

Wijkbeschrijving Krispijn

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
3.13 Krispijn	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.

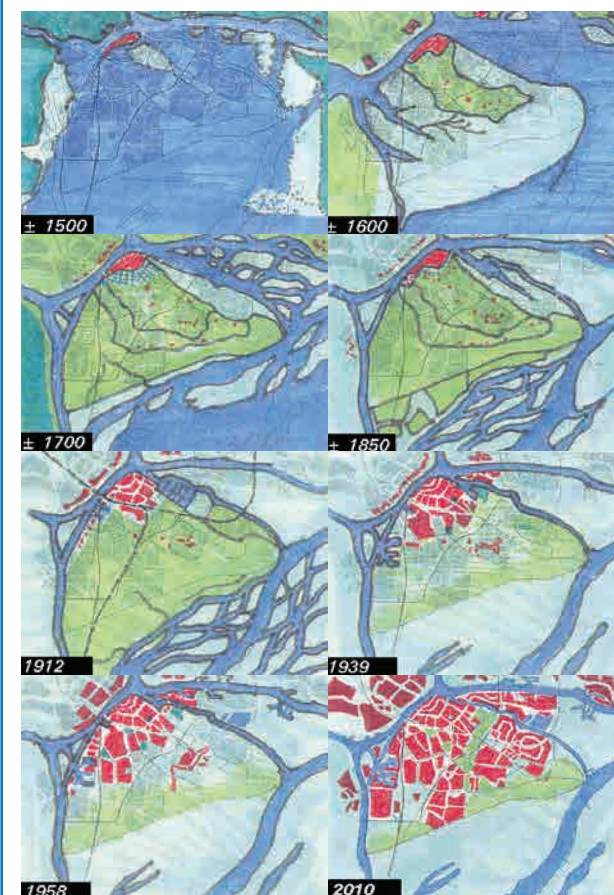
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



Spoorlijn Dordrecht - Breda/Geldermalsen

A16

Laan der Verenigde Naties

Spoorlijn Dordrecht - Breda

3.13 Krispijn

3.13.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijk

Krispijn (de tegenwoordige wijken Oud en Nieuw Krispijn) is gebouwd in de polder ten zuiden van de stad. Op sommige plekken is er nog een relatie met de oorspronkelijke polderverkaveling: de Spuiweg (huidige Krispijnseweg) en de Patersweg, de Brouwersdijk en de Zuidendijk – alle stammend uit de zeventiende eeuw –, de begraafplaats (1828) en de Nieuweweg (tussen de algemene begraafplaats en de spoorlijn Dordrecht–Lage Zwaluwe).

Het woningaanbod bestaat uit coöperatieve volkswoningbouw, arbeiderswoningen (eengezins- en meergezinswoningen) en duurdere middenstandswoningen. Daarnaast zijn er diverse voorzieningen in de wijk aanwezig: scholen, winkels, kerken, horeca, een stadspark, een 'inpandig' sportveld en een begraafplaats. Ook komen er enkele grotere bedrijven, kantoren en openbare en maatschappelijke voorzieningen voor.

Stadsuitleg ten zuiden van de spoorlijn

Snelle bevolkingsgroei noodzaakte Dordrecht aan het begin van de 20ste eeuw tot het benutten van het polderland ten zuiden van de stad. Met de komst van de Woningwet uit 1901 werd een gemeente als Dordrecht verplicht tot het maken van uitbreidingsplannen. De wijk Krispijn is niet ontwikkeld aan de hand van één uitbreidingsplan.

De eerste buurten waren al gebouwd voor het eerste

uitbreidingsplan er lag. De uiteindelijke ruimtelijke structuur van Krispijn is het resultaat van verschillende uitbreidingsplannen uit 1917, 1932, 1946 en 1952. Ondanks deze verschillende plannen vertoont de wijk veel kenmerken van een tuindorp. Het ruimtelijke principe van een tuindorp bestaat uit een hiërarchische opzet van lanen, straten, singels, pleinen, zichtassen en accenten. Bebouwing en openbare ruimte vormen één ontworpen geheel. Er is een heldere scheiding tussen openbaar en privé: de bouwbloktypologie borduurt voort op het gesloten bouwblok. Groen in de vorm van voortuinen, erfafscheidingen en boombeplantingen zijn een wezenlijk onderdeel van de wijk.

