

Wijkbeschrijving Historische Binnenstad

Inhoud

1 Inleiding	1
1.1 Inleiding op de bijlage	3
2 Het Eiland van Dordrecht	5
2.1 De ontwikkeling van het eiland	6
3 Wijkbeschrijvingen	11
3.1 Historische binnenstad	13

Leeswijzer

Dit pdf-document bevat de wijkbeschrijving van de door u geselecteerde wijk uit de bijlage bij de Welstandsnota – Gemeente Dordrecht.

De Welstandsnota – Gemeente Dordrecht is hier in zijn geheel te downloaden:

www.dordrecht.nl/WelstandsnotaDordrecht





Inleiding 1



1.1 Inleiding op de bijlage

1.1.1 Over de bijlage

Deze bijlage is een zelfstandig onderdeel van de Welstandsnota Dordrecht. In principe biedt de welstandsnota alle gegevens die nodig zijn om een bouwaanvraag in te dienen die voldoet aan de ‘redelijke eisen van welstand’. In de welstandsnota worden de bestuurlijke aspecten, en de systematiek van de welstandstoets toegelicht. In de welstandsnota zijn 15 gebiedstypen onderscheiden op basis van overeenkomsten in ontstaansgeschiedenis en functionele, stedenbouwkundige en architectonische kenmerken. Bouwwerken worden getoetst aan een aantal basiscriteria én aan gebiedsgerichte criteria die voor elk van de 15 gebiedstypen zijn opgesteld. Daarnaast zijn er zogenaamde sneltoetscriteria voor kleine bouwwerken die niet gebiedsgebonden zijn.

In de voorliggende bijlage wordt niet, zoals in de welstandsnota, uitgegaan van gebiedstypen, maar van de verschillende wijken en deelgebieden van Dordrecht. In de meeste wijken zijn meerdere gebiedstypen aanwezig. In de wijk Reeland zijn bijvoorbeeld vijf gebiedstypen aanwezig: 19e-eeuws stedelijk weefsel, Tuinwijken, Wederopbouw – stempelwijken, Wijken na 1990 en Stedelijke groengebieden.

Deze bijlage is bedoeld voor bewoners, architecten, ontwikkelaars en andere belanghebbenden die zich verder willen verdiepen in de ontstaansgeschiedenis van het Eiland van Dordrecht, in de – vaak gedifferentieerde – stedenbouwkundige en architectonische opbouw en de karakteristiek van de wijken en deelgebieden. Waar dat van toepassing is wordt ingegaan op de te verwachten ontwikkelingen.

1.1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 Het eiland van Dordrecht worden de ontstaansgeschiedenis van het eiland van Dordrecht en de daarmee samenhangende ruimtelijke identiteit van Dordrecht beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de verschillende wijken en deelgebieden beschreven. De wijkbeschrijvingen volgen steeds dezelfde opbouw: Achtergrond (de ontstaansgeschiedenis), Beschrijving (huidige situatie) en Waardering, Beleid en Ontwikkeling.

A historical map of the island of Dordrecht, showing the city and surrounding areas. The map is overlaid with a blue gradient. The title "Het Eiland van Dordrecht" is written in white text across the center.

Het Eiland van Dordrecht

A circular compass rose with a fleur-de-lis at the top, indicating North. It is part of the historical map background.

2

2.1 De ontwikkeling van het eiland

Water en land

Dordrecht is onlosmakelijk verbonden met een geschiedenis van water en inpoldering. Rond het vroegere riviertje de Thure(driht) is Dordrecht ooit begonnen als een lineair dorp. De oudste archeologische vondsten dateren uit de 12e eeuw, maar er was voor die tijd hoogstwaarschijnlijk al sprake van een nederzetting. Na enkele overstromingen kort na elkaar, die gezamenlijk de Sint-Elisabethsvloed van 1421 vormden, wordt Dordrecht anderhalve eeuw voornamelijk omringd door water.

In de tweede helft van de 16e eeuw worden op- en aanwassen zichtbaar. Naast natuurlijke verlanding, wordt het eerste land ingepolderd. Rond 1650 telt het dorp Dubbeldam enkele tientallen huizen en er wonen mensen verspreid in de nieuwe polders. De inpolderingen tussen de 17e en 19e eeuw leggen de grondvorm van Dordrecht vast. De laatste en grootste polder (Polder de Biesbosch) komt gereed in 1926. De dijken langs de polders werden belangrijke landschappelijke structuren op het eiland waarop vaak kleinschalige lintbebouwing (dijklinten) ontstond.

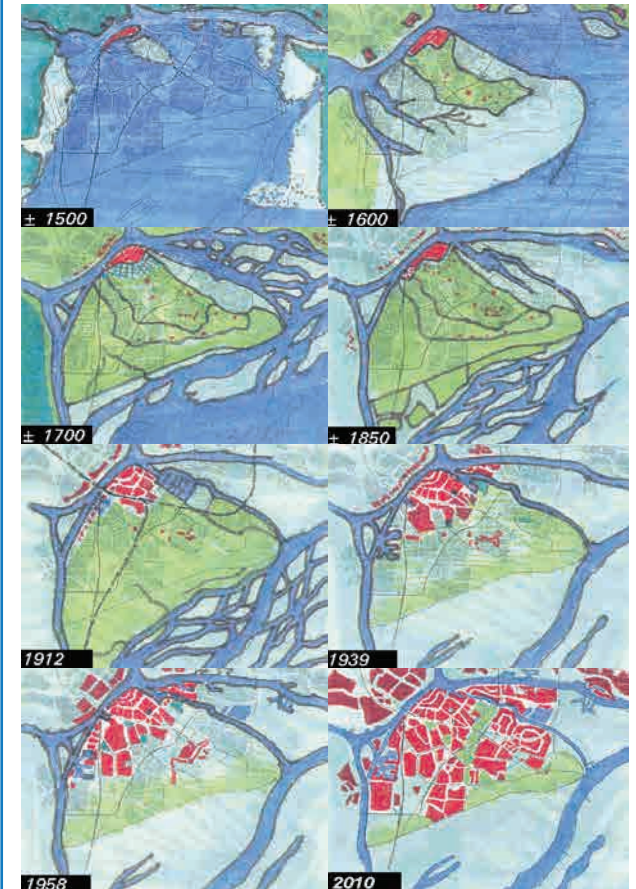
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

Historische stad en 19e-eeuwse schil

De ligging van Dordrecht aan een knooppunt van rivieren heeft gezorgd voor een sterke stedelijke groei. Handel

en scheepvaart, overslagplaats en havens typeren de stad. In de 13e eeuw krijgt Dordrecht stedelijke rechten en stapelrecht; dit is het recht alle passerende goederen ter markt te brengen. Ook krijgt de stad grafelijke toestemming om een gracht rond de stad te graven. De stad is rijk aan aanlegplaatsen, havens, pakhuizen en watergebonden bedrijven zoals molens, houtbergingen en scheepswerven. Bijzonder zijn de gevels (Voorstraat), die in het water staan.

In de vorm van een halve cirkel ligt rond de stad een raster van tuinen en bleekgronden. In het gebied loopt een fijnmazig netwerk van paden en laantjes. Naast blekerijen en wasserijen bevinden zich hier ook lusttuinen en buitens. Buiten de stadspoorten verbinden rechte wegen, onderling verbonden door dwarswegen, de stad en het buitengebied. Met het verdwijnen van stadswallen, stadsmuur en poorten, ontwikkelt zich in de 19e eeuw nieuw stedelijk gebied met name in de halve cirkel van tuinen, buitens en blekerijen. Karakteristiek voor deze ring zijn de (nog veel aanwezig zijnde) rijk versierde winkelpanden en puien, de keistraten, de (ijzeren) bruggen, de spoorlijn met het station en de vele villa's. Het gebied vormt een groene woonomgeving met grote tuinen rond de buitens van grootgrondbezitters. Maar ook nijverheid en boerderijen met weiden, tuingronden en boomgaarden komen er voor. De historische lijnen vormen het uitgangspunt voor de radiale stadsuitbreiding van deze zogenaamde 19e-eeuwse Schil. Langs de Singel en uitvalswegen wonen notabelen, winkeliers en andere middenstanders. Overwegend in ruime kavels staan bloksgewijs herenhuizen. Langs de zijstraatjes komen meer sobere arbeiderswoningen voor.



Groei van het eiland

Vanaf de 17de eeuw lieten welgestelden buiten de stad een landgoed of buitenplaats aanleggen. In de 19de eeuw ontstond opnieuw een sterke behoefte naar het buitenleven. Dit uitte zich in de bouw van buitenplaatsen en stadsvilla's met rondom grote tuinen. Verspreid op het eiland van Dordrecht liggen nog enkele (restanten van) landgoederen en buitenplaatsen.

Wonen

De Woningwet van 1902 met zijn minimeisen voor woningen en de verplichting tot het maken van uitbreidingsplannen, betekent een keerpunt in de Nederlandse woningbouw.

Voor Dordrecht ontwerpt J.E. van der Pek in 1917 een uitbreidingsplan als leidraad voor verdere ontwikkeling. Rond 1930 vinden enkele wijzigingen plaats in de planopzet voor het latere 'tuindorp' Krispijn. Belangrijke elementen zijn het respecteren van de historisch structuurlijnen, het creëren van zichtlijnen naar de toren van de Grote Kerk en het aanbrengen van laanbeplanting.

