

Welstandsnota

bijlagen Bijlage



Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Inleiding op de bijlage	7
2 Het Eiland van Dordrecht	9
2.1 De ontwikkeling van het eiland	10
3 Wijkbeschrijvingen	15
3.1 Historische binnenstad	17
3.2 Schil	33
3.3 Staart	40
3.4 Stadswerven	44
3.5 Stadspolders	50
3.6 Corridor	56
3.7 Dordtwijkzone	62
3.8 Reeland	66
3.9 Dubbeldam	74
3.10 Leerpark	79
3.11 Gezondheidspark	85
3.12 Sterrenburg	91
3.13 Krispijn	95
3.14 Zuidhoven	101
3.15 Crabbehof	107
3.16 Wielwijk	115
3.17 Dordtsche Hout	121
3.18 Nieuw Groenhove	123
3.19 Amstelwijck	129
3.20 Bedrijventerreinen	133
3.21 Industriegebieden	137
3.22 Buitengebied	141



Inleiding 1



1.1 Inleiding op de bijlage

1.1.1 Over de bijlage

Deze bijlage is een zelfstandig onderdeel van de Welstandsnota Dordrecht. In principe biedt de welstandsnota alle gegevens die nodig zijn om een bouwaanvraag in te dienen die voldoet aan de 'redelijke eisen van welstand'. In de welstandsnota worden de bestuurlijke aspecten, en de systematiek van de welstandstoets toegelicht. In de welstandsnota zijn 15 gebiedstypen onderscheiden op basis van overeenkomsten in ontstaansgeschiedenis en functionele, stedenbouwkundige en architectonische kenmerken. Bouwwerken worden getoetst aan een aantal basiscriteria én aan gebiedsgerichte criteria die voor elk van de 15 gebiedstypen zijn opgesteld. Daarnaast zijn er zogenaamde sneltoetscriteria voor kleine bouwwerken die niet gebiedsgebonden zijn.

In de voorliggende bijlage wordt niet, zoals in de welstandsnota, uitgegaan van gebiedstypen, maar van de verschillende wijken en deelgebieden van Dordrecht. In de meeste wijken zijn meerdere gebiedstypen aanwezig. In de wijk Reeland zijn bijvoorbeeld vijf gebiedstypen aanwezig: 19e-eeuws stedelijk weefsel, Tuinwijken, Wederopbouw – stempelwijken, Wijken na 1990 en Stedelijke groengebieden.

Deze bijlage is bedoeld voor bewoners, architecten, ontwikkelaars en andere belanghebbenden die zich verder willen verdiepen in de ontstaansgeschiedenis van het Eiland van Dordrecht, in de – vaak gedifferentieerde – stedenbouwkundige en architectonische opbouw en de karakteristiek van de wijken en deelgebieden. Waar dat van toepassing is wordt ingegaan op de te verwachten ontwikkelingen.

1.1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 Het eiland van Dordrecht worden de ontstaansgeschiedenis van het eiland van Dordrecht en de daarmee samenhangende ruimtelijke identiteit van Dordrecht beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de verschillende wijken en deelgebieden beschreven. De wijkbeschrijvingen volgen steeds dezelfde opbouw: Achtergrond (de ontstaansgeschiedenis), Beschrijving (huidige situatie) en Waardering, Beleid en Ontwikkeling.



Het Eiland van Dordrecht

2

2.1 De ontwikkeling van het eiland

Water en land

Dordrecht is onlosmakelijk verbonden met een geschiedenis van water en inpoldering. Rond het vroegere riviertje de Thure(driht) is Dordrecht ooit begonnen als een lineair dorp. De oudste archeologische vondsten dateren uit de 12e eeuw, maar er was voor die tijd hoogstwaarschijnlijk al sprake van een nederzetting. Na enkele overstromingen kort na elkaar, die gezamenlijk de Sint-Elisabethsvloed van 1421 vormden, wordt Dordrecht anderhalve eeuw voornamelijk omringd door water.

In de tweede helft van de 16e eeuw worden op- en aanwassen zichtbaar. Naast natuurlijke verlanding, wordt het eerste land ingepolderd. Rond 1650 telt het dorp Dubbeldam enkele tientallen huizen en er wonen mensen verspreid in de nieuwe polders. De inpolderingen tussen de 17e en 19e eeuw leggen de grondvorm van Dordrecht vast. De laatste en grootste polder (Polder de Biesbosch) komt gereed in 1926. De dijken langs de polders werden belangrijke landschappelijke structuren op het eiland waarop vaak kleinschalige lintbebouwing (dijklinten) ontstond.

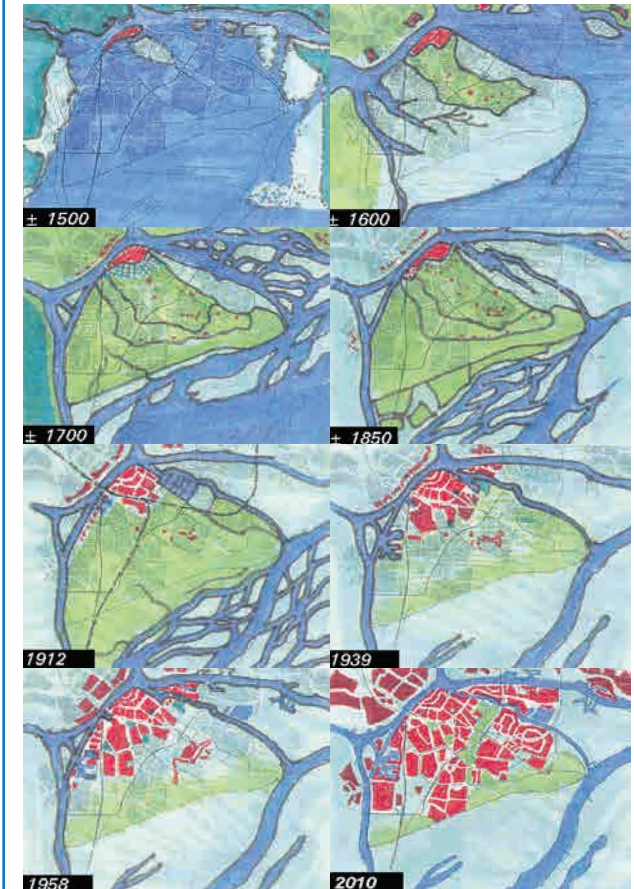
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

Historische stad en 19e-eeuwse schil

De ligging van Dordrecht aan een knooppunt van rivieren heeft gezorgd voor een sterke stedelijke groei. Handel

en scheepvaart, overslagplaats en havens typeren de stad. In de 13e eeuw krijgt Dordrecht stedelijke rechten en stapelrecht; dit is het recht alle passerende goederen ter markt te brengen. Ook krijgt de stad grafelijke toestemming om een gracht rond de stad te graven. De stad is rijk aan aanlegplaatsen, havens, pakhuizen en watergebonden bedrijven zoals molens, houtbergingen en scheepswerven. Bijzonder zijn de gevels (Voorstraat), die in het water staan.

In de vorm van een halve cirkel ligt rond de stad een raster van tuinen en bleekgronden. In het gebied loopt een fijnmazig netwerk van paden en laantjes. Naast blekerijen en wasserijen bevinden zich hier ook lusttuinen en buitens. Buiten de stadspoorten verbinden rechte wegen, onderling verbonden door dwarswegen, de stad en het buitengebied. Met het verdwijnen van stadswallen, stadsmuur en poorten, ontwikkelt zich in de 19e eeuw nieuw stedelijk gebied met name in de halve cirkel van tuinen, buitens en blekerijen. Karakteristiek voor deze ring zijn de (nog veel aanwezig zijnde) rijk versierde winkelpanden en puien, de keistraten, de (ijzeren) bruggen, de spoorlijn met het station en de vele villa's. Het gebied vormt een groene woonomgeving met grote tuinen rond de buitens van grootgrondbezitters. Maar ook nijverheid en boerderijen met weiden, tuingronden en boomgaarden komen er voor. De historische lijnen vormen het uitgangspunt voor de radiale stadsuitbreiding van deze zogenaamde 19e-eeuwse Schil. Langs de Singel en uitvalswegen wonen notabelen, winkeliers en andere middenstanders. Overwegend in ruime kavels staan bloksgewijs herenhuisen. Langs de zijstraatjes komen meer sobere arbeiderswoningen voor.



Groei van het eiland

Vanaf de 17de eeuw lieten welgestelden buiten de stad een landgoed of buitenplaats aanleggen. In de 19de eeuw ontstond opnieuw een sterke behoefte naar het buitenleven. Dit uitte zich in de bouw van buitenplaatsen en stadsvilla's met rondom grote tuinen. Verspreid op het eiland van Dordrecht liggen nog enkele (restanten van) landgoederen en buitenplaatsen.

Wonen

De Woningwet van 1902 met zijn minimumeisen voor woningen en de verplichting tot het maken van uitbreidingsplannen, betekent een keerpunt in de Nederlandse woningbouw.

Voor Dordrecht ontwerpt J.E. van der Pek in 1917 een uitbreidingsplan als leidraad voor verdere ontwikkeling. Rond 1930 vinden enkele wijzigingen plaats in de planopzet voor het latere 'tuindorp' Krispijn. Belangrijke elementen zijn het respecteren van de historisch structuurlijnen, het creëren van zichtlijnen naar de toren van de Grote Kerk en het aanbrengen van laanbeplanting.

Het karakter van de uitbreidingsplannen van 1917 en 1932 laat zich lezen in het volgende citaat:

“De kunst van stadsuitbreidingen is die van zien in de toekomst; ze is minder gericht op formele schoonheid dan op nut, doelmatigheid, gezondheid, goedkoopte, ordelijkheid, overzichtelijkheid, gerieflijkheid.”

Beslaat de groei van het Dordtse centrum een aantal eeuwen (1100-1870) en de groei van de 19e-eeuwse schil ruim een halve eeuw (1870-1930), de wijken en buurten die na de tweede wereldoorlog zijn gebouwd, hebben steeds kortere bouwperiodes. Stadspolders bijvoorbeeld is in twintig jaar gebouwd (1980-2000).

Deze versnelling in tijd is van grote betekenis in ruimtelijk en beeldend opzicht; daar waar de stad eerst per woning groeit, groeit ze nu per wijk met vaak duizenden woningen tegelijk. Bijna iedere stad van enige omvang in Nederland heeft wel een wijk uit de jaren 1920-1940 (conform de principes van een tuindorp), een wederopbouwwijk uit de jaren 1950-1970, een wooneerfgoed uit de jaren 1970-1990 en/of één of meerdere woonwijken van na 1990. In Dordrecht liggen deze wijken als eilanden in de polders in schillen rond de historische stad en de 19e-eeuwse schil.

