

5. Spoorzone Dordrecht

Esther Gramsbergen

Dordrecht en de Drechtsteden

Ten zuiden van Rotterdam vormt het sterk verstedelijkte gebied rond Dordrecht de zuidelijke rand van de Randstad Holland. Het gebied bestaat uit een verzameling stedelijke kernen aan de oevers van de Oude Maas, Beneden Merwede en Noord, ook wel de Drechtsteden genoemd. Het totale inwonertal van de agglomeratie ligt rond de 260.000 inwoners.¹ Centraal in het gebied ligt de historische binnenstad van Dordrecht op de noordwestelijke punt van het eiland van Dordrecht. Het eiland van Dordrecht is driehoekig en wordt omsloten door de rivieren Beneden Merwede, Nieuwe Merwede en Dordste Kil.² In de loop van de twintigste eeuw werd het eiland onderdeel van de gemeente Dordrecht. De stad breidde zich over het eiland uit. Op het eiland wonen nu in totaal zo'n 119.000 mensen.³

De historische binnenstad van Dordrecht, met de goedbewaarde middeleeuwse bebouwingsstructuur, getuigt van een rijk verleden. Lange tijd was Dordrecht de eerste stad van het gewest Holland. Deze positie had Dordrecht te danken aan zijn intensieve handelsactiviteiten. De stad was ontstaan op een uitgelezen strategisch punt aan de belangrijkste waterwegen in de West-Nederlandse delta.⁴ Al in 1299 kreeg Dordrecht van Jan II, graaf van Holland, het grafelijk stapelrecht. Dordrecht kon zich hierdoor ontwikkelen tot de centrale markt in het Maasgebied.⁵ In de loop van de zeventiende eeuw nam Rotterdam de rol van belangrijkste stad van Zuid Holland van Dordrecht over.⁶

Ook vandaag de dag is Dordrecht een belangrijk verkeersknooppunt. Niet alleen komen hier grote waterwegen samen, ook het vervoer over land tussen de Hollandse en de Vlaamse steden wordt over het eiland van Dordrecht geleid.⁷ Het gebied wordt doorsneden door de drukste spoorlijn van Nederland, de snelweg Rotterdam-Antwerpen en drukbevaren scheepvaartroutes. De transportsector is een van de pijlers van de plaat-

selijke economie.

In de loop van de twintigste eeuw zijn de sporen, snelwegen en waterwegen fysieke barrières geworden in het uitdijende stadsgebied. De spoorlijn die in 1872 aan de uiterste rand van Dordrecht werd aangelegd, loopt nu midden door de stad. Ook de rivieren die oorspronkelijk om de stad stroomden, zijn als gevolg van de explosieve groei van de randgemeenten Zwijndrecht en Papendrecht binnen de 'stad' komen te liggen.

De belangrijkste stedenbouwkundige vraag die deze ontwikkeling oproept, is de vraag naar de relatie tussen de binnenstad van Dordrecht en de stadsuitbreidingen. Deze vraag kan opgesplitst worden in twee deelvragen. Ten eerste de relatie tussen de binnenstad van Dordrecht en de randgemeenten aan de overkant van Oude Maas en Beneden Merwede, met name Zwijndrecht en Papendrecht. Ten tweede de relatie tussen de binnenstad van Dordrecht en de stadsuitbreidingen op het eiland van Dordrecht zelf. Deze relatie wordt in grote mate bepaald door de aanwezigheid van de spoorzone tussen binnenstad en uitbreidingswijken.

Het is opvallend dat de gemeente Dordrecht zich in het kader van het Masterplan Drechtsoevers voornamelijk richt op het verbeteren van de eerstgenoemde relatie. Een samenhangende visie op de ruimtelijke problematiek van het eiland van Dordrecht ontbreekt. De gemeente beperkt zich hier hoofdzakelijk tot de sociaal-economische problematiek van de eerste uitbreidingswijken ten zuiden van de spoorzone en concentreert zich op stedelijke verdichting rond de spoorzone.⁸

Het Masterplan Drechtsoevers werd gelanceerd in 1994 en vormt nog steeds de belangrijkste richtlijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Drechtsteden. Leidraad van het plan is herinrichting van de bedrijventerreinen langs de rivieroever tot compacte stedelijk gebieden, die gezamenlijk een nieuw stedelijk hart van de Drechtsteden vormen. Het gebied rond de spoorbrug, stadsbrug en tunnel tussen Zwijndrecht en Dor-

¹
In het Drechtstedenverband zijn de volgende zeven gemeenten vertegenwoordigd: Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasterdam, Binnenmaas en Dordrecht. Zie www.Drechtsteden.nl

²
W. van Wijk (red.), *Dordrecht van stad tot eiland*. Serie Eilandverkenningen, Dordrecht (Boekhandel de Bengel / Stadsarchief) 2003, p. 57.

³
Van de 119.000 inwoners op het eiland van Dordrecht wonen er 16.000 inwoners in de binnenstad. De helft hiervan woont in het historische stadsdeel, de andere helft in de negentiende-eeuwse schil. Bron: Gemeentelijke Basisadministratie, www.digitalealmanakken.nl

⁴
H. Sarfatij, 'Dordrecht van streekdorp tot eerste stad van Holland', in: *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam 1990.

⁵
J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*. Amsterdam 1989, pp. 34-35.

⁶
Ibidem, pp. 74-79.

⁷
De eerste verbinding over land tussen Den Haag en Breda, de 'Groote weg te klasse, no. 7', kwam tot stand in opdracht van Lodewijk Napoleon. De weg was gereed in 1821. Veerverbindingen tussen Zwijndrecht en Dordrecht en Willemsoord en Moerdijk werden in deze weg opgenomen. De spoorweg Rotterdam-Antwerpen volgde in 1872 min of meer het zelfde tracé. Er werden spoorbruggen aangelegd tussen Zwijndrecht en Dordrecht en bij Moerdijk, daar waar het Hollands Diep op zijn smalst is.

⁸
Sinds 2004 werken gemeente en woningcorporaties in het kader van het Grotestedenbeleid samen aan de verbe-

tering van de wijken ten zuiden van het spoor: Oud-Krispijn, Nieuw-Krispijn, Wielwijk en Crabbehof. Onder de naam 'Dordrecht-west op stoom' zijn er plannen ontwikkeld voor het verbeteren van de leefbaarheid in deze wijken. Het doel is selectieve uitstroom van hoge inkomens en instroom van lage inkomens tegen te gaan door het verhogen van het voorzieningenniveau en het verbeteren van de kwaliteit van de woningvoorraad. Zie cms.dordrecht.nl

drecht werd van het begin af aan als belangrijke *pilot* gezien. Vanwege de goede ontsluiting over weg en spoor zou deze zone uit kunnen groeien tot een bovenregionaal zaken centrum.⁹

Deze ideeën hebben inmiddels vorm gekregen in het Masterplan spoorzone Drechtsteden 'Maasterras'. Globaal bestrijkt het plangebied de zone tussen de NS-stations Zwijndrecht en Dordrecht. Uit de plantekeningen blijkt dat het zwaartepunt van het project in Zwijndrecht ligt; aan de Dordtse zijde wordt slechts een klein gebied rond de afrit van de stadsbrug in het plan betrokken. Het plan heeft zodoende weinig invloed op de relaties tussen de stadsdelen op het eiland.¹⁰

In onderstaand artikel ga ik dieper in op de relatie tussen de binnenstad van Dordrecht, de spoorzone en de zuidelijke uitbreidingswijken. Al vanaf de bouw van de zuidelijke uitbreidingswijken in jaren twintig is deze relatie problematisch: de spoorovergangen vormden een obstakel in het woon-werkverkeer.¹¹ Verschillende architecten en stedenbouwkundigen hebben zich in het kader van uitbreidings- en saneringsplannen met deze problematiek bezig gehouden. Aan de hand van een reeks ontwerpvoorstellen schets ik een beeld van de manier waarop tot nu toe is nagedacht over de relatie tussen de binnenstad, de spoorzone en de uitbreidingswijken. Met behulp van historische kaarten wordt gereconstrueerd hoe het gebied zich in de afgelopen 125 jaar daadwerkelijk heeft ontwikkeld.¹² Tot slot wil ik een aanzet geven voor een andere benadering van de spoorzone in Dordrecht.