Het karakter van de uitbreidingsplannen van 1917 en 1932 laat zich lezen in het volgende citaat:

“De kunst van stadsuitbreidingen is die van zien in de toekomst; ze is minder gericht op formele schoonheid dan op nut, doelmatigheid, gezondheid, goedkoopte, ordeijkheid, overzichtelijkheid, gerieflijkheid.”

Beslaat de groei van het Dordtse centrum een aantal eeuwen (1100-1870) en de groei van de 19e-eeuwse schil ruim een halve eeuw (1870-1930), de wijken en buurten die na de tweede wereldoorlog zijn gebouwd, hebben steeds kortere bouwperiodes. Stadspolders bijvoorbeeld is in twintig jaar gebouwd (1980-2000).

Deze versnelling in tijd is van grote betekenis in ruimtelijk en beeldend opzicht; daar waar de stad eerst per woning groeit, groeit ze nu per wijk met vaak duizenden woningen tegelijk. Bijna iedere stad van enige omvang in Nederland heeft wel een wijk uit de jaren 1920-1940 (conform de principes van een tuindorp), een wederopbouwwijk uit de jaren 1950-1970, een woonerfwijk uit de jaren 1970-1990 en/of één of meerdere woonwijken van na 1990. In Dordrecht liggen deze wijken als eilanden in de polders in schillen rond de historische stad en de 19e-eeuwse schil.

Werken

Eeuwenlang vonden wonen en werken naast elkaar plaats. De winkelier woonde boven of achter de winkel, de pakhuizen stonden in dezelfde straat als de herenhuizen, de arbeiderswoningen naast de fabriek. Uit functionele en hygiënische overwegingen raken wonen, recreëren en werken in de 20e eeuw meer en meer van elkaar gescheiden. De relatie van Dordrecht met de rivier is bepalend geweest voor het ontstaan van langgerekte industriegebieden en bedrijventerreinen langs de oevers van de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede. Deze gebieden zijn in opzet monofunctioneel.

Identiteit

De identiteit van Dordrecht wordt bepaald door de geschiedenis van water en land, inpoldering, eilanden en historische en nieuwe gebouwen. Verspreid over het eiland zijn nog steeds structuren en gebouwen aanwezig, die iets vertellen over de ontwikkelingsgeschiedenis van het eiland. Het gaat om enkele landgoederen en buitenplaatsen, de historische linten en kernen en de dijklinten. Het behoud en versterken van de karakteristiek van deze cultuurhistorisch waardevolle structuren is belangrijk voor de identiteit van Dordrecht.

De stad bestaat daarnaast uit gebieden met een eigen identiteit. De naoorlogse wijken liggen als eilanden rond de historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil. Van oudsher is de stad min of meer zelfvoorzienend: winkels, bedrijvigheid en wonen vormen een levendig 'stedelijk' geheel. Het beeld van de (historische) stad is sterk individueel. Gemeenschappelijke kenmerken zijn het bouwen in de rooilijn, het aansluiten van de panden, de bescheiden bouwhoogte en het materiaalgebruik. Per pand zijn er verschillen ontstaan in hoogte, breedte, kleur, materiaal en gevelindeling.

Met de planmatige en grootschaliger uitbreidingen ontstaat geleidelijk een meer collectief beeld.

Woningen worden in blokken gebouwd met grote aantallen. In eerste instantie (de jaren 1930) is sprake van woningcomplexen die als geheel zijn ontworpen, vaak met een symmetrische opzet, hoekaccenten en dergelijke. Later worden de blokken eenvoudiger en strakker qua beeld (de jaren 1960), gebaseerd op herhaling van een kleine eenheid (woning). De functies

worden gescheiden: wonen overheerst naast een apart winkelcentrum. In wijken als Krispijn en Crabbehof wordt de identiteit sterk bepaald door de destijds geldende opvattingen met betrekking tot stedenbouw en architectuur. Dubbeldam daarentegen kent een specifiek dorps karakter: hier wordt de identiteit meer bepaald door de kleinschaligheid en openheid van het historisch lint met daarom heen wijken en buurten uit andere bouwperiodes.

Open(bare) ruimte en geleidingzones

Naarmate de gebouwde omgeving toeneemt, neemt ook de betekenis van de open ruimte in en rondom de stad toe. Het verder verdichten van de stad kan slechts worden verantwoord als tegelijkertijd de betekenis van de open ruimte wordt onderkend en veiliggesteld. Pleinen, parken en op grotere schaal groene, open geleidingzones zijn daarin belangrijk. Op het eiland zijn twee geleidingzones aanwezig: de Corridor en de Dordwijkzone. Deze zones hebben een groen en ecologisch karakter. Ze verbinden de stad met het omringende buitengebied en hebben vaak ook recreatieve betekenis. Het buitengebied is een oase van rust ten opzicht van de stedelijke drukte en is vooral van betekenis voor de landbouw, natuur en recreatie.

Lange lijnen

Tussen de stadsdelen en wijken met een eigen identiteit liggen spoorlijnen, snelwegen, waterwegen, stedelijke routes en dijken. Sommige van deze routes zijn onderdeel van een landelijk netwerk waarmee Dordrecht wordt verbonden met het achterland. Andere routes verbinden de verschillende stadsdelen

en wijken met elkaar. Deze zogenaamde 'lange lijnen' worden intensief gebruikt door bezoekers, passanten en de bewoners zelf: zij werken daardoor als visitekaartje voor de stad.

Gebouwen, die zichtbaar zijn vanaf de lange lijnen op het eiland, hebben een grote invloed op het uiterlijk van de stad als geheel. Een samenhangende inrichting van de openbare ruimte voor elke lange lijn is belangrijk voor de herkenbaarheid. Tegelijkertijd zijn de verschillen in bebouwing langs de route, zoals een toe- of afnemende dichtheid, ook van belang voor de oriëntatie. Een afnemende dichtheid (minder en lagere bebouwing) betekent vaak dat je de stad uitgaat.

De lange lijnen kennen, gezien hun verschillende betekenis in de stad, een duidelijk verschil in schaal en karakter. Zo vormen de dijken een fijn netwerk dat stad en land met elkaar verbindt. De kleinschaligheid van de dijkbebouwing leidt vaak tot een contrast met de omliggende bebouwing. Naarmate de dijken meer in de stad liggen, is een meer stedelijk, dichter bebouwd dijkprofiel ontstaan, naarmate de dijken meer in het landelijk gebied liggen, zijn ze meer open en groen van karakter.

Bij rijkswegen speelt de hogere snelheid van de reiziger mee. Die snelheid laat een grotere maat en schaal van de bebouwing toe. Naast bebouwing, schermen en beplanting spelen ook kunstwerken, zoals bruggen een rol in de ruimtelijke beleving van deze routes.

De routes die de toegang tot de stad vormen, zoals

die van het station naar de binnenstad, zijn van belang voor het autoverkeer en het langzaam verkeer. Het gebruik en de vormgeving van de plint (begane grond-verdieping) van de gebouwen erlangs moeten bijdragen aan het publieke karakter van de route.

Structuurvisie Dordrecht 2040

De hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid voor Dordrecht zijn vastgelegd in de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013). Hierin wordt de ambitie beschreven om Dordrecht te ontwikkelen als aantrekkelijke, complete centrumstad in de regio: een stad met een sterke sociale, culturele en economische functie voor de Drechtsteden. Een mooie stad, waarin het prettig wonen en werken is. De beeldkwaliteit van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte hebben grote invloed op de schoonheid van die leefomgeving.

Eén van de ambities van de Structuurvisie is een 'leefbaar Dordrecht'. Dordrecht wil een schone en veilige stad zijn, waarvan de inwoners tevreden zijn over hun directe leefomgeving. Het woonklimaat moet er aangenaam zijn. De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van de stad. Dit heeft niet alleen betrekking op het uiterlijk van de straat of het groen. Ook de mate waarin men zich thuis, veilig en welkom voelt in zijn eigen straat of wijk draagt bij aan een prettige leefomgeving en de beeldvorming van de stad.

Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn daarbij belangrijke kwaliteitsaspecten. Een openbaar gebied

waar mensen graag komen, heeft een belangrijke sociale functie. Ook de ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing speelt een rol. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen belangrijke aandachtspunten. De fysieke veiligheid, met name de waterveiligheid en de veiligheid langs het spoor, wordt gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

Het welstandsbeleid moet bijdragen aan een aantrekkelijke woon- en werkstad en een schone en veilige leefomgeving.

Identiteiten en gebiedstypen

De plattegrond van de stad en het raster van het logo zijn als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad.

De kleuren van het mozaïek worden vooral bepaald door de stedenbouwkundige en architectuur-opvattingen uit de verschillende ontwikkelperiodes van de stad; meestal ook ondersteund door een bepaalde dominerende functie. Voor het functioneel inkleuren van de stad zijn in de Structuurvisie de verschillende gebieden ingedeeld in leefmilieus: de tegels van het mozaïek."