Werken

Euwenlang vonden wonen en werken naast elkaar plaats. De winkelier woonde boven of achter de winkel, de pakhuizen stonden in dezelfde straat als de herenhuizen, de arbeiderswoningen naast de fabriek. Uit functionele en hygiënische overwegingen raken wonen, recreëren en werken in de 20e eeuw meer en meer van elkaar gescheiden. De relatie van Dordrecht met de rivier is bepalend geweest voor het ontstaan van langgerekte industriegebieden en bedrijventerreinen langs de oevers van de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede. Deze gebieden zijn in opzet monofunctioneel.

Identiteit

De identiteit van Dordrecht wordt bepaald door de geschiedenis van water en land, inpoldering, eilanden en historische en nieuwe gebouwen. Verspreid over het eiland zijn nog steeds structuren en gebouwen aanwezig, die iets vertellen over de ontwikkelingsgeschiedenis van het eiland. Het gaat om enkele landgoederen en buitenplaatsen, de historische linten en kernen en de dijklinten. Het behoud en versterken van de karakteristiek van deze cultuurhistorisch waardevolle structuren is belangrijk voor de identiteit van Dordrecht.

De stad bestaat daarnaast uit gebieden met een eigen identiteit. De naoorlogse wijken liggen als eilanden rond de historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil. Van oudsher is de stad min of meer zelfvoorzienend: winkels, bedrijvigheid en wonen vormen een levendig 'stedelijk' geheel. Het beeld van de (historische) stad is sterk individueel. Gemeenschappelijke kenmerken zijn het bouwen in de rooilijn, het aansluiten van de panden, de bescheiden bouwhoogte en het materiaalgebruik. Per pand zijn er verschillen ontstaan in hoogte, breedte, kleur, materiaal en gevelindeling.

Met de planmatige en grootschaliger uitbreidingen ontstaat geleidelijk een meer collectief beeld.

Woningen worden in blokken gebouwd met grote aantallen. In eerste instantie (de jaren 1930) is sprake van woningcomplexen die als geheel zijn ontworpen, vaak met een symmetrische opzet, hoekaccenten en dergelijke. Later worden de blokken eenvoudiger en strakker qua beeld (de jaren 1960), gebaseerd op herhaling van een kleine eenheid (woning). De functies

worden gescheiden: wonen overheerst naast een apart winkelcentrum. In wijken als Krispijn en Crabbehof wordt de identiteit sterk bepaald door de destijds geldende opvattingen met betrekking tot stedenbouw en architectuur. Dubbeldam daarentegen kent een specifiek dorps karakter: hier wordt de identiteit meer bepaald door de kleinschaligheid en openheid van het historisch lint met daarom heen wijken en buurten uit andere bouwperiodes.

Open(bare) ruimte en geleedingszones

Naarmate de gebouwde omgeving toeneemt, neemt ook de betekenis van de open ruimte in en rondom de stad toe. Het verder verdichten van de stad kan slechts worden verantwoord als tegelijkertijd de betekenis van de open ruimte wordt onderkend en veiliggesteld. Pleinen, parken en op grotere schaal groene, open geleedingszones zijn daarin belangrijk. Op het eiland zijn twee geleedingszones aanwezig: de Corridor en de Dordwijkzone. Deze zones hebben een groen en ecologisch karakter. Ze verbinden de stad met het omringende buitengebied en hebben vaak ook recreatieve betekenis. Het buitengebied is een oase van rust ten opzicht van de stedelijke drukte en is vooral van betekenis voor de landbouw, natuur en recreatie.

Lange lijnen

Tussen de stadsdelen en wijken met een eigen identiteit liggen spoorlijnen, snelwegen, waterwegen, stedelijke routes en dijken. Sommige van deze routes zijn onderdeel van een landelijk netwerk waarmee Dordrecht wordt verbonden met het achterland. Andere routes verbinden de verschillende stadsdelen

en wijken met elkaar. Deze zogenaamde 'lange lijnen' worden intensief gebruikt door bezoekers, passanten en de bewoners zelf: zij werken daardoor als visitekaartje voor de stad.

Gebouwen, die zichtbaar zijn vanaf de lange lijnen op het eiland, hebben een grote invloed op het uiterlijk van de stad als geheel. Een samenhangende inrichting van de openbare ruimte voor elke lange lijn is belangrijk voor de herkenbaarheid. Tegelijkertijd zijn de verschillen in bebouwing langs de route, zoals een toe- of afnemende dichtheid, ook van belang voor de oriëntatie. Een afnemende dichtheid (minder en lagere bebouwing) betekent vaak dat je de stad uitgaat.

De lange lijnen kennen, gezien hun verschillende betekenis in de stad, een duidelijk verschil in schaal en karakter. Zo vormen de dijken een fijn netwerk dat stad en land met elkaar verbindt. De kleinschaligheid van de dijkbebouwing leidt vaak tot een contrast met de omliggende bebouwing. Naarmate de dijken meer in de stad liggen, is een meer stedelijk, dichter bebouwd dijkprofiel ontstaan, naarmate de dijken meer in het landelijk gebied liggen, zijn ze meer open en groen van karakter.

Bij rijkswegen speelt de hogere snelheid van de reiziger mee. Die snelheid laat een grotere maat en schaal van de bebouwing toe. Naast bebouwing, schermen en beplanting spelen ook kunstwerken, zoals bruggen een rol in de ruimtelijke beleving van deze routes.

De routes die de toegang tot de stad vormen, zoals

die van het station naar de binnenstad, zijn van belang voor het autoverkeer en het langzaam verkeer. Het gebruik en de vormgeving van de plint (begane grondverdieping) van de gebouwen erlangs moeten bijdragen aan het publieke karakter van de route.

Structuurvisie Dordrecht 2040

De hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid voor Dordrecht zijn vastgelegd in de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013). Hierin wordt de ambitie beschreven om Dordrecht te ontwikkelen als aantrekkelijke, complete centrumstad in de regio: een stad met een sterke sociale, culturele en economische functie voor de Drechtsteden. Een mooie stad, waarin het prettig wonen en werken is. De beeldkwaliteit van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte hebben grote invloed op de schoonheid van die leefomgeving.

Eén van de ambities van de Structuurvisie is een 'leefbaar Dordrecht'. Dordrecht wil een schone en veilige stad zijn, waarvan de inwoners tevreden zijn over hun directe leefomgeving. Het woonklimaat moet er aangenaam zijn. De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van de stad. Dit heeft niet alleen betrekking op het uiterlijk van de straat of het groen. Ook de mate waarin men zich thuis, veilig en welkom voelt in zijn eigen straat of wijk draagt bij aan een prettige leefomgeving en de beeldvorming van de stad.

Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn daarbij belangrijke kwaliteitsaspecten. Een openbaar gebied

waar mensen graag komen, heeft een belangrijke sociale functie. Ook de ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing speelt een rol. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen belangrijke aandachtspunten. De fysieke veiligheid, met name de waterveiligheid en de veiligheid langs het spoor, wordt gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

Het welstandsbeleid moet bijdragen aan een aantrekkelijke woon- en werkstad en een schone en veilige leefomgeving.

Identiteiten en gebiedstypen

De plattegrond van de stad en het raster van het logo zijn als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad.

De kleuren van het mozaïek worden vooral bepaald door de stedenbouwkundige en architectuur-opvattingen uit de verschillende ontwikkelperiodes van de stad; meestal ook ondersteund door een bepaalde dominerende functie. Voor het functioneel inkleuren van de stad zijn in de Structuurvisie de verschillende gebieden ingedeeld in leefmilieus: de tegels van het mozaïek.”



Wijkbeschrijvingen 3



Beneden Merwede

Oude Maas

Wijnstraat

Groenmarkt

Voorstraat

Boogjes

Spuiboulevard

Vest

Kromhout

3.1 Historische binnenstad

3.1.1 Achtergrond

Dordrecht tot 1550

het ontstaan en de Dordtse Gouden Eeuw

Dordrecht is begonnen als een nederzetting in een veenmoeras. Op de oevers van het veenriviertje de Thuredrith, ter hoogte van de Grote Kerk, vormt zich in de tweede helft van de 12de eeuw een verzameling huizen. Vanaf de oeverwallen vindt de ontginning plaats van het veenland. De eerste bewoners graven afwateringskanalen en een achtergracht, die het gebied afsluit. Op de gewonnen grond komen paden. Die zijn nog herkenbaar aan de landzijde, zoals de Voorstraat op de oude oeverwal. Zijstraten staan hier haaks op, zoals de Grote Spuistraat, de Vriesestraat, het Steegoversloot, de Heer Heijmanssuijsstraat. Er komen ook enkele dwarsgangen die parallel liggen aan de Voorstraatshaven: de Breesstraat, Steenstraat, Doelstraat en Museumstraat (voorheen Middelgracht, Lindengracht en Lindenstraat).

De huizen op de oeverwallen zijn hoog, smal, ondiep en tegen elkaar gebouwd. Ook de bebouwing aan de landzijde bestaat uit gesloten bouwblokken, dicht bebouwd, met vooral kleinere panden.

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

De bebouwing aan de waterzijde staat op diepe,

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

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

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

Groei van een handelsstad

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



Dordrecht rond 1550



Overkluizing Stadhuis



Zicht op de Grote Kerk vanaf de Leuvehaven

handelsproducten zijn hout, wijn en graan.

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

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

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

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

Zo ontwikkelt zich aan de waterzijde het handelscentrum.

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

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

[Wat de tijd overleefde](#)

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

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

op de bruggen over de Voorstraats- en Wijnhaven, maar wel op de steigers.

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

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

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

[Dordrecht tussen 1550 en 1850: barre tijden](#)

Na een lange periode van stilstand wordt in 1609 de Wolwevershaven gegraven. Het duurt nog tot in de 20ste eeuw voordat de landstrook ten noorden van de haven en het Nieuwe Werck zijn volgebouwd. De laatste bebouwing komt langs de rivier. De bebouwingsstructuur volgt de rivier en bestaat uit gesloten bouwblokken. Op een enkele plek is in de rooilijn nog een open plek

in de vorm van een tuin aanwezig, afgesloten van de straat door een muur of hekwerk. De percelen staan haaks op de straten en zijn tussen Hoge Nieuwstraat en Binnen Walevest het minst diep. Er zijn weinig haakse tussenstraten, alleen de korte Lange IJzerenbrugstraat en de Venloostraat.

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

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

[Wat gebeurt er in die tijd in Dordrecht?](#)

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

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

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

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

Vanaf de 17de eeuw tot halverwege de 19de eeuw lijdt de stadsbevolking onder de gewapende strijd maar ook onder ziekten als de pest en cholera, waaraan een



Dordrecht 1650



Dordtse Gevels aan de Museumstraat



Zicht vanaf de Grote Kerk op de Nieuwe Haven

groot deel van de bevolking sterft. Met het oog op de volksgezondheid besluit het stadsbestuur na de cholera-epidemie in 1848-1849 dan ook de grachten, die als riool dienen, te dempen.

