Parklint Wielwijk

STEDENBOUWKUNDIG KADER

Gemeente Dordrecht - 15 december 2015

1 Inleiding 5
2 Het parklint in de visie Wielwijk 7
3 Overzichtstekening 9
4 Admiraal de Ruyterweg 11
5 Parklint *Schetsontwerp openbare ruimte* 13
6 Wonen aan een stadstuin *Stedenbouwkundig kader nieuwbouw Tromptuinen* 37
7 Wonen op een eiland in het park *Stedenbouwkundig kader nieuwbouw Parkrand* 47
8 Wonen in een (volks-)tuin *Stedenbouwkundig kader nieuwbouw Volkstuinen* 59

[1] Inleiding

Visie 'Wielwijk sterk en weerbaar' (2007)

Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (2007)

In 2007 stelde de gemeenteraad van Dordrecht de visie 'Wielwijk sterk en weerbaar' vast. De visie, die is ontwikkeld door gemeente, woningcorporatie Woonbron en een grote groep bewoners van Wielwijk, schetst een sprankelend toekomstbeeld voor de wijk. Belangrijk onderdeel hiervan is het zogenaamde Parklint, een nieuwe groenstructuur in de wijk, die het vernieuwde Admiraalsplein verbindt met het Wielwijkpark en waarlangs de gewenste nieuwe woonmilieus kunnen ontstaan. Het parklint is een bijzondere ingreep die niet alleen veel betekenis heeft voor de vernieuwing van Wielwijk, maar ook als (internationaal) voorbeeld dient voor het klimaatbestendig maken van steden. Door de financiële en economische crisis in de periode 2008-2014 is de beoogde vernieuwing en verandering van de wijk langzamer gegaan dan gepland. Gemeente en Woonbron zijn echter voornemens om het Parklint de komende jaren te realiseren.

Voor u ligt het 'Stedenbouwkundig kader Parklint'. Hierin beschrijft de gemeente de ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de nieuwbouw langs het parklint. Het stedenbouwkundig kader dient als onderlegger voor het te wijzigen bestemmingsplan en is kader voor ontwikkelaars en zelfbouwende particulieren bij nieuwbouw. Daarnaast wordt een schetsontwerp voor de openbare ruimte gepresenteerd, dat inzicht geeft in de toekomstige inrichting van het Parklint en de relatie met de nieuwe bebouwing. Het stedenbouwkundig kader is in samenwerking met Woonbron tot stand gekomen tijdens een proces van rekenen en tekenen, waarin de financiële kaders van de gebiedsexploitatie Wielwijk leidend zijn geweest. Ten behoeve van het te wijzigen bestemmingsplan zijn naast het stedenbouwkundig kader aanvullende onderzoeken nodig.

Visiekaart Wielwijk

[2] Het parklint in de visie Wielwijk

Participatietraject Parklint (2012)

Wielwijk is grotendeels gebouwd in de de jaren vijftig van de vorige eeuw als uitbreidingswijk van Dordrecht. De wijk is anno 2015 zo'n zestig jaar oud. Met name de portiekflats voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en de openbare ruimte is op een aantal plekken versleten. In de stedenbouwkundige visie (2007) is gezocht naar een duurzame ruimtelijke structuur waarbinnen de noodzakelijke vernieuwing kan plaatsvinden en die de wijk weerbaar maakt voor de toekomst. Het Parklint speelt in deze nieuwe ruimtelijke structuur de hoofdrol. De zuidelijke wijkontsluitingsweg wordt verlegd van de Maarten Harpertszoon Trompweg (MH Trompweg) naar de Admiraal de Ruyterweg aan de rand van de wijk. In het straatprofiel van de MH Trompweg (een zone van 400 m lang en 50-80 m breed) wordt een nieuwe parkinrichting gemaakt die het huidige Wielwijkpark verbindt met het hart van de wijk. De groenzone sluit aan op het Admiraalsplein en het groengebied langs de Karel Doormanweg. Zo verandert het oude, decentraal gelegen Wielwijkpark in een eigentijds lineair park dat goed aansluit op de woonbuurten. Langs het nieuwe park is ruimte voor nieuwe woonmilieus. De portiekflats langs de MH Trompweg verdwijnen en worden vervangen door grondgebonden woningen. Langs de zuidrand van het Wielwijkpark komen kavels voor zelfbouwers. Nieuwbouw op deze plek zorgt ervoor dat ook deze zijde van het park 'ogen' krijgt, wat belangrijk is voor de sociale veiligheid. Daarnaast dient de uitgifte van kavels als kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte ten behoeve van het Parklint en het omleggen van de Admiraal de Ruyterweg.

In 2012 is in het 'Participatietraject Parklint' met een groep bewoners nagedacht over de inrichting van het Parklint. Met het Parklint wordt gehoor gegeven aan de volgende belangrijke (bewoners)wensen voor het Wielwijkpark en het wijkgroen:
- Verbeterde bereikbaarheid van het Wielwijkpark: het park wordt de wijk ingetrokken,
- een kindveilige route door de wijk, waarlangs speelvoorzieningen en scholen zijn te bereiken,
- rondje Wielwijk voor voetgangers,
- schakel in de stedelijke fietsstructuur,
- verbeterde randen van het park: met nieuwe bebouwing krijgt het park een sociaal veilige, duidelijke begrenzing. Omgekeerd maakt het Parklint de ontwikkeling van hoogwaardige woonbebouwing mogelijk,
- langs het Parklint wordt een programma aangelegd dat gericht is op spel en ontmoeting.

1.
2.
3.
4.
5.
uitgeefbaar 1570 m2
uitgeefbaar 1000 m2
uitgeefbaar 1560 m2
uitgeefbaar 870 m2
uitgeefbaar 1640 m2
uitgeefbaar 1560 m2
uitgeefbaar 1000 m2
uitgeefbaar 11282 m2
waarvan 401 recht van overpad
uitgeefbaar 15.166 m2

LEGENDA PARKLINT

schetsontwerp openbare ruimte parklint

- water bestaand
- water nieuw
- oever met beschoeiing
- natuurvriendelijke oever
- intensief beheerd gazon
- boomweide met extensief beheerde grasvegetatie
- bosplantsoen met onderbeplanting: een rijke kruidenlaag met inheemse planten
- watertuin
- bestaande bomen
- nieuwe bomen
- te verwijderen bomen
- hoofd(fiets)route parklint, zwart asfalt
- parkpad voor auto's toegankelijk, zwart asfalt
- overige parkpaden, zwart asfalt
- struinpaden, onverhard
- nieuwe brug auto
- nieuwe brug langzaam verkeer
- sport- en speelvoorzieningen
- hoofdleidingen (o.a. gasunie)

proefverkaveling woningen parklint

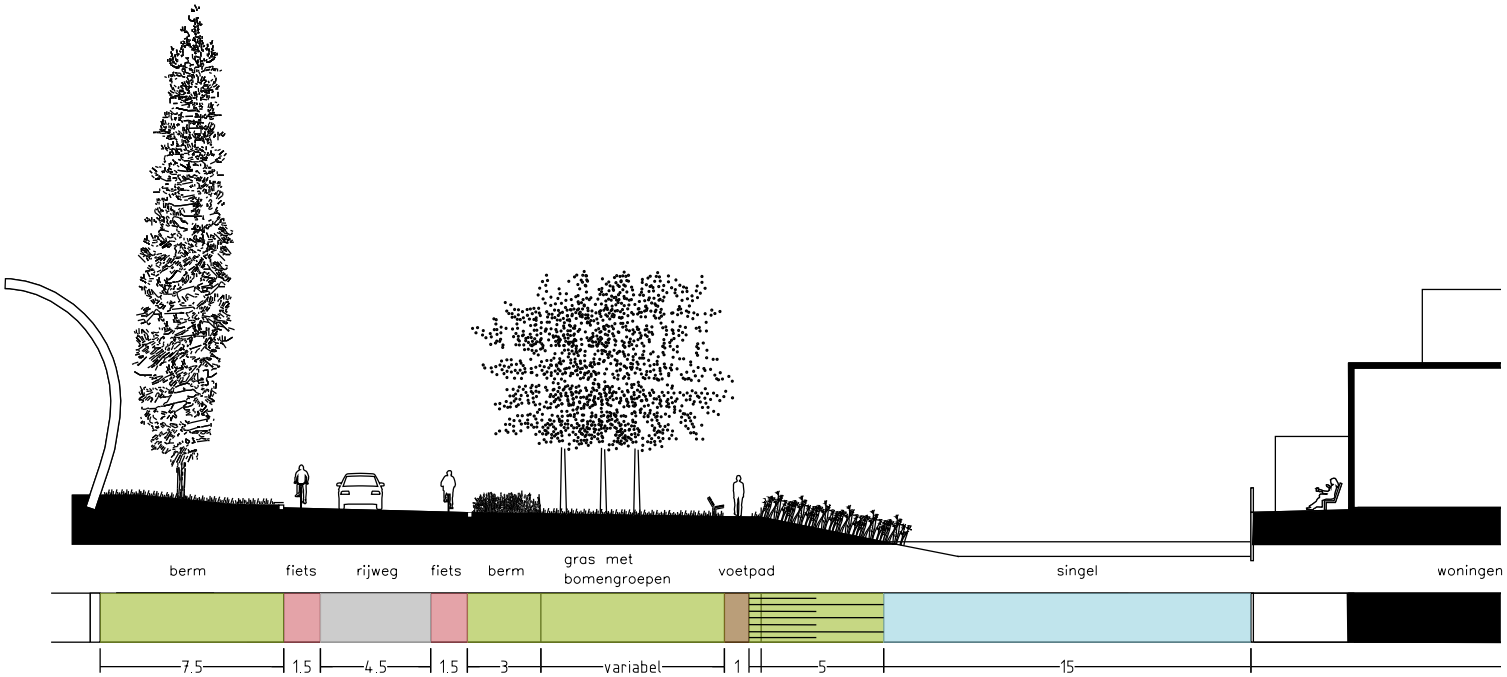
- bestaande bebouwing
- nieuwbouwwoningen parklint
- renovatie bebouwing parklint
- tuinen/percelen
- haag
- erf / voetpad langs woningen Tromptuinen, gebakken klinkers
- woonstraat / parkeren, gebakken klinkers

[3] Overzichtstekening

De tekening (p.8) geeft een overzicht van de verschillende deelprojecten van het Stedenbouwkundig kader Parklint Wielwijk. De volgende deelprojecten zijn daarin te herkennen:

1. aanleg Admiraal de Ruyterweg
2. aanleg openbare ruimte Parklint
3. nieuwbouw Tromptuinen
4. nieuwbouw parkrand
5. nieuwbouw volkstuinenlocatie

Op basis van de overzichtstekening is de financiële haalbaarheid getoetst. Daaruit bleek dat de verschillende deelprojecten te realiseren zijn binnen de gebiedsexploitatie. In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de verschillende deelprojecten.



doorsnede Admiraal de Ruyterweg

[4] Admiraal de Ruyterweg

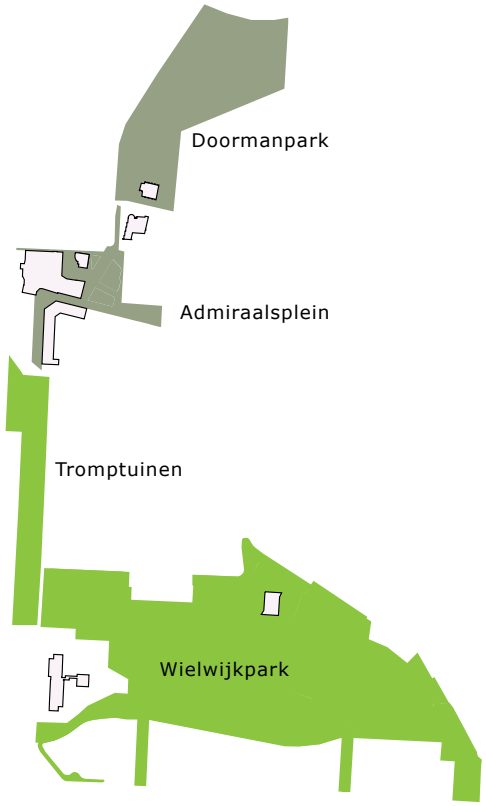
Stedenbouwkundig plan Westervoeg
(22 augustus 2011)

Het verleggen van de zuidelijke ontsluitingsweg van de MH Trompweg naar de Admiraal de Ruyterweg is noodzakelijk voor de herstructurering van Wielwijk. De aanleg van de Admiraal de Ruyterweg is daarom meegenomen in het Stedenbouwkundig kader voor het Parklint. De Admiraal de Ruyterweg hangt ruimtelijk sterk samen met de nieuwbouw aan de Cornelis Evertsenstraat en de aanleg van de waterpartij. Dit is terug te vinden in het document 'Stedenbouwkundig plan Wielwijk Westervoeg (22 augustus 2011)'. In dit document werd aangegeven dat de weg een breedte dient te krijgen van 6,0 m. met aan weerszijden een fietsstrook van 1,5 m.