A blue-tinted photograph of a Dutch canal scene. In the foreground, a small boat is docked on the left. A bridge spans the canal in the middle ground, with a person walking across it. The background is filled with traditional Dutch houses with gabled roofs and many windows. The water reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



3.1 Historische binnenstad

3.1.1 Achtergrond

Dordrecht tot 1550

het ontstaan en de Dordtse Gouden Eeuw

Dordrecht is begonnen als een nederzetting in een veenmoeras. Op de oevers van het veenriviervtje de Thuredrith, ter hoogte van de Grote Kerk, vormt zich in de tweede helft van de 12de eeuw een verzameling huizen. Vanaf de oeverwallen vindt de ontginning plaats van het veenland. De eerste bewoners graven afwateringskanalen en een achtergracht, die het gebied afsluit. Op de gewonnen grond komen paden. Die zijn nog herkenbaar aan de landzijde, zoals de Voorstraat op de oude oeverwal. Zijstraten staan hier haaks op, zoals de Grote Spuistraat, de Vriesestraat, het Steegoversloot, de Heer Heijmanssuijsstraat. Er komen ook enkele dwarsgangen die parallel liggen aan de Voorstraatshaven: de Breestraat, Steenstraat, Doelstraat en Museumstraat (voorheen Middelgracht, Lindengracht en Lindenstraat).

De huizen op de oeverwallen zijn hoog, smal, ondiep en tegen elkaar gebouwd. Ook de bebouwing aan de landzijde bestaat uit gesloten bouwblokken, dicht bebouwd, met vooral kleinere panden.

De poort- of waterzijde ontwikkelt zich parallel aan de Oude Maas. Deze goed bevaarbare rivier ontstaat door zware overstromingen in de 12de eeuw en neemt de rol van de Oude of Voorstraatshaven als vaarroute voor handelsverkeer over. Pas in de 13de eeuw komen de eerste bruggen over de Voorstraatshaven.

De bebouwing aan de waterzijde staat op diepe,

relatief smalle percelen, die doorlopen tot de rivier. Vaak is er sprake van een combinatie van woonhuizen, werkplaatsen en pakhuizen. Deze koopmanshuizen, bijvoorbeeld van de wijnhandelaren aan de Wijnstraat, hebben aan de woonzijde vaak allure. De woonverdieping ligt verhoogd en is bereikbaar door middel van een trap met bordes.

De weinige zijstraten in dit gebied verbinden de Wijnstraat, Groenmarkt en Grotekerksbuurt met de rivier: de Schrijversstraat, Gravenstraat, Tolbrugstraat en Vleeshouwersstraat. Sommige direct vanuit een steiger, zoals de Schuitenmakersstraat.

Het gebied rond de Nieuwkerk hoort oorspronkelijk bij het Heer Daniëlsambacht, een soort buurtschap, en vanaf 1300 bij Dordrecht. In 1410 wordt de Nieuwe Haven gegraven om bij storm beschutting te bieden aan schepen. De Voorstraatshaven voldoet bovendien niet meer als doorvaarbare stadshaven, door de bouw van het stadhuis (toen nog lakenhal) over de Voorstraatshaven heen. De grond ten noorden van de Nieuwe Haven komt hoger te liggen door ophoging met de grond die vrijkomt bij het graven. Zo ontstaat het Nieuwe Werck, waar later de straten Nieuwe Haven, Hoge Nieuwstraat en Binnen en Buiten Walevest worden aangelegd.

Groei van een handelsstad

Dordrecht ligt gunstig aan een belangrijke scheepvaartroute tussen Holland en Vlaanderen en Engeland en het Rijngebied. Die ligging zorgt ervoor dat de stad zich ontwikkelt tot handelsstad. De belangrijkste



Dordrecht rond 1550



Overkluizing Stadhuis



Zicht op de Grote Kerk vanaf de Leuvehaven

handelsproducten zijn hout, wijn en graan.

In 1220 ontvangt Dordrecht stadsrecht van de Graaf van Holland. Er volgt toestemming voor het bouwen van een stadhuis, een stenen gevangenis en een stadsgracht, de latere Spuihaven. Eind 13de eeuw ontstaat rond het tegenwoordige Scheffersplein een bestuurlijk centrum met huis Scharlaken als koopmans- en lakenhal en de toltoren.

De graven van Holland logeren regelmatig in Dordrecht, in herberg Henegouwen aan de Gravenstraat. Hun munten laten ze slaan in het munthuis aan de Voorstraat. Dichtbij het grafelijk centrum bouwen wijnhandelaren tussen de Wijnstraat en de rivier hun grote koopmanshuizen, met opslag- en werkruimte.

In 1299 krijgt Dordrecht het stapelrecht. Handelaren worden verplicht hun goederen, per schip via Merwede en Lek aangevoerd, in Dordrecht op te slaan en te verhandelen. In 1355 komt hier het Maasrecht bij. Ook goederen via andere vaarroutes moeten nu op de Dordtse markt worden aangeboden. Dordrecht heeft geen echte marktplaats. De kades en ruimere plekken voor de stadspoorten doen dienst als afzet- of handelsplaats. Vaak gaan de goederen ook direct naar de pakhuizen.

In 1383 vindt de bouw van een nieuwe lakenhal plaats, over de Voorstraatshaven heen. In 1544 wordt de dan leegstaande hal verbouwd tot stadhuis. Een mooi, vroeg voorbeeld van herbestemming!

Zo ontwikkelt zich aan de waterzijde het handelscentrum.

Tussen water- en landzijde, bij de toltoren, groeit het bestuurscentrum. En aan de landzijde van de Voorstraat vestigen zich in de kleinere smalle straten de ambachtslieden en later ook de winkels.

Dordrecht is in de 14de eeuw het economische en commerciële hart van Holland. Dit leidt tot grote uitbreiding van de bebouwing, vooral langs de oevers van de huidige Voorstraats- en Wijnhaven. Overstromingen in de 15de eeuw, vooral de Sint Elisabethsvloed uit 1421, zorgen gedurende 150 jaar voor stagnatie van de groei.

[Wat de tijd overleefde](#)

De hoofdstructuur van de binnenstad is nu nog volledig herkenbaar. Ruggengraat is de Voorstraatshaven, met de belangrijke parallel lopende straten Voorstraat en Wijnstraat-Groenmarkt-Grotekerksbuurt. Haaks op de Voorstraat sluiten zijstraten aan, zoals de Prinsenstraat, de Grote Spuistraat, de Vriesestraat en het Steegoversloot, die de verbinding leggen met het achterland. Ook de Voorstraatshaven is nog volledig intact, met de karakteristieke smalle steigers, waar vroeger de schepen aanmeerden. Het hoogteverschil tussen de Voorstraat met de landzijde is nog voelbaar, lopend vanuit de zijstraten richting Voorstraat.

Aan de poort- of waterzijde zijn de parallel aan de rivier lopende routes nog volledig aanwezig, maar ook nog kleine pleintjes bij de Vismarkt en de Groothoofdspoort. Kenmerkend voor de verbinding tussen de land- en waterzijde is de bajonetvorm. Historisch ontbreken directe verbindingen en sluiten straten niet direct aan

op de bruggen over de Voorstraats- en Wijnhaven, maar wel op de steigers.

Er zijn ook nog (restanten van) belangrijke gebouwen in de stad uit de eerste vier eeuwen. Op de plaats van een tufstenen kerk wordt in de 13de eeuw de Grote Kerk gebouwd, in Brabantsgotische stijl. In de 15de eeuw komt de – nooit voltooide – toren te staan.

Andere belangrijke gebouwen uit deze periode zijn de Nieuwkerk, het stadhuis (moderne gevel dateert uit 18de eeuw), maar ook stadspoorten, waaronder de Groothoofdspoort. Verder zijn er nog het pand Henegouwen aan de Gravenstraat, 't Zeepaert aan de Wijnstraat, De Gulden Os aan de Groenmarkt en het Muntcomplex aan de Voorstraat en de kelder van Huis Scharlaken.

Ten slotte zijn er de restanten van het vroegere Augustijnenklooster, het Hof, de plaats van historische gebeurtenissen. Veel panden aan de Voorstraat en Wijnstraat, Groenmarkt en Grotekerksbuurt hebben achter jongere gevels nog bouwstructuren uit de periode tot 1550.

[Dordrecht tussen 1550 en 1850: barre tijden](#)

Na een lange periode van stilstand wordt in 1609 de Wolwevershaven gegraven. Het duurt nog tot in de 20ste eeuw voordat de landstrook ten noorden van de haven en het Nieuwe Werck zijn volgebouwd. De laatste bebouwing komt langs de rivier. De bebouwingsstructuur volgt de rivier en bestaat uit gesloten bouwblokken. Op een enkele plek is in de rooilijn nog een open plek

in de vorm van een tuin aanwezig, afgesloten van de straat door een muur of hekwerk. De percelen staan haaks op de straten en zijn tussen Hoge Nieuwstraat en Binnen Walevest het minst diep. Er zijn weinig haakse tussenstraten, alleen de korte Lange IJzerenbrugstraat en de Venloostraat.