Wat de tijd overleefde

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

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

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

De zogeheten Dordtse gevels, die licht voorover hellen, zijn vanaf 1550, maar vooral tussen 1650 en 1795 gebouwd. Dit zijn trapgevels in Hollandse Renaissancestijl, die vanaf de natuurstenen waterlijst tussen de eerste en tweede verdieping een halve steen uitkragen. In de gemetselde rondbogen boven de ramen

zijn driepassen uitgespaard. De aanzetstenen voor de natuurstenen raamomlijstingen hebben de vorm van beeldhouwde mensenkopjes. De gevels zijn vooral gebouwd als meesterproef voor metselaars. Rond 1725 vindt het gemeentebestuur dit geveltype niet meer passen in de hoofdstraten. De 'op de vlucht' gebouwde gevels zijn sindsdien vooral nog in kleinere zijstraten te zien. Van de oorspronkelijk 800 gevels zijn er nog ongeveer 70 over. Dit in Dordrecht bedachte geveltype is ook in andere steden gebouwd.

Dordrecht tussen 1850 en 1950:

Van handels- naar industriestad

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

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

De bruggen over de Voorstraatshaven, Nieuwe Haven



Dordrecht rond 1894



Gasfabriek Riedijkshavengebied



D. POPPELIERS

randstad

D. POPPE

ilmpost

CAMPINA JS
SNACKBAR DE KUIL

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

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

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

Mensen krijgen meer vrije tijd en benutten die in verenigingen en met lezen. Nieuwe functies krijgen een plek in de stad, zoals een openbare bibliotheek (1899). Maar de meeste functies met een echt grote ruimtebehoefte komen buiten de binnenstad. Het in 1876 gestichte ziekenhuis Sint Jacobsgesticht aan de Grotekerksbuurt groeit snel. De opkoop van diverse percelen maakt in 1914 de bouw van een groot nieuw ziekenhuis mogelijk tussen de Grotekerksbuurt en

de Houttuinen, met de ingang aan de Houttuinen. Gesloopte (bedrijfsbebouwing) maakt later plaats voor de auto op het Sint Suraplein. Zowel het ziekenhuis als het Sint Suraplein vormt een onderbreking in de bebouwingswanden.

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

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

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

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

In deze periode vinden er twee wereldoorlogen plaats in Europa, waarvan een op Nederlands grondgebied. De economie krijgt een heel andere basis. Dordrecht verandert van handelsstad in industriestad. Amsterdam en Rotterdam zijn inmiddels goed aangesloten op rivieren en zee en laten Dordrecht als handelsstad achter zich. De slechte bereikbaarheid over land

speelt de stad ook parten. Pas in 1872 stopt de trein in Dordrecht. Verder blijft de stad, vanwege haar ligging op een eiland, voor al het andere verkeer lange tijd afhankelijk van veerverbindingen. Er komen openbare nutsvoorzieningen voor iedereen zoals stromend water, riolering, gas en elektriciteit. Maar ook in 2014 zijn nog niet alle huizen in de binnenstad aangesloten op de riolering.

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

[Wat de tijd overleefde](#)

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

Voor G.N. Itz, stadsarchitect van Dordrecht tussen 1832 en 1867, heeft in deze periode zijn stempel op de binnenstad gedrukt. Hij ontwierp bouwwerken die nu nog het aanzicht van Dordrecht bepalen. Voorbeelden zijn de Boterbeurs (later museum en nog later bibliotheek) en de Bonifatiuskerk (later jeugdsociëteit) aan de Wijnstraat, de Korenbeurs (nu woonhuis) aan de Bomkade, de Oud-Katholieke Kerk St. Maria Maior aan de Voorstraat en de H.B.S. (nu bioscoop) aan de Nieuwstraat 60. Ook tekent hij voor het ontwerp van

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

De Vriesebrug is oorspronkelijk een ontwerp van de gemeentearchitect A.J. Argelo. Inmiddels is het een vaste brug en zijn de oorspronkelijke kiosken door nieuwe vervangen. Ook de Leuvebrug (1937) is een ontwerp van Argelo. Het tegenwoordige Dordrechts Museum verbouwt hij in 1852 van klooster tot krankzinnigengesticht. Aan de nieuwe verbinding tussen station en binnenstad komen de volgende (nog bestaande) gebouwen: Bondsspaarbank (1913, nu kantoorgebouw), Johan de Wittstraat 2, Warenhuis Linders (1920, winkelgebouw), hoek Bagijnhof – Achterom en het bouwblok op de hoek Johan de Wittstraat – Vest (1929, woningen en winkels).

[Dordrecht tussen 1950 en 1970:](#)

ruim baan voor de vernieuwing

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

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

maakbaar, zo luidt de gedachte.

Als oplossing voor de verkeersproblemen wordt parallel aan de Voorstraat een ringweg bedacht: de Spuiboulevard en 'Stekroute'. De route moet komen over een gedempte Spuihaven en over te slopen bebouwing aan het Kromhout. Haaks hierop een verbinding door het centrum naar de Merwekade, met daaraan een nieuw groot (verkeers)plein. Hiervoor vindt sloop plaats aan het Achterom, de Sarisgang en alle smalle straten waar nu het Statenplein is. De Spuihaven wordt tussen Achterom en Johan de Wittstraat gedempt. Het gedempte gebied dient jarenlang als parkeerplaats. Erlangs verrijzen ook grote gebouwen: de bank van de ABN AMRO (nu Intree) met erboven appartementen van architect J. de Vries en ernaast en een groot appartementencomplex van H.A. Maaskant. Op de hoek Achterom-Spuiboulevard verschijnt een kantoorgebouw met negen verdiepingen van architect Jan Hoogstad. Aan het Bagijnhof vervangen de winkels van de HEMA en C&A het postkantoor en andere, kleinschalige bebouwing.

Langs de vernieuwde Sarisgang die het Statenplein ontsluit, komen grote, moderne winkelcomplexen met veel glas. Onderdeel hiervan is een verbouwing van de Kolfstraat. Ook rond het Statenplein komen moderne winkelwanden, met erboven kantoor- en woonruimte. Het plein zelf doet deels dienst als parkeerplaats. Op een ander deel komen een horecavoorziening en winkelkiosken.

De Grote Markt moet, als eindpunt van twee grote verkeersdoorbraken, het nieuwe hart van de binnenstad worden. Dit leidt tot de huidige 's Heer Boeijenstraat, een doorgang ter plaatse van de Waag. Ook volgt sloop van alle bebouwing tussen de Wijnstraat en de Varkenmarkt en een groot deel van de Aardappelmarkt. Aan de Grote

Markt komt een appartementencomplex met op de begane grond winkels, langs de 's Heer Boeijenstraat komt een moderne winkelstrip met erboven woningen. De Grote Markt zelf krijgt een parkeerfunctie. Ook de verpauperde bebouwing in het binnengebied van de Bleijenhoek komt uiteindelijk onder de slopershamer.

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

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

Ook nieuwe winkelconcepten vragen om meer ruimte. Lange tijd ontbreekt echter het geld om de binnenstad aan te pakken. In 1949 krijgt ir. W. Wissing van bureau Van Tijen en Maaskant van de gemeente opdracht om een saneringsplan voor 'Groot-Dordrecht' te maken. De opgave is om een saneringsplan te maken, dat de binnenstad weer goed laat functioneren, onder voorwaarde dat het karakter en de historische en architectonische waardevolle elementen van de stad behouden blijven. De provinciale adviescommissie, met onder anderen S.J. van Embden, bekritiseert het plan. Het zou geen rekening houden met de structuur van de stad en maakt de stad niet onderdeel van een groter geheel. In 1957 schakelt de gemeente Van Embden in om Wissing bij te staan. Het Basisplan voor de Sanering van Dordrechts Binnenstad wordt in mei 1958 goedgekeurd en dient als grondslag voor het in 1961 goedgekeurde Sanerings- en Reconstructieplan Binnenstad.

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

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

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

realiseren, moet de bestaande bebouwing worden gesloopt.

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

Wat de tijd overleefde

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

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

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

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

In de nieuwe, verbrede straten als Achterom, Bagijnhof, Visstraat en Sarisgang en aan het Statenplein zijn



Saneringsplan - Basisplan

de winkelruimten nog steeds in gebruik bij grotere winkelbedrijven. Boven een groot deel van de winkels zijn woningen.

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

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

De periode tussen 1970-1990: Stadsvernieuwing

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

met de middeleeuwse karakteristiek.

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

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

Een voorbeeldaanpak is uiteindelijk weggelegd voor het Groenmarktgebied. Aan de Groenmarkt, Varkenmarkt en Vleeshouwersstraat vindt bouwkundig en functioneel herstel plaats van ongeveer vijftig grote en kleine monumentale panden. Door functionele samenvoeging van panden en een nieuwbouwwitbreiding aan de achterzijde kunnen zich hier ook de Kamer van Koophandel en de Openbare Bibliotheek vestigen. De ruimte in het binnengebied, waar nog wat oude



Nieuwbouw Bleijenhoek

gebouwen staan, krijgt een openbaar karakter met een groene parkeerinrichting.

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

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

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

Bij het restaureren gaat de aandacht tot in het begin van de jaren '80 vooral uit naar de grote, belangrijke monumenten: de Groothoofdspoor, het Hof en stadhuis. Van kleinere woonhuismonumenten blijft vaak alleen de voorgevel staan, of deze wordt zelfs verplaatst en erachter vindt nieuwbouw plaats in 'oude stijl'. In de loop van dat decennium stimuleren rijkssubsidiereregelingen de vernieuwing van de bestaande bebouwing. In veel monumentale panden

worden kleine sociale huurwoningen gemaakt. Dit gaat doorgaans wel ten koste van de interieurs.

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

[Wat gebeurt er in Dordrecht?](#)

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

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

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

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

De aanpak van de Bleijenhoek, maar ook het ontwerp van het architectenbureau van Wim Quist voor een bouwblok tussen de Riedijk en de Merwekade, genereert steeds meer kritiek. Het commentaar richt zich op het moderne bouwen, de architectuur, het ritme van de wanden en de inpassing binnen de bestaande structuur.

In 1979 vindt een discussiebijeenkomst plaats over het bouwen in de bestaande stad. En in het Structuurplan van 1980 staat het beschermen en handhaven van de in de binnenstad bestaande fysieke structuur centraal.

Inmiddels lopen sinds 1975 de voorbereidingen voor de aanwijzing van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht. Er geldt een voorbescherming voor de gehele binnenstadsstructuur. Eind 1988 volgt pas de formele aanwijzing.

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

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

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

Wat de tijd overleefde

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

In de Bleijenhoek is er gedeeltelijk nieuwbouw gekomen. De nieuwe bebouwing bestaat nog wel uit grotere woningblokken, maar doet weer meer recht aan de historische structuur. Ook de problemen van vandalisme lijken te zijn afgenomen door intensiever beheer, een grotere diversiteit aan sociale woningen en het herstel van doorgaande routes door middel van gesloten bouwblokken.