De komst van het spoor

De positie van de spoorzone in Dordrecht is sterk beïnvloed door de specifieke geografische ligging van de stad en de daarmee samenhangende ruimtelijke ontwikkeling. Op beeldende wijze vat Joan Blaeu in zijn *Atlas Maior* uit 1665 deze kenmerken van Dordrecht als volgt samen: 'De stad is bijzonder gunstig gelegen, met volop mogelijkheden om handel te drijven dankzij de nabijgelegen rivieren Maas, Waal, Linge en Merwede. De stad zelf lijkt wel een grote boot door haar langgerekte plattegrond. Haar sterke positie heeft zij niet te danken aan stadsmuren maar aan de natuurlijke ligging die de stad uitstekend verdedigbaar maakt.'¹³

Bepalend voor de ontwikkeling van Dordrecht is het feit dat de stad voor een lange periode, vanaf de Sint-Elisabethsvloed in 1421 tot de eerste inpolderingen aan de zuidzijde in 1603, omliggend land ontbeerde.¹⁴ Pas in de loop van de zeventiende eeuw kreeg de stad de beschikking over een, wederom bootvormig, stuk land buiten de stadsmuur, 'De Stadts Gront'.¹⁵ Op de kaart

van Tirion uit 1742 is te zien dat de strook land grenzend aan de stadsmuur volop gebruikt werd voor 'stadse' activiteiten. Hier lagen bleekvelden en tuinderijen. Hier waren ook de activiteiten gehuisvest die verband hielden met de houthandel. Het gebied was geometrisch verkaveld in een patroon van tangenten en radialen. De radialen vielen samen met dijkstraten of uitvalswegen van de stad, de tangenten bestonden uit paden en waterlopen.

Stadsmuren verloren door de voortgeschreden militaire technologie in het begin van de negentiende eeuw hun functie. Dordrecht kreeg in de jaren dertig toestemming tot de sloop van de stadsmuur en stadspoorten. Het effect van deze 'ingreep' voor Dordrecht is goed te zien op de kaart van A.A. Nunnink uit 1849. Typische *urban fringe-belt*-elementen nemen bezit van 'De Stads Gront'; stedelijke functies waarvoor veel ruimte nodig was, werden verplaatst van het stadscentrum naar de stadstrand.¹⁶ Voor welgestelde Dordtenaren raakte het buiten wonen in zwang, heren der in het gebied werden landgoederen ingericht.¹⁷

Op het moment dat het spoor in 1872 in Dordrecht zijn intrede doet vindt het logischerwijs ook zijn plaats in de *fringe-belt*.¹⁸ Op de kaart van Van Elk uit 1894 is goed te zien hoe het spoor werd aangelegd en wat de gevolgen daarvan waren voor de stad. De keuze van het tracé voor de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht-Antwerpen werd bepaald door de meest geschikte posities voor de twee benodigde spoorbruggen, de brug Zwijndrecht-Dordrecht over de Oude Maas en de brug Willemstdorp-Moerdijk over het Hollands Diep.¹⁹ De spoorbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht werd zo aangelegd dat belangrijke havens in het Dordtse waterfront gespaard bleven. De brug kwam te liggen in een industriegebied met molens en balkgaten ten zuiden van de in 1655 gegraven Kalkhaven.²⁰ Vervolgens liep het tracé langs de rand van de 'Stads Gront', op de grens tussen de gemeentes Dordrecht en Dubbeldam. Het stationsgebouw werd geplaatst aan de rand van het landgoed Weizigt.²¹ Na het station maakte het spoor een scherpe bocht naar het zuiden om vervolgens recht op Willemstdorp en de Moerdijkbrug af te koersen.²² Opvallend is de situering van het stationsgebouw *tussen* de twee voornaamste uitvalswegen van de stad, de Spuistraat en de Blekersdijk.²³ In de meeste Hollandse steden, zoals bijvoorbeeld in Leiden en Gouda, werden de stationsgebouwen gesitueerd direct langs de belangrijke uitvalswegen.²⁴ Goed beschouwd kwam het stationsgebouw dus midden in een weiland terecht. Hierdoor zag de gemeente zich genoodzaakt een nieuwe toegangsweg van het station naar de stad aan te leggen. Deze weg, in de plan-

9
Masterplan Drechtrovers, Een Kwaliteitsprong. Dordrecht (Projectbureau Drechtrovers) 1994.

10
Het Masterplan Maasterras werd begin 2004 geformuleerd door het architectenbureau Khandekar uit Benthuizen. De gemeenteraden stelden het vast in 2005. De laatste ontwikkelingen zijn dat ook het gebied rond het NS-station Dordrecht bij het plan betrokken wordt. Het gaat hier om het ontwikkelen van een betere achteringang van het station aan het Van Baerle Plantsoen. Zie cms.dordrecht.nl

11
J.J.B. Jansen Manenschijs, *Dordrecht Weerzien*. Dordrecht 1988, pp. 116-117.

12
Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van de volgende stadskaarten: kaart van Tirion uit 1742, kaart van A.A. Nunnink uit 1849, kaart van Van Elk uit 1894, kadastrale kaart 1923, topografische kaart 1939, plattegrond Dordrecht uit 1956, topografische kaart 2000.

13
Joan Blaeu, *Atlas Maior of 1665. De Lage landen*. Herdruk van de oorspronkelijke uitgave, Keulen (Taschen) 2006, p. 186. Deze beschrijving van Dordrecht werd opgenomen in de Franse uitgave van de atlas uit 1664. De Nederlandse uitgave verscheen later in 1665. De teksten en kaarten uit de Nederlandse uitgaven verschilden van de eerdere Latijnse en Franse uitgaven van de Atlas Maior omdat Blaeu voor de Nederlandse versie enkele kaarten gebruikte die hij reeds in 1685 had gedrukt voor de Nederlandstalige 'Atlas Novus'. Zie bovengenoemde herdruk van de Atlas Maior pp. 51 en 207.

Hoewel het achterland van de stad in de loop van de zeventiende eeuw door inpoldering aan omvang toenam, bleef het beeld van Dordrecht als een belangrijke handelsstad geheel

omringd door water tot in de negentiende eeuw dominant. De ruimtelijke structuur van de stad werd tot die tijd gekenmerkt door gebogen lineaire bebouwingsstructuren afgewisseld met smalle, maarvormige havenbekkens. De belangrijkste openbare gebouwen en ruimten bevonden zich langs en over de havens.

14
Er zijn talrijke kaarten en schilderijen die herinneren aan deze tijd en de stad weergeven als eilandstad. Voorbeelden zijn het panorama van Dordrecht door Anthonis van den Wijn-gaerde uit 1560 en de stadskaart en het gezicht op Dordrecht van G. Braun en F. Hogenberg uit 1572. Zie ook Van Wijk (red.), *Dordrecht van stad tot eiland* (noot 2), pp. 24-25, 95.

15
De omschrijving 'De Stadts Gront' is gebruikt op de kaart van Mattheus van Nispen uit 1673. Zie W. van Wijk (ed.), *Dordt in de kaart gekeken*. Zwolle 1995, p. 113.

16
Voorbeelden hiervan zijn: 's Landswerf, 's Landsmagazijn en het exercitieveld. B. van der Dollen verwijst nadrukkelijk naar dit soort gebouwen als *urban fringe elements* in zijn artikel 'An historico-geographical perspective on urban fringe-belt phenomena', in: T.R. Slater (ed.), *The Built Form of Western Cities. Essays for M. R. G. Conzen on the occasion of his eightieth birthday*. Leicester 1990. Hij schrijft: 'Room at the fringe is also available for other administrative and public buildings, such as government buildings, the armoury and barracks, as well as for new transportation structures, the railway in particular' (p. 320).

17
M. van Baarsel en E. Van Heiningen, *Dordrecht van buitenhuizen en luthoven naar stadsparken*. Serie Eilandverkenningen. Dordrecht (Boekhandel de Bengel / Stadsarchief) 2004.

nen van de gemeente 'stationsavenue' genoemd, kwam in 1872 gereed en vormde voor het eerst sinds mensenheugenis een nieuw element in het stratenpatroon van de stad.²⁵

Meer dan in enige andere stad in Nederland is de transformatie van buiten de stadsmuur gelegen stadsgrond tot negentiende-eeuws stadsdeel zichtbaar in Dordrecht. De verstedelijking van het gebied zette schoorvoetend in na de sloop van de stadsmuur. Door de aanleg van het spoor en de bouw van het station raakte de ontwikkeling van het gebied aan het eind van de negentiende eeuw in een stroomversnelling.²⁶ Het gebied staat bekend als 'negentiende-eeuwse schil', hoewel de vorm en de structuur zijn ontstaan in de zeventiende eeuw. Tot op de dag van vandaag is het een dynamisch gebied dat zich kenmerkt door functionele en formele diversiteit.²⁷

Zuidelijke stadsuitbreidingen

Toen in 1902 de Woningwet in werking trad, waren alle gemeentes met meer dan 10.000 inwoners verplicht uitbreidingsplannen op te stellen. De gemeente Dordrecht had op dat moment ongeveer 38.500 inwoners. Om toekomstige stadsuitbreidingen te kunnen realiseren werd in 1903 het deel van het grondgebied van de gemeente Dubbeldam gelegen ten zuiden van de spoorlijn bij Dordrecht gevoegd.²⁸ De uitbreidingsplannen van de gemeente richtten zich op de nieuw verworven gronden ten zuiden van het station. Het is belangrijk om te onderkennen dat de negentiende-eeuwse schil in deze tijd nog lang niet was volgebouwd.²⁹

In de jaren na de invoering van de Woningwet maakt Dordrecht de sprong over de spoorlijn. De eerste woonwijken ten zuiden van het station kwamen tot stand. Op de ingekleurde kadastrale kaart uit 1923 is te zien dat deze wijken gelegen waren langs de twee belangrijke uitvalswegen, de Spuistraat-Krispijnse weg en de Bleekersdijk-Dubbeldamse weg. Het tussenliggende gebied, bestaande uit het landgoed Weizigt en weidegronden, was in die tijd nog onbebouwd. Vanaf deze zijde benaderd lag het station, vijftig jaar na de bouw ervan, nog steeds volledig vrij. Een belangrijke consequentie hiervan was dat het station vanaf het zuiden niet direct bereikbaar was; de route naar het station liep in alle gevallen via de spoorovergangen aan de Spuistraat en de Bleekersdijk.

