

Wijkbeschrijving Crabbehof

Inhoud

1 Inleiding	2
1.1 Inleiding op de bijlage	4
2 Het Eiland van Dordrecht	6
2.1 De ontwikkeling van het eiland	7
3 Wijkbeschrijvingen	12
3.15 Crabbehof	14

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.

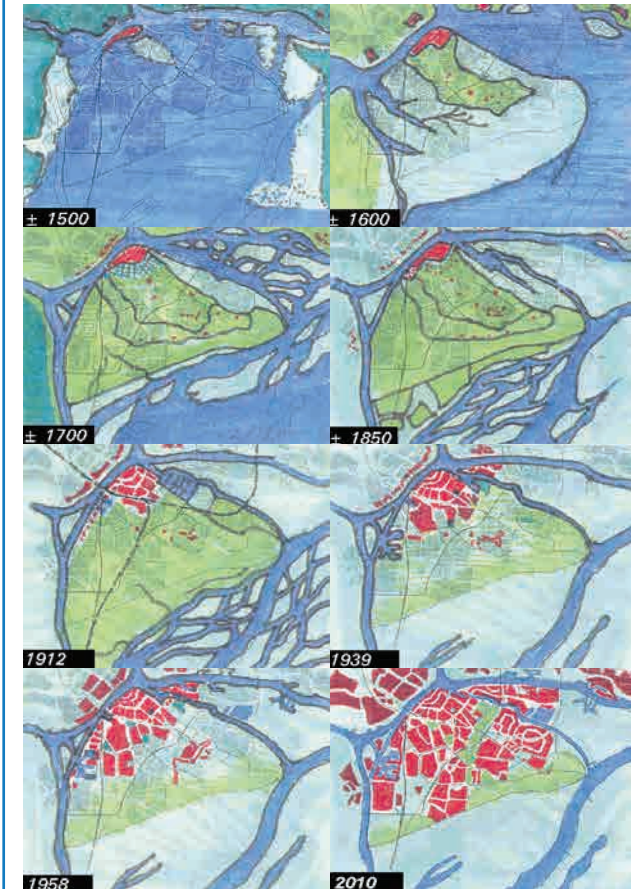
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 Crabbehoef 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 in the canal reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



Laan der Verenigde Naties

Hugo van Gijn weg

Zuidendijk

Zuidendijk

Spoorlijn Dordrecht - Breda

N3

3.15 Crabbehof

3.15.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijken

In het Structuurplan van 1951, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht uiteen wordt gezet, is het zuidelijk deel van de stad, tussen Rijksweg 16 en de spoorlijn Rotterdam-Breda, opgedeeld in drie delen. Deze indeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbehof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'.

De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wioldrecht en de gelijknamige polder Wioldrecht, waar de wijk in is gelegen. Toen in de zomer van 1957 de eerste gezinnen hun woningen betrokken in Wielwijk besloot de gemeenteraad van Dordrecht 'de sprong over de Zuidendijk' te maken. Deze tweede uitbreidingswijk werd Crabbehof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbehoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is waar te nemen. Elementen uit het oorspronkelijke polderlandschap zoals de Zuidendijk, de Oudendijk en beide buitenplaatsen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van de wijken.

Tijdsbeeld

Wielwijk en Crabbehof verzezen kort na elkaar in de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Dit was een tijd dat er een groot woningtekort in Nederland bestond. In het stedenbouwkundig ontwerp heeft elke

wijk zijn eigen bijzonderheden gekregen, maar er zijn ook overeenkomsten.

Beide wijken zijn ontworpen op basis van het moderne idioom van de 'functionele stad', dat voortkomt uit het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM 1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbehof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte voor de bewoners is gecreëerd, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte gemaakt voor de doorstroming van het verkeer temidden van brede groenstroken. De wijken bestaan uit kleinere woonbuurten rondom een kern met winkels en voorzieningen. Om zoveel mogelijk huizen te bouwen met de beperkte middelen die er waren, lag serieproductie voor de hand. Dit heeft geleid tot weinig variatie in de woningontwerpen en veel gestapelde bouw. In beide wijken is het aandeel sociale huurwoningen hoog.

Na de afronding van Wielwijk en Crabbehof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbehof, zoals de groene, historische kern en de groene randzones. Qua woningbouwtypologie en voorzieningenniveau is Zuidhoven duidelijk afwijkend. De wijk is te typeren als een groene villawijk met vrijstaande, geschakelde en (korte) rijwoningen in het (middel) dure koopsegment.