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

De openbare bibliotheek is er nog aan de Groenmarkt, maar de Kamer van Koophandel heeft plaatsgemaakt

voor een eetcafé en begeleid wonen. De Bonifatiuskerk doet geen dienst meer als jeugdsociëteit, maar is wel verhuurd. De Waalse kerk staat leeg.

De periode tussen 1990 en 2015

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

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

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

Ter plaatse van het Rooms-katholieke ziekenhuis komt een woongebied. De bebouwing aan de Grotekerksbuurt blijft behouden, evenals een aantal panden aan de Houttuinen en de kapel op het binnenterrein. Architectenbureau Klunder maakt het stedenbouwkundig plan, waarbij nieuwe woningen

rond een autovrij plein komen te liggen, met centraal de kapel.

Het plein sluit aan op voetgangersdoorgangen naar de Schuitenmakersstraat, Vleeshouwersstraat, Grotekerksbuurt en Houttuinen, waardoor het verbonden is met de rest van de stad, ondanks de geheel nieuwe structuur. De doorgang naar de Grotekerksbuurt is vormgegeven door de Dordtse architect Andries Lugten. De gedifferentieerde nieuwbouw op het binnenterrein is van Rien de Ruiter.

Bouwkundige problemen leiden tot sloop van een aantal woonblokken in de Bleijenhoek. Met een gesloten bouwblok van architectenbureau De Zwarte Hond (2003) wordt de doorgaande structuur van de Vest hersteld. Ook het Schippersblok van architectenbureau Groeneweg & Van der Meijden (2007) levert een bijdrage aan het structuurherstel van de Bleijenhoek. Verder vinden vooral restauraties, verbouwingen en kleine nieuwbouwinvullingen plaats binnen de bestaande structuur.

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

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

Wat gebeurt er in Dordrecht?

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

“Het terrein Drievriendenhof, gelegen binnen de historische binnenstad van Dordrecht, zal de komende jaren bebouwd worden. Reeds lang is hier sprake van een buitengewoon onaangenaam kaalslaggebied dat slechts één goede eigenschap heeft: er kunnen meer dan 300 auto's geparkeerd worden. De bebouwing van dit terrein vormt een belangrijke stap in de vernieuwing van de historische binnenstad. Zoals blijkt uit de doelstellingen van het structuurplan voor de binnenstad uit 1980, dient dit terrein deels als afronding van het kernwinkelgebied, deels als parkeervoorziening voor het centrum te worden ingericht. Daarnaast moet dit gebied, zoals elders in de binnenstad, een woonfunctie hebben.

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

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

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

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

In 1991 verdwijnt het Rooms-Katholieke ziekenhuis aan de Houttuinen, na een fusie van de Dordtse ziekenhuizen, naar Zwijndrecht. De slechte bereikbaarheid, beperkte parkeermogelijkheden en gebrek aan mogelijkheden voor modernisering en uitbreiding spelen hierbij een rol. Het gehele ziekenhuis is verspreid over een veelheid aan (monumentale) gebouwen, dus het vertrek heeft een grote impact. De locatie komt vrij voor woningbouw. Eerst vindt er een afweging plaats welke gebouwen behouden moeten blijven en welke kunnen verdwijnen. De nieuwbouw van Carel Weeber in de Bleijenhoek vertoont inmiddels zodanige bouwkundige gebreken dat de woningbouwcorporatie besluit een deel te vervangen. Dit biedt de kans voor structuurherstel.

De structuur en de kwaliteit van de binnenstad worden beter, waardoor de belangstelling om er te wonen weer toeneemt. Een belangrijk initiatief van de gemeente is het bevorderen van wonen boven winkels door middel van een subsidie. Veel verwaarloosde panden krijgen

hierdoor een opknapbeurt, de ongebruikte ruimte krijgt een woonfunctie en de sociale veiligheid neemt toe.

De levendigheid in de binnenstad neemt toe. Onder andere door het in gebruik nemen van het Scheffersplein als terrassenplein en de verplaatsing van de weekmarkt op vrijdag en zaterdag naar het Statenplein en de Sarisgang.

Naast restauraties vinden op allerlei plekken nog kleine nieuwbouwinvullingen plaats, onder meer aan de Voorstraat, in de Schuitenmakersstraat, aan de Grotekerksbuurt, de Kuipershaven, de Wolwevershaven en op de kop van de Wijnstraat en de Mattenkade.

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

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

het vertrek van winkels en leegstand van winkelpanden. Sommige delen van winkelstraten krijgen daardoor een slechte uitstraling. De gemeente zoekt naar oplossingen, die echter in een tijd van recessie niet eenvoudig zijn.

Waardering, beleid en ontwikkeling

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

Dit geldt overigens ook voor de winkelruimte in de historische winkelstraten, zowel op de Voorstraat als in de Vriesestraat is regelmatig sprake van langdurige leegstand. Door het beperkte lokale draagvlak, de kleinschaligheid van het aanbod en gebrek aan opvolging stoppen kleine ondernemers er steeds vaker mee, tenzij ze een specialistisch, recreatief aanbod hebben en ook meerdere aankoopkanalen (internet) weten aan te spreken.

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

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

gebeurtenissen.

Belangrijk voor de levendigheid van de binnenstad is de uitbreiding van het Dordrechts Museum, dat naast een aantrekkelijk en divers tentoonstellingsbeleid, ook de rijke eigen collectie nu in volle glorie kan laten zien. Een belangrijke aanvulling van het aanbod is het filmhuis aan de Nieuwstraat. Eindelijk weer een bioscoop in Dordrecht. Met betrekking tot de aantrekkingskracht die Het Hof straks krijgt, als regionaal archief en historisch museum, zijn de verwachtingen hoog gespannen.

Het woningbestand breidt zich tot nu toe uit. Alhoewel de verkoop tegenwoordig wat langer duurt is er in de woningen geen structurele leegstand en trekt de binnenstad nog steeds als woongebied voor met name kleinere huishoudens en alleenstaanden.

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

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

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

Ook een kleinere plek als de Visbrug verdient aandacht. Deze plek biedt de mogelijkheid om de verbinding tussen het centrum en het havengebied te versterken, bijvoorbeeld door hier een opstap en uitstap mogelijkheid voor een rondvaartbootje te maken.



Sarisgang 2013



Vestiging van the Movies in Nieuwstraat 60-62



Nieuwbouw op het RKZ-terrein

Visstraat/ Visbrug is ook de laatste ontbrekende schakel in het hoofdwinkelcircuit die vraagt om opwaardering.

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



Oude Maas

Wantij

Noordendijk

Kromhout

Spuiboulevard

Oranje laan

Havenstraat

Toulonselaan

Burgemeester de Raadsingel

3.2 Schil

3.2.1 Achtergrond

Van buitens naar stedelijke dichtheid en functiemenging

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

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

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

Grootschalige ingrepen

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

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



De schil in 1858



De schil in 1939

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

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

3.2.2 Beschrijving

Stedelijke ring

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

Structuur

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

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

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

Schaalcontrast

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

Diversiteit in architectuur

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

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

Randen, routes en dijken

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

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

Openbare ruimte en groen

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

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

Monumenten en beschermd stadsgezicht

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

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

Rozenhof (onderdeel beschermd stadsgezicht)

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

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

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

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

Schouwburg Kunstmin, rijksmonument

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

Energiehuis, gemeentelijk monument

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

Het Energiehuis is in 2012/2013 gerestaureerd en ingrij-

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

3.2.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: stedelijke ring

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

Ontwikkeling: stedelijke entree

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

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

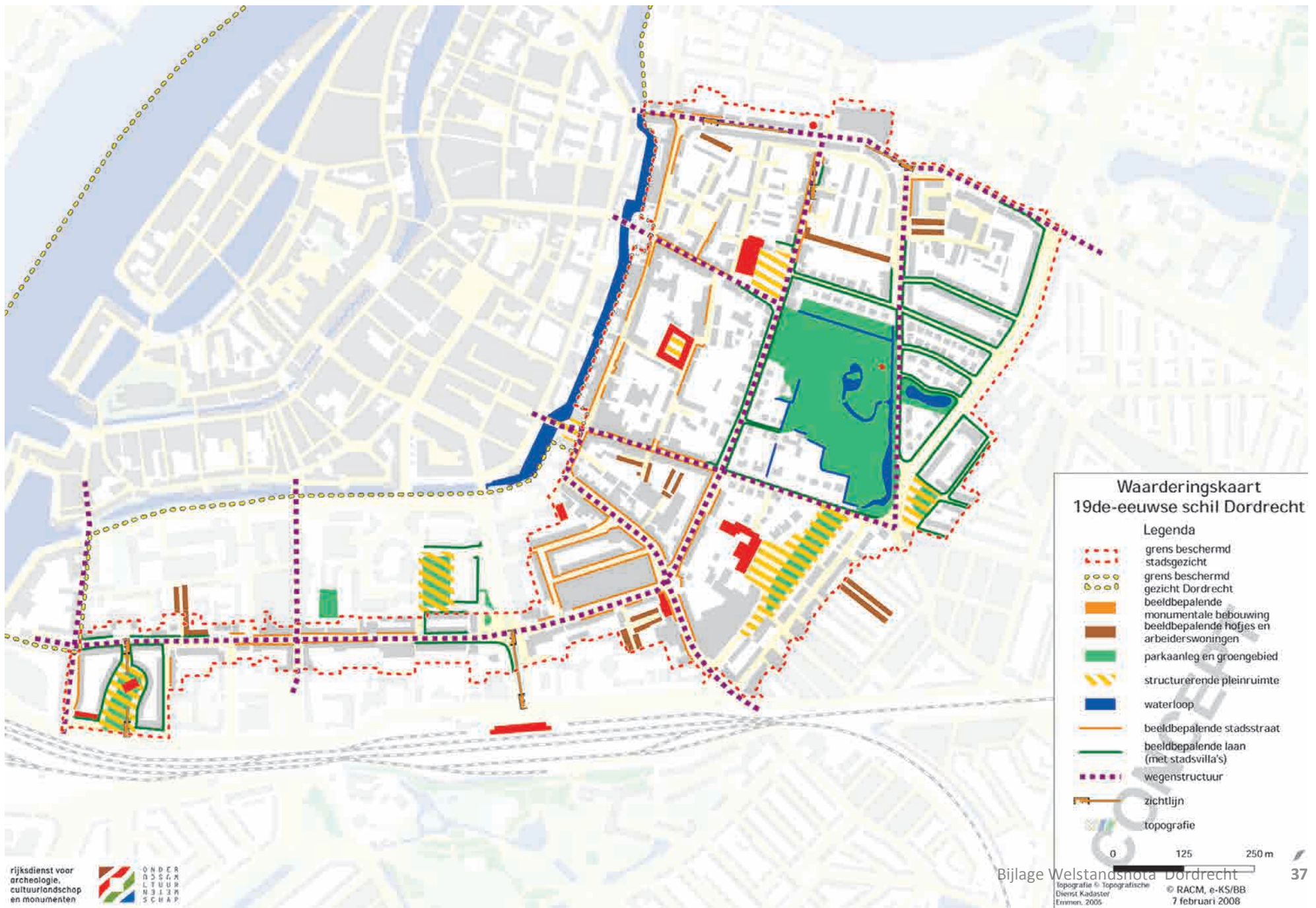
de binnenstad vergroten. De uitvoering van dergelijke grote projecten zijn van invloed op de programmatieke betekenis van de schil voor de stad en de regio.