In 1915 nodigde het gemeentebestuur de Amsterdamse architect Van der Pek uit een samenhangend uitbreidingsplan op te stellen waarin de bestaande woonbuurtjes werden opgenomen. Het plan Van der Pek bleef tot het midden van de jaren dertig de leidraad voor de ontwikkelingen in

het gebied ten zuiden van het spoor. Het meest karakteristieke van het plan is dat het landgoed Weizigt werd omgevormd tot stadspark. Het was de centrale ruimte in het plan waaromheen de verschillende buurten werden gegroepeerd. Verder werd de hoofdstructuur van het plan gevormd door oude uitvalswegen en dijken.³⁰

De toename van de bevolking in het gebied ten zuiden van de spoorlijn gecombineerd met de toename van het treinverkeer begon vanaf de jaren twintig voor problemen te zorgen. De bewoners van de buitenwijken werkten voor het merendeel in de negentiende-eeuwse schil en in de oude binnenstad. De spoorwegovergangen ter hoogte van de Spuistraat en de Bleekerdijk waren obstakels in het woon-werkverkeer geworden. Een eerste poging om dit groeiende probleem op te lossen was de bouw in 1927 van een luchtbrug voor fietsers en voetgangers, over het spoor ter hoogte van de Spuistraat.³¹

Een nieuwe fase in de ontwikkeling van de stad brak aan in 1939, toen de verkeersbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht werd aangelegd als onderdeel van de doorgaande weg van Rotterdam naar Breda. Tot die tijd had het doorgaande verkeer gebruik gemaakt van het Zwijndrechtse Veer, om vervolgens via de binnenstad en de negentiende-eeuwse schil de stad aan de zuidwestkant te verlaten.³²

Op de topografische kaart uit 1939 is te zien dat de brug verscheen ten zuiden van de bestaande spoorbrug. De terreinen waar voorheen de Spoorweghaven en het Papengat waren gelegen, werden gebruikt voor een royale oprit.³³ Vanaf deze nieuwe rijksweg werd een nieuwe toegang tot de stad gemaakt. Via een stelsel van lanen en groene verkeerspleinen werd het verkeer naar de spoorovergang ter hoogte van de Spuistraat/Krispijnse weg geleid. Deze drukke spoorwegovergang werd in 1937 vervangen door een tunnel ontworpen door Sybold Ravenstein.

Vanaf deze toegangsweg werd het autoverkeer verdeeld over twee 'rondwegen'. In de negentiende-eeuwse schil werd de Burgemeester de Raedtsingel doorgetrokken van de Oude Maas tot aan de Staart, de oostelijke punt van de stad. In de zuidelijke stadsuitbreiding werden de beide uitvalsstraten, de Krispijnseweg en Dubbeldamse weg, onderling verbonden door het verlengen van de Brouwersdijk. Beide rondwegen werden fraai beplant en vormden zo samen met de nieuwe toegangsweg een duidelijk herkenbare 'groene verkeersstructuur'. Bestaande groengebieden, zoals het Merwedepark, het landgoed Weizigt en de algemene begraafplaats, werden in deze structuur opgenomen.

De intenties van het verkeersplan komen bijzonder goed tot uitdrukking op de stadskaat

Zie ook: M. van Baarsel, 'Buitenplaatsen op het eiland van Dordrecht', in: Van Wijk (noot 15), pp. 111-140.

18

Zie noot 16.

19

P. Kooij en V. Sleebe, *Geschiedenis van Dordrecht 1813 tot 2000*. Hilversum 2000, p. 387.

20

Tegelertijd met het spoor werd ter hoogte van de spoorbrug Zwijndrecht-Dordrecht de Spoorweghaven gegraven parallel aan de spoorbaan. De Spoorweghaven moest de te kleine Kalkhaven ten noorden van de spoorbrug ontlasten. Bovendien werd groei van de havenactiviteiten verwacht door de komst van het spoor, goederen konden in Dordrecht overgeslagen worden van schepen naar treinen en vice versa. Deze verwachting werd niet waarheid. Niemand had voorzien dat de toegangen tot de beide havens te dicht op het beweegbare deel van de brug gelegen waren. Het scheepvaartverkeer ondervond hiervan ernstige hinder. In 1912 werd daarom besloten tot de bouw van een nieuwe zeehaven aan het Mallegat, een flink eind ten zuiden van de stad; de huidige Wilhelminahaven. In 1916 werd dit gebied ontsloten via een industrie-spoor. Dit spoor loopt ook vandaag nog langs de Oude Maas. De oever van de Oude Maas tussen spoorbrug en Mallegat ontwikkelde zich tot industrieterrein. De Spoorweghaven zelf werd gedempt en in gebruik genomen als rangeerterrein. Zie P. Sigmond, 'De Havens van Dordrecht', in: Van Wijk (noot 15), pp. 77-78.

21

Het landgoed Weizigt lag op het grondgebied van de gemeente Dubbeldam. Voor de bouw van het station werd het gedeeltelijk onteigend en bij de gemeente Dordrecht gevoegd. Zie B. Lamberts en A.F.J. Niemeijer, *Dordrecht architectuur*

en stedenbouw 1850-1940. Zwolle 2002 p. 20.

22

Enkele jaren na het gereed komen van de Spoorlijn Rotterdam-Antwerpen werd ook de lijn Rotterdam, Dordrecht, Gorinchem, Elst aangelegd. Deze lijn boog na het station niet af maar liep door in oostelijke richting, om pas ter hoogte van Dubbeldam een bocht naar het noorden te maken en bij Baanhoek (Sliedrecht) de Merwede over te steken.

23

Het stationsgebouw met een lengte van 108 meter werd gebouwd evenwijdig aan het spoor. Het is gebouwd als station van de tweede klasse. Het ontwerp is vermoedelijk afkomstig van K.H. van Brederode, die veel stations ontworpen heeft voor de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) Zie Lamberts en Niemeijer (noot 21), p. 51.

24

Het gemeentebestuur van Dordrecht had het station graag in de directe nabijheid van de Spuistraat gebouwd om via deze straat een goede verbinding met de stad te garanderen. De lange hellingbaan die nodig was om het spoor op juiste hoogte te krijgen voor de spoorbrug maakte dit echter onmogelijk. Het station doorschuiven naar de Bleekersdijk stuitte vermoedelijk op bestuurlijke problemen omdat het gebied ten oosten van de Bleekersdijk tot het grondgebied van Dubbeldam behoorde. Zie noot 19.

25

Van Wijk (noot 15), p. 30. Bijzonder aan het plan was dat het niet alleen voorzorg in een straat vanaf het station naar de rand van de stad, maar dat de route ook door de bestaande stad naar het hart van de stad werd doorgetrokken. De stationsavenue liep loodrecht vanaf het stationgebouw tot aan de tweede singel (stationsweg). Hier werd de straat iets naar het

van Dordrecht uit 1957, omdat in deze kaart de groengebieden zeer precies zijn getekend. De twee rondwegen kunnen worden opgevat als twintigste-eeuwse tegenhangers van de maanvormige havens in de oude stad. De voor Dordrecht typerende schillenstructuur werd opnieuw leidraad voor de ontwikkeling van de stad.³⁴ De visuele relatie tussen de zuidelijke stadsuitbreiding en de historische stad werd versterkt door de aanleg van twee langgerekte groenstroken, de Viottakade en de Nassaulaan, die net als de oude Krispijnse weg zicht boden op de toren van de Grote Kerk.³⁵

‘Groot –Dordrecht’

Na de Tweede Wereldoorlog bezon de gemeente Dordrecht zich op de verdere ontwikkeling van de stad. Niet alleen moesten er plannen worden gemaakt voor nieuwe uitbreidingswijken, ook moest de sanering van de binnenstad ter hand worden genomen.³⁶ In augustus 1949 ging de opdracht voor het maken van een uitbreidings- en saneringsplan naar het bureau Van Tijen en Maaskant. Ir. Wissing was binnen het de verantwoordelijke ontwerper. Hij tekende tussen 1951 en 1953 een structuurplan waarin hij de positie van de nieuwe uitbreidingswijken aangaf en een aangepaste verkeersstructuur voorstelde. Later werkte hij dit structuurplan uit in verschillende deelplannen.

