

Wijkbeschrijving Schil

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
3.2 Schil	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.

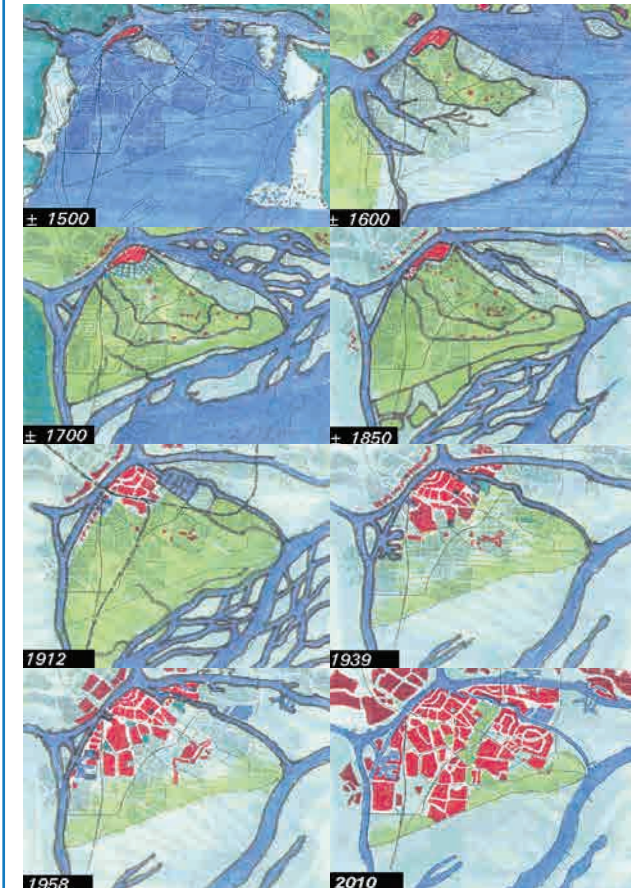
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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



Oude Maas

Wantij

Noordendijk

Kromhout

Spuiboulevard

Oranje laan

Havenstraat

Toulonselaan

Burgemeester de Raadsingel

3.2 Schil

3.2.1 Achtergrond

Van buitens naar stedelijke dichtheid en functiemenging

De 19de-eeuwse schil dankt zijn naam aan de periode waarin het gebied verstedelijkte. In de 18e eeuw had het gebied nog een landelijk karakter met veel waterlopen en onverharde wegen. Er waren vooral tuinderijen en blekerijen. In de 19de eeuw werden er diverse buitens aangelegd, later gevolgd door herenhuizen, middenstands- en arbeiderswoningen, de laatste soms in de vorm van hofjes. In de noordoost- en westzijde van de schil vestigden zich bedrijven, die in eerste instantie waren gericht op houthandel en scheepvaart. In 1872 werd het station in gebruik genomen. Hierdoor kreeg de stad een verbinding met het zuiden van Nederland, kort daarop ook met Rotterdam. Ook andere bijzondere functies met een uitgebreidere ruimtebehoefte vestigden zich in de schil. Bijvoorbeeld de schouwburg, een exercitieterrein met kogelmagazijn, later een ziekenhuis en diverse scholen.

Vooraf in het laatste kwart van de 19de en het eerste kwart van de 20ste eeuw is de schil volgebouwd. Karakteristiek zijn de rechte straten – parallel lopend aan de ring – met een relatief hoge bebouwingsdichtheid en functiemenging. Arbeiderswoningen en villa's wisselen elkaar af, net als parken en ruime tuinen, hofjes en straten met aaneengesloten bebouwing. Het gebied is rijk aan monumenten. Radiaalsgewijs waaiende routes uit. Deze landwegen en dijken zijn in het verstedelijkingsproces meegegroei en verbinden de stad met het achterland. Uiteindelijk is een gevarieerd geheel ontstaan met

vooral een woonfunctie, maar ook met kantoren, winkels, kerken en een park. De hoofdstructuur uit het einde van de 19de eeuw is nog vrijwel intact. De meeste buitenplaatsen en het landelijke karakter zijn echter verdwenen. Alleen het park Merwestein en omgeving herinnert hier nog aan.

