwijken, industrie- en haventerreinen en sport- en wandelparken (veel bomen). De dijk vormt de scheiding tussen de woonwijken en de langs de rivier gelegen industrieterreinen en woonflats, waar soms opvallend hoge bedrijfscomplexen zijn gebouwd, zoals de fabriekshallen langs de Drechthaven bij Groote Lindt of de van het Unimills-complex aan de Lindtse dijk en het Europa-gebouw aan de Ringdijk. Deze bebouwing heeft een sterk afsluitend karakter. Boven de woonwijken, die overigens visueel gescheiden worden door de spoordijk, de A16 en het park in de Develpolder, torent een aantal flatgebouwen uit, onder andere bij het station en langs de Rotterdamseweg.

4. INFRASTRUCTUUR

Niet genoeg kan het belang benadrukt worden van de infrastructurele ligging van de gemeente. Ze lag aan brede, redelijk bevaarbare waterwegen en beschikte al vroeg over goede verbindingen (deels over land) met Dordrecht en Rotterdam. In de periode 1850-1940 kwamen daar ook het spoor en de tram bij. Al deze verkeersmogelijkheden maakten het de plaatselijke nijverheid en landbouw mogelijk deel te nemen aan de nationale en internationale economische ontwikkelingen, hetgeen leidde tot nieuwe industriële vestigingen en daarmee tot de groei van het dijkdorp Zwijndrecht naar een grote bedrijvige stad met aanzienlijke 20e-eeuwse uitbreidingswijken.

4.1. Landwegen

Naast de talloze polderwegen, van belang voor de contacten tussen de kernen in de gemeente, liep door Zwijndrecht een belangrijke interregionale verbindingsweg, de Lange- of Rotterdamseweg. Deze maakte deel uit van de Rijksweg 7 Rotterdam-Dordrecht (benoemd in 1821). Het onderhoud werd in 1893 overgenomen door de gemeente, waarbij de tollen in Zwijndrecht aan de voet van de Ringdijk en bij de driesprong met de Rijsoordsche steeg opgeheven zijn. De weg was reeds in het begin van de 17e eeuw (gedeeltelijk) bestraat. Met de aanwijzing van de weg tot rijksweg werd de bestrating voltooid. Langs de weg lag de trambaan (zie 4.4.). Tegenwoordig heeft de Langeweg voornamelijk een interlokaal belang als verbinding tussen Zwijndrecht en de omliggende gemeenten. De weg ligt kaarsrecht en loodrecht op de dijk. De functie van de weg is in de jaren dertig van deze eeuw overgenomen door, bij het Gemeentelijk Uitbreidingsplan van 1933 ontworpen en bij het Rijkswegenplan van 1938 vastgestelde, weg A16 (Ridderkerk-Dordrecht). Bij de weg (aangelegd 1937-1939) hoorde de brug over de Oude Maas, die eveneens in 1939 gereed kwam. De oeververbinding, die naast de spoor-brug lag, is sinds de jaren zeventig toen de Drechttunnel in gebruik werd genomen, aanmerkelijk gedevalueerd. Tegenwoordig heeft de brug vooral een interlokale functie (verkeer Zwijndrecht-Dordrecht), in tegenstelling tot de interregionale functie (Dordrecht-Rotterdam) die ze vroeger vervulde.

De verbindingen met de grote steden Rotterdam en Dordrecht waren duidelijk beter dan die met de omliggende gemeenten Heerjansdam en Hendrik- Ido-Ambacht. Deze bestonden rond 1800 uit nog onverharde polderwegen en rivierdijken. Typisch voor de Zwijndrechtse Waard is de dubbele rijweg, die op en aan de voet van het dijktalud lag. Het bochtige en nauwe wegdek beperkt zijn invloed vooral tot het (inter) lokale verkeer.
De weg over de dijk was in 1651 van een zandlaag voorzien. Het gedeelte tussen de Oost- en Westketen werd bij die gelegenheid bestraat. In het midden van de 19e eeuw was ook de dijk bij Groote Lindt bestraat. In 1863 werd de klinkerbestrating uitgebreid (langs de bebouwde kom van Zwijndrecht). Het overige deel van het traject kreeg een grindverharding. In 1910 werd de bestrating wederom verlengd en werden trottoirs aangelegd. Ook in de jaren dertig en tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het bestrate traject uitgebreid. Tegenwoordig ligt over de dijk een brede asfaltweg, waarvan druk gebruik wordt gemaakt om de industrieterreinen langs de dijk te bereiken. De onderdijkse rijweg werd eveneens in de tweede helft van de 19e eeuw gedeeltelijk van een klinkerverharding voorzien. In 1907 werd de bestrating verlengd tot de gemeentegrens met Hendrik-Ido-Ambacht. Een groot

gedeelte van de weg in het overige deel van de gemeente was bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en in de jaren dertig nog steeds onverhard, maar was daarmee wel een uitzondering. Met de dijkverhoging in het kader van de Deltawet is het grootste deel van de onderdijkse rijweg opgeruimd. Tegenwoordig liggen onderaan de dijk fietspaden. De polderwegen waren bijna alle in de tweede helft 19e/begin 20e eeuw voorzien van een (grind)verharding, de meeste (Develweg, Groenesteeg, Kerkweg) reeds in 1857. De dorpsstraten van Zwijndrecht werden in 1863 bestraat. In de 20e eeuw werd een aantal alternatieve routes voor het bochtige dijktraject aangelegd binnen de bebouwde kom van Zwijndrecht: de Burgemeester de Bruïnelaan (aanleg 1917) en de Koninginneweg (gedeeltelijk al in de jaren dertig aangelegd). Tegenwoordig is de laatstgenoemde weg nog steeds een voorname lokale verbindingsstraat.

4.2. Waterwegen

De gemeente Zwijndrecht is gelegen aan het kruispunt van drie belangrijke rivieren, te weten de Oude Maas, de Noord en de Merwede.

In de vroege Middeleeuwen zou Zwijndrecht deel hebben uitgemaakt van de Grote Waard. Het water dat Dordrecht ten noorden passeerde zou via de Waal, de huidige afgedamde rivier tussen Oostendam en Heerjansdam, westwaarts stromen. Ten zuiden van Dordrecht lag de Dubbel, waarvan de Devel een onderdeel was. Tussen Dordrecht en Zwijndrecht lag slechts een zwin (kreek), dat bij eb ten dele droog viel. In de 11e/12e eeuw zou de waterhuishouding volledig gewijzigd zijn: de Oude Maas ontstond. Deze maakte vanaf de tweede helft van de 18e eeuw tot de opening van het kanaal door Voorne (1831) deel uit van de waterweg van Rotterdam naar zee (via de Dordtsche Kil en het Hollandsch Diep). Na de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 maakte de rivier deel uit van de zeeweg van Dordrecht. De waterweg kampte echter met een voortdurende verzanding, veroorzaakt door de geringe stroomsnelheid in de vele waterarmen in de Hollandse delta. Voortdurend werden middelen aangewend om de situatie te verbeteren. Reeds in de eerste helft van de 19e eeuw werden rijsdammen gelegd om de stroming te verbeteren. In de tweede helft van de 19e eeuw werden kribben aangelegd (bij de Noordpolder en de watertoren), strekdammen (bij de Noordpolder, het Veerplein en de spoorbrug) en steenglooiingen (bij de Noordpolder). De Buitenlanden van de Groote en Kleine Lindtpolder beschikten over dammen, aangelegd in 1797. In de tweede helft van de 15e eeuw werd een aantal kribben en (strek)dammen aangelegd, waardoor de oude dammen hun functie geheel verloren.
Ondanks deze maatregelen voldeed de waterweg aan het eind van de 19e eeuw steeds minder voor het drukke verkeer, onder meer vanwege de toenemende diepgang van de schepen. Na eerst naar alternatieve routes gezocht te hebben, werd in 1918 besloten de vaargeul in de Oude Maas te verbreden en verdiepen en kribben en strekdammen langs de oevers aan te leggen. De normaliseringswerkzaamheden vonden plaats in de jaren 1924-1931, vrijwel gelijktijdig met gelijksoortige activiteiten in de Noord (1921-1931). Bij de Noordpolder werden nieuwe dammen aangelegd, evenals bij de Buitenlanden bij de Groote Lindt. Langs de laatstgenoemde dam werden tevens kribben aangelegd. Daar en tegen werden de meeste waterstaatkundige werken bij de bebouwde kom van Zwijndrecht verwijderd. Sindsdien fungeren de Oude Maas en Noord naar behoeven, zij het dat ook na de oorlog aanpassingen nodig bleken.

Met de industrialisatie en de inrichting van fabrieksterreinen langs de Oude Maas (zie 3.2. en 5.2.2.) nam de behoefte aan havenfaciliteiten toe. Zwijndrecht beschikte circa 1850 al over een aantal haventjes: de Oostkeethaven (begin 16e eeuw gegraven) en Westkeethaven (1590), beide voor de zoutnijverheid. Na 1870 werden voor de landbouw- en industriële activiteiten nieuwe havens aangelegd: de Maashaven (aangelegd nog voor 1880 vlak bij het Veerplein) en het Balkengat (in 1913 fors uitgebreid). Bij Groote Lindt was in 1797 de Oude Haven aangelegd, maar deze werd in de jaren twintig van deze eeuw als onderdeel van de normalisering van de Oude Maas afgedamd. Direct ten oosten van de Buitenlanden lag sinds de tweede helft van de 19e eeuw een nieuwe haven, die in het Interbellum is uitgebreid en na de Tweede Wereldoorlog is aangevuld met nieuwe havens op het voormalige Buitenlanden-terrein. Dit terrein, Groote Lindt genaamd, is tegenwoordig het haven- en industriële centrum van de gemeente.

De Devel was een tak van de hiervoor genoemde Dubbel. Het riviertje liep van Dubbelmonde (onder Dordrecht) naar Meerdervoort, waar het zich splitste in twee takken: de ene ging oostwaarts naar Dordrecht, de ander westwaarts door de Zwijndrechtse Waard (de huidige Devel). Na het ontstaan van de Oude Maas verminderde zijn betekenis en werd het water afgedamd (1332/1333). Sindsdien fungeerde de Devel als boezemwater (zie 2.2.). In 1926 werd het waterpeil aanzienlijk verlaagd, waarna de oostelijke helft droogviel. Na de aanleg van sloten werd dit gedeelte als droogmakerij ingericht. Na de oorlog heeft men het grootste deel van de droogmakerij (van de ring tot Kijfhoek, zie figuur 7) weer vol laten lopen.

Het dorp Zwijndrecht werd in de late Middeleeuwen aangeduid als 't Feer. Dit duidt de betekenis aan die de oeververbinding over de Oude Maas met Dordrecht had en die reeds in 1332 werd onderhouden. De pont meerde af in de Ponthaven bij het Veerplein. De roei- en zeilboten, die aanvankelijk gebruikt werden, werden in 1868 vervangen door een stoompont. Hierna nam het verkeer snel toe, tot de opening van de brug over de Oude Maas in 1939 (zie 4.1.), waarna de belangstelling weer snel wegebde. Tegenwoordig is het een voetveer. Andere veerverbindingen met Dordrecht vertrokken vanaf de Oostkeethaven en de Steenen Kamer bij Meerdervoort, maar deze waren reeds voor de eeuwwisseling opgeheven. Vanaf Achter Lindt vaart een pont naar Puttershoek. Deze dienst werd reeds in 1850 onderhouden. Naast de veerdiensten waren er voor de oorlog ook bootverbindingen met de belangrijkste steden in de regio (Dordrecht, Gorinchem, Rotterdam, Hoek van Holland en Oostvoorne). De aanlegplaats van de boot lag bij Zomerlust, vlak bij de veiling. De beurtschepen vervoerden naast passagiers ook land- en tuinbouwprodukten: aanvoer van aardappelen, graan en mest, afvoer van groente en fruit.

4.3. Dijken en kaden

De dijk langs de Oude Maas, primair aangelegd als waterkering, vervulde daarnaast ook de functie van woonstraat (zie 5.2.3.) en verkeersweg (zie 4.1.). De Zwijndrechtse Waard, dat wil zeggen het gebied tussen de Devel en de Waal, was in het begin van de 11e eeuw van vermoedelijk meerdere waterkeringen voorzien, die ieder slechts gedeelten van de Waard beschermden. Deze waren niet bestand tegen hoog water, zodat ze regelmatig overstroomden en doorbraken (1170 en 1322 bijvoorbeeld). Of het gebied tussen de Devel en de Oude Maas al voor 1331 bekaad was, is niet duidelijk, maar lijkt wel waarschijnlijk.

In de periode 1331-1337 werd een nieuwe ringdijk rond de Waard gelegd. Hierbij werden de Devel en de Waal afgedamd. Beide watertjes bleven wel voorzien van bekadingen, nodig om de functie van boezemwater te vervullen (zie 2.2.). De dijk langs de Oude Maas heeft twee gezichten: in het oosten verloopt het dijktraject regelmatig, vrijwel overal ligt ongeveer 100 meter buitenland. In het zuiden van de gemeente is de dijk echter bochtig, lijkt ze een lint, dat zich slingerend langs soms brede stroken buitenland beweegt en vervolgens de Oude Maas tot op enkele meters nadert. Bochten in het traject als gevolg van doorbraken zijn op de kaarten niet meer te herkennen. De dijk is slechts éénmaal doorgebroken en wel in 1530 (zie 2.1.). Van het wiel is echter niets meer over. In 1374 en in 1593 heeft de Waard wel onder water gestaan, maar heeft binnen Zwijndrecht geen dijkdoorbraak plaatsgevonden. De dijk bestaat overal uit natuurlijk materiaal behalve bij Nederhoven. Daar is in 1886 een basaltsteenglooiing aangelegd. Na de oorlog is de dijk aanzienlijk verbreed en verhoogd om te voldoen aan de in de Deltawet gestelde eisen. Van de gebieden buiten de ringdijk was de Hoge Nespolder reeds omstreeks 1435 bedijkt (de Lange Neskade). In 1797 werden de Buitenlanden van de Groote Lindt van waterkeringen voorzien (zie ook 4.2.). In 1850 werd het Buitenland van de Hoge Nespolder, een aanwas aan deze polder, eveneens door dijken beschermd. Het terrein ten oosten daarvan is in de jaren twintig bedijkt als onderdeel van de normaliseringswerkzaamheden aan de Oude Maas. Enkele jaren geleden is het terrein aanzienlijk opgehoogd en van hoogwaterkerende dijken voorzien. In de Noordpolder, die reeds in 1850 gedeeltelijk door een kade beschermd werd, zijn de bekadingen in de tweede helft van de 19e eeuw rivierwaarts uitgebreid en opgehoogd (zie 4.2.). Ook in de jaren twintig van deze eeuw en na de oorlog is de situering van de waterkering (bestaande uit steenglooiingen) gewijzigd.