3.15.2 Beschrijving

Crabbehof 1945-1970

De voormalige buitenplaats Kasteel Crabbehoff (eerste



Structuurplan 1951, uitsnede Dordrecht-West, Wissing



Ontwerp Crabbehof Tweede herziening 1963



stenen bouw 1628), de aanwezigheid van de Zuidendijk en het onderliggende polderlandschap zijn bepalend geweest voor het stedenbouwkundig ontwerp voor de wijk Crabbefhof. Op basis van deze historische laag is een compositie van verschillende ruimtelijke onderdelen (kern, assen, stempels en randzone) ontworpen. Dit heeft geleid tot een vroeg-naoorlogse wijk, waarin de CIAM-principes van de 'functionele stad' zijn gecombineerd met klassieke stedenbouwkundige principes.

De kern van Crabbefhof wordt gevormd door het kasteel Crabbefhoff, het zorgcomplex en het winkelcentrum rondom het van Oldenbarneveltplein. De verschillende gebouwen van het zorgcomplex werden gebouwd in de boomgaard naast het kasteel. Oorspronkelijk waren de groene ruimten tussen de gebouwen voor wijkbewoners toegankelijk. Het winkelcentrum kent van oorsprong een sterke interne oriëntatie op het plein. De noord-zuidassen Thorbeckeweg en Groen van Prinstererweg zijn monumentaal van opzet met groene gazons, grote bomen, portiekflats aan weerszijden van de straat en een monumentaal geplaatste kerk als beëindiging. De oost-westassen

Talmaweg en Savorin Lohmanweg zijn van oorsprong groene, brede ruimtes en zijn bedacht om het groene karakter vanaf de randen de wijk binnen te brengen. In Crabbefhof zijn zeven stempels verspreid door de wijk. De stempels zijn opgebouwd rondom een vierkant plantsoen met aan drie zijden rijen met eengezinswoningen. Rondom de wijk staan middelhoge en hoge woonblokken met appartementen in een groene setting. De hoogte en situering van de bebouwing is afgestemd op het karakter van de rand: hoge afschermende bebouwing langs de Laan der Verenigde Naties en lagere woongebouwen haaks op de landelijke Zuidendijk geplaatst. Tussen de randbebouwing en het spoor is van oorsprong een

brede, groene ruimte aanwezig, die wordt gebruikt voor sport- en spelvoorzieningen. Verspreid door de wijk zijn schoolgebouwen gerealiseerd.

Tegenover de gedifferentieerde stedenbouwkundige opzet van de wijk staat een weinig gevarieerd woningbouwprogramma: Bijna 90% van de 3500 woningen bestaat uit gestapelde bouw, de overige bebouwing is laagbouw. De woonbebouwing in Crabbefhof kent van oorsprong een architectuur, die wordt gekenmerkt door soberheid. De architectuur is gebaseerd op een sterke collectiviteit door de herhaling van een kleine eenheid (de woning) tot een groter geheel (de rij of het blok), waarbij een dakbeëindiging zorgt voor de binding. Beton en staal zijn gebruikt voor de constructie. Een roodbruine baksteen domineerde het gevelbeeld.

Crabbefhof 1990-nu

Door ingrepen op de schaal van het gebouw is het aanzien van Crabbefhof sterk veranderd. Veel complexen, die in eigendom zijn van een woningcorporatie zijn begin jaren negentig van de vorige eeuw gerenoveerd, waarbij buitengevel-isolatie afgewerkt met stucwerk en kunststofkozijnen zijn toegevoegd. Veel oorspronkelijke architectonische details zijn daardoor verloren gegaan. Sommige andere complexen hebben hun oorspronkelijke uitstraling behouden.

Vanaf 1990 is nieuwbouw in de vorm van eengezinswoningen gerealiseerd op onbebouwde terreinen in de wijk met als doel een meer heterogene bevolkingssamenstelling te bereiken. De nieuwbouwprojecten Smitshoek en het 'kasteel' Buitenhof zijn gebouwd in de groene randzones tussen wijk, spoor en Zuidendijk. Het buurtcentrum/bibliotheek met appartementen aan de Nolensweg is

gebouwd in één van de twee groene oost-westassen. Deze nieuwbouwprojecten hebben bijgedragen aan een meer evenwichtige bevolkingssamenstelling, maar zijn ten koste gegaan van de groene uitstraling en de leesbaarheid van de wijk. Ook is nieuwbouw gerealiseerd als vervanging van oorspronkelijke bebouwing. Bij het nieuwbouwproject op een groenstrook aan de Loudonstraat is de sterke collectiviteit van het woningblok verlaten ten gunste van meer individuele expressie per woning. Aan de Vorrinklaan zijn twee schoolgebouwen vervangen door verschillend uitgewerkte woningbouwprojecten. De overgebleven groene randzone tussen wijk en spoor is in 2012 ingericht als het Spoorpark/Jaap Burgerpark.

Enkele eengezinswoningen langs de plantsoenen zijn in de loop der tijd voorzien van dakopbouwen. Dit leidt tot meer individuele expressie per woning. Doordat de dakopbouwen per plantsoen steeds hetzelfde zijn uitgevoerd, gaat de individuele expressie per woning niet ten koste van de eenheid langs het plantsoen.