Inmiddels is gebleken dat kan worden volstaan met een wegbreedte van 4,5 m. met aan weerszijden een fietsstrook van 1,5 m.

[5] Parklint

Schetsontwerp openbare ruimte



5.1 Renovatie en nieuwe aanleg

Waarom een schetsontwerp?
Het Parklint bestaat uit bebouwing en openbare ruimte. Voor de openbare ruimte is een schetsontwerp gemaakt om de financiële haalbaarheid te toetsen, de relatie met de nieuwbouw langs het park te onderzoeken en de inrichtingsmogelijkheden van het Parklint te verkennen. Het schetsontwerp bestaat uit twee delen: de Tromptuinen en het Wielwijkpark. Het Admiraalsplein (al heringericht) en het Karel Doormanpark (geen actuele ontwikkelingslocatie) zijn in dit schetsontwerp buiten beschouwing gelaten.

De opgave voor de openbare ruimte
Het onderdeel Tromptuinen behelst de transformatie van verkeersweg naar een autovrije, groene openbare ruimte. Het onderdeel Wielwijkpark vraagt om een forse renovatie van de bestaande beplantings- en padenstructuur en een aanpak van de wateroverlast. Het Parklint wordt een nieuwe, duurzame groenstructuur. In het schetsontwerp staan daarom toekomstgerichte thema's centraal: hergebruik, klimaatbestendigheid, gebruikswaarde en sociale veiligheid. Deze thema's zijn onder meer gebaseerd op de uitkomsten van het 'Participatietraject Parklint' in 2012 waarin bewoners hebben nagedacht over de inrichting van het Parklint.

Hergebruik
Wielwijk is een zestig jaar oude stadswijk en daardoor geen onbeschreven bladzijde. De huidige openbare ruimte is op sommige plekken sleets en enigszins in verval geraakt, maar herbergt ook veel kwaliteiten. Het schetsontwerp van het Parklint borduurt daarom voort op wat er al is. Er wordt ingezet op hergebruik van materiaal, zoals gebakken klinkers en natuursteen in de MH Trompweg, hergebruik van bestaande padenstructuren en wegfunderingen, maar ook gebruik van bestaande hoogteverschillen in het park en behoud en inpassing van waardevolle bomen.

Klimaatbestendigheid
Het parklint biedt als nieuwe groenstructuur een uitgelezen kans om Wielwijk klimaatbestendiger te maken: het groen biedt mogelijkheden voor de opvang van regenwater en kan in de zomerperiode hittestress in de wijk tegengaan. De bestaande waterstructuur wordt uitgebreid, zodat er meer waterberging en een betere doorstroming komt. De noodzakelijke vernieuwing van de beplanting op veel plekken maakt het mogelijk om meer variatie in soorten aan te brengen, wat goed is voor de biodiversiteit.

Gebruikswaarde en sociale veiligheid
Een belangrijke doelstelling achter het Parklint is het maken van een openbare ruimte met een hoge gebruikswaarde voor bewoners en in het bijzonder kinderen. Het huidige Wielwijkpark wordt door bewoners laag gewaardeerd en slecht gebruikt.

De nieuwe bebouwing langs het park brengt 'ogen in het park' en levert een belangrijke bijdrage aan de sociale veiligheid. In de openbare ruimte zelf wordt een kralensnoer van sport- en spelvoorzieningen aangelegd dat uitnodigt om het park ook daadwerkelijk te gebruiken als 'lint'.

Belangrijke drager is de langzaam-verkeersroute die alle onderdelen van het parklint verbindt en tevens een stedelijke hoofdfietsroute en stad-landverbinding is.

5.2 Tromptuinen: verbinding tussen plein en park

De MH Trompweg kent een breed straatprofiel tussen de huidige portiekflats. Hierdoor is het in potentie een mooie stedelijke ruimte van 50 tot 80 m breed en 400 m lang. Aan de westzijde ligt nu de doorgaande verkeersweg richting het centrum van Wielwijk, aan de oostzijde staan drie rijen bomen, lindes, naast elkaar. Door een toenemend autobezit en daarmee parkeerbehoefte is de openbare ruimte sinds de aanleg in de jaren vijftig/zestig steeds verder verhard en de ruimte onder de bomen veranderd in een parkeerterrein. Het verplaatsen van de verkeersontsluiting naar de Admiraal de Ruyterweg en de forse verdunning van het aantal woningen maakt het mogelijk om het gebied groen en autovrij in te richten, waardoor er een sterke verbinding komt tussen het Admiraalsplein en het Wielwijkpark.

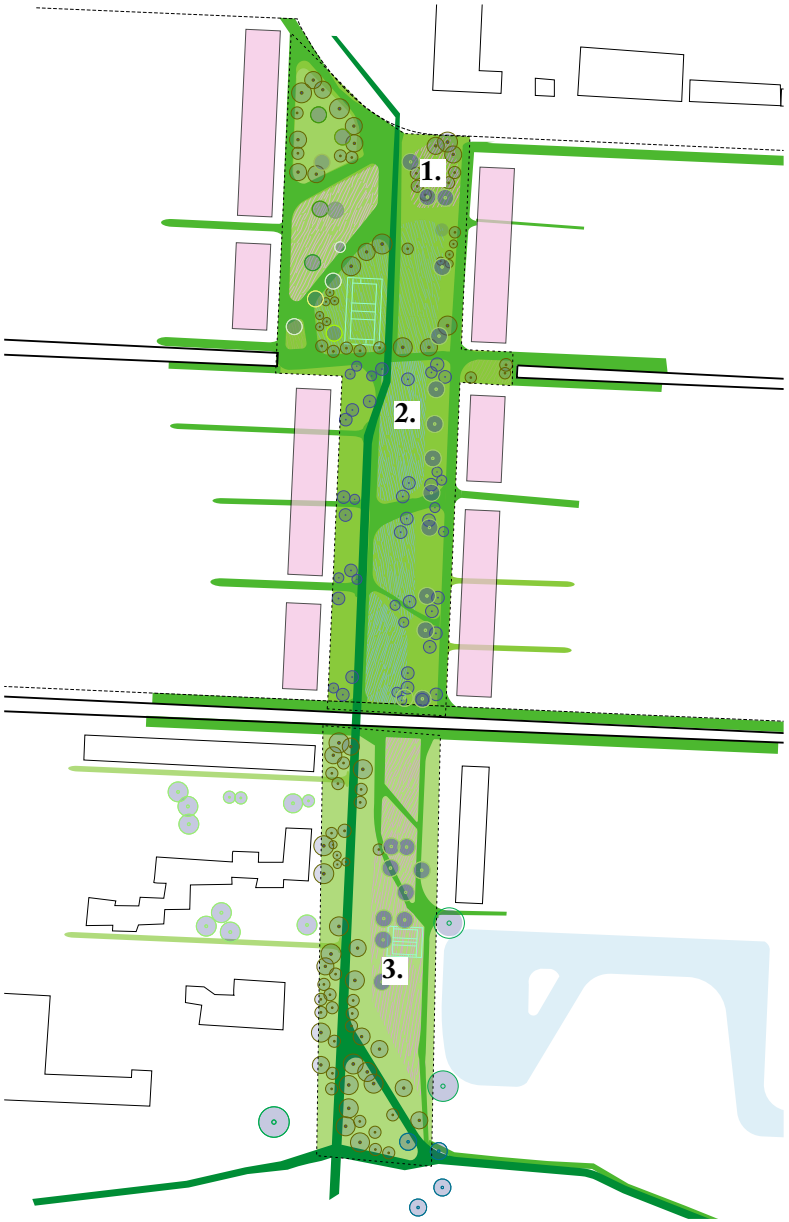
Het schetsontwerp stelt een ruimtelijke opbouw in drie delen voor van plein naar park: arboretum, watertuin en parkzone.

Ruimtelijke opbouw Tromptuinen

1. Arboretum
Het bestaande, gevarieerde bomenbestand in dit deel van de Tromptuinen dient als basis voor een verdere verdichting met bijzondere bomensoorten. De hoge bomendichtheid dient ter afscherming van de doorgaande verkeersweg om het Admiraalsplein en als tegenhanger van de stedelijkheid op het plein. Op de 'bomeneilanden' is tevens ruimte voor sport en spel.

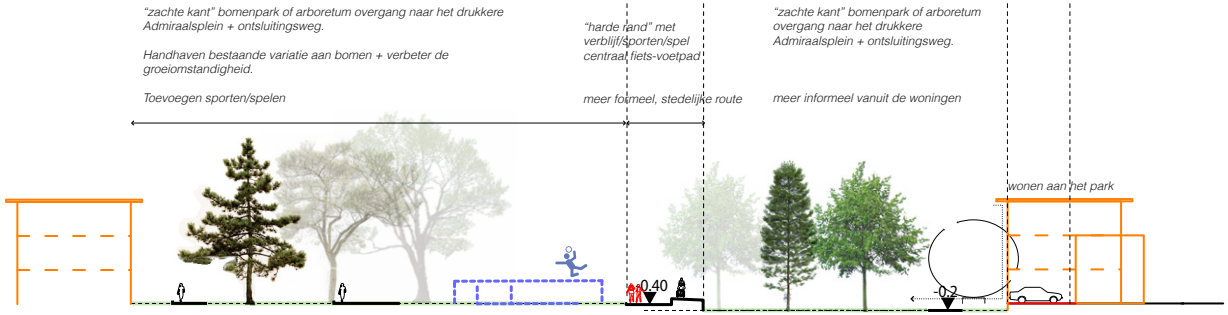
2. Watertuin
Het middelste deel van de Tromptuinen is het smalst. De ruimte wordt open en waterrijk ingericht, met de nadruk op rustig verblijf. Door te werken met reliëf, aflopend naar het midden van het profiel, kan er een groene buffer voor hemelwater worden gemaakt. Deze kan het regenwater tijdens piekbuien bovengronds bergen en vertraagd afvoeren. Door het geleidelijk aflopend maaiveld ontstaat een gradiënt waarlangs een gevarieerde vegetatie kan groeien.

3. Parkzone
Het meest zuidelijke deel van de Tromptuinen vormt de overgang naar het Wielwijkpark en heeft momenteel ook al kenmerken van het park door de compositie van de bomen en de meer campusachtige opzet van de bebouwing erlangs. Deze sfeer vormt de basis voor de herinrichting. Het gebied naast de centrale vijver is nu al een aantrekkelijke picknickplek en kan versterkt worden met sport- en spelvoorzieningen.