Grootschalige ingrepen

De laatste decennia hebben verschillende saneringsoperaties plaatsgevonden in 'de schil'. De meeste ingrepen vonden plaats in het westelijke deel van de schil, waar de sanering in de jaren zestig van de vorige eeuw begon. Omdat de historische binnenstad moest worden ontzien, maar tegelijk de vitaliteit ervan moest worden gestimuleerd, kreeg het westelijk deel van de schil de taak een bijdrage te leveren aan de versterking van de regionale functie van het stadscentrum. Dit betekende onder meer een extra inspanning op het gebied van verkeers- en parkeervoorzieningen en realisering van kantooroppervlak. Op basis van het Saneringsplan (1961) werd begonnen met de sanering van het gebied tussen de Spuihaven en Hellingen en de realisering van de Spuiboulevard met kantoorcomplexen.

In het stationsgebied en langs de as Stationsstraat - Johan de Wittstraat vonden eveneens grootschalige kantoorontwikkelingen plaats. Rond het gereconstrueerde Beverwijckplein is veel gesloopt, waaronder het oude gemeenteziekenhuis, het gymnasium en enkele blokjes arbeidershuizen. Hiervoor zijn grootschalige kantoor- en nieuwe appartementencomplexen in de plaats gekomen. Rond 1990 vonden verkeersingrepen plaats in aansluiting op



De schil in 1858



De schil in 1939

de nieuwe verkeersbrug over de Oude Maas, waardoor de oude Parallelweg en de Burgemeester de Raadt singel veranderden in een drukke verkeersader. Diverse hofjeswoningen in het gebied rond het Geldeloze Pad zijn vervangen door nieuwbouw.

In het oostelijk deel van de schil is het karakter van het 19de-eeuwse stedelijk weefsel het best bewaard gebleven. In de jaren negentig van de 20ste eeuw zijn hier enkele 'binnenterreinen', met name die tussen Kromhout en Singel, en tussen Singel, Noordendijk en Groenedijk, geherstructureerd. De 19de-eeuwse arbeiderswoningen en bedrijfsgebouwen zijn grotendeels vervangen door hedendaagse volkswoningbouw, waarbij het oorspronkelijke verloop van straten en hofjes voor een deel bewaard is gebleven.

3.2.2 Beschrijving

Stedelijke ring

De 19de-eeuwse Schil is het eerste stadsuitleggebied buiten de Spuihaven en heeft als zodanig in de ontwikkelingsreeks als eerste "jaarring" in de groei van Dordrecht een specifieke, cultuurhistorische betekenis. Door de ligging direct aan de binnenstad is de Schil van oudsher het stadsdeel dat als overloopgebied wordt gebruikt voor functies en voorzieningen waar qua maat of schaal in de binnenstad geen ruimte voor was. Het stadsdeel is gesitueerd direct aan de binnenstad van Dordrecht, het centrum van de regio Drechtsteden. Deze gunstige ligging genereert een unieke ontwikkelpotentie. Naast de ligging direct aan de binnenstad is de goede bereikbaarheid vanuit de regio via het spoor en de snelweg (A16) een sterke eigenschap van de schil. De grote diversiteit aan stijlen, bebouwingstypologieën en functies (wonen, werken en winkelen), het fragmentarische karakter als gevolg van grootschalige ingrepen, en de samenhang in stratenpatroon en rooilijnen geven de Schil zijn specifieke identiteit en maken het gebied uniek in de stad.

Structuur

De Schil kent een sterke hoofdstructuur met radiale verbindingswegen loodrecht op de binnenstad. In deze structuur vormt de Singel de ruggengraat, die alle radiaalen onderling verbindt.

In het gedeelte van de Schil ten oosten van de Blekersdijk/Dubbeldamseweg is het karakter van het oorspronkelijke 19e-eeuwse stadsweefsel grotendeels intact gebleven. Op basis van het Saneringsplan (1961) is in

het westelijk deel van de Schil ten behoeve van nieuwe verkeerswegen veel oorspronkelijke bebouwing verdwenen. Daarvoor in de plaats zijn aan de randen van het gebied grootschalige kantoorpanden, appartementengebouwen en parkeergarages teruggebouwd. Schil-West heeft daardoor met name aan de randen een duidelijk afwijkend karakter gekregen ten opzichte van het kleinschalige stadsweefsel van de rest van de Schil en de binnenstad.