Ontwikkeling: visie

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

Waardering en ontwikkeling: cultuurhistorie

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



Waarderingskaart
19de-eeuwse schil Dordrecht

Legenda

- grens beschermd stadsgesicht
- grens beschermd gezicht Dordrecht
- beeldbepalende monumentale bebouwing
- beeldbepalende hofjes en arbeiderswoningen
- parkaanleg en groengebied
- structurerende pleinruimte
- waterloop
- beeldbepalende stadsstraat
- beeldbepalende laan (met stadsvilla's)
- wegenstructuur
- zichtlijn
- topografie

0 125 250 m



1e Merwedehaven

2e Merwedehaven

Merwede straat

N3

Wantij

Baanhoekweg

Wantijdijk

3.3 Staart

3.3.1 Achtergrond

Industrieel schiereiland

Rond 1880 worden twee opwassen in de Merwede samengevoegd tot de West-Merwedepolder of De Staart en gebruikt als hooi- en grasland.

Al snel volgen andere functies, waarna het westelijk deel rond 1905 wordt opgehoogd om het als nijverheidszone te kunnen gebruiken. Als ontsluiting wordt een weg langs de oostzijde van de stad gelegd – de huidige Oranjelaan – die samen met een brug over het Wantij in 1910 in gebruik wordt genomen. Scheepswerven, een havenkom en andere, meest watergebonden, fabrieken volgen.

Woningbouw

Woningbouw vindt op een smalle strook langs het Wantij plaats. De strook is in de loop der jaren van west naar oost bebouwd. Als eerste, begin 20^{ste} eeuw, met enkele woningcomplexen voor arbeiders. Het oostelijk deel komt na de Tweede Wereldoorlog tot stand en heeft een open karakter.

De in de loop der tijd veranderende stedenbouwkundige en sociale opvattingen zijn duidelijk herkenbaar in de verschillende delen van de Staart. Zo verandert het straatbeeld van gesloten bouwblokken, waarbij de straatruimte gevormd wordt door de massa van de bouwblokken, naar een meer open verkaveling, waarbij straten nog wel herkenbaar zijn, maar de bouwblokken meer “in de ruimte” geplaatst zijn.

Ook de renovatiegolf van de jaren '80 van woonblokken

die na 1960 waren gebouwd, is niet aan de Staart voorbij gegaan: gevels zijn veranderd door toepassing van stucwerk.

3.3.2 Beschrijving

Diversiteit

De Staart ontleent zijn eigenheid aan het feit dat het een schiereiland is tussen de rivieren Merwede en Wantij. Het wonen vindt plaats langs de groene oever van het Wantij, de industrieën staan langs de rivier. Temidden van de industrie ligt de ruïne van het Huis te Merwede. In de bodem bevinden zich de archeologische resten van het vroegere kasteel. De ruïne met omliggend terrein is rijksmonument. De ruïne is in ere hersteld en geconsolideerd.

De huizen kenmerken zich door een verscheidenheid aan stijlen, waaronder woningbouwcomplexen met een bijzondere cultuurhistorische waarde. woningbouwcomplexen; gebieden met bijzondere waarde

Rond 1920 en in de jaren '30 zijn enkele woningcomplexen gebouwd. Als eerste wordt rond 1910 een dubbele brugwachterswoning gebouwd.

Het complex van rond 1920 (Noorderkwartier) heeft kenmerken van de Amsterdamse School en is gebouwd in opdracht van een maatschappij opgericht door Dordtse industriëlen, die hun arbeiders degelijk willen huisvesten.

De straten vormen een rechthoekig patroon. Het complex heeft verspringende gevels en daklijsten en

decoratieve elementen die verwant zijn aan de stijl van de Amsterdamse School. De huizen zijn ontworpen door architect B. van Bilderbeek. In de jaren '30 volgen enkele korte blokken. Deze tweelaagse woningen met doorlopende zadeldaken zijn simpeler van opzet.

De woningbouwcomplexen zijn typerende voorbeelden van sociale woningbouw uit het begin van de 20ste eeuw. Ze liggen dicht bij een grote scheepswerf en andere zware industrieën langs de Merwede. Ze laten de ontwikkeling van de arbeidershuisvesting en het stedenbouwkundig denken in die periode duidelijk zien.

Westelijk deel

In het westelijk deel is een duidelijke scheiding aanwezig in gebieden met een collectief karakter, de openbare ruimte of voorkant en gebieden met een individueel karakter, de privé-tuinen of achterkant. Aaneengesloten bebouwing in de rooilijn (rechthoekige gesloten blokverkaveling), bouwhoogtes van één à twee lagen met kap bepalen het karakter. Aan de rand van het Wantij staat enige middelhoogbouw.

Oostelijk deel

In het oostelijk deel is de bebouwing opener van karakter; ruimere straatprofielen, open bouwblokken en verspringingen in de rooilijn bepalen het beeld. Door het half open karakter liggen binnengebieden, zijtuinen en erfafscheidingen in het zicht.

De Staart is qua bebouwingsstructuur te verdelen in drie gedeelten: het meest westelijke deel, gekenmerkt door laagbouw uit de jaren '20 en '30 met voornamelijk



eengezinswoningen.

Het middendeel (tussen het meeste westelijke deel en de N3) gekenmerkt door een menging van flats met platte daken en (detailhandels)voorzieningen.

Het deel oostelijk van de N3, waar afwisselend flats met twee en drie lagen met platte daken en eengezinshuizen, ook met plat dak, staan. De verspringend geplaatste bouwblokken leveren een beschermt woonmilieu. Aan de randen staan enkele hoogbouwblokken en aan het Wantij een tot bijzonder woonhuis omgevormd pompgebouw.

Op de grens van de woningbouw uit de jaren '30 en de meer open bebouwing uit de jaren '60 staan woningen uit de jaren '70.

Randen en verkeersstructuur

De Staart is een langgerekt schiereiland dat in de lengterichting in tweeën is gedeeld: ten noorden van de Merwedestraat en de Baanhoekweg ligt industrie, ten zuiden ervan staan de huizen.

Het woongebied op de Staart strekt zich in een lange strook uit langs het Wantij. In de lengterichting van het eiland loopt de hoofdontsluiting; deze is tegelijk de scheiding tussen industrie en wonen.

Westelijk verbindt de Prins-Hendrikbrug de Staart met het centrum van Dordrecht.

Halverwege doorsnijdt de Randweg (N3) de Staart in noord-zuidrichting.

3.3.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering

De bijzondere ligging op een eiland met industrie en de (groene) oever van het Wantij maken de Staart tot een bijzonder woongebied.

Veranderen van de woning

De bestemmingsplannen geven beperkingen en mogelijkheden. Zo moeten de hoogte-accenten in het Noorderkwartier behouden blijven en geldt voor de bebouwing uit de jaren '30 dat het karakter van de huizen met kappen met een hellingshoek van minimaal 30° moet worden gehandhaafd; de hoogte van de woningen mag worden vergroot door er een extra verdieping in de vorm van een dakopbouw op te zetten. Binnen het gebied 'beschutte sfeer woningen' tussen Markstraat en Dommelstraat is vergroting van de woningen mogelijk door middel van een kap met een hellingshoek van maximaal 45°. In het oostelijk deel van De Staart moeten de kapvormen (hellend en plat dak) zo blijven.

Kop van de Staart; nadere eisen

De kop van de staart is opgenomen in het Masterplan Stadswerven. De kop van de Staart is een goed herkenbaar eiland en onderdeel van de binnenstad van Dordrecht. De eigenschappen van dit gebied zijn het grote verschil tussen de Merwedezijde en de Wantijzijde. Een tweede eigenschap is de kenmerkende rangschikking van de stedelijke infrastructuur. Voor de Stadswerven is een apart hoofdstuk opgenomen met eigen criteria.



Beneden Merwede

Wantij

Menwedestraat

Biesboschstraat

Noordendijk

Oranjelaan

3.4 Stadswerven

3.4.1 Achtergrond

Stadswerven ligt in het hart van de regio, met ruime uitvalswegen over het water en snelle uitvalswegen over het land aan het Drierivierenpunt. Stadswerven is in Dordrecht en de omliggende Drechtsteden een uniek ontwikkelingsgebied. Uniek, omdat het tegen de binnenstad aan ligt en door water is omgeven. Uniek, omdat het buitendijks ligt, waar eb en vloed voor wisselende waterstanden zorgen in de rivieren. Stadswerven moet een nieuwe plek worden in de stad die attractief en onderscheidend is als kwalitatieve aanvulling op de binnenstad. Naast de woonfunctie moeten veel andere functies, zoals activiteiten op het water, cultuur, bedrijvigheid, werken, ontspanning, een plek in het gebied kunnen krijgen zodat een levendig, klein stedelijk woonmilieu ontstaat.

Historie

Voor de St. Elisabethsvloed in 1421 maakte het gebied deel uit van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, een enorm veengebied dat zich uitstrekte tussen Maasdam (Hoeksche Waard) en Heusden. Het gebied werd door middel van ontginning ontwikkeld tot een uitgestrekt landbouwgebied. De St. Elisabethsvloed maakte aan dit alles een abrupt einde. Het gebied langs de Beneden Merwede kwam voor langere tijd onder water te staan, waarin door aanslibbing een gors is ontstaan, het huidige gebied de Staart. Liggend buiten de oude binnenstad is het gebied pas in de 18e eeuw betrokken bij de stedelijke ontwikkeling. Voor die tijd was sprake van een buitengebied. Ten noorden van

de Noordendijk vestigden zich eind van de 16^e eeuw scheepswerven, houthandelaren, houtzagerijen en een touwslagerij. Verder verrezen er meerdere molens die onder andere werden gebruikt voor het verzagen van het over water aangevoerde hout. Hout was in die tijd een belangrijke bouwstof. De woningen die in het gebied in kleine bouwblokken langs de Noordendijk en de Lijnbaan werden gebouwd waren bestemd voor de bedrijfseigenaren en de arbeiders in die bedrijven. In de tweede helft van de 19e eeuw speelde zich in Dordrecht de overgang van handels- naar industriestad af. De scheepshandel stort in door de aanleg van de Nieuwe Waterweg (1866) en de opkomst van het stoomschip. Molens en houthandels verdwenen en op den duur ook de scheepswerven. De in het Lijnbaangebied gelegen houthaven werd eind 19e eeuw gedempt. In die periode verrezen nieuwe fabrieken waaronder in 1898 de Dordtse Meterfabriek aan de Lijnbaan en in 1910 het Elektriciteitsbedrijf aan de Noordendijk. Later moesten voor de bouw van de centrale en zijn latere uitbreidingen in de periode 1915-1928 woningen worden gesloopt. Gespaard bleef de 18e eeuwse molen Kijk over den Dijk. Langs de Oranjelaan bevinden zich enkele markante gebouwen, waaronder 3 schakelstations. Verder bevinden zich op deze plaats overblijfselen van het hier gevestigde waterleidingbedrijf in de vorm van de tot hotel en restaurant verbouwde Watertoren en het pompgebouw (het huidige Villa Augustus).

