



# Beeldkwaliteitplan binnenstad





Afbakening van het beeldkwaliteitplan

## INHOUD BEELDKWALITEITPLAN BINNENSTAD DORDRECHT

Voorwoord wethouder Sleeking	4-5
<b>Hoofdstuk 1: Inleiding en Samenvatting</b>	<b>6-7</b>
<b>Hoofdstuk 2: De ontwikkeling van de binnenstad</b>	<b>8-29</b>
Tot 1550	8-11
1550-1850	12-13
1850-1950	14-17
1950-1970	18-21
1970-1990	22-25
1990-2015	26-29
<b>Hoofdstuk 3: De ontwikkeling van de binnenstad per gebied</b>	<b>30-55</b>
Structuur van de stad	30-33
Voorstraatshaven – Wijnhaven	34-37
Hofkwartier	38-41
Havengebied	42-45
Bleijenhoek	46-49
Boogjes	50-51
Centrum/winkelhart	52-55
<b>Hoofdstuk 4: De visie: verleden als inspiratiebron voor de toekomst</b>	<b>56-57</b>
<b>Hoofdstuk 5: De openbare ruimte</b>	<b>58-65</b>
Betekenis van de openbare ruimte	58-60
Pleinen en kleinere open ruimtes	61
Overige open ruimtes	61-63
Havens en rivierkaden	63
Hoofdstraten – straten binnen de historische structuur	63-65
Straten en stegen	65
Kernwinkelgebied – winkel-wandelzone	65
Binnenhoven en groengebieden	65
<b>Hoofdstuk 6: De richtlijnen en criteria</b>	<b>66-93</b>
Uitgangspunten voor bouwen en verbouwen	66-67
Ontwikkelingen	68-69
Basiscriteria	70-73
Toelichting op beeldkwaliteitscriteria	74-75
Beeldkwaliteitscriteria per onderdeel	76-101
<b>Hoofdstuk 7: Bronnen</b>	<b>102-103</b>





## Voorwoord

Met genoegen presenteer ik u het Beeldkwaliteitplan voor de binnenstad van Dordrecht. Spontane acties vanuit de Dordtse bevolking, gevolgd door een breed Stadsberaad, tonen aan dat velen in Dordrecht belang hechten aan de kwaliteit van de binnenstad. Dit beeldkwaliteitplan is een antwoord op die zorg over de kwaliteit.

Dordrecht heeft een unieke binnenstad, met meer dan 1000 monumenten. Deze in acht eeuwen gevormde stad, onder prachtige, snel wisselende luchten, is vanwege zijn aantrekkelijke ligging aan rivieren, de romantische binnenhavens en de prachtige koopmanshuizen hét voorbeeld van een Hollandse stad met een rijk verleden. Dus als voor één stad een beeldkwaliteitplan op zijn plaats is, is het voor Dordrecht.

Het proces van de totstandkoming van het plan heeft het draagvlak ongetwijfeld nog ver groot. Maar het gaat er ook om hoe het beeldkwaliteitplan de toekomst zal beïnvloeden. Dit plan zal, ook na vertaling in de welstandsnota, wellicht niet alle ongewenste zaken in de binnenstad voorkomen; we komen immers regelmatig voor onverwachte, nieuwe uitdagingen te staan. Wel biedt dit beeldkwaliteitplan naar mijn mening de inspiratie om de kwaliteit van het omgaan met de binnenstad aanmerkelijk te verhogen.

Dordrecht koestert het verleden, maar staat nieuwe ontwikkelingen niet in de weg.

Piet Sleeking  
wethouder Ruimtelijke Ordening Dordrecht



# 1. INLEIDING EN SAMENVATTING

Het beste beeld op Dordrecht is misschien wel van boven. Daar ligt een stad op een eiland, gevangen in de armen van rivieren. We zien nog niets van de achthonderd jaar bewaarde schoonheid, wel van de ligging die bepalend is geweest voor het historisch aangezicht dat we nu koesteren. De economische activiteit was lange tijd geconcentreerd bij het water. Handel en mensen ontleenden hun bestaan aan de rivieren. De stad was naar het water gekeerd. De glorie straalde af op de stadspoorten, sierlijke straten en de patriciërshuizen. Niet alles is bewaard gebleven, maar de bijna duizend overgebleven monumenten zijn wel een fraaie afspiegeling van de goede jaren die de stad heeft gekend.

Rond het economisch centrum groeide laag voor laag de stad. Dordrecht behield zijn plattegrond met zijn gezicht naar het water, terwijl rondom de wereld veranderde. Met het toenemende belang van spoorlijnen en autowegen, en de opkomst van Rotterdam, werd de 'voorkant' ineens minder belangrijk. Het gezicht moest naar het zuiden gericht, richting eiland. Daar kwamen nu mensen en goederen vandaan.

Met de economische activiteit vloeide ook de aandacht voor de binnenstad enige tijd weg. In de jaren '70 van de vorige eeuw werd, ondanks de goede bedoelingen, al te rigoureuus de sanering ingezet. Te veel ging verloren. En toch bleef veel bewaard. Stadsvernieuwing en restauratie moesten de pijn van de sanering verzachten. Pas veel later, tegen het einde van de vorige eeuw, kwam pas echt het besef dat de binnenstad in potentie een historische schatkamer is. Dat zoveel moois voor een stad toch wel bijzonder is. Dat historie een economische kracht op zichzelf kan zijn. Er komen toeristen op af en Dordtenaren zelf komen er ook weer graag. Ze voelen zich thuis in 'hun' historische binnenstad, geven er geld uit en – wat ook belangrijk is – ze delen hun trots met buitenstaanders. De stad mag er zijn. Zonder de Grote Kerk, het Groothoofd, de havens en al die honderden monumenten hadden ze vaker over hun stad gezwegen. De historische binnenstad van Dordrecht kan zich meten met die van vergelijkbare middelgrote steden als Amersfoort, Den Bosch, Deventer of Leiden. En misschien kun je zeggen dat de aparte ligging in het

geografische landschap, met het gezicht naar de rivier, zelfs een deel van de charme is van de stad. Wie de moeite heeft genomen om de historische kern te bereiken, zal de aanblik niet snel vergeten.

Het is een binnenstad die leunt op achthonderd jaar geschiedenis, maar die tegelijkertijd levend is. Een stad is nooit af, ook de Dordtse binnenstad niet. Een levende stad vernieuwt zich dagelijks. Nieuwe inzichten vragen om activiteit. In het geval van Dordrecht gaat het niet om grote ingrepen; de historische bebouwing wordt zoveel mogelijk met rust gelaten. Maar enkele plekken, zoals Het Otto Dickeplein bij het Drierivierenpunt en de Grote Markt, vragen om reflectie en een invulling van grotere kwaliteit. Het zijn weeffouten in een vrijwel gaaf historisch decor. Een stad is nooit volmaakt, maar kan altijd beter.

Het huidige beeld van de Dordtse binnenstad heeft een grote kwaliteit. Dat beeld en die kwaliteit komen samen in een plan dat voor behoud en versterking ervan moet zorgen: dit voorliggende Beeldkwaliteitplan binnenstad. Het document geeft een beschrijving van de historische binnenstad, het stedelijk patroon, de bebouwing maar ook de openbare ruimte. Het is feitelijk een waardebeoordeling waaraan richtlijnen worden gekoppeld voor behoud, aanpassing en vernieuwing. Het Beeldkwaliteitplan heeft aan belang gewonnen doordat het stoelt op een breed draagvlak.

De gemeente heeft het plan opgesteld na brede discussie in de stad, waarbij particulieren en organisaties hun wensen en zorgen kenbaar konden maken. De stadsgesprekken eindigden in een uitdrukkelijk verzoek om een inspirerend werkdocument te maken, als een toetssteen voor toekomstig denken en handelen. Het Beeldkwaliteitplan beoogt inspiratie en historische feiten en ontwikkelingen samen te brengen, opdat recht kan worden gedaan aan de liefde voor de stad die velen voor Dordrecht voelen. Maar het is ook bedoeld ter aanmoediging voor iedereen die de stad voor het eerst verkennen of voor wie hier wil bouwen. Zij moeten de stad nog leren kennen. Dit plan biedt ze een richtsnoer. Het Beeldkwaliteitplan volgt een logisch pad. De inspiratie begint met

het verhaal over het ontstaan en de groei van Dordrecht en zijn binnenstad. Sinds de 12e eeuw hebben veel gebeurtenissen invloed gehad op de structuur en de inrichting van de stad. De Sint Elisabethsvloed van 1421 vormde de stad en het eiland. De opkomst van de handel, bij de levendige rivier, verschafte de binnenstad zijn huidige ligging. Die ligging werd decentraal toen de stad zich vanwege veranderende economische en infrastructuurle omstandigheden van het water afkeerde. Vanaf de Tweede Wereldoorlog veranderden de opvattingen over stedenbouw en architectuur. Het saneringsplan leidde tot grote ingrepen in de structuur, waarvan nog steeds de wonden zichtbaar zijn.

Na de historische beschrijving van de binnenstad volgen beschrijvingen per gebied. De talrijke zegeningen worden geteld, in de vorm van monumentale panden, plekken en straten, maar kritische kanttekeningen worden niet geschuwd. Dit plan geeft niet alleen een stand-van-zaken. De gemeente richt zich ook tot iedereen die iets in de binnenstad wil veranderen. Behoud van de (historische) kwaliteit van de binnenstad staat voorop en daar horen regels bij. Dit document geeft een overzicht van de richtlijnen voor (ver-)bouwen en (her-)inrichten, per gebied. Iedereen weet zo wat de mogelijkheden en grenzen zijn. De gemeente laat op deze manier zien wat zij verstaat onder respectvol omgaan met de binnenstad en denkt de kwaliteit van de binnenstad met een set richtlijnen beter te kunnen bewaken.

Dit beeldkwaliteitplan is een belangrijke toets, maar het is geen wondermiddel in de vorm van Haarlemmer olie. Fricties zullen altijd blijven, meningen zijn verdeeld en soms botsend, zoals ook een stad zijn groeistuipen kent. Discussie over wel passend of niet passend, mooi en lelijk, is van alle tijden. De schoonheid van Dordrecht is vanzelfsprekend een onderwerp van telkens terugkerende twistgesprekken. Die discussie is niet hinderlijk maar juist wenselijk en komt voort uit liefde voor de stad. Het beeldkwaliteitplan probeert het denken in goede banen te leiden. Het plan wil behalve inspiratie ook objectieve maatstaven bieden voor toekomstig handelen in de historische binnenstad.



Dordrecht rond 1550



Zicht op Grootshoofd



Bibliotheek - Groenmarkt



Voorstraatshaven



Steiger Voorstraatshaven



Grotekerksbuurt



## 2. DORDRECHT TOT 1550: HET ONTSTAAN EN DE DORDTSE GOUDEN EEUW

### Ontwikkeling van de stadsstructuur

Dordrecht is begonnen als een nederzetting in een veenmoeras. Op de oevers van het veenriviertje de Thuredrith, ter hoogte van de Grote Kerk, vormt zich in de tweede helft van de 12de eeuw een verzameling huizen. Vanaf de oeverwallen vindt de ontginning plaats van het veenland. De eerste bewoners graven afwateringskanalen en een achtergracht, die het gebied afsluit. Op de gewonnen grond komen paden. Die zijn nog herkenbaar aan de landzijde, zoals de Voorstraat op de oude oeverwal. Zijstraten staan hier haaks op, zoals de Grote Spuistraat, de Vriesestraat, het Steegoversloot, de Heer Heijmansuijssstraat. Er komen ook enkele dwarsgangen die parallel liggen aan de Voorstraatshaven: de Breestraat, Steenstraat, Doelstraat en Museumstraat (voorheen Middelgracht, Lindengracht en Lindenstraat). De huizen op de oeverwallen zijn hoog, smal, ondiep en tegen elkaar gebouwd. Ook de bebouwing aan de landzijde bestaat uit gesloten bouwblokken, dicht bebouwd, met vooral kleinere panden.

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

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

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

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

### Groei van een handelsstad (Wat gebeurt er in die tijd in Dordrecht?)

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

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

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

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

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

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

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

### Wat de tijd overleefde

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

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



Dordrecht 1560 Kaart Pieter Sluyter

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

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

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



't Zeepaert



Detail Groothoofdspoort



Overkluizing Stadhuis



Zicht op de Grote Kerk vanaf de Leuvehaven



Voorstraatshaven



Dordrecht rond 1650



Vogelvluchtfoto Maartensgat



Zicht vanaf de Grote Kerk op de Nieuwe Haven



Dordtse Gevels aan de Museumstraat



Huis de Onbeschaamde - Wijnstraat



Nieuwe Haven

### Ontwikkelingen in de structuur

Na een lange periode van stilstand wordt in 1609 de Wolwevershaven gegraven. Het duurt nog tot in de 20ste eeuw voordat de landstrook ten noorden van de haven en het Nieuwe Werck zijn volgebouwd. De laatste bebouwing komt langs de rivier. De bebouwingsstructuur volgt de rivier en bestaat uit gesloten bouwblokken. Op een enkele plek is in de rooilijn nog een open plek in de vorm van een tuin aanwezig, afgesloten van de straat door een muur of hekwerk. De percelen staan haaks op de straten en zijn tussen Hoge Nieuwstraat en Binnen Walevest het minst diep. Er zijn weinig haakse tussenstraten, alleen de korte Lange IJzerenbrugstraat en de Venloostraat.

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

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

### Wat gebeurt er in die tijd in Dordrecht?

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

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

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

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

Vanaf de 17de eeuw tot halverwege de 19de eeuw lijdt de stadsbevolking onder de gewapende strijd maar ook onder ziekten als de pest en cholera, waaraan een groot deel van de bevolking sterft. Met het oog op de volksgezondheid besluit het stadsbestuur na de cholera-epidemie in 1848-1849 dan ook de grachten, die als riool dienen, te dempen.

### Wat de tijd overleefde

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

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

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

De zogeheten Dordtse gevels, die licht voorover hellen, zijn vanaf 1550, maar vooral tussen 1650 en 1795 gebouwd. Dit zijn trapgevels in Hollandse Renaissancestijl, die vanaf de natuurstenen waterlijst tussen de eerste en tweede verdieping een halve steen uitkragen. In de gemetselde rondbogen boven de ramen zijn driepassen uitgespaard. De aanzetstenen voor de natuurstenen raamomlijstingen hebben de vorm van gebeeldhouwde mensenkopjes. De gevels zijn vooral gebouwd als meesterproef voor metselaars. Rond 1725 vindt het gemeentebestuur dit geveltype niet meer passen in de hoofdstraten. De 'op de vlucht' gebouwde gevels zijn sindsdien vooral nog in kleinere zijstraten te zien. Van de oorspronkelijk 800 gevels zijn er nog ongeveer 70 over. Dit in Dordrecht bedachte geveltype is ook in andere steden gebouwd.



Dordrecht rond 1894



Lange IJzeren brug over de Nieuwe Haven



Bebouwing oostzijde Johan de Wittstraat



Oude Boterbeurs aan de Wijnstraat



Stadhuis



Bethlehemplein

### Ontwikkelingen in de structuur

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

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

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

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

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

Mensen krijgen meer vrije tijd en benutten die in verenigingen en met lezen. Nieuwe functies krijgen een plek in de stad, zoals een openbare bibliotheek (1899). Maar de meeste functies met een echt grote ruimtebehoefte komen buiten de binnenstad. Het in 1876 gestichte ziekenhuis Sint Jacobsgesticht aan de Grotekerksbuurt groeit snel. De opkoop van diverse percelen maakt in 1914 de bouw van een groot nieuw ziekenhuis mogelijk tussen de Grotekerksbuurt en de Houttuinen, met de ingang aan de Houttuinen. Gesloopte (bedrijfsbebouwing) maakt later plaats voor de auto op het Sint Suraplein. Zowel het ziekenhuis als het Sint Suraplein vormt een onderbreking in de bebouwingswanden.

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

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

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

### Wat gebeurt er in Dordrecht?

In deze periode vinden er twee wereldoorlogen plaats in Europa, waarvan een op Nederlands grondgebied. De economie krijgt een heel andere basis. Dordrecht verandert van handelsstad in industriestad. Amsterdam en Rotterdam zijn inmiddels goed aangesloten op rivieren en zee en laten Dordrecht als handelsstad achter zich. De slechte bereikbaarheid over land speelt de stad ook parten. Pas in 1872 stopt de trein in Dordrecht. Verder blijft de stad, vanwege haar ligging op een eiland, voor al het andere verkeer lange tijd afhankelijk van vervoerbindingen. Er komen openbare nutsvoorzieningen voor iedereen zoals stromend water, riolering, gas en elektriciteit. Maar ook in 2014 zijn nog niet alle huizen in de binnenstad aangesloten op de riolering.

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

### Wat de tijd overleefde

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

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



ANDRECHT

MAAS

VOLKSTRAAT

NIEUWE HAVEN

MARTENS HAVEN

EDOUARDSTRAAT

KALKA

SPIJ

Dordrecht 1923



straat 60. Ook tekent hij voor het ontwerp van diverse ijzeren bruggen: de Nieuwbrug, de Lange IJzerenbrug en de Damiatebrug. Hij ontwerpt rond 1840 ook het nieuwe uiterlijk van het stadhuis, zoals we dat nu nog kennen aan het Stadhuisplein.

De Vriesebrug is oorspronkelijk een ontwerp van de gemeentearchitect A.J. Argelo. Inmiddels is het een vaste brug en zijn de oorspronkelijke kiosken door nieuwe vervangen. Ook de Leuvebrug (1937) is een ontwerp van Argelo.

Het tegenwoordige Dordrechts Museum verbouwt hij in 1852 van klooster tot krankzinnigengesticht.

Aan de nieuwe verbinding tussen station en binnenstad komen de volgende (nog bestaande) gebouwen: Bondsspaarbank (1913, nu kantoorgebouw), Johan de Wittstraat 2, Warenhuis Linders (1920, winkelgebouw), hoek Bagijnhof – Achterom en het bouwblok op de hoek Johan de Wittstraat – Vest (1929, woningen en winkels).



Damiatebrug



vm. Lindershuis



Gasfabriek Riedijkshavengebied



Torentje van de Bonifatiuskerk aan de Wijnstraat



Sarisgang 2013



Spuiboulevard jaren '60



Uitvoering Saneringsplan sloop bebouwing Statenplein



Statenplein jaren '70



Zicht vanaf Scheffersplein op de Grote Markt

### Ontwikkelingen in de structuur

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

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

Als oplossing voor de verkeersproblemen wordt parallel aan de Voorstraat een ringweg bedacht: de Spuiboulevard en 'Stekroute'. De route moet komen over een gedempte Spuihaven en over te slopen bebouwing aan het Kromhout. Haaks hierop een verbinding door het centrum naar de Merwekade, met daaraan een nieuw groot (verkeers)plein. Hiervoor vindt sloop plaats aan het Achterom, de Sarisgang en alle smalle straten waar nu het Statenplein is.

De Spuihaven wordt tussen Achterom en Johan de Wittstraat gedempt. Het gedempte gebied dient jarenlang als parkeerplaats. Erlangs verrijzen ook grote gebouwen: de bank van de ABN AMRO (nu Intree) met erboven appartementen van architect J. de Vries en ernaast een groot appartementencomplex van H.A. Maaskant. Op de hoek Achterom-Spuiboulevard verschijnt een kantoorgebouw met negen verdiepingen van architect Jan Hoogstad. Aan het Bagijnhof vervangen de winkels van de HEMA en C&A het postkantoor en andere, kleinschalige bebouwing.

Langs de vernieuwde Sarisgang die het Statenplein ontsluit, komen grote, moderne winkelcomplexen met veel glas. Onderdeel hiervan is een verbouwing van de

Kolfstraat. Ook rond het Statenplein komen moderne winkelwanden, met erboven kantoor- en woonruimte. Het plein zelf doet deels dienst als parkeerplaats. Op een ander deel komen een horecavoorziening en winkelkiosken.

De Grote Markt moet, als eindpunt van twee grote verkeersdoorbraken, het nieuwe hart van de binnenstad worden. Dit leidt tot de huidige 's Heer Boeijenstraat, een doorgang ter plaatse van de Waag. Ook volgt sloop van alle bebouwing tussen de Wijnstraat en de Varkenmarkt en een groot deel van de Aardappelmarkt. Aan de Grote Markt komt een appartementencomplex met op de begane grond winkels, langs de 's Heer Boeijenstraat komt een moderne winkelstrip met erboven woningen. De Grote Markt zelf krijgt een parkeerfunctie. Ook de verpauperde bebouwing in het binnengebied van de Bleijenhoek komt uiteindelijk onder de slopershamer.

### Wat gebeurt er in Dordrecht?

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

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

schakelt de gemeente Van Embden in om Wissing bij te staan. Het Basisplan voor de Sanering van Dordrechts Binnenstad wordt in mei 1958 goedgekeurd en dient als grondslag voor het in 1961 goedgekeurde Sanerings- en Reconstructieplan Binnenstad.

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

Gezien vanuit het perspectief van deze agglomeratie komt de binnenstad van Dordrecht centraal te liggen. De binnenstad moet vanuit de periferie dus goed bereikbaar zijn. Verbetering van de verkeerscirculatie komt tot stand door verkeersdoorbraken en het openhouden van mogelijke aansluitingen met toekomstige oeververbindingen. Dit is mogelijk binnen de bestaande, historisch gegroeide structuur van radiale wegen. Om de aan- en afvoer soepel te laten verlopen, is een gordelweg nodig, aangevuld met een extra radiale verbinding tussen het centrum en het station. Als eindpunt van twee nieuwe doorbraakwegen projecteren Wissing en Van Embden een plein.

De binnenstad wordt als city in zones verdeeld. De oude havens worden gecombineerd met kantoren, ambachtsbedrijven en woningen. Het rivierfront is bestemd voor horeca. De winkelstraten blijven gehandhaafd. Men denkt erover de winkelstraten autovrij te maken en bedieningsstraten en -hoven achter de winkelstraten aan te leggen. Langs de weg van het station naar het centrum en de gordelweg, die als brede boulevards worden gedacht, moeten openbare gebouwen, kantoren en een enkele hoge woonflat verrijzen. Om de doorbraken en nieuwbouw te kunnen realiseren, moet de bestaande bebouwing worden gesloopt.



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

### **Wat de tijd overleefde**

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

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

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

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

In de nieuwe, verbrede straten als Achterom, Bagijnhof, Visstraat en Sarisgang en aan het Statenplein zijn de winkelruimten nog steeds in gebruik bij grotere winkelbedrijven. Boven een groot deel van de winkels zijn woningen.

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

de Waag opnieuw gesloten door een nieuw gebouw met een onderdoorgang. De Tolbrugstraat waterzijde is als onderdeel van de structuur Tolbrugstraat landzijde en Tolbrug onherkenbaar gebleven.

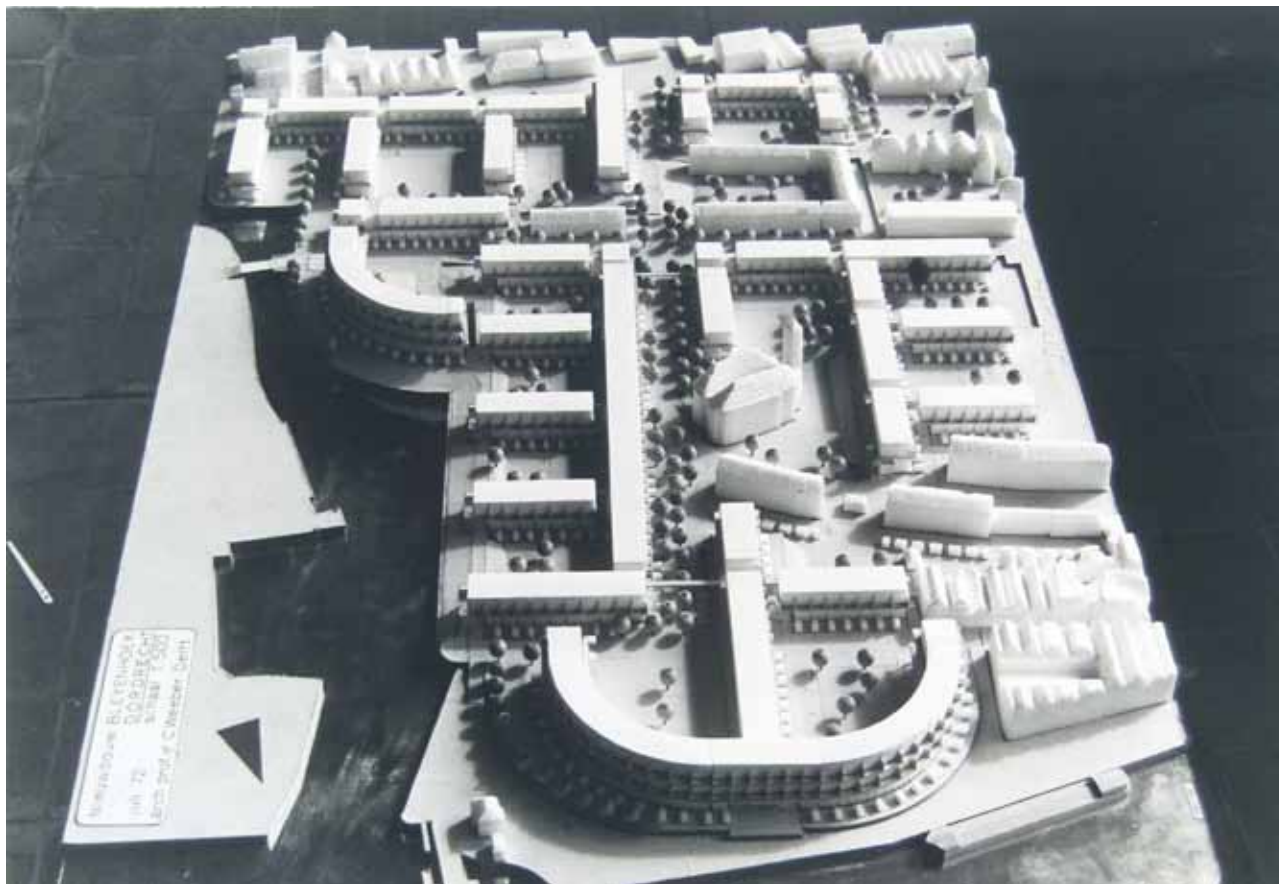
Alhoewel het creëren van doorgaande routes door de binnenstad naar de regiogemeenten is gestopt, is het wonen in de binnenstad sindsdien weer goed op gang gekomen. Eerst vooral in de nieuwbouw en later in de gerenoveerde historische bebouwing.



Huidige situatie Grote Markt



Spuiboulevard aan de rand van de Binnenstad - uitgevoerd op basis van het Saneringsplan



Maquette plan Weeber - Bleijenhoek



Bibliotheek - Groenmarkt



Kadebebouwing Boogjes



Nieuwkerk



Vleeshouwersstraat

### Ontwikkelingen in de structuur

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

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

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

Een voorbeeldaanpak is uiteindelijk weggelegd voor het Groenmarktgebied. Aan de Groenmarkt, Varkenmarkt en Vleeshouwersstraat vindt bouwkundig en functioneel herstel plaats van ongeveer vijftig grote en kleine

monumentale panden. Door functionele samenvoeging van panden en een nieuwbouwwitbreiding aan de achterzijde kunnen zich hier ook de Kamer van Koophandel en de Openbare Bibliotheek vestigen. De ruimte in het binnengebied, waar nog wat oude gebouwen staan, krijgt een openbaar karakter met een groene parkeerinrichting.

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

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

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

Bij het restaureren gaat de aandacht tot in het begin van de jaren '80 vooral uit naar de grote, belangrijke monumenten: de Groothoofdspoort, het Hof en stadhuis. Van kleinere woonhuismonumenten blijft vaak alleen de voorgevel staan, of deze wordt zelfs verplaatst en erachter vindt nieuwbouw plaats in 'oude stijl'. In de loop van dat decennium stimuleren rijkssubsidie-regelingen de vernieuwing van de bestaande bebouwing. In veel monumentale panden worden kleine sociale huurwoningen gemaakt. Dit gaat doorgaans wel ten koste van de interieurs.

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

### Wat gebeurt er in Dordrecht?

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

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

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

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



Blijenhoek in aanlegfase



De aanpak van de Bleijenhoek, maar ook het ontwerp van het architectenbureau van Wim Quist voor een bouwblok tussen de Riedijk en de Merwekade, genereert steeds meer kritiek. Het commentaar richt zich op het moderne bouwen, de architectuur, het ritme van de wanden en de inpassing binnen de bestaande structuur. In 1979 vindt een discussiebijeenkomst plaats over het bouwen in de bestaande stad. En in het Structuurplan van 1980 staat het beschermen en handhaven van de in de binnenstad bestaande fysieke structuur centraal. Inmiddels lopen sinds 1975 de voorbereidingen voor de aanwijzing van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht. Er geldt een voorbescherming voor de gehele binnenstadsstructuur. Eind 1988 volgt pas de formele aanwijzing.

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

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

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

### **Wat de tijd overleefde**

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

In de Bleijenhoek is er gedeeltelijk nieuwbouw gekomen. De nieuwe bebouwing bestaat nog wel uit grotere woningblokken, maar doet weer meer recht aan de historische structuur. Ook de problemen van vandalisme lijken te zijn afgenomen door intensiever beheer, een

grotere diversiteit aan sociale woningen en het herstel van doorgaande routes door middel van gesloten bouwblokken.

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

De openbare bibliotheek is er nog aan de Groenmarkt, maar de Kamer van Koophandel heeft plaatsgemaakt voor een eetcafé en begeleid wonen. De Bonifatiuskerk doet geen dienst meer als jeugdsociëteit, maar is wel verhuurd. De Waalse kerk staat leeg.



vm. aansluiting Vest / Noordendijk



Schets Quist kadebebouwing Merwekade



Dordrecht 2013



Passage Drievriendenhof



Nieuwbouw kop van de Wijnstraat



Nieuwbouw hoek Spuiboulevard - Spuiplein



Statenvaart



Nieuwbouw hoek Johan de Wittstraat - Spuiboulevard

### Ontwikkelingen in de structuur

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

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

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

Ter plaatse van het Rooms-katholieke ziekenhuis komt een woongebied. De bebouwing aan de Grotekerksbuurt blijft behouden, evenals een aantal panden aan de Houttuinen en de kapel op het binnenterrein. Architectenbureau Klunder maakt het stedenbouwkundig plan, waarbij nieuwe woningen rond een autovrij plein komen te liggen, met centraal de kapel. Het plein sluit aan op voetgangersdoorgangen naar de Schuitenmakersstraat, Vleeshouwersstraat, Grotekerksbuurt en Houttuinen, waardoor het verbonden is met de rest van de stad, ondanks de geheel nieuwe structuur. De doorgang naar de Grotekerksbuurt is vormgegeven door de Dordtse architect Andries Lugten. De gedifferentieerde nieuwbouw op het binnenterrein is van Rien de Ruiter.