Monumenten

In het gebied ligt het volgende rijksmonument: Talmaweg 10; in plattegrond vierkante kasteelboerderij genaamd Crabbefhof, herbouwd na een brand in de 19e- en in de 20e-eeuw.

De kasteelboerderij maakt onderdeel uit van de voormalige buitenplaats Crabbefhof. Deze werd in 1628 gesticht door Cornelis Roelantszoon Schouw. In 1646 werd er een herenhuis gebouwd op de buitenplaats. In 1808 brandde de buitenplaats volledig af. Alleen de boerderij werd herbouwd. In 1857 kwam de buitenplaats in handen van de Dordtse reder A. Blussé. Hij herbouwde het huis en voegde het torentje van de afgebroken Kloveniersdoelen er aan toe. W.H. Staring liet in 1913

het woonhuis zelf ingrijpend verbouwen tot kasteeltje. In 1934 werd dit kasteeltje nog eens verbouwd.

Ook het voormalige koetshuis, inmiddels restaurant, is beschermd als rijksmonument. Het kleine koetshuis staat links van de hoofdentree van Crabbefhof en dateert volgens de gevelsteen boven de voordeur uit 1880. Het is gebouwd in ambachtelijk rationele bouwtrant. Het heeft zowel architectonische waarde als ensemblewaarde en is gaaf bewaard gebleven. Ook het door een waterloop omringde perceel behoort tot het oorspronkelijk landgoed.

Ooit hoorde bij de buitenplaats Crabbefhof ook nog de aan de andere kant van de Zuidendijk gelegen zeventiende-eeuwse boerderij Crabbestein, Zuidendijk nr. 329-331. Dit complex komt te zijner tijd in aanmerking voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst, maar behoort tot Wielwijk.

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten, met name uit de wederopbouwperiode. Daarna worden ze nader onderzocht om te kijken of ze voor bescherming in aanmerking komen. Te denken valt aan de kerken in de zichtassen rond het kwadrant van het winkelcentrum.

[Randen, routes en dijken](#)

Crabbefhof wordt begrensd door de Zuidendijk in het westen en het zuiden, de Laan der Verenigde Naties in het noorden en de S.M. Hugo van Gijnweg en het spoor Rotterdam-Breda in het oosten.

De Zuidendijk is onderdeel van de secundaire waterkering op het eiland van Dordrecht. Met name aan de zijde van Wielwijk is veel kleinschalige dijkbebouwing aanwezig. Het zicht vanaf de dijk op Crabbefhof is fascinerend door het contrast tussen de moderne woonwijk met

portiekflats en de kleinschalige dijkbebouwing. De bomenrijen op de dijk dragen bij aan het landschappelijk karakter.

De Laan der Verenigde Naties vormt de stedelijke hoofdontsluiting richting binnenstad. De kruising Laan der Verenigde Naties-Thorbeckeweg vormt één van de toegangen voor het autoverkeer richting Crabbefhof. De andere toegang ligt aan de S.M. Hugo van Gijnweg ter plaatse van de Talmaweg. De wijkontsluitingsweg wordt gevormd door de Thorbeckeweg, Nolenstraat en de Groen van Prinstererweg, die gezamenlijk een ring rond het wijkwinkelcentrum vormen.

De verbinding met Wielwijk wordt gevormd door de Savorin Lohmanweg via de Zuidendijk naar de Abel Tasmanstraat. Over het algemeen volgen de belangrijkste fietsroutes de wijkontsluitingswegen voor het autoverkeer. De wijk kent aan de zuidzijde geen toegang voor het autoverkeer, maar wel een aantal fietspaden die de wijk verbinden met de fietsroutes over de Zuidendijk en in het Wielwijkpark. De S.M. Hugo van Gijnweg kruist het spoor via een tunnel. Ter plaatse van deze tunnel ligt het treinstation Dordrecht-Zuid. Hiermee is Crabbefhof ook aangehaakt op het nationale spoorwegnetwerk.

3.15.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

[Herstructurering Dordrecht-West](#)

De gemeente werkt samen met andere partijen aan de vernieuwing van de wijken Oud-Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijk en Crabbefhof in Dordrecht-West. Een belangrijke doelstelling is het ontstaan van wijken die fysiek en economisch goed in balans zijn en die toegevoegde waarde hebben voor de stad. Hierbij

horen betere en meer gevarieerde woningen; een beter niveau van de openbare ruimte; een eigentijds voorzieningenniveau en economische ontwikkeling op diverse locaties. Om dit te bereiken wordt onder meer fors geïnvesteerd in voorzieningen, renovatie, sloop-nieuwbouw en openbare ruimte. Door veranderde marktomstandigheden en beperktere investeringsmogelijkheden van overheden en corporaties is het tempo van de vernieuwing wel lager geworden en worden vaak andere vernieuwingsstrategieën gevolgd dan in het verleden.