Een van de deelplannen betrof het saneringsplan binnenstad uit 1954. Kees Rouw beschrijft in zijn boek *Metamorfosen* zeer nauwgezet de verschillende fases van het saneringsplan binnenstad en de wijze waarop ir. Van Embden bij deze plannen betrokken raakte.³⁷ Hier kunnen we ons beperken tot de wijze waarop zowel Wissing als Van Embden de problematiek van de binnenstad in verband brachten met de ontwikkelingen in de regio.

Wissing beschreef de situatie in de binnenstad in de toelichting op het structuurplan uit 1953 als volgt: ‘min of meer zorgelijk achten wij de toestand in de binnenstad. Afsge sloten als deze is naar het Oosten en Noorden door de rivier, naar het Zuiden in belangrijke mate door de spoorlijn, leidt deze maar een kwijnend bestaan en maakt in sommige delen bepaald een doodse en vervallen indruk. De oorzaak hiervan is o.i. gelegen in gebrek aan voldoende verkeersmogelijkheden, sinds door het tot stand komen van de bruggen over Noord en Dordtse Kil de veren hun betekenis grotendeels verloren. Krachtige maatregelen om dit euvel te verhelpen moeten o.i. op korte termijn worden genomen.’³⁸

Op soortgelijke wijze formuleerde Van Embden zijn visie op de toekomst van de binnenstad: ‘Binnen dit grote, nieuwe geheel [de ‘Drechtstad’]

westen verlegd om een bestaand buiten te omzeilen en de route te vervolgen over de gemeentegrond van het exercitieterrein (Johan de Wittstraat). Bij het aankomstpunt aan de spuihavens zou volgens het plan een nieuwe brug komen, met daarna een doorbraak om via het Bagijnhof en de Vischstraat uit te komen bij de Vischbrug. Zowel deze bestaande straten als de brug werden hiervoor verbreed. Zie ook: M. van Veelen, *Dordrecht aangeland*. Scriptie geschiedenis (ongepubliceerd), Faculteit Bouwkunde TU Delft, 2005. Door de sloop en nieuwbouw als gevolg van het stationsavenueplan kreeg de Vischstraat een heel ander aanzien. Belangrijke functies zoals het nieuwe postkantoor vestigden zich aan deze straat. Het zwaartepunt van de collectieve voorzieningen begon hierdoor te verschuiven naar de landzijde.

26

Zie voor een uitgebreide vergelijking tussen de kaarten van Tirion, Nunnink, en Van Elk: Van Wijk (noot 15), pp. 26-33.

27

Als gevolg van het saneringsplan van S.J. van Embden uit 1962 vond een radicale transformatie plaats van het westelijk deel van de negentiende-eeuwse schil. De voormalige stadsgracht, de Spuihaven, wordt gedeeltelijk gedempt en omgevormd tot Spuiboulevard. De stationsweg en de in haar verlengde gelegen Johan de Wittstraat werden verbreed en gestroomlijnd. Langs beide nieuwe toegangsstraten verschenen grote kantoorgebouwen. Illustratief voor deze ontwikkeling is de bouw van het Tomadohuis van H.A. Maaskant in 1961 tegenover het station. Zie: K. Rouw, *Metamorfosen*. Dordrecht 1990, pp. 11-32.

28

De gemeente Dubbeldam was door haar geringe inwonertal niet verplicht om een uitbreidingsplan op te

stellen. Op het grondgebied van deze gemeente kwamen niet-planmatig aangelegde buurtjes tot stand zoals de Transvaalbuurt en de Indische buurt. Deze buurtjes grensden direct aan de negentiende-eeuwse schil, aan de oostkant van de stad. Zie Lamberts en Niemeijer (noot 21), pp. 15-16.

29

Het fenomeen waarbij de *fringe-belt* in tijden van grote stedelijke groei wordt overgeslagen en nieuwe stadsuitbreidingen worden gerealiseerd aan de buitenkant van de stad is in Dordrecht duidelijk te herkennen. De *fringe-belt* blijft als ‘fossiel’ achter in het stedelijk patroon, gekenmerkt door afwijkende kaveldgrootte, gemengd functioneel gebruik en een dynamisch karakter. In het geval van Dordrecht valt in het voormalige buitengebied, de latere negentiende-eeuwse schil, een typische *fringe-belt* te herkennen.

30

Lamberts en Niemeijer (noot 21), pp. 16-17. Zie ook: C.G. van Buuren, ‘Uitbreidingsplan van Dordrecht’, in: *Openbare werken* (1932), 9, p. 105. In een plantoelichting op het nieuwe uitbreidingsplan voor Dordrecht uit 1932 typeerde ir. C.G. van Buuren, directeur van bouw- en woningtoezicht, het plan Van der Pek als volgt: ‘Bij Van der Pek stond wat de esthetica betreft, op den voorgrond, dat Dordt een dijkstad was, en dat er geen betere wijze was om een geraamte te formen voor zijn op zichzelf zeer verdienstelijke stedenbouwkundige schepping dan door de slaperdijken, die de scheiding vormen tusschen de verschillende polders, te aanvaarden als hoofdstramien.’ Van Buuren, naast schrijver van het artikel ook ontwerper van het nieuwe uitbreidingsplan, stelde tegenover de omschrijving van Dordt als ‘dijkstad’ de omschrijving van Dordt als ‘gordelstad’. Deze typering nam hij vervolgens als uitgangspunt

voor zijn eigen ontwerp. Zie ook noot 35.

31

Zie noot 11.

32

Bedoeld wordt hier het tracé van de in 1821 aangelegde ‘Groote Weg 1e klasse, no. 7’. Zie ook noot 7.

33

Het Papengat is een voormalig balkgat met molenweide. De ligging van het Papengat is vandaag de dag te herkennen aan de kronkel in de dijk en het stuk buitendijks land ter hoogte van de Zwijndrechtse verkeersbrug. Van Wijk (noot 15), pp. 105-106. Zie ook noot 20.

34

De geestelijk vader van dit idee is ongetwijfeld ir. C. G. van Buuren. Hij werd in 1925 aangesteld als directeur van de bouw- en woningdienst in Dordrecht. Hij was in de jaren dertig verantwoordelijk voor de herziening van het uitbreidingsplan van Van der Pek uit 1917. In zijn artikel ‘Uitbreidingsplan van Dordrecht’, in: *Openbare werken*, 1932, nr. 8, pp. 95-98, en nr. 9, pp. 105-106, lichtte hij zijn plannen toe. Belangrijk uitgangspunt voor het plan was een goede verkeersafwikkeling, zowel voor het doorgaande verkeer als het lokale verkeer. Hij ontwikkelde het idee van Dordrecht als ‘gordelstad’: ‘Ik meen, dat het juist is het karakter van de bestaande stad ten noorden van de lijn, gevormd door Korte Parallelweg, Havenstraat, Burgemeester de Raedtsingel, Toulonsschelaan en Oranjelaan te omschrijven door het woord “gordelstad”. Het moge waar zijn, dat onze stad in haar wordingsgeschiedenis niets te maken heeft met die van de gordelstad. Voor ons doel hebben wij echter niets te maken met haar geschiedenis, doch met het resultaat van haar ontwikkeling. Dat resultaat kan zeker gordelstad genoemd worden, immers wordt zij doorsneden door drie watergordels en een zevental verkeers-

gordels, terwijl de nodige radiaalwegen eveneens, en zeer duidelijk herkenbaar zijn. Het wil mij dan ook voorkomen, dat men deze waarneming moet gebruiken als grondgedachte voor de uitbreiding.’ Zie ook noot 30.

35

Deze elementen werden geïntroduceerd door C.G. van Buuren in zijn uitbreidingsplan uit 1932. Zelf zegt hij hierover: ‘Bovendien ontstaat hierdoor als vanzelf de mogelijkheid voor het op een juiste en aantrekkelijke wijze situeren van openbare gebouwen, die door de voornaamheid van hun architectuur een ruime omgeving kunnen beheersen. Bij dit laatste is in de allereerste plaats gebruik gemaakt van het bestaande door verscheidene voorname brede wegen zodanig te traceren, dat zij uitzicht geven op de toren van de Grote Kerk, het Dordtse kenteken bij uitnemendheid.’ C. G. van Buuren, ‘Uitbreidingsplan van Dordrecht’, in: *Openbare werken*, 1932, nr. 9, p. 106. Zie ook noot 34.

36

K. Rouw, *Metamorfosen. Dertig jaar stedelijke veranderingen in Dordrecht*. Dordrecht (Dienst stadsontwikkeling) 1990, p. 11.

37

Ibidem.

38

Toelichting op het structuurplan voor de Gemeente Dordrecht door Van Tijen en Maaskant/Wissing, zie Rouw (noot 36), p. 12.

39

Ir. S.J. van Embden, ‘Het basisplan voor de sanering van Dordrechts binnenstad’, in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, mei 1959, p. 112. Over de positie van de oeververbindingen schreef Van Embden in hetzelfde artikel ‘Daartoe wordt voorgesteld het creëren van een opvang- of verzamelruimte in de vorm van een brede gordelweg ter plaatse van de huidige Spuihaven, die daartoe gedeeltelijk zal worden



001

Panorama van Dordrecht door Anthonis van den Wynngaerde circa 1560. Bron: Ashmolean Museum Oxford.