Het Maartensgat verandert in 1649 van houtbergplaats in een haven en in 1655 is de Kalkhaven gebruiksklaar. Tussen de Binnen en Buiten Kalkhaven is sprake van een ondiep bouwblok. De oorspronkelijke bedrijfsgebouwen zijn vooral breed. De historische woningen tussen Binnen en Buiten Kalkhaven en tussen het Maartensgat en de Hooikade beslaan vaak het gehele perceel. Ook aan de landzijde breidt de bebouwing zich uit en er komen hofjes van liefdadigheid, voor oudere en vaak ook armere alleenstaanden.

Verder wordt er voornamelijk verbouwd: rijke families geven hun woonhuizen een nieuwe gevel en een nieuw interieur naar de nieuwste mode. Of ze voegen panden en percelen samen voor het bouwen van een nieuw pand. Daarbij worden vaak nog wel de oude bouwmuren gebruikt. Begin 17de eeuw start de inpooldering van het verdrongen achterland en krijgen de landverbindingen, zoals Prinsenstraat, Grote Spuistraat en Steegoversloot, meer betekenis.

[Wat gebeurt er in die tijd in Dordrecht?](#)

Dordrecht is in de 16de eeuw nog wel een handelsstad, maar de meeste Dordtenaren zijn inmiddels ambachtslieden, georganiseerd in beroepsgroepen en belangenorganisaties. Halverwege de 16de eeuw sterven veel inwoners door hongersnoden. De Beeldenstorm rond 1565 leidt in Dordrecht niet tot zeer grote vernielingen dankzij een tactvolle burgemeester. De geloofsstrijd leidt wel tot de komst van de Spaanse

veldheer Alva naar Nederland en zo breekt de Tachtigjarige Oorlog uit. Uit pragmatische overwegingen schaart Dordrecht zich in 1572 tijdens de Eerste Vrije Statenvergadering achter de opstandelingen tegen Spanje. De watergeuzen zijn namelijk in een positie om de handelsroutes naar de stad af te sluiten. In 1575 wordt in het Hof door de Staten van Holland en Zeeland de Unie van Dordrecht gesloten. Dit verdrag legt basis voor de Republiek der Verenigde Nederlanden.

Het Hof was regelmatig verblijfplaats van zowel Willem van Oranje, als zijn zoon en stadhouder Maurits. Belangrijke strategische expedities zijn hier voorbereid. Vanwege haar status en gunstige ligging vindt in 1618 en 1619 ook de eerste Nederlandse Nationale Synode plaats in Dordrecht, in de Kloveniersdoelen (waar nu de rechtbank is). In 180 zittingen wordt onder meer besloten tot een nieuwe bijbelvertaling. De daaruit voorkomende Statenbijbel (1673) vormt de basis van de huidige Nederlandse taal. Tegen het einde van de 17de eeuw breekt een rustige periode aan. Nieuwe kooplieden vestigen zich in de stad en brengen de handel opnieuw tot bloei. Ook is er vrijheid van godsdienst.

Ondanks tegenstand van de prins en zijn Oranjegezinden nemen de Fransen eind 18de eeuw de macht in de stad over, gesteund door de Dordtse patriotten. Dit leidt voor Dordrecht echter ook tot ongewenste gelijkheid. Zo verdwijnt het lucratieve stapelrecht. Ook is Dordrecht niet langer eerste stemhebbende stad in de Statenvergadering en zijn familiewapens, wapenborden en gilden niet langer gewenst. Begin 19de eeuw komt er een einde aan de macht van de Fransen en krijgt Nederland in 1813 een koning.

Vanaf de 17de eeuw tot halverwege de 19de eeuw lijdt de stadsbevolking onder de gewapende strijd maar ook onder ziekten als de pest en cholera, waaraan een



Dordrecht 1650



Dordtse Gevels aan de Museumstraat



Zicht vanaf de Grote Kerk op de Nieuwe Haven

groot deel van de bevolking sterft. Met het oog op de volksgezondheid besluit het stadsbestuur na de cholera-epidemie in 1848-1849 dan ook de grachten, die als riool dienen, te dempen.

Wat de tijd overleefde

De stadsuitbreidingen in de rivier: de Wolwevershaven, het Maartensgat en de Kalkhaven, krijgen in deze periode hun huidige vorm. Verder wijzigt de hoofdstructuur niet, er komt alleen bebouwing bij en er wordt verbouwd.

De tweede oudste kerk van Dordrecht, de Nieuwkerk, brandt aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog, in 1568 af. Na herbouw is de kerk de helft kleiner. In 1618 krijgt de uit het midden van de 15de eeuw stammende Groothoofdspoort zijn huidige vorm. Gedurende de 16de, 17de en 18de eeuw geven kooplieden opdracht tot de bouw van veel pakhuizen en patriciershuizen, die nog steeds te bewonderen zijn. Voorbeelden zijn Dit is in Beverenburch (1556) aan de Wijnstraat en het pand De Onbeschaamde (ca. 1650) aan de Wijnstraat. Dit laatste huis is een ontwerp van de bekende bouwmeester Pieter Post. Pakhuis Stokholm (1730) is een van de oudste gebouwen aan de Wolwevershaven.

In het cellenbroedersklooster uit 1572 aan de Dolhuisstraat worden vanaf de 18de eeuw de krankzinnigen verzorgd. Woonhofjes uit deze periode zijn de Arend Maartenszhof (1625) en de Regenten- of Lengenhof (vanaf 1755).

De zogeheten Dordtse gevels, die licht voorover hellen, zijn vanaf 1550, maar vooral tussen 1650 en 1795 gebouwd. Dit zijn trapgevels in Hollandse Renaissancestijl, die vanaf de natuurstenen waterlijst tussen de eerste en tweede verdieping een halve steen uitkragen. In de gemetselde rondbogen boven de ramen

zijn driepassen uitgespaard. De aanzetstenen voor de natuurstenen raamomlijstingen hebben de vorm van gebeeldhouwde mensenkopjes. De gevels zijn vooral gebouwd als meesterproef voor metselaars. Rond 1725 vindt het gemeentebestuur dit geveltype niet meer passen in de hoofdstraten. De 'op de vlucht' gebouwde gevels zijn sindsdien vooral nog in kleinere zijstraten te zien. Van de oorspronkelijk 800 gevels zijn er nog ongeveer 70 over. Dit in Dordrecht bedachte geveltype is ook in andere steden gebouwd.

Dordrecht tussen 1850 en 1950:

Van handels- naar industriestad

De hoofdstructuur van de stad verandert in deze periode nauwelijks. Om ziekten te voorkomen wordt wel het gehele grachtenstelsel gedempt. Op onverwachte plekken leidt dat tot bredere straten die we nog steeds kennen: de Elfhuizen en de Museumstraat. Ook de Belgracht is een gedempte gracht. Het dichtgooien van de grachten begint nadat iedereen is aangesloten op stromend water en er een ondergronds rioleringsstelsel is aangelegd.

Er komen voorzieningen voor algemeen nut, zoals gas- en waterleidingen. Die functies vragen om grotere gebouwen. Dit leidt tot de eerste grootschalige sloopactiviteiten. Vanaf 1852 staat aan de Merwekade bijvoorbeeld de Gasfabriek, die voorziet in gasverlichting. De fijnmazige structuur van het vroegere schipperskwartier tussen de Riedijk en de rivier verdwijnt. Het stadssilhouet wordt aangevuld met fabriekspijpen en gashouders. De stadsmuur en bijna alle stadspoorten zijn eind 19de eeuw gesloopt. Ze zijn bouwvallig geworden, hebben hun functie verloren en blokkeren alleen nog maar de toegang.

De bruggen over de Voorstraatshaven, Nieuwe Haven



Dordrecht rond 1894



Gasfabriek Riedijkshavengebiet



en Wolwevershaven, maar ook de bruggen over de Spuihaven worden bijna allemaal vervangen. De Tolbrug wordt verbreed tot Beursplein, een overkluizing van de Voorstraatshaven. Eindelijk heeft Dordrecht een echt plein, vanaf 1862 het Scheffersplein genoemd, naar de Dordtse kunstschilder Ary Scheffer.

De komst van de treinverbinding in 1872 vraagt om verbetering van de relatie tussen het achterland en de binnenstad: trams moeten vanaf het station naar de veerpunten kunnen rijden. De route loopt via de verbrede Johan de Wittstraat, de nieuwe Johan de Wittbrug, een verbreed Bagijnhof en de Visstraat naar de Wijnstraat. Ook de Visbrug wordt verbreed. Dit is een van de eerste grote ingrepen in de middeleeuwse stadsstructuur. Langs de nieuwe route komen functies als het postkantoor, een spaarbank en een warenhuis. De Vriesebrug (1931) wijzigt van een smalle brug in een brede basculebrug, met een brugwachtershuisje en een kiosk.

Vanaf nu neemt het belang van de verbindingen over land toe en verliezen de verbindingen over water hun grote belang. Dit mede door de opkomst van gemotoriseerd verkeer en de aanleg van de Rijksweg 16. Entreegebied wordt nu de vroegere achterkant van de binnenstad, het rommelige bedrijfsgebied langs de Spuihaven. Voorheen was dat het prachtige rivierfront.