Bouwkundige problemen leiden tot sloop van een aantal woonblokken in de Bleijehoek. Met een gesloten bouwblok van architectenbureau De Zwarte Hond (2003)

wordt de doorgaande structuur van de Vest hersteld. Ook het Schippersblok van architectenbureau Groeneweg & Van der Meijden (2007) levert een bijdrage aan het structuurherstel van de Bleijehoek. Verder vinden vooral restauraties, verbouwingen en kleine nieuwbouwinvullingen plaats binnen de bestaande structuur.

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

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

### Wat gebeurt er in Dordrecht?

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

“Het terrein Drievriendenhof, gelegen binnen de historische binnenstad van Dordrecht, zal de komende jaren bebouwd worden. Reeds lang is hier sprake van een buitengewoon onaangenaam kaalslaggebied dat slechts één goede eigenschap heeft: er kunnen meer dan 300 auto's geparkeerd worden.

De bebouwing van dit terrein vormt een belangrijke stap in de vernieuwing van de historische binnenstad. Zoals blijkt uit de doelstellingen van het structuurplan voor de binnenstad uit 1980, dient dit terrein deels als afronding van het kernwinkelgebied, deels als parkeervoorziening voor het centrum te worden ingericht. Daarnaast moet dit gebied, zoals elders in de binnenstad, een woonfunctie hebben.

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

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

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

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

In 1991 verdwijnt het Rooms-Katholieke ziekenhuis aan de Houttuinen, na een fusie van de Dordtse ziekenhuizen, naar Zwijndrecht. De slechte bereikbaarheid, beperkte parkeermogelijkheden en gebrek aan mogelijkheden voor modernisering en uitbreiding spelen hierbij een rol. Het gehele ziekenhuis is verspreid over een veelheid aan (monumentale) gebouwen, dus het vertrek heeft een grote impact. De locatie komt vrij voor woningbouw. Eerst vindt er een afweging plaats welke gebouwen behouden moeten blijven en welke kunnen verdwijnen.



Nieuwbouw op het RKZ-terrein



Herstel van de Vest door nieuwbouw van de Zwarte Hond



Vestiging van the Movies in Nieuwstraat 60-62



Kwaliteitsverbetering rondom de Visbrug ?

De nieuwbouw van Carel Weeber in de Bleijenhoek ver- toont inmiddels zodanige bouwkundige gebreken dat de woningbouwcorporatie besluit een deel te vervangen. Dit biedt de kans voor structuurherstel.

De structuur en de kwaliteit van de binnenstad worden beter, waardoor de belangstelling om er te wonen weer toeneemt. Een belangrijk initiatief van de gemeente is het bevorderen van wonen boven winkels door middel van een subsidie. Veel verwaarloosde panden krijgen hierdoor een opknabbeurt, de ongebruikte ruimte krijgt een woonfunctie en de sociale veiligheid neemt toe.

De levendigheid in de binnenstad neemt toe. Onder an- dere door het in gebruik nemen van het Scheffersplein als terrassenplein en de verplaatsing van de weekmarkt op vrijdag en zaterdag naar het Statenplein en de Sa- risgang.

Naast restauraties vinden op allerlei plekken nog kleine nieuwbouwinvullingen plaats, onder meer aan de Voor- straat, in de Schuitenmakersstraat, aan de Grotekerks- buurt, de Kuipershaven, de Wolwevershaven en op de kop van de Wijnstraat en de Mattenkade.

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

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

De crisis leidt ook tot het vertrek van winkels en leeg- stand van winkelpanden. Sommige delen van winkel- straten krijgen daardoor een slechte uitstraling. De ge- meente zoekt naarstig naar oplossingen, die echter in een tijd van recessie niet eenvoudig zijn.

### **Wat is het resultaat en wat moet er nog gebeuren?**

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

Dit geldt overigens ook voor de winkelruimte in de his- torische winkelstraten, zowel op de Voorstraat als in de Vriesestraat is regelmatig sprake van langdurige leeg- stand. Door het beperkte lokale draagvlak, de klein- schaligheid van het aanbod en gebrek aan opvolging stoppen kleine ondernemers er steeds vaker mee, ten- zij ze een specialistisch, recreatief aanbod hebben en ook meerdere aankoopkanalen (internet) weten aan te spreken.

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

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

Belangrijk voor de levendigheid van de binnenstad is de uitbreiding van het Dordrechts Museum, dat naast een aantrekkelijk en divers tentoonstellingsbeleid, ook de rijke eigen collectie nu in volle glorie kan laten zien. Een belangrijke aanvulling van het aanbod is het film- huis aan de Nieuwstraat. Eindelijk weer een bioscoop in Dordrecht. Met betrekking tot de aantrekkingskracht

die Het Hof straks krijgt, als regionaal archief en histo- risch museum, zijn de verwachtingen hoog gespannen. Het woningbestand breidt zich tot nu toe uit. Alhoewel de verkoop tegenwoordig wat langer duurt is er in de woningen geen structurele leegstand en trekt de bin- nenstad nog steeds als woongebied voor met name klei- nere huishoudens en alleenstaanden.

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



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

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

Ook een kleinere plek als de Visbrug verdient aandacht. Deze plek biedt de mogelijkheid om de verbinding tus- sen het centrum en het havengebied te versterken, bij- voorbeeld door hier een opstap en uitstap mogelijkheid voor een rondvaartbootje te maken. Visstraat/ Visbrug is ook de laatste ontbrekende schakel in het hoofdwin- kelcircuit die vraagt om opwaardering.

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

LEGENDA

-  structuurbepalende rooilijnen uit het bestemmingsplan
-  verdwenen straten



### 3. STRUCTUUR VAN DE STAD

De gehele binnenstad van Dordrecht is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit geeft aan dat er sprake is van een waardevolle historische stadsstructuur, bebouwing en inrichting van openbare ruimten. Deze structuur is organisch gegroeid in een gestaag verlopend proces van uitbreiding en aanpassing van bebouwing en een grote functionele samenhang tussen de bebouwing en de open ruimte van straten, stegen en pleinen. Het priemaat voor veranderingen ligt dan ook bij het historisch patroon, de historische stedenbouwkundige structuur van de stad zoals deze rond 1850 was. Deze is leidend en geeft richting aan de architectonische uitwerking. Soms gaat het daarbij om kleine ingrepen waardoor met bebouwing oude rooilijnen worden hersteld.

Voor gebieden waar zeer grootschalige ingrepen in de structuur hebben plaatsgevonden gaat het er vooral om dat de nieuw structuur (weer) goed moet aansluiten op de nog historische omgeving en niet om het terugbrengen van het historisch stedelijk patroon.

Het verloop van de Voorstraatshaven/Wijnhaven, met de aan weerszijden gelegen Voorstraat en Grotekerksbuurt/Groenmarkt/Wijnstraat, vormt het hart en tegelijkertijd de ruggengraat van de stad. Dit intensief bebouwde dijklint vormt het verbindende element tussen de 'Poort- of Waterzijde' in het noorden en de 'Landzijde' in het zuiden. Deze structuur heeft ertoe geleid dat een groot deel van onze huidige historische binnenstad een unieke ligging heeft, namelijk buitendijks met een aantal bijzondere kenmerken. Beide gebieden ter weerszijde van de Voorstraatshaven en Wijnhaven zijn intensief bebouwd, met smalle straten.

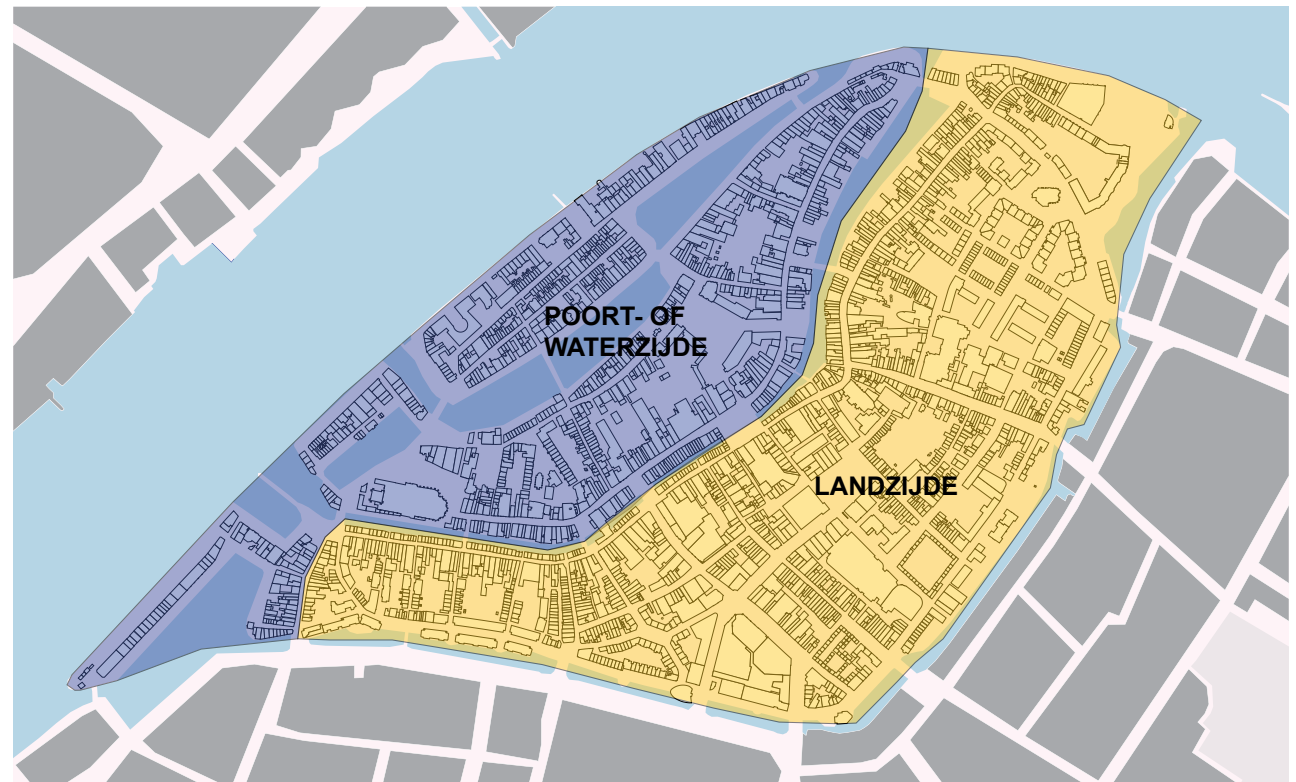
In hoofdzaak gaat het om aaneengesloten bebouwing, waarbij de gebouwen met hun voorgevel in één doorlopende rooilijn staan. Sprongen in de rooilijn en/of het toepassen van voortuinen komen in de binnenstad, behoudens de Bleijenhoek, nauwelijks voor. De gevelwanden opgebouwd met een grote variatie in kavelbreedtes, bouwhoogten en bouwstijlen/architectuur. Dit komt voort uit de langzame groei en vernieuwing: kleinschalig en pandgewijs. Daarmee in overeenstemming is de sterk verticale gerichtheid van het grootste deel van

deze gevels. Typisch voor Dordrecht is de directe verbondenheid van de stad met het water in de rivieren en de havens, waardoor de vele karakteristieke watergevels zijn ontstaan.

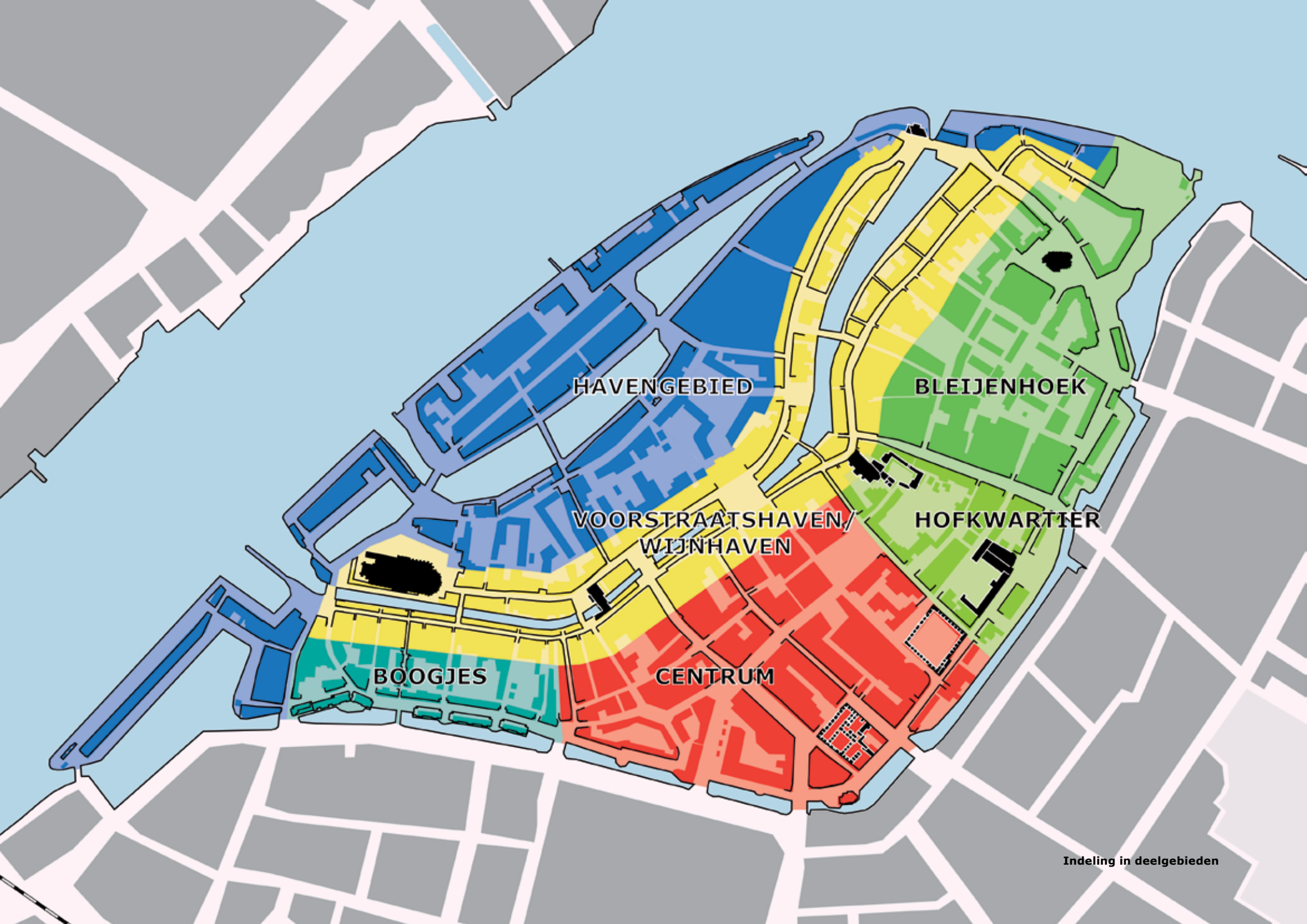
De hoofdwegen aan de 'Poort- of Waterzijde' lopen vrijwel allemaal parallel aan de rivier en de as Voorstraatshaven/Wijnhaven'. De hoofdwegen aan de 'Landzijde' staan daar juist haaks op en vormen van oudsher de verbinding met het achterliggende landschap. Deze hoofdroutes in de binnenstad verdienen bijzondere aandacht, ze vormen immers de structurerende lijnen in de stad. Ze zorgen voor de ruimtelijke samenhang en de herkenbaarheid van Dordrecht. Door de vele smalle straten komen doorgaande bomenrijen in beperkte



Karakteristieke watergevel - rivierzijde



Indeling binnenstad in Poort- of Waterzijde en Landzijde



HAVENGEBIED

BLEIJENHOEK

VOORSTRAATSHAVEN/  
WIJNHAVEN

HOFKWARTIER

BOOGJES

CENTRUM



mate voor in het straatbeeld, uitgezonderd langs de kades van de havens en de rivieren. De architectuur van de gebouwen is daardoor in hoge mate bepalend voor de karakteristiek en uitstraling van de openbare ruimte.

Kenmerkend voor de stad Dordrecht is het lange tijd ontbreken van pleinen van enige omvang vanwege de beperkte marktfunctie. Goederen werden direct verkocht, overgeslagen op de kade of direct naar één van de vele pakhuizen gebracht. De huidige pleinen, zoals het Scheffersplein, Statenplein, Grote Markt en Otto Dickeplein, zijn daar een antwoord op en pas later ontstaan. Naast deze druktegebieden, waar ruimte is voor ontmoeting en verblijf, is er een beperkt aantal stiltegebieden met een meer groen karakter. Voorbeelden zijn de Museumtuin, Kloostertuin en Tolbrugkamp.

Onderdeel van de historische structuur is een aantal grotere en/of bijzondere gebouwen die een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsgezicht. Door hun omvang en hoogte zijn de gebouwen gemakkelijk van verre te herkennen en daardoor goede oriëntatiepunten in de stad. Het meest opvallende gebouw is natuurlijk de Grote Kerk, gevolgd door het Stadhuis, de Groot-hoofdspoort, de Bonifatiuskerk, de Boterbeurs, het Dordrechts Museum, de Augustijnenkerk, de hofjes en de Nieuwkerk. Stedelijke oriëntatiepunten zijn opvallende gebouwen of kunstwerken (bruggen) met een stedelijke betekenis als de Grote Kerk en de Spoorbrug. Maar ook op een kleinere schaal kunnen gebouwen, gebouwon-derdelen of objecten als een standbeeld of boom deze rol vervullen door een opvallende plaatsing, afwijkende vorm, functie, kleur, maat en dergelijke.

Naast gebouwen zijn er ook gebieden te onderscheiden die zich door de historische, ruimtelijke en functionele kenmerken van elkaar onderscheiden. ER zijn zes gebieden in de binnenstad met een eigen identiteit. Deze gebieden zijn de basis voor een meer gericht welstands-beleid. Per gebied wordt beschreven wat de karakteris-tieken, kwaliteiten en grootste knelpunten zijn. Op basis daarvan worden aanbevelingen gedaan voor richtlijnen gericht op behoud, verbeteringen en het ontwikkelen van een stedenbouwkundige visie.



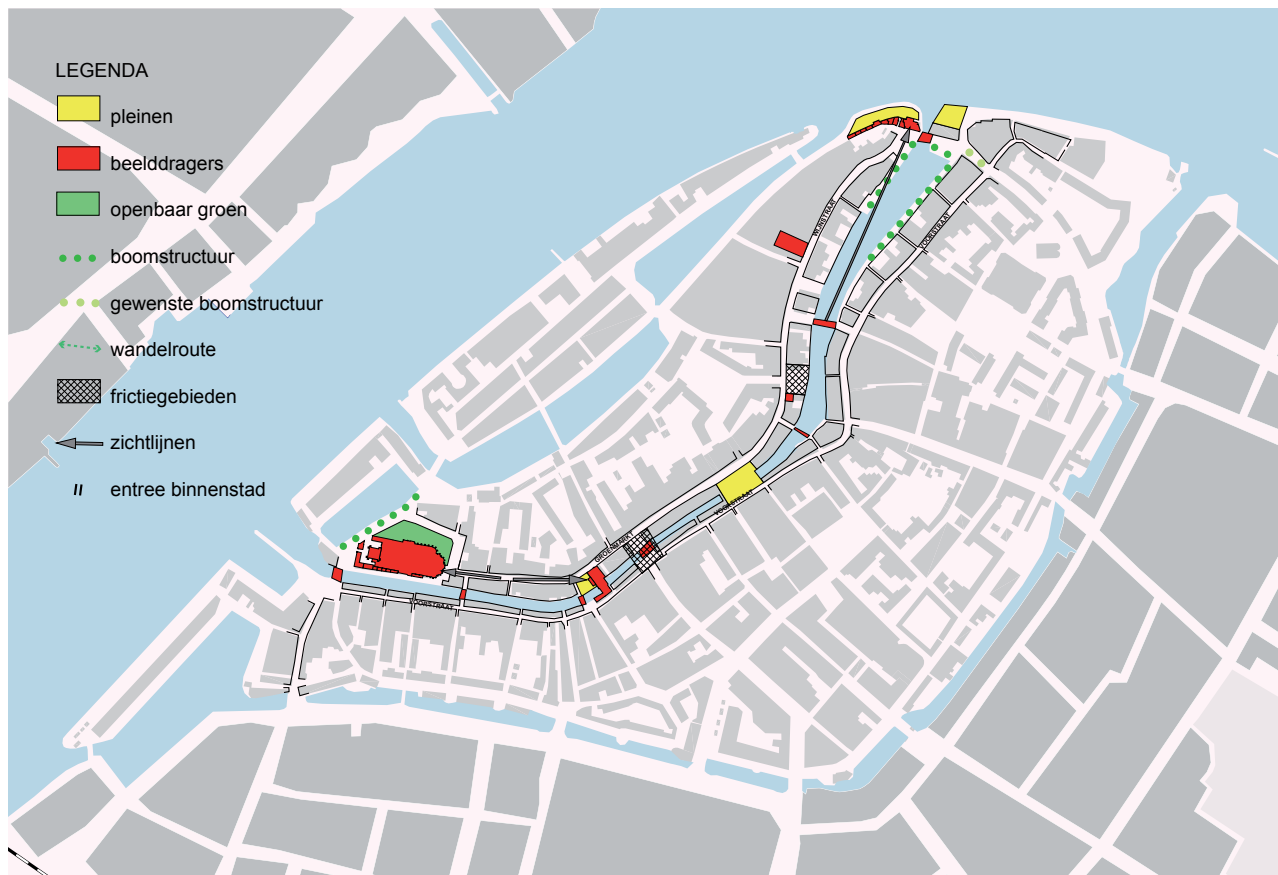
Scheffersplein



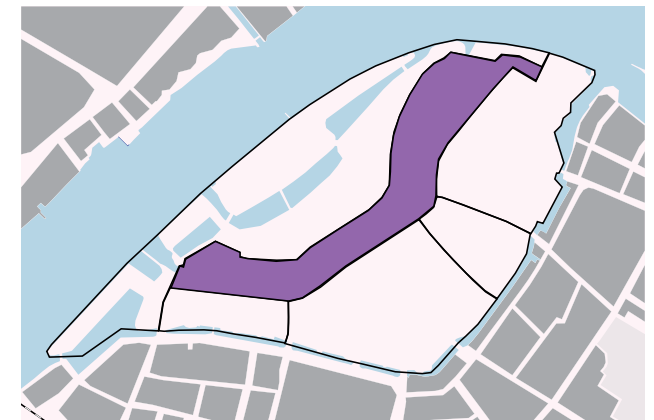
richting straten Poort- of Waterzijde en Landzijde



Monumenten - Beeldbepalende panden



Voorstraatshaven - Wijnhaven



Ligging in de stad



Voorstraatshaven (t.h.v. Pelserbrug)



Wijnhaven



Zicht op de Wijnhaven via de Houtsteiger



Grotekerksbuurt

### Karakteristiek

Het verloop van de Voorstraatshaven en Wijnhaven met de aan weerszijden gelegen Voorstraat/Riedijk en Grotekerksbuurt/Groenmarkt/Wijnstraat vormt het hart en tegelijkertijd de ruggengraat van de stad. Vrijwel de gehele structuur van de binnenstad is erop gebaseerd. Dit intensief bebouwde meanderende lint centraal door de stad vormt het verbindende element tussen de 'Poort- of Waterzijde' in het noorden en de 'Landzijde' in het zuiden. De bebouwing langs deze as laat de rijke historie zien van de stad, de handel, de verbinding met het water en bestaat voor het overgrote deel uit monumentale panden.

De Voorstraat, één van de langste winkelstraten van Nederland, is te verdelen in een westelijk, midden en een noordelijk deel. Het middendeel vormt een onderdeel van het kernwinkelgebied, de overige twee gebieden zijn functioneel aanloopstraten met een geheel eigen karakteristiek. De Wijnstraat tot en met de Grotekerksbuurt toont een echt binnenstadsmilieu. In de vele topmonumenten zijn functies gemengd, hoewel de nadruk in sommige delen op het wonen is komen te liggen.

### Structuur

De huidige situatie volgt nog vrijwel helemaal de fijnmazige middeleeuwse verkaveling. Veranderingen in de bebouwingstypologie hebben voornamelijk plaatsgevonden met de komst van een aantal grotere woonhuizen langs het winkellint. De straten Voorstraat en Grotekerksbuurt, Groenmarkt, Wijnstraat kenmerken zich door het meanderende verloop. We zien vrijwel geheel aaneengeschaalde gevels, waardoor een bijzonder rijke zichtervaring ontstaat. Direct langs het water bevinden zich de ondiepe, smalle kavels met relatief kleinschalige bebouwing, waarbij de bebouwing direct met hun gevels in het water staan. De kavels aan de buitenzijde zijn dieper en wisselen sterk in breedte.

De belangrijkste oriëntatiepunten langs de as zijn de stedelijke iconen zoals de Grote Kerk, het Stadhuis en de Groothoofdspoort. Maar ook gebouwen die door hun functie, schaal, maat en vormgeving afwijken van hun omgeving zoals de Augustijnenkerk, Waalse Kerk, Bo-

nefatuskerk, de Munt, Pictura en Boterbeurs vallen op in het straatbeeld. Tussen de bebouwing liggen de smalle steigers die de functionele relatie vormden met de havens. Hier werden de verschillende goederen aan land gebracht. Door het ophogen van de steigers, noodzakelijk vanwege de waterkerende functie is de visuele relatie met het water wel wat verminderd.

Met de verandering van de structuur in de Bleijehoek/Riedijkshavengebied en de sloop van de Vuilpoort is de oorspronkelijk sterke verankering van het centrale lint aan beide zijden met de rivier verdwenen. In de historische structuur kwam men buiten de stadsmuur aan land, wandelde door Riedijkspoort of Vuilpoort en stond direct op één van de uiteinden van het lange lint door de stad.

### Openbare ruimte

In het gebied Voorstraathaven – Wijnhaven ligt een aantal bijzondere pleinen en plekken die in hoge mate bijdragen aan de identiteit van de stad. Rondom de Grote Kerk ligt, afgescheiden door een laag hek, een grasveld met een aantal grote bomen. Het is één van de beperkte groene ruimten in de stad. Voor het beeldbepalende Stadhuis ligt het stenen Stadhuisplein aan het water.

Centraal in de stad ligt het Scheffersplein. Het Scheffersplein, eigenlijk een brede brug over de Voorstraatshaven, is het terrassenplein van Dordrecht. Het is één van de belangrijkste ontmoetingsplekken in de stad geworden. Centraal op het plein staat het beeld van Ary Scheffer, omgeven door de terrassen. Het plein heeft een besloten karakter door de goede verhoudingen tussen het pleinvlak en de bouwmassa van de pleinvanden en de plaatsing van een aantal bomen en klassieke lichtmasten aan de rand van het plein. Bijzonder is het zicht vanaf het plein over de Voorstraatshaven. De inrichting bestaat uit een omranding van gebakken klinkers. In het middendeel liggen Portugese natuurstenen keitjes in een waaivormig patroon. Door de eenduidige inrichting zonder veel straatmeubilair is het plein ook te gebruiken voor manifestaties.

Van grote betekenis in de structuur van de stad zijn de smalle bruggen over de Voorstraatshaven en de Wijnhaven. Vanaf deze bruggen heeft men een prachtig zicht op de watergevels van de omliggende bebouwing. De aansluitende wegen liggen veelal niet direct in het verlengde van de brug waardoor 'bajonet-verbindingen' zijn ontstaan tussen de 'Water- of Poortzijde' en 'Landzijde'. De Visbrug wijkt in zijn breedte en inrichting af van de overige bruggen. Door een aantal aanpassingen ten gunste van de verkeersafwikkeling is de brug breder geworden en geasfalteerd. Zo is een pleinachtige ruimte aan het einde van de Vistraat ontstaan. Prominent aan deze plek liggen de Waalse Kerk en het beeld van de Gebr. De Witt.

De inrichting van de Wijnstraat in vijf stroken, met een combinatie van klinkers en Zweeds graniet/kinderkoppen in de rijloper, is typerend voor de prominente Dordtse straten. De Voorstraat is één van de eerste straten waar de inrichting werd veranderd van een verkeersstraat in een winkel-wandelstraat op één niveau. De huidige inrichting bestaat uit een klinkerbestrating zonder toevoegingen/accenten met andere materialen. Functioneel ligt er een duidelijk verschil tussen het noordelijk deel, waar auto's kunnen rijden, en het midden en westelijk deel dat de functie heeft als voetgangersgebied.



Inrichting Wijnstraat in vijf stroken



Bebouwing langs de Voorstraatshaven

## Bebouwing

De vele monumenten langs de aanliggende straten dragen in hoge mate bij aan het beeld van de stad. De bebouwing is voornamelijk te typeren als historische binnenstadsbebouwing met enkele moderne toevoegingen. De bouwhoogte kent weinig grote variaties, uitzonderingen zijn enkele gebouwen met een (van oorsprong) bijzondere functie. Het stadhuis, de Grote Kerk en de Groothoofdspoort zijn belangrijke oriëntatiepunten en zijn beeldbepalend voor Dordrecht. De gevelbreedte aan de buitenzijden van Voorstraat en Wijnstraat – Groenmarkt - Grotekerksbuurt kent wel een grote variatie. Naast de smalle panden staan hier enkele opvallende gebouwen als bijvoorbeeld het Huis de Onbeschaamde.

Langs de Voorstraat zijn enkele grotere panden toegevoegd. Dit had te maken de opkomst van het moderne warenhuis, zoals de V&D en de oude vestiging van de HEMA (nu WIBRA) aan de Voorstraat. Door veranderingen in de winkelpuien zijn de gevels in de plint in de loop der tijd veranderd en is de samenhang met de bovenliggende verdiepingen verloren gegaan. Opvallend is de ligging van enkele grote gebouwen gelegen in de bochten van de lange straten. Voorbeelden zijn het stadhuis, de oude Boterbeurs en de Augustijnenkerk. Door zijn torentje vormt de Bonifatiuskerk een belangrijk oriëntatiepunt vanuit verschillende delen van de stad.