4.4. Spoor- en tramwegen

Zwijndrecht beschikte in de eerste helft van de 20e eeuw zowel over een verbinding per trein als per tram met Rotterdam. De lijnen lagen haaks op de dijk. Gezien hun economisch beperkte belang, doorbraken zij slechts in geringe mate de lineaire nederzettingsstructuur van het dijkdorp. Uitbreidingswijken naar aanleiding van de spoor- en tramwegen kwamen niet tot stand.

De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen nam de lijn Dordrecht-Rotterdam in 1872 in exploitatie. Bij Zwijndrecht werd de lijn op een hoge dijk aangelegd, om via een draaibrug (aangelegd 1866-1872) de Oude Maas te passeren. De brug werd in 1944 opgeblazen. De nieuwe brug is recent tot hefbrug omgebouwd. Ook de Ringdijk werd via een ongelijkvloerse kruising gepasseerd, waarvoor een bocht in het dijktraject werd gelegd (zie 4.1.). Het station werd niet bij het dorp Zwijndrecht gesitueerd, maar westelijker bij Heer-Oudelands-Ambacht bij een kruispunt van wegen die Hendrik-Ido-Ambacht, Groote Lindt en Zwijndrecht met elkaar verbonden (1872). De halte is nooit meer dan een buurtstation geweest. Toen zich langs de Oude Maas en Noord aan het einde van de 19e eeuw allerlei industrie vestigde (zie 5.2.2.) werd het verzoek om een meer rivierwaarts gelegen station gehonoreerd (1895). Het oude station werd tot woonhuis omgebouwd en is in 1976 gesloopt. Ook het nieuwe station (van 1895) is gesloopt (1966) en vervangen door het huidige gebouw uit 1965. Vanuit het station Zwijndrecht werd een raccordementslijn aangelegd (1897) naar de industrieterreinen langs de Oude Maas. Naast het personenvervoer was het belang van het spoor als goederenvervoermiddel echter vrij

beperkt, zeker in vergelijking met de scheepvaart. Naast het station werd de veiling gebouwd (zie 3.1) waarvandaan per spoor de export van groenten naar Duitsland werd geregeld. De industrie (onder andere de NV Verenigde Chemische Fabrieken en de bedrijven van Unilever, zie 5.2.2.) maakte slechts mondjesmaat gebruik van deze aan- en afvoermogelijkheid. Pas na 1934, toen het spoorwegnet geëlektrificeerd werd, nam het gebruik toe. In de jaren zeventig en tachtig van deze eeuw is ten westen van de bebouwde kom het rangeerterrein Kijfhoek aangelegd. Daar onmiddellijk ten zuiden van werd het bedrijfsterrein Molenvliet aangelegd.

Van de spoorlijn werd vooral gebruik gemaakt voor de contacten met Rotterdam en via de Maasstad met het buitenland. De verbindingen met de tussengelegen plaatsen en de gemeenten in de Hoekse Waard werden onderhouden via de tramdienst van de Rotterdamse Tramwegmaatschappij (lijn Zwijndrecht-Rotterdam-Middeldijk). In 1904 werd de lijn geopend. Ze lag langs de Lange- of Rotterdamseweg (4.1.). Alleen vlak bij de Ringdijk boog het traject licht zuidwaarts om te eindigen op het Veerplein. Andere haltes lagen bij de kruisingen van de Langeweg met de Burgemeester de Bruïnelaan, de Poortjessteeg, de Munnikensteeg en de Rijsoordsesteeg (respectievelijk haltes Nieuwehuizen, Krommeweg, Ambachtschesteeg en Tolhuis). De tram werd onder meer gebruikt voor de afvoer van de tuinbouwprodukten, voornamelijk in de periode dat de veiling op Zomerlust, naast het Veerplein, gesitueerd was (1904-1926). In 1941 werd de lijn opgeheven.

4.5. Nutsvoorzieningen

In 1871 kwam een particuliere gasfabriek aan de Rotterdamseweg tot stand. In 1891 ging de fabriek in gemeentelijke handen over. De fabriek leverde ook gas aan Hendrik-Ido-Ambacht.

Nog in de 19e eeuw werd in Zwijndrecht de waterleiding in gebruik genomen. De watertoren, die even ten zuiden van het Balkengat aan de Oude Maas staat, dateert van 1897. Naast het dorp Zwijndrecht werden ook de buurgemeenten Hendrik-Ido-Ambacht (1899) en Groote Lindt (1901) op het leidingnet aangesloten. Hendrik-Ido-Ambacht verzorgde echter na 1912 zijn eigen watervoorziening. Het Gemeentelijk Waterleidingbedrijf werd in 1924/1925 gemoderniseerd, mede vanwege het extreem hoge waterverbruik in de gemeente door onder meer de tuinders.

De aanleg en de exploitatie van elektriciteit werd door het Gemeentelijk Electriciteitsbedrijf te Dordrecht verzorgd. In 1910 werd de kunstmestfabriek (de Internationale Guano en Superphosphaatwerken; zie 5.2.2.) op het net van Dordrecht aangesloten. In 1912 volgde de rest van de gemeente.

5. KERNEN

5.1. Algemeen

Toen de Zwijndrechtse Waard na 1331 herbedijkt werd, geschiedde dit onder de verantwoordelijkheid van een aantal heren die ter beloning van hun werk in het gebied tot ambachtsheer werden verheven. De meeste heerlijkheden in de Waard zouden dan ook naar deze heren zijn genoemd. Het feit dat de namen echter ook al vóór 1331 voorkwamen, als persoonsnamen èn topografische aanduidingen, maant tot enige voorzichtigheid. De huidige gemeente bestond uit Schobbelants-Ambacht (Zwijndrecht) met Molenambacht (Meerdervaart), Heer-Oudelands-Ambacht, Kortambacht van de Lindt, Groote Lindt en Kijfhoek. Lindt, dat aanvankelijk één ambacht was, is kort na 1333 gesplitst, maar pas in de 16e eeuw als Groote en Kleine Lindt (de laatste is onderdeel van Heerjansdam) gescheiden. Het grondgebied van de ambachtsheerlijkheid was behoorlijk versplinterd (zie 3.1.). In 1833 werd deze versplintering opgeheven. Elke heerlijkheid (en gemeente) beschikte sindsdien over een aaneengesloten gebied, in hoofdzaak samenvallende met de gelijknamige polders.

De gemeente telt een vijftal kernen: Zwijndrecht, Achter Lindt, Groote Lindt, Heer-Oudelands-Ambacht en Kijfhoek. De meeste kernen, ofschoon als nederzettingen op en vanuit de dijk gegroeid, zijn als kerkdorpen ontstaan: Oudelandskerc (Heer-Oudelands-Ambacht), Ecclesia Danielis (Kijkfhoek), Doevelskerc (Groote Lindt). Bij Heer-Oudelands-Ambacht en Kijfhoek zijn nog kerkringen herkenbaar. De kern Zwijndrecht dankt zijn bestaan in de eerste plaats aan zijn veerverbinding met Dordrecht (zie 4.2.).

Het dorp Zwijndrecht was van meet af aan de grootste nederzetting in de gemeente. Tot 1800 vond de grootste groei in de periode 1630-1730 plaats. Daarna nam de groei van de woningvoorraad af, zonder dat echter stagnatie optrad.

Tabel 1. Het aantal haardsteden in de ambachten in Zwijndrecht.

jaar	Zwijn-drecht	Meerder-voort	Groote-Lindt	Heer-Oudelands-Ambacht	Kijfhoek
1514	32**		23*	12	6
1632	92**		34		
1732	131	67	52	19	16
1793	120		54	21	20
1828	140	70	78	22	22

* inclusief Kleine Lindt.
** inclusief Meerdervoort

Tabel 2. Het aantal inwoners in Zwijndrecht 1828-1848.

jaar	Zwijn-drecht	Meerder-voort	Groote-Lindt	Heer-Oudelands-Ambacht	Kijfhoek
1828	774	465	564	160	136
1837	1.735	340	586	85	79
1847	2.105	427	618	91	103

Ook in de eerste helft van de 19e eeuw bleef de groei aanzienlijk, zij het dat het beeld verward wordt door de herinrichting van de ambachten in 1833. Na 1880 toen in Zwijndrecht de industrialisatie doordrong en de eerste aanzetten tot modernisering van de tuinbouw werden gegeven (zie 3.1. en 5.2.2.) zette een forse groei in, tot 1912 nog enigszins getemperd door (geringe) vertrekoverschotten, maar die in de periode 1912-1926 een hoogtepunt bereikte door omvangrijke vestigingsoverschotten. Tijdens de crisis in de jaren dertig nam de groei af. Ook na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde de gemeente zich razendsnel, totdat in de jaren tachtig de groei weer inzakte.

Tabel 3. Het aantal inwoners in de gemeente Zwijndrecht 1860-1900.

jaar	Zwijndrecht	Groote Lindt
1860	2.612	843
1870	2.916	943
1880	3.313	981
1890	5.100	
1900	5.722	
1910	7.074	
1920	9.779	

jaar	Zwijndrecht
1930	11.981
1940	12.718
1950	15.261
1960	20.852
1970	31.761
1980	39.641
1990	41.884

5.2. Zwijndrecht

5.2.1. Algemeen

Zwijndrecht werd reeds in 1006 genoemd, doch hiermee werd de Zwijndrechtse Waard aangeduid. Het dorp, als nederzetting ontstaan bij het veer van het eiland IJsselmonde naar Dordrecht, werd in de Middeleeuwen 't Feer genoemd. Het dankt zijn ontstaan dus in de eerste plaats aan zijn geografische ligging (zie hoofdstuk 4). Na de herbedijking in de 14^{e} eeuw groeide de dijknederzetting vanuit twee punten naar elkaar toe: enerzijds vanuit het veer en het Veerplein, anderzijds vanuit het zuidelijker aan de dijk gelegen landgoed Meerdervoort. Dit landgoed vormde een aparte ambachtsheerlijkheid en gemeente, die in 1855 bij Zwijndrecht werd gevoegd. Het huis, gebouwd in 1338, werd in 1848 gesloopt.

De loop van de grachten rond het huis is nog terug te vinden in het stratenpatroon van het gelijknamige arbeiderswijkje (vergelijk figuren 3 en 6). De gemeente Meerdervoort lag langs de dijk tussen de Lindelaan en de Steenen Kamer (bij het landgoed). Deze herberg was het gemeentehuis van Meerdervoort.

5.2.2. Functionele ontwikkeling

De economische ontwikkeling van Zwijndrecht wordt in belangrijke mate bepaald door haar ligging en bereikbaarheid (zie hoofdstuk 4). Bij Zwijndrecht komt een stelsel van verkeerswegen samen: de waterwegen de Oude Maas, de Noord en de Merwede, de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht, de tramlijn naar Rotterdam en de rijksweg Rotterdam-Dordrecht. Tot in de 19e eeuw richtten de economische activiteiten van de Zwijndrechtse bevolking zich voornamelijk op Dordrecht, maar sinds de opkomst van het havencomplex bij Rotterdam in de tweede helft van de 19e eeuw heeft de oriëntatie op de havenstad de vroegere op Dordrecht overvleugeld.

Tot in de 19e eeuw vormde de verwerking van akker- en tuinbouwprodukten een belangrijk aspect van de nijverheid: het roten en bleken van vlas, de bewerking van hennep (reeds in de 19e eeuw verdwenen), van graan werden alcoholica gemaakt (bierbrouwerijen, stokerijen en branderijen). Direct betrokken bij de landbouw was de produktie van kassen (vensterglasfabricage) en conserven (flessenfabriek). De produkten werden, evenals de landbouwprodukten (groenten en fruit) in Dordrecht afgezet. Voor het vervoer van de grondstoffen en de produkten zorgden schuitenvoerders, wagen- en rijtuigverhuurders. Enkele scheepstimmerwerven namen de bouw en reparatie van binnenvaartschepen voor hun rekening. De houtzagerijen waren toeleveringsbedrijven. Het belangrijkste grootbedrijf in Zwijndrecht was de zoutziederij. Veel zoutketen in het dorp (aanwezig sinds het begin van de 16e eeuw) waren van Dordtse ondernemers. Uit ruw zout werd zuiver zout geraffineerd. Hiervoor was een omvangrijke aanvoer van turf en zout vereist. Verder stond er een aantal industriemolens, meest op het buitendijkse land. Al sinds 1339 was er een korenmolen in het dorp. In 1588 werd een papier-molen gesticht. Vóór de Tweede Wereldoorlog stonden aan de dijk (van noord naar zuid): de trasmolen, later (stoom) oliemolen Welgelegen (1696, gedeel-telijk gesloopt in 1939, na 1945 geheel afgebroken), de korenmolen De Hoop, de oliemolen de Eendracht (gesticht na 1793), de pelmolen Rozenburg (zie hierna), de korenmolen Landzigt (1849, 1927 gesloopt, stond als enige molen binnen de dijk) en de Meerdervoortse houtzaagmolens De Grienduil en de Rietvink (beide van vóór 1732). Al deze molens zijn nog voor 1939 gesloopt, tenzij anders vermeld. In 1829 werd door de Zwijndrechtse Nieuwlichters, een sociaal-religieuze secte, een chocoladefabriekje gesticht.