002

Kaart van het eiland van Dordrecht door Mattheus van Nispen uit 1673. Bron: Gemeentearchief Dordrecht.

001

View of Dordrecht by Anthonis van den Wynngaerde around 1560. Source: Ashmolean Museum Oxford.

002

Map of island of Dordrecht by Mattheus van Nispen from 1673. Source: Gemeentearchief Dordrecht.

002

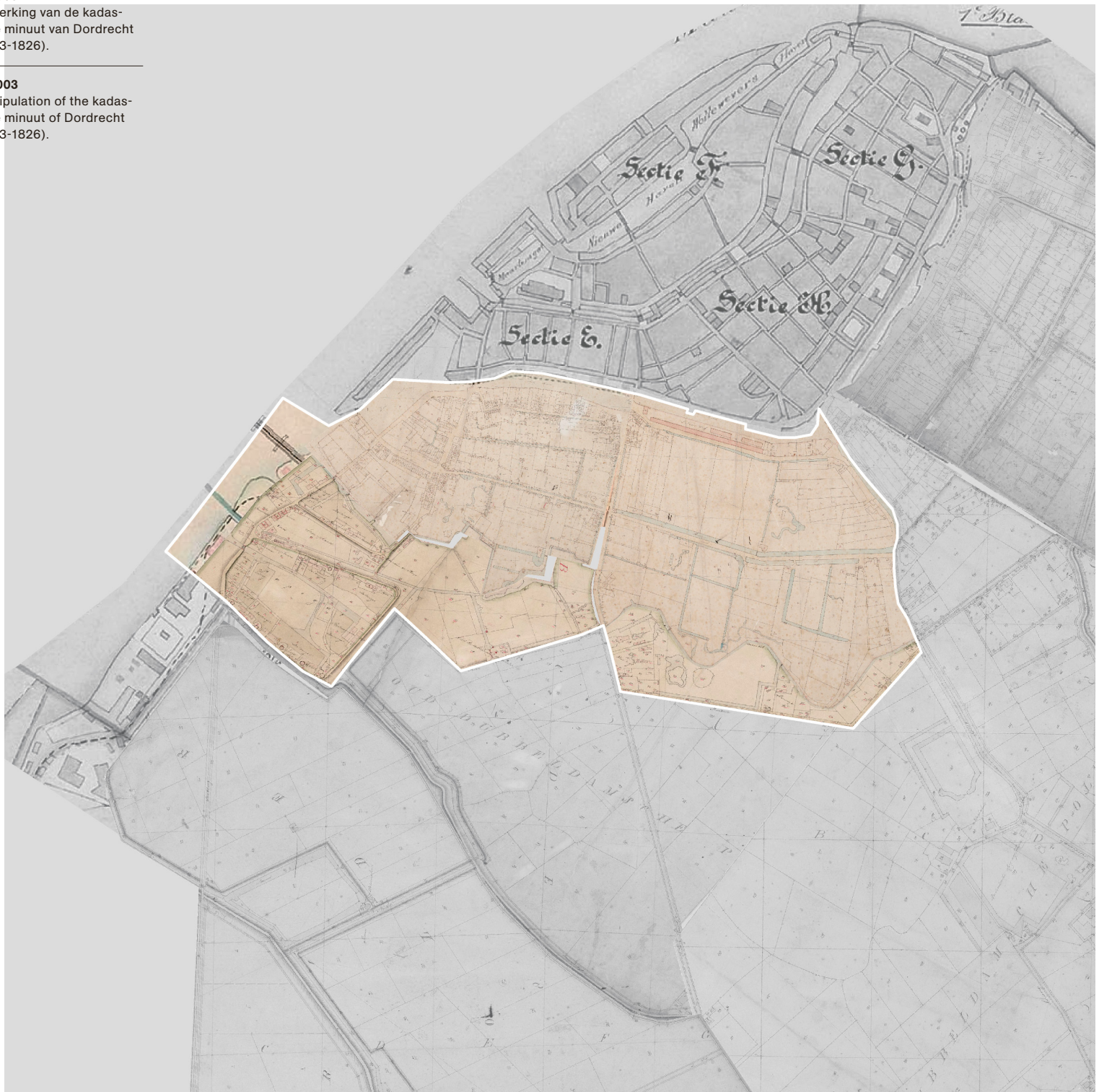


003

Bewerking van de kadastrale minuut van Dordrecht (1813-1826).

003

Manipulation of the kadastrale minuut of Dordrecht (1813-1826).



004

Bewerking van de Bonne-
kaart (1910).

004

Manipulation of the
Bonnekaart (1910).





005

Plattegrond van Dordrecht door Isaac Tirion uit 1742. Bron: Gemeentearchief Dordrecht.

006

Plattegrond van Dordrecht met de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg naar het station, circa 1870. Bron: Gemeentearchief Dordrecht.

007

Bestektekening station Dordrecht, voorgevel. Bron: Archief N.V. Nederlandse Spoorwegen.

005

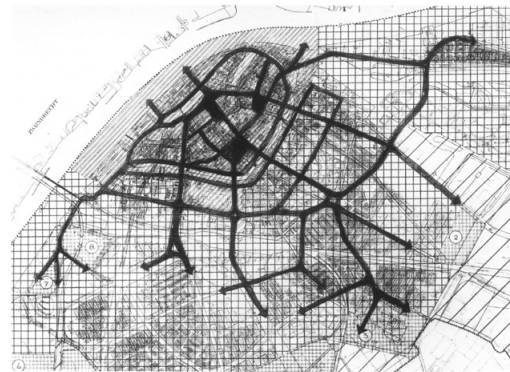
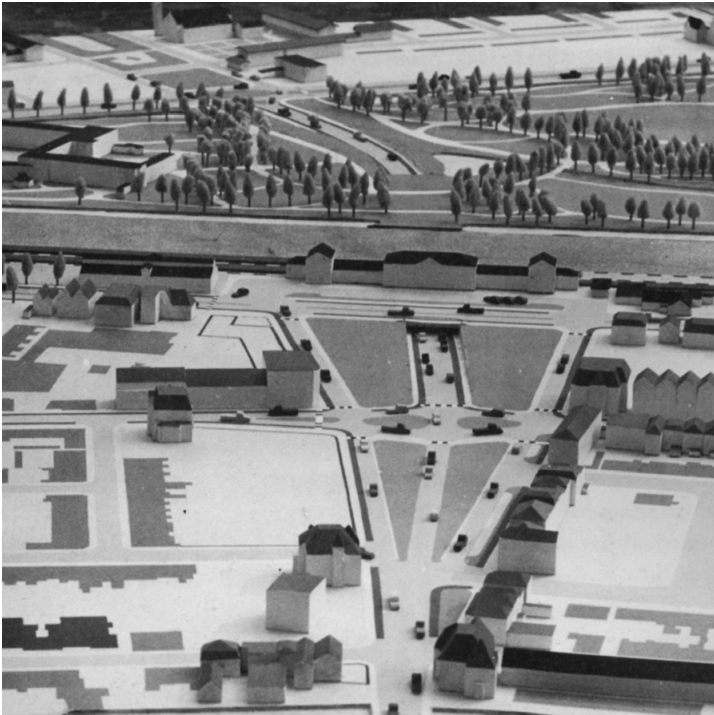
Plan of Dordrecht by Isaac Tirion from 1742. Bron: Gemeentearchief Dordrecht.

006

Plan of Dordrecht with the projected road from the station to the city centre, around 1870. Source: Gemeentearchief Dordrecht.

007

Technical drawing Dordrecht Station, main façade. Source: Archief N.V. Nederlandse Spoorwegen.



Luchtfoto Dordrecht gemaakt ter verslaglegging Duitse luchtaanval, circa 1940. Bron: www.dordtopenstad.nl.

Plattegrond Dordrecht uit 1956. Bron: Gemeente archief Dordrecht.

Kantoorgebouw Tomado gebouwd in 1962 tegenover het station naar ontwerp van H.A. Maaskant. Bron: copyrights Jan Snel.

Maquette van een studie naar een tunnel onder het station uit 1953. Bron: Dienst stadsontwikkeling Dordrecht.

Plan Wissing en Van Tijen, 1954. Bron: NAI, archief Wissing.