Mensen krijgen meer vrije tijd en benutten die in verenigingen en met lezen. Nieuwe functies krijgen een plek in de stad, zoals een openbare bibliotheek (1899). Maar de meeste functies met een echt grote ruimtebehoefte komen buiten de binnenstad. Het in 1876 gestichte ziekenhuis Sint Jacobsgesticht aan de Grotekerksbuurt groeit snel. De opkoop van diverse percelen maakt in 1914 de bouw van een groot nieuw ziekenhuis mogelijk tussen de Grotekerksbuurt en

de Houttuinen, met de ingang aan de Houttuinen. Gesloopte (bedrijfsbebouwing) maakt later plaats voor de auto op het Sint Suraplein. Zowel het ziekenhuis als het Sint Suraplein vormt een onderbreking in de bebouwingswanden.

In jaren '20 van de vorige eeuw ontstaat er ook een nieuw winkelconcept: het warenhuis. Rond 1920 opent het nieuwe warenhuis Kofa Linders, tegenwoordig het Lindershuis, op de hoek Bagijnhof – Raamstaat. Aan het Scheffersplein komt in 1924 Vroom & Dreesman.

Het aantal inwoners neemt door de industrialisatie toe en daarmee de behoefte aan woningen. Dit leidt tussen 1922 en 1925 opnieuw tot een grote structuuringreep: de sloop van bebouwing aan de Elfhuizen, Lombardstraat en Raamstraat en de bebouwing rond het Bethlehemplein. De bebouwing bestaat uit verschillende relatief grootschalige blokken rond het nieuwe plein, die een architectonische eenheid vormen. De bebouwing aan het Bethlehemplein kan, ondanks de inbreuk op de middeleeuwse architectuur en stadsstructuur, tegenwoordig rekenen op enige waardering: een deel is beschermd als gemeentelijk monument.

Ook het woningbouwblok met winkelruimte op de hoek van de Vest en de nieuwe Johan de Wittstraat dateert uit deze periode.

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

In deze periode vinden er twee wereldoorlogen plaats in Europa, waarvan een op Nederlands grondgebied. De economie krijgt een heel andere basis. Dordrecht verandert van handelsstad in industriestad. Amsterdam en Rotterdam zijn inmiddels goed aangesloten op rivieren en zee en laten Dordrecht als handelsstad achter zich. De slechte bereikbaarheid over land

speelt de stad ook parten. Pas in 1872 stopt de trein in Dordrecht. Verder blijft de stad, vanwege haar ligging op een eiland, voor al het andere verkeer lange tijd afhankelijk van veerverbindingen. Er komen openbare nutsvoorzieningen voor iedereen zoals stromend water, riolering, gas en elektriciteit. Maar ook in 2014 zijn nog niet alle huizen in de binnenstad aangesloten op de riolering.

De Dordtenaren werken in de 19de eeuw vooral voor zichzelf, als schippers, kleine handelaren of ambachtslieden. Als de industrialisatie na de komst van de stoommachine doorzet, ontstaat er in de fabrieken veel werk voor arbeiders. Er vestigen zich hierdoor ook steeds meer arbeiders van buiten. De nieuwe fabrieken en woningen worden vooral buiten de binnenstad in de negentiende-eeuwse schil gebouwd. De komst van de fabrieksarbeiders luidt tevens het vertrek in van de rijkere kooplieden en bankierfamilies. Toch neemt het aantal inwoners in Dordrecht flink toe door de aantrekkende werking van de industrie.

[Wat de tijd overleefde](#)

Evenals het woonwinkelblok op de hoek Johan de Wittstraat – Vest. Ook het Lindershuis bestaat nog, evenals de gevel van V&D aan de Voorstraat. Beide zijn tegenwoordig ook gemeentelijk monument.

Voor G.N. Itz, stadsarchitect van Dordrecht tussen 1832 en 1867, heeft in deze periode zijn stempel op de binnenstad gedrukt. Hij ontwierp bouwwerken die nu nog het aanzicht van Dordrecht bepalen. Voorbeelden zijn de Boterbeurs (later museum en nog later bibliotheek) en de Bonifatiuskerk (later jeugdsociëteit) aan de Wijnstraat, de Korenbeurs (nu woonhuis) aan de Bomkade, de Oud-Katholieke Kerk St. Maria Maior aan de Voorstraat en de H.B.S. (nu bioscoop) aan de Nieuwstraat 60. Ook tekent hij voor het ontwerp van

diverse ijzeren bruggen: de Nieuwbrug, de Lange IJzerenbrug en de Damiatebrug. Hij ontwerpt rond 1840 ook het nieuwe uiterlijk van het stadhuis, zoals we dat nu nog kennen aan het Stadhuisplein.

De Vriesebrug is oorspronkelijk een ontwerp van de gemeentearchitect A.J. Argelo. Inmiddels is het een vaste brug en zijn de oorspronkelijke kiosken door nieuwe vervangen. Ook de Leuvebrug (1937) is een ontwerp van Argelo. Het tegenwoordige Dordrechts Museum verbouwt hij in 1852 van klooster tot krankzinnigengesticht. Aan de nieuwe verbinding tussen station en binnenstad komen de volgende (nog bestaande) gebouwen: Bondsspaarbank (1913, nu kantoorgebouw), Johan de Wittstraat 2, Warenhuis Linders (1920, winkelgebouw), hoek Bagijnhof – Achterom en het bouwblok op de hoek Johan de Wittstraat – Vest (1929, woningen en winkels).

[Dordrecht tussen 1950 en 1970:](#)

ruim baan voor de vernieuwing

Na de oorlog ontstaat bij bestuurders behoefte om af te rekenen met de vooroorlogse tijd en de verpaupering van de binnenstad. Dat leidt in 1961 tot het Sanerings- en Reconstructieplan. De sanering is er op gericht om met behoud van de karakteristiek de auto de ruimte te geven en nieuwe, goede woningen te bouwen. Zo zouden bewoners terugkeren naar de leeggelopen stad.

De uitvoering van het saneringsplan vormt een trendbreuk met de binnenstedelijke ontwikkeling tot dan toe. Eerst was er een organische groei van de binnenstad, met nu en dan nieuwbouw, vervanging of een verbouwing binnen de fijnmazige structuur. Nu komt er een aanpak van grootschalige ingrepen. Sloop, structuurwijziging en het maken van grote collectieve bouwblokken worden niet geschuwd. De stad is

maakbaar, zo luidt de gedachte.

Als oplossing voor de verkeersproblemen wordt parallel aan de Voorstraat een ringweg bedacht: de Spuiboulevard en 'Stekroute'. De route moet komen over een gedempte Spuihaven en over te slopen bebouwing aan het Kromhout. Haaks hierop een verbinding door het centrum naar de Merwekade, met daaraan een nieuw groot (verkeers)plein. Hiervoor vindt sloop plaats aan het Achterom, de Sarisgang en alle smalle straten waar nu het Statenplein is. De Spuihaven wordt tussen Achterom en Johan de Wittstraat gedempt. Het gedempte gebied dient jarenlang als parkeerplaats. Erlangs verrijzen ook grote gebouwen: de bank van de ABN AMRO (nu Intree) met erboven appartementen van architect J. de Vries en ernaast een groot appartementencomplex van H.A. Maaskant. Op de hoek Achterom-Spuiboulevard verschijnt een kantoorgebouw met negen verdiepingen van architect Jan Hoogstad. Aan het Bagijnhof vervangen de winkels van de HEMA en C&A het postkantoor en andere, kleinschalige bebouwing.

Langs de vernieuwde Sarisgang die het Statenplein ontsluit, komen grote, moderne winkelcomplexen met veel glas. Onderdeel hiervan is een verbouwing van de Kolfstraat. Ook rond het Statenplein komen moderne winkelwanden, met erboven kantoor- en woonruimte. Het plein zelf doet deels dienst als parkeerplaats. Op een ander deel komen een horecavoorziening en winkels.

De Grote Markt moet, als eindpunt van twee grote verkeersdoorbraken, het nieuwe hart van de binnenstad worden. Dit leidt tot de huidige 's Heer Boeijenstraat, een doorgang ter plaatse van de Waag. Ook volgt sloop van alle bebouwing tussen de Wijnstraat en de Varkenmarkt en een groot deel van de Aardappelmarkt. Aan de Grote

Markt komt een appartementencomplex met op de begane grond winkels, langs de 's Heer Boeijenstraat komt een moderne winkelstrip met erboven woningen. De Grote Markt zelf krijgt een parkeerfunctie. Ook de verpauperde bebouwing in het binnengebied van de Bleijenhoek komt uiteindelijk onder de slopershamer.

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

Na de Tweede Wereldoorlog verpaupert de binnenstad steeds verder. Mensen leven onder erbarmelijke omstandigheden in verkrotte huizen. Steeds meer bewoners besluiten te vertrekken naar de nieuwe woningen in de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof. Na de oorlog neemt ook het gemotoriseerde verkeer toe; binnen een paar jaar beschikt bijna iedereen over een auto. Dat is in ieder geval de verwachting. Hiervoor zijn volgens de bestuurders verkeersdoorbraken en parkeerplaatsen nodig.