Na 1870 gaat Zwijndrecht deelnemen aan het industrialisatieproces en verliest de nijverheid meer en meer zijn ambachtelijke karakter. Factoren die deze ontwikkelingen in gang zetten waren ondermeer de verbeterde infra-structurele voorzieningen (waterwegen, spoorwegen) waardoor de industrialisatie van Duitsland zijn effecten op de Nederlandse economie kon uitstralen. Ook de opening van de Indische markt (opheffing Cultuurstelsel in 1870) speelde een belangrijke rol.

De meeste bedrijfsvestigingen vinden plaats op de buitendijkse gronden langs de Ringdijk en het oostelijk gedeelte van de Lindtse dijk. In de eerste plaats was de aan- en afvoer van de grondstoffen en eindprodukten gemakkelijk: via de Oude Maas. Daarnaast was er voldoende plaats voor de grote gebouwen en opslagterreinen. Een extra voordeel was, dat de gronden vrij stevig waren: er hoefde nauwelijks geheid te worden. De bier-brouwerijen, branderijen en jeneverstokerijen verlaten de stad (naar Schiedam), andere bedrijfstakken moderniseren hun produktie en boren dikwijls nieuwe markten aan. De scheepswerven richtten zich nu meer dan voorheen op de reparatie van de binnenvaartschepen, onder andere voor de tuinders. Een voorbeeld is de werf van de Gebroeders Kooiman, opgericht in 1884 aan de Ringdijk, in 1975 verplaatst naar de Swinhaven in Groote Lindt. De werven trokken andere nijverheid aan, zoals houtzagerijen (het bedrijf van A. Visser uit 1864, met zagerijen uit 1901 en 1925), machinefabrieken en constructiewerkplaatsen. De houtzaagmolens werden in de tweede helft van de 19e eeuw/begin 20e eeuw vervangen door mechanische zagerijen. De zoutketen groeiden uit tot moderne zoutziederijen (de nog enig overgebleven keet is na de Tweede Wereldoorlog opgeheven) en chemische industrie, zoals de fabriek van C. van Epenhuyzen, opgericht in 1843 en in 1916 grondig gemoderniseerd. De huidige bedrijfsgebouwen aan de Noordweg (in Groote Lindt) dateren alle van na 1945.

Ook de modernisering en intensivering van de landbouw (zie 3.1.) trok industrie en handel aan. De grootste fabriek was de Internationale Guano en Superphosphaatwerken aan de Lindtsedijk, die kunstmest fabriceerde. Het bedrijf, opgericht in 1898 en uitgebreid in 1917, werd nadien omgezet in de NV Verenigde Chemische Fabrieken. Ook de verpakkingsindustrie leefde op: de glas- en conservenindustrie (N.V. Bottleworks), de jutenijverheid en mandenmakerijen. De zaadhandel (belangrijkste bedrijf was het in 1869 gestichte bedrijf van de gebroeders Van Namen, gelegen aan de Onderdijkse rijweg bij Develstein), zaadtelerijen, exportfirma's (verzorgden de export van aardappelen, groenten en fruit, zaai- en pootgoed; de eerste firma werd in 1884 opgericht) en transportbedrijven (bijvoorbeeld Enser BV aan de H.A. Lorentzstraat) profiteerden eveneens van de intensivering van de landbouw in de gemeente.

Geheel nieuwe vormen van industrie vestigden zich in Zwijndrecht toen de plaats aangesloten werd op de internationale vaarwegen. In 1863 werd een rijstpellerij (rijst uit Java) opgericht, aanvankelijk werkzaam met de molen De Rozenburg, maar weldra gemechaniseerd. Het bedrijf, sinds 1907 Howard en Co genoemd, is inmiddels een groot concern en maakt deel uit van de Euryza-groep. De produktie vindt nog steeds plaats in bedrijfspanden deels van voor de oorlog. Tijdens de oorlog vestigde de vliegtuig- en carrosseriefabriek De Schelde zich in deze gebouwen (1942). Van grote betekenis voor Zwijndrecht was de vestiging van de zeepfabriek Van den Bergh (1912) en de oliefabriek Jurgens (1914) die later fuseerden en deel gingen uitmaken van multinational Unilever. Tegenwoordig werkt het bedrijf onder de naam Unimills BV. Bij de fusie werd de zeep-pro-duktie beëindigd en ging men zich concentreren op de bewerking van olie, die in Rotterdam tot margarine werd verwerkt. In de jaren dertig vestigden zich aan de Lindtse dijk de eveneens nog bestaande betonindustrie Schokbeton en Schokindustrie (1934). Al deze bedrijven vestigden zich op het buitendijks terrein van de Ringdijk respectievelijk Lindtsedijk. Vanaf de jaren twintig van deze eeuw vestigde zich daarnaast industrie langs de Rotterdamseweg. Het toenemend vrachtautoverkeer maakte vestiging aan de waterweg niet langer noodzakelijk. De draadwarenfabriek (huishoudelijke artikelen) Tomado (1923) is hiervan een voorbeeld.

In het Interbellum veranderde Zwijndrecht dus van een door de landbouw gedomineerd dorp in een industriële nederzetting. In 1947 werkte meer dan de helft van de beroepsbevolking in de nijverheid, waarvan de grootste bedrijfstakken achtereenvolgens waren de voedings- en genotmiddelenindustrie, de metaal en de beton.

5.2.3. Woningbouw

De uitbreidingen van de woningvoorraad in Zwijndrecht zijn duidelijk te volgen met behulp van het kaartmateriaal in de bijlagen. In het hierna volgende zullen alleen de historisch-geografische aspecten van de uitbreidingen aan bod komen. Voor een beschrijving van de woningbouw in meer kwalitatieve zin, verwijs ik graag naar de bebouwingskarakteristiek elders in dit rapport.

Zwijndrecht ontstond als dijkdorp. De bebouwing concentreerde zich aan de Ringdijk, waarbij de huizen voornamelijk op het dijktalud tussen de dijk en de Onderdijkse rijweg werden gebouwd (enkelzijdige vrij dichte lintbebouwing). Vooral in de buurt van het Veerplein was reeds in 1850 een aaneengesloten bebouwing te vinden. Het genoemde plein fungeerde als dorps-centrum, waar het Raadhuis (zie 5.2.4.) en enige dure woonhuizen stonden. Het plein, vroeger ook wel Marktveld genoemd, was reeds rond 1630 bestraat. Een eerste aanzet tot bebouwing haaks op de dijk lag bij de Rotterdamseweg, met name direct ten zuiden ervan (Kerk- en Damstegen, inmiddels allen gesloopt) bij de Nederlands Hervormde kerk. Ook aan de Molensteeg, de huidige Lindelaan, werd een beginnende lintbebouwing gecreëerd. Tot de Eerste Wereldoorlog kwam geen verandering in dit patroon. De bebouwing langs de dijk verdichtte zich aanzienlijk, mede om de fabrieksarbeiders (industrialisatie na 1890, zie 5.2.2.) te huisvesten. Verder landinwaarts, bij de tuinbouwgronden, bouwden tuinders woningen. De oprijlanen naar deze huizen (de dijkstoepen) vormden het begin van een stratenpatroon (onder meer het Molenpad en de Kempestoep). Langs de Rotterdamse- of Langeweg werd de lintbebouwing verlengd, maar behield deze haar open karakter. Noordelijke zijstraten van de weg (de Wilhelminastraat, de Schoolstraat, het Meerpad en het Slagveld) werden aangelegd en (gedeeltelijk) door particulieren bewoond (arbeiderswoningen).

De Woningwet van 1901 was een stimulans voor meer planmatige woningbouw. Reeds in 1911 kwam een uitbreidingsplan tot stand, dat voorzag in de aanleg van een verbindingsweg tussen de Langeweg en het station. Aan deze weg, de Burgemeester de Bruïnelaan, verwezenlijkt in 1917, werden, naast een aantal openbare voorzieningen (zie 5.2.4.), woningen gebouwd, onder meer voor de tuinders, die na de opening van de veiling de wind mee hadden gekregen (zie 3.1.). De Woningwet was echter vooral bedoeld om woningbouw voor de werkende stand te kunnen realiseren. Sociale woningbouwverenigingen kregen hierin een belangrijke taak toegewezen. In 1917-1918 werd, met medewerking van Jurgens Oliefabrieken (zie 5.2.2.), door de "Bouwvereeniging Zwijndrecht" (1912) een complex van 250 arbeiderswoningen gebouwd op de plaats van de voormalige heerlijkheid Meerdervoort. De heerlijkheid was in 1902 door de gemeente aangekocht. Het stratenplan van het wijkje was ontleend aan het grachtenpatroon van de heerlijkheid. Tegenwoordig zijn van de oorspronkelijke wijk de Staringstraat, Jacob Catsstraat, P.C. Hooftstraat, Marnixstraat, Helmersstraat, Vondelstraat, Jan Luykenstraat, Meerdervoortstraat en Jurgensstraat nog op de plattegrond van Zwijndrecht terug te vinden, zij het dat de oor-

spronkelijke bebouwing plaats heeft gemaakt voor veertiger-jaren-huizen. Het noordoostelijk gedeelte van de buurt is in de jaren zeventig gesloopt vanwege de aanleg van de Drechttunnel (zie 4.1.). Naast "Zwijndrecht" waren ook andere sociale woningbouwverenigingen werkzaam: de "Woningbouwvereniging, afdeling Zwijndrecht van den Christelijke Nationalen Werkmansverbond" (1912) en de "NV tot Verbetering van de Volkshuisvesting" (1913). "Zwijndrecht" en de Christelijke vereniging zijn tegenwoordig verenigd in de "Stichting Gecombineerd Woningbeheer". Zij hebben tot 1926 262 woningen gebouwd, buiten de 250 in Meerdervoort. De NV had tot dat jaar één complex van 26 woningen gebouwd en had er nog 15 in aanbouw of voor-bereiding. Naast deze verenigingen trad ook de gemeente, door middel van bestemmings- en uitbreidingsplannen actief op in het kader van de Woningwet. Een uitermate grootschalig en ambitieus uitbreidingsplan werd in 1928/1929 ontworpen door het architectenbureau Granpré Molière, Verhagen en Kok. Het plan werd in 1933 en 1938 gewijzigd, waarbij onder andere voorzien werd in de aanleg van de Rijksweg A16 (zie 4.1.). Ter verwezenlijking van dit project werden enkele huizenblokken in de Da Costastraat (zie ook hierna) afgebroken. De plannen omvatten een gebied ongeveer begrensd door de Ring- en Lindtsedijk, de gemeentegrens met Hendrik-Ido- Ambacht tot de Langeweg, dan zuidwaarts langs de begraafplaats tot de Burgemeester van 't Hoffweg in Groote Lindt. Pas na de oorlog is dit terrein volgebouwd, zij het met een duidelijk ander stratenpatroon, dan in de plannen beschreven stond.

De nieuwbouw in de periode 1915-1945 was, gezien het karakter van het uitbreidingsplan, relatief gering. Er is hier gekozen voor een behandeling in geografische richting (zuid-noord en oost-west) en dus niet in chrono-logische volgorde. In de periode 1915-1922 kwamen 114 woningen aan de Da Costastraat (die toen nog doorliep tot de Lindtsedijk) ten zuiden van het station tot stand, enkele jaren later gevolgd door woonhuizen aan de Tollensstraat en de W. Snelliusweg (eveneens bij het spoor). In dezelfde periode 1915-1922 werden 192 woningen in het Julianadorp gebouwd, de wijk tussen de Ringdijk en de Burgemeester de Bruïnelaan, bestaande uit de Prins Hendrikstraat, Emmastraat, Oranjeplein, Julianastraat en de Prins Mauritsstraat. In vrijwel de gehele wijk heeft enkele jaren geleden nieuwbouw de oorspronkelijke woonhuizen vervangen. De wijk tussen de Burgemeester de Bruïnelaan en de Koninginneweg ten westen van het Julianadorp, bestaande uit de Lodewijk van Nassaustraat, de Prins Bernhardstraat, de Juliana van Stolbergstraat, de Jan van Nassaustraat, de Willem van Oranjelaan, Adolph van Nassaustraat, Charlotte-de Bourbonlaan en Burgemeester Doornstraat respectievelijk -plein dateert van de tweede helft van de jaren dertig. In het Interbellum is ook de bebouwing langs de Langeweg en de Lindelaan aanzienlijk uitgebreid. De Bootjesstraat, een voormalige polderweg tussen Heer-Oudelands-Ambacht en de Rotterdamseweg werd in dit tijdvak voor het eerst bebouwd. Tussen de Bootjesstraat en het station, langs de spoordijk, werd in de tweede helft van de jaren dertig de Jeroen Boschlaan aangelegd en bebouwd met enkele huizenblokken. Ten noorden van de Rotterdamseweg, bij de Gereformeerde kerk, werd in het midden van de jaren twintig het bomenbuurtje aangelegd, met de Noteboomstraat, Wilgenstraat, Eikeboomstraat en Schoolstraat. In Walburg, de buurt daar ten noorden van, werden vooral na 1935 verschillende dwarsstraten haaks op de dijk (dijkstoepen) aangelegd. Alleen de latere Van Schaikstraat is op de kaart van dat jaar terug te vinden (zie figuur 9). Na de Tweede Wereldoorlog is alle hier tot stand gekomen bebouwing afgebroken om plaats te maken voor nieuwe naoorlogse woningen of voor een hogere en bredere dijk (dijkverzwaring).