## Fricities

In het gebied zijn geen grote structurele fricties te vinden. Het oorspronkelijke stratenpatroon is goed bewaard gebleven. Door veranderingen in de economische structuur is de druk op de winkelfunctie in delen van de Voorstraat echter groot. Veel winkelpanden en/of bovenliggende verdiepingen staan leeg of worden nauwelijks gebruikt. Hierdoor kan een onaantrekkelijk winkelgebied ontstaan en een slechte wisselwerking met de openbare ruimte. Het is de opgave om een aantrekkelijk gebied te behouden met een diversiteit aan functies. Nieuwe concepten en ontwikkelingen zullen van invloed zijn op de vormgeving van de gevels en winkelpuien. Uitgangspunt bij dergelijke veranderingen is het handhaven of terugbrengen van de historische kwaliteiten van de gevels en winkelpuien.

## Betekenis voor de stad: waardering en aanbevelingen

Het gebied vormt het oudste deel van de stad. De havens en langsliggende bebouwing, de Grote Kerk, stadhuis en Groothoofdspoort zijn beeldbepalend voor de stad. Nieuwe ontwikkelingen in het gehele gebied moeten met grote zorgvuldigheid worden ingepast binnen de bestaande structuur en straatwanden. Uitgangspunt is handhaving en verbetering van de bestaande kwaliteiten. Nieuwbouw en verbouw moeten in harmonie met het bestaande worden gebracht. Bij veranderingen zou onderzocht moeten worden hoe verloren historische kwaliteiten terug kunnen komen. Dit geldt vooral voor de uiteinden van de straten en rondom de Visbrug. Het verdient aanbeveling de potenties van de Visbrug e.o. nader te onderzoeken.



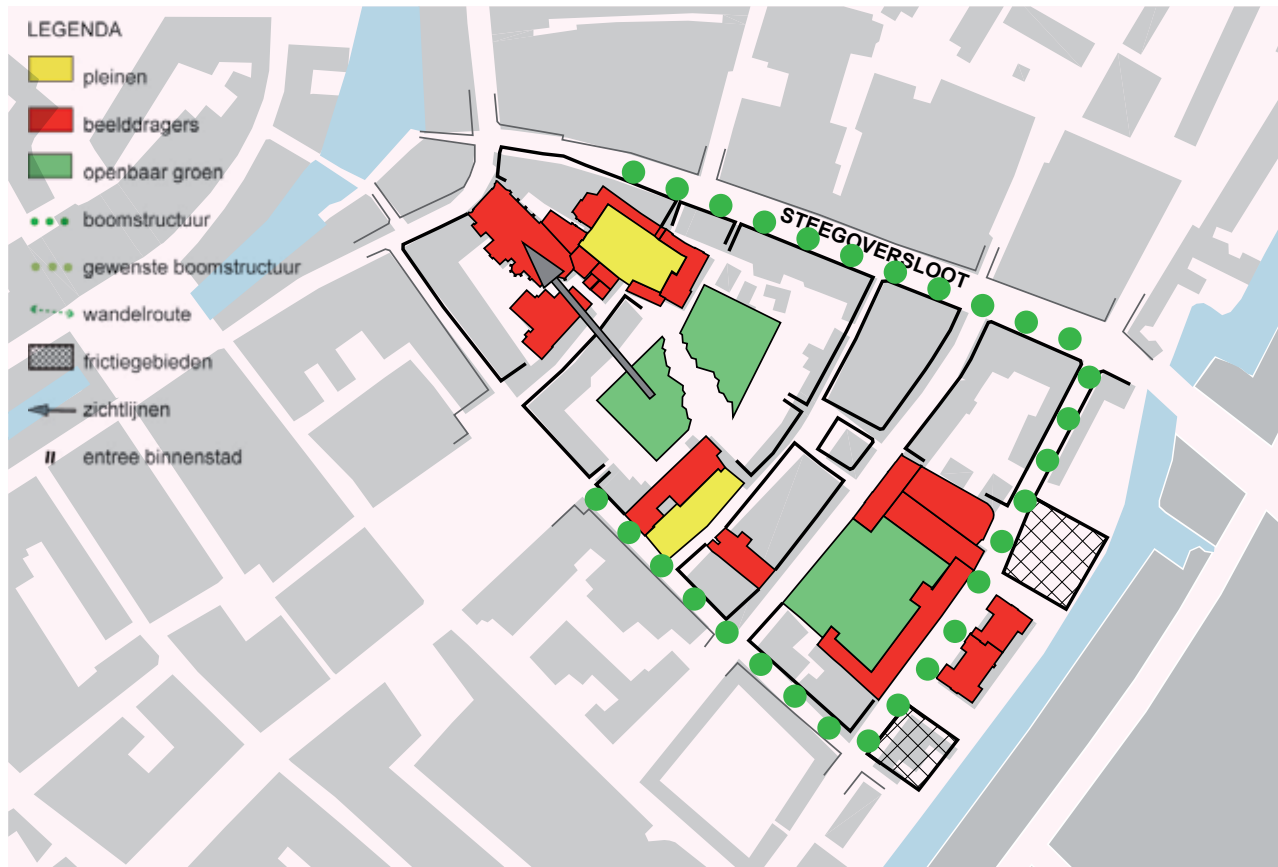
Voorstraat-noord



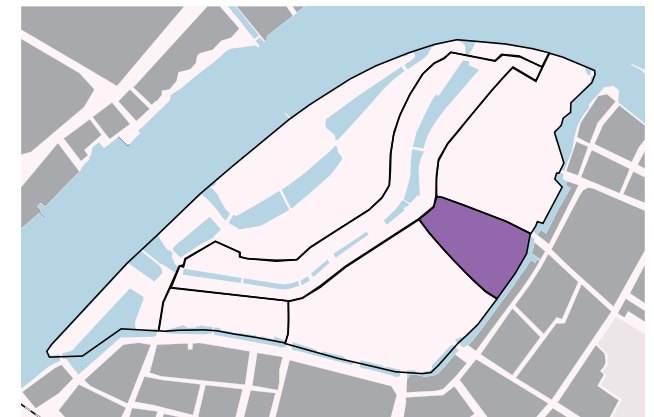
Voorstraat-midden



Voorstraat-west



Hofkwartier



Ligging in de stad



Kloostertuin



Tuin Dordrechts Museum



Vest

### Karakteristiek

Het Hofkwartier vormt het culturele hart van de binnenstad en wordt begrensd door het Steegoversloot, de Spuihaven, de Nieuwstraat en de Voorstraat. Het belangrijkste gebied wordt gevormd door het Hofcomplex, bestaande uit het Hof met de Augustijnenkerk. Het gaat hier om één van de oudste Augustijnenkloosters in ons land, dat bovendien een belangrijke rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van de stad en het land.

In de huidige situatie vormt het Dordrechts Museum met zijn grote collectie schilderijen een belangrijke bestemming voor bezoekers. Naast het Havengebied en de as Voorstraat-Wijnstraat vormt het Hofkwartier één van de gebieden met een belangrijke concentratie aan monumenten.

Latere toevoegingen in het gebied (voornamelijk rondom Augustijnenkamp) zijn kleinschalig, pandgewijs en passend binnen de structuur van het gebied. Langs de Vest is bij de voormalige stadsmuur een nieuwe bebouwingrand gekomen. Deze bebouwing is van recentere datum en heeft een grote verscheidenheid in functie en verschijningsvorm.

### Structuur

De historische structuur van het gebied is vanaf de middeleeuwen grotendeels ongewijzigd gebleven en kenmerkt zich door een fijnmazig stelsel van straten en stegen. De hoofdwegen Nieuwstraat en Steegoversloot zijn haaks gelegen op de Voorstraat. Parallel aan Voorstraat en Spuihaven liggen tussenstraten als Hofstraat, Augustijnenkamp, Museumstraat en Vest.

De Vest heeft als doorgaande route langs de rand van de binnenstad een belangrijke functie voor vooral het langzame verkeer. De bebouwing, hoofdzakelijk verkaveld in gesloten bouwblokken, is kleinschalig waarbij de kavels haaks op de straten liggen. De woningen staan met hun voorgevels in de rooilijn, hebben een diverse architectuur, maar hebben overwegend de eigenschappen van de historische binnenstadsbebouwing. Aan het Steegoversloot staan de grotere, meer statige panden, waarbij de kavels sterker variëren in breedte.

Met het verdwijnen van de stadsmuur ontstond ruimte voor nieuwe bebouwing. Langs de Vest is de afwijking van de middeleeuwse structuur dan ook het grootst. Hier treffen we een grote variatie aan bebouwingstypologie, klein naast groot, individueel naast collectief, nieuw naast oud, achter- naast voorkanten. Door de grotere hoogte van enkele bijzondere gebouwen zoals een school, Augustijnenkerk en onder meer de Kunstkerk hebben de straten in het gebied een boeiend silhouet. Het dakenlandschap is vooral goed zichtbaar vanuit de Kloostertuin en laat een grote diversiteit zien. Het torentje van de Augustijnenkerk vormt een herkennings- en oriëntatiepunt vanuit verschillende delen van de binnenstad, mede door de prachtige ligging van de kerk in de knik van de Voorstraat.

### Openbare ruimte

Het gebied wordt gekenmerkt door een combinatie van straten en smalle poorten en stegen. De straten in het gebied hebben een eenduidig profiel en zorgen voor de verbindingen met de omliggende stadsdelen. Opvallend is de plaatsing van bomen in straten als Steegoversloot, Museumstraat en Nieuwstraat. De poorten en stegen verbinden de kenmerkende pleinen en groene binnengebieden met elkaar en tonen de unieke karakteristieken van het gebied. Het Hof is een verstilde plek met een klinkerbestrating omsloten door heldere pleinwanden. Via drie poorten, waarvan twee overboud, liggen er verbindingen met de omliggende straten.

Naast het Hof ligt de Kloostertuin met verbindingen naar Hof, Statenplein, bioscoop en museum. Het groene karakter van de Kloostertuin staat in een groot contrast met het naastgelegen 'stenen' Statenplein. Omdat de Kloostertuin wordt begrensd door de achterzijden van de omliggende panden zijn de erfafscheidingen, bergingen en de vormgeving van de achtergevels van grote invloed op de beleving van de Kloostertuin.

In de Museumtuin, afgescheiden door een tuinmuur, domineert een aantal zeer grote, oude bomen het beeld. De kruinen van deze bomen zijn zeer bepalend voor het profiel van de Museumstraat. Met de nieuwe steeg langs het Dordrechts Museum is een verbinding gelegd tussen

de Spuihaven, langs museum, door de Kloostertuin en het Hof met de Voorstraatshaven.

De belangrijkste straten, waaronder Steegoversloot en de Museumstraat, in het gebied kunnen meer karakter krijgen door een herwaardering van hun historische kwaliteiten: gebakken klinkers, kinderkoppen/Zweeds graniet en natuursteen banden. De overige straten kennen een klassieke Dordtse inrichting, namelijk gebakken klinkers met accenten in natuursteen en inheemse bomen. Zo vormt het Hofkwartier een integraal onderdeel met de omliggende delen van de binnenstad.



Zicht vanuit de Kloostertuin op het dakenlandschap



Poortje Voorstraat - Hof



Vogelvluchtfoto Hof en Kloostertuin



## Bebouwing

In het gebied treffen we een grote rijkdom aan monumentale bebouwing die hoofdzakelijk de typische kenmerken hebben van de historische binnenstadsbebouwing. De opvallende gebouwen in het gebied, van oudsher veelal met een niet-woonfunctie, vormen verbijzonderingen in de verkaveling. Te noemen zijn de Augustijnenkerk het Hofcomplex, het Dordrechts Museum, de Statenschool, de Kunstkerk, voormalig school Vest en de voormalige Latijnse School, nu bioscoop The Movies. Enkele invullingen van recentere datum vallen op door afwijkend kleur- en materiaalgebruik en uitstraling van de begane grondverdieping.

## Fricities

Door de gefragmenteerde opbouw langs de Vest liggen er rondom de School Vest twee gebieden die een onderbreking vormen in de structuur. De bedrijfsmatige bebouwing van de voormalige veegpost aan het einde van de Korte Nieuwstraat draagt niet bij aan de levendigheid van de stad. Nieuwe woningen zouden een goede aanvulling zijn in dit deel van het Hofkwartier. Aan de andere kant ligt, in het verlengde van de nieuwe steeg langs het museum, een groen- en parkeerterreintje aan de Spuihaven, tussen de woonbebouwing en de voormalige school Vest. Deze plek aan het water zou een grotere functie kunnen krijgen voor bewoners en bezoekers van de stad.

## Betekenis voor de stad: waardering en aanbevelingen

Het gebied is één van de oudere delen van de stad en vormt in de huidige situatie het culturele hart van de stad. Het herbergt een groot aantal monumenten en kent een aantal voor de stad zeer bepalende gebouwen. Nieuwe ontwikkelingen in het gehele gebied moeten met grote zorgvuldigheid worden ingepast binnen de bestaande structuur en straatwanden. Uitgangspunt is handhaving en verbetering van de bestaande kwaliteiten. Nieuwbouw en verbouw moeten in harmonie met het bestaande worden gebracht. Langs de Vest zijn grotere veranderingen in de gevelwand mogelijk. Door de grote variatie aan bebouwingstypen is een invulling met ensembles ook denkbaar.



Heringrichte tuin bij The Movies



Nieuwbouw Augustijnenkamp



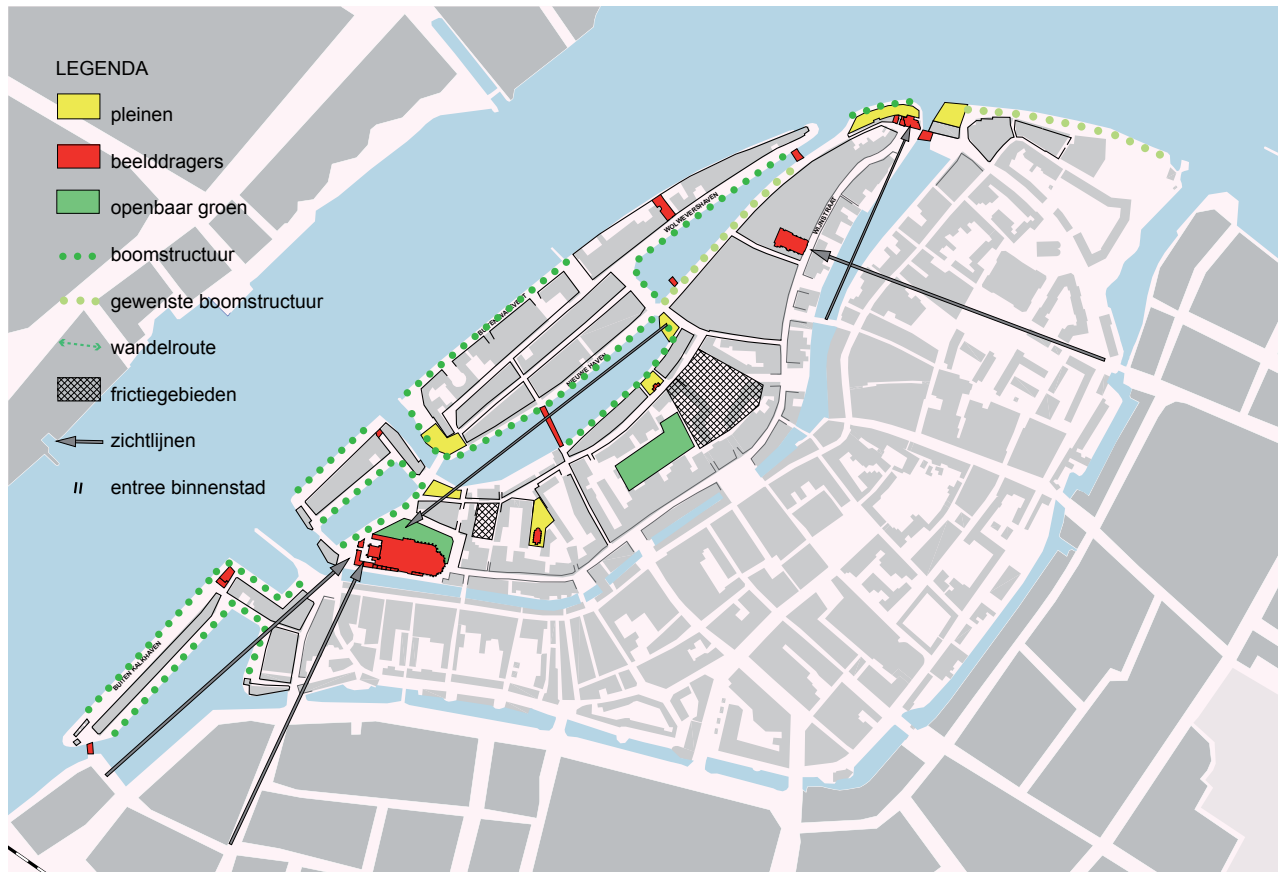
Nieuw ontmoet oud - uitbreiding Dordrechts Museum



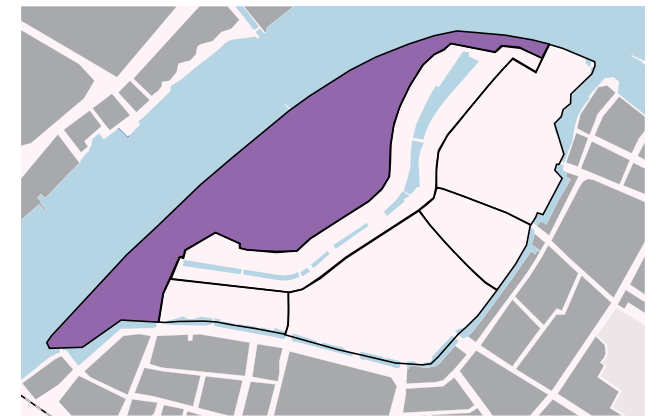
Hof



Museumstraat - huidige situatie



Havengebied



Ligging in de stad



Nieuwe Haven



Wolwevershaven



Zicht op de Grote Kerk over de Nieuwe Haven



Zicht op Groothoofd vanaf het Drierivierenpunt

### Karakteristiek

Het havengebied ligt tussen de Voorstraatshaven/Wijnhaven en de Oude Maas/Merwede. De rivier en de havens bepalen de karakteristiek van het gebied. De bebouwing en de openbare ruimte zijn voor het overgrote deel georiënteerd op het water. Van oudsher bestaat er een sterke functionele verbinding tussen de bebouwing en de bedrijvigheid en handel op de kades, schepen en in de havens. Nu hebben de havens voornamelijk een recreatieve functie voor de pleziervaart. De havens zijn besloten en vormen de grote openbare ruimten in het gebied. Door de enigszins gebogen vormen van de havens is er vrijwel altijd een goed zicht op de prachtige gevelwanden. Vanaf de bruggen liggen er over het water een aantal zichtlijnen op de bijzondere gebouwen, waaronder de Grote Kerk en het Groothoofd.

De oorspronkelijke structuur van het havengebied en de historische bebouwing zijn nog vrijwel onaangetaast. Het is het meest authentieke gebied van de Dordtse binnenstad, met een sterke ruimtelijke samenhang. Door de buitendijks gelegen ligging vinden we in de plattegronden en architectuur van de bebouwing bijzondere oplossingen die bescherming bieden bij hogere waterstanden.

### Structuur

De structuur van het gebied is nadrukkelijk gevormd door vorm van de havens en de ligging aan de rivier. Over het water zijn er lange zichtlijnen waardoor grote delen van het havengebied in één oogopslag zijn te overzien. De hoofdstraten liggen parallel aan de rivier. Het gebied tussen de Grotekerksbuurt, Groenmarkt en Wijnstraat en Nieuwe Haven, Wolwevershaven kenmerkt zich door grote diepe kavels met bebouwing haaks op de straten. Tussen de hoofdbebouwing ligt een beperkt aantal dwarsstraten, gericht op snelle verbindingen met het water. De kavels zijn relatief ondiep en dicht bebouwd. De bebouwing heeft een grote variatie in bouwhoogte en kavelbreedte, ligt vrijwel overal in de rooilijn en is gebouwd volgens een gesloten bouwblockverkaveling. Vanwege de diepte van de kavels zien we op veel percelen een voorhuis en achterhuis.

De kavels tussen de havens en de rivier zijn relatief smal en dicht bebouwd. Bebouwing staat hier met de gevel direct in het water van de haven/rivier of is vrijwel tegen elkaar aangebouwd, zonder tussenruimte van enige omvang. Kenmerkend bij de watergevels in de rivier is het veelvuldig gebruik van (grotere) erkers en balkons waardoor de gevelwand aan de Oude Maas een karakteristiek reliëf heeft gekregen.

De structuur van het gebied wordt gevormd door de evenwijdig aan de rivier gelegen smalle (schier)eilanden met een groot aantal ondiepe kavels. Vrijwel alle kavels liggen loodrecht op de rivier of vormen de kop van de haven. De kavels langs de Wolwevershaven en de Buiten Walevest wisselen sterk in breedte. De bebouwing langs de Binnen Walevest en de Hoge Nieuwstraat is overwegend gebouwd op relatief smalle kavels. De bouwhoogte is, met uitzonderingen als pakhuis Stokholm, relatief laag en kent een grote variatie in gevelbreedte.

### Openbare ruimte

De openbare ruimte van het havengebied is op een eenduidige en heldere wijze ingericht. De straten zijn wat langer dan de gemiddelde lengte van de Dordtse straten, soms recht, soms gebogen, waardoor een mooi perspectief ontstaat op de bebouwing. De langs de kaden staande bomenrijen werken sterk structurerend in de openbare ruimte en zorgen voor een intimiteit en menselijke maat langs de havens. Op een aantal kaden zoals de Kuipershaven en Merwekade ontbreken de bomen. In de profielen is gebruik gemaakt van materialen als natuursteen en gebakken klinkers. Kinderkoppes worden voornamelijk toegepast langs de kaden of in de rijloper van de meest voornamelijk straten. Deze traditie voert terug op de tijd dat op de kades nog veel overslag en werk plaatsvond. De kade en de rijbaan worden op gelijk niveau, zonder banden en/of niveauverschillen, ingericht.

Verbijzonderingen in de openbare ruimte zijn het gebied rondom de Grote Kerk (voormalige begraafplaats), het pleintje aan de Houttuinen (met grote bomen en de giraffe), de Vismarkt (monumentale overkapping) en het Groothoofd (historische stadspoort met voor-

plein aan het Drierivierenpunt). Het groen beperkt zich voornamelijk tot de bomenrijen op de kaden, de tuin rondom de Grote Kerk en de privé-tuinen. Een uitzondering vormt het binnenterrein Tolbrugkamp. Dit binnengebied is openbaar toegankelijk en bestaat uit een aantal deelgebieden met een eigen karakter. Een aantal monumentale bomen domineren het beeld. Het is wenselijk om de kwaliteit van dit gebied te verhogen door het aanbrengen van samenhang en duidelijke routes.

De Grote Markt is ontstaan als gevolg van het saneringsplan. De geplande verbindingen met de overige delen van de stad, waardoor er een betere verbinding met het Havengebied zou ontstaan, zijn echter nooit gerealiseerd. Het plein is een min of meer op zichzelf staande plek geworden. De sfeer wordt bepaald door het parkeren en de omliggende bebouwing uit de jaren '60 en '70. Met het verplaatsen van de weekmarkt naar het Statenplein heeft de Grote Markt zijn belangrijkste functie verloren.



Recente toevoeging langs de Wolwevershaven



Vogelvluchtfoto over de Nieuwe Haven

## Bebouwing

De bebouwing bepaalt in hoge mate de identiteit van het havengebied en bestaat voor een zeer groot deel uit monumenten en beeldbepalende panden. De bebouwing is over het algemeen kleinschalig, individueel en heeft de typische kenmerken van de historische binnenstadsbebouwing. Door hun vrije ligging, schaal/maat of vormgeving springen sommige gebouwen/kunstwerken eruit. Voorbeelden zijn pakhuis Stokholm, de Damiatebrug, de scheepslift van Straatman, het pakhuis Vredenburg, de brug aan de Draai, de Mazelaarsbrug, de Catharijnepoort, de ziekenhuiskapel op het voormalige RKZ-terrein, de Lange IJzerenbrug en de Boterbeurs. Nieuwe bouwwerken als de aanlegsteigers voor de waterbus/Fast Ferry zijn een opvallende verschijning aan de randen van de binnenstad.

Afwijkend van de historische structuur en bebouwingstypologie is de invulling van het RKZ-terrein. Hier is gekozen voor enkele appartementen en stadswoningen in één bouwblok op een half verdiepte parkeergarage rondom een nieuw centraal autovrij plein. In het rivierfront valt vooral door de kleur en maat van de bebouwing het appartementengebouw op de plaats van de oude Pontenierskazerne en Benthienkazerne aan de Buiten Walevest.

## Fricties

Een structurele kleinschalige afwijking in de historische structuur is de omgeving van het Sint Suraplein. Door sloop is een gat in de straatwand van de Houttuinen en Schuitenmakersstraat ontstaan, dat tijdelijk wordt gebruikt als parkeerterrein. Bij herontwikkeling is het wenselijk dat het historisch stratenpatroon zo veel mogelijk wordt hersteld.

Met de uitvoering van een deel van het saneringsplan: de Grote Markt, is de historische structuur ernstig verstoord. Noch de bebouwing, noch de openbare ruimte sluit goed aan op het omliggend gebied.

Complete straten zoals de Tolbrugstraat Waterzijde, vanouds dé verbinding tussen Scheffersplein en havengebied, zijn verdwenen. Door de slechte aanhechting op de bestaande stad, de afwijkende architectuur, voor- en achterkantconflicten en schaal en maat is het gebied als

een enclave in de stad komen te liggen. De openbare ruimte is ingericht als parkeerterrein waardoor de verblijfskwaliteit beperkt is.

## Betekenis voor de stad: waardering en aanbevelingen

Het havengebied verleent Dordrecht identiteit als historische stad aan het water. Het laat de verbondenheid van de stad met het water in veel facetten zien. De structuur van het havengebied en bebouwing zijn nog vrijwel onaangetast.

Nieuwe ontwikkelingen in het gehele gebied moeten met grote zorgvuldigheid worden ingepast binnen de bestaande structuur en straatwanden. Uitgangspunt daarbij is handhaving en verbetering van de bestaande kwaliteiten. Nieuwbouw en verbouw mogen de karakteristiek niet aantasten en moeten in harmonie zijn met het bestaande. Zowel ruimtelijk als functioneel is het wenselijk om de Grote Markt op een betere manier te integreren in de structuur van de stad.



pakhuis Stokholm



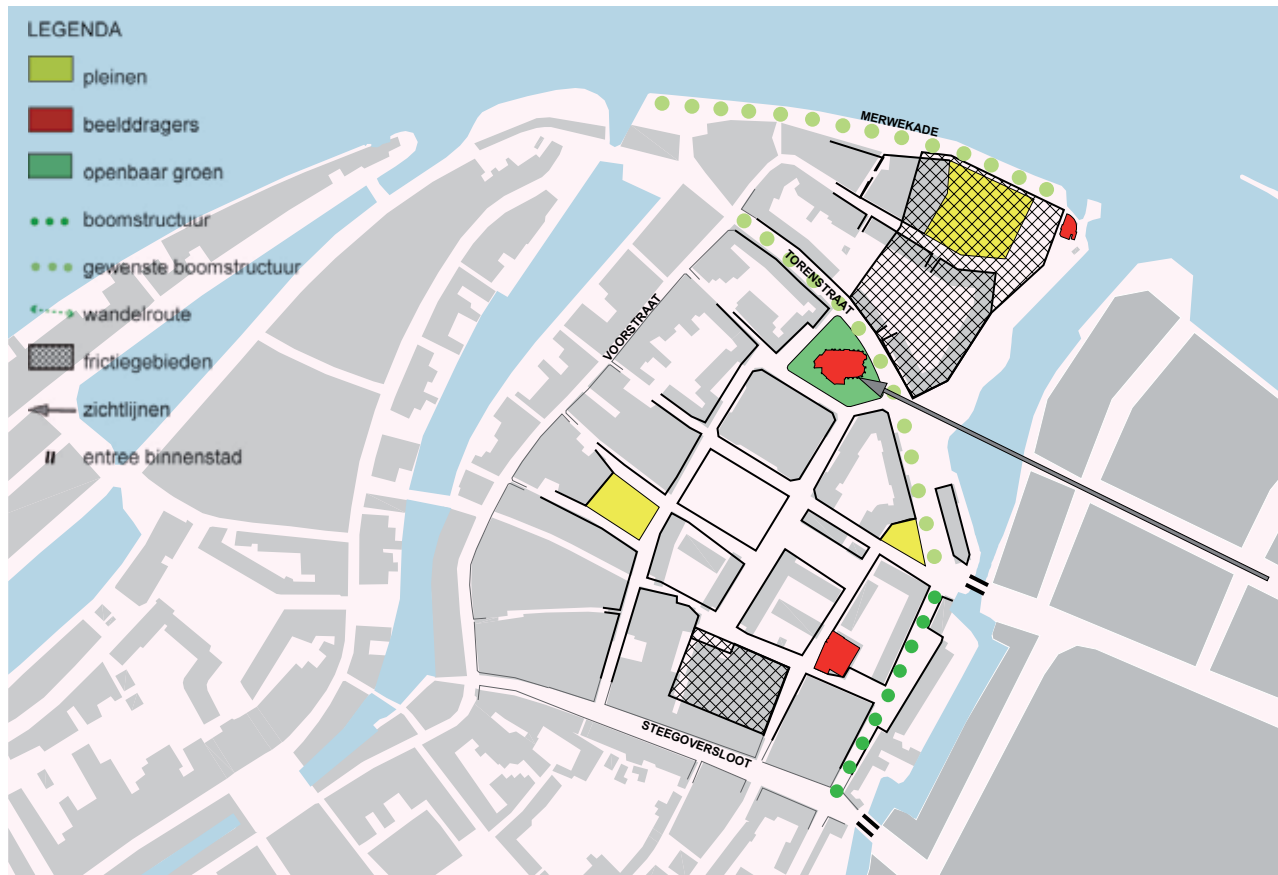
Nieuwbouw RKZ-terrein



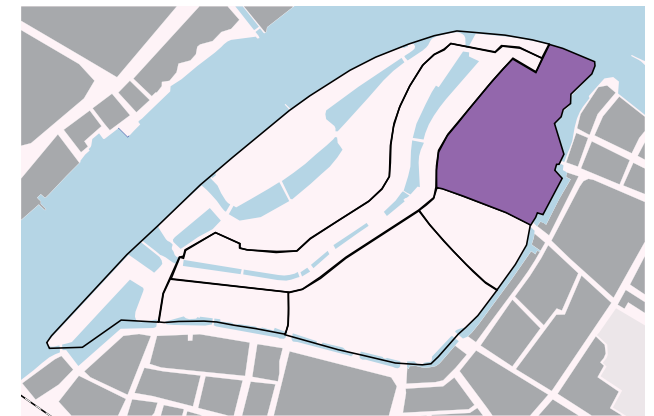
Nieuwbouw BuitenWalevest



St. Suraplein



Bleijenhoek



Ligging in de stad



Vogelvluchtfoto Otto Dickeplein



Wijngaardstraat



Vest



Mariënbornstraat

### Karakteristiek

De Bleijenhoek wordt grofweg begrensd door het Steegoversloot, de Voorstraat, omgeving Otto Dickeplein en de Spuihaven. Van oorsprong bestond de Bleijenhoek uit smalle straten die haaks stonden op de Voorstraat, met een zeer dichte verkaveling en weinig ruimte. In het gebied woonden voornamelijk armere stadsbewoners als arbeiders en ambachtslieden. In de loop van de 19de eeuw verpauperde de buurt sterk en waren de woonomstandigheden slecht. De stadsvernieuwing in de binnenstad startte met de aanpak van de Bleijenhoek. De krotten werden gesloopt en er kwamen comfortabele sociale huurwoningen voor terug.