Ook nieuwe winkelconcepten vragen om meer ruimte. Lange tijd ontbreekt echter het geld om de binnenstad aan te pakken. In 1949 krijgt ir. W. Wissing van bureau Van Tijen en Maaskant van de gemeente opdracht om een saneringsplan voor 'Groot-Dordrecht' te maken. De opgave is om een saneringsplan te maken, dat de binnenstad weer goed laat functioneren, onder voorwaarde dat het karakter en de historische en architectonische waardevolle elementen van de stad behouden blijven. De provinciale adviescommissie, met onder anderen S.J. van Embden, bekritiseert het plan. Het zou geen rekening houden met de structuur van de stad en maakt de stad niet onderdeel van een groter geheel. In 1957 schakelt de gemeente Van Embden in om Wissing bij te staan. Het Basisplan voor de Sanering van Dordrechts Binnenstad wordt in mei 1958 goedgekeurd en dient als grondslag voor het in 1961 goedgekeurde Sanerings- en Reconstructieplan Binnenstad.

Het Sanerings- en Reconstructieplan Binnenstad is een goed voorbeeld van cityvorming. Het plan richt zich vooral op de verbetering van de verkeerscirculatie. Als uitgangspunt dient de historische binnenstad zoveel mogelijk behouden te blijven. Maar de binnenstad is sterk vervallen. Het verval wordt tegengegaan door verkeersverbindingen tussen het winkelcentrum van de stad en de omringende gebieden: de uitbreidingswijken, het platteland en de nieuwe stedelijke woongebieden aan de overzijde van het water zoals Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht en 's-Gravendeel.

Gezien vanuit het perspectief van deze agglomeratie komt de binnenstad van Dordrecht centraal te liggen. De binnenstad moet vanuit de periferie dus goed bereikbaar zijn. Verbetering van de verkeerscirculatie komt tot stand door verkeersdoorbraken en het openhouden van mogelijke aansluitingen met toekomstige oeververbindingen. Dit is mogelijk binnen de bestaande, historisch gegroeide structuur van radiale wegen. Om de aan- en afvoer soepel te laten verlopen, is een gordelweg nodig, aangevuld met een extra radiale verbinding tussen het centrum en het station. Als eindpunt van twee nieuwe doorbraakwegen projecteren Wissing en Van Embden een plein. De binnenstad wordt als city in zones verdeeld. De oude havens worden gecombineerd met kantoren, ambachtsbedrijven en woningen. Het rivierfront is bestemd voor horeca. De winkelstraten blijven gehandhaafd. Men denkt erover de winkelstraten autovrij te maken en bedieningsstraten en -hoven achter de winkelstraten aan te leggen. Langs de weg van het station naar het centrum en de gordelweg, die als brede boulevards worden gedacht, moeten openbare gebouwen, kantoren en een enkele hoge woonflat verrijzen. Om de doorbraken en nieuwbouw te kunnen

realiseren, moet de bestaande bebouwing worden gesloopt.

Sloop vindt op grote schaal plaats, maar begin jaren '70 van de vorige eeuw is er sprake van een kentering. De moderniseringsopvattingen van het saneringsplan maken geleidelijk plaats voor opvattingen over een stadsvernieuwing, die zich meer richt op verbetering van bestaande bebouwing en vernieuwing binnen de structuur.

Wat de tijd overleefde

De grote ingrepen hebben ruimte gecreëerd voor het parkeren van auto's, de vestiging van grote winkelbedrijven en nieuwe woningen.

De auto is inmiddels een geïntegreerd en geaccepteerd onderdeel van het functioneren van de binnenstad. Alhoewel we de auto liever niet zien. De grote parkeerplaatsen op het Statenplein en Drievriendenhof zijn inmiddels vervangen door overdekte parkeergarages en het parkeren op het gedempte stuk Spuihaven kan sinds het open maken van de haven ook niet meer.

Het doorgaande verkeer blijft een probleem in de Dordtse binnenstad, vanwege de excentrische ligging aan het water. Alle verbindingen voor auto's tussen de binnenstad en het achterland liggen aan de landzijde en de toegangen zijn tevens de uitgangen.

De inmiddels alweer van een facelift voorziene Spuiboulevard is nu de moderne voorkant van het moderne winkelhart van de binnenstad, met vooral ook veel woningen.

In de nieuwe, verbrede straten als Achterom, Bagijnhof, Visstraat en Sarisgang en aan het Statenplein zijn



Saneringsplan - Basisplan

de winkelruimten nog steeds in gebruik bij grotere winkelbedrijven. Boven een groot deel van de winkels zijn woningen.

De begane grond langs de 's-Heer Boeijenstraat en aan de Grote Markt huisvest grote(re) winkelbedrijven en boven alle winkelplinten zijn woningen. De Grote Markt is nog zoals toen een parkeerplein, met één nieuwe wand in de stijl van de Bossche School van architect Snelder, die weer wat meer de verbinding probeert te leggen met de historische architectuur. Het parkeerplein zelf ligt als een vervreemde enclave in de historische stadsstructuur. De gevelwand in de Wijnstraat is ter plaatse van de Waag opnieuw gesloten door een nieuw gebouw met een onderdoorgang. De Tolbrugstraat waterzijde is als onderdeel van de structuur Tolbrugstraat landzijde en Tolbrug onherkenbaar gebleven.

Alhoewel het creëren van doorgaande routes door de binnenstad naar de regiogemeenten is gestopt, is het wonen in de binnenstad sindsdien weer goed op gang gekomen. Eerst vooral in de nieuwbouw en later in de gerenoveerde historische bebouwing.

De periode tussen 1970-1990: Stadsvernieuwing

In de tweede helft van de jaren '70 vindt de nieuwbouw van de Bleijendoek plaats. Ondanks de gewijzigde opvattingen over sloop en nieuwbouw ziet niemand er heil in hier de verkrotte bebouwing te handhaven. Architect Carel Weeber ontwerpt een nieuwe wijkstructuur die duidelijk afwijkt van de bestaande. Hij past daarnaast een nieuw woningtype toe: maisonnettes aan brede galerijen. De architect Ben Loerakker kiest wel voor gesloten woonblokken met boven- en benedenwoningen en een ingang aan de straat, maar ook hier is sprake van een evidente breuk

met de middeleeuwse karakteristiek.

De Nieuwkerk, historisch hart van de Bleijendoek, krijgt in de jaren '80 een nieuwe functie als winkel met woningen naar een ontwerp van de Dordtse architect Theo van Halewijn. In de Boogjes wordt langs de Spuihaven de kade bebouwd. Theo Bosch ontwerpt een groot woonblok met gebogen daken, onderbroken door openbare toegangen naar het water in het verlengde van de straatjes naar de Voorstraat. In de straatjes zelf wordt de verpauperde bebouwing vervangen door kleinschalige woningblokjes of gerenoveerd. De Bonifatiuskerk aan de Wijnstraat wordt verbouwd voor Jeugdsociëteit Bibelot, die voorheen aan het Steegoversloot is gevestigd.

In 1982 brandt in het centrum een meubelzaak af tussen de Voorstraat en Visstraat. Voor de nieuwbouw op deze locatie worden en passant de bioscoop Astoria gesloopt en nog wat bebouwing aan de Korte Breestraat. De Waalse Kerk krijgt ramen in de zijgevel en een restaurantfunctie als onderdeel van het warenhuis dat zich hier vestigt. De kern van het bouwblok is een parkeergarage met een toegang aan de Korte Breestraat. Bij uitgebreid archeologisch onderzoek worden de restanten van het middeleeuwse Minnebroedersklooster en van de enkele broeders gevonden.

Een voorbeeldaanpak is uiteindelijk weggelegd voor het Groenmarktgebied. Aan de Groenmarkt, Varkenmarkt en Vleeshouwersstraat vindt bouwkundig en functioneel herstel plaats van ongeveer vijftig grote en kleine monumentale panden. Door functionele samenvoeging van panden en een nieuwbouwwitbreiding aan de achterzijde kunnen zich hier ook de Kamer van Koophandel en de Openbare Bibliotheek vestigen. De ruimte in het binnengebied, waar nog wat oude



Nieuwdoek Bleijendoek

gebouwen staan, krijgt een openbaar karakter met een groene parkeerinrichting.

Ook in de Augustijnenkamp en omgeving kiest de gemeente, onder invloed van de buurt, voor een kleinschalige aanpak met renovatie en nieuwbouw binnen de bestaande structuur.

In 1989 komt er nieuwbouw rond het oude terrein van de gasfabriek tussen Riedijk en Merwekade, wat het sluitstuk is van de stadsvernieuwing Bleijendoek. Er komen grote bouwblokken van de architecten Van de Seyp en Van den Thillart, met appartementen die een prachtig uitzicht op de rivier hebben. Het zo ontstane Otto Dickeplein blijft vanwege vervuilde grond onbebouwd.

De economische crisis van de jaren '80 leidt tot een keur van kleine sociale woningbouwprojecten, binnen de bestaande structuur. Maar het heeft een wat betreft materiaalgebruik en detaillering armoedige uitstraling: beton, goedkope baksteen, trespas, vlak metselwerk met brede, platvolle cementvoegen en dunne aluminium daktrimmertjes als gevelbeëindiging. Ook laat de uitstraling van de begane grond naar de openbare ruimte vaak te wensen over.