Na 1945 zijn in Zwijndrecht tal van nieuwbouwwijken aangelegd: Walburg (ten noorden van de Rotterdamseweg), Noord (ten westen van de Koninginneweg) en Kortambacht (tussen de Rijksweg A16, de Lindtsedijk en de Develweg). De aanleg hiervan ging gepaard met veel sloopwerkzaamheden (saneringsplan uit 1946), waarmee veel van de vooroorlogse bebouwing verloren ging. Ook de dijkverzwaring was aanleiding voor uitgebreide sloopactiviteiten.

5.2.4. Voorzieningen

De gemeenteraad van Zwijndrecht vergaderde tot 1861 in de herberg "Uitspanning" op de hoek van de Ringdijk en het Veerplein. Aan dit plein werd in genoemd jaar een nieuw raadhuis in gebruik genomen. Het werd in 1933 gesloopt om plaats te maken voor een nog bestaande winkelgalerij. In 1932-1933 werd een nieuw raadhuis gebouwd naar het ontwerp van het architecten-bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok, het bureau dat tevens het Zwijndrechtse uibreidingsplan van 1928 ontworpen had (zie 5.2.3.). Het gebouw staat aan de Burgemeester de Bruïnelaan en bevat naast het gemeente-huis ook het bureau van politie en een postkantoor. Het gemeentebestuur van Meerdervoort vergaderde tot de opheffing van de gemeente in 1855 in de herberg "de Steenen Kamer" aan de Lindtsedijk. Zoals vrijwel alle dijkhuizen is ook dit pand gesloopt.

Reeds in de 13^{e} eeuw zou op de plaats van de huidige Nederlands Hervormde kerk een kapel hebben gestaan. De tegenwoordige kerk aan de Kerkstraat is gedeeltelijk 17^{e} eeuws. De kerk bezit een klokketoren uit 1835 en is omstreeks 1875 nogmaals uitgebreid. Medio 1992 vindt een restauratie plaats. De begraafplaats bij de kerk is rond 1830 aangelegd, toen het begraven in de kerk wettelijk verboden werd. De bevolkingsgroei en de stadsuitbreidingen, vooral in de eerste helft van de 20^{e} eeuw, noopten tot de ingebruikname van een nieuwe algemene begraafplaats aan de Jeroen Boschlaan (tweede helft van de jaren dertig). Na de Doleantie werd een Gereformeerde kerk (met pastorie) aan de Rotterdamseweg gebouwd (1890). Aan de Burgemeester de Bruïnelaan, hoek Lindelaan stond een Christelijk Gereformeerde kerk uit 1920. Deze is inmiddels uit het straatbeeld verdwenen. De Rooms-Katholieken beschikten langs dezelfde sjieke weg (hoek Emmastraat) tot 1926 over een hulpkerkje. Op dezelfde plaats verrees in 1927 een nieuwe kerk, de Heilig Hart van Jezus kerk.

De schoolstrijd (1857-1917) inspireerden ook in Zwijndrecht mensen van confessionele huize tot de oprichting van bijzondere scholen. In 1881 werd de Christelijke school aan de Kerkstraat gesticht. Daarna volgden nog meer onderwijsinstellingen van Christelijke signatuur, waarbij het aantal openbare scholen achterbleef. In 1933 stonden er Nederlands Hervormde scholen aan de Langeweg, de Lindelaan (gesticht circa 1920, bestaat nog steeds), de Juliana van Stolbergstraat (de Julianaschool gesticht eind jaren twintig / begin jaren dertig) en de Hans Lipperheystraat, vroeger de Da Costastraat (de Margrietschool uit het midden van de jaren twintig). Onderwijs met een Gereformeerd karakter werd gegeven in scholen aan de Kerkstraat, de Burgemeester de Bruïnelaan en de Langeweg (een MULO gebouwd circa 1915). Een Christelijk Nationale School stond aan de Da Costastraat en een Rooms-Katholieke school aan de Emmastraat. Daar vlak naast, staat het Juliagesticht, het Rooms-Katholiek internaat voor schipperskinderen, gebouwd in 1924 aan de Burgemeester de Bruïnelaan. Openbare scholen stonden onder meer aan de Kerkstraat (reeds

in de eerste helft van de 19e eeuw genoemd, in 1842 verbouwd) en aan de Lindelaan (in de eerste helft van de 20e eeuw).

Andere sociale voorzieningen die tot stand kwamen in Zwijndrecht waren onder meer een Rustoord voor oude mannen en vrouwen (rond 1900), een inrichting voor dagverzorging (het Groene-Kruisgebouw aan het begin van de jaren dertig) en een badhuis (1932-1933) aan de Prins Hendrikstraat.

5.3. Groote Lindt

Het oorspronkelijke kerkdorp Doevelskerc werd in 1291 voor het eerst genoemd. Later is de naam de Lindt of Groote Lindt gangbaar geworden. Het dorp lag aan de Lindtsedijk en de Develweg bij de plaats waar de Devel afgedamd is (zie 4.3.). Aan de dam dankt het dorp mede haar groei.

De bewoners leefden voornamelijk van de landbouw en vlasserij. De akkers lagen vooral langs de Devel ten noorden van de kerk; veeteelt werd vooral ten zuiden van de kerk langs de Lindtse dijk uitgeoefend. In de jarendertig van de 20e eeuw werden enkele percelen langs de dijk omgezet in tuinbouwgronden (opsplitsing van de kavels in veel kleinere eenheden). Naast de landbouw werd als seizoenarbeid ook griendhout en riet gekapt (op de Buitenlanden) en op zalm gevist op de Oude Maas. In het midden van de 19e eeuw lag er in de Maas een zalmsteek.

De kern bestond uit een enkelzijdige (binnendijkse) open lintbebouwing langs de Lindtsedijk en de Develweg. Langs de dijk stonden de huizen tussen de rijweg over de dijk en de Lindtse benedendijk. Van deze dijkbebouwing is echter vrijwel niets meer van over. In de periode 1800-1945 vond een aanzienlijke verdichting van de bebouwing plaats. Tevens werden tijdens het Interbellum hier en daar op het buitentalud van de dijk woningen geplaatst en werd de lintbebouwing verlengd, zowel in westelijke als oostelijke richting, waardoor de visuele scheiding tussen Zwijndrecht en Groote Lindt geleidelijk opgeheven werd. Ook werd de Develweg, waar circa 1914 vrijwel alleen de kerk (en pastorie) stond, bebouwd. Een aantal van deze huizen wordt nog steeds bewoond.

Reeds vóór 1331 was er een kerk in het dorp. In 1912 brandde de toenmalige 15e-eeuwse kerk af. Enkele jaren later is de kerk, de Nederlands Hervormde Lindtse kerk, herbouwd. De Gereformeerde kerk aan de Lindtse benedendijk, gebouwd in het Interbellum, is na de Tweede Wereldoorlog afgebroken. Bij de Nederlands Hervormde kerk stond in de periode 1850-1945 een openbare lagere school. In de eerste helft van de 20e eeuw zijn tevens een Gereformeerde en een Nederlands Hervormde school gebouwd.

Bij het dorp lagen twee landgoederen: Nederhoven (1579 gesticht, 1738 afgebroken) aan de Lindtsedijk en Develstein aan de Devel, gebouwd circa 1331, in 1572 afgebrand, in 1594 herbouwd en in 1824 definitief afgebroken. De gelijknamige boerderij die op de plaats van het huis werd gebouwd, is na de oorlog afgebroken. Er staat tegenwoordig een scholengemeenschap.

Na de oorlog werden de Buitenlanden ingericht met havens en opslag- en industrieterreinen (zie 3.2.). Binnen de dijk werd het bedrijfsterrein De Geer aangelegd. Het voormalige dijkdorpje breidde uit met moderne woonwijken (onder andere de wijk Nederhoven) en ging dus deel uitmaken van de bebouwde kom van Zwijndrecht.

5.4. Achter Lindt

Dit dijkgehucht, behorende tot de kleinere kernen van de gemeente, maakte deel uit van de gemeente Groote Lindt. Het bestond uit een enkelzijdige open lintbebouwing op en onder aan de Lindtsedijk. De huizen waren gebouwd op en langs het binnentalud van genoemde dijk, tussen de rijweg over de dijk en de dikwijls gebrekkige verharde weg eronder langs.

Langs de dijk lagen tuinbouwgronden, zowel binnen als buiten de dijk (in de Hoge Nespolder, beschermd door een kade: zie 4.3.), elders lagen vooral akkers en weilanden; op het land buiten de dijk werd hout gewonnen.

Dit patroon bleef gedurende de gehele periode 1800-1845 ongewijzigd. Aangezien de Lindtsedijk slaperdijk is en dus niet verhoogd hoefde te worden, kon Achter Lindt de geschetste kenmerken tot op heden blijven vertonen. Het is één van de weinige kernen die zijn oorspronkelijke karakter behouden heeft en niet is op gegaan in de bebouwde kom van Zwijndrecht.

5.5. Heer-Oudelands-Ambacht

Opgeworpen hoogten, die na de oorlog bijna alle onder het bouwzand verdwenen zijn, zouden bewijzen, dat het dorp al voor de herdijking in de 14^{e} eeuw bewoond zou zijn geweest (zie 2.1. en 3.1.). Ondanks de ligging bij de kade langs de Devel kan de kern niet een dijkdorp genoemd worden. De nederzetting is geconcentreerd rond een verhoging waar de kerk staat en het kerkhof is aangelegd. In het Interbellum is rond deze verhoging een gracht aangelegd, waardoor het beeld van een kerkringdorp geaccentueerd werd. De Pietermankerk dateert uit het laatste kwart van de 15^{e} eeuw. In 1839 is het gebouw verfraaid.

De bewoning concentreerde zich meest in een ring rond de kerk. Slechts een begin van een lineaire structuur langs de kade langs de Devel is te herkennen op de kaartbeelden uit de eerste helft van de 20^{e} eeuw (figuren 6 en 7). Dat genoemde kade weinig betekenis had blijkt wel uit het feit dat de bebouwing ook aan de Develkant plaatsvond.

De bewoners leefden van akkerbouw en veeteelt. Aan de Devel lagen akkers, meer noordwestwaarts (veengronden) weilanden. In het dorp lag een aantal boomgaarden. Er was één vlasserij in het midden van de 19e eeuw.

Tegenwoordig zijn van het oude dorp alleen de kerk en een tweetal huizen overgebleven; vrijwel alle vooroorlogse gebouwen zijn gesloopt. Rond de kerk ligt groenaanplant. Ten zuidwesten van de kerk is in de jaren tachtig een nieuwbouwwijk aangelegd, die luistert naar de oude naam van de voormalige nederzetting.

5.6. Kijfhoek

In 5.1. is reeds beschreven, dat Kijfhoek, gelegen op een oeverwal aan de Devel in het westen van de gemeente, een klein gehucht was, bestaande uit enkele deels 19e eeuwse boerderijen. Deze staan aan de kade langs de deels drooggelegde Devel, de Kortesteeg genaamd. Anders dan in Heer-Oudelands-Ambacht, waar in de situering van de boerderijen en de verkaveling geen verband was te herkennen, lagen de boerderijen dikwijls aan de kop van de overwegend strookvormige kavels.

Langs de polderweg de Kerkesteeg staat op een kerkring de oude Nederlands Hervormde kerk, die met 13e-eeuws materiaal is opgebouwd. De kerk wordt medio 1992 gerestaureerd. Omstreeks 1850 was er een school, doch deze was al in de twintiger jaren van de 20e eeuw niet meer in gebruik.

De bewoners leefden er van de akkerbouw, groenteteelt en veeteelt (veefokken). De akkers en tuinbouwgronden lagen vooral ten zuiden en westen van de kern langs de Devel en in de gelijknamige droogmakerij (zie 2.2.), de weiden waren vooral in het noorden en oosten te vinden. Tegenwoordig zijn ook deze gronden overwegend als akkerland en tuinbouwgrond (groenten van de koude grond) in gebruik.

Tegenwoordig is de plaats, waar gedurende de periode 1800-1945 geen belangrijke wijzigingen in het voorgaande beeld optraden, vooral bekend door het er vlak bij gelegen rangeerterrein (zie 4.4.). Het gehucht is, naast Achter Lindt, de enige kern die haar oorspronkelijk karakter nog behouden heeft.

5.7. Verspreide bebouwing

Naast de bebouwing in Achter Lindt, die in feite ook een enigszins verspreid karakter vertoont, vinden wij in de gemeente thans ook nog wat losse bebouwing aan de Langeweg, langs de Devel en de Lindeweg (de weg naar Kleine Lindt in Heerjansdam), voornamelijk bestaande uit boerderijen. Langs de Langeweg is in de periode 1850-1945 een aantal boerderijen gebouwd, waarvan enkele nog bestaan. De huizen langs de Devel en de Lindeweg zijn van na 1945.

Bij het dorp Kijfhoek lag het klooster Eemstein, gebouwd kort na de St. Elizabethsvloed (circa 1430), door de watergeuzen geplunderd in 1572. In 1839 werden de fundamenten opgeruimd. De gelijknamige op een hoogte gelegen oude boerderij vormt ter plaatse nog een herinnering.

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:

- Dijkers, A., *De Rotterdamse Tramweg-Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden.* (Leiden, 1971).

- *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 en Omstreken 1903, 1918-1948.* ('s-Gravenhage, 1948).

- *Gids voor Zwijndrecht. Uitgegeven met medewerking van het gemeentebestuur.* (Hilversum, 1933).

- *De handen ineen. Gedenkboek ter gelegenheid van het veertig-jarig bestaan der Coöperatieve Boerenleenbank "Zwijndrecht" te Zwijndrecht 1908-1948.* (Dordrecht, 1948).

- Jorissen, F., *Het hoogheemraadschap van de Zwijndrechtsche Waard. Februari 1331-Februari 1955.* (Hendrik-Ido-Ambacht, 1955).

- Kooy, T., *50 Jaar watervoorziening in de gemeente Zwijndrecht.* (Zwijndrecht, 1948).