De Kop van de Staart kwam veel later tot ontwikkeling. Kaarten geven de bebouwingsgeschiedenis van het gebied goed weer. Hieruit blijkt dat midden 19e eeuw van bebouwing op de Kop van de Staart geen sprake

was. Een kaart uit 1894 geeft aan dat op deze plaats een schietbaan en een expeditieplaats van de pontonniers was gevestigd. In 1901 besloot de gemeenteraad het gebied op te hogen en in gebruik te geven als industriegebied, waarna de eerste bedrijven zich vestigden. De Prins Hendrikbrug, die de Staart verbindt met de stad, dateert uit 1910. Scheepsbouw voerde hier lange tijd de boventoon en bepaalde het karakteristieke beeld van sloopshellingen, kranen, staal en schepen. Scheepswerf De Biesbosch nam in het gebied de belangrijkste plaats in. De planontwikkeling voor het gebied De Stadswerven is in gang gezet toen begin 2000 de sluiting van 2 grote bedrijven werd aangekondigd.

Stedenbouwkundige visie

Het gebied Stadswerven is een bijzonder ontwikkelingsgebied in de stad door zijn buitendijkse ligging tegen de binnenstad, onderdeel van het gebied de Staart en volledig omgeven door rivieren. Het water is dan ook overal aanwezig in het gebied en vormt de drager van de bestaande landschappelijke en stedelijke structuur. De sierlijke natuurlijke bocht in het Wantij waarvan de oevers een belangrijke verblijfskwaliteit hebben en het grillige verloop van de oever aan de Beneden Merwede ontstaan door het uitgeven van kavels aan bedrijven zijn bepalend voor de stedenbouwkundige opzet. Met nieuwe kades, een kadepark, een plein op de punt en bebouwing op het schiereiland aan de zuidelijke insteekhaven, wordt de kenmerkende bocht benadrukt.

De noordelijke oever van de Staart is in kenmerkende stukken onderverdeeld en heeft de oever het ritme van



nota dordrecht

de grootschalige bedrijfskavels meegekregen. Vrijwel nergens komen daardoor lange rechte lijnen langs de rivier voor. Centraal door het noordelijk deel loopt de Maasstraat als centrale route waaraan de verschillende buurten van de wijk gekoppeld zijn. Aan weerszijden van de Maasstraat worden dwarsstraten gemaakt ongeveer in het ritme van de ruimtes tussen de verdwenen werkgebouwen. De straten reiken telkens net tot aan de rivier en aan de zuidzijde tot aan het Wantij. Vanuit het stedenbouwkundig plan wordt op deze wijze als vanzelfsprekend verschillende deelgebieden gecreëerd die ieder hun eigen identiteit ontleen aan hun bijzondere ligging. Deze indeling in deelgebieden maakt het mogelijk om naast de onderlinge samenhang ook subtiele verschillen aan te brengen. Elk van de deelgebieden brengt een eigen verschijningsvorm, een eigen stedelijke openbare ruimte, functiemenging en een eigen architectonische accenten voort.

3.4.2 Beschrijving

Regionale betekenis

Stadswerven moet een nieuw stedelijk gebied opleveren in aanvulling op de binnenstad van Dordrecht. Door de positionering van een aantal belangrijke voorzieningen als het Energiehuis, parkeergarage, bioscoop, Biesboschhal en Villa Augustus heeft het gebied ook een functie voor de regio en ver daarbuiten. Horecavoorzieningen op de punt van Stadswerven zal de verbinding met het stadscentrum versterken. Aan de Maasstraat nabij de Merwedestraat is ruimte voor een supermarkt met aanvullende voorzieningen.

De bijzondere positie en zichtbaarheid van het gebied

in de regio vraagt ook om een zorgvuldige invulling. Niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk. Het effect van bebouwing op Stadswerven op het silhouet van de stad vraagt grote aandacht. Dordrecht heeft een prachtig stadssilhouet dat op vele schilderijen is terug te vinden. Door de wisselingen in rooilijnen, een variatie in bouwhoogte, dakvormen en de aanwezigheid van bomen, torentjes, et cetera ontstaat een fascinerend beeld van schaduwvlakken, kleurschakeringen en coulissen en doorzichten. De bebouwing op Stadswerven mag om deze reden dan ook geen hoge muur van woningen gaan opleveren. Het afwisselen van bouwhoogten, rooilijnen en een rijkdom in de architectuur moet een bijdrage leveren aan het nieuwe stadsgezicht van Dordrecht.

Randen en routes

De belangrijkste randen van het gebied Stadswerven worden gevormd door de lange oeverlijnen langs Wantij en Merwede. Hier draagt de vormgeving van de gebouwen in belangrijke mate bij aan het Dordtse stadssilhouet. Nieuwe bebouwing, relatief laag met enkele accenten, past bij de schaal en maat van Dordrecht. Vanaf enkele punten (o.a. Prins Hendrikbrug, Riedijkshaven, Lijnbaan) dient rekening gehouden te worden met zichtlijnen op de watertoren, de molen 'Kijck over den Dijck' en de Nieuwkerk. De oevers zullen voor het overgrote deel voor voetgangers openbaar worden gemaakt. Enkele grotere gebouwen staan eigenwijs met hun gevels in het water en zorgen voor onderlinge relaties over het Wantij. De Maasstraat vormt in het noordelijk deel de meest centrale route die de verschillende onderdelen van het plan met elkaar

verbindt. Langs de oever van de Merwede zal een tweede hoofdroute voor al het verkeer worden aangelegd. Met de komst van een nieuwe langzaam verkeersbrug tussen het Riedijkshavengebied en de Stadswerven zijn de voorzieningen in het centrum binnen enkele minuten bereikbaar en wordt Stadswerven daadwerkelijk aan de binnenstad gekoppeld. In het zuidelijk deel vormt de verlengde Lijnbaan voor een koppeling tussen het gebied rondom het Energiehuis en de Lijnbaan.

Oud en nieuw

Veel van de oorspronkelijke bebouwing is gesloopt en uit het gebied verdwenen. De structuur van het gebied heeft echter de inspiratie gegeven voor de nieuwe stedelijkheid. Centraal ligt de Maasstraat met aan het eind een openbare ruimte aan het water. Ten zuiden en noorden van de Maasstraat zijn woonbuurten gepland op de plots van de industriële kavels en waarbij de sprongen in de oever van de Merwede zijn gehandhaafd. In het zuidelijk deel is de insteekhaven ingepast in het stedenbouwkundig plan. Binnen deze hoofdstructuur zijn elementen als de Biesboschhal, de scheepshellingen in het toekomstige Wervenpark en de Kraanbaan ingepast waardoor in de wijk een verankering is te vinden met het rijke industriële verleden.

Structuur en typologie

Het gebied Stadswerven is te verdelen in een drietal gebieden met ieder een eigen identiteit, Stadswerven-Zuid gelegen tussen de Noordendijk en het Wantij, het "Watertorenterrein" gelegen tussen de Prins Hendrikbrug en het Vlij en Stadswerven-Noord gelegen rondom de Maasstraat.

Stadswerven-Noord is de zogenoemde 'Kop van de Staart', een schiereiland aan de zuidelijke oever van de Merwede, waar sinds jaar en dag scheepswerven hebben gelegen. Wat verdwenen is heeft de inspiratie en mogelijkheden geboden voor een eigentijdse herontwikkeling. Aan weerszijden van de centraal gelegen Maasstraat kunnen verschillende buurtjes worden ontwikkeld die samen weer één geheel vormen. De uitdaging is hoe een gevoel van intimiteit kan worden verenigd met de veel grotere schaal van de omliggende rivieren. In het gebied ligt een nadrukkelijk verschil tussen de Merwedezijde en Wantijzijde.

De Merwedezijde draagt de sporen van het industriële gebruik en het grote rivierenlandschap, de grote kavels hebben de oever ingedeeld in een aantal segmenten waarin ook het Wervenpark is ondergebracht met zijn monumentale scheepshellingen. De Wantijoever kent een vloeiend verloop waarbij de oever zowel groen als stedelijk kan worden ingericht.

Het Watertorenterrein is het uiterste puntje van de Dordwijkzone (recreatieve- ecologische zone centraal door de stad) en sluit voor wat betreft karakteristiek aan bij het naastgelegen Wantijbuurt. Het is een overwegend groen gebied waarin een aantal grote monumentale bouwvolumes zijn geplaatst. Villa Augustus is na de verbouwing van de watertoren en het pompgebouw uitgegroeid tot een restaurant/hotel met een landelijke bekendheid en vormt een belangrijk herkenningspunt in het gebied. Belangrijke opgave voor dit gebied is de herbestemming van de grote trafogebouwen langs de Oranjelaan.

Stadswerven-Zuid is gelegen rondom het Energiehuis en Regiokantoor. Het stedenbouwkundig plan maakt hier de

aansluiting met het Lijnbaangebied en de negentiende eeuwse schil. Met de positionering van de bioscoop en naastliggende garage ontstaat een belangrijke knoop met regionale voorzieningen gegroepeerd rondom een grote openbare ruimte. In het Energiehuis is inmiddels een bruisend cultureel klimaat ontstaan. Vanaf de Prins Hendikbrug heeft men een prachtig zicht op de molen 'Kyck over den Dyck'. Naast deze voorzieningen kunnen in het gebied woningen aan het Wantij worden toegevoegd. De bebouwingsdichtheid kan relatief hoog zijn door de ruimte van het water. Belangrijk is de ontwikkeling van een wandelpromenade langs het Wantij die de verbinding maakt met de historische binnenstad en tevens een belangrijk onderdeel vormt van het "rondje Wantij" door het gehele Stadswervengebied.