Architectuur

De architectuur in Krispijn is gevarieerd. De ontwikkeling van de wijk overbrugt een periode, waarin verschillende stijlopvattingen elkaar opvolgden. Krijgt de wijk in het begin het karakter van de woningbouw uit de 19de-eeuwse schil met kenmerken van de Jugendstil; later ontwikkelt zich een tuindorpachtige benadering. De architectuur uit deze periode is onder meer van Van Bilderbeek, Van Buuren, Bakker en Van Herweijnen. De woningbouw kenmerkt zich vooral door kleine arbeiderswoningen, hoofdzakelijk lage eengezinswoningen of boven- en benedenwoningen met veel variatie in vorm. De architectuur vertoont dan kenmerken van de Delftse en Amsterdamse School. Het naoorlogse deel van de wijk wordt gekenmerkt door een zakelijke en op industriële bouwmethoden gerichte architectuur.

Voor het gebied heeft een inventarisatie plaatsgevonden

van potentiële gemeentelijke monumenten. Inmiddels is een deel hiervan gesloopt, maar de overige panden en complexen worden nog nader onderzocht om te kijken of ze voor bescherming in aanmerking komen. Een overzicht is terug te vinden in het bestemmingsplan.

3.13.2 Beschrijving

A. Ruimtelijke opbouw van de wijk

De (grotendeels) planmatige uitbreiding van Krispijn heeft gezorgd voor een sterk samenhangende structuur, waarin collectiviteit in het straatbeeld en de bebouwing overheerst. De wijk kent een hiërarchisch ontsluitingssysteem. Belangrijke structurerende lijnen zijn de dijken, singels en hoofdstraten zoals de Viottakade, Brouwersdijk, Krispijnseweg, Dubbeldamseweg Zuid en Mauritsweg. Hiertussen liggen buurten die in verschillende perioden zijn gebouwd en vaak een eigen architectonische kwaliteit en identiteit hebben. De vooroorlogse buurten kennen een sterke samenhang tussen stedenbouw en architectuur. Architectonische verbijzonderingen volgen uit de stedenbouwkundige structuur. Bouwblokken zijn gesloten of halfgesloten. De naoorlogse buurten hebben een meer open verkaveling. De architectuur heeft een strakkere en eenvoudige uitstraling.

Randen

Krispijn wordt begrensd door de spoorlijn in het noorden en oosten, de snelweg A16 in het westen en de stadroute Dokweg-Laan der VN in het westen en zuiden. Dit houdt in, dat Krispijn nadrukkelijk in beeld is vanaf deze intensief gebruikte wegen, zie ook



visitekaarten 1 en 2 (link).

Stadsstraten

De stadsstraten vormen de verbinding naar de omliggende wijken en het bovenliggend wegennet. Deze wegen hebben een breed profiel en een bebouwingshoogte van drie tot vier lagen. In de plinten van de bebouwing langs deze wegen zijn op verschillende plekken winkels en horeca aanwezig. Voorbeelden zijn de Brouwersdijk, Bosboom Toussaintstraat, Mauritsweg, Dubbeldamseweg Zuid en de Krispijnseweg. De Krispijnseweg fungeert als stadsroute voor de auto en de fiets tussen de binnenstad en de zuidelijke uitbreidingswijken. De Krispijnseweg is ook de scheiding tussen Oud en Nieuw Krispijn en heeft asymmetrische bebouwingswanden: vooroorlogse eengezinswoningen aan de westzijde en naoorlogse portiekflats aan de oostzijde.

Singels

Karakteristiek voor Krispijn zijn de singelprofielen van ongeveer 80 meter breed met een groen karakter en boombeplanting. De singels Jan Vethkade/Viottakade, de Van Baerlestraat/Hugo de Grootlaan en de Nassauweg hebben een eigen karakter.

De Jan Veth- en Viottakade bestaat uit een brede middenstrook met vijvers en groen en aan weerszijden een rijstrook met trottoirs. De singel is gericht op de toren van de Grote Kerk. De woningen zijn in overhoeks op elkaar staande blokken en halfhaaks op de hoofdrichting gezet, waardoor driehoekige plantsoenen ontstaan. De Van Baerlestraat met aan de overzijde de Hugo de Grootlaan heeft een brede middenpartij met water en groen. De bebouwing hier is gebouwd in aaneengesloten blokken eengezinswoningen met voortuinen, in de richting van de straat.

De Nassauweg staat in de zichtas van het Weizigtpark en de Grote Kerk. In het midden liggen vijvers met groene taluds, aan weerszijden rijbanen met trottoirs. De oorspronkelijke bebouwing bestaat uit portiekflats, afgewisseld door gebouwen met een bijzondere functies: een kerk en twee scholen. De bebouwing staat in de richting van de straat. Aan de zuidoostzijde grenst de begraafplaats Essenhof aan de singel. De Nassauweg speelt een belangrijke rol in de fysieke herstructurering van Nieuw Krispijn, zie (link naar alinea over Nassauweg).