- *Krimpen aan den IJssel, Papendrecht, Ridderkerk, Sliedrecht, Zwijndrecht (z.j.) Propagandauitgave voor handel, nijverheid, scheepsbouw enzovoorts. z.p.*

- Los Gz., G., *Zwijndrecht en zijn geschiedenis.* (Zwijndrecht, 1930).

- Markus, W.C., *Bodemkaart van Nederland 1 : 50.000. Toelichting bij kaartblad 38 West Gorinchem.* (Wageningen, 1948).

- Ramaer, J.C., *Geographische geschiedenis van Holland bezuiden de Lek en Nieuwe Maas in de Middeleeuwen.* (Amsterdam, 1900).

- Regt, J.W. (1948), *Geschied- en aardrijkskundige beschrijving van den Zwijdrechtschen Waard, den Riederwaard en het Land van Putten over de Maas. Zwijndrecht.*

- Streefland, J.H., *Inventaris van het archief van het hoogheemraadschap van de Zwijdrechtsche Waard.* ('s-Gravenhage, 1970).

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

- *Wegen in en om de Drechtsteden. 3e Westelijke wegenbouwdag.* (Dordrecht. 1972)

- Zwijndrecht. *Propaganda-uitgave met medewerking van het gemeentebestuur.* (Amsterdam, 1951).

- *Zwijndrecht (z.j.) Rapport, in opdracht van het Gemeentebestuur uitgebracht door het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland. z.p.*

- *Zwijndrecht. Uitgegeven met medewerking van het gemeentebestuur van Zwijndrecht.* (Amsterdam, 1927).

- *Zwijndrecht Vluchtoord. Verslag van de voorbereidende maatregelen voor de huisvesting der afgevoerde burgerbevolking in de gemeente Zwijndrecht.* (Zwijndrecht, 1940).

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- *Topografische en Militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000,*
  * Bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-1851, druk 1857)
  * Bladnr. 38 Gorinchem (verkenning 1847-1848, druk 1858)
  * Bladnr. 43 Willemstad (verkenning 1836 en 1856, druk 1860)
  * Bladnr. 44 Geertruidenberg (verkenning 1838-1839, druk 1855).

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

- *Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000,*
  * Bladnr. 545 Mijnsheerenland (1847, 1899, 1905)
  * Bladnr. 546 Dordrecht (1874, 1889, 1908)

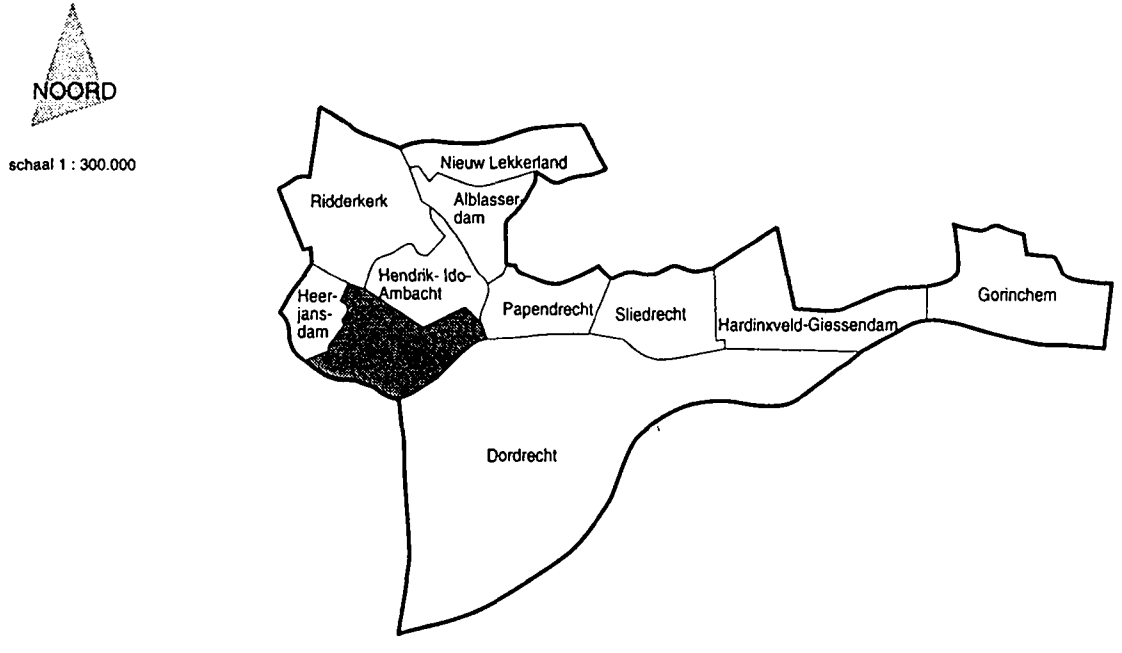
- *Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000,*
  * Bladnr. 37 H Barendrecht (uitgave 1938)
  * Bladnr. 37 H Rotterdam (uitgave 1990)
  * Bladnr. 38 C Alblasserdam (uitgave 1936)
  * Bladnr. 38 C Alblasserdam (uitgave 1969)
  * Bladnr. 38 C Alblasserdam (uitgave 1989)
  * Bladnr. 43 F Strijen (uitgave 1939)
  * Bladnr. 43 F Strijen (uitgave 1989)
  * Bladnr. 44 A Lage-Zwaluw (uitgave 1935)
  * Bladnr. 44 A Dordrecht (uitgave 1969)
  * Bladnr. 44 A Dordrecht (uitgave 1988)

- *Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:50.000,*
  * Bladnr. 37 O Rotterdam (uitgave 1981)
  * Bladnr. 38 W Gorinchem (uitgave 1949)
  * Bladnr. 38 W Gorinchem (uitgave 1982)
  * Bladnr. 44 W Geertruidenberg (uitgave 1950)
  * Bladnr. 44 W Oosterhout (uitgave 1981)

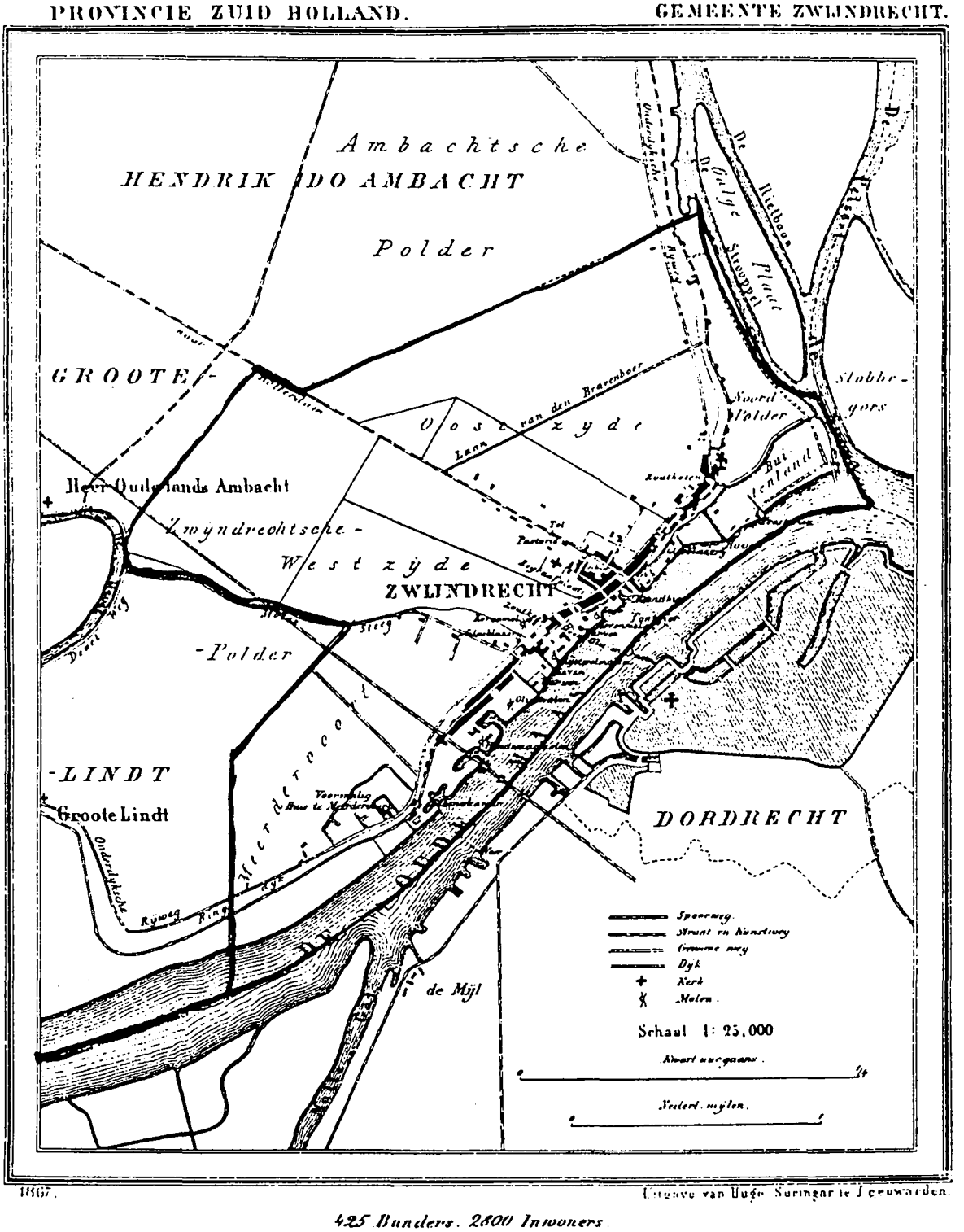
- *Foto-atlas Zuid-Holland.* (Den Ilp/Emmen, 1990).

Figuur 1d.