Bij het restaureren gaat de aandacht tot in het begin van de jaren '80 vooral uit naar de grote, belangrijke monumenten: de Groothoofdspoor, het Hof en stadhuis. Van kleinere woonhuismonumenten blijft vaak alleen de voorgevel staan, of deze wordt zelfs verplaatst en erachter vindt nieuwbouw plaats in 'oude stijl'. In de loop van dat decennium stimuleren rijkssubsidiereregelingen de vernieuwing van de bestaande bebouwing. In veel monumentale panden

worden kleine sociale huurwoningen gemaakt. Dit gaat doorgaans wel ten koste van de interieurs.

Dankzij een dergelijke subsidieregeling worden ook de verpauperde watergevels langs de Voorstraatshaven gerestaureerd. Het onder water staande deel wordt waterdicht gemaakt, als onderdeel van de aanpak van de dijkverbetering van de Voorstraat. Ook krijgen de woningen eindelijk een rioolaansluiting.

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

Begin jaren '70 ontstaat steeds meer twijfel over de uitvoering van het saneringsplan. Over de financiële en ruimtelijke consequenties, maar ook over de beheersbaarheid.

In zijn nieuwjaarsrede van 1972 verwoordt burgemeester Van der Lee het als volgt: "Met alle lof voor de makers ervan en voor degenen die de afgelopen tien jaar aan uitvoering van het plan hebben gewerkt, moet tevens worden geconstateerd dat in die tien jaar zoveel inzichten, opvattingen en omstandigheden zich hebben gewijzigd, dat men zich nu in gemoede kan afvragen niet alleen of het wel mogelijk, maar ook of het wel wenselijk is te trachten tien jaar vooruit te kijken". Hij geeft aan dat de nadruk moet komen te liggen op de programmering en het proceskarakter van de sanering in plaats van op het eindconcept.

Er komt een Operationeel Plan Binnenstad met veel meer aandacht voor het wonen in de binnenstad. Het is vooral gericht op mensen met lagere inkomens. Het plan behelst versnelde krotopruijing, verbetering van de sociaal-economische en de sociaal-culturele infrastructuur en ook bezinning op de functie van de Grote Markt.

Eén van de eerste projecten is de aanpak van de Bleijendoek. De architect Carel Weeber krijgt opdracht om een stedenbouwkundig plan te maken en hij ontwerpt uiteindelijk ook een paar woonblokken. Ook andere architecten krijgen de kans woningen te ontwerpen. Het betreft allemaal sociale woningbouw. Voor de Nieuwkerk, die sinds 1960 leeg staat, wordt bedacht dat dit wel een mooie ruimte kan worden die iets toevoegt aan de openbare ruimte. Onder druk van de Stichting Behoud Nieuwkerk volgt uiteindelijk restauratie.

De aanpak van de Bleijendoek, maar ook het ontwerp van het architectenbureau van Wim Quist voor een bouwblok tussen de Riedijk en de Merwekade, genereert steeds meer kritiek. Het commentaar richt zich op het moderne bouwen, de architectuur, het ritme van de wanden en de inpassing binnen de bestaande structuur.

In 1979 vindt een discussiebijeenkomst plaats over het bouwen in de bestaande stad. En in het Structuurplan van 1980 staat het beschermen en handhaven van de in de binnenstad bestaande fysieke structuur centraal.

Inmiddels lopen sinds 1975 de voorbereidingen voor de aanwijzing van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht. Er geldt een voorbescherming voor de gehele binnenstadsstructuur. Eind 1988 volgt pas de formele aanwijzing.

Begin jaren '80 krijgt Theo Bosch opdracht voor een stedenbouwkundig plan voor het eveneens verpauperde gebied Boogjes. Uitgangspunt is handhaving van de bestaande structuur. Hij voegt echter wel een geheel nieuwe rand aan de binnenstad toe.

In die jaren breekt een economische crisis uit. Dit is vaak terug te zien in het materiaalgebruik en de detaillering van nieuwbouwprojecten. Dankzij overheidsinvesteringen komt echter nog wel stadsvernieuwing tot stand en komen ook veel particuliere restauraties van de grond.

Bij de aanpak van het Groenmarktgebied wordt gekozen voor zoveel mogelijk renovatie en restauratie en een minimum aan nieuwbouw. Het is daardoor een voorbeeld voor latere gebiedsvernieuwingen.

Wat de tijd overleefde

De woningvoorraad en de diversiteit aan woningen, in nieuwbouw en oudbouw is in deze periode enorm toegenomen. In het algemeen staat de bebouwing, die voor een groot deel in bezit en beheer is bij woningcorporaties, er goed bij.

In de Bleijenhoek is er gedeeltelijk nieuwbouw gekomen. De nieuwe bebouwing bestaat nog wel uit grotere woningblokken, maar doet weer meer recht aan de historische structuur. Ook de problemen van vandalisme lijken te zijn afgenomen door intensiever beheer, een grotere diversiteit aan sociale woningen en het herstel van doorgaande routes door middel van gesloten bouwblokken.

Naast het wonen in de binnenstad is ook het aantal horecavoorzieningen, winkels en culturele functies uitgebreid of beter gehuisvest. Steeds vaker is de historische binnenstad het decor van aantrekkelijke terugkerende evenementen zoals Dordt in Stoom.

De openbare bibliotheek is er nog aan de Groenmarkt, maar de Kamer van Koophandel heeft plaatsgemaakt

voor een eetcafé en begeleid wonen. De Bonifatiuskerk doet geen dienst meer als jeugdsociëteit, maar is wel verhuurd. De Waalse kerk staat leeg.

De periode tussen 1990 en 2015

Meer stadsontwikkeling en opnieuw een crisis

In deze periode wordt de Drievriendenhof gebouwd, het Statenplein bebouwd, V&D, C&A en de Hema verbouwd, het Achterom vernieuwd en bijna de gehele openbare ruimte in de binnenstad opnieuw ingericht.

Met het bouwblok Drievriendenhof ontstaat weer een duidelijke begrenzing van de Vest en de Kolfstraat. Het winkelcentrum met parkeergarage en bovenwoningen heeft winkels op twee verdiepingen. De hoofdentree ligt aan de Sarisgang. De verbinding tussen de Lenghen-Lindenstraat en de Museumstraat krijgt ook een overkapping en is alleen overdag open. Na een periode van economische achteruitgang is het gehele complex inmiddels alweer verbouwd en heeft nu het karakter van een stedelijke passage.

In 1992 start de bebouwing van de helft van het Statenplein. Ook hier een blok met winkels en daarboven woningen. De Belgische architect Charles Vandenhove maakt het ontwerp, met een hoektoren van 25 meter hoog. De omliggende pleinwanden krijgen een opknapbeurt of een metamorfose. V&D krijgt aan drie zijden nieuwe gevels. De Kolfstraat krijgt weer een binnenstadsmaat en aan weerszijden winkels.

Ter plaatse van het Rooms-katholieke ziekenhuis komt een woongebied. De bebouwing aan de Grotekerksbuurt blijft behouden, evenals een aantal panden aan de Houttuinen en de kapel op het binnenterrein. Architectenbureau Klunder maakt het stedenbouwkundig plan, waarbij nieuwe woningen

rond een autovrij plein komen te liggen, met centraal de kapel.

Het plein sluit aan op voetgangersdoorgangen naar de Schuitenmakersstraat, Vleeshouwersstraat, Grotekerksbuurt en Houttuinen, waardoor het verbonden is met de rest van de stad, ondanks de geheel nieuwe structuur. De doorgang naar de Grotekerksbuurt is vormgegeven door de Dordtse architect Andries Lugten. De gedifferentieerde nieuwbouw op het binnenterrein is van Rien de Ruiter.

Bouwkundige problemen leiden tot sloop van een aantal woonblokken in de Bleijenhoek. Met een gesloten bouwblok van architectenbureau De Zwarte Hond (2003) wordt de doorgaande structuur van de Vest hersteld. Ook het Schippersblok van architectenbureau Groeneweg & Van der Meijden (2007) levert een bijdrage aan het structuurherstel van de Bleijenhoek. Verder vinden vooral restauraties, verbouwingen en kleine nieuwbouwinvullingen plaats binnen de bestaande structuur.

Grotere ingrepen geven een aantal belangrijke entrees een nieuw gezicht: het nieuwbouwblok van architectenbureau Groeneweg & Van der Meijden (2003) op de hoek van de Wijnstraat – Mattenkade, de nieuwbouw op de hoek Spuiboulevard Elfluizen van architectenbureau KOW (2007) en de nieuwbouw op de hoek Spuiboulevard - Johan de Wittstraat van Mei architecten (2013) en de nieuwe wanden aan het Achterom van Mei-architecten (2013).

Ook de uitbreiding van Dordrechts Museum van de architect Dirk Jan Postel (2010) op de vroegere binnenplaats aan de Vest mag niet onvermeld blijven.

Wat gebeurt er in Dordrecht?