Schaalcontrast

In de schil zijn de resultaten van verschillende stadsvissies naast elkaar aanwezig. De kleinschaligheid van het 19de-eeuwse stadsweefsel is te vinden naast de grootschalige doorbraken en bijbehorende bebouwing uit het Saneringsplan. Het oorspronkelijke stadsweefsel langs de belangrijkste straten bestaat vaak uit halfopen en gesloten bouwblokken met riante herenhuizen. Op andere plekken bestaat het weefsel uit vrijstaande en geschakelde villa's. De secundaire straten zijn gevuld met eenvoudige arbeiderswoningen of voorzieningen. De grootschalige kantoorgebouwen bevinden zich vooral aan de randen van Schil-West. Deze objecten staan vaak autonoom in de ruimte en trekken zich weinig aan van het oorspronkelijke stadsweefsel.

Diversiteit in architectuur

De Schil kent door zijn geleidelijke ontwikkeling een scala aan architectuurstijlen: van romantiek tot ver doorgevoerde zakelijkheid. Met name in de kern van het gebied bestaat de bebouwing uit panden uit eind 19de eeuw/begin 20ste eeuw, de periode dat de Schil verstedelijkte. Ook de ensembles Rozenhof en Beverwijcksplein zijn in

deze periode tot stand gekomen. Bouwstijlen: eclecticisme en romantiek. Langs de randen van het gebied (Spuiboulevard, Burgemeester de Raadtsingel, Wilgenbos) en de oostzijde van de Johan de Wittstraat/Stationsweg staat bebouwing uit de naoorlogse periode. De architectuur die bij deze bebouwing hoort, kan omschreven worden als zakelijk en sober.

Randen, routes en dijken

De Schil is in een halve maanvorm rond het centrum gebouwd en wordt begrensd door de historische havens (Kalkhaven, Spuihaven en Riedijkshaven), de spoorlijn, Toulonselaan, Oranjelaan en Noordendijk. De radialen tussen de zuidelijke stadsdelen en de binnenstad (Spuiweg, Blekersdijk/ Dubbeldamseweg, Vrieseweg, Sint Jorisweg) vormen belangrijke routes in het gebied voor het langzaam verkeer. Vaak zijn deze routes herkenbaar door oriëntatiepunten, zoals de toren van de Grote Kerk. In functionele zin vormen de routes de aanloopstraten naar de binnenstad met kleinschalige bebouwing aan beide zijden van de straat met wonen boven een plint van winkels en voorzieningen. Vaak wordt op de begane grond ook gewoond. De westelijke (parkeer) route (Wilgenbos/Achterhakkers, Spuiboulevard, Johan de Wittstraat/Stationsweg, Burgemeester de Raadtsingel/Havenstraat/Korte Parallelweg) is van belang voor het autoverkeer richting de parkeergarages. De route Merwedestraat-Oranjelaan vormt de oostelijke invalsweg voor het autoverkeer.

De Noordendijk is volledig in het stedelijk weefsel opgenomen. Aan beide zijden is de bebouwing vrijwel volledig aaneengesloten; slechts op enkele plaatsen, voornamelijk bij kruisende wegen, is zicht mogelijk op het lager gelegen achtergebied. Naast de Noordendijk vormt ook de Hoge Bakstraat/Sluisweg een integraal onderdeel van de hoofdwaterkering op het eiland van Dordrecht.

Openbare ruimte en groen

De Schil kent naast het hiërarchische stratenpatroon tevens een aantal waardevolle pleinvormige openbare ruimten. Het Beverwijksplein heeft een klassieke Franse inrichting met als middelpunt de fraaie fontein (rijksmonument). Rondom de fontein staan grote platanen en blokhagen in een geometrische vorm. De openbare ruimte rondom de voormalige buitenplaats Rozenhof heeft door de wijze van beplanten een besloten intiem karakter gekregen. De tuin rondom de Schouwborg Kunstmin is een uitloper van het tegenoverliggende Park Merwestein. Deze tuin is van grote waarde door de aanwezigheid van de monumentale bomen.