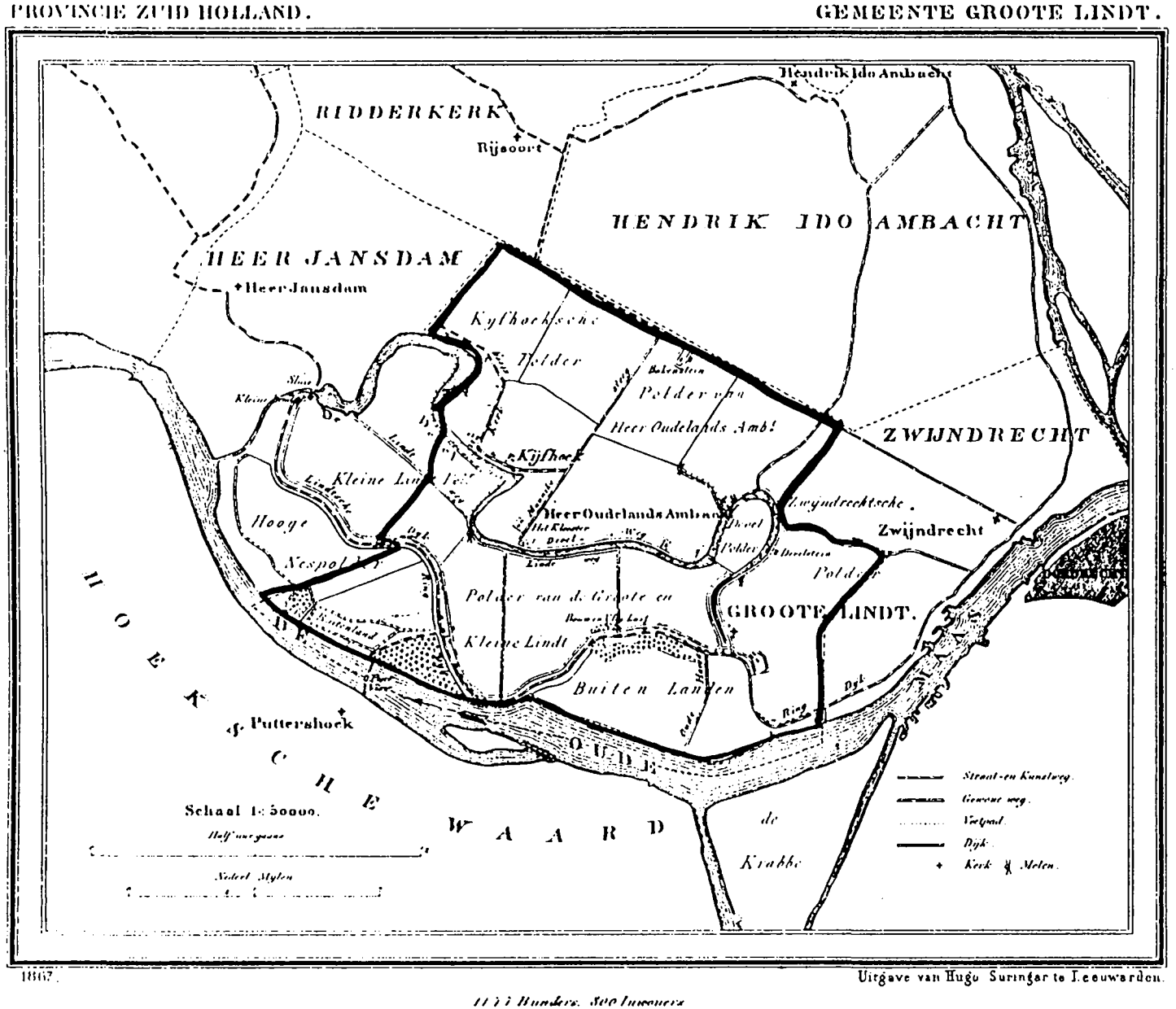
Gemeente Zwijndrecht



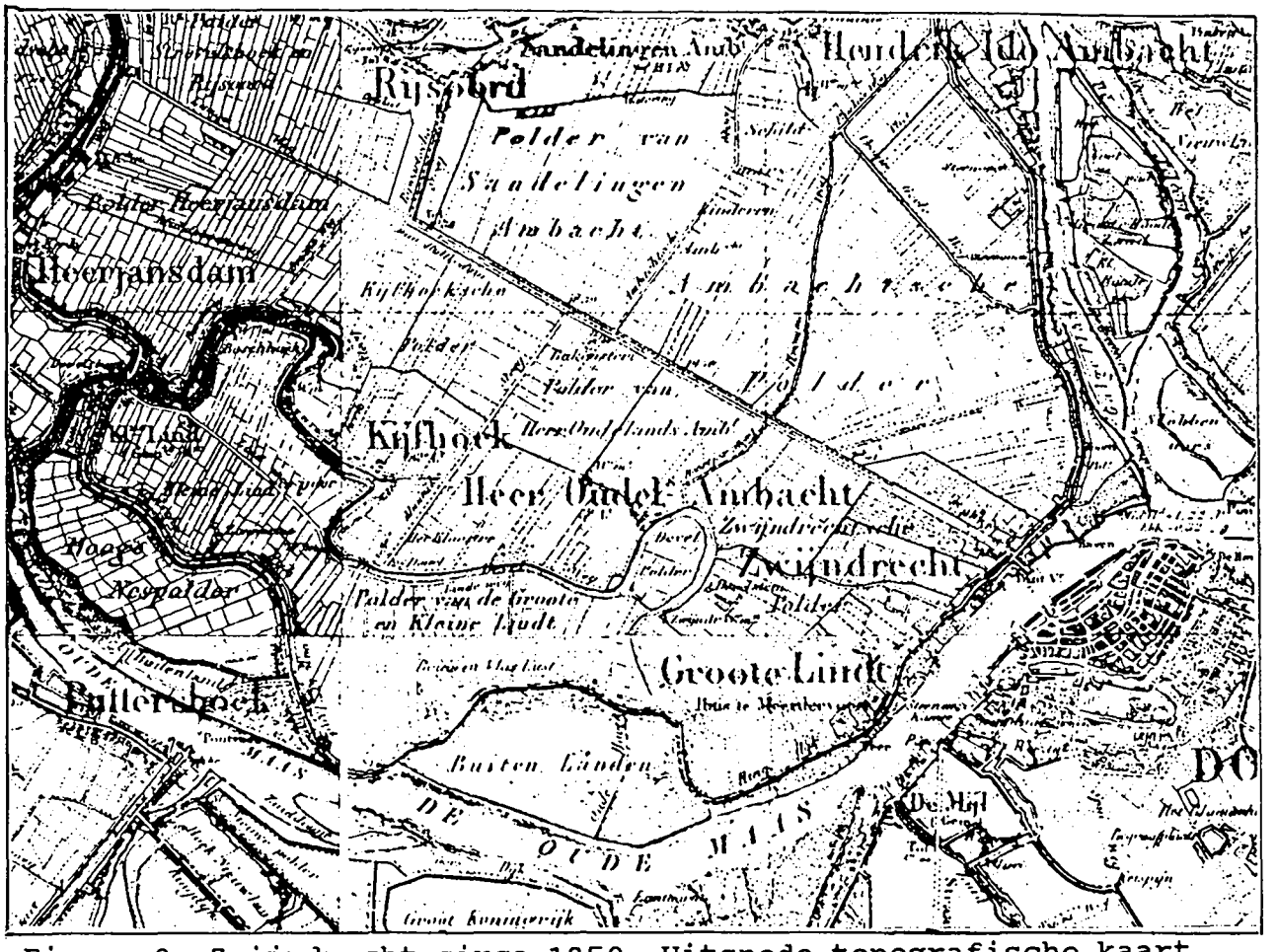
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1096



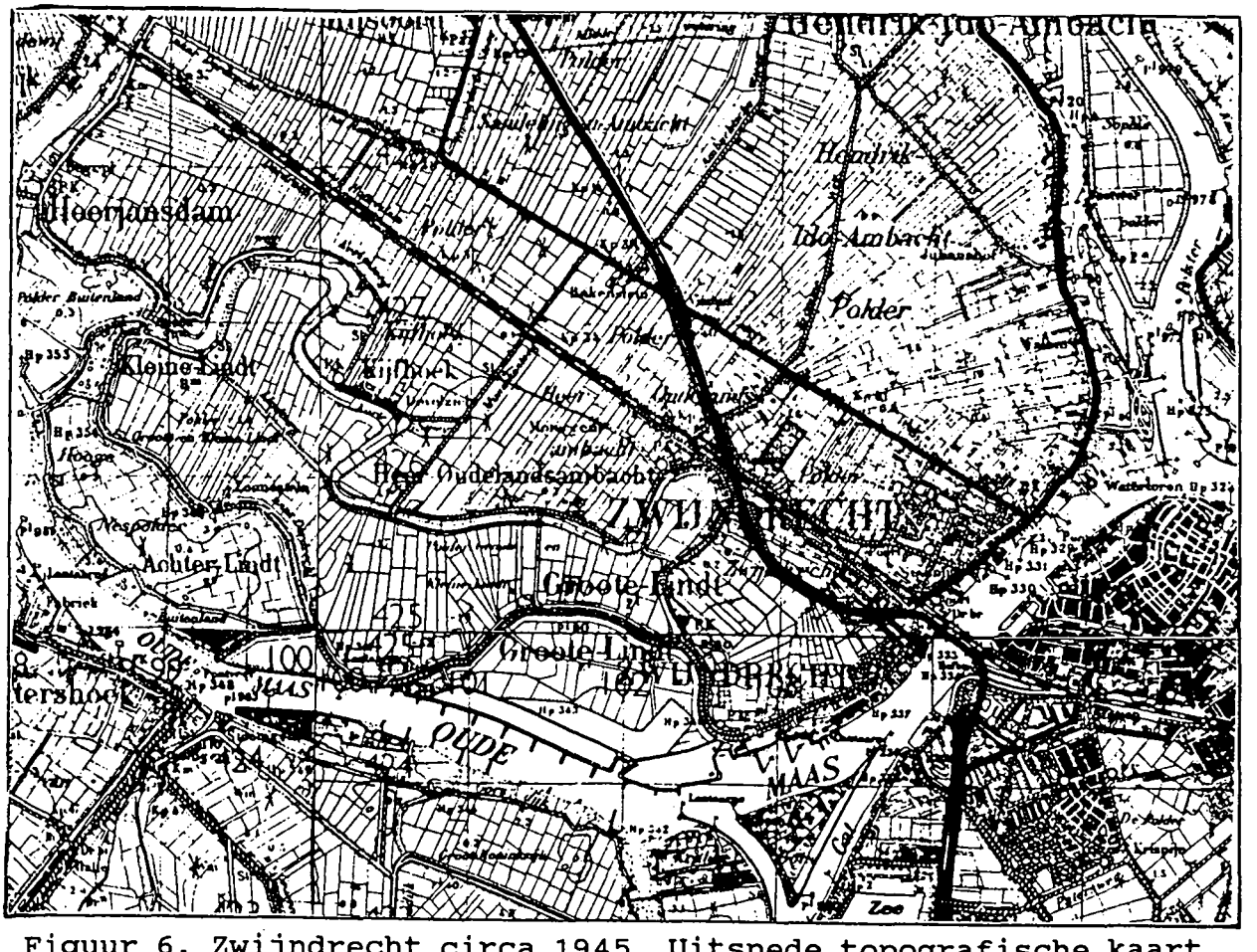
Figuur 2. Zwijndrecht anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



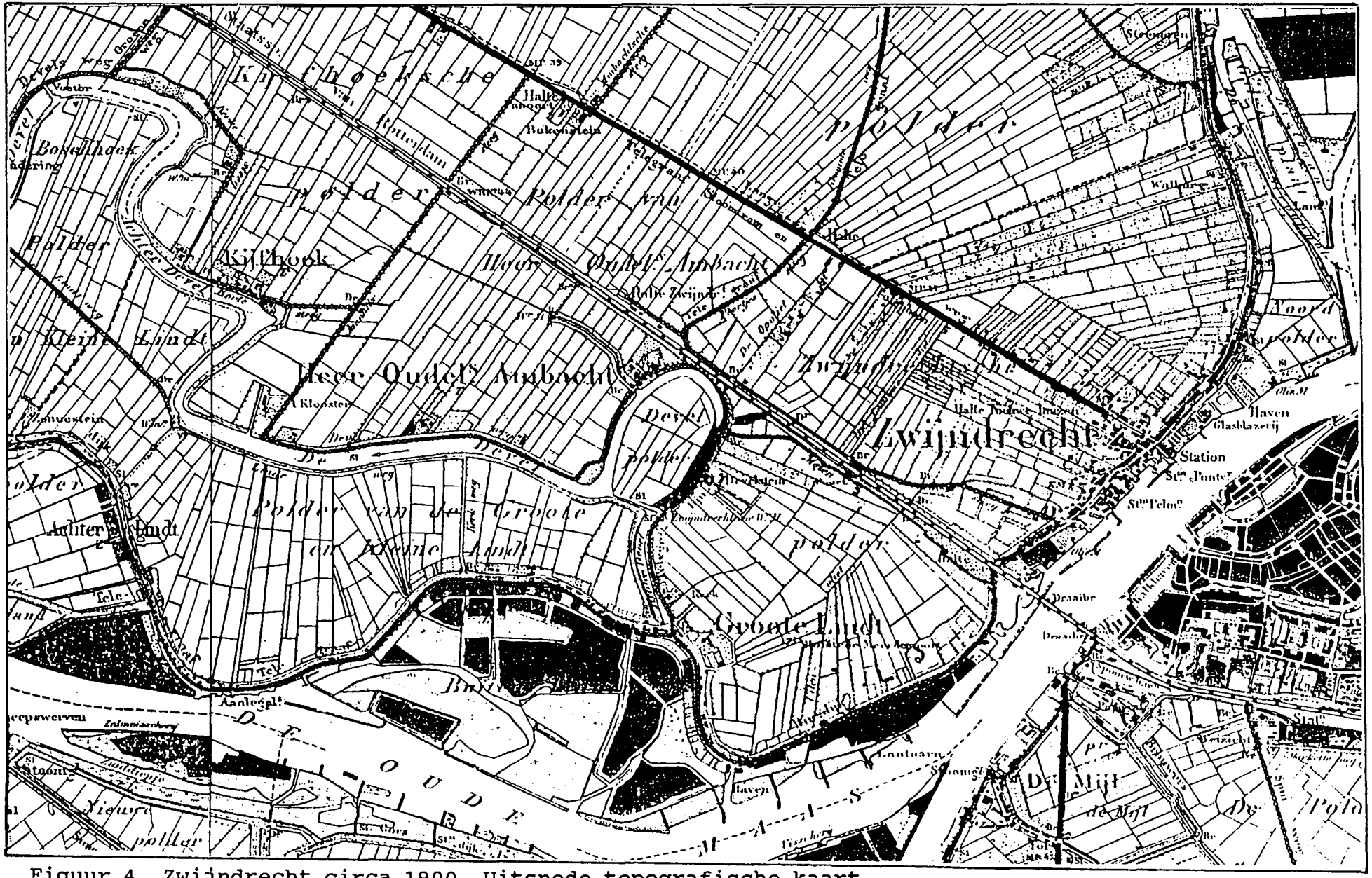
Figuur 2a. Groote Lindt anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



Figuur 3. Zwijndrecht circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37, 38, 43 en 44 (1855-1860).