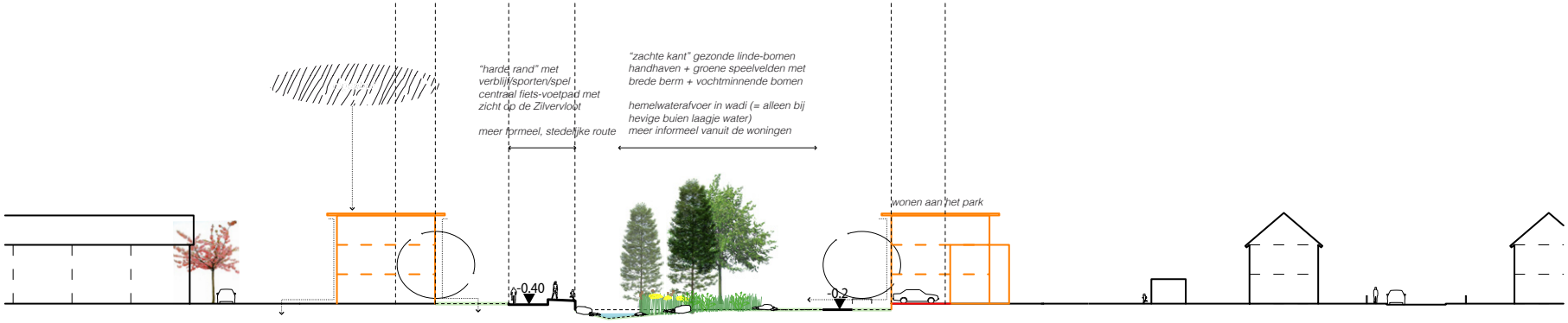


Fotomontage 'Watertuin'

Dwarsdoorsnedes ‘Arboretum‘ en ‘Watertuin‘



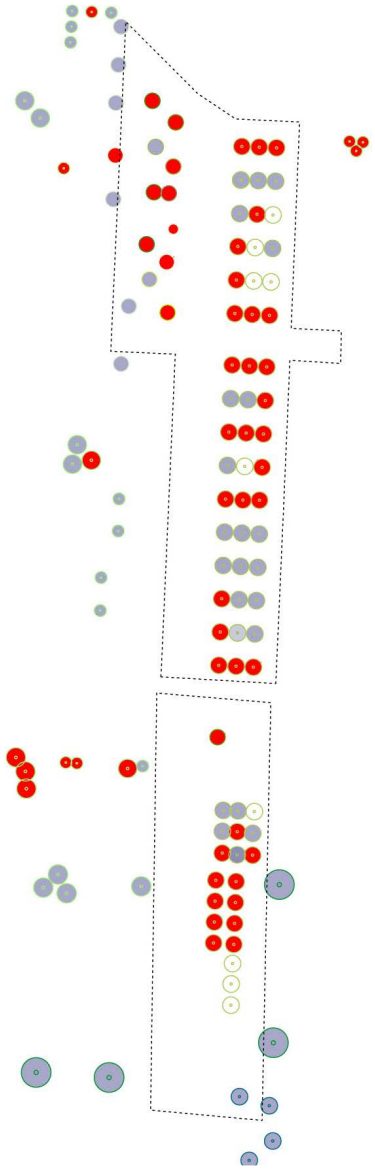
dwarsdoorsnede Arboretum



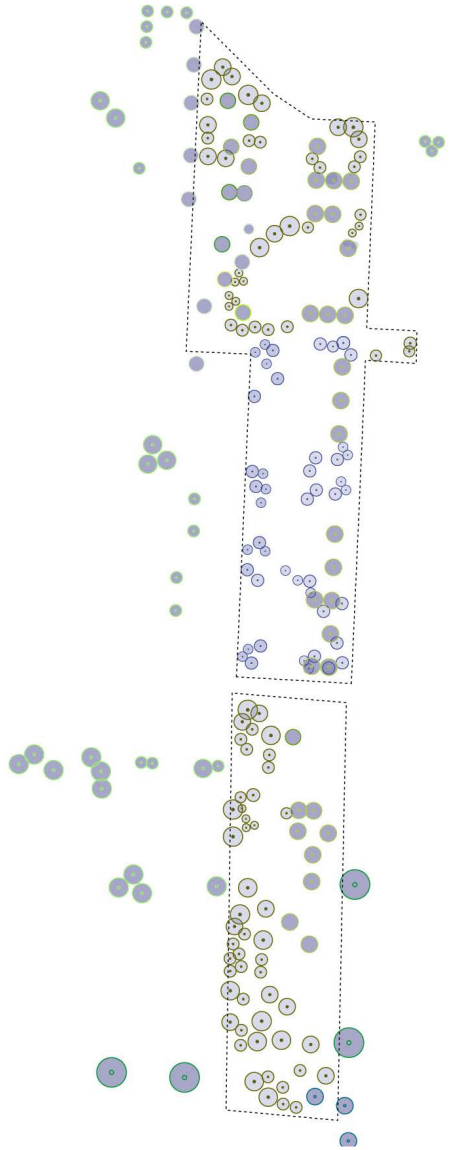
dwarsdoorsnede Watertuin

Bomen Tromptuinen

De bestaande bomen in de Tromptuinen zorgen voor beeldkwaliteit. Tegelijkertijd is er sprake van een éénzijdig bomenbestand en zorgt de huidige bomenstructuur (strak in een grid) voor een sterke opdeling van de ruimte en weinig relatie tussen de oostzijde en westzijde van de ruimte. Door het verharden van de ruimte onder de lindes ten behoeve van parkeren zijn deze bomen in slechte staat. Daarom wordt voorgesteld om het bomenbestand in de Tromptuinen strategisch uit te dunnen (slechte bomen eruit) en in de ruimte nieuwe bomen te planten, soorten en compositie passend bij het onderdeel Arboretum, Watertuin of Parkzone.

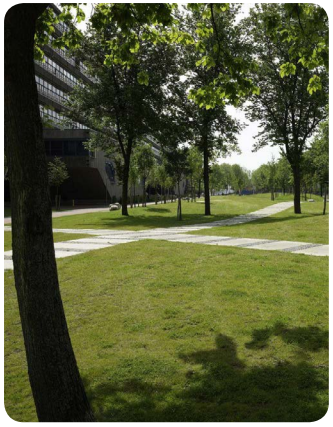


huidige situatie
(rood = bomen in slechte conditie)



voorstel schetsontwerp

1. Arboretum:
huidige bijzondere bomen als basis ter afscherming drukke weg, bomeneilanden, sport en spel



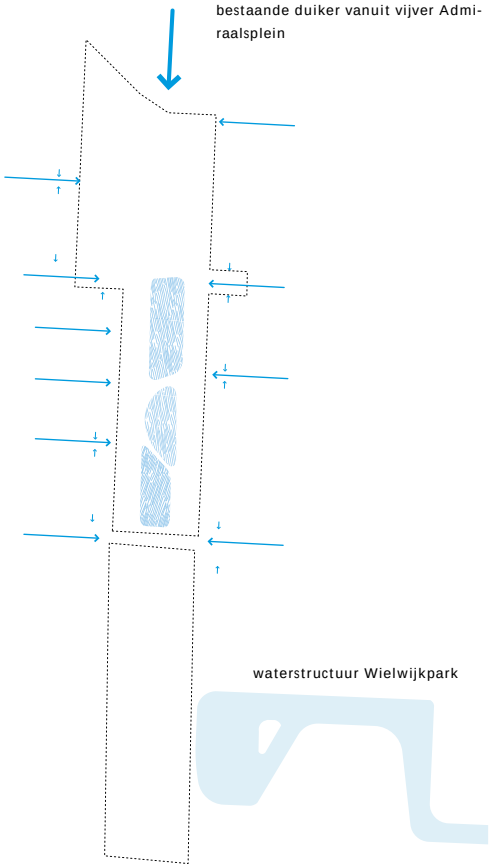
2. Watertuin:
open en waterrijk, rustig verblijf, buffer hemelwaterafvoer, waterminnende bomen

3. Parkzone:
bij park en campus-achtige bebouwing passend, sport en spel bij centrale vijver

Water als leidend principe

De Tromptuinen kan als groenstructuur een rol spelen in het watersysteem van de wijk. Niet met een traditionele singel die veel gebruiksruimte kost en een barriere vormt. Wel door de zone buffercapaciteit te geven voor de opvang van regenwater uit de wijk.

De hemelwaterafvoer van de nieuwe huizen wordt afgekoppeld naar de openbare ruimte en ook de afwatering van de looppaden vanuit de buurten loopt naar het Parklint toe. Het water leidt je zo naar het Parklint. Mooie voorbeelden van dit zogenaamd bovengronds bufferen en afvoeren zijn te vinden in Malmo, Hannover en Apeldoorn. Ook voor het Admiraalsplein, Wielwijk is dit thema leidend geweest bij de herinrichting.



Kralensnoer sport en spel

Langs het Parklint worden verschillende plekken voor verblijf, sport en spel aangelegd, 'de kralen'. Deze plekken worden met elkaar verbonden door een route voor het langzaam verkeer, 'het kralensnoer'. De vormgeving van de kralen sluit aan bij de thematiek van het Arboretum, de Watertuin of de Parkzone.

Arboretum. Zuiderpark, Rotterdam

Watertuin. Nansenpark, Hamburg

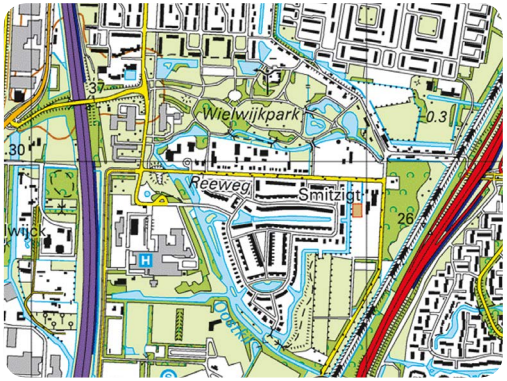
Bestaande picknickplekken in Parkzone

5.3 Wielwijkpark: morfologie van het park onthullen

De ruimte tussen Wielwijk en de Reeweg-Zuid was oorspronkelijk een reserveringslocatie voor het doortrekken van de Copernicusweg vanuit Sterrenburg. In de jaren zeventig is het Wielwijkpark aangelegd. Het gebied is van origine niet als stadspark ontworpen en dat verklaart veel diskwaliteiten van het park: geen goede relatie met de wijk, slecht herkenbare ingangen van het park, veel achterkanten van bebouwing aan het park en sociaal onveilige plekken. Daarnaast is er sprake van achterstallig onderhoud. Tegelijkertijd kent het park ook grote, soms verborgen, kwaliteiten, zoals de Oostkilzone in het zuiden van het park en het volwassen bomenbestand. De Oostkil is een restant van het eeuwenoude krekenlandschap op het eiland van Dordrecht. Het schetsontwerp stelt een renovatie van het park voor die gericht is op het opheffen van de diskwaliteiten en het versterken van de kwaliteiten.

Het Wielwijkpark vanuit de lucht

Topografische kaart 1717; te zien zijn Oostkil, Reeweg-Zuid, Smitsweg en Zuidendijk



Topografische kaart 2004; te zien zijn Oostkil. Reeweg-Zuid, Smitsweg en Zuidendijk

– Bosaanplant is uitgegroeid tot ‘stakenbos‘ met weinig tot geen onderbeplanting en seizoensbeleving

– Wateroverlast bij piekbuien, paden zijn onbegaanbaar.

+ ‘Wilgenreuzen‘ geven park identiteit

– Fietspad, lange afstandsroute. Het rode asfalt domineert het beeld.

– Weinig sociale controle door achterkanten van bebouwing aan park

+ Hoogwaardige architectuur nieuwe JF Kennedyschool, ontworpen als school (ogen) in het park. Onix Architecten

– Dicht bosbestand langs de paden wordt als sociaal onveilig ervaren

– Speelplekken zijn ruimtelijk niet met elkaar verbonden

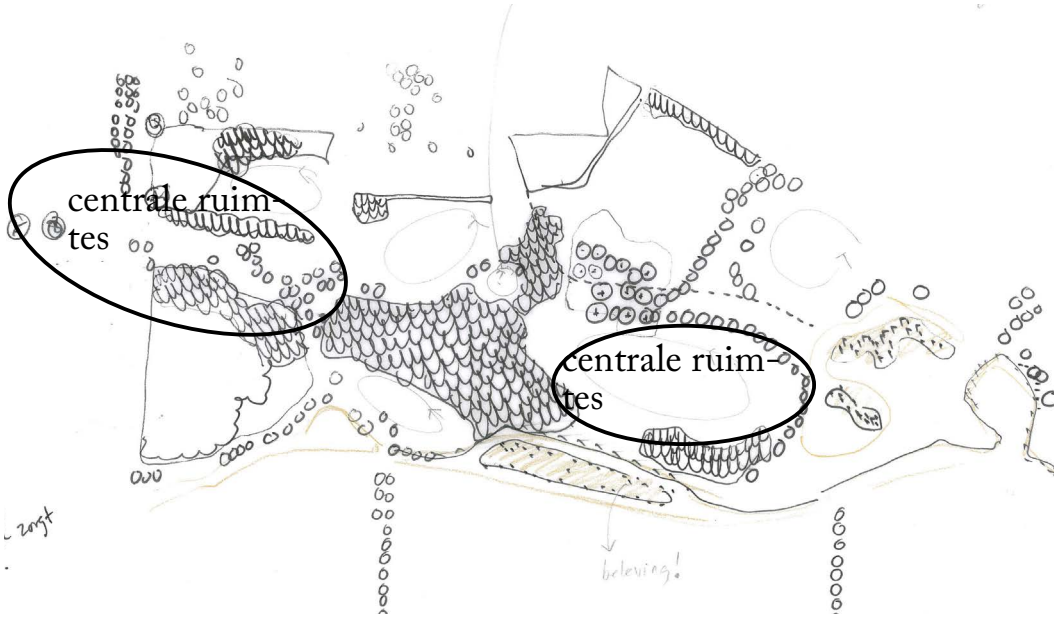
+ Waterrijke rietlanden, eilanden geven sterke identiteit. Onderdeel Oostkil.