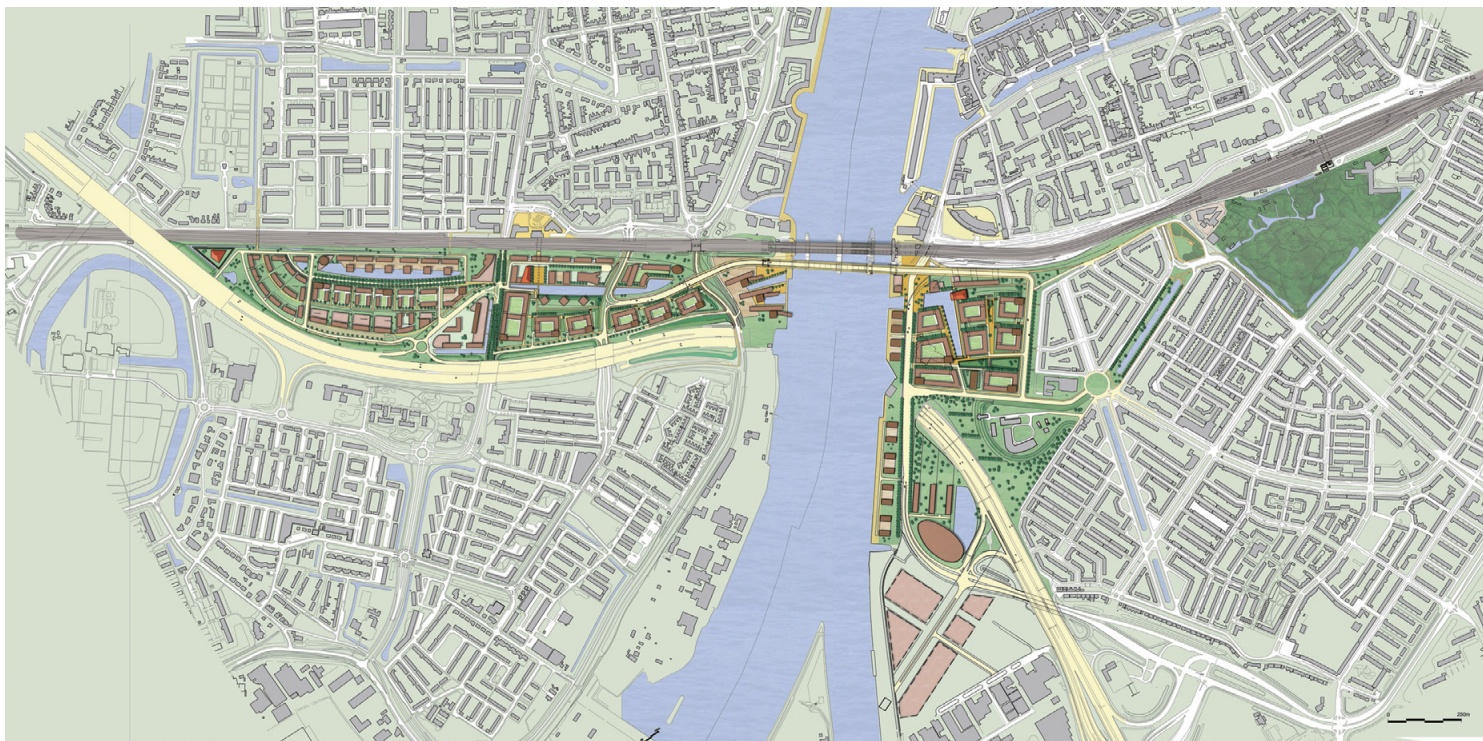
Aerial view Dordrecht around 1940, picture taken to rapport german air raid. Source: www.dordtopenstad.nl

Map of Dordrecht from 1956. Source: Gemeentearchief Dordrecht.

Office building for Tomado built in 1962 in front of the station by HA Maaskant. Source: copyrights Jan Snel.

Model of a study for tunneling the station, 1953. Source: Dienst stadsontwikkeling Dordrecht.

Study Wissing en Van Tijen, 1954. Source: NAI, archief Wissing.

**013**

Masterplan Maasterras door Khandekar, stadsontwerp en landschapsarchitectuur bv, december 2006. Bron: Khandekar, stadsontwerp en landschapsarchitectuur bv.

014

Luchtfoto spoor- en verkeersbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht, 1997. Bron: Aerophoto-Schiphol.

015

Computermodel spoorzone Dordrecht, studie naar de ruimtelijke gevolgen van ondertunneling door studenten TU Delft december 2006.

013

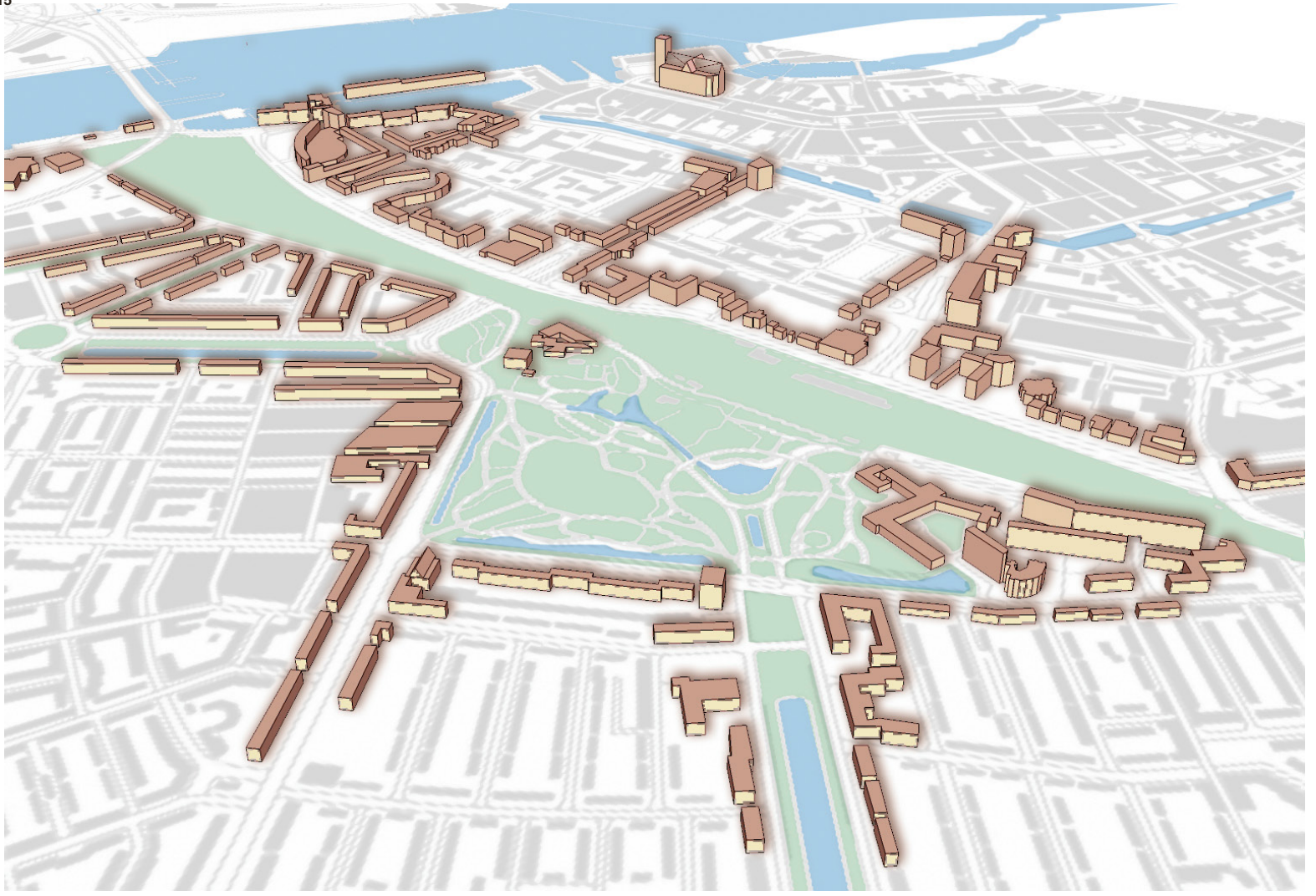
Masterplan Maasterras by Khandekar, office for town planning and landscape architecture, December 2006. Source: Khandekar, stadsontwerp en landschapsarchitectuur bv.

014

Aerial view railway and traffic bridge between Zwijndrecht and Dordrecht, 1997. Source: Aerophoto-schiphol.

015

Computer model railway zone Dordrecht, study into spacial effect of tunneling the railway, students TU Delft, December 2006.