Met grootschalige sloop en de bouw van een nieuw type woningen, maisonnettes met brede galerijen, werd een compleet nieuwe structuur met open bouwblokken los van het middeleeuwse stratenpatroon aangelegd. Door het nieuwe stratenpatroon en de collectieve bouwblokken is het gebied een enclave in de binnenstad geworden. In de jaren '90 ontstond de mogelijkheid om een deel van de oorspronkelijke structuur te herstellen door de sloop van een aantal complexen. Met aanvullende nieuwbouw werd vooral de Vest als doorgaande route aan de rand van de binnenstad in ere hersteld.

### Structuur

De verkavelingstructuur in de Bleijenhoek kent een grote diversiteit. Aan de zijde van de Voorstraat is aangesloten op de historische structuur en zijn er overwegend gesloten bouwblokken gekomen met bebouwing in de rooilijn. Smalle straten en stegen volgen het historische patroon en verbinden de buurt met de Voorstraat.

In het binnengebied treffen we rijtjeswoningen naast losse bouwblokken, half open en gesloten bouwblokken. De voorgevelrooilijn van de verschillende bouwblokken kent een aantal grote sprongen, mede door de toegepaste binnenstadsvreemde voortuinen, waardoor de straten sterk wisselende profielen kennen. Met het verdwijnen van de klassieke straten zijn de oorspronkelijke structuren, onder meer de verbinding Noordendijk – Voorstraat via de Heer Heymanssuysstraat, nauwelijks meer te herkennen.

In de plaats gekomen is een nieuwe stadsentree via de Torenstraat. Deze toegang is, naast de Vest, nu de belangrijkste route door het gebied.

De meest opvallende gebouwen zijn de vrij staande Nieuwkerk en het gemeentearchief. Vanuit het omliggende gebied bestaan er zichtlijnen vanuit onder meer de Lijnbaan op het torentje van de Nieuwkerk. Aan de randen van het gebied vallen door de grote schaal en maat van de gebouwen het gerechtsgebouw en de Mariaschool op. Door veel overgangsvormen in de bouwblokken en de openbare toegankelijkheid van veel binnengebieden is een sterke vermenging tussen openbaar en privé ontstaan. De openbare ruimte is hierdoor rommelig, hoekjes en gaatjes zijn opgevuld met straatmeubilair en geparkeerde auto's.

### Openbare ruimte

Centraal in de Bleijenhoek ligt het Weeshuisplein, een ruimte die gebruikt wordt om te spelen en elkaar te ontmoeten, als huiskamer van de buurt. Het aandeel geparkeerde auto's is echter wel een aantasting van de verblijfskwaliteit. Aan de rand van de Bleijenhoek ligt de Nieuwkerk, die samen met het omliggende plein het visitekaartje van de buurt vormt. De inrichting van dit plein is hoogwaardig: er liggen klinkers, natuurstenen accenten en er zijn lange banken toegepast.

Aan de Torenstraat is er ruimte tussen de nieuwbouwcomplexen open gelaten. Zo is er een pleinruimte voor de omliggende woonbebouwing ontstaan.

De straten in de Bleijenhoek zijn sober ingericht en hebben nog een combinatie van gebakken klinkers en betontegels. Bij herbestratingen is het wenselijk de betontegels te vervangen door gebakken klinkers zodat de inrichting aansluit bij het gewenste kwaliteitsniveau van de binnenstad.

Het Otto Dickeplein is een grote open, stenige vlakte, als gevolg van de beperkingen die vooral de vervuilde bodem met zich meebrengt. De inrichting bestaat uit een groot oppervlak met gebakken klinkers met enige beplanting en bankjes aan de rand. Vanwege de wa-

terkerende functie van de Riedijk/Bleijenhoek staat een groot deel van de bebouwing niet direct aan het plein en wordt het plein door muurtjes van zijn directe omgeving gescheiden. De locatie is door de aanlegsteiger van de Fast Ferry/Waterbus in belang toegenomen.

### Bebouwing

Het gebied wijkt sterk af van de overige delen van de binnenstad door de toegepaste bebouwingsstructuur. Het zijn grote half-open bouwblokken die voornamelijk bestaan uit boven- en benedenwoningen, appartementen en maisonnettes met brede galerijen en grote balkons. Op de begane grond zijn veel tuinen aangelegd met bergingen aan semi-openbare binnenterreinen. Met de bouwhoogte van overwegend vier bouwlagen en onder meer geknikte betondaken wordt aansluiting gezocht met de binnenstadsbebouwing. De oorspronkelijke veelkleurigheid van de bebouwing is na latere renovaties gereduceerd.

Langs de randen is de verkaveling eenvoudiger geworden en is er meer gekozen voor grondgebonden woningen met voordeuren aan de straat. De bebouwing in het noordelijk deel van de Bleijenhoek rondom het Otto Dickeplein is er gekomen na de sloop van de oude gasfabriek. Het plein aan de rivier wordt begrensd door grootschalige hoge bouwblokken, waardoor een contrast is ontstaan met de historische bebouwing.



DORDRECHT

Spuihaven

Historische situatie Spuihaven/Rietdijkshaven



Dr. Trenkler Co., Leipzig 22 462 Nachdruck verboten.



## Fricties

Vanwege de onduidelijke toekomst voor het leegkomende gebouw van het gemeentearchief aan het Stek, is er ruimte gelaten tussen het archief en de nieuwbouw langs de Vest. Zo is een onduidelijke afronding van het bouwblok ontstaan. Dit gebied wordt nu als parkeerterrein gebruikt, maar geeft mogelijkheden voor aanvullende bebouwing. Aan de Schoolstraat/Stek liggen noodgebouwen, die door diverse scholen zijn gebruikt. Met het verdwijnen van de schoolfunctie ontstaan kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Wenselijk is het herstel van heldere rooilijnen met voor- en achterkanten, die een positieve uitstraling hebben naar de omliggende openbare ruimte.

Het Otto Dickeplein is aangelegd na sloop van de gasfabriek en de bouw van een aantal grote woongebouwen. Het jarenlange industriële gebruik heeft de grond sterk vervuild. Dit heeft ertoe geleid dat het Otto Dickeplein onbebouwd is gebleven en ook geen groenbeplanting heeft gekregen. Het Otto Dickeplein is de belangrijkste entree van de historische binnenstad aan de waterzijde. Noch het belang, noch de historische binnenstad is nu herkenbaar. Het plein is een grote stenige ruimte zonder duidelijke functie. Het gebruik van muurtjes, een stenen vlakte en op de op afstand staande hoge bebouwingswanden met alleen maar woningen geven het plein ook geen verblijfskarakter.

## Betekenis voor de stad; waardering en aanbevelingen

De Bleijenhoek heeft een duidelijk eigen identiteit met een grote diversiteit in woningtypes. De komst van nieuwe woningtypes in de jaren '70 heeft geleid tot onduidelijke verschillen tussen voor- en achterkanten. De architectuur sluit niet overal goed aan op de openbare ruimte. Hoewel recent verbeteringen zijn aangebracht is de aansluiting op de overige delen van de binnenstad niet altijd vanzelfsprekend. Soms kan door beperkte architectonische aanpassingen de relatie tussen gebouw en openbare ruimte aanmerkelijk verbeteren. Ook veranderingen en verbeteringen in de gevelwanden zijn mogelijk.

Nieuwe structurele ontwikkelingen in de Bleijenhoek vragen om aandacht voor de aansluiting op de historische stedenbouwkundige structuur. Verkaveling vindt

bij voorkeur plaats in gesloten bouwblok met een helder onderscheid tussen openbaar en privé. Ensembles en/of bloksgewijze architectuur passen prima binnen dit gebied. Voornamelijk aan de randen van het gebied is aandacht vereist voor de aansluiting op de karakteristieken van de historische binnenstadsbebouwing.

Het Otto Dickeplein kan weer betekenis krijgen als 'poort' naar de historische binnenstad en als verblijfsplek. Hier moet ook de verbinding met de nieuwe wijk Stadswerven op termijn tot stand komen via de geplande brug tussen de Kop van de Staart en de Korte Wantijkade en met de route langs het Wantij naar bioscoop en Energiehuis. Herinrichting van het Otto Dickeplein kan de stedenbouwkundige structuur van het gebied enorm verbeteren.



bouwblokken Weeber



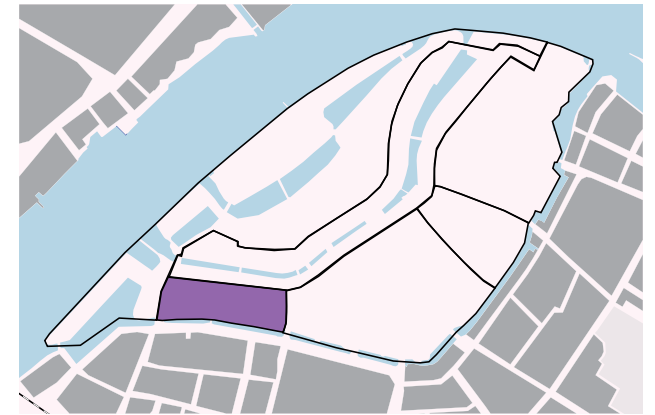
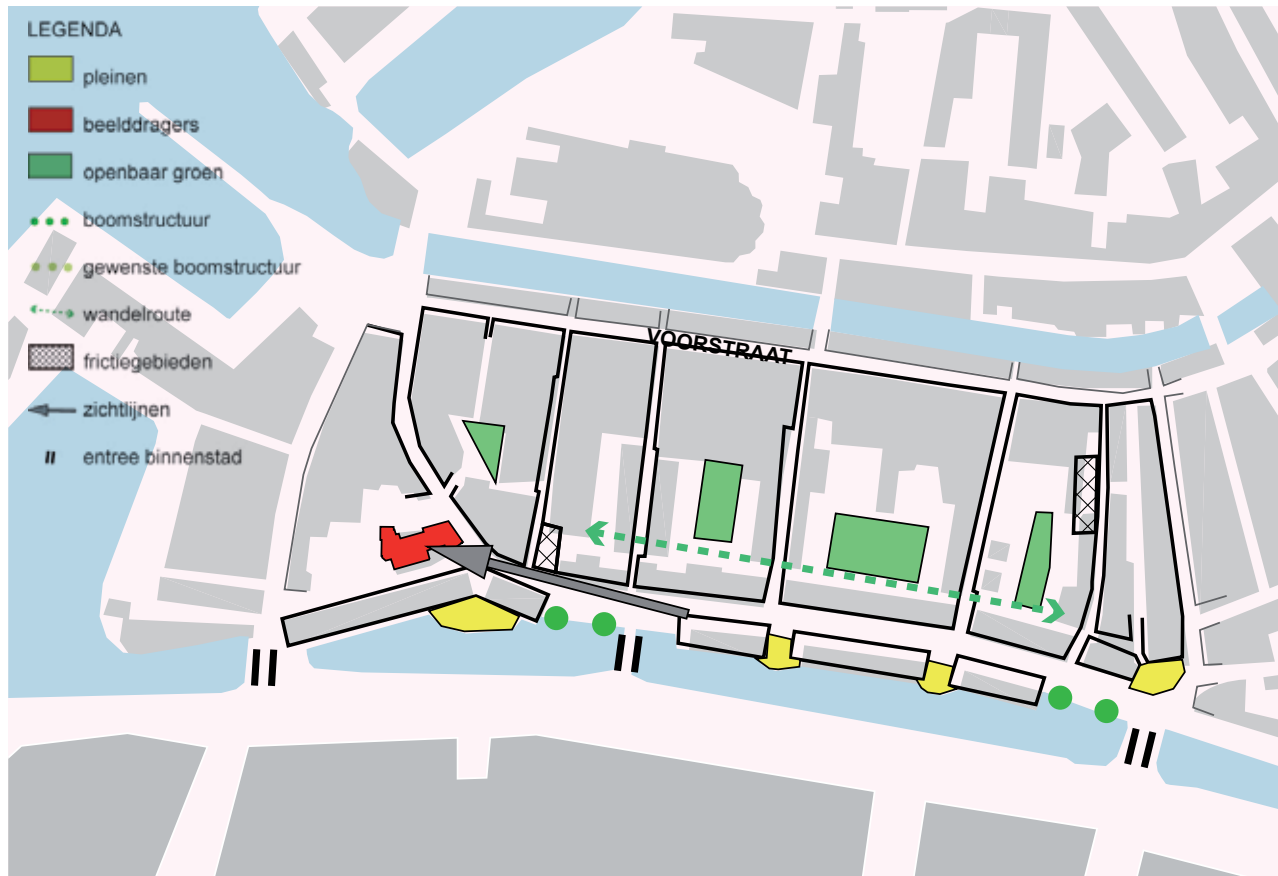
Gemeentearchief



nieuwbouw Schippersblok



zichtlijn op de Nieuwkerk



Ligging in de stad



Verblijfsplek aan de Spuihaven



Boogjes



Pelserstraat



Kleine Spuistraat

### Karakteristiek

Het gebied de Boogjes gelegen tussen de Spuihaven, Voorstraat, Prinsenstraat en Grote Spuistraat is voornamelijk een woongebied. Veel van de oudere bebouwing is verdwenen en heeft in de jaren '80 plaatsgemaakt voor nieuwbouw. Met de bouw van deze nieuwe woningen werd een halt toegeeroepen aan de verkrotting. Nieuwbouw maakte het mogelijk om de woonfunctie in de binnenstad terug te brengen, ook voor de lagere inkomensgroepen. Daardoor werd de sociaal economische structuur van de binnenstad sterk verbeterd. In de toenmalige plannen werden kleinschalige woonconcepten, met veel aandacht voor de overgang tussen binnen en buiten, ingevoegd binnen het bestaande stratenpatroon. De nieuwbouw in de Spuihaven met de gebogen daken, geïnspireerd door de historische voorbeelden uit de binnenstad, is kenmerkend voor het gebied geworden en bepaald in hoge mate het stadsbeeld.

### Structuur

De structuur van de Boogjes is grotendeels gebaseerd op het historische stratenpatroon, waarbij de bebouwing is verkaveld in gesloten bouwblokken. De bebouwing staat overwegend direct in de rooilijn en is relatief kleinschalig. De belangrijkste bebouwing is gelegen aan de hoofdstraten, Prinsenstraat, Voorstraat en Grote Spuistraat, aan de randen van het gebied. Deze monumentale panden hebben de kenmerken van de historische binnenstadsbebouwing. In het binnengebied, waar vooral de nieuwbouw is, hebben de smalle straten een noord-zuid oriëntatie, haaks op de Voorstraat. In het verlengde van deze straten liggen, als relict van de historische verbinding met het water, de steigers langs de Voorstraatshaven. Door de waterkerende functie van de Voorstraat zijn in de steigers verhogingen gebouwd. De aanpassingen hebben de relatie met het water geen goed gedaan. Geheel nieuw in de structuur is de kadebebouwing aan de Spuihaven van architect Theo Bosch, op de plaats van de verdwenen stadsmuur. De meest opvallende gebouwen zijn het Dolhuis en het voormalige ziekenhuisgebouw door zijn vrije ligging op de kruising van het Slikveld, Boogjes en Suikerstraat. Door zijn ligging, hoogte en architectuur vormt dit gebouw een oriëntatiepunt in het verlengde van de Boogjes.

### Openbare ruimte

De openbare ruimte is sober en eenduidig ingericht met eenvoudige profielen. De inrichting bestaat vooral uit gebakken klinkers. Door de ligging van de parkeergarage Spuihaven en een nieuwe brug over de Spuihaven is vooral de Ruitenstraat een belangrijke toegangsroute voor voetgangers naar de binnenstad geworden. Door de ondiepe kavels en de ruime maat van de bouwblokken hebben veel van de binnengebieden een openbare functie gekregen. Ze worden gebruikt als speelplek en/of hebben een groene inrichting met een aantal zeer beeldbepalende bomen. Onderling zijn deze binnengebieden met elkaar verbonden door een voetgangersroute achter de bebouwing aan de Boogjes.

Tussen de kadebebouwing van de Spuihaven liggen, in het verlengde van de achterliggende straten, kleine openbare verblijfsplekken aan het water, als een modern antwoord op de historische steigers. De bruggen over de Spuihaven nabij de Prinsenstraat en Spuistraat vormen belangrijke elementen en markeren de overgang van de negentiende-eeuwse schil naar de historische binnenstad. Het Spuiplein, een voormalige pleinruimte achter de stadspoort, heeft een bijzondere positie als kleine verblijfsruimte en entree tot de binnenstad. Het is wenselijk de relatie met het water te versterken en de kwaliteit van de binnengebieden te vergroten.

### Bebouwing

De bebouwing heeft als gevolg van sloop/nieuwbouw in de stadsvernieuwingsperiode van de jaren '80 grote veranderingen ondergaan. Langs de Prinsenstraat, Grote Spuistraat en de Voorstraat staat de historische bebouwing met statige gevels op smalle diepe kavels die voor een groot deel volledig zijn bebouwd. Veel van deze bebouwing ligt in het zicht van de openbare achterterreinen. In de zijstraten staat de nieuwe bebouwing waarbij de woningen collectief per blok zijn gebouwd. Deze bebouwing is relatief laag, heeft een eenduidige architectuur met een sobere detaillering. In de oorspronkelijke architectuur is veel aandacht geschonken aan diverse oplossingen tussen binnen en buiten, waardoor zeer plastische gevels zijn ontstaan. Zo zien we bij de kadebebouwing Boogjes woningen opgetild boven

een zone met trappen en bergingen en steken balkons ver uit de gevel. Ook liggen entrees in de Pelsersstraat en Ruitenstraat terug ten opzichte van de rooilijn. Met deze oplossingen is een overgangszone gemaakt tussen het openbare en het privé. Wel is hiermee de relatie met de openbare ruimte en het verlevendigen van de straat grotendeels verloren gegaan. Bij toekomstige verbouwingen zijn hier kansen om de kwaliteit van het gebied te vergroten.

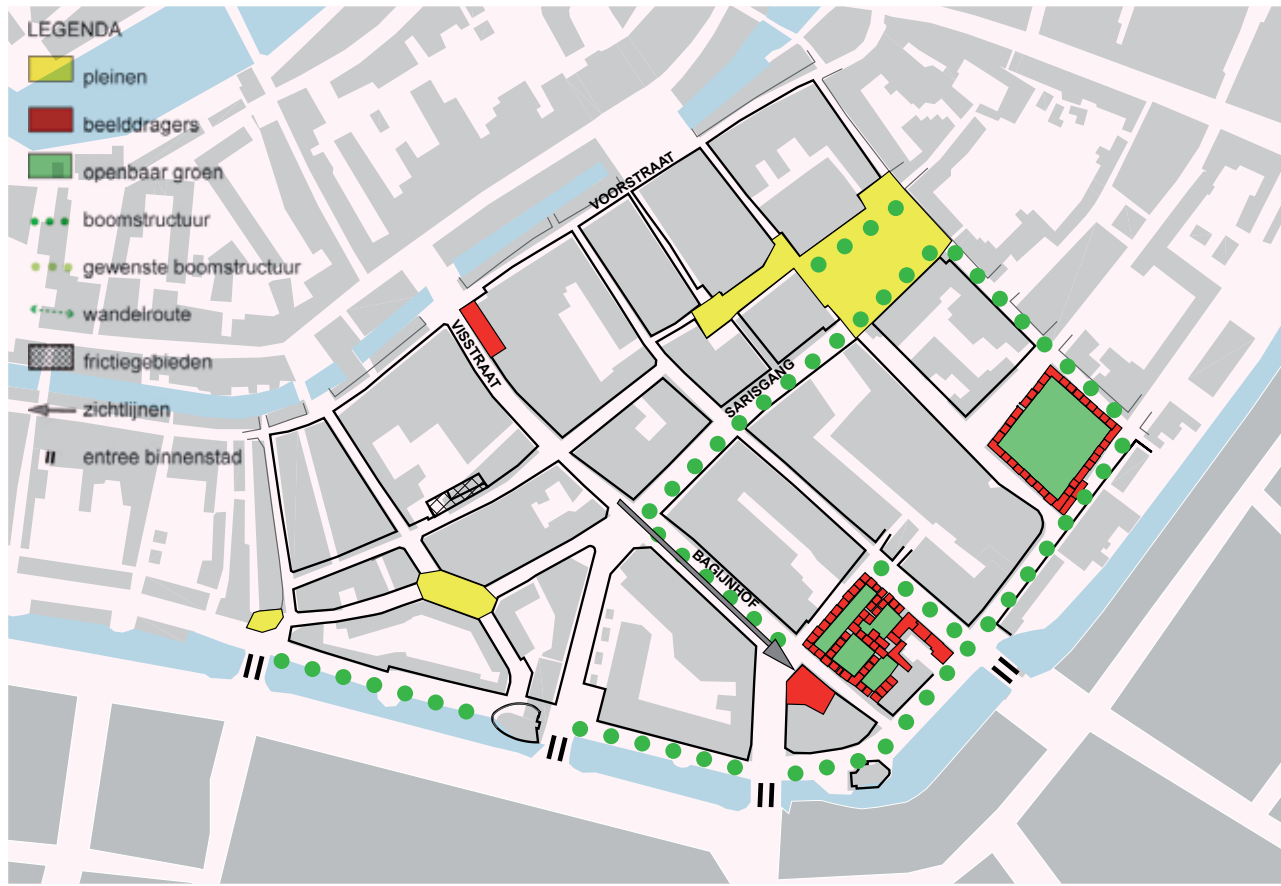
### Fricities

Precies op de hoek Boogjes/Dolhuisstraat ligt een klein braakliggend terrein. Hierdoor wordt op een cruciale plek in de gebiedsstructuur de rooilijn onderbroken en de straatwand niet af gemaakt. In de Kleine Spuistraat ligt een parkeerterreintje dat de straatwand onderbreekt.

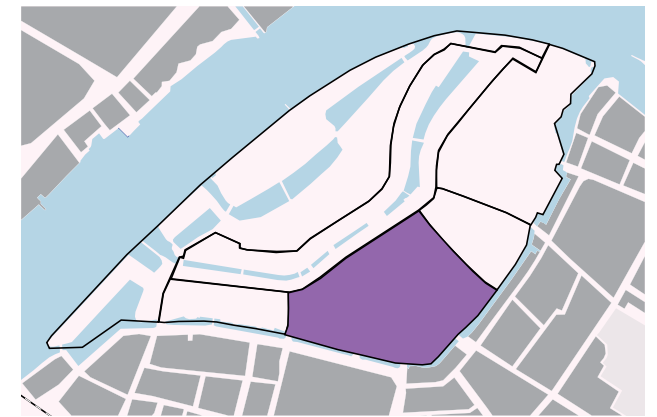
### Betekenis voor de stad: waardering en aanbevelingen

De Boogjes is een belangrijk woongebied in de stad met een grote variatie in woningtypen. Aan de randen liggen belangrijke toegangen naar de historische binnenstad, zoals de Prinsenstraat en de Grote Spuistraat, tevens winkelstraat. Als voetgangersroute is daar de Ruitenstraat door de bouw van een nieuwe brug bijgekomen. Nieuwe ontwikkelingen in de Voorstraat, Prinsenstraat, Kleine en Grote Spuistraat (en in mindere mate in de Botgensstraat en Suikerstraat) moeten zorgvuldig worden ingepast binnen de bestaande straatwanden. Uitgangspunt is het behoud van de bestaande kwaliteiten en bij nieuwbouw/verbouw het streven naar harmonie met het bestaande. Bij de overige straatwanden ligt de kwaliteit vooral in de stedenbouwkundige structuur. Bij deze straten zijn veranderingen in de gevelwand mogelijk.

In het gebied de Boogjes liggen twee kleinschalige locaties waar de structuur van het gebied kan worden versterkt door het met aanvullende bebouwing aanhelen van de rooilijnen: de hoek Boogjes/Dolhuisstraat en het parkeerterreintje Kleine Spuistraat.



Centrum



Ligging in de stad



Zicht op de Sarisgang



Johan de Wittstraat



Bagijnhof

**Karakteristiek**

Het centrum van de stad wordt op hoofdlijnen begrensd door de Grote Spuistraat, de Voorstraat midden, de Nieuwstraat en de Spuihaven. Door de uitvoering van onderdelen uit het Saneringsplan en de vestiging van een aantal grote warenhuizen als V&D, C&A, Hema en Termeulen is de stedenbouwkundige structuur en bebouwingstypologie in het huidige winkelhart sterk veranderd ten opzichte van de middeleeuwse structuur. Nieuwe straten, zoals Sarisgang, Johan de Wittstraat en Achterom, zijn breder. Hierdoor is ruimte ontstaan voor auto's en grotere winkelformules. Veel kleine woningen en bedrijfjes langs de oorspronkelijke smalle straten in het gebied zijn gesloopt of verplaatst. Hierdoor is een modern en toegankelijk winkelhart ontstaan met winkels en horeca, maar ook woningen. De nieuwe bebouwing is uitgevoerd op bredere kavels en vaak veel glas in de gevels. Het winkelgebied bestaat vooral uit winkels, niet overal zijn bovenwoningen, waardoor op sommige plekken de levendigheid na sluitingstijd uit het gebied verdwijnt. Door de aanwezigheid van de oorspronkelijke routes met aanliggende historische bebouwing als de Grote Spuistraat, Vriesestraat en de aanwezigheid van kenmerkende hofjes als het Arend Maartenshof en de Regenten- en Lenghenhof heeft het gebied een deel van zijn historische karakter behouden.

**Structuur**

De structuur van het gebied is in vergelijking met de middeleeuwse kaart sterk gewijzigd. De nieuwe as Achterom – Sarisgang – Statenplein neemt nu een belangrijke positie in, in de winkelstructuur. Dat komt vooral door de ligging van een aantal parkeergarages aan de randen van het centrum. De route Visstraat – Bagijnhof – Johan de Wittstraat is belangrijk als route naar het centraal station en de centrumhaltes van de bus aan de Spuiboulevard. Beide routes hebben een nieuwe betekenis gekregen als de belangrijkste en drukste winkelroutes in het winkelhart. Langs deze assen zijn grote nieuwe winkels gekomen in brede nieuwbouw, die de moderniteit weerspiegelt van de naoorlogse jaren. De nieuwe winkels en warenhuizen zijn wel nog steeds pandgewijs in de nieuwe straatwanden geplaatst. Met het toevoegen van nieuwbouw op het Statenplein en

rond warenhuis V&D en de verplaatsing van de weekmarkt naar het Statenplein en de Sarisgang is dit gebied het zwaartepunt in de stad geworden.

Een geheel eigen structuur is de toevoeging van het Drievriendenhof. Gekozen is voor een invulling gebaseerd op de Amerikaanse shoppingmall, een naar binnengekeerd grootschalig complex met meerdere winkels. Drievriendenhof is door zijn omvang en oriëntatie van de gevels een opvallend gebouw in de stedelijke structuur geworden.

De historische verbindingen van de stad met het achterland, zoals de Grote Spuistraat en de Voorstraat zijn samengesteld uit voornamelijk historische bebouwing in een kleine schaal. Veranderingen in de winkelpuien hebben de gevels in de plint in de loop der tijd veranderd en soms is de samenhang met de bovenliggende verdiepingen verloren gegaan. Het Lombardgebied heeft een eigen positie binnen het winkelhart. De kern van dit woongebied is in 1924 in sterke samenhang ontworpen en de woonblokken liggen gegroepeerd rondom het Bethlehemplein.

**Openbare ruimte**

Met het veranderen van het winkelpatroon van de consument en het vergroten van de beleving voor voetgangers is de auto naar de randen van de stad verbannen. De openbare ruimte is nu ingericht als voetgangersgebied. Niveaueverschillen zijn weg en straten zijn op één niveau, zonder trottoirbanden, ingericht. Gestart is met de herinrichting van Sarisgang en Statenplein.

Het Statenplein heeft een hoogwaardige inrichting gekregen, die sterk is afgestemd op de weekmarkt. De verblijfskwaliteit van het plein is om deze reden kleiner en beperkt tot de randen. Het plein wordt gedomineerd door acht grote lichtmasten en drie lange banken langs de randen. Voortbordurend op de karakteristieken van de stad is voor het middendeel gekozen voor natuursteen. Aan de randen zijn klinkers gebruikt die het bindmiddel vormen met de andere delen van de stad. Het plein is ingericht voor het gebruik als weekmarkt. Daarom ligt de bijzondere fontein ook geheel vlak in de vloer.

De inrichting van het plein heeft een sterke samenhang met de inrichting van de Sarisgang.

De inrichting van Vriesestraat, Bagijnhof en Visstraat sluit nog sterker aan op de historische kwaliteiten door gebruik te maken van Zweeds graniet in het middendeel. Kenmerkend voor de inrichting van de Spuiboulevard is het toepassen van harde kaden aan de zijde van de binnenstad en het gebruik van natuurlijke oevers met rietbeplanting en Wilgen aan de zijde van de eens landschappelijke negentiende-eeuwse schil.



Nieuwbouw Kolfstraat



Vogelvluchtfoto Sarisgang - Visstraat

## Bebouwing

In de historische winkelstraten is de overwegend historische bebouwing kleinschalig en divers in architectonische verschijningsvorm. Opvallend door de schaal en maat zijn de toevoegingen van grote winkelcomplexen of warenhuizen als Lindershuis en V&D. Veel van deze panden zijn volledig in gebruik als verkoopruimte en opslag en hebben daardoor een afwijkende gevelopbouw. De woontoren op de hoek van het nieuwe blok op het Statenplein vormt een nieuw oriëntatiepunt in de stad. Op de as Visstraat – Bagijnhof vormen het gebouw De Gulden Os en de voormalige spaarbank belangrijke oriëntatiepunten.