In 1986 formuleert de Commissie Kunst en Architectuur de volgende architectuuropgave in de vorm van een prijsvraag:

“Het terrein Drievriendenhof, gelegen binnen de historische binnenstad van Dordrecht, zal de komende jaren bebouwd worden. Reeds lang is hier sprake van een buitengewoon onaangenaam kaalslaggebied dat slechts één goede eigenschap heeft: er kunnen meer dan 300 auto's geparkeerd worden. De bebouwing van dit terrein vormt een belangrijke stap in de vernieuwing van de historische binnenstad. Zoals blijkt uit de doelstellingen van het structuurplan voor de binnenstad uit 1980, dient dit terrein deels als afronding van het kernwinkelgebied, deels als parkeervoorziening voor het centrum te worden ingericht. Daarnaast moet dit gebied, zoals elders in de binnenstad, een woonfunctie hebben.

Afronding van het kernwinkelgebied dient plaats te vinden door het creëren van een vierde 'pool'; de drie bestaande 'polen' worden gevormd door de grootwinkelbedrijven Hema/C&A – Ter Meulen – V&D. Tussen de vier 'polen' moet een loopcircuit ontstaan. Het maken van een vierde 'pool' alleen is niet voldoende voor een evenwichtige opbouw van het kernwinkelgebied, ook de verbindingen tussen de 'polen' moeten verbeterd worden.”

Architectenbureau Benthem & Crouwel wint de architectuuropgave, maar krijgt niet de opdracht. In 1990 ontwerpt architect Rijnboutt een overdekt winkelcentrum naar het Amerikaanse 'shoppingmall' model. Na enige jaren krijgt het winkelcentrum vanwege leegstand een facelift.

Aansluitend op de bouw van Drievriendenhof krijgt het Statenplein en omgeving zijn nieuwe vorm. Na jarenlange discussies kiest de gemeente voor het half bebouwen van het plein. Ze wordt gestimuleerd door de projectontwikkelaar Multi Vastgoed die hierin en in de omgeving van het plein wil investeren.

Na afronding is het voornemen ook het blok tussen Achterom – Bagijnhof – Johan de Wittstraat – Spuiboulevard geheel te vervangen. Deze rigoureuze aanpak is niet doorgegaan, maar wel hebben bijna alle wanden een nieuw gezicht gekregen. Ook is er aan het Achterom, de Spuiboulevard en de hoek Spuiboulevard - Johan de Wittstraat wat bijgebouwd. In het binnengebied is een parkeergarage gebouwd met de entree aan het Achterom.

In 1991 verdwijnt het Rooms-Katholieke ziekenhuis aan de Houttuinen, na een fusie van de Dordtse ziekenhuizen, naar Zwijndrecht. De slechte bereikbaarheid, beperkte parkeermogelijkheden en gebrek aan mogelijkheden voor modernisering en uitbreiding spelen hierbij een rol. Het gehele ziekenhuis is verspreid over een veelheid aan (monumentale) gebouwen, dus het vertrek heeft een grote impact. De locatie komt vrij voor woningbouw. Eerst vindt er een afweging plaats welke gebouwen behouden moeten blijven en welke kunnen verdwijnen. De nieuwbouw van Carel Weeber in de Bleijenhoek vertoont inmiddels zodanige bouwkundige gebreken dat de woningbouwcorporatie besluit een deel te vervangen. Dit biedt de kans voor structuurherstel.

De structuur en de kwaliteit van de binnenstad worden beter, waardoor de belangstelling om er te wonen weer toeneemt. Een belangrijk initiatief van de gemeente is het bevorderen van wonen boven winkels door middel van een subsidie. Veel verwaarloosde panden krijgen

hierdoor een opknapbeurt, de ongebruikte ruimte krijgt een woonfunctie en de sociale veiligheid neemt toe.

De levendigheid in de binnenstad neemt toe. Onder andere door het in gebruik nemen van het Scheffersplein als terrassenplein en de verplaatsing van de weekmarkt op vrijdag en zaterdag naar het Statenplein en de Sarisgang.

Naast restauraties vinden op allerlei plekken nog kleine nieuwbouwinvullingen plaats, onder meer aan de Voorstraat, in de Schuitenmakersstraat, aan de Grotekerksbuurt, de Kuipershaven, de Wolwevershaven en op de kop van de Wijnstraat en de Mattenkade.

De constante toename van het aantal bewoners in de binnenstad levert wel een nieuw probleem op: gebrek aan parkeerruimte. Bij elke ontwikkeling krijgt het parkeren opnieuw aandacht. Te veel auto's in de openbare ruimte tasten het beeld van de historische binnenstad aan, maar de binnenstad moet ook bereikbaar blijven.

De kredietcrisis van de westerse samenleving leidt in 2010 tot een economische crisis in de Verenigde Staten en West-Europa en dus ook in Nederland. Gevolg is stagnatie in de bouw. In Dordrecht loopt de ontwikkeling van de Stadswerven ernstige vertraging op. Stadswerven is gedacht als een moderne uitbreiding van de binnenstad, multifunctioneel met culturele functies en woningbouw met een binnenstedelijk karakter. Een aantal door de gemeente (mede) gefinancierde ontwikkelingen wordt wel gerealiseerd, zoals het Energiehuis. Dit betekent wel het vertrek uit de binnenstad van culturele functies als poppodium Bibelot, de muziekschool en culturele educatie voor volwassenen. Het muntcomplex en de Berckepoort komen leeg te staan. De crisis leidt ook tot

het vertrek van winkels en leegstand van winkelpanden. Sommige delen van winkelstraten krijgen daardoor een slechte uitstraling. De gemeente zoekt naar oplossingen, die echter in een tijd van recessie niet eenvoudig zijn.

Waardering, beleid en ontwikkeling

De bouw van Drievriendenhof heeft het zogenaamde vierde kwadrant van het moderne winkelhart ingevuld. Vanaf het begin is het echter een zoektocht gebleken om het winkelcentrum met de juiste winkelformules te vullen. Op dit moment, waarschijnlijk ook door de crisis maar ook door structurele landelijke ontwikkelingen (toenemend internetverkoop), staat er weer veel winkelruimte leeg.

Dit geldt overigens ook voor de winkelruimte in de historische winkelstraten, zowel op de Voorstraat als in de Vriesestraat is regelmatig sprake van langdurige leegstand. Door het beperkte lokale draagvlak, de kleinschaligheid van het aanbod en gebrek aan opvolging stoppen kleine ondernemers er steeds vaker mee, tenzij ze een specialistisch, recreatief aanbod hebben en ook meerdere aankoopkanalen (internet) weten aan te spreken.

Verwachting is dat door internet het 'gewone' winkelen verder zal afnemen, maar dat juist een historische binnenstad als die van Dordrecht kan inspelen op het recreatief winkelen.

Na een aanvankelijke toename van de culturele functies in de binnenstad neemt door de realisatie van het Energiehuis en waarschijnlijk ook door het aangepaste subsidiebeleid het aantal culturele organisaties in de binnenstad weer af. Positief eraan is dat het de overgebleven culturele organisaties brengt tot samenwerking rond thema's en historische

gebeurtenissen.

Belangrijk voor de levendigheid van de binnenstad is de uitbreiding van het Dordrechts Museum, dat naast een aantrekkelijk en divers tentoonstellingsbeleid, ook de rijke eigen collectie nu in volle glorie kan laten zien. Een belangrijke aanvulling van het aanbod is het filmhuis aan de Nieuwstraat. Eindelijk weer een bioscoop in Dordrecht. Met betrekking tot de aantrekkingskracht die Het Hof straks krijgt, als regionaal archief en historisch museum, zijn de verwachtingen hoog gespannen.

Het woningbestand breidt zich tot nu toe uit. Alhoewel de verkoop tegenwoordig wat langer duurt is er in de woningen geen structurele leegstand en trekt de binnenstad nog steeds als woongebied voor met name kleinere huishoudens en alleenstaanden.

Belangrijke fysieke opgaven in de historische binnenstad zijn de aanpak van de Grote Markt en het Otto Dickeplein.

De Grote Markt moet opnieuw een verbinding krijgen, zowel functioneel als qua verschijningsvorm, met de historische stadsstructuur. Daarbij dient ook de verdwenen Tolbrugstraat aandacht te krijgen.

Het Otto Dickeplein is de entree van de binnenstad voor iedereen die met de waterbus komt. Opgave is om ervoor te zorgen dat die beleving er ook komt als je hier uitstapt. Dat moet ook met het oog op de geplande verbinding met de Stadswerven.

Ook een kleinere plek als de Visbrug verdient aandacht. Deze plek biedt de mogelijkheid om de verbinding tussen het centrum en het havengebied te versterken, bijvoorbeeld door hier een opstap en uitstap mogelijkheid voor een rondvaartbootje te maken.



Sarisgang 2013



Vestiging van the Movies in Nieuwstraat 60-62



Nieuwbouw op het RKZ-terrein

Visstraat/ Visbrug is ook de laatste ontbrekende schakel in het hoofdwinkelcircuit die vraagt om opwaardering.

Tot slot de bestrijding van de leegstand. Herbestemming in Dordrecht kent een lange traditie. Uiteindelijk is de binnenstad de enige locatie die zich in de afgelopen eeuwen door herbestemming en functieveranderingen heeft weten aan te passen aan veranderende marktomstandigheden. Herbestemming blijft echter een punt van aandacht en vraagt om goede samenwerking tussen overheid en private partijen en om creatieve oplossingen. Het ruimte geven aan herbestemmingen en functieverbreiding kan het economisch functioneren van de binnenstad bevorderen en verpaupering tegengaan.