Openbare ruimte en groen

In het gebied Stadswerven-Noord liggen de verschillende buurten van het nieuwe gebied aan weerszijden van de Maasstraat gegroepeerd rondom bijzondere plekken en openbare ruimtes. De punt krijgt een belangrijk openbaar karakter door de invulling met vooral horecavoorzieningen. Het plein biedt een prachtig zicht op het Drierivierenpunt, het Wantij en de historische binnenstad. Door middel van een langzaam verkeersbrug over het Wantij wordt Stadswerven op een directe wijze verbonden met de binnenstad van Dordrecht. Rondom de Biesboschhal en de zuidelijke insteekhaven kan een veel intiemer en kleinschaliger milieu ontstaan. De beslotenheid van de haven maakt het mogelijk om functies in de haven te situeren en biedt daarnaast de gelegenheid om het gebied over water te bereiken. Langs de haven en het Wantij kunnen woningen met hun gevels direct in het water staan, in de Biesboschhal en langs de Maasstraat is ruimte voor afwijkende functies.



Stedenbouwkundig plan Stadswerven

Het Wervenpark vormt een bijzondere groene ruimte met de betonnen monumenten dat begint bij het water en reikt tot aan de Maasstraat. Oprijzend vanuit de Merwede wordt door middel van hoogteverschillen de getijdenwerking in het gebied goed zichtbaar gemaakt. Door de inpassing van de scheepshellingen is de historie van het gebied voelbaar. Daarnaast vormt het Wervenpark door zijn ligging en vorm letterlijk het vizier op de regio. Vanaf de Prins Hendrikbrug heeft men een goed zicht op de bebouwing van Papendrecht.

Het Watertorenterrein krijgt een inrichting met verschillende grote tuinen, waarvan de tuin van Villa Augustus al is aangelegd. Rondom deze tuinen ligt een wandelroute langs het water. Aansluitend wordt een wandelpromenade voorgesteld langs het Wantij vanaf de Oranjelaan dat uiteindelijk de verbinding met het Riedijkshavengebied moet maken.

Aan deze route ligt tot tegen de Noordendijk een grote stedelijke ruimte die verschillende functies mogelijk moet maken. Rondom deze ruimte liggen de grootschalige functies als Energiehuis en bioscoop gevestigd.

De openbare ruimte in het plangebied bestaat uit het wateroppervlak en uit het stelsel van straten en pleinen. Het Wantij vormt het centrale element binnen Stadswerven. Een belangrijke opgave is het begaanbaar maken van de oevers, door een uitgekiende routing in relatie tot de hernieuwde verstedelijking moet het mogelijk worden om een rondje rondom het Wantij te lopen.

Functies op het water en aan de oevers maken het mogelijk de bijzondere relatie met het water te versterken. Binnen het stedenbouwkundig plan is de openbare ruimte bewust fijnmazig gemaakt met

de meest traditionele en herkenbare typologieën als basis: straten, een laan, de brink schuin tegenover de Biesboschhal, pleinen, binnenterreinen, een parkje, een promenade en de bijna eenvormige maar verspringende kades. De afwerking is hoogwaardig en tijdloos als in de historische binnenstad: hetzelfde straatmeubilair, grote bomen, gebakken klinkers en natuursteenkleurige banden.

3.4.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Beeldregieplan

Voor Stadswerven is een beeldregieplan opgesteld waarin de kwaliteitsambitie van het te ontwikkelen gebied is vastgelegd en waarin de hoofdlijnen van het stedenbouwkundig plan zijn beschreven. Dit beeldregieplan is geen vastomlijnd kader, het benoemt de onderwerpen waar, binnen de context, gezocht moet worden naar de beste oplossingen. Het geeft de ambitie weer die aansluit bij de cultuurhistorie die deze bijzondere plek heeft doen ontstaan, op de grens van stad en water. Het doel is om alle betrokkenen te enthousiasmeren, inspireren en is gericht op het verder ontwikkelen van de aangereikte kwaliteiten. Een terugkerend thema is dat Stadswerven wordt gezien als een verlengstuk van de Dordtse binnenstad waarbij gebruik gemaakt wordt van de karakteristieke elementen als gesloten bouwblokken met een pandsgewijze opbouw, variatie in bouwhoogte, wisselende gevelbreedte, differentiatie in functie, verspringende plinten en verborgen groene binnengebieden. Het gaat om gebouwen die verschillend zijn, maar tegelijkertijd toch familie zijn van elkaar, om 'hetzelfde' steeds 'anders'.

Op Stadswerven komt het bijzondere voort uit het gewone. Het herhalen en handhaven van dezelfde thema's is wezenlijk voor de karakteristiek van het

gehele gebied. De regie op gebouwniveau richt zich daarom in een volgende fase op:

- De opbouw van de gevels, diversiteit en een verrijking voor het stadssilhouet
- De verhoudingen tussen horizontale en verticale delen
- De herkenbaarheid van afzonderlijke gebouwen in het bouwblok
- De publieke marge in de gevels: lobby's, entrees
- De buitenruimtes in en aan de gevel: balkons en erkers in relatie tot het straatbeeld
- De straatzijde en binnenzijde, heldere scheiding tussen het openbare en het privé
- De kwaliteit van de binnengebieden
- Het dakenlandschap
- De hoogte
- Het materiaalgebruik. Gebouwen moeten mooi verouderen
- De erfafscheidingen (overgangen tussen openbaar en privé).



N3

Wantij

Wantijdijk

Groenezoom

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

Noordelijk

Bildersteeg

3.5 Stadspolders

3.5.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijk

Stadspolders is gebouwd tussen 1980 en 2000. Voor die tijd was het een buitendijks gelegen polder en had het een agrarische functie. Enkele elementen, zoals dijken en historische routes zijn meegenomen in de planontwikkeling (Noordendijk, Loswalweg, Middelweg, Bildersteeg, de Wantijdijk en 't Vissertje).

De wijk bestaat uit drie deelgebieden: Stadspolder, Vissershoek en Oudelandshoek, die globaal in deze volgorde zijn gebouwd. Alles bij elkaar staan er 7700 woningen en er is een daarop afgestemd voorzieningenniveau. De eerste huizen zijn vooral gebouwd in de categorie sociale woningbouw, later volgden veel eengezinswoningen in de goedkopere (premiekoop) en middeldure koopsector.

Ontwerpidee en tijd

Twee begrippenparen stonden centraal bij het ontwerp van de wijk: samenhang en diversiteit. De verschillen zijn ontstaan door de wijk in clusters te verdelen met een thematische benadering, zoals 'water' en 'groen', terwijl de samenhang is nagestreefd in de verkeersstructuur – met name de lange lijnen van de langzaam-verkeerroutes – en door architectonische afspraken te maken over zaken als materiaal- en kleurkeuze, typologie en kapvorm.

In de twintig jaar die de bouw van Stadspolders vergde, veranderden de stedenbouwkundige en architectonische opvattingen en ook de economische en marktsituatie.

Dat heeft zijn neerslag gehad op het uiterlijk van de wijk. In de jaren '90 maken de uitgestrekte en grillige woonerven plaats voor woonstraten in een strakkere verkaveling, het "romantische" (baksteen en dakpannen) maakt plaats voor een abstractere vormgeving (platte daken, metselwerk en stuc). De veranderingen hebben zich min of meer geleidelijk voltrokken, met het project Groene Oever (Vissershoek) als omslagmoment.

3.5.2 Beschrijving

Landschappelijk

Omdat de wijk aan de rand van de stad ligt en aan alle zijden geplaatst is in een landschappelijke context, ervaren Dordtenaren wonen in Stadspolders als 'buiten wonen'. Dit gevoel wordt versterkt doordat water en groen – in de vorm van de oorspronkelijke landschappelijke elementen – de wijk inkomen.

Verkeersstructuur

De hoofdwegenstructuur wordt gevormd door twee lussen (Stadspolderring en Chico Mendesring) met een onderlinge verbinding (Groene Zoom). De profielbreedte is ruim; de maat is bepaald door de verkeersintensiteit en de daaruit voortkomende geluidbelasting. Bomen begeleiden deze hoofdstructuur. Er zijn duidelijke verschillen tussen (hoofd-) ontsluitingswegen, woonstraten, woonerven en fietsroutes.

Laagbouw en woontoren

Laagbouw overheerst. Er staan veel eengezinswoningen – twee lagen met schuine kap of plat dak met eventueel een dakopbouw. Meerlaagse bouw komt op een beperkt

aantal plekken voor, met name rond de voorzieningen.

De 65 meter hoge woontoren Sequioa is een oriëntatiepunt voor Stadspolders én het gehele oostelijk deel van het Eiland van Dordrecht, inclusief de Biesbosch. De woontoren markeert ook het centrum van Stadspolders (de Bieshof) met winkels, en voorzieningen (kerk, multifunctioneel centrum, station). De ronde vorm van de woontoren met daarop liggend een schuin dak is een voorbeeld van opvallende architectuur met een rijke bekroning

Het centrum van de wijk (de Bieshof) heeft een relatief levendig en publiek karakter. Drie aspecten spelen hierin een rol: de gemengde functies (het station, het multifunctioneel centrum, enkele kerken en de woontoren Sequioa. Daarnaast komen de belangrijke routes en straten er samen. Het laden en lossen ten behoeve van de winkels vindt grotendeels inpandig plaats en draagt daardoor bij aan de sfeer van een open uitstraling.

Nabij het winkelcentrum zijn vermeldenswaard de kerk aan het Van Eesterenplein, het station en het multifunctionele centrum Palet, die allen opvallen door de zorgvuldige detaillering, het kleurgebruik en de materiaalkeuze. Als maatregel tegen te grote windhinder is op het centrale winkelplein een kiosk met aangepaste dakvorm en aansluitende glazen luifel toegepast.

Fietsroutes

De wijk kent zorgvuldig ontworpen zeer directe fietsroutes, die naar winkels en scholen leiden. Langs



het Flamingo-pad grenzen openbaar (een fietsroute) en privé (tuinen) direct aan elkaar; een collectieve haag schermt de begeleidende tuinstrook af van het openbare gebied.

Randen

De noordelijk grens wordt gevormd door het Wantij. Het water, de hoofdwaterring met zijn indrukwekkende profiel en de specifieke dijkwoningen (Groene Oever en Balsa) zijn karakteristieke elementen. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de Bildersteeg, onderdeel van de verstedelijkingscontour. De zuidelijke begrenzing bestaat voor het grootste deel uit de Noordendijk. Daarmee grenst Stadspolders aan de geleidingszone Corridor. De westgrens wordt gevormd door de Randweg N3, waarlangs een gedeeltelijk transparant geluidsscherm staat.

gemaal 't Vissertje

Het gemaal 't Vissertje met het bijbehorende haventje is een in het oog springende en behoudenswaardige herinnering aan de ontwikkelingsgeschiedenis van het polderlandschap, in het bijzonder van de (Nieuwe) Stadspolder. Het complex is een potentieel monument.

Dijken

De recreatieve Wantijdijk is opgenomen in het stedelijk weefsel, met lokaal toegevoegde dijkbebouwing. De waterzijde kent een natuurlijk, ecologisch karakter, aan de binnenzijde zijn wisselend doorzichten op het achterland mogelijk. De Noordendijk aan de zuidrand van Stadspolders is opgenomen in het stedelijk weefsel, maar kent naast bebouwing nog veel landschappelijke

elementen. De dijk heeft een half-open karakter; doorzichten zijn goed mogelijk door de regelmatig ruime onderlinge afstand tussen de bebouwing.