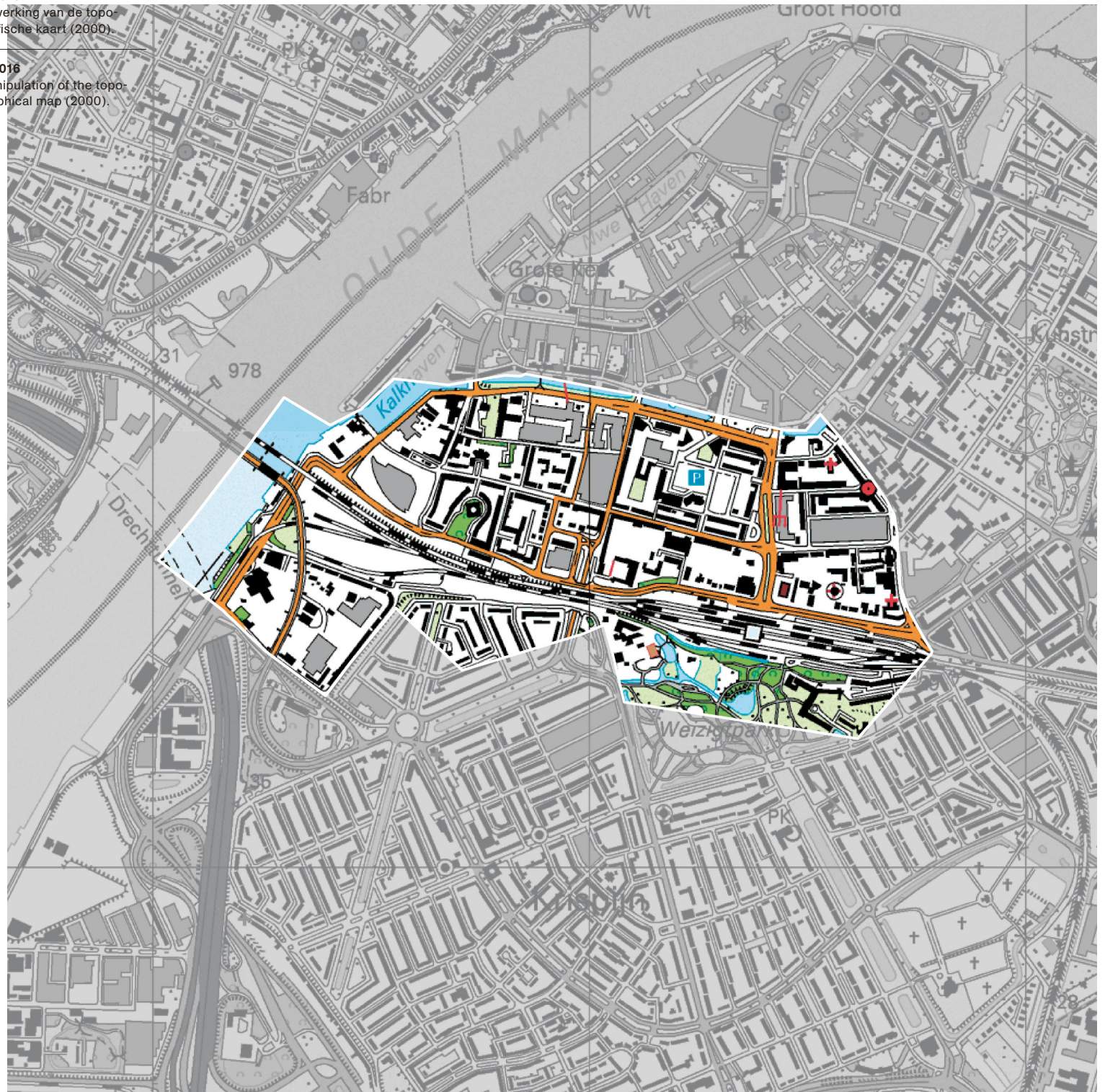


016

Bewerking van de topografische kaart (2000).

016

Manipulation of the topographical map (2000).



zal de oude binnenstad van Dordrecht veel meer centraal komen te liggen dan wanneer de stadsvorming bezuiden de Merwede in het oog wordt gevat; de ongunstige randligging van het oude Dordrechtse stadscentrum zou derhalve automatisch worden gecorrigeerd door de groei van Zwijndrecht en Papendrecht. Dit alles zal echter alleen reële betekenis krijgen bij de tot standkoming van behoorlijke oeververbindingen tussen de oude stad en de nieuwe wijken aan de overzijde. Deze nieuwe oeververbindingen zijn in studie'.³⁹

De nieuwe oeververbindingen waar Van Embden op doelde, zijn er nooit gekomen, maar wel is duidelijk dat het gedachtegoed uit deze tijd ten grondslag ligt aan het huidige Masterplan Drechtsoeverers.⁴⁰ Anders dan Wissing, die verantwoordelijk bleef voor de uitbreidingsplannen, boog Van Embden zich niet over het probleem van de verbinding tussen de binnenstad en de nieuwe uitbreidingswijken op het eiland van Dordrecht.⁴¹

Zoals uit eerder vermeld citaat blijkt, zag Wissing de spoorlijn als een belangrijke barrière tussen de binnenstad en de uitbreidingswijken. Droeg hij ook oplossingen aan in zijn structuurplan? Wat opvalt aan het plan is dat de typisch Dordtse structuur van radiaal en tangenciaal lopende wegen verder werd uitgebouwd. Tussen de stedelijke woonwijken ten zuiden van het spoor, Oud- en Nieuw-Krispijn, en de nieuwe 'tuinwijken' plande Wissing een groenzone met rondweg. De nieuwe wijken worden onderling gescheiden door groene wiggan en verbonden door een tweede rondweg die dwars door de wijken loopt. De belangrijkste radialen die sinds het eind van de jaren dertig de hoofdstructuur van Krispijn vormen, de Nassauweg, de Krispijnse weg en de Viottakade, worden doorgetrokken tot in de nieuwe wijken en verschaffen deze een directe verbinding met de binnenstad.⁴² De hoofdtoegang van de stad blijft de in 1939 aangelegde afrit van de Rijksweg die direct verbonden is met aan de ene kant de Krispijnse tunnel en aan de andere kant, via de Viottakade, met de nieuwe rondweg.

Het belang dat Wissing hechtte aan de radialen blijkt uit zijn voorstel voor een tunnel onder het station en het park Weizigt door om de Nassaukade direct te verbinden met de nieuwe stationsboulevard.⁴³ Deze tunnel zou de Krispijnse tunnel ontlasten. Het even rigoureuze als effectieve voorstel werd nooit uitgevoerd, omdat men met de spoorwegen niet tot overeenstemming kon komen. Dit is niet zo verwonderlijk aangezien de spoorwegen het plan hadden opgevat het spoortracé te verleggen om de scherp naar het zuiden draaiende bocht uit het tracé te halen. Dit is ook de reden dat de Nassaukade rond 1950 werd aangelegd met een extra brede middenberm voorzien van vijvers. Het nieuwe tracé zou dan door het

Weizigtpark en de te dempen Nassauvijver kunnen lopen.⁴⁴

Opnieuw een tunnel?

Alle plannen ten spijt is er sinds de aanleg van de Krispijnse tunnel in 1939 niet veel veranderd in de verbindingen tussen de zuidelijke uitbreidingswijken en de binnenstad. Wel werd de toegang tot de stad verlegd door de aanleg van de Drechtstunnel in de A16 en een nieuwe afrit van deze snelweg in 1977. Daardoor werd de Krispijnse tunnel ontlast. Sinds die tijd wordt het verkeer via de Laan der Verenigde Naties, de rondweg tussen Krispijn en de tuinwijken, naar de oever van de Oude Maas geleid. Vervolgens komt men ter plaatse van de voormalige spoorweghaven, onder de oprit van de spoorbrug door de stad binnen.

Deze ingewikkelde toegang heeft een aantal negatieve gevolgen voor Dordrecht. Ten eerste is hierdoor een van de door Wissing geplande tuinwijken, Wioldrecht, geïsoleerd geraakt van Oud-Krispijn. De Viottakade werd niet de belangrijke toegangsweg naar Wioldrecht die Wissing voor ogen stond. Ten tweede verloor de Zwijndrechtse brug zijn functie als belangrijke verkeersbrug en is een misplaatst object geworden; ook als brug voor langzaam verkeer functioneert hij nauwelijks.⁴⁵ Ten derde is het station van Dordrecht zeer slecht bereikbaar geworden voor autoverkeer. Als laatste belangrijk punt kan nog opgemerkt worden dat de ooit zo zorgvuldig architectonisch vormgegeven stadsentree vervangen is door een soort sluipweg over een industrieterrein.

Deze ontwikkelingen hebben de al bestaande problematiek ten aanzien van de geïsoleerde ligging van de zuidelijke uitbreidingswijken nog eens versterkt. De huidige sociaaleconomische problemen van deze wijken zouden hiermee wel eens in verband kunnen staan.⁴⁶ Rond de spoorzone concentreren zich zodoende allehande problemen van stadsesthetische, sociaaleconomische en veiligheidstechnische aard.⁴⁷

Conclusies

Uit het voorafgaande zijn een aantal belangrijke conclusies te trekken. De positionering van het spoortracé aan de rand van de 'Stads Gront' heeft de al aanwezige structuur van tanganten en radialen versterkt, de weg parallel aan het spoor werd de belangrijkste tangent. Gedurende de twintigste eeuw hebben verschillende ontwerpers deze structuur als uitgangspunt genomen voor uitbreidingsplannen. De kracht van hun ideeën lag in het feit dat het uitbouwen van deze structuur zowel de relatie tussen Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht (het Drechtstedenverband), als de relatie

gedempt. ... Aldus zal zonder offers een ruime boulevard kunnen worden geschapen, waarvan de uiteinden in beginsel kunnen worden gezien als mogelijke aansluitpunten voor toekomstige rivierover- of onderdoorgangen.'