In de Schil is in vergelijking met de binnenstad veel groen aanwezig. Samen met de ruimtelijke structuur en het uiterlijk van de bebouwing spelen met name de bomen een essentiële rol in het stadsbeeld van de 19de-eeuwse schil. Dit geldt niet alleen voor het openbaar groen, maar ook voor het groen op privé terreinen. Het groene karakter verwijst naar het oorspronkelijke landschap uit de tijd dat de stad zich nog niet buiten de stadsmuren had uitgebreid. Behoud van groene structuren, plekken en waardevolle bomen staat voorop bij herstructurering en herinrichting.

Monumenten en beschermd stadsgezicht

In het gebied bevinden zich talrijke gemeentelijke monumenten, rijksmonumenten en een beschermd stadsgezicht. Drie plekken in de Schil maken onderdeel uit van het beschermde stadsgezicht binnenstad: het Vriesplein, het gebied Achterhakkers / Sluisweg en de Sint Jorisbrug. De bebouwing binnen het beschermd stadsgezicht van de 19de-eeuwse Schil bestaat voornamelijk uit stadsvilla's in twee hoge lagen onder een kap; (half) vrijstaande woningen voor de betere middenstand en

uit (complexmatig) gebouwde (heren)huizen. Bijna alle historische bebouwing is uitgevoerd in twee (hoge) lagen onder een kapverdieping of de eenvoudigere bebouwing in één laag met kap. Belangrijke blikvangers zijn Schouwborg Kunstmin, de stellingmolen aan de Noordendijk en de ernaast gelegen voormalige elektriciteitscentrale. Enkele blokken complexmatig gebouwde arbeiderswoningen zijn typerend voor hun bouwperiode, al zijn de woningen vaak in detail gewijzigd. Markant is het complex De Vereniging, dat uit het midden van de 19de eeuw stamt. Binnen het beschermd stadsgezicht van de 19de-eeuwse Schil zijn verschillende panden en objecten als beeldbepalend aangeduid. Deze objecten vormen verbijzonderingen in het stratenpatroon en zijn door de situering en bijzondere architectuur veelal een oriëntatiepunt in de stad.

Rozenhof (onderdeel beschermd stadsgezicht)

De Rozenhof is een oude buitenplaats, waar in 1891-1892 een rijk gedecoreerde villa in neorenaissancestijl werd gebouwd. Kenmerkend zijn talrijke natuurstenen banden en geblokte pilasters en frontons. Het oorspronkelijke park is gebruikt voor woningbouw: herenhuizen, geplaatst in een rooilijn in hoefijzervorm, sluiten met hun gebogen gevelwanden, die duidelijk samenhang vertonen, de villa in, waardoor het resterende plantsoen een besloten karakter heeft gekregen. Behalve de hoofdvorm zijn er eigenlijk geen herinneringen meer aan de landschapstuin rond de villa.

Park Merwestein (gemeentelijk monument) en omgeving (onderdeel beschermd stadsgezicht)

Centraal in het beschermd stadsgezicht ligt het in landschapsstijl ingerichte Park Merwestein, dat ooit deel uitmaakte van een landgoed. Eind 19de eeuw kocht de gemeente het landgoed aan en veranderde de tuin in een park voor welgestelde stedelingen, die er kwamen

flaneren. Rond het Park Merwestein zijn in het laatste kwart van de 19de eeuw en begin 20ste eeuw verscheidene vrijstaande villa's gebouwd. In de jaren '20 en '30 volgden tussen het park en de Oranjelaan vrijstaande en dubbele woonhuizen.

Schouwburg Kunstmin, rijksmonument

Op initiatief van de Dordtse Vereeniging "Kunstmin" gebouwde SCHOUWBURG uit 1889, naar ontwerp van architect J. Verheul Dzn.(1860-1948) in de stijl van de Neo-Hollandse Renaissance, in 1938-1940 inwendig gewijzigd en uitgebreid naar ontwerp van architect Sybold van Ravesteijn (1889-1964). Van Ravesteijn bouwde aan de oostgevel een nieuwe entreepartij, en richtte de voormalige ingangspartij en foyer tot feestzaal (kleine zaal) in. Het interieur werd naar zijn ideeën verbouwd in een Organische bouwstijl met invloeden van de Barok. In 1993 vond een uitgebreide verbouwing en restauratie plaats, waarbij er een filmhuis aan het gebouw is toegevoegd. In 2013/2014 vindt opnieuw een ingrijpende verbouwing plaats van de schouwburg waarbij het filmhuis weer is verwijderd, de fundering wordt hersteld en de toneeltoren vervangen.