Plankaart

Toezicht op het park

Door de huidige inrichting van het park ontstaan gevoelens van sociale onveiligheid bij bezoekers. Dit beperkt het gebruik van het park. Het toevoegen van landelijke woonmilieu's aan de zuidrand van het park zal er toe leiden dat er meer 'ogen op het park' zijn gericht. Vanuit de nieuwe woningen ontstaat er sociale controle langs de bovenwijkse fietsroute door het park.

Met het groot onderhoud van het park wordt ingezet op het maken van een heldere ruimtelijke structuur van transparant bos en weids gazon. Er komt een gevarieerder bosbestand waarin seizoensbeleving een belangrijke rol speelt. Op strategische plekken worden doorzichten gemaakt langs de doorgaande routes, hierdoor kun je van buitenaf diep het park in kijken, waardoor het park onderdeel wordt van de stadsstructuur. Er zijn meer ogen op het park gericht, waardoor het er sociaal veiliger is.



Open centrale ruimte, droge ligweide

Transparante bomengroepen zorgen voor geleding tussen de ruimtes

Landelijke woonmilieu's aan de zuidrand van het park

Natte randen, droge middenzone

Het karakter van de Oostkil met water langs zachte oevers, rietlanden en elzenbosjes wordt uitgebreid langs de randen van het park. Hierdoor ontstaat een heldere parkrand, vergroting van de biodiversiteit en wordt de identiteit van het park versterkt. Je kunt straks kiezen voor een centraal parkpad waarlangs de voorzieningen liggen of een avontuurlijke route achter de eilandkavels. Door het graven van meer water kunnen de centrale ligweides iets hoger en droger worden. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit en bruikbaarheid van het park. Het hoogteverloop in het park is recent al verder geaccentueerd met de aanleg van de omgeving van de nieuwe J.F. Kennedyschool.

De woningen die aan de zuidzijde van het park worden gebouwd, liggen op eilandkavels. Deze eilanden worden onderdeel van het landschap van de Oostkil. Zichtlijnen en (wandel)routes zorgen voor samenhang tussen de verschillende delen van het park.

Accentuering hoogteverloop in park nabij de vernieuwde J.F. Kennedyschool

Heldere randen van het park met Oostil karakter. Knotwilgen zomerbeeld

Knotwilgen winterbeeld

Beplanting & beheer 'natte randen van het park'

Water heeft in het vernieuwde Wielwijk-park meerdere functies:

- Water heeft een technische functie; wateroverlast wordt tegengaan door berging van hemelwater,
- water wordt ingezet als heldere parkrand,
- water draagt bij aan aantrekkelijke nieuwe woonmilieu's,
- water geeft identiteit aan de wijk en past bij de cultuurhistorie van de Oostkil.

Het karakter van de Oostkil is die van een zoetwatermoeras (moerasbos, riet, ruigte) en open water. Het doel is hier het ontwikkelen, herstellen en ondersteunen van het zoetwatermoeras met de daarbij behorende flora en fauna.

Natuurlijke oever in het voorjaar

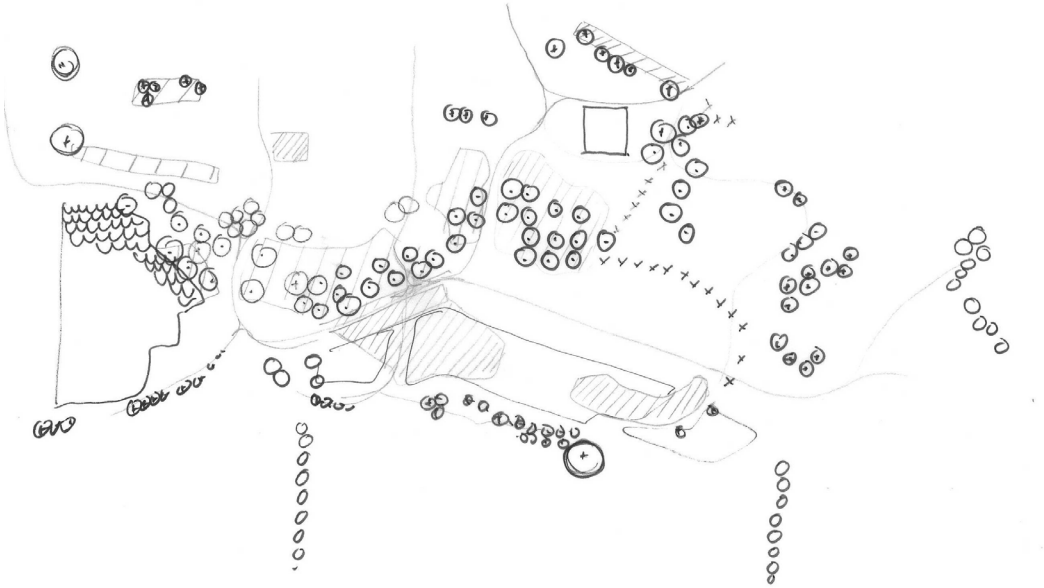
Nat - botanisch grasland

Vispaaiplaats

Beplanting & beheer droge delen van het park

De droge delen in het park hebben de volgende kenmerken:

- Bosplantsoen met onderbeplanting: een rijke kruidenlaag met inheemse planten (zoals daslook en wilde narcis),
- boomweide met extensief beheerde gras-vegetatie als onderbeplanting,
- intensief beheerd gazon met solitairen,
- bestaande bomen (het in stand houden van oude bomen en boomholten is van belang voor broedvogels en vleermuizen),
- nieuwe solitaire bomen.



Hoge ligweide. Westergaspark, Amsterdam.

Boomweide in ruig gras

Kruidenrijk gazon

Markering ingangen park, bruggen

In het participatietraject is door bewoners benoemd dat het Wielwijkpark duidelijke ingangen mist.
De entrees van het Wielwijkpark worden in het schetsontwerp gemarkeerd door de typische bruggen van het Wielwijkpark die de bezoekers, omwonenden en passanten verleiden het park te bezoeken. De bruggen kunnen een herkenbaar handschrift aan het park geven en extra functies in zich herbergen, bijvoorbeeld een visvlonder of verblijfsplek. Wellicht kunnen deze poorten worden ontworpen door kunstenaars uit de wijk of als prijsvraag tot stand komen.
De poorten zijn tevens de plek om de gebruiksregels in het gebied, op een positieve manier, te vermelden.

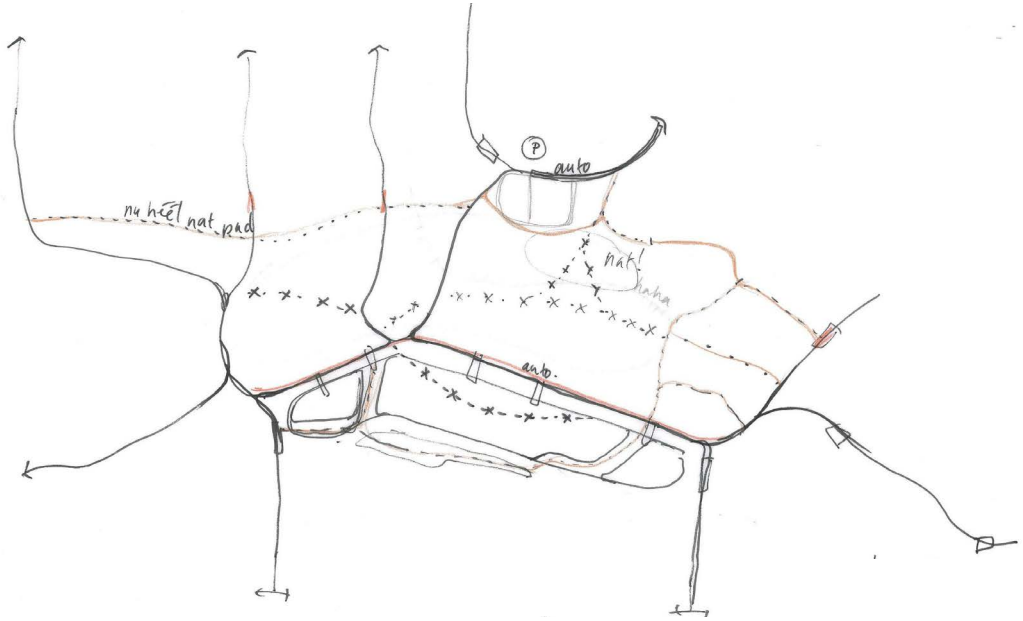
Stalen brug naar Wielwijk, zeer elegant

Bestaande houten brug, plat (polderbrug)

Zitplek op brug. Kralingse bos, Rotterdam.

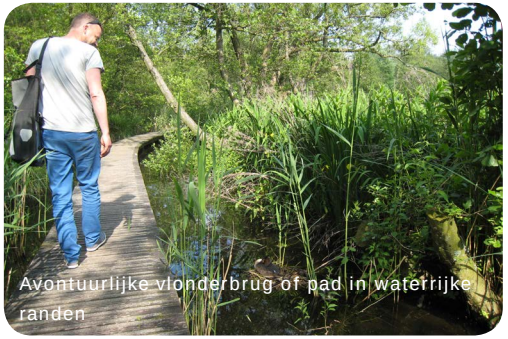
Hoofdroute en ommetjes

De huidige padenstructuur bestaat uit parallel aan elkaar lopende paden die vooral door het park heen gaan en geen verblijf stimuleren. De nieuwe padenstructuur bestaat uit een stedelijke route over het droge centrale deel en 'ommetjes' die de wijk met het park verbinden. De karakteristiek van de paden sluit aan bij de morfologie van het park, dus formeel over de centrale delen en avontuurlijker in de waterrijke randen.



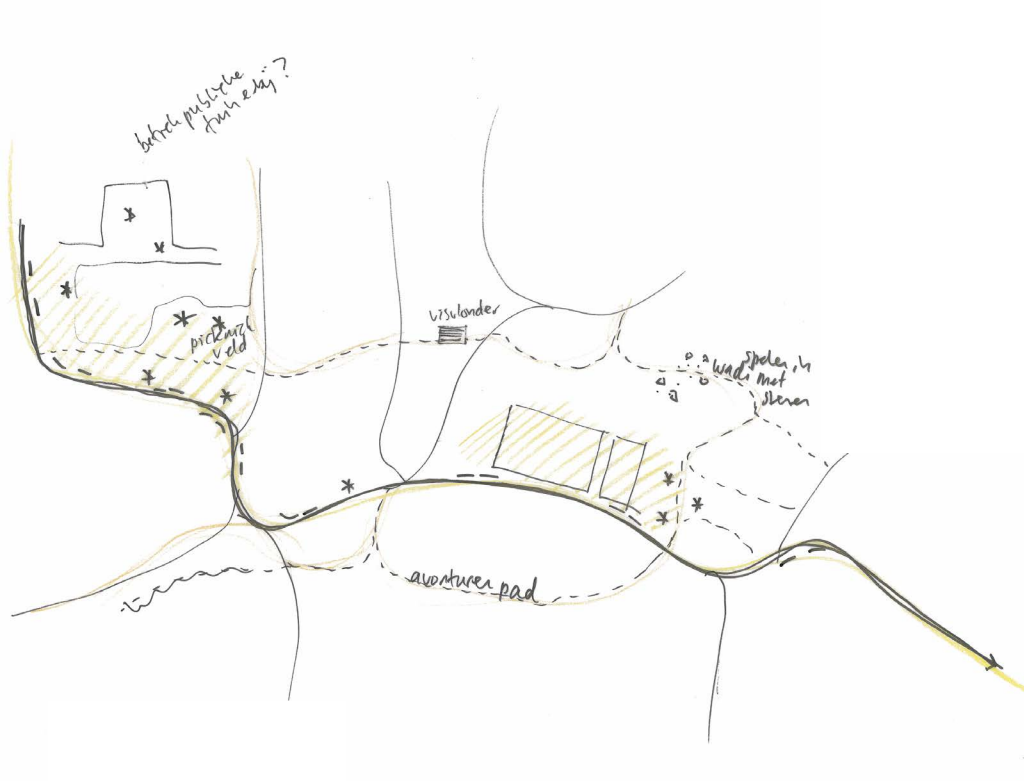
Brede fietspaden gaan over in smallere voetpaden

Pad langs transparante bosbeplanting voelt sociaal veilig


Avontuurlijke vlonderbrug of pad in waterrijke randen

Kralensnoer van voorzieningen

Een programma van sport- en speelvoorzieningen wordt gekoppeld aan de ruimtelijke opbouw en padenstructuur van het park. Dit verbetert het gebruik en de sociale veiligheid. Het type programma past bij de omgeving, dus formelere speelplekken op de droge delen en avontuurlijk spelen in de waterrijke randen van het park.