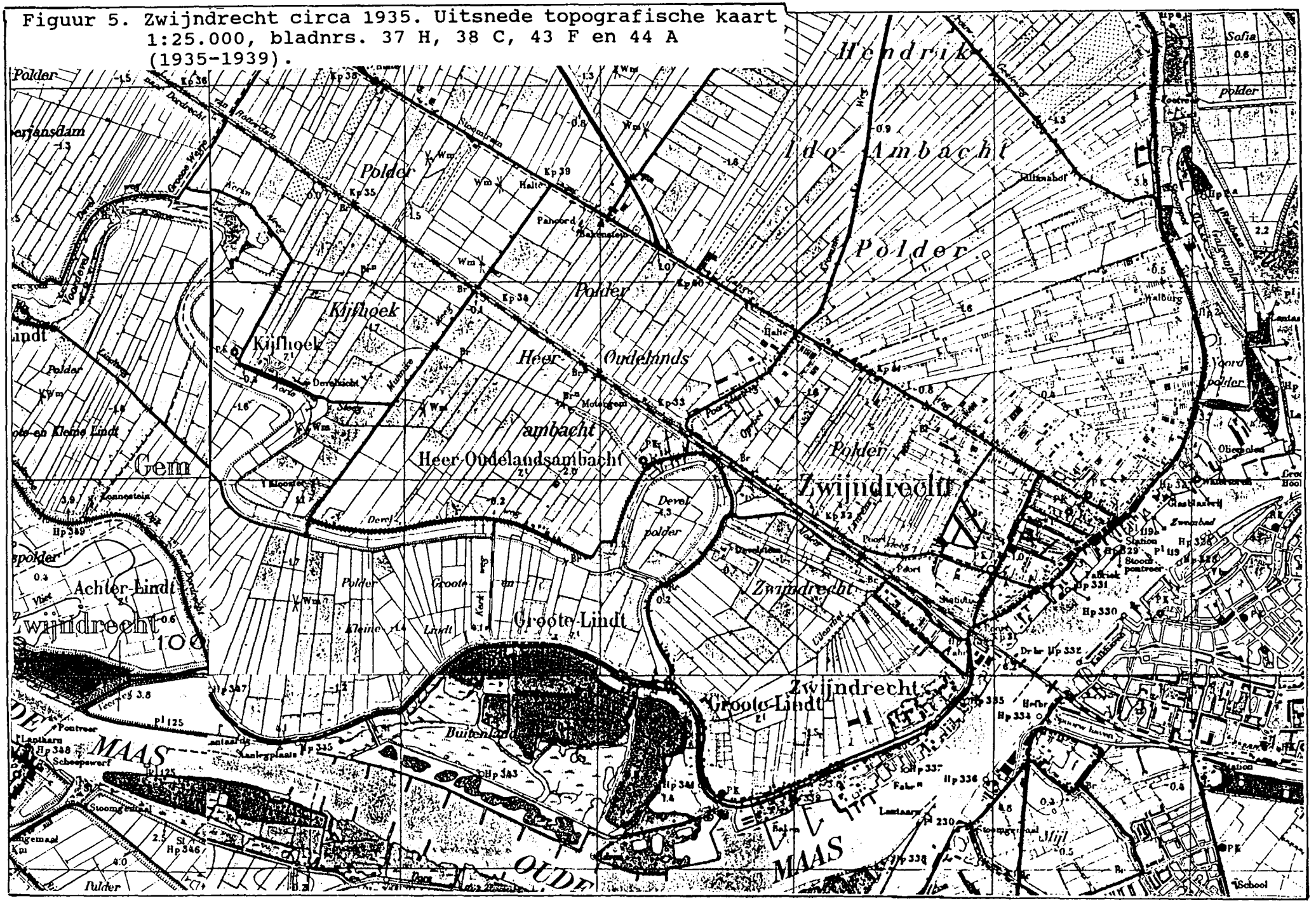


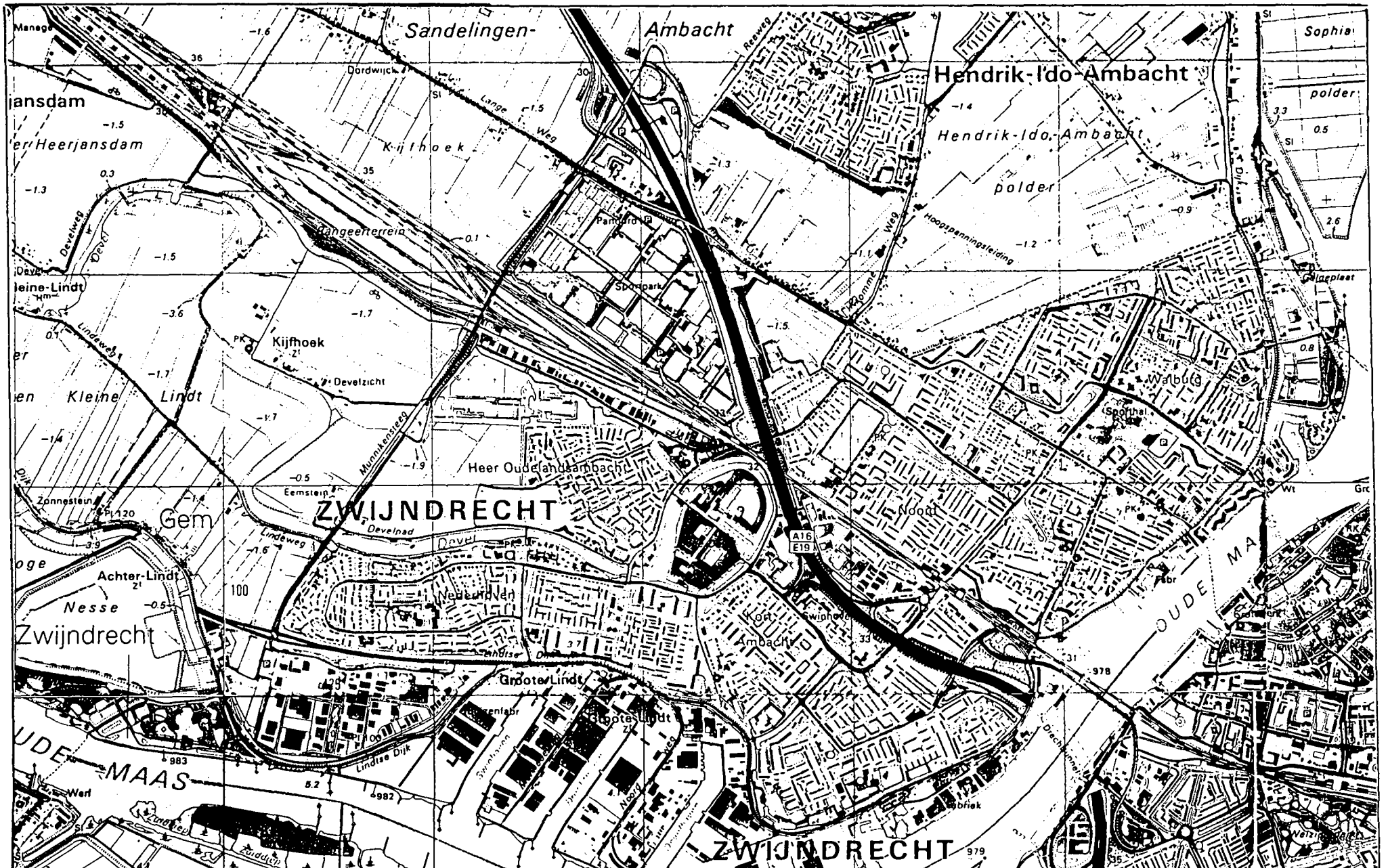
Figuur 6. Zwijndrecht circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37 O, 38 W, 43 O en 44 W (1942).



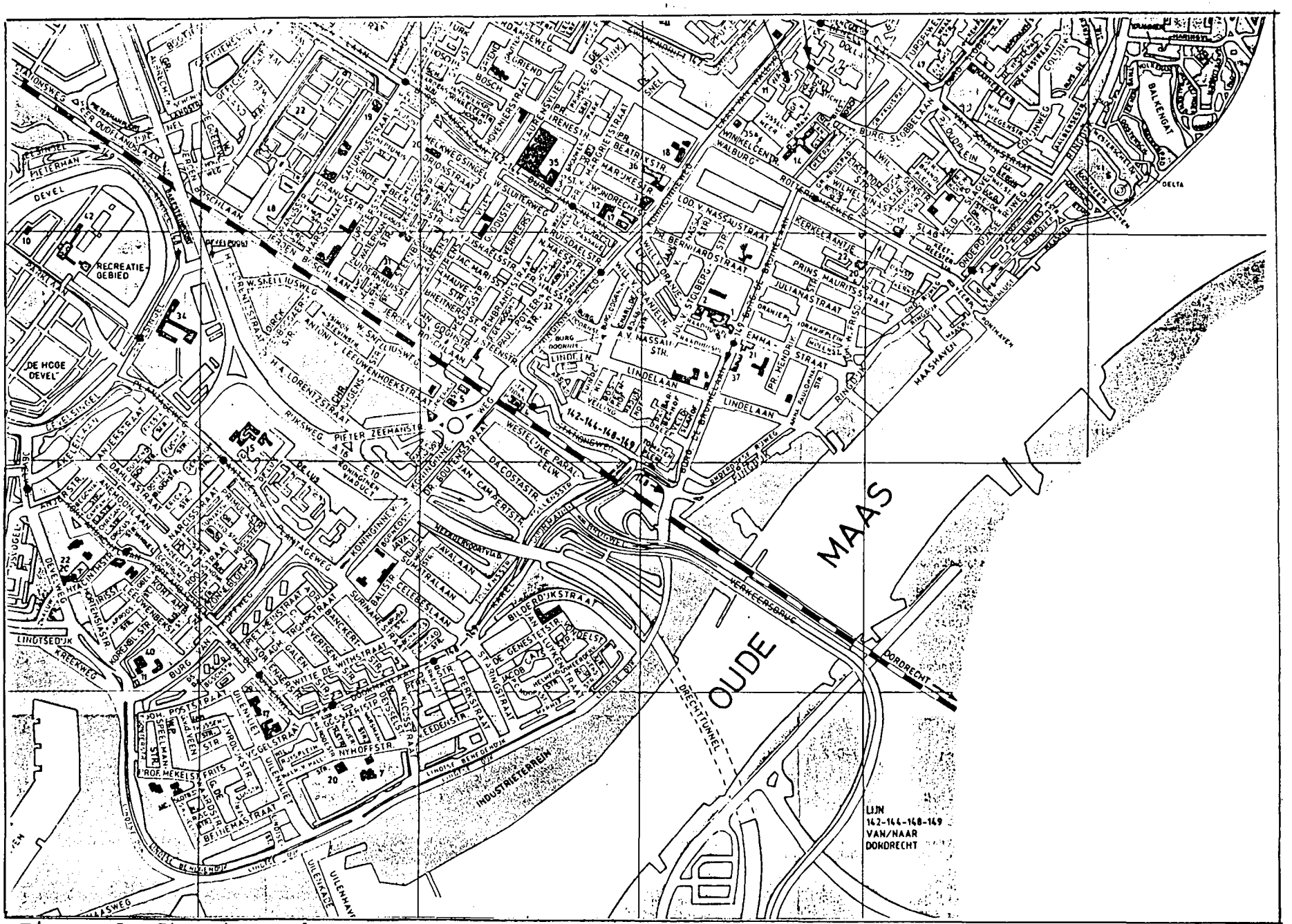
Figuur 4. Zwijndrecht circa 1900. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 545 en 546 (1910-1911).

Figuur 5. Zwijndrecht circa 1935. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37 H, 38 C, 43 F en 44 A (1935-1939).



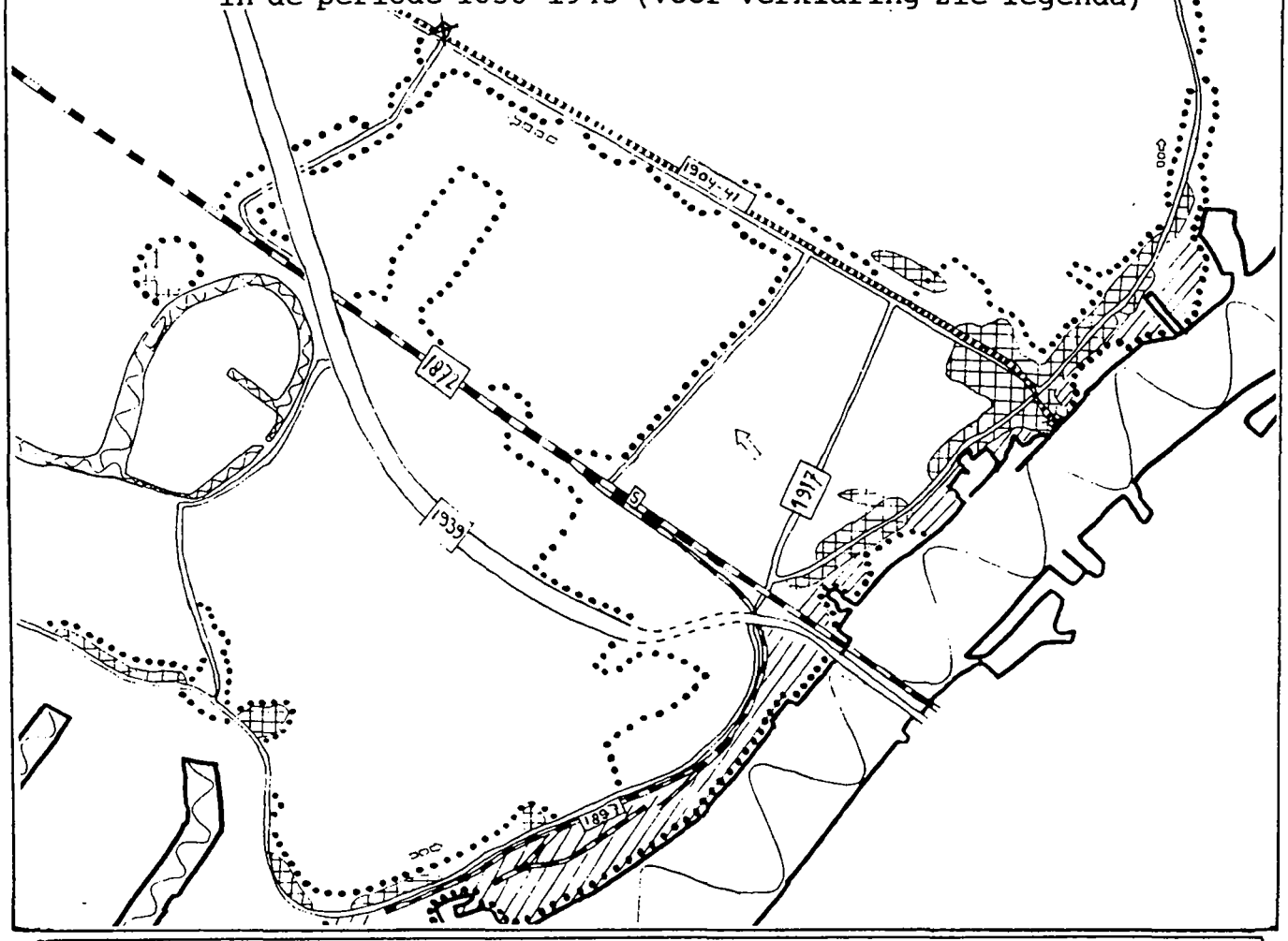


Figuur 7. Zwijndrecht circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37 H, 38 C, 43 F en 44 A (1988-1990).