Straten en bouwhoogte

De opzet van de wijk – kleine clusters met veel rechthoekige, gesloten of halfgesloten bouwblokken met daartussen vrij smalle straten met een overwegend verblijfskarakter – is karakteristiek en historisch waardevol. De plattegrond van de wijk bevat zowel een gedisciplineerde overzichtelijkheid (o.a. door de vrij strak belijnde hoofdstraten) als speelsheid in de vorm van de bouwblokken, zonder dat daarbij willekeur optreedt. De hoeken van de bouwblokken zijn zoveel mogelijk recht en de wijze waarop verbredingen en vernauwingen, pleinen en straatbeëindigingen zijn aangebracht, is weldoordacht.

In de oudste plandelen, waar de meeste bouwblokken gesloten zijn, lopen de blokken vaak mee met een bocht of knik in de weg. Ook is er hier en daar sprake van symmetrie, spiegeling van bouwblokken en groenvoorzieningen in de as van de weg. De woningen zijn met de voorzijde duidelijk naar de straat gericht. Vaak zijn de hoeken van bouwblokken afgerond.

B Historische elementen

Dijken

De Brouwersdijk en Zuidendijk zijn oude dijken die nog

steeds als verhoogde lichamen in de wijk waarneembaar zijn. De Brouwersdijk is geïntegreerd in het stedelijk weefsel van de wijk. De Zuidendijk loopt langs de zuidrand van Krispijn en staat enigszins los van de wijk. De bebouwing op de Zuidendijk is grotendeels aaneengesloten aan de zuidzijde, waardoor beperkte doorzichten op het achterland mogelijk zijn.

Landgoed Weizigt

Het huis Weizigt aan het Van Baerleplantsoen is een statig landhuis, dat dateert uit 1794. Kenmerkend zijn de vensterassen, het schilddak, de bakstenen hoekpilasters, een deuromlijsting met pilasters, gesneden hoofdstel en schuiframen. Voor de villa staan een empir e oranje en een washuis. In het park staan oude kastanjes en eiken. Ook hoort tot het landgoed een in 1886 gebouwd koetshuis met paardenstallen, koetsenstalling, diverse werkruimten en een dienstwoning. Het landhuis is in gebruik als kantoor bij een woningbouwcorporatie en aanzienlijk uitgebreid met nieuwbouw. Het koetshuis wordt gebruikt als kantoor van het Duurzaamheidscentrum Weizigt.

Nieuweweg

De Nieuweweg is aangelegd naar aanleiding van de aanleg van de spoortlijn Rotterdam – Breda in 1872. De weg verbond de Achterweg en Dubbeldamseweg met de Oudendijk. In 1870 was de Israëlitische Begraafplaats al aangelegd aan de Nieuweweg. Vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw worden ook woningen gebouwd langs de Nieuweweg, aan het deel dat er nu nog rest tussen de Nassauweg en de Dubbeldamseweg.

C Park en begraafplaatsen

Weizigtpark

Het Weizigtpark is een 12 hectare groot stadspark

gelegen tussen de zuidzijde van station Dordrecht en Oud en Nieuw Krispijn. De aanleg van het park startte direct na de oorlog als werkgelegenheidsproject, nadat het landgoed Weizigt in 1942 door de gemeente was aangekocht. Het park kwam gereed in 1948. Het ontwerp van het park is gemaakt door tuinarchitect S.G.A. Doorenbos in een romantische stijl.

Begraafplaatsen

De gemeentelijke begraafplaats Essenhof aan de Dubbeldamseweg Zuid/Nassauweg omvat een toegangspartij, dienstwoning, heulbrug en een aula, terwijl de uitleg een lange geschiedenis kent. Ook de Israëlitische of Joodse begraafplaats aan de Nieuweweg is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de architectuurhistorische, de funerair historische en de situationele waarde.

D Buurten en bijzondere complexen en gebouwen

Buurten

Kenmerkend voor Krispijn zijn de verschillende buurten met hun eigen karakter. Aan de uiterste west- en oostzijde van de wijk bevinden zich een aantal buurten uit de 19e eeuw met gesloten bouwblokken en een vaak rijk gedetailleerde architectuur die beïnvloed is door verschillende stijlen. Oud Krispijn kent overwegend buurten met een tuindorparchitectuur. In Nieuw Krispijn is een groot deel van de buurten na-oorlogs met een sobere architectuur die kenmerkend is voor de wederopbouwperiode.