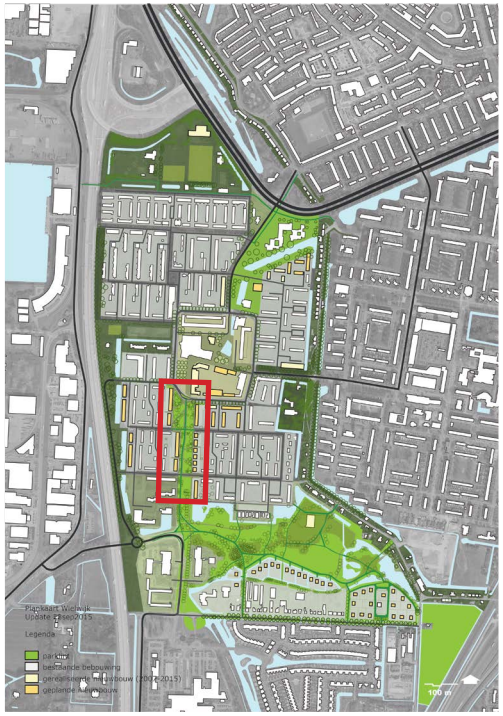
Avontuurlijk spelen

Wielwijkpark en M.H. Trompweg vanuit de lucht, huidige situatie

Parklint vanuit de lucht, toekomstige situatie

[6] Wonen aan een stadstuin

Stedenbouwkundig kader nieuwbouw Tromptuinen



visiekaart met plangebied Tromptuinen

Wonen aan een stadstuin

De transformatie van de MH Trompweg naar het autovrije Tromptuinen maakt de ontwikkeling van een bijzonder woonmilieu mogelijk. Eengezinswoningen met een ruime achtertuin en een stadstuin voor de deur. De Tromptuinen liggen vlak bij de winkels van het Admiraalsplein en leiden via het Wielwijkpark en de Zuidendijk of Smitsweg naar het buitengebied van Dordrecht.

Bebouwingsopgave
De bestaande drie- en vierlaagse portiekflats zullen gefaseerd worden gesloopt. Het gaat om 217 portieketageflats, exclusief de Witte de Withstraat. Hiervoor in de plaats komen ongeveer 60-70 grondgebonden eengezinswoningen. Met dit woningtype langs de Tromptuinen ontstaat de gewenste woningdifferentiatie in de wijk. Qua woningaantallen is er sprake van een forse verdunning. Dit maakt het mede mogelijk om de Tromptuinen auto- en parkeervrij te maken.

Proefverkaveling
uitgeefbaar 1570 m2
uitgeefbaar 1000 m2
uitgeefbaar 1560 m2
uitgeefbaar 870 m2
uitgeefbaar 1640 m2
uitgeefbaar 1560 m2
uitgeefbaar 1000 m2
speelplek
1-100
SPEEL
Invulling speelplek
nader te bepalen
tom SB/buurt
pannaveld
aansluiting op
bestaand gebied
nader te bepalen
bushalte
ref Spulboulevard/SK
VAN SPILBERGENSTRAAT
VAN KINSBERGENSTRAAT
PIET HEYNSTRAAT
WITTE DE WITHSTRAAT
CORNELIS EVERTSENSTRAAT
KORTENAERSTRAAT
SWARTENHONDTSTRAAT
OLIVIER VAN NOORTSTRAAT
VAN CONVENTSTRAAT
VAN DER WEGSTRAAT
CORNELIS TROMPWEG
PLAAGSE SB

De proefverkaveling

Ten behoeve van de gebiedsexploitatie en de parkeerbalans is voor de nieuwbouw langs de Tromptuinen een proefverkaveling gemaakt. De proefverkaveling borduurt voort op de huidige bebouwingsstructuur van afwisselend lange en korte blokken met grondgebonden woningen, onderbroken door openingen ter hoogte van de bestaande voetgangersdoorsteken. De rooilijn is 2-6 m. naar voren geschoven om voldoende diepe kavels voor woningen met een achtertuin te kunnen maken. Aan de oostzijde is sprake van één rooilijn, zodat er een sterke wandwerking is. Aan de westzijde verspringen de korte blokken enkele meters naar achteren net als in de huidige situatie. De verschillende kaveldieptes geven hier aanleiding toe.

Variatie in woningtypes is een belangrijk thema in de vernieuwing van de wijk. In de proefverkaveling zijn daarom woningen met verschillende beukmaten, variërend van 4,8-6,0 m. toegepast. Zo hebben de woningen ten noorden van de Piet Heinstraat een beuk van 4,8 m. die te combineren is met een vierde bouwlaag. Dit levert een stedelijk woontype op, passend bij het Admiraalsplein. Naar het zuiden toe, richting het Wielwijkpark, wordt de bebouwing minder stedelijk. Hier zijn aan de oostzijde twee onder één kap-woningen getekend.

Oostelijke portiekflat Witte de Withstraat
De portiekflat op de hoek van het oostelijk deel van de Witte de Withstraat en de Tromptuinen maakt onderdeel uit van de bebouwing langs de Tromptuinen. De flat is echter ook onderdeel van het stedenbouwkundig ensemble langs de Witte de Withstraat. Hierdoor is sloop-nieuwbouw alleen mogelijk als onderdeel van een herontwikkeling van dit ensemble. Het voornemen is om deze portiekflat te renoveren, zodanig dat er architectonische eenheid ontstaat met de oostelijke bebouwingswand van de Tromptuinen.

Parkeren
Parkeren vindt plaats in parkeerhofjes achter de woningen, in parkeerkoffers langs de kopgevels, tussen de twee onder één kap-woningen en in de achtertuinen van de rijwoningen. Naar verwachting vindt de nieuwbouw in fases plaats. In de proefverkaveling wordt per fase aan de parkeernorm voldaan doordat er bij de twee onder één kap-woningen 1 parkeerplaats op eigen terrein wordt aangelegd. In de proefverkaveling zijn in totaal 120 parkeerplaatsen getekend op 61 eengezinswoningen.

Raamwerktekening

bouwveld uitgeefbaar

3-4 — bouwhoogte 3-4 lagen (voorgevel minstens 3 lagen)

RW — rijwoningen

2/3K — 2-o-1 kap of 3-o-1 kapwoningen

harde rooilijn

flexibele rooilijn max. 2 m naar binnen verschuifbaar

* — verbijzonderde hoek: kopgevel is voorgevel

R — renovatie (architectonische eenheid Parklint)

▼ entree

hoogwaardige met bebouwing meeontworpen erfafscheiding

openbare ruimte Tromptuinen (zie schetsontwerp)

te handhaven voetgangersdoorsteek (ong. 7,5 m tussen kopgevels)

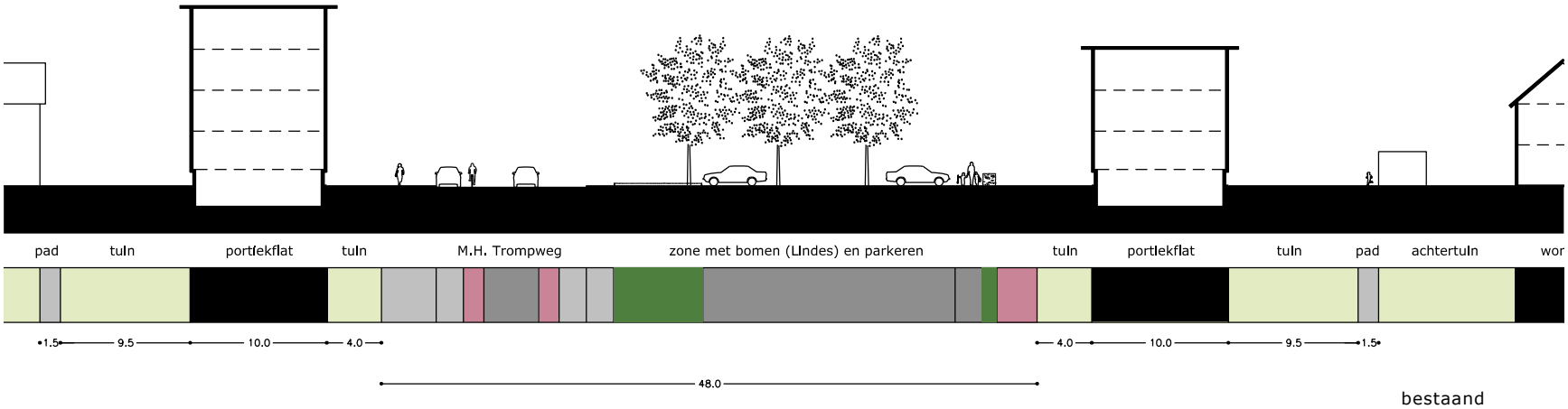
ontsluiting auto

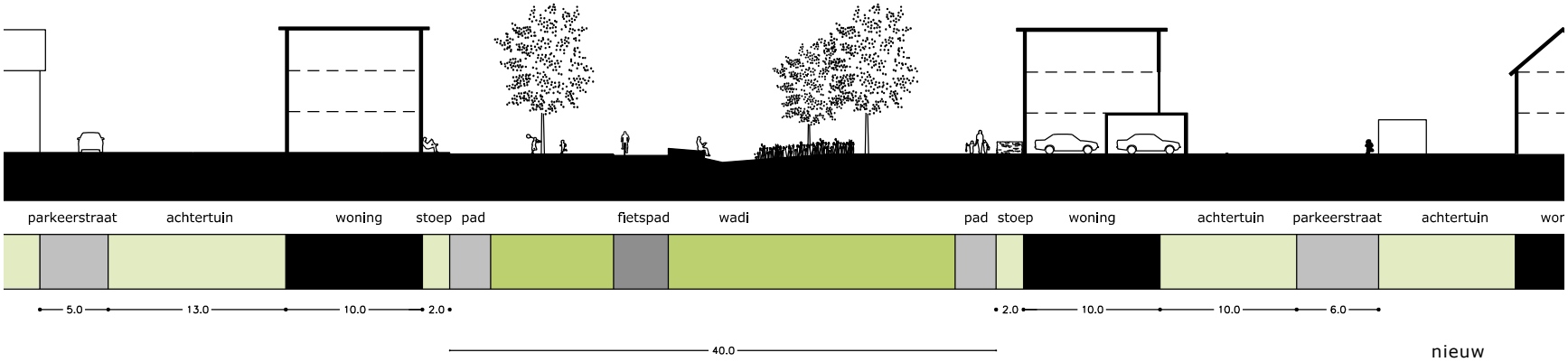
P-h — parkeerhof binnengebied

P-k — parkeerkoffer kopgevel

P-e — parkeren eigen terrein ontsluiting via verborgen erf

Dwarsdoorsnede van transformatie ter hoogte van smalste stuk





Bestaande voetgangersdoorsteken

Verbijzondering hoekwoning, Hippocrateslaan, Groningen

Foto van de oorspronkelijke situatie met drie en vierlaagse bebouwing op een halfverdiepte plint. Omdat de rooilijn naar voren geschoven wordt, is een iets lagere hoogte acceptabel: minimaal drie bouwlagen met plat dak of lessenaarsdak.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Rooilijn
De plaatsing van de nieuwe woningblokken is zeer bepalend voor de nieuwe openbare ruimte hiertussen. Om voldoende diepe percelen voor een eengezinswoning met achtertuin mogelijk te maken, is de rooilijn ten opzichte van de huidige portiekflats aan beide zijdes 2-6 m. naar voren geschoven. Op het smalste deel is de ruimte van gevel tot gevel verkleind van 56 m. naar 44 m. De rooilijn is vast langs de Tromptuinen en op de hoeken waar naastgelegen bebouwing parallel geplaatst staat. Om afwijkingen in (beuk-)maten op te vangen, is de rooilijn flexibel op de kopse kanten ter hoogte van de voetgangersdoorsteken en op plekken waar de aanliggende bebouwing haaks staat op de nieuwbouwblokken. Aan de oostzijde staan de woningblokken in één lijn, aan de westzijde is een verspringing toegepast, net als bij de huidige portiekflats.

Bouwhoogte
Voor een goede wandwerking van de bebouwing langs de Tromptuinen is de voorgevel minimaal drie bouwlagen en maximaal vier lagen hoog.

Bestaande voetgangersdoorsteken
De bestaande oost-west voetgangersdoorsteken blijven behouden. Ze zijn onderdeel van een informele route door de buurten en zorgen voor een geleding in de bouwblokstructuur van de Tromptuinen. Tussen de kopgevels van de nieuwbouw wordt een maat van minimaal 7,5 m. aangehouden.

Verbijzondering hoekwoningen
Een aantal hoekwoningen heeft een representatieve positie aan de Tromptuinen. Bij deze woningen dient de kopgevel beschouwd te worden als tweede voorgevel.