De bebouwing tussen Achterom en Johan de Wittstraat wijkt naast de breedte ook door de grote hoogte sterk af van de omliggende bebouwing. De bebouwing van de huidige school InHolland, is deels geplaatst in de Spuihaven. Hierdoor is het vrije zicht over het water weg. Aan het Achterom is gekozen voor een architectuur met een meer bloksgewijze opbouw. Door sterk wisselende winkelconcepten is het gebied dynamisch van karakter en vinden er regelmatig veranderingen plaats in de winkelpuien. Aan de ene kant is er behoefte aan een zo groot mogelijk etalagefront, aan de andere kant worden grote glaspanelen dichtgezet of afgeplakt voor meer mogelijkheden bij de winkelinrichting. De woonhofjes Regenten- en Lengenhof zijn opvallende verschijningen in de structuur.



Arend Maartenshof



Bebouwing in de Spuihaven

## Fricities

Door veranderingen in de winkelpuien zijn de gevels in de plint in de loop der tijd soms sterk veranderd en is de samenhang met de bovenliggende verdiepingen deels verloren gegaan. Het is wenselijk uit te gaan van een pandgewijze aanpak en bij veranderingen aan de gevel de historische kwaliteiten en relaties met de bovenliggende verdiepingen te behouden en/of te herstellen.

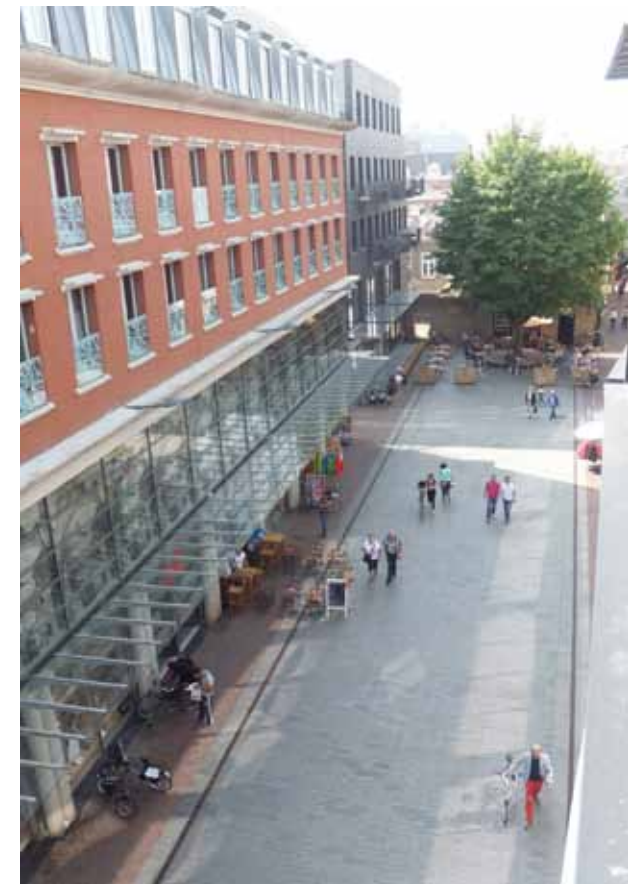
## Betekenis voor de stad: waardering en aanbevelingen

Het winkelgebied is het dynamische hart van de stad. Het bevat veel voorzieningen die het gebied tot het verzorgingscentrum van de regio maakt. Het gebied is goed bereikbaar en ingericht op het comfort van de voetganger. Grote nieuwe gebouwen staan naast historische smalle panden waardoor er ruimte is voor nieuwe concepten binnen een herkenbare historische sfeer. In de grotere gebouwen is ruimte voor grotere winkelconcepten en in de historische panden is ruimte voor meer recreatieve winkelconcepten. Zo is er een diversiteit in aanbod mogelijk die de binnenstad aantrekkelijk houdt voor winkelend publiek.

Belangrijke vraagstukken voor de toekomst zijn: hoe om te gaan met nieuwe economische omstandigheden, waardoor winkelpanden leeg komen te staan. En op welke wijze behoudt het gebied zijn de kenmerkende levendigheid na sluitingstijd van de winkels.



Toren Statenplein



Statenplaats



Gezicht op Dordrecht - Jan van Goyen



Grotekerksbuurt 47



## Wat blijft komt nooit terug

Eindrapport Stadsberaad  
"Nieuw bouwen in de  
historische binnenstad"



Stadsberaad Nieuw bouwen in de historische binnenstad



## 4. VERLEDEN ALS INSPIRATIEBRON VOOR DE TOEKOMST

Dordrecht heeft een van de mooiste binnensteden van Nederland. Niet alleen vanwege de ligging aan de rivieren Oude Maas, Merwede en Noord, maar ook door de vele monumentale panden, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de specifieke sfeer. Veel Nederlandse en buitenlandse kunstenaars hebben geprobeerd deze sfeer te vangen, door het schilderen van het stadssilhouet, de bijzondere luchten en de lichtinval. Zo komt het dat Dordrecht tegenwoordig over de gehele wereld te bewonderen is, op schilderijen in musea.

In 2011 komt er in Dordrecht een beweging op gang. De inwoners van de stad vinden dat er met hun mooie binnenstad niet goed wordt omgegaan. Recente bouwplannen schaden het aanzicht van de historische stad. De nieuwbouw is volgens hen te groot en niet passend. Het stadsbestuur pakt de handschoen op en start een stadsbrede discussie. Resultaat: tien aanbevelingen, met als belangrijkste het maken van een beeldkwaliteitplan voor de Dordtse binnenstad. De gemeenteraad neemt de aanbevelingen onverkort over en dit beeldkwaliteitplan is een van de resultaten.

**Het beeldkwaliteitplan gaat niet over mooi en lelijk. Het gaat over het bewaren van het rijke historische beeld van de binnenstad van Dordrecht en het bij vernieuwing toevoegen van rijkdom aan dit beschermde stadsgezicht, waar nodig met gepaste bescheidenheid. Wie in de oudste stad van Holland aan de slag gaat, moet zich realiseren dat hij treedt in een langdurige en rijke traditie van bouwheren, bouwmeesters en ambachtslieden. Het is een voorrecht om daar iets aan toe te mogen voegen. Er is geen voorkeur voor moderne of historiserende architectuur, het moet gewoon goed zijn. Nieuwbouw moet de toets der kritiek kunnen doorstaan, van de Welstands- en Monumentencommissie, maar zeker ook van de inwoners van Dordrecht.**

De Dordtse binnenstad leeft, er wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en gerecreëerd. Dat moet vooral zo blijven. De dynamiek maakt regelmatig aanpassingen noodzakelijk. Zo is het altijd geweest. Aanpassingen moeten echter wel passen in hun omgeving of deze zelfs verbeteren. Passende nieuwbouw houdt rekening met de karakteristieken van de locatie: met de korrelgrootte, met de juiste verhoudingen, door vorm, formaat en detaillering. De intentie van de ingreep moet aanvulling en verrijking zijn van het kenmerkende van het gebied.

De historische vanaf de middeleeuwen gegroeide structuur, met een duidelijk verschillend karakter aan de landzijde en aan de waterzijde, is nog heel herkenbaar. We zien water dat de stad doorkruist, de kades, de rijke monumentale bebouwing met de kerken, het stadhuis, de pakhuizen en koopmanshuizen en de eenvoudiger woonbebouwing.

Slechts op enkele plekken hebben grote ingrepen de structuur echt aangetast. Bijvoorbeeld op de Grote Markt en bij het Otto Dickeplein, waar de relatie met de historische stad niet meer herkenbaar is. Verbetering van deze plekken kan pas na visievorming, op grond van een analyse van de stedenbouwkundige, historische structuur en context. En ook zonder sloop van alle bebouwing zijn hierin verbeteringen aan te brengen.

In de Bleijenhoek en Boogjes, waar vooral nieuwbouw staat, gaat het om verbeteringen op bouwblokniveau. En in het Havengebied, het Hofkwartier en langs de historische straten Voorstraat, Wijnstraat, Groenmarkt, Grotekerksbuurt en Steeoversloot gaat het om het bewaken van alle historische kwaliteiten en het mogen toevoegen van kwaliteit. Uiteraard ontmoeten karakteristieken elkaar op sommige locaties.

Zowel aan verbouwingen van historische panden als aan het toevoegen van nieuwbouw hoort altijd een analyse vooraf te gaan. Bij verbouwingen een bouwhistorisch onderzoek. Op de waardebeoordeling van de verschillende onderdelen die hieruit volgt, kan het verbouwingsplan worden geënt.

Bij nieuwbouw een locatieonderzoek: wat was er en wat is er nu, hoe is dit tot stand gekomen? Hoe gaat de ontwerper hier mee om? Waar komen afwijkingen ten opzichte van de omgeving en waar overeenkomsten en waarom?

Ook is communicatie vooraf met omwonenden en toetssende instanties van belang. Voor grotere ingrepen dient ook groter draagvlak te zijn. Dit is de verantwoordelijkheid van vormgevers en hun opdrachtgevers.

De richtlijnen zijn opgebouwd uit de basiscriteria uit de Welstandsnota Dordrecht, aangevuld met gebiedsgerichte criteria.

De basiscriteria geven aan wat van belang is voor goede nieuwbouw:

1. Openbare betekenis – gebruik ruimte: collectiviteit en individualiteit
2. Relatie met de omgeving – situatie: identiteit en context
3. Historische context – tijd: bestaand en nieuw
4. Compositie – helderheid en verrassing
5. Materiaalkeuze, kleur en detaillering

En dan rest de vraag: kunnen we met al deze voorwaarden en richtlijnen nog beginnen met de bouw van de woning aan de Grotekerksbuurt 47, beter bekend als de 'burgemeesterswoning'? Sommigen hopen van niet, anderen denken van wel. Uiteindelijk gaat het om evenwicht in het totaalbeeld. In een dergelijk monumentale historische context passen niet drie van dit soort afwijkende gebouwen op een rij, maar wel één afwijkend pand. Eigentijdse verrijkingen van het stadsbeeld, mits van goede ontwerp kwaliteit!, zijn welkom en houden de discussie in Dordrecht levend.

**LEGENDA**

-  plein van stedelijke betekenis
-  plein van binnenstedelijke betekenis
-  openbaar groen
-  tuinen
-  boomstructuur
-  wenselijke boomstructuur



## 5. OPENBARE RUIMTE: BINDMIDDEL VAN DE STAD

*"Elke stad heeft onmiskenbaar een eigen gezicht, niet in de laatste plaats in de beleving van haar bewoners."*

*(K. Lynch, 1960, Image of the city)*

### Betekenis van de openbare ruimte

Dordrecht heeft een geweldig mooie binnenstad. Het heeft veel monumenten en een prachtige ligging aan de rivieren en ook verschillende specifieke sferen. Het weidse uitzicht op het Drierivierenpunt en over de Nieuwe Haven contrasteren met het intieme karakter van de Voorstraathaven en de vele smalle straten en stegen. Veel kunstschilders hebben niet voor niets de bijzondere luchten en lichtinval van de stad op het doek vastgelegd. De openbare ruimte laat de bijzondere gebouwen tot hun recht komen en onderstreept hun positie en betekenis in de stad.

Naast het behouden en vergroten van de gebouwde kwaliteit streeft het beeldkwaliteitplan naar een zelfde hoge kwaliteit voor de openbare ruimte. De goede samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte is immers cruciaal. Iedereen heeft belang bij een goed openbaar gebied: het fungeert als verblijfs- en ontmoetingsplek, creëert condities voor het stedelijk leven, bepaalt mede de beleving van de leefomgeving, nodigt uit tot bewegen en draagt zo bij aan de gezondheid van mensen. Daarnaast versterkt een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte de waardeontwikkeling van vastgoed en de economische positie van een gebied. In een tijd waarin er veel concurrentie is tussen historische binnensteden is de openbare ruimte één van de belangrijkste visitekaartjes van de stad.

### Beleving van de openbare ruimte in de binnenstad

De openbare ruimte van de straten en stegen in de Dordtse binnenstad wordt begeleid door gesloten, hoogopgaande gevelwanden. Het bochtige verloop van de Wijnstraat en de Voorstraat zorgt ervoor dat het beeld continu wijzigt, zodat het nooit saai wordt. In een aantal bochten staan bijzondere gebouwen, zoals de Augustijnenkerk aan de Voorstraat en de oude Boterbeurs aan de Wijnstraat. De radiale routes zoals Visstraat, Steeg-

oversloot, Grote Spuistraat en Vriesestraat hebben van oudsher bajonetvormige aansluitingen op het havengebied, via smallere straten en bruggen, waardoor het beeld verrassend kan veranderen. Aan het eind van zo'n route is er ineens de confrontatie met de openheid en maat van de havens, zoals bij de Nieuwe Haven en de Wolwevershaven. Maar er kan een nog grotere confrontatie zijn, met het wateroppervlak van de rivier. Langs het water op de kaden is ruimte voor een grote diversiteit aan functies. Omdat er niet alleen gewoond, maar ook nog gewerkt wordt, blijft een aangename levendigheid bestaan.

### Havens

De havens, het water en de kaden bepalen in samenhang met de historische bebouwing de karakteristiek van het havengebied. Het is Dordrechts visitekaartje, waar de combinatie van historie en water volledig tot zijn recht komt. Niet alleen de aanwezigheid van het water, maar ook het gebruik van de havens als ligplaats en werkplaats voor vaartuigen zijn belangrijk voor de beleving. De havens hebben niet allemaal hetzelfde gebruik.

De Wolwevershaven is in hoofdzaak gereserveerd als lig- en restauratieplaats voor vaartuigen van de "bruine vloot" en de Nieuwe Haven, Maartensgat en de Wijnhaven dienen als ligplaats voor pleziervaartuigen. De Kalkhaven, de Bomhaven en de Leuehaven zijn – evenals de Oude Maas en de Beneden Merwede - gericht op het aanbieden van ligplaatsen voor de beroepsvaart. Van oudsher vinden in de Kalkhaven en langs een deel van de Oude Maas bovendien activiteiten in de sfeer van scheepsreparatie plaats.

De verschuiving van werkhavens naar meer plezierhavens creëert een ingrijpende verandering in de beleving, maar is slechts ten dele te beïnvloeden door bijvoorbeeld eisen te stellen aan het soort en de omvang van de schepen dat mag afmeren in bepaalde havens. In de beeldvorming spelen ook de vaste voorzieningen zoals de steigers met de bijbehorende hekwerken op de kade, verlichting, meerpalen e.d. een grote rol.

Het gebruik van de jachthavens is gegroeid, maar zal wellicht nog verder groeien. met vooral meer ligplaatsen voor passanten/stadsbezoekers. Er valt qua watergebruik nog een wereld te winnen en met de publieke en economische betekenis van het (gebruik van het) water moet bewuster worden omgegaan. Het herontdekken van de steigers, die de Voorstraat als waterkering en het water van de Voorstraathaven en Wijnhaven met elkaar verbinden, en ook het toevoegen van nieuwe waterhaltes, "sloepensteigers" en een horecaboot zijn enkele mogelijkheden.

### Bomen in de stad

Bomen hebben een hoge esthetische waarde hebben en verfraaien het stedelijk landschap. Maar bomen vervullen ook een belangrijke functie in het leefklimaat in de stad; ze tonen het verloop van de seizoenen, filteren het zonlicht, bieden koelte en schaduw bij zonnig weer en luwte wanneer het waait. Bomen vormen tevens een habitat voor diverse vogels, kleine zoogdieren en insecten in de stad en zorgen voor vorming van zuurstof en zuivering van verontreinigde stadslucht.

Dordrecht kenmerkt zich door een veelheid aan smalle straten waar bomen ontbreken. Langs de rivieren en havens, waar deze ruimte wel aanwezig is, hebben de bomen een belangrijke bijdrage in het stadsbeeld. Hier staan grote bomen in één rij aan de zijde van het water en zorgen voor een aangenaam beschut wegprofiel. In de huidige situatie ontbreken bomen op de Kuipershaven en de Merwekade. Deze bomen langs het water, en enkele straten als Bagijnhof, Sarisgang en Steegoversloot, vormen herkenbare bomenrijen in de stad en hebben een structurerende functie. Het is wenselijk deze bomenrijen in stand te houden en daar waar mogelijk te versterken. Wanneer bomen vervangen moeten worden, moet dit met in het stedelijk milieu passende boomsoorten.

Naast de structurerende lijnen verbijzonderen enkele plekken in de stad zich door de aanwezigheid van één of een aantal grote bomen. Denk hierbij aan de tuinen rondom de Grote Kerk en de Nieuwkerk, de tuin van het Dordrechts Museum, de Arend Maartenshof, The Movies



Prinsenstraat



Bethlehemplein



Sarisgang



Grotekerksbuurt



Kloostertuin



Statenplein



Wijnstraat



Bagijnhof



Vriesestraat

aan de Nieuwstraat/Augustijnenkamp en de Klooster-tuin. Op het Statenplein en het Scheffersplein vervul-len de bomen een belangrijke rol in de beleving van de ruimte. Ook de bomen in groene binnengebieden als bij de Boogjes en de Tolbrugkamp zorgen, in combinatie met de aangrenzende privétuinen, met name van de ho-recagelegenheid 'De Witte Haen' voor een aangenaam contrast met de versteende straten.

### **Traditie in de inrichting**

Dordrecht heeft van oudsher een traditie van prach-tig ingerichte straten, stegen en kaden. Vanaf de 14e eeuw vindt verharding plaats. In eerste instantie vaak met natuurstenen kasseien of kinderkopjes, later in een combinatie met gebakken klinkers, zoals in veel Hol-landse steden. Door gebruik van klei uit de rivieren, was en is de straatbaksteen of gebakken klinker, in Dordrecht veelal rood/bruin genuanceerd. Het is ideaal ma-teriaal om de straten mee te verharden. Het materiaal gaat lang mee en is gemakkelijk opnieuw te gebruiken. Langs de kaden was een steviger ondergrond nodig om te kunnen werken en bleven de granieten kinderkoppen tot nu toe in zwang. Het grote materiaal en zware trans-port leveren te veel schade op aan gebakken klinkers.

Met het toenemen van het transport over de weg bleven ook de rijlopers van de belangrijkste doorgaande stra-ten uitgevoerd in graniet, maar wel met rabatstroken in gebakken klinkers. Zowel het graniet als de gebakken klinkers sluiten op natuurlijke wijze aan op het grijs-blauwe hardsteen van de vele privéstoepen in de stad, die de grenzen markeerden van de individuele kavels. De verschillen in hoogte, waardoor een goede afwate-ring van de straten mogelijk was, werden opgevangen door natuurstenen banden, met name Belgisch hard-steen. Afhankelijk van de breedte van de straat is het profiel opgedeeld in vijf (met rabatstroken) of in drie stroken. De openbare ruimte zorgt door de eenduidige wijze van inrichten voor een sterke samenhang tussen de verschillende delen van de stad

### **De opkomst van de auto**

Het autoverkeer beleeft vanaf de jaren '50 van de vo-rige eeuw een sterke opkomst. Met de beschikbaarheid van goedkopere bestratingmaterialen als beton en as-falt verdwijnt veel van de oorspronkelijke inrichting uit

het stadsbeeld. In de plaats hiervan komen verkeers-borden, paaltjes en vele markeringen om het verkeer in goede banen te leiden.

### **Kwaliteit openbare ruimte voorop**

Deze verrommeling van de openbare ruimte is in de ja-ren '90 van de vorige eeuw een halt toegeroepen. Dat gebeurt eerst in de historische straten en daarna met de herinrichting van de Spuiboulevard en nog weer later de Sarisgang en het Statenplein. Er komt een nieuwe aanpak van de openbare ruimte. Deze is gebaseerd op de stedenbouwkundige structuur als geheel, historisch geïnspireerd en aangepast op het huidige functioneren van de binnenstad. De aanpak is goed te zien bij recen-tere herinrichtingen, zoals de Prinsenstraat, de Wijn-straat, Grotekerksbuurt en Groenmarkt en het Bagijn-hof.

### **Uitgangspunten voor inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad**

Te zien is dat Dordrecht heeft gekozen voor een inrich-ting van de openbare ruimte die de lokale identiteit en herkenbaarheid versterkt. Het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte staat daarbij in dienst van het histo-rische perspectief en de beleving van de binnenstad. Kenmerkend is het gebruik van traditionele materialen als gebakken klinkers en natuursteen als basismateria-len, waarbij de stedenbouwkundige structuur leidend is bij herinrichting. De straat, kade of het plein wordt in-gericht als onderdeel van het grote geheel en in samen-hang met het totale stadsbeeld. Lange lijnen in de stad, met de aanliggende bijzondere plekken, worden hierbij over de gehele lengte in samenhang gezien. Ze passen binnen één ontwerpbenadering. Vooral de lange lijnen in de stad verbinden immers en zorgen voor oriëntatie.

De toegepaste materialen passen bij het stenige karak-ter van de stad, zijn niet trendgevoelig, duurzaam en verouderen op een fraaie wijze. Het veelvuldig gebruik van de "kinderkoppen" zorgt, zeker bij een nat wegdek, voor een rijke kleurschakering in de openbare ruimte. Straatmeubilair wordt zeer terughoudend toegepast en daar waar mogelijk verwijderd. Door het aanbrengen van een standaardisatie (type/kleurgebruik e.d.) wordt de verscheidenheid van het straatmeubilair beperkt in aantal en wordt zoveel mogelijk aangesloten op het his-

torische karakter en/of de dynamiek van het gebied. Door deze eenduidige manier van inrichten is de stad meer als eenheid te ervaren. Bovendien brengt het sa-menhangende beeld rust in het straatbeeld. De Dordtse genius loci en het culturele erfgoed vormen de basis voor ieder openbare ruimte ontwerp.

## **PLEINEN EN KLEINERE OPEN RUITES**

### **Karakteristiek**

Een plein is een verbijzondering, ruimtelijk en functi-oneel, in het stratenpatroon van de stad. Van oudsher vindt een belangrijk deel van het sociale leven plaats op de pleinruimtes in de stad. Hier kwamen mensen samen om handel te drijven, elkaar te ontmoeten, te flaneren of gewoon te verblijven.

Kenmerkend voor Dordrecht is het lange tijd ontbreken van pleinen van enige omvang vanwege de beperkte marktfunctie. Goederen werden direct verkocht, over-geslagen op de kade of naar één van de vele pakhuizen gebracht. De huidige pleinen in de stad zijn pas laat ont-staan door het sterk vergroten van de bestaande Tol-brug, het Scheffersplein, en door sloop van bebouwing: Grote Markt, Statenplein en Otto Dickeplein.

### **Richtlijnen voor pleinen**

Het zijn plekken waar verbijzonderingen in de inrich-ting mogelijk zijn, omdat de ruimte zich nadrukkelijk onderscheiden in het stratenpatroon van de stad. Dat kan door het gebruik van bijzonder straatmeubilair in de vorm van zitbanken, lichtmasten, boomroosters, be-planting en dergelijke. Vanwege de gewenste eendui-digheid en samenhang met de andere delen van de stad zal de bestrating van het plein in principe bestaan uit gebakken klinkers al dan niet gecombineerd met een hoogwaardig ander materiaal, zoals natuursteen. In een enkel geval kan de 'vloer' zich door het materiaalgebruik nadrukkelijk onderscheiden van de omliggende straten.

## **OVERIGE OPEN RUITES**

### **Karakteristiek**

Naast deze grotere pleinen zijn er diverse kleinere plei-nen of open ruimtes in de stad. Soms is het de voor-ruimte van een bijzonder gebouw, zoals het Stadhuis,



Statenplein



Otto Dickeplein



Grote Markt



Scheffersplein

de Grote Kerk het Hof en de Nieuwkerk. Kleinere open plekken, pleinen en steigers in de stad liggen bij of op de plaats van de (voormalige) stadspoorten of aan de havens op de kade. Voorbeelden hiervan zijn het Spuiplein, de Vismarkt, Houttuinen/Blauwpoortspuin, Groothoofd, Aardappelmarkt, Botermarkt, Visbrug, Kraansteiger en omgeving Merwekade/Boomstraat. De inrichting van deze plekken sluit vaak naadloos aan op de directe omgeving. Het Bethlehemplein en het Weeshuisplein vervullen een functie op buurtniveau. Het Bethlehemplein is vormgegeven als onderdeel van de omliggende bebouwing, het Weeshuisplein is de speel- en ontmoetingsplek voor een deel van de Bleijenhoeck.

### Richtlijnen voor kleinere pleinen of open ruimtes in de stad

De inrichting van kleinere pleinen bestaat uit gebakken klinkers al dan niet gecombineerd met natuursteen. Opvallend rondom de Grote Kerk en het Stadhuis is het gebruik van gele in plaats van de veelgebruikte rood/bruine klinkers, waardoor de pleinen zich enigszins verbijzonderen ten opzichte van de directe omgeving. Rondom de kerken is meestal een combinatie van klinkers met gras (vroegere begraafplaats) en enkele monumentale bomen. Een nadrukkelijk onderdeel van de inrichting rondom de kerken is het gebruik van een muur of hekwerk als afscheiding van de openbare verkeersruimte.

Kenmerkend voor kleinere open plekken is het gebruik van gebakken klinkers in combinatie met granietkeien. Een deel van deze plekken is in gebruik als terras voor de omliggende horeca of als parkeerplek. Daar waar de stad het water raakt verdient een aantal van deze plekken bijzondere aandacht en zijn er mogelijkheden om fraaiere verblijfsplekken te maken.

## HAVENS- EN RIVIERKADEN

### Karakteristiek

De kades van de stad worden intensief en gevarieerd gebruikt. Op de grenzen tussen water en land zijn veel activiteiten. Boten worden geladen en gelost, er wordt gewerkt, gewandeld, gevist enzovoort. Aan de buitenzijde van de stad aan de rivieren is plaats voor grote schepen, aanlegsteigers voor de Fast Ferry/Waterbus.

Ook hier wordt gewerkt en geparkeerd en er zijn rustplekken om de activiteiten op de rivieren te bekijken. Rondom de havens is meer beslotenheid. De havens zijn voornamelijk in gebruik bij de recreatievaart met al zijn activiteiten. Rondom de havens is zoveel mogelijk ruimte ingericht om te kunnen wandelen. De Binnen Kalkhaven, Leuvehaven en de Bomhaven zijn nog in gebruik bij de beroepsscheepvaart en de daarmee samenhangende activiteiten.

### Richtlijnen

De openbare ruimte rondom de havens en kaden worden/zijn op een eenduidige wijze ingericht, aansluitend bij het - in veel gevallen nog aanwezige - historische beeld. Kade en rijbaan worden op één niveau ingericht. Voor de kaden worden granietkeien gebruikt, voor de rijbaan gebakken klinkers (keperverband) of waar nog aanwezig granietkeien. Het trottoir langs de bebouwing ligt in veel gevallen verhoogd, afgescheiden van de rijbaan met een hardstenen band en is uitgevoerd met gebakken klinkers (halfsteensverband). Het trottoir sluit vaak nog aan op trappen en/of privé-stoepen in natuursteen.

De bomen op de kaden dragen bij aan de intimiteit van de openbare ruimte, zorgen voor een aangenaam klimaat en een beleving van de seizoenen. Ze bepalen in hoge mate het aantrekkelijke stadsbeeld. Het is wenselijk de bestaande bomenrijen te behouden of te versterken. Daar waar ze zijn verdwenen of ontbreken, dienen ze te worden aangevuld. De hoekpunten van de kaden bieden veelal ruimte om in te richten als een kleine verblijfsplek. Vanaf deze kleine pleintjes is er vaak een spectaculair uitzicht over het water met zicht op de bruggen, de Grote Kerk en de Groothoofdspoort.

Om de relatie tussen water en land beleefbaar te houden is het wenselijk dat er een zone vrij blijft voor activiteiten, zoals wandelen, vissen, werken e.d. In deze zone moet ruimte zijn voor het benodigde straatmeubilair horend bij de havens en de rivier, zoals bolders, walstroomkasten, informatieborden voor de scheepvaart. Het aanwezige straatmeubilair moet in zijn vormgeving, materiaal en kleurstelling (grijs/zwart) op elkaar zijn afgestemd. Het toevoegen van straatmeubilair moet terughoudend gebeuren. De verlichting (Oud-Hollands

armatuur) is geplaatst op het trottoir langs de bebouwing en/of langs de kade, al dan niet tussen de bomen. De nuance in de kleur van de verlichting ondersteunt de structuur van de stad. Wit licht is er langs de havens en geel licht langs de buitenzijde, de rivierkaden van de stad.

## HOOFDSTRATEN – STRATEN BINNEN DE HISTORISCHE STRUCTUUR

### Karakteristiek

De Voorstraat en de Grotekerksbuurt, Groenmarkt, Wijnstraat aan weerszijden van de Voorstraatshaven zijn twee lange centraal in de stad gelegen routes. Samen met de haven vormen ze de ruggengraat van de stad. Deze wegen hebben een historisch karakter door de aanwezigheid van de vele monumenten, de gesloten gevelwanden en hun positie als verbindende schakel in het stratenpatroon van de binnenstad.

Haaks op deze centrale as liggen de straten die de binnenstad verbinden met de negentiende-eeuwse schil. De belangrijkste daarvan zijn de Prinsenstraat, de Grote Spuistraat, de Visstraat/Bagijnhof, de Vriesestraat, het Steegoversloot en de Torenstraat. Deze straten kruisen de Spuihaven door middel van een brug. Deze bruggen vormen een duidelijke overgang van binnenstad naar schil. Dat komt door het continue verloop van de Spuihaven en de inrichting van de Spuiboulevard: de harde kant aan de binnenstad, de groene oevers aan de zijde van de schil. Door het verdwijnen van de stadspoorten is de symboolfunctie van de bruggen als poort tot de stad groter geworden. Om dit te markeren zijn enkele bruggen voorzien van hoge lichtmasten.

Behalve de hoofdwegen is ook een aantal secundaire wegen van belang als verbindende schakels binnen de gebieden die worden geflankeerd door beeldbepalende panden en/of monumenten. Aan deze straten, of in het verlengde, daarvan staat een aantal voor Dordrecht kenmerkende gebouwen. Voorbeelden van deze straten zijn de Museumstraat met de Kunstkerk en het Dordrechts Museum, de Nieuwstraat, Houttuinen/Varkenmarkt, Vleeshouwersstraat, Breestraat, Lombardstraat, Gravenstraat, Schrijversstraat, Binnen Walevest en Hoge Nieuwstraat.