[Toekomstvisie Crabbefhof \(2012\)](#)

Veelzijdig, ondernemend en vitaal. Dat is het thema van de nieuwe toekomstvisie voor de wijk Crabbefhof, die op 20 juni 2012 door de gemeenteraad van Dordrecht werd vastgesteld. Als het aan de bewoners, ondernemers, woningcorporaties en de gemeente ligt, krijgt deze wijk de komende jaren meer kleur en variatie in bebouwing en een grotere verscheidenheid aan inwoners. Crabbefhof moet weer een sterke wijk worden waar verschillende groepen bewoners zich thuis voelen, een goede economische basis hebben en gezond zijn. De herstructurering van Crabbefhof zal een geleidelijke operatie zijn (2015-2030) waarbij kleine en grote veranderingen in de wijk zullen plaatsvinden in het woningenbestand, de voorzieningen en de openbare ruimte. In Crabbefhof is geen aanleiding voor grootschalige (infra)structurele ingrepen. Het versterken en slimmer benutten van de bestaande kwaliteiten van de wijk door relatief kleine ingrepen is het uitgangspunt.

Het leefmilieu 'stadswijk' uit de structuurvisie Dordrecht 2020-2040 is de belangrijkste pijler onder de nieuwe identiteit, die in de stedenbouwkundige visie benoemd is als 'Crabbefhof, de stadswijk met veel groen en historie'. Deze identiteit wordt bereikt door in te zetten



Verstand

op het versterken van de thema's: stedelijkheid, groen en historie. Doelstelling van de visie met betrekking tot de ruimtelijke structuur is om de stedenbouwkundige opzet van de wijk te versterken. De aanpak van de woningvoorraad door de woningcorporaties biedt mogelijkheden om te komen tot een meer 'leesbare' wijk. Op stedenbouwkundige schaal wordt meer differentiatie in de wijk aangebracht:

A. aanbrengen onderscheid noord-zuidassen

Veel van de portiekflats langs de noord-zuidassen zullen op termijn worden herontwikkeld. De ruimtelijk-functionele betekenis van de as is daarbij sturend voor het nieuwe programma, bouwvolume en architectuur. Er wordt ingezet op samenhang van de bebouwing aan beide zijden van de straat. De openbare ruimte wordt per as in samenhang met de bebouwing ingericht.

B. versterken groene oost – westassen

De groene oostwest-as langs de Talmaweg wordt visueel en fysiek beter verbonden met de Zuidendijk. De groene uitstraling van de oostwest-as langs de Savorin Lohmanweg wordt vergroot door herinrichting van de openbare ruimte ter plaatse van het centrum en de bibliotheek.

C. creëren vierde voorzijde aan de plantsoenen

Veel van de portiekflats langs de noord-zuidassen, die met hun achterkant aan een plantsoen staan, worden herontwikkeld. Dit schept de mogelijkheid om de uitstraling aan zowel de hoofdasen als aan de plantsoenen te verbeteren. De zeven plantsoenen met monumentale bomen zijn karakteristiek voor de wijk en daarom wordt ingezet op behoud ervan.

D. aanpak anonieme plinten en anonieme ruimtes

De portiekflats van Crabbehof kennen anonieme plinten met bergingen en garages op de begane grond, wat gevoelens van sociale onveiligheid in de naastgelegen openbare ruimte oproept. Bij renovatie van de portiekflats wordt de interactie tussen gebouw en openbare ruimte verbeterd.

E. benutten groene randen

Het specifieke karakter van de zone tussen Zuidendijk en Ruys de Beerenbrouckweg/ Troelstraweg wordt bepaald door de dijk, de oude lintbebouwing, het water, het groen en de monumentale bomen. Deze zone is bij uitstek geschikt om nieuwe woonmilieus te realiseren in een groene en waterrijke setting, waarmee hogere en middeninkomens aan Crabbehof kunnen worden verbonden. De landelijke sfeer van de Zuidendijk wordt de wijk binnengehaald door een haakse verkaveling op de dijk met doorzichten en verbindingen. Tussen de woningen blijven een aantal plekken openbaar toegankelijk.

F. versterken van de kern

De kern van Crabbehof bestaat uit het landgoed Crabbehoff, het zorgcentrum en het winkelcentrum. De drie onderdelen kennen hun eigen ontwikkelingsdynamiek. Er wordt ingezet op het versterken van de onderlinge relaties en verbindingen. Een verkeerskundige aanpassing, waarbij (een deel van) het doorgaande verkeer op de Groen van Prinstererweg en de Savorin Lohmanweg naar de Thorbeckeweg wordt verplaatst, is hiervoor nodig.



Visiekaart Crabbehof januari 2012