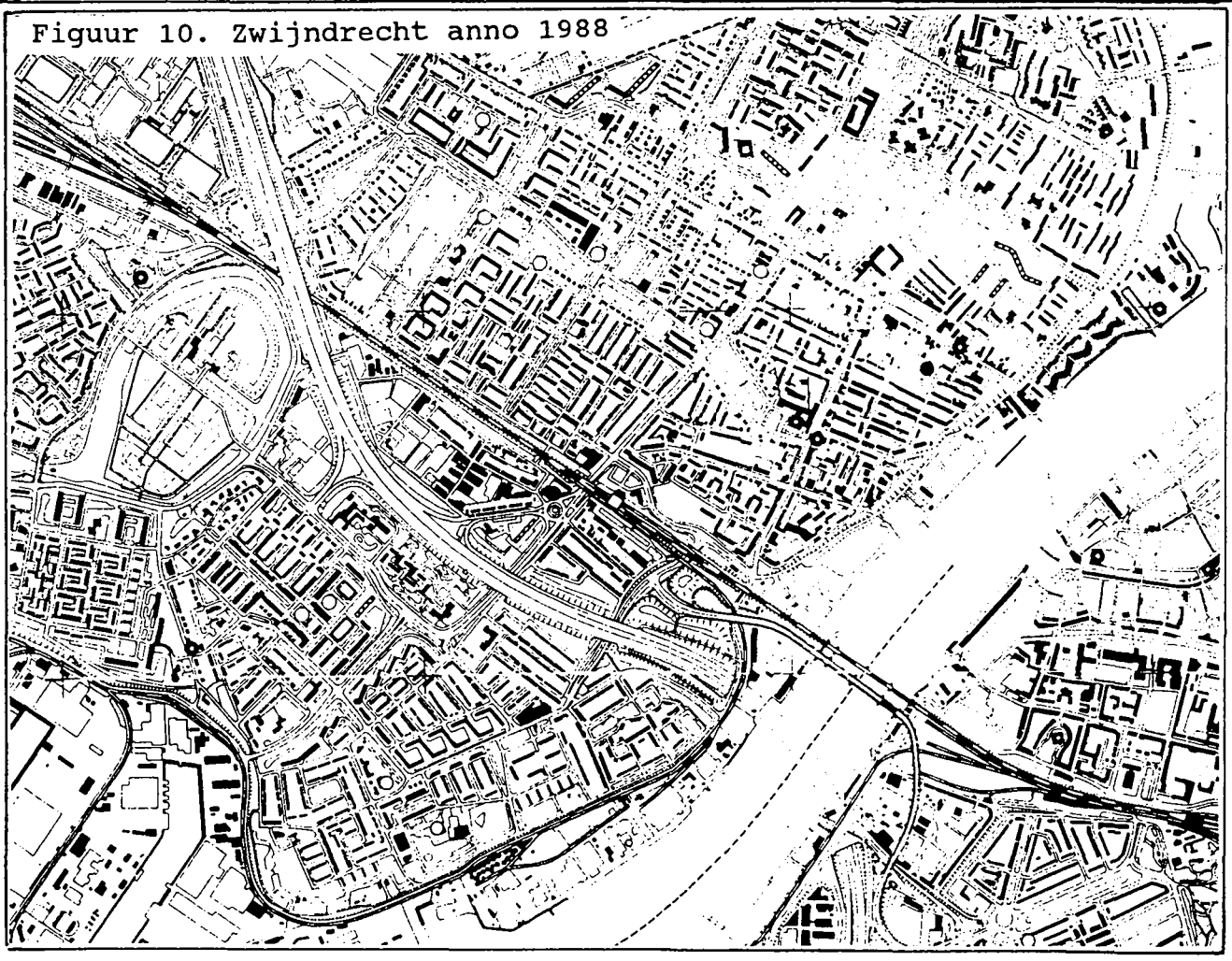


Figuur 8. Straatnamenkaart van Zwijndrecht.

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



Figuur 10. Zwijndrecht anno 1988



B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE ZWIJNDRECHT

Inleiding

Zwijndrecht is ontstaan aan de oever van de Oude Maas tegenover Dordrecht bij de plaats waar een oude handelsroute (terug te vinden in de lijn Langeweg-Rotterdamseweg) de rivier kruiste. De oudste kern bevindt zich bij de NH kerk aan het begin van de Rotterdamseweg. Van de dijkbebouwing langs de Ringdijk is na de watersnoodramp van 1953 en de daarop volgende dijkverzwaring weinig overgebleven.

Westelijk van Zwijndrecht ligt het dijkdorpje Groote Lindt op de plaats waar ooit de Devel, een zijarm van de Oude Maas, uitmondde. Verder naar het westen bevinden zich de buurtschappen Achter Lindt en Kijfhoek, respectievelijk aan de dijk van de Oude Maas en de dijk van de (gedeeltelijk gedempte) Devel gelegen.

De noordelijk van Zwijndrecht gelegen buurtschap Walburg bestaat allen nog in naam; zij is volledig opgegaan in een nieuwbouwwijk. Groote Lindt, Achter Lindt en Kijfhoek zijn ten opzichte van Zwijndrecht relatief gering in omvang en betekenis. In de volgende alinea's worden de afzonderlijke kernen daarom niet apart behandeld.

Dorpsbebouwing, woonhuizen

De oudste woonhuizen zijn twee (voormalige) pastorieën uit het midden van de vorige eeuw: Develweg 30 in Groote Lindt en Rotterdamse weg 18 in Zwijndrecht. Woonhuizen van rond de eeuwwisseling zijn vooral te vinden aan de Rotterdamse weg. Een herenhuis met lijstgevel (Rotterdamse weg 24) is omstreeks 1895 gebouwd. Een groot aantal vrijstaande en enkele geschakelde woonhuizen langs deze weg dateert uit de periode 1905-1915. In een enkele gevel is enige Art-Nouveau invloed zichtbaar (Rotterdamse weg 62).
Van de oudere bebouwing aan de noordzijde van het Veerplein is alleen een winkelpand uit ca. 1910 redelijk gaaf gebleven. Ertegenover is in de jaren '30 een blok winkels en woningen gebouwd, dat een gebogen gevelwand vormt.

Vrijstaande woonhuizen en kleine villa's uit de jaren '20 bepalen het beeld van een groot deel van de Burgemeester de Bruinelaan. In de zelfde periode gebouwd, maar eenvoudiger van architectuur en veelal meer gewijzigd zijn de woningen aan de Prins Hendrikstraat, de Bootjessteeg en de Snelliusweg.

Bijzondere bebouwing

De NH kerk aan het Kerklaantje stamt in de huidige vorm uit de 17de eeuw. Op korte afstand bevindt zich de gereformeerde kerk aan de Rotterdamseweg (71) uit 1890 met ernaast een voormalig schoolgebouw (ca. 1915).

De NH kerk van Groote Lindt aan de Develweg werd omstreeks 1915 gebouwd. De architectuur doet neo-romaans aan. Schoolgebouwen uit de jaren '20 zijn te vinden aan de Lindelaan en de Lipperheystraat.

In de jaren '20 verrezen aan de Burgemeester de Bruinelaan het RK Julia-complex (internaat en klooster) en een RK kerk met pastorie.

Het raadhuis heeft een hoofdvleugel aan het Raadhuisplein en een zijvleugel aan de Burgemeester de Bruinelaan. Het werd in 1933 gebouwd naar een ontwerp van M.J. Granpré Molière en recentelijk aan de achterzijde uitgebreid.

Tussen de Jeroen Boschlaan en de Burgemeester Jansenlaan ligt een grote door parkstroken omgeven begraafplaats met een markante aula (ca. 1930).

Complexen, planmatige aanleg

De aanwezigheid van industrie langs de Oude Maas leidde in het begin van deze eeuw tot de bouw van arbeiderswoningen in het gebied achter de Ringdijk. Deze bebouwing (o.a. Oranjeplein en omgeving) is bij een recente renovatie vrijwel geheel door nieuwbouw vervangen.

Direct noordoostelijk van de Rotterdamseweg bevindt zich nog enige woningbouw uit het eerste kwart van deze eeuw, o.a. aan de Kruisstraat (ca. 1910), Schoolstraat en Nooteboomstraat (ca. 1925).

Aan de Lindtsedijk ligt een woonwijk, die wordt begrensd door de Staringstraat en de Bilderdijkstraat. Deze wijk is gebouwd naar een plan van W. Verschoor uit 1918. De oorspronkelijke woningen zijn in de jaren '40 door andere vervangen.

Huizenblokken uit de jaren '20 en '30, veelal gewijzigd en gering van samenhang, vormen de bebouwing van twee woonwijken tussen de Koninginneweg en de Burgemeester de Bruinelaan (Lodewijk van Nassaustraat en Lindelaan met aangrenzende straten).

Deze twee wijken worden gescheiden door de Willem van Oranjelaan, die met een plantsoenstrook met waterpartij aansluit op het Raadhuisplein. Deze aanleg werd gelijktidig gerealiseerd met de bouw van het raadhuis en was onderdeel van een slechts gedeeltelijk uitgevoerd stedebouwkundig plan van Granpré Molière, dat voorzag in een uitbreiding van Zwijndrecht in westelijke richting.

Boerderijen

Doordat het grootste deel van het grondgebied van Zwijndrecht in beslag is genomen door bebouwing, is het aantal boerderijen gering. Vermeldenswaard is de hoeve Dordwijck (ca. 1920), tussen enkele tuinbouwbedrijven gelegen aan de Langeweg. Een enkele verbouwde boerderij is te vinden in de omgeving van Kijfhoek.

Objecten van bedrijf en techniek

Langs de Oude Maas ligt een lange strook industriegebied, die zich ten westen van Groote Lindt verbreedt en enkele havens omsluit. Slechts enkele objecten dateren nog van vóór 1945. Een blikvanger is de watertoren aan de Ringdijk (1897).

Een gedeelte van het gebouwencomplex van de Euryza rijstpellerij (Ringdijk 192), waaronder enkele hallen met vakwerkspanten, dateert uit het begin van de eeuw. Het zelfde geldt voor een verbouwd fabrieksgebouw aan de Lindtsedijk.

Na-oorlogse bebouwing

Zwijndrecht is in de jaren 60 en '70 op grote schaal uitgebreid, eerst in noordwestelijke en later in noordoostelijke richting tot aan de grens met Hendrik-Ido-Ambacht. In de jaren '80 zijn woningen gebouwd in het gebied aan de Oude Maas tussen de Veerhaven en het Noordpark.

Aan weerszijden van de oude kern van Groote Lindt werd het gebied tussen de Lindtsedijk en de Devel volgebouwd met woonwijken. Sinds het begin van de jaren '80 wordt ook ten noorden van de Devel woningbouw gerealiseerd in de polder Heer Oudelands Ambacht.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Zwijndrecht

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

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

1.2 Stedelijk villagebied

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

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

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

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

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

2.3 Villagebied

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

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

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

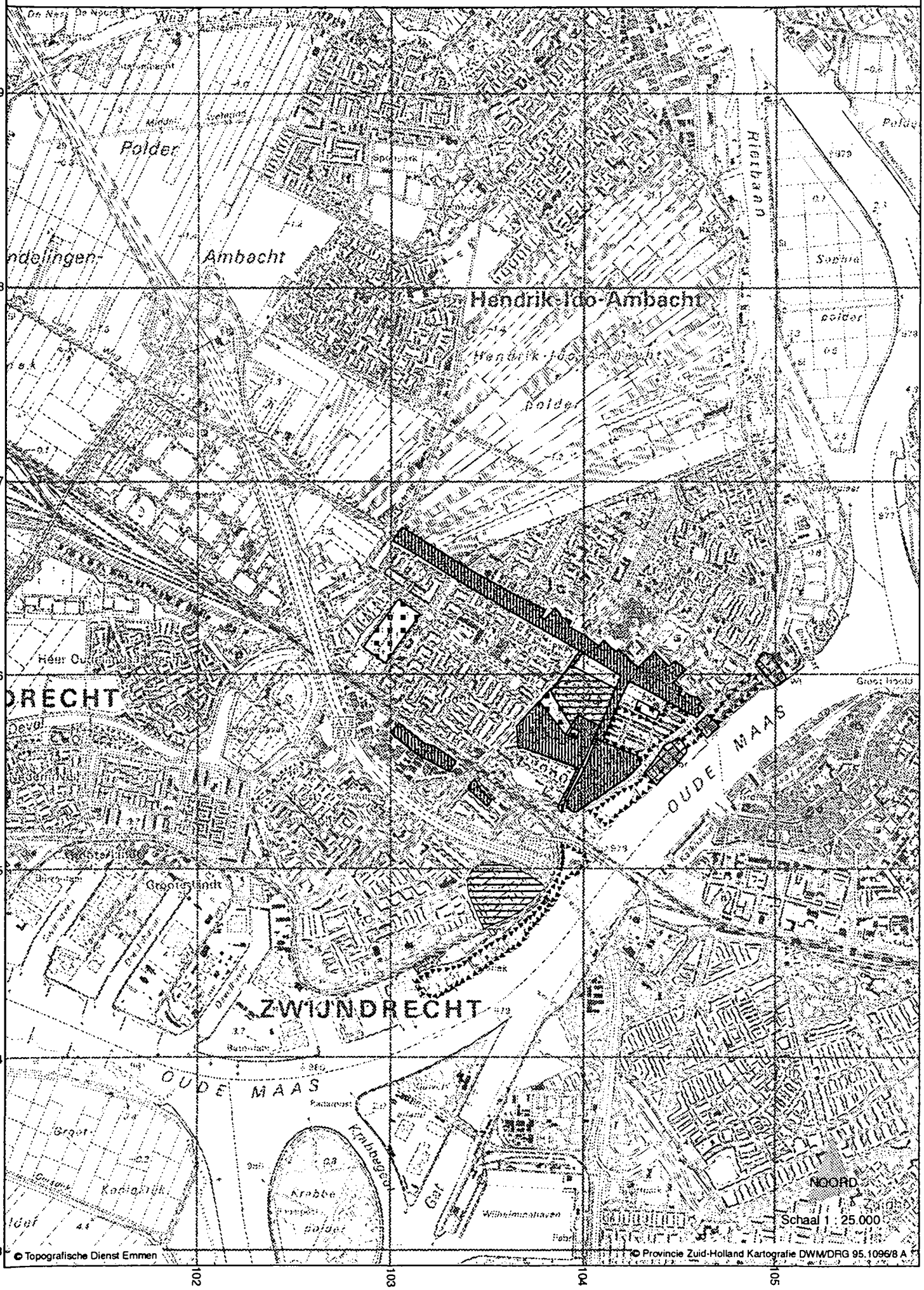
3.2 Groen gebied

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

4. Ander gebied

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

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

ZWIJNDRECHT,
Stedebouwkundige typologie