Prinsenstraat



Detail Vriesestraat



Detail Wijnstraat



Detail Bagijnhof



Bank Nieuwkerksplein



Detail boomrooster



### Richtlijnen

Deze straten zijn belangrijke routes binnen de historische structuur van de stad. Zij zorgen voor sterke verbindingen en samenhang tussen de gebieden in de binnenstad en de omliggende negentiende-eeuwse schil. Van groot belang is een eenduidige inrichting om de ruimtelijke continuïteit en de leesbaarheid van de stad te bewaken. Dit betekent een eenduidig profiel en indeling. Ook het straatmeubilair dient zich te beperken tot een aantal modellen. Van oudsher is er in bredere straten een indeling in vijf stroken: trottoir, rabat, rijloper, rabat, trottoir. De smallere straten hebben veelal een indeling in drie stroken: trottoir, rijloper, trottoir. In veel straten worden kinderkoppen/granietkeien in de rijloper, natuurstenen banden en gebakken klinkers aan de zijkanten toegepast. In de huidige situatie wordt de meer secundaire straten gekozen voor gebakken klinkers in de rijloper. Waar geen autoverkeer is komt een zogeheten a-niveau-inrichting, dus zonder verhoogde trottoirs.

## STRATEN EN STEGEN

### Karakteristiek

Naast de hoofdstructuur bestaat de stad uit een fijnmazig netwerk van kleinere straten en stegen. Deze structuur is vooral van belang voor de voetgangers en fietsers en worden gekenmerkt door de kleinschaligheid van de ruimte en de beperkte functie voor het autoverkeer. Voorbeelden zijn het Augustijnenkamp, de Ruitenstraat en de Schoolstraat.

### Richtlijnen

De inrichting van deze straten is helder en sober met een eenduidig profiel. Veelal is er een indeling in drie stroken en bestaat deze uit gebakken klinkers in combinatie met natuurstenen banden.

## KERNWINKELGEBIED – WINKEL-WANDELZONE

### Karakteristiek

In het kernwinkelgebied zijn de afgelopen jaren diverse straten en pleinen voorzien van een hoogwaardige inrichting. Voorbeelden zijn het Statenplein, de Sarisgang, Vriesestraat, Bagijnhof/Visstraat.

### Richtlijnen

Uitgangspunt is de combinatie van rode gebakken klinkers met natuursteen in een vijfstrooksindeling. Het werken met natuursteen geeft een rijke uitstraling en een voornaam aanzien. Anders dan in de omliggende straten wordt in het kernwinkelgebied vaak gekozen voor een a-niveau-inrichting, dat wil zeggen alles op één hoogte. De voetganger kan zich zonder obstakels door de ruimte begeven en deze multifunctioneel gebruiken. Het straatmeubilair is hoogwaardig en past binnen de Dordtse standaard. Op enkele bijzondere plekken, zoals het Statenplein, kan worden gekozen voor specifiek straatmeubilair. Het is wenselijk om bij herbestratingen in het kernwinkelgebied bij dit hoge kwaliteitsniveau aan te sluiten.

## BINNENHOVEN EN GROENGEBIEDEN

### Karakteristiek

De binnenstad heeft geen parkjes. De groenere, rust- en stiltegebieden worden grotendeels gevormd door tuinen en de binnenterreinen tussen de bouwblokken. Een groter binnengebied met enkele monumentale bomen van vroegere tuinen is de Tolbrugkamp tussen de Groenmarkt en de Varkenmarkt. Het gebied is enigszins versnipperd door een onsamenhangende inrichting en een diversiteit aan functies. Kleinere plekken zijn de binnengebieden in het gebied de Boogjes tussen de Ruitenstraat en de Botgensstraat.

Opnieuw ingericht is de Kloostertuin, gelegen tussen het Steegoversloot, de Hofstraat, het Augustijnenkamp en de Nieuwstraat, grenzend aan het Statenplein.

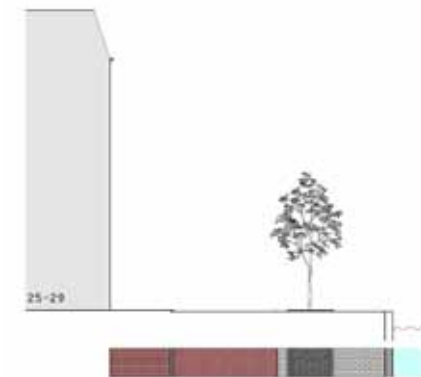
### Richtlijnen

Uitgangspunt bij de herinrichting was om zowel een route tussen Het Hof, Dordrechts Museum en de nieuwe bioscoop te creëren, als een prettige verblijfsplek. De inrichting bestaat uit een tweetal grote groene scheggen, waarbij het tussengebied de route vormt en de grote monumentale natuurstenen zitrand de verblijfsplek. De inrichting bestaat uit een combinatie van gebakken klinkers, natuursteen en enkele accenten in cortenstaal.

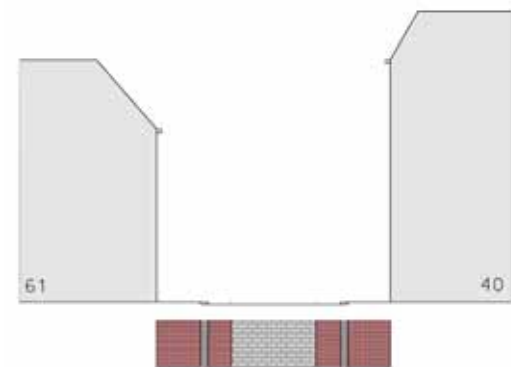
Bijzondere groenplekken die in hun opzet en structuur afwijken, zijn de hofjes, zoals het Arend Maartenshof en

de Regentenhof/Lenghenhof. Deze groengebieden zijn zo verbonden met de omliggende bebouwing dat het meer gemeenschappelijke tuinen zijn, waar de bezoeker slechts te gast is. Dit geldt ook voor de tuin van het Dordrechts Museum. De monumentale bomen in deze tuin vormen in combinatie met het hekwerk beeldbepalende elementen in de Museumstraat.

Bepalend voor het stadsbeeld zijn ook de tuinen rond de Grote Kerk en de Nieuwkerk, direct grenzend aan de omliggende openbare straten. Deze tuinen hebben een eenvoudige inrichting bestaande uit gras, een aantal monumentale bomen en een begrenzing met een tuinmuur of hekwerk.



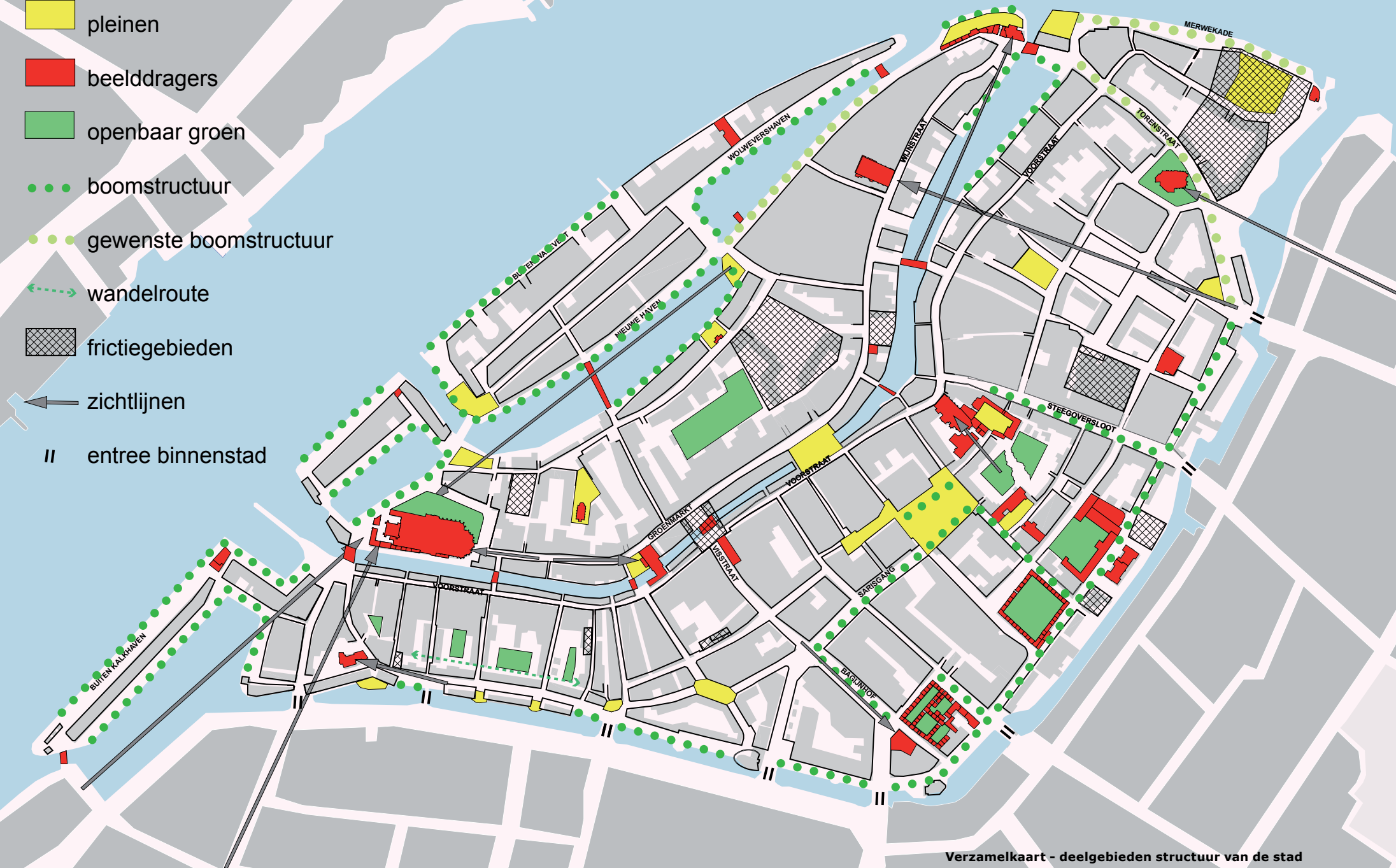
Profiel Nieuwe Haven



Profiel Prinsenstraat

# LEGENDA

-  pleinen
-  beelddragere
-  openbaar groen
-  boomstructuur
-  gewenste boomstructuur
-  wandelroute
-  frictiegebieden
-  zichtlijnen
-  entree binnenstad



Verzamelkaart - deelgebieden structuur van de stad

## 6. UITGANGSPUNTEN VOOR BOUWEN EN VERBOUWEN

### Ruimtelijke structuur

De stad is meer dan een verzameling gebouwen. Panden rijgen zich aaneen tot straatwanden en alle bouwblokken samen vormen de ruimte voor straten, pleinen en havens. Zo ontstaat de structuur van de stad: de ontwikkeling van routes, zichtlijnen, waterlopen en bouwblokken tot een samenstel, waarin zich het stedelijke leven afspeelt. De structuur van de stad is al oud, in Dordrecht gaat deze voor een belangrijk gedeelte terug tot de middeleeuwen. Deze structuur is blijven bestaan, terwijl de gebouwen veranderden, de stad andere functies kreeg en allerlei innovaties plaatsvonden. In de stadsstructuur is – als je goed kijkt – de hele stadsgeschiedenis te lezen. Gezamenlijk met de bouwhistorische resten en het ondergrondse bodemarchief (archeologie) wordt dit ook wel de historische gelaagdheid genoemd.

### Karakteristiek structuur binnenstad Dordrecht

Aan de historische stad Dordrecht wordt al eeuwen gebouwd waarbij de straten grotendeels zijn gevormd uit individuele panden. De gevels onderscheiden zich van elkaar, maar zijn ook verwant aan elkaar. Bij de grotere toevoegingen na de Tweede Wereldoorlog zijn er vooral collectieve bouwblokken gebouwd, los van elkaar met identieke woningen. Een belangrijk kenmerk van de historische binnenstadsbebouwing is eenheid in verscheidenheid, een grote rijkdom aan monumenten en verschillende typen gebouwen, met een diversiteit aan verschijningsvormen en uit verschillende perioden, maar met veel onderlinge samenhang. Deze diversiteit in de stad moet gekoesterd worden. Ook in de toekomst zullen nog de nodige veranderingen plaatsvinden. Bouwen in de stad voegt steeds iets toe en verandert het stadsbeeld. Belangrijk is dat het een verrijking betreft en in ieder geval geen verstoring.

### Indeling in 'behoudgebieden', 'verbetergebieden' en 'ontwikkelgebieden'

Ter ondersteuning en inspiratie voor het ontwerpproces is een aantal uitgangspunten opgesteld. Belangrijker dan het volgen van de letter van de uitgangspunten zijn de essenties die er aan ten grondslag liggen. Deze richtlijnen worden vertaald in een toetsbare set aan criteria.

Deze criteria zijn uitgebreider bij ontwikkelingen binnen gevelwanden met een historische context en stratenpatroon, de zogenoemde 'behoudgebieden' dan in de gebieden met een recentere architectuur en stedenbouwkundige structuur, de zogenoemde 'verbetergebieden'.

### De ontwikkelgebieden

Twee gebieden zijn te definiëren als zogenaamde 'ontwikkelgebieden', de Grote Markt en omgeving en het gebied rondom het Otto Dickeplein. Voor beide gebieden geldt dat de structuur en bebouwing zo zijn gewijzigd, dat zij als een enclave in de stad zijn komen te liggen. Om de kwaliteit van deze gebieden daadwerkelijk te verbeteren zijn heldere uitgangspunten en een stedenbouwkundige visie noodzakelijk. Het opstellen van een dergelijke visie gaat verder dan de criteria uit dit beeldkwaliteitplan. Deze gebieden krijgen dan ook geen uitwerking in de vorm van specifieke criteria. Bij het toetsen van kleinschalige bouwplannen in deze gebieden zijn alleen de basiscriteria van toepassing.

### De behoudgebieden en verbetergebieden

De behoudgebieden behoren tot de meest waardevolle delen van de stad en bepalen in hoge mate het karakter en de identiteit van Dordrecht. Zij hebben daardoor niet alleen een belangrijke waarde voor de eigenaren, maar ook voor de stad als geheel. Nieuwbouw en verbouw moeten in deze behoudgebieden een aanvulling zijn op, of zich voegen in de historisch gegroeide structuur en architectuur van deze delen van de binnenstad. Ze mogen het aanwezige stadsbeeld niet verstoren en moeten deze bij voorkeur verrijken. Tot de behoudgebieden behoren de stadsdelen Voorstraatshaven- Wijnhaven, Hofkwartier, Havengebied en de historische toegangsroutes tot de stad, tot de verbetergebieden behoren de Boogjes, de Bleijenhoek en het centrum/winkelhart.

De ruimtelijke kwaliteit is vooral van belang op plaatsen waar de stad van iedereen is. Naar mate de openbare betekenis van het gebouw, een doorgaande route en/of de aangrenzende openbare ruimte groter is, worden hogere eisen gesteld aan de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. Ook worden hogere eisen gesteld als de zichtbaarheid, invloed en beleving binnen

een straatwand groter zijn. Bijvoorbeeld bij gebouwen aan een grote open ruimte zoals een plein of haven. Door de grote open ruimte en de vele zichtlijnen zijn de gebouwen van grote afstand en vanaf veel plaatsen goed zichtbaar. Nieuwbouw in een smalle straat is echter veelal pas zichtbaar als je er direct voor staat. In de meeste gevallen heeft een voorgevel een grotere impact op het stadsbeeld dan de meer ingebouwde achtergevel of zijgevel.

### Analyse en ontwerp

Het ontwerp van nieuwbouw en verbouw in de historische binnenstad moet gebaseerd zijn op een onderzoek naar de kenmerken van de plek inclusief de omgeving. Vervolgens hoort het ontwerp hierop in te spelen. Beoordeling gaat altijd over de bebouwing in relatie tot zijn omgeving en het gebouw op zich. Ontwerpen die ter beoordeling worden aangeboden moeten altijd worden gepresenteerd in een brede context. Het ontwerp houdt niet alleen rekening met de naastgelegen bebouwing, maar ook met de openbare ruimte. Nieuwbouw/verbouw moet op een realistische wijze op schaal worden weergegeven in de straatwand. In de toelichting op het ontwerp moet duidelijk zijn op welke wijze gezocht is naar samenhang en overeenkomsten en waar en waarom verschillen met de omgeving zijn aangebracht.

Het bouwen binnen een historische context betekent niet dat in een 'historiserende' stijl gebouwd dient te worden bij nieuwe invullingen. De binnenstad is een dynamisch gebied waar aanpassingen en vernieuwingen noodzakelijk kunnen zijn om te voldoen aan nieuwe eisen van hun gebruikers. Bij bouwplannen wordt altijd rekenschap verlangd van de waarde van de historische context, maar de uitgangspunten/criteria bieden ook ruimte voor eigentijdse, uitzonderlijk kwalitatief hoogwaardige invullingen, die wellicht niet aan alle criteria voldoen. In deze gevallen zal een kwalitatief zeer hoogwaardige invulling worden geëist.



Huidige situatie Grote Markt

Het stratenpatroon van de Dordtse binnenstad ligt voor het overgrote deel in principe vast. Het verloop van straten, havens, stegen en pleinen is vrijwel onveranderbaar. Toch hebben in het verleden een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die van grote invloed zijn geweest op de structuur van de stad.

### Otto Dickeplein

Het Otto Dickeplein is ontstaan na sloop van de gasfabriek. Het plein ligt op een prachtige plek aan het Drievierenpunt en sluit aan op de Riedijk, de Merwekade en de Bleijehoek. Door het jarenlange industriële gebruik is de grond vervuild. Dit leidde ertoe dat er als milieumaatregel en water- en worteldichte afdeklaag moest worden aangebracht. De ruimte is vervolgens als een stenig plein zonder bomen ingericht. De bestrating is een keer verfraaid als onderdeel van een meesterproef voor stratenmakers. Dit heeft echter niet geresulteerd in een aangename verblijfsruimte of een aantrekkelijke ontvangstruimte voor bezoekers die de stad over het water bezoeken.

Het Otto Dickeplein kan weer betekenis krijgen als 'poort' naar de historische binnenstad en als verblijfsplek. Hier moet ook de verbinding met de nieuwe wijk Stadswerven op termijn tot stand komen via de geplande brug tussen de Kop van de Staart en de Korte Wantijkade en met de route langs het Wantij naar bioscoop en Energiehuis. Herinrichting van het Otto Dickeplein moet de verblijfskwaliteit en de aansluiting op de omgeving aanzienlijk verbeteren. Dit dient te gebeuren op grond van een stedenbouwkundige analyse en visie.

### Grote Markt

Het gebied Grote Markt ligt tussen de Wijnstraat en de Varkenmarkt. Van oorsprong is het een binnengebied met enkele smalle verbindingstraten die de Wijnstraat met de Varkenmarkt verbinden. Eén van deze straten was de Tolbrugstraat Waterzijde, vanouds dé verbinding tussen Scheffersplein en havengebied, nu slechts herkenbaar als achterpad door de Tolbrugkamp. Door de situering en oriëntatie van de nieuwe bebouwing aan het nieuwe plein, de Grote Markt, is de historische structuur hier ernstig verstoord. De nieuwe, slechts deels uitge-

voerde, structuur zorgt ervoor dat de beleving van de historische binnenstad in dit gebied verloren is gegaan. Het gevoel van desoriëntatie wordt versterkt door de afwijkende architectuur van de bebouwing, schaal en maat van het plein en de routes door het gebied. De Grote Markt is ontstaan als gevolg van het saneringsplan. De geplande verbindingen met de overige delen van de stad, waardoor er een betere verbinding met het Havengebied zou ontstaan, zijn echter nooit gerealiseerd. Het plein is een min of meer op zichzelf staande plek geworden. De sfeer wordt nu bepaald door het parkeren en de omliggende bebouwing uit de jaren '60 en '70. Met het verplaatsen van de weekmarkt naar het Statenplein heeft de Grote Markt een belangrijke aantrekkelijke functie verloren.

Het is wenselijk dat voor het gebied Grote Markt en omgeving de mogelijkheden worden onderzocht voor reparatie van de historische stadsstructuur. De accenten moeten komen te liggen op de kwaliteit van binnenstedelijke verblijfsgebieden en routes voor het langzame verkeer. Aanleidingen kunnen worden gevonden in het opknappen van de bestaande bebouwing, de herinrichting van de openbare ruimte en het toevoegen van bebouwing en/of functies in het gebied. Het doel is aansluiting op de historische structuur en fijnmazigheid van de historische bebouwing en herstel van de verbindingen tussen het Scheffersplein en het Havengebied. Het letterlijk terugbrengen van het historische stratenpatroon zal daarbij niet mogelijk/noodzakelijk zijn.



Huidige situatie Grote Markt



Situatie rondom 1650 t.p.v. huidige Otto Dickeplein



Huidige situatie Otto Dickeplein



Basicriterium 1 Openbare betekenis



basicriterium 2 relatie omgeving - gebouw is onderdeel van het grotere geheel



Basicriterium 3 Historische context - foto Rien Val



Basicriterium 4 Compositie

### **basiscriterium 1: openbare betekenis**

Naarmate de openbare betekenis van het bouwwerk of de stedelijke ruimte groter is, worden hogere eisen gesteld aan de gebouwen en openbare ruimte.

Dit betekent voor de beeldkwaliteit een hoog niveau op het spanningsveld tussen de eigen identiteit en de samenhang met de omgeving.

Aan pleinen en langs belangrijke routes moet bebouwing, vooral de begane grond, een hoge ruimtelijke en beeldkwaliteit en levendigheid bezitten.

Dit kan bereikt worden door o.a. de volgende aspecten:

- gevelcompositie (geleding, interessante plint, gevelbeëindiging als onderdeel van stads- of straatsilhouet)
- openheid en afleesbaarheid van de activiteiten door de vormgeving en afwerking van de openingen
- plasticiteit (bijvoorbeeld diepte in de gevel)
- duidelijk herkenbare entree
- reclames moeten passen in de gevelcompositie
- zorgvuldige detaillering en zorgvuldig materiaalgebruik

Hoe groter de publieke betekenis van een gebouw/plek, hoe groter de individuele betekenis en hoe groter het contrast met de omgeving kan zijn. Het kan uitgroeien tot icoon en stedelijk oriëntatiepunt. Voorkanten – als onderdeel van de collectieve, openbare ruimte – worden zwaarder gewogen qua ruimtelijke en beeldkwaliteit dan achterkanten (die niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg).

### **basiscriterium 2: relatie omgeving**

Een gebouw is een geheel met een eigen identiteit en tegelijkertijd deel van een groter geheel. Er dient altijd evenwicht te zijn tussen de identiteit op de schaal van het gebouw zelf (eigenheid) en die van de omgeving (samenhang).

Een gebouw moet deel zijn van de omgeving/stedenbouwkundige opzet:

- versterking van de identiteit van het deelgebied/ buurt
- samenhang gevel met directe omgeving (gevelwand/ensemble)

Aansluiting bij de (directe) omgeving komt tot stand d.m.v. de volgende aspecten:

- vorm (hoofd-) bouwmassa
- maat open ruimte tussen bebouwing
- plaats en maat bijgebouwen (schuren, garages)
- maat voorterrein en zijterreinen
- erfafscheiding met openbare ruimte
- dakvorm (helling schuin dak / plat dak)
- goothoogte en nokhoogte
- rooilijn
- gevelbreedte
- gevelbeeld (verticaal/horizontaal karakter)
- verhouding open–dicht (ramen–muur)
- materiaalgebruik
- kleurgebruik
- detaillering

Voorals afgeweken wordt in zowel hoofdvorm en – massa, als in materiaal- en kleurgebruik, ontstaan vaak te grote en onaangename contrasten

### **basiscriterium 3: historische context**

Bij nieuwbouw in historische context en wijzigingen in en om panden met cultuurhistorische waarde dient een hoog kwaliteitsniveau te worden behaald. Behalve behoud en conservering van cultureel erfgoed moet er ook plaats zijn voor eigentijdse ontwikkelingen. Dit betekent het zoeken naar een evenwicht tussen enerzijds eigentijdse architectuur en identiteit en anderzijds samenhang met de historische context.

Hoe meer bijzonder een historisch complex, pand of element is, hoe meer behoud en conservering van belang zijn. Bij restauratie is het van belang het authentieke en het nieuwe herkenbaar te houden. Het vergroot de afleesbaarheid van de geschiedenis. Bij verbouw, groot onderhoud van of gedeeltelijke nieuwbouw bij historische gebouwen moeten de – in die tijd gebruikte – spelregels niet tot dogma worden verheven. Binnen de historische context is ook ruimte voor nieuwbouw die een eigentijdse vertaling is van historische ontwerp-principes. Dit moet hoogwaardig zijn uitgewerkt en aansluiten op de gebiedsspecifieke eigenschappen.



Basis criterium 5 Materiaalkeuze, kleur en detaillering



#### **basiscriterium 4: compositie**

De compositie van een gebouw en een gevel wordt bepaald door een evenwichtige vormgeving in goede maatverhoudingen en een overtuigende compositie van de onderdelen. Eenvoud mag niet leiden tot simplisme, complexiteit niet tot een onbegrijpelijke ingewikkeldheid. De compositie van een gebouw zal belangrijker worden naarmate de individualiteit van dat gebouw groter is, zoals een gebouw met een publieke functie, een toren en een vrijstaand gebouw.

Een evenwichtige ordening met een juiste dosering in samenhang en verschillen vergroot de levendigheid in de gevelcompositie. Voorbeelden zijn:

- afwisseling van raammaten of één duidelijke afwijkende maat
- een klassieke opbouw in plint, midden en een duidelijke beëindiging in de vorm van een dakrand
- een duidelijke entree
- afleesbaarheid van activiteiten
- afhankelijk van de omgeving een ruimtelijke relatie met de buitenruimte, door een overgangsruimte met gemeenschappelijke betekenis.

#### **basiscriterium 5: materiaalkeuze, kleur en detaillering**

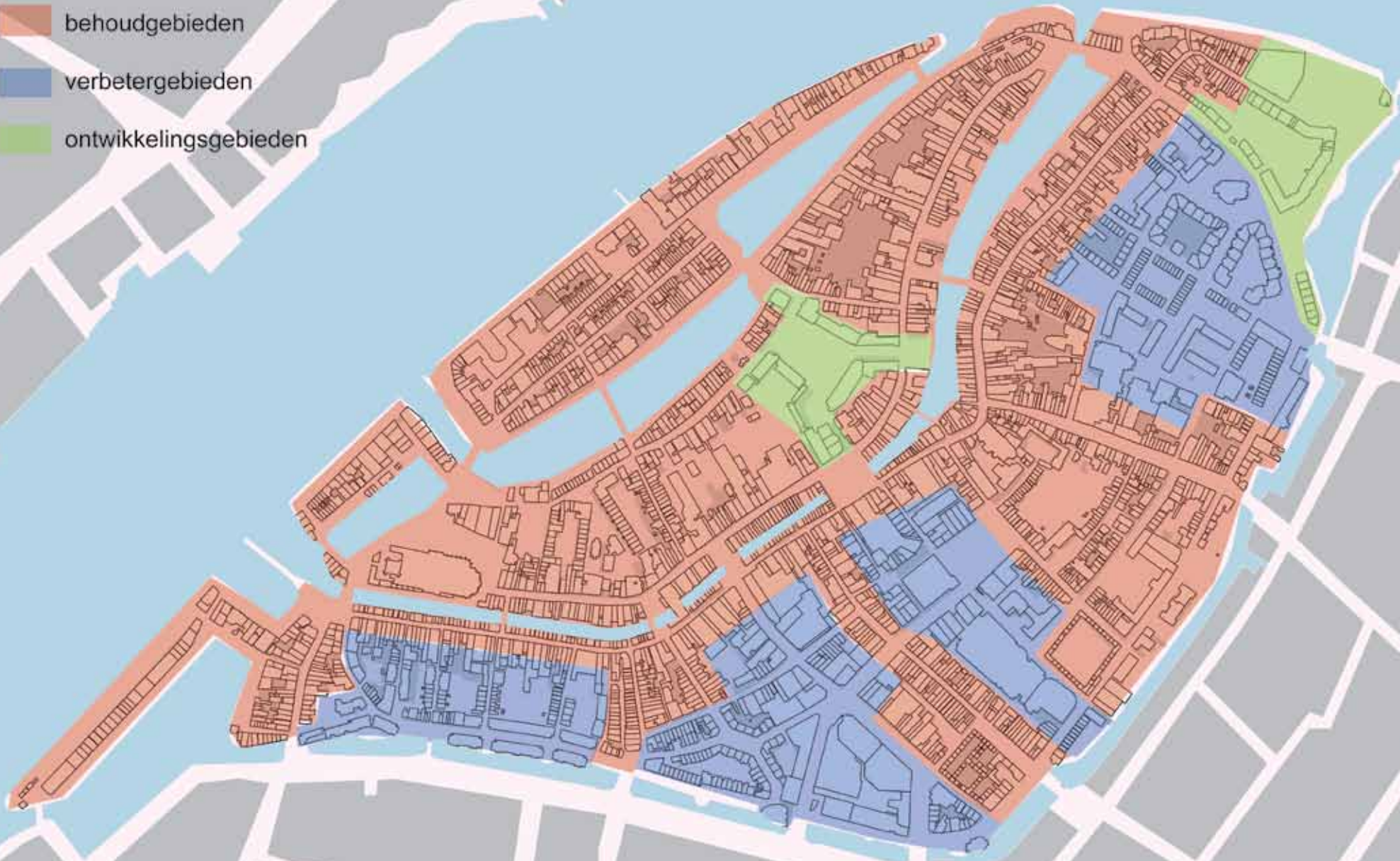
Om een gebouw een zekere beeldkwaliteit te laten behouden moeten materialen en detaillering duurzaam zijn. Dit betekent dat verouderingsprocessen geen of weinig invloed hebben op het beeld of het beeld zelfs ten goede komen. Bovendien moeten materiaalkeuze, kleur en detaillering het beeld van een gebouw ondersteunen en versterken.

In de Dordtse binnenstad wordt sinds enige jaren gewerkt met de Dordtse kleurenwaaier, die een kleurenpalet biedt voor schilderwerk van pleisterwerk, lijstwerk, kozijnen, ramen en deuren. De kleuren zijn historisch geïnspireerd en gebaseerd op de vroegere, op basis van natuurproducten samengestelde verfkleuren. Toch is er een grote diversiteit en de kleuren zijn zodanig op elkaar afgestemd dat het stadsbeeld harmonieus en samenhangend blijft. Het verdient aanbeveling deze kleuren te gebruiken voor te schilderen onderdelen, ook bij nieuwbouw.

Ieder nieuw bouwwerk en/of wijziging aan een gebouw in de binnenstad moet voldoen aan de basiscriteria uit de welstandsnota. In het volgende hoofdstuk worden per gebied specifieke criteria toegevoegd of de basiscriteria verder ingevuld.