Hoogwaardige erfscheiding in de Reddersbuurt, Wielwijk

Parkeren op eigen terrein tussen de woningen, Groningen

Groen ingepaste parkeerhof

Overgang openbaar-privé, 'Delftse stoep'

Ontwerpen met regenwater, Malmo

Parkeerkoffer naast kopgevel woningblok

Relatie met de openbare ruimte
Vanwege de gewenste levendigheid en sociale veiligheid in de Tromptuinen is het van belang dat er interactie is tussen de leefruimte van de woning en de openbare ruimte. Vanuit de woon- of eetkamer is er via een groot raam en/of erker een overtuigende relatie met de openbare ruimte mogelijk. Een woning die zich alleen op de achtertuin orienteert, is niet toegestaan.

Overgang openbaar-privé
Waar de kopgevels van de woningblokken grenzen aan de openbare ruimte, dient een hoogwaardige met het bouwblok meeontworpen erfscheiding toegepast te worden. Een goede referentie hiervoor zijn de gemetselde tuinmuren in de Reddersbuurt. De ligging van de woningen aan het Parklint vraagt om een bijzondere en zorgvuldig vormgegeven overgang openbaar-privé. Uitgangspunt is de Delfste stoep: een ten opzichte van de openbare ruimte iets verhoogd bordes van 2 m. diep, waar bewoners hun eigen inrichting aan kunnen toevoegen. Door de geringe verhoging wordt het zicht op het park versterkt en tegelijkertijd de privacy gewaarborgd.

Aan de westzijde, bij de terugspringende woningblokken behoort een voortuin tot de mogelijkheden. Hier wordt een hoogwaardige erfscheiding gerealiseerd.

Ontwerpen met regenwater
Tromptuinen krijgt een gescheiden rioleringssysteem. De afvoer van schoon en vuil water gaat via aparte buizen: een vorm van duurzaam waterbeheer. Hierbij wordt het schone hemelwater bovengronds afgevoerd naar een wadi en daar geinfiltreerd in het grondwater. Het afvalwater wordt verzameld via een ondergronds rioleringssysteem.

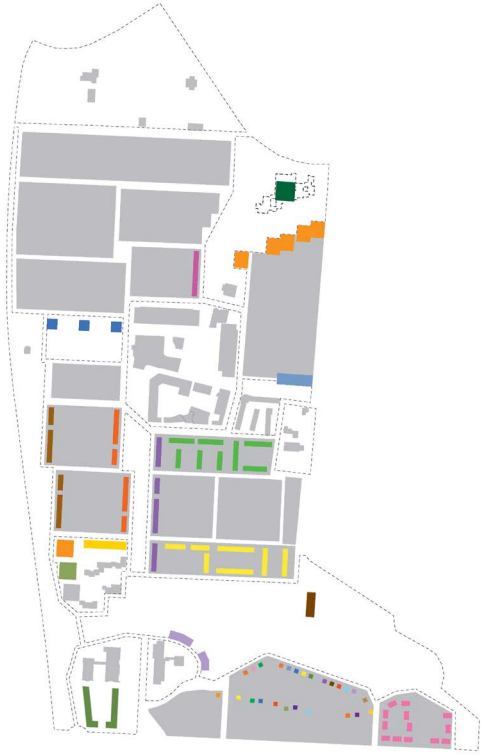
De afkoppeling van de hemelwaterafvoer is een belangrijk thema in het schetsontwerp voor de openbare ruimte van de Tromptuinen en is tevens uitgangspunt voor de nieuwbouw. Om vervuiling van het grondwater te voorkomen is de toepassing van uitloogbare materialen zoals zink, koper en lood bij de bouw van de woningen niet toegestaan.

Parkeerstrategie
Bij nieuwbouw hanteert de gemeente de actuele parkeernormen van de CROW (2015). Voor twee onder één-kapwoningen is de parkeernorm 2,0. Voor rijwoningen is de parkeernorm 1,8. Omdat de Tromptuinen zelf autovrij is, worden de volgende parkeeroplossingen gehanteerd:

- groen ingepaste parkeerhofjes in het binnengebied, ontsloten via erven achter de woningen,
- groen ingepaste parkeerkoffers tegen de koppen van de nieuwbouwblokken.
- op eigen terrein bij twee onder één kapwoningen of in de achtertuin van rijwoningen.

Architectuur
Het Parklint wordt de nieuwe hoofdstructuur van Wielwijk. Om deze structuur te benadrukken krijgt de nieuwbouw langs de Tromptuinen een eigen bemiddelende architectuur die de collectieve principes van de vroegnaoorlogsche architectuur (zie woonbuurten) verenigt met de hedendaagse trend van meer individualiteit (zie Zilvervloot). Zie pagina 59 van het Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (november 2009).

Architectonische eenheden
De nieuwbouw langs de Tromptuinen is tevens de nieuwe rand van de twee zuidelijke woonbuurten van Wielwijk. De bebouwing langs de oostzijde vormt één architectonische eenheid, de bebouwing langs de westzijde vormt eveneens één architectonische eenheid. Het is wenselijk om het ontwerp van de woningblokken binnen een architectonische eenheid onder begeleiding van één architect te laten plaatsvinden. Omdat de ontwikkeling gefaseerd zal plaatsvinden, zet de eerste nieuwbouw de toon. Een belangrijk thema hierbij is de kleur van de baksteen, zie pagina 63 van het beeldkwaliteitsplan.



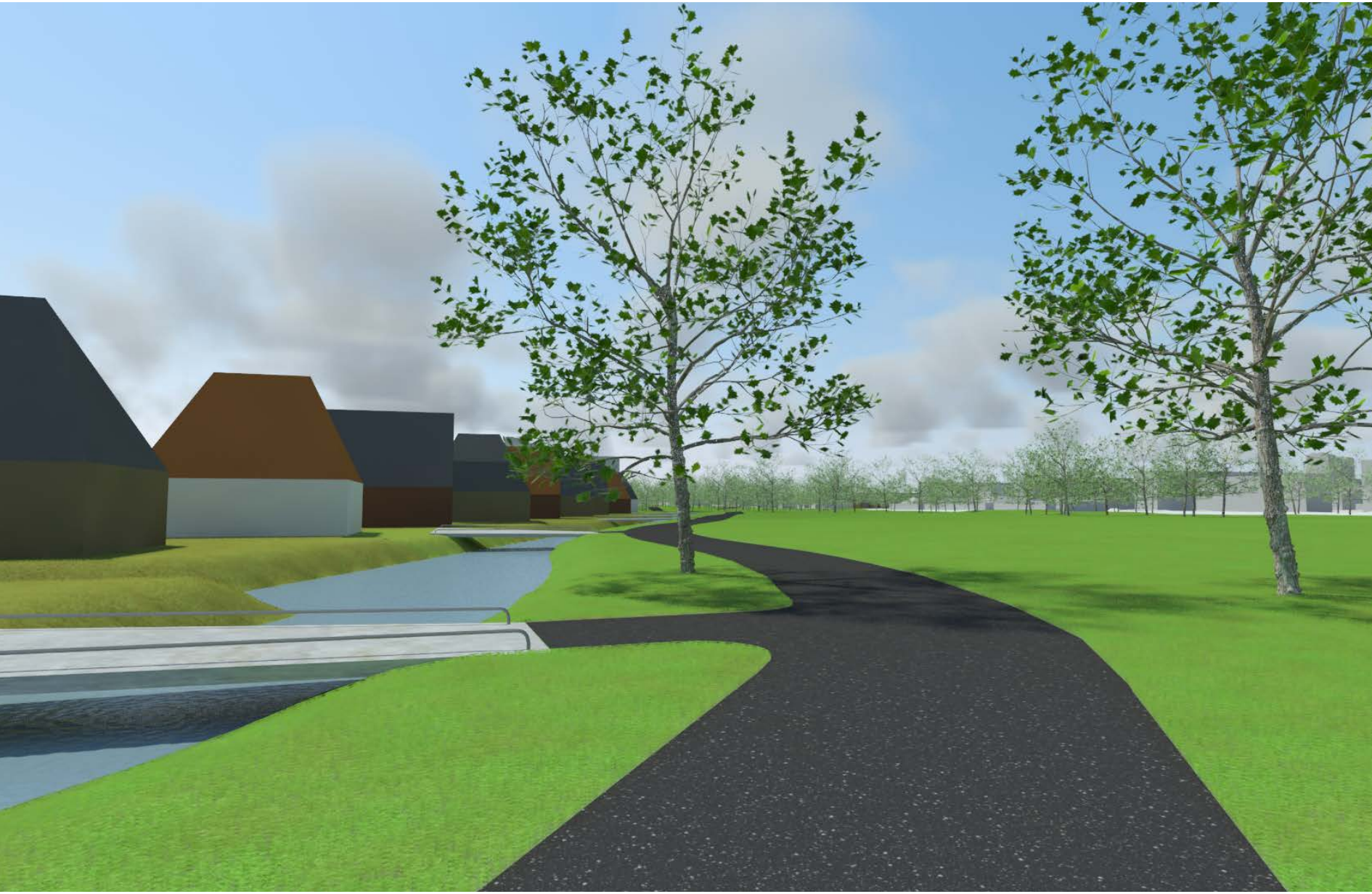
Architectonische eenheden: de westzijde van de Tromptuinen vormt één architectonische eenheid net als de oostzijde. (uit: Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (2009))

Twee onder één kap-woningen, waarbij toch sprake is van wandwerking. Bewoners kunnen hun auto parkeren op eigen terrein via een erfweggetje dat oogt als voetpad. De maat van de openbare ruimte (25 m) is aanzienlijk smaller dan de Tromptuinen. (Einthovenlaan, Groningen)

Bemiddelende architectuur
Den Haag Zuid-West

Bemiddelende architectuur
Rotterdam IJsselmonde.

Zicht op de woningen langs het park, toekomstige situatie



[7] Wonen op een eiland in het park

Stedenbouwkundig kader nieuwbouw parkrand

visiekaart met plangebied parkrand

Wonen op een eiland in het park

Door de omlegging van de hoofdverkeersstructuur van de MH Trompweg naar de Admiraal de Ruyterweg (langs de A16) kunnen de Tromptuinen worden ingericht als een onderdeel van het parklint door de wijk. Deze uitbreiding van het parkareaal maakt het mogelijk om aan de zuidzijde een deel van het Wielwijkpark te veranderen in een bijzonder en landschappelijk woonmilieu. De bouw van woningen op deze plek zorgt ervoor dat de sociale veiligheid langs de routes door het park sterk verbeterd. Daarnaast is de uitgifte van grond een kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte die nodig zijn voor het Parklint.

Bebouwingsopgave
Er zal een bijzonder woonmilieu ontstaan doordat kavels worden uitgegeven ten behoeve van zelfbouw. Met dit woningtype ontstaat de gewenste woningdifferentiatie in de wijk. De kavels liggen in het park en worden omringd door water en natuurlijke oevers. Ook de nabije omgeving heeft een sterk landschappelijk karakter. Het buitengebied van Dordrecht is via de Zuidendijk of Smitsweg makkelijk te bereiken. In woningtypologie en architectuur wordt aansluiting gezocht bij het historische bebouwingslint van de Reeweg-Zuid. Dit houdt in: vrijstaande woningen of geschakelde woningen met een kap en een voor- en achtertuin. Dit deel van de zuidelijke parkrand bestaat uit 14-16 zelfbouwkavels met een oppervlakte die varieert van ongeveer 500-975 m2 per kavel.