Bijzondere complexen en gebouwen

In het gebied begrensd door de Mauritsweg, Dubbeldamseweg, Mariastraat en Frederikstraat staan woningbouwensembles uit het begin van de 20ste eeuw met kenmerken van de Jugendstil. Kenmerkend zijn enkele sociale woningbouwcomplexen uit de

eerste helft van de 20ste eeuw naar een ontwerp van B. van Bilderbeek. Bij de renovatie is helaas de oorspronkelijke detaillering verdwenen. In het gebied begrensd door de spoorlijn, de Dubbeldamseweg en de Madeliefstraat (onderdeel Bloemenbuurt) staat een woningbouwcomplex uit 1914, gebouwd naar ontwerp van B. van Bilderbeek in opdracht van Stichting Woningzorg. Verder staan in het gebied bijzondere kerken (hoek Mauritsweg en Krispijnseweg, hoek Brouwersdijk en Van Baerlestraat en aan de Bosboom Toussaintstraat) en monumentale schoolgebouwen (Torenschool, Mondriaanschool).

Mauvebuurt

Het complex Mauvebuurt is van monumentaal belang vanwege de ensemblewaarde en als herinnering aan de particuliere initiatieven voor woningbouw ten behoeve van de arbeidersklasse. Voor Dordrecht is het complex van belang als een zeldzaam voorbeeld van een tuindorp. Dit houdt in dat voor de monumentale waarde naast de eenheid in het bebouwingsbeeld, ook de openbare ruimte en de direct daaraan grenzende privé-ruimtes van belang zijn. Het complex is tevens waardevol in verband met de fraai gedetailleerde architectuur die invloeden vertoont van het expressionisme (Amsterdamse School). Qua opzet doet het geheel denken aan het traditionalisme (Delftse School). Gezien de gaafheid van de stedenbouwkundige structuur en de architectuur van het complex – ondanks verschillende renovaties – is de gehele buurt inclusief openbare ruimte en voortuinen met hun hagen aangewezen als gemeentelijk monument.

3.13.3 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 Crabbehof 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-nieuwbouwen 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.

Vernieuwen binnen huidige structuur

Krispijn kent een sterk samenhangende stedenbouwkundige structuur. In principe moeten veranderingen plaatsvinden binnen deze structuur, behoudens daar waar werkelijk verbetering van de situatie nodig is (het vergroten van te kleine achtertuinen, verbeteren van ongunstige bezonning, verbeteren van de parkeermogelijkheden of het creëren van kleine speel- en groenvoorzieningen).

Herkenbare buurten

De wijk Krispijn is op te delen in kleine buurten: een groep bouwblokken met samenhangende architectuur die als eenheid herkenbaar is. Binnen de sterke

stedenbouwkundige samenhang van de wijk zorgen de buurtjes voor identiteit, intimiteit en een gevarieerd beeld. Bij nieuwe ontwikkelingen is het behouden en versterken van deze buurtstructuur een belangrijk uitgangspunt.

Oud Krispijn Zuid

In Oud Krispijn Zuid (het gebied tussen de Frans Lebrethlaan, Bosboom Toussaintstraat, Krispijnseweg en Laan der VN) is vanaf 1990 een herstructurering ingezet, waarbij voor een zeer brede invalshoek is gekozen. Zo is er aandacht voor meer ruimte voor parkeren en meer samenhang in het openbare gebied door het gebruik van dezelfde materialen. Stedenbouwkundige ingrepen worden voorgesteld op basis van oorspronkelijke structuur en sfeer. Door sociale en duurder koopwoningen toe te voegen wordt een grotere differentiatie ontwikkeld. De vernieuwing is al vergevorderd. Het Beeldkwaliteitsplan Oud Krispijn (link) is een belangrijke onderlegger bij de verschillende deelprojecten. Dit plan beoogt meer garantie te geven voor een samenhangende uitwerking van gebouwen en omgeving, met het oog op het behouden en versterken van het specifieke tuindorpkarakter.

Nassauweg

De Nassauweg speelt een belangrijke rol in de fysieke herstructurering van Nieuw Krispijn. De singel krijgt het karakter van een verblijfsgebied, zodat de gebruikswaarde als centrale openbare ruimte van Nieuw Krispijn wordt versterkt. Met de komst van Leerpark, Gezondheidspark en de spoortunnel krijgt de Nassauweg een nieuwe betekenis als groene loper tussen station Dordrecht en deze gebieden. Door deze nieuwe positie is gekozen om meer stedelijke allure aan de singel te geven. Dit is onder andere vertaald in een grotere bebouwingshoogte van de nieuwe

woongebouwen aan de oostzijde van de singel die in de periode 2010-2013 zijn gerealiseerd.