# LEGENDA

-  behoudgebieden
-  verbetergebieden
-  ontwikkelingsgebieden



Voor een goede vertaling van het beeldkwaliteitplan binnenstad naar de welstandsnota zijn toetsbare criteria nodig. Criteria die per gebied kunnen verschillen afhankelijk van de karakteristieken van het gebied. Qua structuur en architectuur gave gebieden krijgen een meer behoudende aanpak, gericht op versterking van de bestaande kwaliteiten en het beperken van sloop. Gebieden in de stad die de afgelopen vijftig jaar al behoorlijk zijn gewijzigd, bieden meer ruimte voor veranderingen. De aandacht moet zich in deze gebieden vooral richten op het versterken of verbeteren van de stedenbouwkundige structuur en kwaliteit van de bebouwing. De in dit hoofdstuk opgenomen criteria worden opgenomen in de eerstvolgende actualisatie van de welstandsnota zodat zij een toetsingskader voor welstand zijn.

**Bij nieuwe invullingen gaat het om 'passende nieuwbouw', waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke historie en bestaande ruimtelijke karakteristieken van een gebied. Belangrijk is een juiste keuze voor de verhoudingen, vorm, formaat en detaillering. De uitdaging ligt in de mogelijkheid om veranderingen en vernieuwing te laten plaatsvinden met behoud of verbetering van de eigenheid, herkenbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de historische binnenstad van Dordrecht. Het gaat daarbij niet over de tegenstelling tussen historiserend of modern bouwen maar over bouwen 'met liefde voor de stad'.**

Nieuwe bebouwing in de behoudgebieden van de binnenstad moet een waardevolle aanvulling zijn op de karakteristieken en eigenschappen van het omliggende (historische) architectonische landschap. Inspiratie dient te worden gevonden in de hoofdkenmerken van de historische bebouwing en structuur. Hierbij gaat het om plaats, massa, gevelopbouw en gevelindeling, maar ook materiaal- en kleurgebruik en detaillering. Nieuwe bebouwing dient in elk geval een positieve bijdrage te leveren aan zijn directe omgeving en de openbare ruimte. Zichtlijnen op de belangrijkste gebouwen in de stad dienen te blijven en niet te worden geblokkeerd door (te) hoge nieuwbouw/verbouw.

In de gebieden waar grote veranderingen hebben plaatsgevonden door vervangende nieuwbouw en/of structurele wijzigingen, is de opbouw in individuele panden niet altijd meer herkenbaar. De historische bebouwing is vervangen door bloksgewijze bebouwing met identieke woningen of grootschalige winkelpanden met geheel andere hoogte - breedte verhoudingen. De architectonische vormgeving is meer eenvormig, in overeenstemming met de relatief korte bouwperiode van deze bebouwing. In het centrum en Bleijenhoek is ook het historische stratenpatroon gewijzigd en zijn de smalle straten vervangen door bredere straten, pleinen en woonstraten met ruime voortuinen. De waarde van deze gebieden ligt vooral in het gedifferentieerde woningaanbod en de mogelijkheid voor grootschaligere economische ontwikkelingen.

Het beeldkwaliteitplan richt zich voornamelijk op het verbeteren en/of herstellen van de stedenbouwkundige structuur, zodat er weer aansluiting ontstaat op de historische omgeving en op de architectonische kwaliteit van de individuele panden en bouwblokken. Vervangende nieuwbouw kan soms kleinschaliger van karakter zijn dan de bestaande bebouwing. Waar de historische structuur is aangetast en historische bebouwing ontbreekt, heeft een ontwerper meer architectonische vrijheid. De criteria staan nadrukkelijk niet op zichzelf, zij worden altijd in relatie tot elkaar getoetst. De uitgangspunten van een ontwerp moeten consequent zijn op alle schaalniveaus.

## A. CRITERIA ROOILIJNEN

- A1 Uitgangspunt is bouwen in de rooilijn direct tegen de belendingen. De rooilijnen van de bebouwing liggen in principe in elkaars verlengde.
- A2 Ten opzichte van de rooilijn terugliggende bebouwing, of een terugliggende entree, is incidenteel mogelijk op bijzondere locaties en/of bij bijzondere gebouwen.
- A3 In de verbetergebieden Boogjes en Bleijenhoek is het uitgangspunt om de oorspronkelijke historische rooilijnen te herstellen of hier zo goed mogelijk op aan te sluiten. Indien de bouwopgave het onmogelijk maakt de historische rooilijnen te volgen moet gezocht worden naar het herstellen van de oorspronkelijke verbindingen en relaties van de negentiende-eeuwse stadsplattegrond.
- A4 Gebouwen staan bij voorkeur direct aan straat zonder voortuin of hebben een zogenaamde privé 'stoepenzone' van maximaal 1.50 meter.



Incidenteel terugliggende rooilijn



Onderbroken rooilijn in de Boogjes



Tegen elkaar aan gebouwd

### BEHOUDGEBIEDEN



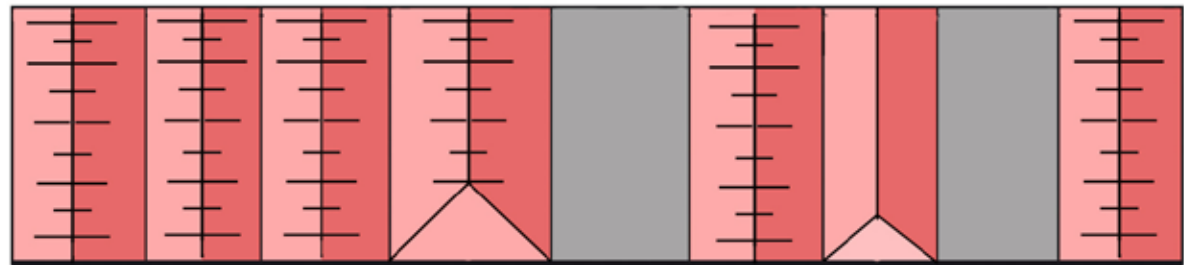
### VERBETERGEBIEDEN



## A. TOELICHTING ROOILIJNEN

De bebouwing in de Dordtse binnenstad is grotendeels gebouwd volgens het systeem van het gesloten bouwblok, waarbij de afzonderlijke gebouwen in de rooilijn zijn geplaatst direct tegen de belendende panden. Hierdoor is een duidelijke verdeling ontstaan tussen de openbare zijde en de meer besloten binnengebieden met tuinen. In slechts enkele gevallen, veelal op bijzondere locaties of bij bijzondere gebouwen treden afwijkingen van de rooilijn op.

In de gebieden waar structuurwijzigingen hebben plaatsgevonden is het historisch stratenpatroon grotendeels verdwenen of veranderd. De bebouwing verspringt ten opzichte van de historische rooilijn, o.a. door het toepassen van rijtjeshuizen met voortuinen aan de straat. Het stratenpatroon kent daardoor een grillig verloop. Bij grote wijzigingen in deze gebieden is het wenselijk de oorspronkelijke relaties en verbindingen van de negentiende-eeuwse stadsplattegrond te herstellen, waarbij het niet altijd noodzakelijk is letterlijk de oude rooilijnen terug te brengen. Uitgangspunt blijft daarbij wel het gesloten bouwblok.



Bouwen in de rooilijn bovenaanzicht



Verspringende rooilijn in de Bleijenhoek



Sloop van de bebouwing zorgt voor gaten in de rooilijn

## B. CRITERIA SCHAAL EN MAAT

- B1 De maximale bouw-, goothoogte en bouwdiepte bij (ver)nieuwbouw worden in hoofdzaak bepaald door de ruimtelijke context van de kavel. Binnen de bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan, gaat het daarbij om de inpassing binnen de directe omgeving en de massa van de oorspronkelijke bouwmassa.
- B2 De bouwmassa van het individuele pand dient te harmoniëren met de massaopbouw van de gevelwand.
- B3 Hoogteaccenten zijn alleen toegestaan op zeer specifieke plekken in de stedenbouwkundige structuur zoals zichtassen, pleinen en/of voor gebouwen met een bijzondere functie.
- B4 Ieder pand heeft een eigen uniek en individueel karakter, maar is passend binnen de gevelwand als geheel. De hoogte is in principe groter dan de breedte.
- B5 Bij sloop en vervanging van meerdere panden moet sprake zijn van een duidelijke geleding met een consequent uitgewerkte pandsgewijze opbouw die tot uitdrukking komt door variatie in hoogte en breedte ofwel een groter volume dat architectonisch zeer goed is uitgewerkt.
- B6 Bij het samenvoegen van panden dienen de afzonderlijke panden hun eigen architectuur te behouden.
- B7 De bouw- en goothoogte dienen per individueel pand of geleding te variëren en af te wijken van naastgelegen bebouwing.
- B8 In straten waar sprake is van een opbouw met bouwblokken bestaat de mogelijkheid om bij nieuwbouw woningen opnieuw te clusteren in blokken en/of ensembles waarbij lange repeterende elementen echter vermeden dienen te worden.
- B9 Lange horizontale lijnen, door middel van bijvoorbeeld een doorlopende goot, dienen te worden vermeden.

### BEHOUDGEBIEDEN



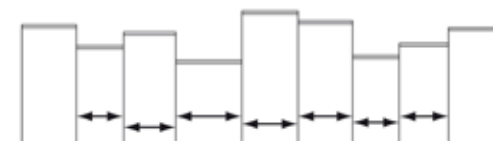
### VERBETERGEBIEDEN



Wisselende bouwhoogte en breedte gevelwand Kuipershaven  
- foto Jos Saris



Hoogteaccent bij een gebouw met bijzondere functie



Wisselende bouwhoogte - breedte

## B. TOELICHTING SCHAAL EN MAAT

De binnenstad is grotendeels opgebouwd uit afzonderlijke panden, ieder met zijn eigen uitstraling en architectuur waardoor een kleinschalig en gedifferentieerd beeld is ontstaan. Vrijwel ieder gebouw heeft daarbij unieke afmetingen. De schaal en maat van een gebouw worden bepaald door de gevelbreedte, de diepte, de goot- en nokhoogte. Deze maten variëren in de verschillende delen van de stad en kunnen ook verschillen laten zien in één straatwand. De meest voorkomende bouwhoogten variëren tussen de twee tot vijf bouwlagen al dan niet met kaplaag, waardoor een compact stedelijk laagbouwmilieu is ontstaan. Grote verschillen in de bouwhoogten binnen een gevelwand komen beperkt voor. Kenmerkend is de relatief kleine afwisseling in de bouw- en goothoogte, waardoor de afzonderlijke verpanding wordt benadrukt en een boeiend silhouet ontstaat. De historische gebouwen hebben doorgaans een grotere hoogte dan breedte. Hierdoor ontstaat een verticaal gerichte indeling van de straatwanden. De individualiteit van de panden, versterkt door afwisseling in gevelbeëindiging en gevelafwerking, komt goed tot uitdrukking.

Afhankelijk van de plaats die de straat in de stedelijke structuur innam, is de bebouwing in de straatwanden groter of kleiner. Zo is de bebouwing langs hoofdwegen zoals bijvoorbeeld de Grotekerksbuurt, de Groen-

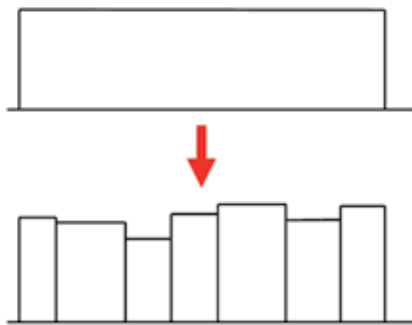
markt en de Wijnstraat aanzienlijk hoger (ca. 12 – 18 meter) en breder dan de bebouwing in de zijstraten als de Schuitenmakersstraat, Vleeshouwersstraat en Gravenstraat (ca. 8 – 12 meter). Dit verschil is te zien in de gevels langs alle hoofd- en zijstraten aan zowel de water- als landzijde van de binnenstad.

Gebouwen die zich duidelijk onderscheiden binnen een straatwand, in breedte of in hoogte, hebben of hadden veelal een bijzondere functie. Deze gebouwen staan in veel van de gevallen wel in de rooilijn, bijvoorbeeld de Augustijnenkerk, pakhuis Stokholm, de Bonifatiuskerk, Huis De Onbeschaamde, pand Roodenburgh. Bijzondere gebouwen als de Grote Kerk of de Nieuwkerk zijn vrijstaand, groot en imposant. Bijzondere complexen en ensembles in de binnenstad zoals het Arend Maartenshof, vormen de uitzonderingen op de individuele verpanding. Voor deze complexen en ensembles is de samenhang en eenheid in de architectuur uitgangspunt.

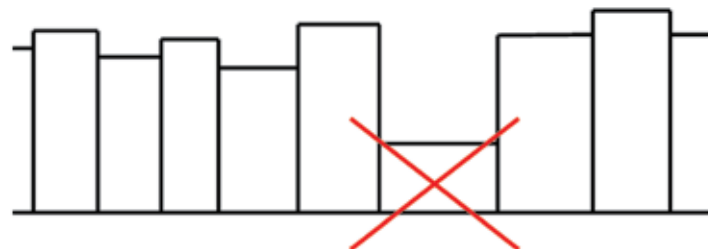
De bebouwing in de Boogjes en Bleijenhoek heeft voornamelijk een bloksgewijze opbouw, waarbij de afzonderlijke woning een aantal malen wordt herhaald binnen het bouwblok. De architectuur van het bouwblok vormt dan ook de ruimtelijke eenheid. De bouwhoogte in de Boogjes is relatief laag, één bouwlaag met kap tot drie à vier bouwlagen. In de Bleijenhoek is deze met drie tot

vijf bouwlagen wat hoger. In de winkelstraten rondom Statenplein en Achterom/Bagijnhof is een aanzienlijke schaalvergroting opgetreden. Met name aan het Bagijnhof is het contrast tussen het C&A – Hemablok en de nog historische gevelwand aan de overzijde groot. De meeste winkels zijn in de nieuwe blokken echter ook nog te herkennen als afzonderlijk pand.

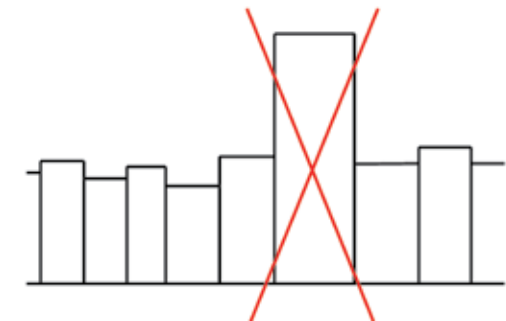
Hoger en dieper bouwen dan de omliggende bebouwing, met als doel zoveel mogelijk gebruiksoppervlak te creëren, betekent meestal een aantasting van de straatwand en het stadssilhouet. Bij vervanging is in principe de omvang van de bestaande (verdwenen) gebouwen uitgangspunt voor nieuwbouw. Het vergroten van de bouwmassa is alleen mogelijk na gevelstudie waarbij een aantoonbare verbetering van de straatwand optreedt.



Groot volume opknippen in delen



Hoog tussen laag



Hoog tussen laag

## C. CRITERIA GEVELINDELING

- C1 Het gebouw staat met zijn gevel op de grond en heeft als uitgangspunt een verticale hoofdgeleding.
- C2 De begane grond/plint dient verbijzonderd te worden d.m.v. bijvoorbeeld een afwijkende hoogte en/of materiaalgebruik ten opzichte van de bovenliggende verdiepingen. Ten behoeve van flexibiliteit in het gebruik wordt een hoge begane grond aanbevolen.
- C3 De begane grond dient een positieve uitstraling te krijgen naar de aangrenzende openbare ruimte.
- C4 De gevel aan de openbare zijde is relatief vlak. Ver uit de gevel stekende balkons of serres zijn niet wenselijk. De gevels zijn goed gedetailleerd en krijgen diepte door het toepassen van onder meer iets uitspringende of iets terug liggende gevelvlakken, (water)lijsten, lekdorpels, neggen bij kozijnen en ramen, ornamenten en eventueel erkers of Franse balkons.
- C5 De openingen in de gevels zijn verticaal gericht.
- C6 Gevels dienen te boeien en een bijdrage te leveren aan het stadsbeeld. De compositie van een gebouw/ gevel wordt bepaald door een evenwichtige vormgeving in goede maatverhoudingen en een overtuigende compositie van de onderdelen. Eenvoud mag niet leiden tot simplisme, complexiteit niet tot een onbegrijpelijke ingewikkeldheid. Het over een te groot oppervlak herhalen van dezelfde structuur is niet wenselijk.
- C7 Bij sloop en vervanging van meerdere panden dient de massaopbouw en ritmiek van de omgeving te worden vertaald in de nieuwe gevelopbouw.
- C8 Bij aanpassingen aan specifieke complexen, zoals hofjes is de eenheid en samenhang van het ensemble leidinggevend.
- C9 De gevelbeëindiging/kap dient als architectonisch element te worden behandeld. Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van een zware, bewerkte dakrand of het enigszins doortrekken en bijzonder afwerken van het geveloppervlak.
- C10 Bij een ingreep in bestaande bebouwing dient de bestaande architectuur en bijzonderheden te worden gerespecteerd. Een ingreep past binnen de maat- en schaalverhoudingen van de gevel en de gevelwand als totaal.
- C11 Volledig of grotendeels gesloten voorgevels zijn ongewenst.

### BEHOUDGEBIEDEN

C1 C2 C3 C4 C5 C6 C7 C8 C9 C10 C11

### VERBETERGEBIEDEN

C1 C3 C6 C7 C8 C9 C10 C11



Nieuwbouw Wijnstraat - foto bureau Groeneweg v/d Meijden



Nieuwbouw Wolwevershaven



Gevelwand Kuipershaven



## C. TOELICHTING GEVELINDELING

De voorgevel vormt in belangrijke mate het beeld/gezicht van het gebouw. De gevel geeft uitdrukking aan de bouwperiode en laat zien welke functies in het gebouw zijn gevestigd. Veel van de historische gevels hebben een duidelijke opbouw in drie delen, namelijk een basement met daarboven de bel'-etage of een plint met een verhoogde begane grondlaag, een middendeel en een duidelijke beëindiging. De voor- en achtergevel vertonen verschillen maar vormen veelal een harmonisch geheel met een nadrukkelijk verwantschap.

De hoofdgevel is georiënteerd op de belangrijkste straat, waarbij in principe de richting van de kavel wordt gevolgd. Een gebouw op een hoek is nadrukkelijk ontworpen als een hoekoplossing met twee gelijkwaardige gevels. De hoofdentree kan zowel aan de belangrijkste straat als op de hoek liggen. Dat komt vaak voor bij winkels of andere openbaar toegankelijke functies. Bij smalle en/of ondergeschikte straten/stegen heeft het hoekpand in veel gevallen een voorgevel aan de zijde van de hoofdstraat (korte zijde) en een (meer) gesloten, lange gevel aan zijstraat. Naarmate het pand dieper is, neemt de zijgevel doorgaans in hoogte af.

De uitstraling van de gevel wordt in belangrijke mate bepaald door de verhouding tussen de gesloten (gevelvlak) en open delen (ramen en deuren) waarbij geleiding

en het toepassen van reliëf van grote invloed kunnen zijn op het beeld. Traditioneel is er een sterk verband tussen de rijkdom van de architectuur en het maatschappelijk belang van de eigenaar en/of de functie van de gebouwen en gebouwdelen. Bij veel gebouwen is de (oorspronkelijke) functie goed af te lezen. Pakhuizen kenmerken zich door lage verdiepingshoogten. Uitzondering vormt soms de begane grond. Daarin zien we kleine openingen, oorspronkelijk met luiken in plaats van ramen voor het toelaten van licht en grote openingen met luiken voor het doorlaten van goederen. Bij panden met een winkel- of werkfunctie zien we vaak een verhoogde onderpui met grote openingen en soms meerdere toegangen.

De voor- en achtergevels in de Dordtse binnenstad hebben in het algemeen een open karakter en een relatie met elkaar voor wat de indeling betreft. De openingen, zoals deuren en ramen, zijn daarbij in de meeste gevallen verticaal gericht, dus hoger dan breed. Volledig of grotendeels gesloten gevels komen nagenoeg niet voor. De zijgevels hebben, afhankelijk van hun ligging aan een straat, steeg of binnenplaats wel een meer gesloten karakter.

De verdiepingshoogten en de hoogte van de ramen zijn binnen de gevelindeling van veel historische panden

niet identiek. Meestal is er een verkleining naar boven toe, die toeneemt naarmate de verdieping minder wordt gebruikt. Deze verkleining is ook mogelijk omdat de ramen op de bovenste verdiepingen vaak meer licht vangen in de smalle straten.

Bij nieuwbouw en verbouw moeten gevelstudies aantonen dat de gekozen gevelindeling goed past binnen de gevels van de straatwand.

Bij nieuwe bebouwing is het wenselijk de begane grond een grotere verdiepingshoogte te geven (minimaal 3.50 meter). De hogere verdiepingshoogte maakt het pand functioneel flexibeler. Wat nu als woning functioneert kan in de toekomst een winkel, atelier of bedrijfje worden. Deze flexibiliteit zorgt voor duurzaamheid, omdat een gebouw minder snel hoeven te worden vervangen of gewijzigd en de stad beter kan inspelen op vragen vanuit de samenleving. Daarnaast kan de begane grond worden verbijzonderd door het toepassen van een afwijkend materiaal- en kleurgebruik. Voor de functionele invulling van de begane grond is een goede oriëntatie op en een bijdrage aan de levendigheid van de openbare ruimte wenselijk.



Nieuwbouw Kuipershaven



Verticaal gerichte gevelindeling

## D. CRITERIA ENTREE

- D1 Ieder gebouw heeft minimaal één uitnodigende en representatieve entree, bij voorkeur statig en hoog, eventueel met een trap.
- D2 De belangrijkste entree zit in de gevel aan de belangrijkste straat. Bij hoekpanden (vaak met een publieksfunctie) ligt deze bij voorkeur op de hoek.
- D3 De vormgeving van de entree draagt bij aan een positieve beleving van de openbare ruimte. Donkere gaten, zoals portalen die ontstaan door ver terug liggende entrees, zijn niet wenselijk.
- D4 De buitendijkse ligging en de historische oplossingen met trappen, dienen als inspiratie voor nieuwbouw in het buitendijks gelegen gebied.
- D5 Bij appartementen verdienen de plaats en vormgeving van brievenbussen en het bellentableau aandacht. Deze dienen bij voorkeur inpandig te worden gemaakt.
- D6 Toepassen van (ver) uit de gevel stekende luifels boven de entree is niet wenselijk.
- D7 Bij appartementengebouwen moet een containerruimte op een zorgvuldige wijze in het ontwerp worden opgenomen. Negatieve effecten naar de openbare ruimte dienen tot een minimum te worden beperkt.



Hoge statige entree



Entree op de hoek

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## D. TOELICHTING ENTREE

De entree is een representatief onderdeel van het ontwerp van de gevel en geeft uitdrukking aan het gebruik van het gebouw. De entree geeft vorm aan de relatie tussen binnen en buiten, tussen het openbare en het privé. De entrees zijn prominent vormgegeven en over het algemeen statig door het toepassen van hoge deuren gecombineerd met bovenlichten, zijlichten, ramen, brievenbus, huisnummer en een omlijsting. Bij appartementencomplexen is de vormgeving van de entree, in samenhang met de lobby een belangrijk aandachtspunt. Het is wenselijk een open en transparante uitstraling naar de openbare ruimte te realiseren waarbij brievenbussen en een bellentableau intern worden opgelost of op een bescheiden wijze in de gevel worden opgenomen.

De entrees in het buitendijks gelegen gebied liggen veelal hoger dan het straatniveau. Dit biedt bescherming tegen hogere waterstanden. Door het toepassen van een bel'-etage, (natuurstenen) trappen en een bordes wordt het hoogteverschil overbrugd.



Bijzondere entree op de hoek - Maastricht



Veel contact mogelijk met de openbare ruimte



Aandacht voor bellentableau e.d



Entree in samenhang met garage



Entree in buitendijks gebied vaak met een trap

## E. CRITERIA RAMEN/OPENINGEN

- E1** De bebouwing kent overwegend hoge vensters en benadrukt de verticale gevelgeleding. De detaillering en profilering van de kozijnen moet worden gebruikt voor het toevoegen van reliëf in de gevels.
- E2** Zijgevels aan smalle straten zijn doorgaans vrij gesloten.
- E3** Ramen dienen te worden uitgevoerd in transparant, ongetint glas. Ramen mogen daarbij niet geblindeerd zijn.
- E4** Gebruik van kunststof voor kozijnen en ramen is doorgaans ongewenst, met name vanwege de vlakke verschijningsvorm en de lelijke veroudering.



Verticaal gerichte openingen  
Blaauwakenblok 5 - Amsterdam - Soeters van Eldonk



Verticaal gerichte openingen  
Crooswijk - Rotterdam - BRINK architectuur en stedenbouw

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## E. TOELICHTING RAMEN/OPENINGEN

Ramen vormen de verbindingen tussen binnen en buiten. Om voldoende licht in de vertrekken te krijgen in de soms smalle straten zijn de ramen op de begane grond en lagere verdiepingen van historische panden doorgaans groter dan die van de bovenste lagen. De ramen hebben daarbij een verticale gerichtheid. De voorgevels van historische bebouwing hebben een breedte van tussen de twee en vijf venstertraveeën. Daarbij is sprake van een evenwichtige verdeling tussen open en gesloten geveldelen, meer open dan dicht.

De raamopeningen zijn vaak op regelmatige tussenafstanden in deze verticale assen boven elkaar geplaatst. In de loop der tijd zijn de ramen groter geworden door de beschikbaarheid en betaalbaarheid van beter glas. Hierdoor is de roede-indeling van ramen bij nieuwbouw verdwenen en daarmee ook een mogelijkheid tot verfijning van de geveldetailering. Grotere glasoppervlakten zijn in de tweede helft van de negentiende eeuw vooral toegepast bij winkels. De toepassing van hout en het spelen met de diepte van het kozijn tot het geveloppervlak (negge) en van het kozijn tot het raam biedt de mogelijkheid om de gevel meer reliëf te geven.



Zijgevels hebben veelal een meer gesloten karakter



Toepassen hoge verticale openingen



Ramen nieuwbouw Wijnstraat



Ramen blok Statenplein

## F. CRITERIA GEVELBEËINDIGINGEN/DAKENLANDSCHAP

- F1 De gevelbeëindiging moet een positieve bijdrage leveren aan het silhouet van de straat en de stad. Lange horizontale lijnen dienen te worden vermeden.
- F2 De gevelbeëindiging is verzorgd en gearticuleerd. Bij meerdere platte daken naast elkaar is een afwisseling in hoogte en uitgesproken overstek wenselijk. Het beëindigen met een smalle daktrim is niet toegestaan.
- F3 Het toepassen van een kapvorm heeft, ook bij nieuwbouw, de voorkeur boven het gebruik van een terug liggende bovenste bouwlaag.
- F4 De oorspronkelijke vorm en het gesloten karakter van de kap van een pand dient zoveel mogelijk behouden (als een afzonderlijke vorm herkenbaar) te blijven. Dakopbouwen, dakkapellen en dakramen zijn een ondergeschikte toevoeging binnen het dakvlak.
- F5 Een dakterras vergroot de woonkwaliteit maar moet goed ingepast worden binnen zijn omgeving. Een dakterras dient minimaal twee meter uit de gevel te worden gesitueerd, waarbij aandacht dient uit te gaan naar de vormgeving en detaillering van de opgang en toegepaste afscheidingen (afscheiding en/of inrichting van het dakterras mag geen storend element in het straatbeeld vormen).
- F6 Het plaatsen van utilitaire installaties, leidingen en dergelijke op het dak kan leiden tot een ongewenst stadsbeeld. De plaatsing is dus niet vanzelfsprekend en dient te worden geïntegreerd in het ontwerp van het gebouw.



Oud naast nieuw



Verspringende gevels



Boeiend dakenlandschap

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## F. TOELICHTING GEVELBEËINDIGINGEN/DAKENLANDSCHAP

Het straatbeeld in de Dordtse binnenstad wordt gekenmerkt door een wisselende daklijn waardoor er een boeiend stadssilhouet is ontstaan. De historische bebouwing heeft vrijwel altijd een andere bouwhoogte dan de naastgelegen panden en laat veel aandacht zien voor de gevelbeëindiging. In de binnenstad van Dordrecht treffen we diverse varianten aan: trapgevels, halsgevels, klokgevels, lijstgevels enzovoorts. Gevelbeëindigingen bij vernieuwing/nieuwbouw dienen eveneens verzorgd en gearticuleerd te zijn. Het stoppen van het metselwerk en een beëindiging met een smalle daktrim is niet toegestaan. Met het variëren van de bouwhoogte kunnen zijgevels in het zicht komen te liggen. Deze zijgevels dienen minimaal dezelfde kwaliteit te krijgen als de voorgevel. Variaties in bouwhoogte, verschillen in de verdiepingshoogte, goot/lijst en kapvorm versterken de leesbaarheid van de pandsgewijze opbouw. Door de onderlinge verschillen, in vormgeving en hoogte, is het huidige rijke stadsbeeld ontstaan.

Vanaf en vanuit de hogere gebouwen is het boeiende dakenlandschap van de stad te zien, met een rijke schakering aan verschillende kapvormen. Er zijn in de stad veel voorbeelden van zorgvuldig ontworpen daken als een bekroning van het gebouw, in aansluiting op de architectuur van de gevels. De hoofdvorm van de daken werd in de eerste plaats bepaald door het beschikbare

materiaal van de dakbedekking. Leien en pannen vragen om daken met een speciale helling om het regenwater efficiënt af te voeren. Zadel- schilddaken komen daarom het meeste voor.

De oudste kappen hebben doorgaans een dakhelling groter dan vijftig graden en zijn bijna altijd bedekt met antracietgrijze of orangerode gebakken pannen. Zinken of koperen dakvlakken komen slechts sporadisch voor. De nokrichting heeft in Dordrecht geen éénduidige traditie. Kappen komen voor in zowel de langsrichting als loodrecht op de straat. Bij smalle panden staat de nokrichting meestal haaks op de straat. Door de smalle straten en hoge gevels en kroonlijsten zijn de kappen vaak beperkt zichtbaar. Bij bijzondere gebouwen zijn de daken veelal verbijzonderd, niet alleen in hoogte maar ook in de architectuur en detaillering. Door het intensiveren van de woonfunctie in de binnenstad is de druk om de ruimte in de kap efficiënt te benutten steeds groter geworden. Oplossingen zijn bijvoorbeeld dakkapellen, dakramen, dakopbouwen, daktuinen en dakterrassen. In de gebieden waar je vanaf grote afstand op de gevelwanden kan kijken (rondom de havens) of panden die met hun hoogte ruim boven de omgeving uitsteken leveren de kappen een belangrijke bijdrage aan het silhouet van de stad.