uitgeefbaar 11282 m2
waarvan 401 recht van overpad
uitgeefbaar 15.166 m2

De proefverkaveling

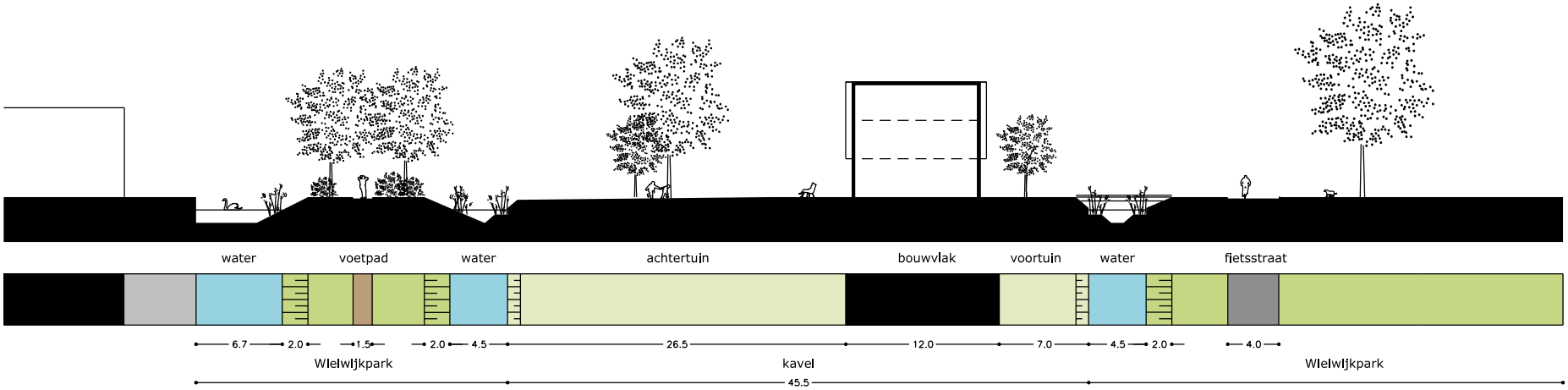
Ten behoeve van de gebiedsexploitatie en de parkeerbalans is voor de strook met zelfbouwwoningen in het Wielwijkpark een proefverkaveling gemaakt. De strook met zelfbouwkavels is daarin opgedeeld in eilanden temidden van het waterrijke landschap van de Oostkil. De woningen op de kavels in het park liggen met voortuin en voordeur aan de zijde van Wielwijk. Deze 'ogen' op het park zijn belangrijk in verband met de sociale veiligheid. Langs de strook met kavels ligt de bovenwijkse fietsroute door het park. De kavels worden voor de auto ontsloten door middel van een éénrichtingscircuit over een fietsstraat. De achtertuinen van de woningen liggen tegenover de diepe achtertuinen van de Reeweg-Zuid. In de achtertuinen van de Reeweg-Zuid komt veel (grootschalige) bedrijfsmatige bebouwing voor. Ten behoeve van de privacy en de landschappelijke beleving vanuit de nieuwe woningen is ervoor gekozen om (een deel van) het bestaande landschap van de Oostkil met eilanden, natuurlijke oevers, rietlanden, elzenbosjes en knotwilgen te handhaven. Over deze eilanden is een openbaar wandelpad aangelegd. Tussen het park en de kavelstrook ligt een watergang met een breedte van 4,5 m. Ook de achtertuinen liggen aan een watergang. Tussen deze watergangen liggen dwarssloten in de richting van de kavels aan de Reeweg-Zuid. Deze dwarssloten zorgen ervoor dat het landschap van het park en het landschap van de Oostkil een sterke relatie met elkaar houden.

In de proefverkaveling zijn 7 eilanden getekend met 1,2 of 3 kavels. Ieder eiland krijgt een brug. Alle kavels grenzen aan minstens 2 zijden aan het water. In totaal zijn er 14 eilandkavels getekend, varierend in grootte. Op elk kavel kan één zelfbouwwoning worden gerealiseerd. De richting van de kavels komt voort uit de richting van de langgerekte kavels van de Reeweg-Zuid. De voorgevels van de woningen liggen ten opzichte van elkaar steeds iets terug, waardoor iedere woning ook een overhoekse oriëntatie op het park krijgt. Ten zuiden van de Oostkil ligt, in de 'achtertuin' van de Reeweg-Zuid ook een zelfbouwkavel.

Parkeren
Parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen terrein. Op elk zelfbouwkavel worden minimaal twee parkeerplaatsen aangelegd en in stand gehouden. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar via een brug en een voorzone op het eiland die gemeenschappelijk eigendom is van de bewoners van het eiland. Ten behoeve van bezoekers worden parkeerplaatsen aangelegd in een parkeerkoffer aan het begin van het park.

Stedenbouwkundig raamwerk

Dwarsdoorsnede over eilandkavel



LEGENDA

- bouwvlak
- uitgeefbaar, voortuin
- uitgeefbaar, achtertuin
- uitgeefbaar, grastalud (1:1) met hardhouten beschoeiing
- kavel
- brug (in eigendom v.v.e.)
- P-e — parkeren eigen terrein 2pp/wo.
- 3 — bouwhoogte max. 3 lagen inclusief kap
- entree woning
- * — verbijzonderde hoek: kopgevel is voorgevel
- 14 — kavelnummer
- Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- water Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- bomen Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- ontsluiting auto
- P-k — openbare parkeerplaats
- brug (in eigendom gemeente)

N

0 — 50 m

Een reeks van verschillende woningen in een parkachtige setting, Buren

Een reeks van verschillende woningen in een parkachtige setting, Twello

Woonmilieu en woningtypologie
Langs de zuidzijde van het Wielwijkpark zal een bijzonder woonmilieu ontstaan, dat zich kenmerkt door de landelijke uitstraling en tuinen omringd door water. Er is sprake van een reeks van vrijstaande woningen en/of twee onder één kap-woningen langs het park, die door middel van zelfbouw worden gerealiseerd. Doordat bewoners hun eigen woning mogen (laten) bouwen ontstaat een rand van gevarieerde woonbebouwing. Het uiterlijk van de woningen en de inrichting van de openbare ruimte dragen bij aan de landelijke en waterrijke sfeer.

Verkeer en parkeren
Ten behoeve van de woningen in het park wordt een éénrichtingsweg aangelegd door het park. Deze weg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (bewoners en toeleveranciers) en is te bereiken via de Reeweg-Zuid. Deze weg wordt ingericht als fietsstraat in zwart asfalt, omdat deze weg ook een onderdeel is van de bovenwijkse fietsroute door het park.

Bij nieuwbouw hanteert de gemeente de actuele parkeernormen van de CROW (2015). Voor vrijstaande woningen is de parkeernorm 2,1 pp/wo. Voor twee onder één kap-woningen is de parkeernorm 2,0 pp/wo. Uitgangspunt is dat op ieder kavel minimaal twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd en in stand worden gehouden. Er wordt, voor de entree naar het park, een openbare parkeerkoffer aangelegd ten behoeve van de overige (bezoekers)parkeerplaatsen. Langs de fietsstraat mag niet worden geparkeerd.

Bouwvlak, rooilijn en richting
De hoofdbebouwing wordt gebouwd binnen het bouwvlak dat is aangegeven in het Stedenbouwkundig Raamwerk (p50). Dit bouwvlak heeft een oppervlakte van 10x12 m. 85% van dit bouwvlak mag bebouwd worden met hoofdbebouwing. De voorgevel wordt gebouwd in de rooilijn. De richting van de hoofdbebouwing volgt de richting van de kavel.

Verblijfsplek aan het water, Rotterdam

Betonbrug, Rotterdam

Natuurlijke inrichting oever en tuinen, Reeuwijk

Dwarssloten tussen de kavels, Reeuwijk

Wonen op een eilandkavel, Reeuwijk

Bouwhoogte en kapvorm
De nieuwe woonbebouwing moet zich gaan voegen in de landelijke sfeer van de omgeving. Daarom wordt een kap voorgeschreven als het beeldbepalend element van de woning.
De maximale goothoogte bedraagt 6,0 m. De maximale nokhoogte bedraagt 10,0 m. Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak.

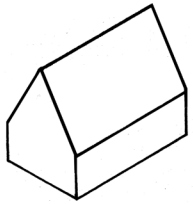
Overgang openbaar-privé
De oevers van de kavels worden gevormd door een grastalud (1:1) en een lage hardhouten beschoeiing. De beschoeiing vormt de grens tussen openbaar en privé. In verband met de gewenste landschappelijke uitstraling van de kavels worden alleen natuurlijke erfscheidingen toegepast, zoals hagen en heesters. In de voortuin is geen bebouwing toegestaan. Dit geldt ook voor een zone van 3,5 m. (gemeten vanaf de waterlijn) aan de buitenzijde van het eilandkavel vanwege de gewenste landschappelijke uitstraling van de kavels.

Oevers, bruggen en steigers
De kavels liggen op eilanden in het water. Langs de privé-tuinen en het openbare water worden ondiepe oeverzones aangelegd. In deze plasbermen zal zich een gevarieerde waterbeplanting gaan ontwikkelen.

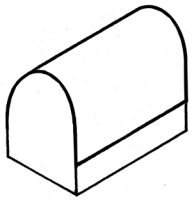
Per eiland wordt een brug aangelegd door de gemeente. De brug is gemaakt van betonliggers en is voorzien van een 15 cm hoge stalen leuning. De bruggen komen na aanleg in gemeenschappelijk eigendom bij de bewoners van het eiland. Na aanleg van de bruggen kunnen de bewoners naar wens en voor eigen rekening een eigen leuning of toegangshek plaatsen. Aan de achterzijde van het kavel is het aanleggen van een steiger binnen de uitgiftegrens toegestaan.

Ontwerpen met regenwater
De strook met kavels in het Wielwijkpark krijgt een gescheiden rioleringssysteem. De afvoer van schoon en vuil water gaat via aparte systemen: een vorm van duurzaam waterbeheer. Hierbij wordt het schone hemelwater bovengronds afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het afvalwater wordt verzameld in een ondergronds rioleringssysteem.

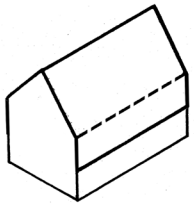
Mogelijke dakvormen voor vrijstaande woningen



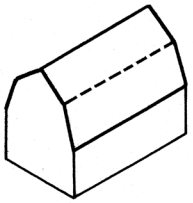
zadeldak



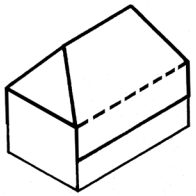
gebogen dak



zadeldak



mansardedak



schilddak

Verschillende kapvormen aan de Reeweg-Zuid

Materiaal, kleur en detaillering

Passende 2 onder 1kap-woning

Materiaal, kleur en detaillering

De waterberging is een belangrijk thema in het schetsontwerp voor de openbare ruimte van het Wielwijkpark en is tevens uitgangspunt voor de nieuwbouw. Om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen is de toepassing van uitloogbare materialen zoals zink, koper en lood bij de bouw van de zelfbouwwoningen niet toegestaan.

Materiaal, kleur en detailllering
Het uiterlijk van de zelfbouwwoningen moet passen bij de landelijke en waterrijke sfeer van de omgeving. Het oude bebouwingslint van de Reeweg-Zuid draagt hiervoor goede voorbeelden aan. Naast deze traditionele architectuur is ook een hedendaagse interpretatie van deze architectuur denkbaar (zie: Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk, p 64-65).

Eén van de architectonische kenmerken die in ieder geval moet terugkomen, is de kap. Elke woning krijgt een 1 of 2-laagse kapconstructie. Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak. Voor de materialisering van de gevels worden bij voorkeur baksteen en hout gebruikt. Ook andere natuurlijke materialen zijn toegestaan onder voorwaarde dat er sprake is van mooi verouderend materiaal. De kapconstructie wordt tevens gemaakt in gebakken materiaal, bij voorkeur een pannendak. Kleurgebruik voor gevels en kap: passend bij de omgeving.

Overhoekse orientatie
Doordat de voorgevels van de woningen ten opzichte van elkaar steeds iets terugliggen zal één of beide kopgevels en daarmee ook de kapconstructie prominent in beeld zijn vanaf de bovenwijkse fietsroute door het park. De kopgevel wordt daarom ontworpen als volwaardige voorgevel met een overhoekse orientatie op het park. Materialisering en detaillering van de kapconstructie zijn van een hoogwaardig architectonisch niveau.

Traditionele architectuur

Hedendaagse architectuur

Overhoekse orientatie

Het Wielwijkpark vanuit de lucht, huidige situatie

Het Wielwijkpark vanuit de lucht, toekomstige situatie

Zicht op de volkstuinen-locatie, toekomstige situatie

[8] Wonen in een (volks-)tuin

Stedenbouwkundig kader nieuwbouw volkstuinenlocatie

visiekaart met plangebied volkstuinen-locatie

Wonen in een (volks-)tuin

Tussen Reeweg-Zuid, Smitsweg, Zuidendijk en Wielwijkpark liggen de tuinen van volkstuinenvereniging De Vrije Tuinder en de Nederlandse Bijenhoudersvereniging Dordrecht e.o. De bouw van woningen op deze plek zorgt ervoor dat de sociale veiligheid langs de routes door het park verbeterd. Daarnaast is de uitgifte van grond een kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte die nodig zijn voor het Parklint. Om woningbouw op deze plek mogelijk te maken, worden de huurovereenkomsten van beide verenigingen niet verlengd.

Bebouwingsopgave
De locatie ligt ten zuiden van het Wielwijkpark en wordt omringd door water. De volkstuinen geven de locatie een landelijk en informeel karakter. Ook de nabije omgeving heeft een sterk landschappelijk karakter. Het buitengebied van Dordrecht is via de Zuidendijk of Smitsweg makkelijk te bereiken.