⁴⁰ De eerste ideeën over samenwerking in Drechtstedenverband dateren uit de jaren dertig en zijn afkomstig van Van Buuren. In zijn artikel in *Openbare werken* (1932), 8, schreef hij: 'Hiermee wil ik allerminst zeggen, dat samenwerking tusschen belanghebbende gemeenten ongewenst zou zijn, integendeel acht ik haar het primair aangewezen middel tot een vlotte bereiking van het voorgestelde doel tot aller belang. Het gevaar, dat alle betrokkenen zou treffen, van tijdrovende annexatie, en dus van gevaarlijk uitstel, wordt dan bovendien omzeild' (p. 96). Ook Wissing sprak in zijn inleiding op de sanering van Dordrecht over het belang van samenwerking: 'Uit alles blijkt de grote onderlinge lotsverbondenheid van al deze plaatsen, die dan ook inmiddels besloten tot het doen opstellen van een gemeenschappelijk stedenbouwkundig plan, dat al enige vorm begint aan te nemen onder de handen van de gezamenlijke stedenbouwkundige adviseurs van de Drechtsteden, de heren de Ranitz, Schut, Pouderoyen, Van Embden en schrijver dezes, bijgestaan door hun medewerkers en de technische adviseurs van de diverse gemeenten en door E.T.I. voor Zuid-Holland'. In: *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, (1959), mei, p. 106.

Beide ontwerpers achtten nieuwe oeververbindingen die aansluiten op nieuw te ontwikkelen gordelwegen cruciaal voor de toekomstige gemeenschappelijke ontwikkeling van de Drechtstad. Deze ideeën zijn in het Masterplan Drechtsoeverers uit 1994 volledig losgelaten. De ruimtelijke relatie tussen de betrokken gemeenten wordt hierin uitgewerkt op twee niveaus. Ten eerste door de introductie van nieuwe veerverbindingen voor langzaam verkeer: de *fast ferry* en de watertaxi. Ten tweede door de boterzachte 'visuele relatie' die architectonische projecten aan beide zijden van de oevers met elkaar moet verbinden. Zie: *Masterplan Drechtsoeverers, Een Kwaliteitsprong* (noot 9).

⁴¹ Van Embden (noot 39), p. 112: 'Maatregelen tot verbetering van de aanvoerwegen buiten het centrum behoren thuis in de uitbreidingsplannen en in deelplannen voor de bestaande buitenwijken'.

⁴² Nederlands Architectuurinstituut, archief Wissing, R19, werk 772, tekeningnummer 7. Wissing bouwde voort op het uitbreidingsplan van C. G. van Buuren. De groene gordel tussen de stedelijke woonwijken, Oud- en Nieuw-Krispijn, en de nieuwe uitbreidingen is een element dat overgenomen is uit het plan van Van Buuren. Dit element is deels nog te herkennen in de plattegrond van Dordrecht. In het zuiden in het tracé van de Laan der Verenigde Naties, in het oosten door het tracé van de randweg N3. De groenzone is dus grotendeels opgesoupeerd door infrastructuur. Zie ook noten 34 en 35.

⁴³ Er is een maquette bekend uit mei 1953 van een studie naar een tunnel onder het station. Zie Rouw (noot 36), p. 12. Als onderdeel van het saneringsplan werden de Stationsweg en de Johan de Wittstraat wel verbreed tot nieuwe 'stationsboulevard'. Zie ook noot 27.

⁴⁴ Jansen Manenschijn (noot 11), p. 178.

⁴⁵ Curieus in dit verband is het feit dat C.G. van Buuren in zijn Uitbreidingsplan uit 1932 de stadsbrug voor-

lijke relatie tussen de betrokken gemeenten wordt hierin uitgewerkt op twee niveaus. Ten eerste door de introductie van nieuwe veerverbindingen voor langzaam verkeer: de *fast ferry* en de watertaxi. Ten tweede door de boterzachte 'visuele relatie' die architectonische projecten aan beide zijden van de oevers met elkaar moet verbinden. Zie: *Masterplan Drechtsoeverers, Een Kwaliteitsprong* (noot 9).

⁴¹ Van Embden (noot 39), p. 112: 'Maatregelen tot verbetering van de aanvoerwegen buiten het centrum behoren thuis in de uitbreidingsplannen en in deelplannen voor de bestaande buitenwijken'.

⁴² Nederlands Architectuurinstituut, archief Wissing, R19, werk 772, tekeningnummer 7. Wissing bouwde voort op het uitbreidingsplan van C. G. van Buuren. De groene gordel tussen de stedelijke woonwijken, Oud- en Nieuw-Krispijn, en de nieuwe uitbreidingen is een element dat overgenomen is uit het plan van Van Buuren. Dit element is deels nog te herkennen in de plattegrond van Dordrecht. In het zuiden in het tracé van de Laan der Verenigde Naties, in het oosten door het tracé van de randweg N3. De groenzone is dus grotendeels opgesoupeerd door infrastructuur. Zie ook noten 34 en 35.

⁴³ Er is een maquette bekend uit mei 1953 van een studie naar een tunnel onder het station. Zie Rouw (noot 36), p. 12. Als onderdeel van het saneringsplan werden de Stationsweg en de Johan de Wittstraat wel verbreed tot nieuwe 'stationsboulevard'. Zie ook noot 27.

⁴⁴ Jansen Manenschijn (noot 11), p. 178.

⁴⁵ Curieus in dit verband is het feit dat C.G. van Buuren in zijn Uitbreidingsplan uit 1932 de stadsbrug voor-

tussen Dordrecht en de zuidelijke stadsuitbreidingen organiseerde in een netwerk van onderlinge verbindingen. De plannen waren echter mooier dan de werkelijkheid. De radialen werden ernstig belemmerd door een te krappe tunnel of drukke spoorwegovergangen. De bruggen naar Zwijndrecht en Dordrecht kwamen niet op de geplande posities tot stand.

Deze plannen hebben er echter wel toe geleid dat de spoorzone een cruciale schakel werd in de ruimtelijke structuur van Dordrecht. Dordrecht zou er dan ook goed aandoen de problemen en mogelijkheden van het gebied in dit grotere verband te zien. De ligging van de Dordtse spoorzone is uniek, met een deel grenzend aan de Oude Maas en een ander deel grenzend aan het Weizigtpark. Projecteren we het 'Delftse scenario', het ondertunnelen van het spoortracé, op Dordrecht dan is onmiddellijk duidelijk dat er zich mogelijkheden voordoen die de structuur van de stad enorm zouden kunnen verbeteren. Het Weizigtpark zou een centraal gelegen stadspark kunnen worden dat als schakel tussen de binnenstad en de stadsuitbreidingen kan gaan functioneren.

Een ondergronds station zou zo aan een van de radialen kunnen worden aangelegd, dat het zowel vanuit de binnenstad als vanuit de zuidelijke stadsuitbreidingen makkelijk te bereiken is. Het verplaatsen van het station richting Oude Maas zou een goede mogelijkheid bieden om de toegang tot de stad opnieuw vorm te geven en tegelijkertijd de bereikbaarheid van het station voor autoverkeer te verbeteren. Bovendien is er de mogelijkheid het station te koppelen aan een halte van de watertaxi of *fast ferry*.⁴⁸

Een heroverweging van de positie van de stadsbrug Zwijndrecht-Dordrecht wordt eveneens mogelijk wanneer de spoorbrug haar functie verliest door de komst van een tunnel. Een goede verbinding Zwijndrecht-Dordrecht voor lokaal verkeer zou het ideaal van de Drechtsteden om één Drechtstad te vormen langs de oevers van de Oude Maas, Beneden Merwede en de Noord dichterbij brengen. Want met enkel het herontwikkelen van de rivieroevers, uitgangspunt van het Masterplan Drechtoevers, ben je er nog niet.⁴⁹ Daar waren de stedenbouwkundigen Van Buuren, Wissing en Van Embden zich terdege van bewust.⁵⁰

stelde ten noorden van de spoorbrug, om zo direct aan te sluiten op de geplande gordelweg gevormd door de Korte Parallelweg, Burgemeester de Raedtsingel en Oranjelaan. Uiteindelijk werd de stadsbrug veertig meter ten zuiden van de spoorbrug gebouwd omwille van het doorgaande verkeer richting Moerdijk. Zie *Openbare Werken*, 1932, nr. 8, p. 93.

46

Uit het kaartenonderzoek blijkt o.a. het verdwijnen van tal van sportvoorzieningen in de directe nabijheid van Oud- en Nieuw-Krispijn. Deze voorzieningen zijn opgeofferd aan het groeiende wegennet. Uit historische beschrijvingen blijkt ook het verdwijnen van tal van buurtvoorzieningen, waaronder sportfondsenbad, badhuis, muziekcent en winkels. Jansen Manenschijn (noot 11), pp. 159-178. Zie ook noot 8.

47

In 2004 lieten de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht door TNO een studie verrichten naar de veiligheid van de spoorzone. In deze studie werd onderzocht onder welke voorwaarden bebouwing rond de spoorlijn gerealiseerd kon worden. Het is duidelijk dat dit een zeer belangrijke factor in de planvorming is, omdat het hier een belangrijke route betreft waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Zie cms.dordrecht.nl

48

Zie noot 40.

49

Zie noot 9.

50

Zie de noten 34, 39, 40 en 45.