In latere periodes krijgen gebouwen steeds minder vaak een kap. Dit onder invloed van technische mogelijkheden om betere platte daken te maken, maar ook door veranderende architectuuropvattingen. Bovendien was er minder behoefte aan zolderruimte. Om de kavel zo efficiënt mogelijk te benutten is bij nieuwbouw in plaats van kappen tegenwoordig nogal eens sprake van terug liggende bouwlagen. Dit geeft mogelijkheden voor architectonische verbijzondering van de bovenste laag zonder al te veel binnenruimte te verliezen en voor een buitenruimte/dakterras. Bij platte daken is een afwisseling in de hoogte en het toepassen van uitgesproken overstekken wenselijk. Het vergroten van een pand door middel van het toevoegen van een verdieping is mogelijk mits dit passend is in het totale gevelbeeld van de straatwand. Soms zal de toepassing van een kapvorm de betere oplossing zijn. Belangrijke aandachtspunten zijn de aansluiting op de bestaande gevel en de detaillering van de nieuwe gevelbeëindiging.

Zie verder onderdeel Dakenlandschap Binnenstad in de Welstandsnota.



Aandacht Gevelbeëindiging - silhouet stad/straat



Diversiteit aan kapvormen

## G. CRITERIA MATERIAAL- EN KLEURGEBUIK

- G1 De Dordtse kleuren zijn de belangrijkste inspiratiebron bij kleurgebruik voor plannen in de binnenstad. Het gebruik van de Dordtse kleuren wordt aanbevolen maar is niet verplicht. Toegepaste kleuren dienen wel te passen bij het kleurenschema van de Dordtse kleuren. Het verdient aanbeveling om bij veranderingen in de kleurstelling op de gevel voorafgaand een kleurenonderzoek te verrichten.
- G2 Bij de kadebebouwing Boogjes en in de Bleijenhoek (blokken van architect Carel Weeber) vormt de kleurstelling een nadrukkelijk onderdeel van de architectuur van de bouwblokken.
- G3 Er moet een evenwicht zijn tussen de kleurstelling en materiaalgebruik van het afzonderlijke pand en de straatwand als geheel. Het kleurgebruik aan de buitenzijde dient in principe terughoudend te zijn.
- G4 Materialen en kleuren zijn ingetogen en in hoofdzaak gebaseerd op natuurlijke materialen als hout, baksteen en natuursteen. Het materiaalgebruik dient duurzaam en van een hoog kwaliteitsniveau te zijn. De materialen dienen op een mooie manier te verouderen.
- G5 Kozijnen, lijsten en dergelijke bij nieuwbouw bij voorkeur uitvoeren in hout, metaal of de oorspronkelijke materialen als er sprake is van renovatie.



Verskil in materiaal en kleur



Gebruik verschillende kleuren - Schippersblok



Bij afwijkende materialen zoeken naar andere overeenkomsten

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN





## G. TOELICHTING MATERIAAL- EN KLEURGEBUIK

Veel steden kennen een specifiek materiaal- en kleur-gebruik die bijdraagt aan hun identiteit. Voor de binnenstad van Dordrecht is na uitvoerig onderzoek een op historische kleuren geïnspireerde kleurenpalet samengesteld bestaande uit 55 kleuren, die zijn bijeengebracht in de Dordtse Kleurenwaaier. Inmiddels zijn hier 11 kleuren uit de 19de eeuw aan toegevoegd.

Kleur wordt echter ook in hoge mate bepaald door materiaalgebruik. In de Dordtse binnenstad komen naast gevels in schoon metselwerk ook natuurstenen en gepleisterde gevels voor. De kleur van baksteen varieert van geel, oranje tot paars en donkerbruin, de kleur van natuursteen gaat van het grijsblauwe hardsteen naar het gelig kalksteen, geelbruine zandsteen enzovoorts. Gepleisterde gevels werden van oudsher geschilderd in een kleur die geacht werd natuursteen te imiteren. In de negentiende eeuw kwam het wit schilderen van gepleisterde gevels meer in zwang.

Ook is de combinatie van materialen heel gebruikelijk: baksteen afgewisseld met natuurstenen of gepleisterde banden of raam- en deuromlijstingen en ornamentiek in natuursteen, terracotta of pleister. Bij het toevoegen van nieuwe bebouwing gaat de voorkeur uit naar het gebruik van metselwerk, natuursteen en pleisterwerk (of een combinatie daarvan).



Diversiteit materiaal kleurgebruik

Afwijkingen moeten goed worden onderbouwd. Uitgangspunt bij de toegepaste materialen is dat deze mooier worden naarmate zij verouderen.

De materiaal- en kleurkeuze voor gevels en kozijnen, ramen en deuren is zeer bepalend voor het uiterlijk van het gebouw en de inpassing in zijn omgeving. Kleurgebruik kan de afronding van het herstel van een gebouw maken of breken, bij (ver)nieuwbouw kunnen kleuren en materialen zorgen voor een zorgvuldige inpassing of een detonatie in de straatwand. Bij voorkeur dient het kleurgebruik aan de buitenzijde gebaseerd te zijn op de Dordtse kleuren. Het gebruik van de Dordtse kleuren wordt aanbevolen maar is niet verplicht. Toegepaste kleuren dienen wel te passen in het kleurenschema van de Dordtse kleuren. Het kleurgebruik aan de buitenzijde dient in principe terughoudend te zijn. Aanbevolen wordt voorafgaand aan kleurwijzigingen op bestaande, historische gevel een kleurenonderzoek te (laten) verrichten.



Materiaal en kleurgebruik  
Hof van Hersbeek - Breda - Compositie 5 Architectuur



Materiaal kleurgebruik  
Liduinaterrein - Bemmel - Mulleners en Mulleners architecten



Aandacht materiaal- en kleurgebruik

## H. CRITERIA RELIËF/ORNAMENTIEK/DETAILLERING

- H1 Gevels zijn relatief vlak zonder ver uitstekende of terug liggende bouwdelen.
- H2 Aandacht voor het verlevendigen van de gevel door het toepassen van reliëf, bijvoorbeeld door het maken van diepe neggen. Grote vlakken met metselwerk dienen te worden verlevendigd door bijvoorbeeld een bijzonder metselverband, voegwerk en/of plastiek.
- H3 De buitenruimte dient op een zorgvuldige wijze te worden geïntegreerd in het gebouw. Balkons, erkers e.d. dienen bescheiden afmetingen te hebben, deel uitmaken van de gevelcompositie en een ondergeschikt element te vormen in de architectuur van het pand. Kleur en materiaalgebruik dienen te worden afgestemd op de hoofdbouw. Daglichttoetreding en het uitzicht van naastgelegen panden verdienen aandacht.
- H4 Om 'zwarte gaten' in de gevel te voorkomen zijn loggia's doorgaans ongewenst.
- H5 De aansluiting op de belendende panden dient op een zorgvuldige wijze te worden gedetailleerd.
- H6 Hemelwaterafvoeren worden op een zorgvuldige wijze mee ontworpen.



Erkers zijn bescheiden in hun afmetingen



Bescheiden afmetingen erker



Diepe loggia's vormen al snel zwarte gaten

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## H. TOELICHTING RELIËF/ORNAMENTIEK/DETAILLERING

De gevels in de binnenstad zijn over het algemeen relatief vlak, zonder ver uitstekende of terug liggende delen. Binnen de vlakke gevels wordt de architectuur versterkt door het toepassen van reliëf. Het aanbrengen van diepte in de gevel zorgt voor een verlevendiging van het gevelaanzicht door o.a. een veranderende lichtinval. Als deze dieptewerking ontbreekt, treedt vervlakking van het gevelaanzicht op. Reliëf kan worden aangebracht met o.a. onderscheidende bouwdelen, zoals balkons, erkers, terugliggend/uitkragend metselwerk, ornamenten en dergelijke. Maar er ontstaat ook reliëf door het toepassen van diepe negen (de afstand van de buitenkant van het metselwerk tot de voorzijde van het kozijn) bij ramen en deuren. Balkons en erkers zijn altijd qua omvang ondergeschikte elementen en vormen nadrukkelijk een onderdeel van het gevelontwerp en mogen geen hinder opleveren m.b.t. de lichttoetreding en het uitzicht van naastgelegen panden. Loggia's vormen (donkere) gaten in de over het algemeen gesloten gevelwand en zijn in principe niet wenselijk.

Ornamentiek heeft in het verleden veel aandacht gekregen. Er zijn verschillende vormen waaraan vaak een specifieke architectuurstijl is te herkennen. Zo zijn er toegevoegde ornamenten zoals beeldhouwde of houtbewerkte elementen, mozaïek van baksteen of tegeltjes aan de gevel en bewerkte functionele onderdelen

(kraalprofielen bij kozijnen, geprofileerde kroonlijsten, consoles, waterlijsten en regenpijpen). Ook is er ornamentiek waarbij gebouwonderdelen als daken, dakpellen, gevelbeëindigingen en erkers op een bijzondere wijze zijn vormgegeven. Ten slotte is er ornamentiek in de vorm van gevelafwerking, zoals banden in het metselwerk of baksteenversiering in het gevelvlak. Met de opkomst van het functionalisme in de 20ste eeuw verdween de ornamentiek bijna geheel.

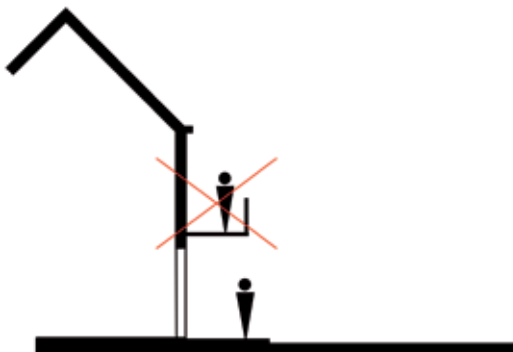
Een belangrijke vorm van detaillering is terug te vinden in het voegwerk bij bakstenen gevels. De voegen variëren in patroon, dikte, kleur en vorm. Iedere keuze heeft een grote invloed op het uiterlijk van de bebouwing. Om bakstenen te sparen is in de jaren '80 van de vorige eeuw steeds vaker een dikke, platvolle cementvoeg toegepast. Hierdoor treedt vervlakking van het geveloppervlak op en krijgen gevels een arme uitstraling. Bij het toepassen van baksteen dient aandacht uit te gaan naar de maatvoering, kleur en structuur van de steen, het metselverband en de kleur en vorm van het voegwerk.



Steen- en voegkeuze belangrijk detail



Ornamentiek bij historische panden



BKP geen uitstekende balkons.



Aandacht aansluiting belendende panden.



uitgangspunt toepassen vlakke gevels

## I. CRITERIA OVERGANGEN NAAR DE OPENBARE RUIMTE

- I1 De begane grond van het gebouw vraagt om verbijzondering (vorm/hoogte/functie) en dient bij te dragen aan de levendigheid van de openbare ruimte.
- I2 Trappen en hellingbanen, ter overbrugging van het hoogteverschil met de openbare ruimte (maaiveld) moeten zoveel mogelijk op eigen terrein worden opgelost. Uitzonderingen kunnen worden gemaakt in gebieden waar (van oorsprong) veel historische stoepen/trappen aanwezig zijn
- I3 Om 'zwarte gaten' in de gevel te voorkomen zijn ver terug uit de gevel liggende entrees niet wenselijk.
- I4 Ten behoeve van de uitstraling op de begane grond is een invulling waarbij het grootste deel van de gevel is bestemd voor garages/bergingen e.d. ongewenst.



Verbijzondering in hoogte maakt flexibel gebruik mogelijk



stoep als overgang naar de openbare ruimte



Open gevel versterkt de relatie met de openbareruimte

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## I. TOELICHTING OVERGANGEN NAAR DE OPENBARE RUIMTE

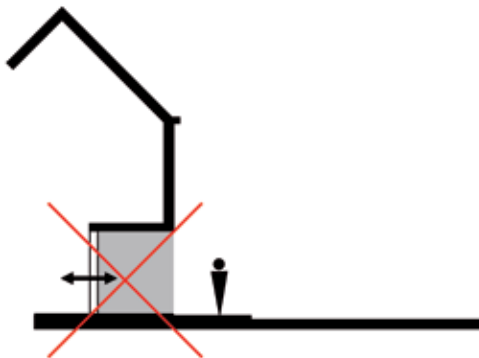
De invulling van de begane grond (functie/architectuur) bepaalt voor het grootste deel de interactie tussen bebouwing en openbare ruimte. Interactie van de begane grond met de openbare ruimte is bij direct aan de straat gelegen voorgevels wenselijk. Dit is te bereiken door de begane grond een 'levende' functie te geven met ramen waarachter dit leven erfahrbaar is. Het is dan ook niet wenselijk het grootste deel van de begane grond te gebruiken als garage, berging of containerruimte.

Bij rijkere historische gebouwen is de overgang tussen openbaar en privé vaak vormgegeven door middel van hardstenen stoepen. Met stoepstenen en stoeppalen werden de grenzen van het perceel gemarkeerd. De meeste stoepen bestonden uit hardstenen platen omgeven door stangen, kettingen of hekjes om onder meer koetsen op enige afstand van de gevel te houden. Deze hekwerken zijn soms rijk gedecoreerd. De stoep is van oudsher de plaats waar het openbare leven zich afspeelde, men ontmoette er elkaar en winkels konden er hun handelswaar uitstallen. Zoals in veel steden zijn in Dordrecht de meeste stoepen inmiddels onderdeel van de openbare straat geworden als zelfstandig element uit het straatbeeld verdwenen. Het verdient aanbeveling om bij nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld bij een geringe insprinking van de voorgevel t.o.v. van de rooilijn) een stoep in klinkers of natuursteen terug te brengen.

In het Dordtse havengebied en langs de Wijnstraat treffen we nog een groot aantal verhoogde stoepen aan. Dit heeft ook te maken met de buitendijks gelegen ligging van de panden. Door de hoge waterstanden in de rivieren stond in de binnenstad vaak het water op de kaden. Om kostbare spullen beter te beschermen werden de woonvertrekken verhoogd aangelegd boven een relatief gesloten souterrain. Een extra trap was vaak noodzakelijk. Deze trappen geven met hun rijk gedecoreerde ijzeren hekjes de panden een deftig aanzien. Ontwerpers worden uitgedaagd om op eigentijdse wijze nieuwe bebouwing in het buitendijks gelegen gebied te beschermen tegen de incidenteel hoge waterstanden.



Overgangen door middel van toepassen groene gevels



Ver terugliggende entrees niet wenselijk



Aandacht voor de vormgeving van de begane grond - uitstraling openbare ruimte

## J. CRITERIA ERFAFSCHIEDINGEN/AAN- EN BIJGEBOUWEN

- J1 Een erfafscheiding is een integraal onderdeel van het ontwerp, vormgeving past bij de architectuur van het hoofdvolume en in het straatbeeld.
- J2 Een erfafscheiding aan de voorzijde is bij voorkeur transparant.
- J3 Een erfafscheiding dient met duurzame materialen te worden vormgegeven. De voorkeur gaat uit naar het gebruik van baksteen in de vorm van een gemetselde tuinmuur, eventueel in combinatie met een hekwerk. In een enkele situatie, kan ook een groene erfafscheiding worden toegepast.
- J4 Aan- en bijgebouwen zijn ondergeschikt aan het hoofdvolume. Indien aan- en bijgebouwen grenzen aan de openbare ruimte dan dienen deze op een hoogwaardige wijze te worden vormgegeven met duurzame materialen, passend bij het materiaalgebruik van het hoofdvolume.



Combinatie met groen bij binnengebieden



Erfafscheiding als integraal onderdeel van het ontwerp

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN



## J. TOELICHTING ERFAFSCHIEDINGEN/AAN- EN BIJGEBOUWEN

Op plaatsen waar een tuin of andere privé-ruimte aan het openbaar gebied grenst is een goede erfafscheiding noodzakelijk. Een erfafscheiding dient aan te sluiten bij het stedelijke karakter van de binnenstad en is een integraal onderdeel van het ontwerp van het hoofdvolume. De voorkeur gaat uit naar een gemetselde tuinmuur. In deze tuinmuur kunnen openingen worden gemaakt. Poorten en hekwerken vormen een integraal onderdeel van de vormgeving van de erfafscheiding.

Aan de voorzijde gaat de voorkeur uit naar open, fraai vormgegeven hekwerken en/of natuurstenen palen met kettingen. Voorbeelden zijn te vinden aan de Veersteiger en de Buiten Walevest waar de bebouwing ver uit de rooilijn is gesitueerd. Grenzend aan groene binnenterreinen kunnen de erfafscheidingen ook worden vormgegeven met beplanting/hagen waarmee een fraai groen beeld ontstaat.



Duurzaam ontworpen erfafscheiding



Erfafscheiding met haag



Transparante hekwerken aan de voorzijde

## K. CRITERIA GARAGE/PARKEREN

- K1** Garagedeuren vormen een integraal onderdeel van de architectuur van de gevel met een hoogwaardige materialisering en uitstraling. Vlakke, gesloten garagedeuren zijn om deze reden dat ook uitgesloten.
- K2** Garagedeuren zijn alleen toegestaan als ondergeschikt deel van de gevel.
- K3** Eventuele hoogteverschillen om in een (half-)verdiepte garage te komen moeten binnen de rooilijn worden opgelost. Donkere 'gaten' door ver in de gevel terug liggende garagedeuren zijn ongewenst.
- K4** Parkeergarages in het zicht, bijvoorbeeld bij appartementencomplexen, zijn niet wenselijk. (uitgezonderd zelfstandige grootschalige garages)



Donkere gaten door ver terug liggende parkeeroplossingen



Parkeergarage is geïntegreerd in het Schippersblok

### BEHOUDGEBIEDEN



### VERBETERGEBIEDEN





## K. TOELICHTING GARAGE/PARKEREN

Met het toenemen van de woonfunctie in de binnenstad is de behoefte aan parkeerplaatsen sterk gestegen. Veel van de bijzondere functies, zoals werken en detailhandel, zijn op de begane grond verdwenen en hebben plaatsgemaakt voor stallingruimte voor auto's. Als garagedeuren een te groot deel van de gevel of gevelwand domineren, verdwijnt de van oorsprong sterke verbinding tussen de openbare ruimte en de begane grond. Daarmee gaat levendigheid en sociale controle verloren. Het heeft de voorkeur dat garagedeuren maximaal 30% van de breedte van de gevel beslaan.

Garagedeuren dienen een integraal onderdeel van de architectuur van de gevel te vormen, met hoogwaardig materiaalgebruik en detaillering en een positieve uitstraling door bijvoorbeeld glasvlakken in de deuren op te nemen. Vlakke, gesloten garagedeuren zijn om deze reden dan ook uitgesloten. De voorkeur gaat uit naar oplossingen in hout en/of een goed vormgegeven hekwerk, waarbij gebruik wordt gemaakt van reliëf, openingen, bovenramen e.d. Eventuele hoogteverschillen dienen achter de rooilijn opgelost te worden, hellingbanen mogen niet in de openbare ruimte worden gemaakt.



Aandacht voor detaillering garagedeuren



zoeken naar goede verhouding open-dicht



Garage onderdeel van het ontwerp van de pui

## L. CRITERIA WINKELPUIEN

- L1 Een winkelpui heeft een eigen verschijningsvorm, maar is een onderdeel van de totale gevel en dient ontworpen te worden in samenhang met het gehele pand.
- L2 De winkelpui is zodanig vormgegeven dat de voorgevel 'op de grond' staat en niet op een volledig glazen plint.
- L3 De gevels moeten in de rooilijn staan zonder brede en diepe terugspringende delen.
- L4 Waar verstoringen hebben plaatsgevonden is het wenselijk dat herstel plaatsvindt in de indeling en de afwerking zodat weer een harmonieus geheel ontstaat van winkelpui en totale gevel. Dit kan in een eigentijdse vormgeving, waarbij de hoofdingeling, vormgeving en afwerking van historische winkelpuien als inspiratie dient.
- L5 Als panden op de begane grond worden samengevoegd dienen de individuele panden met hun puien herkenbaar te blijven. Een winkelpui over meerdere panden is ongewenst omdat dit het beeld in de historische winkelstraten verarmt.
- L6 Reclame dient beperkt van omvang te zijn en in ondergeschikte verhouding tot de voorgevel.
- L7 De reclame dient zo dicht mogelijk bij de entree c.q. pui te worden aangebracht en bij voorkeur te bestaan uit een losse belettering
- L8 De plaats van de reclame c.q. de reclame moet onderdeel zijn van het ontwerp, glas/ramen dienen te worden toegepast voor doorzicht of etalages en niet om geheel te beplakken.
- L9 De grootte van de etalage is passend bij de schaal en maat van de totale gevel. De etalage is geïntegreerd in de architectuur. Het is niet wenselijk de gehele pui open te laten of van een glazen gevel te voorzien.
- L10 Het reliëf en de detaillering van de winkelpui verdienen bijzondere aandacht.
- L11 Voor moderne winkelgebouwen is gewenst dat de gebouwen door een pui of penanten 'aarden' op het maaiveld. De afzonderlijke panden staan daarbij op de grond en niet op een doorgaande plint.



Herontwikkeling kleiweg Gouda Soeters van Eldonk



Winkelpui Sarisgang

### BEHOUDGEBIEDEN

- L1
- L2
- L3
- L4
- L5
- L6
- L7
- L8
- L9
- L10

### VERBETERGEBIEDEN

- L1
- L2
- L3
- L6
- L7
- L8
- L11

## L. TOELICHTING WINKELPUIEN

De etalage is het visitekaartje van de winkelier. Het laat zien wat er in de winkel te koop is en probeert klanten te verleiden naar binnen te stappen. De winkelpuien bepalen de aantrekkelijkheid van de winkelstraten in de Dordtse binnenstad. In de afgelopen jaren zijn de opvattingen over de presentatie van goederen en de uitstraling van winkels regelmatig gewijzigd. Dit heeft directe gevolgen voor de vormgeving en architectuur van de begane grond. Veel oorspronkelijke en waardevolle winkelpuien zijn verdwenen of de architectuur hiervan is in ernstige mate aangetast. Dit verstoort de harmonie van de gevel en soms van hele straatwanden.

In Dordrecht zijn er gelukkig ook nog veel karakteristieke historische winkelpuien. Ze worden gekenmerkt door een indeling bestaande uit een pui, penanten en een borstwering met een etalage en entree. Vaak zijn de gevels verrijkt met kroonlijsten, pilasters, bovenlichten en duurzame materialen. Ze hebben een verfijnde detaillering, waardoor er een evenwichtig en rijk architectonisch beeld ontstaat. De indeling sluit aan op de bovengelige gevel, ondanks afwijkende vormgeving. Deze kwaliteiten moeten worden behouden en versterkt.

De moderne winkels aan het Achterom, de Sarisgang en rond het Statenplein hebben een heel andere omvang dan de historische winkels. Belangrijk is dat de massa

van nieuwe winkels zodanig vorm krijgt dat de schaalverschillen met de omgeving worden overbrugd. De gevels moeten in de rooijlijn staan zonder brede en diepe terugspringende delen op de begane grond vanwege de straatbeleving en het veiligheidsgevoel 's avonds. Door het toepassen van grote doorgaande glaspuien wordt een zo groot mogelijke etalage of doorgang gemaakt wat de levendigheid op straat kan bevorderen als de ramen niet worden beplakt. In dat geval kan beter iets minder glas worden toegepast.

Het van belang dat de panden 'op de grond blijven staan'. Gevelbrede puien die ervoor zorgen dat de begane grond losgeknipt lijkt van de bovengelige verdiepingen zijn ongewenst. Uitgangspunt is om (meer) harmonie tussen winkelpui en bovengelige gevel tot stand te brengen.

Mede om deze reden is het toepassen van grote luifels die de begane grond losknippen van de bovengelige verdiepingen niet wenselijk. Kleinere luifels zijn toegestaan als deze op een goede wijze zijn geïntegreerd met de architectuur van het gebouw.

Het is wenselijk de bovenverdiepingen bij winkels niet ongebruikt te laten. Dit zowel voor het behoud van het gebouw als vanwege de sociale veiligheid op straat.

Vooraf woningen boven winkels bevorderen het gevoel van sociale veiligheid. Het maken van aparte opgangen voor de bovengelige functie dient te passen in de historische pui en vraagt bij smalle panden soms om zeer creatieve oplossingen.

Een straat waar het beeld na sluitingstijd vrijwel volledig zou worden bepaald door gesloten rolluiken en leegstaande verdiepingen is onaantrekkelijk. De donkere, harde aanblik van het staal komt de beleving van de straat niet ten goede. Sinds enige jaren zijn gesloten rolluiken in de binnenstad niet meer toegestaan, ze dienen 90% transparant te zijn. Bergingen, opslagruimten en/of expeditieruimten dienen in het gebouw opgenomen te worden en zo min mogelijk volledig aan de straat gesitueerd te worden.

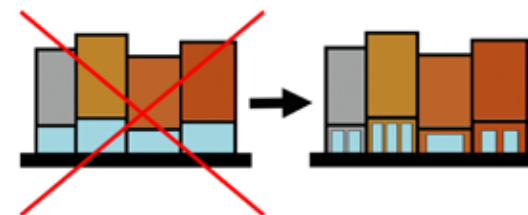
Het beleid en de criteria t.a.v. uitstillingsbeleid, rolhekken, luiken, rolluiken en reclame zijn opgenomen in de welstandsnota.



Verbijzonderen begane grond



Winkelpui Bagijnhof



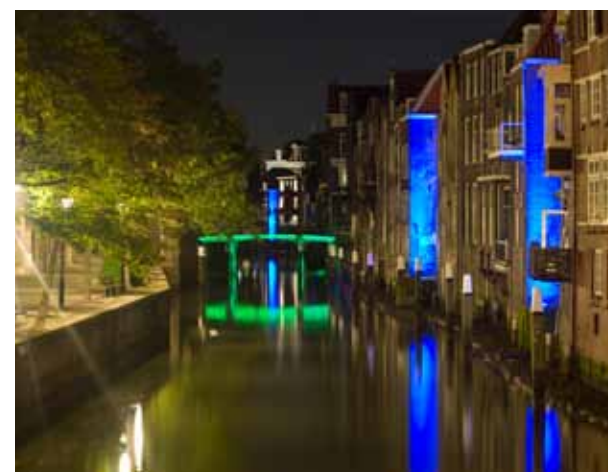
Winkelpuien

## M. CRITERIA AANLICHTEN EN GEBOUWVERLICHTING

- M1 Individuele gebouwen komen niet in aanmerking voor aanlichting door middel van objectverlichting, tenzij ze op de gelimiteerde lijst staan in het Lichtplan Binnenstad.
- M2 Verlichting op of aan gebouwen, complexen en bouwwerken, bijvoorbeeld een lantaarn bij de voordeur, galerijverlichting of verlichting op steigers, dient ondergeschikt te zijn aan en te harmoniëren met de openbare verlichting.



Aanlichten Koor Grote Kerk



Avondbeeld Voorstraatshaven - foto Daniel Eiras Gonzalez

**BEHOUDGEBIEDEN**



**VERBETERGEBIEDEN**



## M. TOELICHTING AANLICHTEN EN GEBOUWVERLICHTING

In steeds meer steden wordt men zich bewust van de mogelijkheden van verlichting in het benadrukken van de identiteit en eigenheid van de stad. Dordrecht heeft met het lichtplan binnenstad deze ambitie enige jaren geleden al uitgesproken. Inmiddels zijn bijzondere gebouwen en bruggen langs de toeristische wandelroute Rondje Dordt aangelicht. Ook is de openbare verlichting op veel plekken vervangen of aangevuld ter ondersteuning van de stedelijke structuur. Voor een harmonisch geheel is het onderling afstemmen van de verschillende soorten verlichting: algemene verlichting, structuurverlichting en objectverlichting, maar ook bijvoorbeeld etalage- en reclameverlichting van groot belang.

Om een harmonieus beeld met bewust aangebrachte accenten te bereiken is het niet wenselijk dat ieder gebouw in de stad wordt aangelicht. Uiteraard gaat het daarbij niet om een kleine buitenlantaarn bij de voordeur. Voor het aanlichten van objecten is om die reden een lijst gemaakt van markante gebouwen en bouwwerken die hier wel voor in aanmerking komen. Voor het aanlichten van deze objecten dient per object een eigen verlichtingsplan te komen



Verlichting aan de gevel is ondergeschikt aan de openbare verlichting

Geselecteerde gebouwen moeten aan tenminste twee van de volgende criteria voldoen:

- bijzonder gebouw
- bijzondere functie
- bijzondere plek

Dus niet gewoon één of meer van de (monumentale) panden in de gevelwanden.

Bij de uitlichting van gebouwen en objecten spelen naast vormgeving, de kleur en eigenschappen van het uitgelichte materiaal een belangrijke rol, mede in relatie tot de openbare verlichting en andere aangelichte objecten in de omgeving.

Zie verder het Lichtplan Binnenstad.



Streven naar een harmonieus avondbeeld



## 7. BRONNEN

- Architectuuropgave Drievriendenhof, commissie Kunst en Architectuur, uitvoering: Dick Wolf, mei 1986
- Nieuw bouwen binnen beschermd stadsgezicht, dienst Stadsontwikkeling, 1988
- Metamorfosen Dertig jaar stedelijke veranderingen in Dordrecht, Dienst Stadsontwikkeling Dordrecht, tekst Kees Rouw, 1990
- Buitenruimteplan Dordrecht Historische Binnenstad, Dienst Stadsontwikkeling, kerngroep Openbare Ruimte, 1994
- Van ziekenhuis tot penthouse RKz Dordrecht, gemeente Dordrecht, teksten Elisabeth van Heiningen en Wim van Wijk, 1999
- Geschiedenis van Dordrecht deel III 1813 tot 2000, Gemeentearchief Dordrecht, 2000
- Dordtse Kleuren, gemeente Dordrecht, tekst Wim van Wijk, 2001
- Welstandsnota gemeente Dordrecht
- Dromen van Dordt, EGM architecten, 2009
- Kroniek van Dordrecht Een beknopte historie van Hollands oudste stad, Jan Alleblas, Verhalen van Dordrecht nr. 17, november 2009
- De nieuwe traditie Continuïteit en vernieuwing in de Nederlandse architectuur, Hans Ibelings en Vincent van Rossem, 2009
- Wat blijft komt nooit terug Eindrapport Stadsberaad "Nieuw bouwen in de historische binnenstad" gemeente Dordrecht, tekst Rick Naaktgeboren, maart 2012
- Deventer – binnenstad Onderzoek en beleidsadvies cultuurhistorie, Steenhuis Meurs, januari 2012
- [www.Dordt.nl](http://www.Dordt.nl) - Jaap Bouman

### STADSONTWIKKELING DORDRECHT

tekst: Edwin van Son en Conny van Nes  
redactie en inleiding en samenvatting: Frits Baarda  
advies: Paul Meurs  
vormgeving: Joyce Prins en Linda van Os  
Maart 2014