In woningtypologie en architectuur wordt aansluiting gezocht bij het landelijk karakter van de omgeving. Dit houdt in: vrijstaande woningen op brede kavels met een kap en een voor- en achtertuin. Er is ruimte voor ongeveer 17 zelfbouwkavels. Er zal een bijzonder woonmilieu ontstaan doordat grote kavels worden uitgegeven ten behoeve van zelfbouw. Met dit woningtype ontstaat de gewenste woningdifferentiatie in de wijk. Het landelijke en informele karakter van de voormalige volkstuinen komt in dit woonmilieu terug door de architectonische verscheidenheid, de grote tuinen en de blokhagen rondom de kavels.

uitgeefbaar 11282 m2
waarvan 401 recht van overpad
uitgeefbaar 15.166 m2

De proefverkaveling

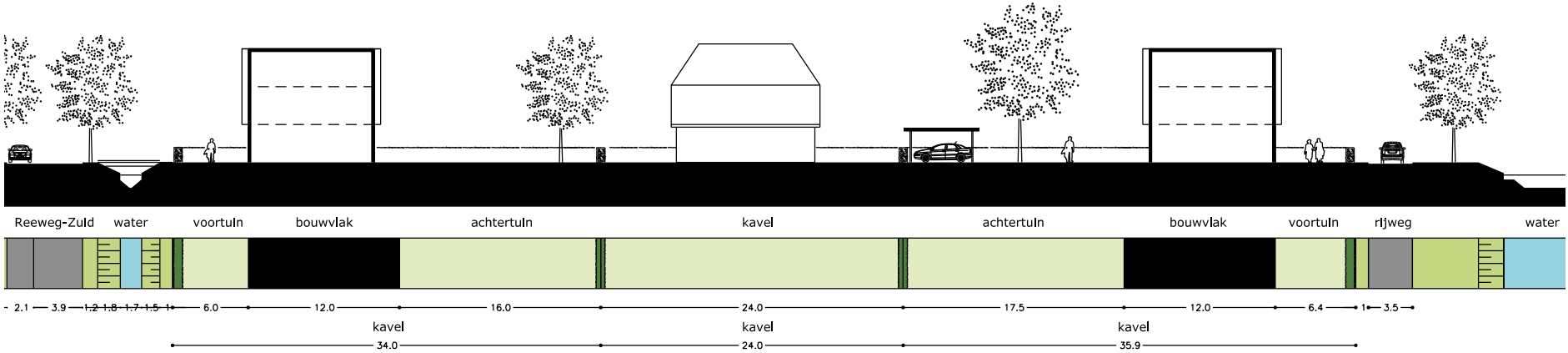
Ten behoeve van de gebiedsexploitatie en de parkeerbalans is voor de volkstuinenlocatie een proefverkaveling gemaakt. De bestaande situatie is sturend geweest voor de verkaveling. De brug en de weg op het terrein blijven gehandhaafd, evenals de bestaande woning Reeweg-Zuid 72. Deze woning is eigendom van de gemeente en wordt samen met een kavel verkocht. De richting van de volkstuinen wordt ook de richting van de overige zelfbouwkavels. De kavels zijn zodanig breed dat er zicht is op de beplanting in de achtertuinen, hetgeen bijdraagt aan de landelijke sfeer van het geheel. De woningen op de kavels liggen met voortuin en voordeur aan de buitenzijde van de locatie. Deze 'ogen' op het park zijn belangrijk in verband met de sociale veiligheid. Langs de noordzijde ligt de bovenwijkse fietsroute door het park. De kavels worden voor de auto ontsloten door middel van een éénrichtingscircuit. De achtertuinen van de woningen liggen naar elkaar toe. Elk kavel wordt begrensd door een blokhaag, die de bewoners in (gemeenschappelijk) beheer hebben. De blokhaag wordt gevormd door een, door de bewoners te kiezen, plantsoort. Deze eenheid in erfscheiding draagt bij aan de landschappelijke inpassing, samenhang en exclusiviteit van het voormalige volkstuinencomplex.

In de proefverkaveling zijn in totaal 17 kavels getekend. Er zijn 15 kavels met een gemiddelde oppervlakte van ongeveer 850 m2. Daarnaast zijn er 2 centraal gelegen grote kavels; het kavel behorende bij Reeweg-Zuid 72 heeft een oppervlakte van 1249 m2, het kavel noordelijk gelegen daarvan heeft een oppervlakte van 1039 m2. Op ieder kavel kan één zelfbouwwoning worden gerealiseerd. De richting van de kavels komt voort uit de richting van de voormalige volkstuinen. De voorgevels van de woningen aan de parkzijde liggen ten opzichte van elkaar steeds iets terug, waardoor iedere woning ook een overhoekse orientatie op het park krijgt.

Parkeren
Parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen terrein. Op elk zelfbouwkavel worden minimaal 2 parkeerplaatsen aangelegd en in stand gehouden. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar via het éénrichtingscircuit. Ten behoeve van bezoekers worden parkeerplaatsen aangelegd in parkeerkoffers.

Stedenbouwkundig raamwerk

Dwarsdoorsnede over de volkstuinen-locatie



LEGENDA

- bouwvlak
- uitgeefbaar, voortuin; tuinbestemming
- uitgeefbaar, achtertuin; woonbestemming
- uitgeefbaar, grastalud (1:1) met beschoeiing; tuinbestemming
- kavel
- brug (in eigendom kaveleigenaar)
- P-e — parkeren eigen terrein 2pp/wo.
- 3 — bouwhoogte max. 3 lagen inclusief kap
- entree woning
- * — verbijzonderde hoek: kopgevel is voorgevel
- 19 — kavelnummer
- Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- water Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- bomen Wielwijkpark (zie schetsontwerp)
- auto-ontsluiting
- P-k — openbare parkeerplaats
- brug (in eigendom gemeente)
- te verkopen bestaande woning

Wonen in een voormalige volkstuin, Voorst

Woonmilieu en woningtypologie
Langs de zuidzijde van het Wielwijkpark op de voormalige volkstuinenlocatie zal een bijzonder woonmilieu ontstaan, dat zich kenmerkt door de landelijke uitstraling, grote kavels en architectonische differentiatie. Er is sprake van vrijstaande woningen die door middel van zelfbouw worden gerealiseerd. Doordat bewoners hun eigen woning mogen (laten) bouwen, ontstaat een onderscheidend woonmilieu. De grote kavels, het uiterlijk van de woningen en de inrichting van de openbare ruimte dragen bij aan de landelijke sfeer van het voormalige (volks)tuinderscomplex.

Verkeer en parkeren
Ten behoeve van de woningen wordt een éénrichtingscircuit voor auto's aangelegd. Deze weg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (bewoners en toeleveranciers) en is te bereiken via de Reeweg-Zuid. Deze weg wordt als erf voor auto, fiets en voetganger ingericht.

Bij nieuwbouw hanteert de gemeente de actuele parkeernormen van de CROW (2015). Voor vrijstaande woningen is de parkeernorm 2,1 pp/wo. Uitgangspunt is dat er op ieder kavel 2 parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd en in stand worden gehouden. Langs het erf worden openbare haakse parkeerplaatsen aangelegd voor de bezoekers. Langs het erf en de fietsstraat mag niet worden geparkeerd.

Bouwvlak, rooilijn en richting
De hoofdbebouwing wordt gebouwd binnen het bouwvlak dat is aangegeven in het Stedenbouwkundig Raamwerk (p62). Dit bouwvlak heeft een oppervlakte van 12x12 m. 85% van dit bouwvlak mag bebouwd worden met hoofdbebouwing. De richting van de hoofdbebouwing volgt de richting van de kavel.

Bouwhoogte en kapvorm
De nieuwe woonbebouwing moet zich gaan voegen in de landelijke sfeer van de omgeving. Daarom wordt een kap voorgeschreven als het beeldbepalend element van de woning. De maximale goothoogte bedraagt 6,0 m. De maximale nokhoogte bedraagt 10,0 m.

Blokhagen als erfscheiding, Kopenhagen

Blokhagen als erfscheiding, Voorst

Vrijstaand wonen aan het park, Twello

Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak. Een hedendaagse vertaling van deze traditionele dakvormen behoort tot de mogelijkheden.

Overgang openbaar-privé
In verband met de gewenste landschappelijke uitstraling van de kavels wordt, als een verwijzing naar de voormalige volkstuinen, een blokhaag toegepast als erfscheiding. Deze blokhaag heeft een breedte van 1,0 m. en een hoogte van 1,0-2,0 m. Met deze hoogten is er zowel privacy in de tuinen als toezicht op de omgeving mogelijk. De plantsoort wordt bepaald in overleg met de bewoners.

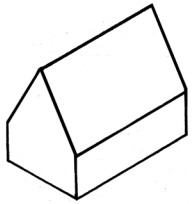
Bruggen
De 6 kavels aan de Reeweg-Zuid worden elk met een brug ontsloten vanaf de Reeweg-Zuid. De brug is gemaakt van betonnen liggers en is voorzien van een 15 cm hoge stalen leuning. De bruggen komen na aanleg in eigendom bij de bewoners. Na aanleg van de bruggen kunnen de bewoners naar wens en voor eigen rekening een eigen leuning of toegangshek plaatsen.

Ontwerpen met regenwater
De kavels op de voormalige volkstuinenlocatie krijgen een gescheiden rioleringssysteem. De afvoer van schoon en vuil water gaat via aparte systemen: een vorm van duurzaam waterbeheer. Hierbij wordt het schone hemelwater bovengronds afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het afvalwater wordt verzameld in een ondergronds rioleringssysteem.

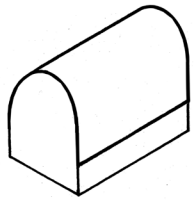
De waterberging is een belangrijk thema in het schetsontwerp voor de openbare ruimte van het Wielwijkpark en is tevens uitgangspunt voor de nieuwbouw.

Om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen is de toepassing van uitloogbare materialen zoals zink, koper en lood bij de bouw van de zelfbouwwoningen niet toegestaan.

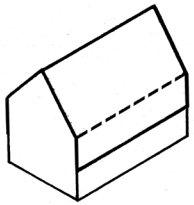
Mogelijke dakvormen voor vrijstaande woningen



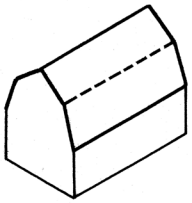
zadeldak



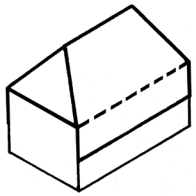
gebogen dak



zadeldak



mansardedak



schilddak

Materiaal, kleur en detaillering

Materiaal, kleur en detaillering

Materiaal, kleur en detaillering

Materiaal, kleur en detailllering
Het aanzien van de woningen moet passen bij de landelijke en waterrijke sfeer van de omgeving. Het oude bebouwingslint van de Reeweg-Zuid kan hiervoor als inspiratiebron dienen, maar ook andere vormen van landelijke architectuur zijn denkbaar.

Eén van de architectonische kenmerken die in ieder geval moet terugkomen bij het ontwerp voor de zelfbouwwoningen is de kap. Elke woning krijgt een 1 of 2-laagse kapconstructie. Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak. Voor de materialisering van de gevels wordt gebakken materiaal, hout en of andere natuurlijke materialen gebruikt. Voorwaarde is dat er sprake is van mooi verouderend materiaal. De kapconstructie wordt tevens gemaakt in natuurlijke materialen. Gedacht kan worden aan dakpannen, leien of riet. Kleurgebruik gevels en kap: passend bij de omgeving.

Overhoekse orientatie
Doordat de voorgevels van de woningen aan de parkzijde niet in elkaars lijn liggen, zal één van beide kopgevels en daarmee ook de kapconstructie prominent in beeld zijn vanaf de bovenwijkse fietsroute door het park. De kopgevel wordt daarom ontworpen als volwaardige voorgevel met een overhoekse orientatie op het park. Materialisering en detaillering van de kapconstructie zijn ook van een hoogwaardig architectonisch niveau.

Volkstuinen-locatie vanuit de lucht, huidige situatie

Volkstuinenlocatie vanuit de lucht, toekomstige situatie

Colofon

Het *Stedenbouwkundig Kader Parklint Wielwijk* is opgesteld door het vakteam Stedenbouw van de gemeente Dordrecht in samenwerking met het gemeentelijk projectteam Wielwijk en Woonbron.

Vastgesteld door de Gemeenteraad van Dordrecht op 15 december 2015.

Vastgesteld door de Raad van Bestuur van Woonbron op 18 december 2015.