Energiehuis, gemeentelijk monument

Gebouwcomplex ten behoeve van de energievoorziening. Voormalig elektriciteitsproductiebedrijf met kantoor. Gebouwd in drie fases. Het bouwblok ligt tussen de Noordendijk, Biesboschstraat en Lijnbaan. Gebouwcomplex op veelhoekig grondplan in deels drie bouwlagen. Het complex bestaat uit het voormalig elektriciteitsproductiebedrijf met administratiegebouw (1910) aan de zijde van de Biesboschstraat met aansluitend aan de noordoostzijde machine- en ketelhuis I (1910), machine- en ketelhuis II (1915) en machine- en ketelhuis III (1928).

Het Energiehuis is in 2012/2013 gerestaureerd en ingrij-

pend verbouwd tot huis voor de podiumkunsten, met een grand café – bistro - bar.

3.2.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: stedelijke ring

De Schil is het eerste stadsuitleggebied buiten de stadswal en heeft als zodanig in de ontwikkelingsreeks – als eerste "jaarring" in de groei van Dordrecht – een specifieke, cultuurhistorische betekenis. Verschillende stadsvisies zijn herkenbaar: kleinschaligheid en oud naast grootschalige doorbraken en nieuwbouw. Dit maakt het gebied uniek in de stad. Door de ligging direct rond de binnenstad is de Schil vooral van betekenis als voorportaal en entree; veranderingen moeten in dit licht worden gezien. Met name de toegangsroutes verdienen aandacht. Het multifunctioneel karakter (wonen, werken, sociaal culturele voorzieningen en winkelen) plus de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en de veelheid aan openbaar vervoersvoorzieningen maakt de Schil tot een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

Ontwikkeling: stedelijke entree

De Schil zal als gevolg van haar ligging nabij de binnenstad, station en spoorlijn voortdurend onderhevig zijn aan planologische ideevorming. Binnen de huidige karakteristiek, die duidelijk een menging is van 'oud en nieuw', zal 'oud' onder druk blijven staan. Door de beschermde monumenten en het beschermd stadsgezicht wordt het cultuurhistorisch belang geduid van zowel de stedenbouwkundige structuur als de historische bebouwing.

De komende jaren vindt functionele versterking vooral plaats aan de oostzijde van het centrum. Het project Stadswerven zal de aantrekkingskracht van

de binnenstad vergroten. De uitvoering van dergelijke grote projecten zijn van invloed op de programmatische betekenis van de schil voor de stad en de regio.

Ontwikkeling: visie

De kantoren aan de randen van Schil-West zijn vaak grote gebouwen. Een deel van deze kantoren kent structurele leegstand. Door de omvang van de kavels en de bouwhoogte zijn langs de Spuiboulevard ruimtelijke condities aanwezig voor nieuwe stedelijke functies en wonen dichtbij de historische binnenstad. In dat geval is transformatie of sloop/nieuwbouw van de betreffende kantoorpanden noodzakelijk. Vestiging van nieuwe stedelijke functies is mogelijk, onder voorwaarde dat dit met respect gepaard gaat voor de kleinschalige bebouwing in de kern van het stadsdeel. Het respecteren van het historisch silhouet en waardevolle zichtlijnen op karakteristieke oriëntatiepunten heeft een hoge prioriteit, waarbij het zicht op de toren van de Grote Kerk topprioriteit heeft. Dit sluit omvangrijke bebouwing in een aantal zichtzones uit. Sinds in 2011 is de visie Schil-west van kracht.

Waardering en ontwikkeling: cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich veel beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten, twee beschermd stadsgezichtgebieden (deel binnenstad en schil) en stedenbouwkundige structuurelementen, die van belang zijn omdat zij een onderdeel vormen van regionale en stedelijke hoofdstructuren. Het beschermd stadsgezicht 19de-eeuwse Schil omvat onder andere de Rozenhof en Park Merwestein, beide met hun omgeving. Kortom: cultuurhistorisch gezien is het een zeer waardevol gebied, waar zorgvuldig mee omgegaan dient te worden.