Groene Oever

Het project Groene Oever bestaat uit 484 woningen, waarbij nadrukkelijk meer aandacht is besteed aan de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteitsaspecten. Er is gekozen voor een strakke opzet. Het plan bestaat uit een grote diversiteit aan woontypen, alle sterk op elkaar afgestemd met kenmerkende platte daken, stucwerk en kleurgebruik. De Wantijdijk is prominent in het plan opgenomen, wat ondermeer is terug te vinden in een bijzonder type dijkwoning.

3.5.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: buiten wonen in de stad en herkenbaarheid

Vershillende aspecten van Stadspolders worden zeer gewaardeerd. Dit betreft het gevoel van 'buiten wonen', veroorzaakt door de (landschappelijke) ligging, tegelijk dicht bij een historisch stadscentrum en de diversiteit aan deelgebieden en woonclusters. De waardering ligt relatief hoger bij de recentere nieuwbouw. Het toegenomen autobezit leidt bij veel erven tot parkeeroverlast. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen gaat vaak ten koste van groen- en speelvoorzieningen. Bij herinrichting van de erven zal samen met de bewoners een juiste afweging met betrekking tot het ruimtegebruik gemaakt moeten worden

De wijk kent stedenbouwkundige en architectonische bijzonderheden, zoals het fietspadennet, de inpassing van de dijken, de bijzondere architectuur nabij het hoofdcentrum, de parkeeroplossingen, het integreren van woonwagenlocaties en het beleid voor dakopbouwen.

De strook langs het Wantij is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Door het relatief hoge percentage oppervlaktewater benadert Stadspolders de in het waterplan gestelde streefnormen. In Oudelandshoek is de aandacht voor duurzame stedenbouw en architectuur verscherpt en toegepast.

Ontwikkeling: centrum, multi-functionele route en grens

Het wijkwinkelcentrum de Bieshof ligt als eindpunt op een zogeheten multi-functionele route/stadsas van de binnenstad naar een buitenwijk. In de regionale detailhandelsvisie wordt de Bieshof benoemd als 'lokaal bovenwijks verzorgend centrum'. In dit centrum dient vooral ingezet te worden op het behouden van het aanwezige detailhandelsaanbod en de multifunctionele componenten. Strategie: kwantitatief en kwalitatief consolideren.

De oostelijke grens van Stadspolders, de Bildersteeg is onderdeel van de verstedelijkingscontour. Deze contour stelt de grens aan stedelijke expansie.

Beleid: dakopbouwen

Aan de hand van het onderwerp dakopbouwen is een nieuw evenwicht tussen individuele en collectieve belangen uitgewerkt. Slechts op een zeer beperkt

aantal locaties is geen uitbreiding in de vorm van een dakopbouw mogelijk. Het gaat daarbij vooral om randlocaties van een bovenwijks niveau en met zeer sterk collectieve uitstraling (bijvoorbeeld de bebouwing op de Wantijdijk).



N3

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

Groenezoom

Haaswijkweg

Noordendijk

Oudendijk

Provinciale weg



3.6 Corridor

3.6.1 Achtergrond

Het gebied tussen de Provincialeweg en de Noordendijk heeft de naam Corridor gekregen. Door Stadspolders ten noorden van de Noordendijk te lokaliseren ontstond een gebied dat in de loop der jaren is ingevuld met een diversiteit aan functies. Doordat de bebouwingsstructuur nadrukkelijk afwijkt van de omliggende wijken en het gebied deels nog een landschappelijke inrichting kent kreeg de Corridor de betekenis van geleidingszone tussen Dubbeldam en Stadspolders.

In de loop van de tijd hebben in de Corridor diverse ontwikkelingen plaatsgevonden met een variëteit aan functies: sportvelden, kassen, volkstuinen, benzinstations, kantoren, woningen, bedrijven, boomgaarden, detailhandel, recreatie, agrarische functies, wonen, een woonwagenlocatie en een evangelische hulpverleningsinstelling voor psychiatrische en verslavingsproblemen.

De Vissersdijk, de Oudendijk en de spoordijk zijn duidelijke herkenbare landschappelijke elementen, die het gebied doorsnijden.

De Haaswijkweg met in het verlengde de Reeweg, vormt de zuidelijke begrenzing en is van oudsher de verbinding tussen Dubbeldam en het centrum van Dordrecht. Daarnaast is een op het autoverkeer toegesneden stedelijke verkeersader aangelegd, de Provincialeweg. De Corridor wordt in het noorden begrensd door de Noordendijk die door de ontsluiting naar Stadspolders op een tweetal plekken is doorsneden.

3.6.2 Beschrijving

Landschappelijk en groene kamers

De Corridor laat zich omschrijven als een langgerekte, min of meer landschappelijke zone, waarbinnen zich een scala aan functies ophoudt. In vergelijking met de begrenzende wijken is het gebied relatief open van karakter en dat geeft een landschappelijke indruk. Naar het oosten neemt de openheid toe. Groene schermen zijn bedoeld als bindende factor en visuele afscherming van de bebouwing.

Diversiteit

De Corridor kent een grote variëteit aan functionele uitstraling, bebouwings- en geveltypologieën, kleur- en materiaalkeuze. Enkele gebieden vallen op door hun sterkere, interne samenhang: de woonbebouwing langs de Vissersdijk (Nieuw-Dubbeldam), de Hoven en de twee recente bedrijfsterreinen.

Randen en doorsnijdingen

In de lengterichting ligt de Corridor tussen de Provincialeweg en de Noordendijk. Oostelijk ligt de grens bij de Zuidendijk. Dijken, spoorlijn en wegen (N3, Hastingsweg en Recklinghausenweg, met de Provincialeweg als as) structureren het gebied nadrukkelijk. De Provincialeweg vormt de stedelijke hoofdontsluiting, waaraan toegangen naar Stadspolders en Dubbeldam zijn gekoppeld.

Monumenten

Langs de Vissersdijk staan panden met bijzondere cultuurhistorische waarde; het zijn gemeentelijke

monumenten.

Vissersdijk-Oost (Klein Dubbeldam)

Binnen de visie Corridor is het woningbouwproject Vissersdijk-Oost ontwikkeld. Het project is in twee gebieden te verdelen. Omzoomd door een groene zone (haag/bomen) en een waterpartij ligt in het zuidelijk deel een compact bebouwd gebied met geschakelde twee onder één kapwoningen. De garages liggen daarbij ver achter de voorgevelrooilijn. De openbare ruimte heeft een hoge kwaliteit waarbij blokhagen en een bomenrij de overgang vormen tussen het openbare en het privé. Het noordelijk deel, wat meer in de invloedssfeer van de Noordendijk is gelegen, is ruimer van opzet en bestaat uit grote kavels met vrijstaande woningen. Alle woningen zijn ontwikkeld binnen één architectonisch beeld waarbij detaillering en materiaalgebruik sterk op elkaar zijn afgestemd. Kenmerkend is de beperkte bouwhoogte (twee lagen plus kap), het toepassen van grote dakoverstekken en het gebruik van diverse kleuren metselwerk. Buiten het groene scherm ligt een aantal sportvelden waarmee de openheid van de Corridor tot uitdrukking komt. De ontsluiting van zowel het woon- als het sportgebied vindt plaats vanaf de Provincialeweg

Langs de Noordendijk ligt een grotere groene zone met enkele woningen passend binnen de dijkkarakteristiek (loskorrelig, ondergeschikte betekenis binnen landschappelijke inrichting). De westelijke begrenzing wordt gevormd door de achterzijden van de kavels onder aan de Visserdijk.



De Hoven

De Hoven is een woonwijk gelegen in de Corridor en is in één stijl ontworpen in een typerende 'jaren 30-stijl'. Deze woonwijk bestaat hoofdzakelijk uit vrijstaande en twee onder één kap woningen op ruime kavels. De karakteristiek van de bebouwing wordt bepaald door de voorname baksteen architectuur, rijke detaillering en het toepassen van kappen met veelal een grote overstek. De woningen binnen de woonwijk de Hoven vormen daarmee een duidelijke ruimtelijke eenheid met een eigen karakteristiek. De ruime voortuinen, en de ruimte tussen de bebouwing draagt bij aan de gewenste groene uitstraling van de wijk. De tuinen zijn afgescheiden van het openbaar gebied door een groene (openbare) haag. Woningen op specifieke plekken (zoals bijvoorbeeld hoeken) zijn nadrukkelijk daarop ontworpen (kunnen meerdere "voorgevels" hebben).

De openbare ruimte is van een hoge kwaliteit door o.a. het toepassen van gebakken klinkers. In de wijk zijn klassieke thema's zoals de laan, eensingelen woonstraten met een dubbele bomerij toegepast. Aan het einde van de centrale laan ligt een appartementengebouw in de vorm van een modern landgoed met daar rondom een openbaar park als overgang naar het buitengebied. Afgescheiden door middel van een haag van de woonwijk liggen langs de Noordendijk en de Oudendijk een aantal vrije kavels met een eigen stijl en architectuur.

Beeldbepalend voor de woningen in de Hoven is de ruimtelijke samenhang, zorgvuldige compositie en detaillering. De gevels kennen een hoge mate van plasticiteit door het toepassen van erkers, balkons, serre's, dakkapellen, kapvormen, kozijnen, situering entree en verbijzonderingen in het metselwerk. Kenmerken worden gevormd door het kleur- en materiaalgebruik, de rijke detaillering (o.a.

hemelwaterafvoer) en het toepassen van kappen met een overstek. De gevels van de woningen bestaan uit gebakken klinkers in een lichtrode tot donkerbruine kleur, de kappen met rode-bruin of zwarte keramische pannen. Kozijnen, boeiborden, gootconstructies worden in principe in hout uitgevoerd. Dakkapellen zijn nadrukkelijk ondergeschikt aan het dakvlak. Aan- en/of bijgebouwen worden zorgvuldig gesitueerd om het gewenste open beeld in stand te houden.

De bebouwing van de vrije kavels langs de dijken is vooraf geheel vrij gelaten. Van belang voor het in stand houden van het gewenste beeld is de stedenbouwkundige setting. De bebouwing langs de dijken kenmerkt zich door een open verkaveling met veel ruimte tussen de bebouwing. Als algemene stelregel voor de bebouwing langs de dijken in de Hoven geldt dat de open ruimte tussen de bebouwing ten minste twee keer zo groot moet zijn als de bebouwde ruimte (zie bijgaande tekening). Om de gewenste openheid te handhaven is een zorgvuldige plaatsing van aan- en bijgebouwen noodzakelijk.

Bedrijven

De bedrijven richten zich met hun voorkant naar de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Zij- en achterkanten krijgen minder zorg, hoewel ze van alle kanten in het zicht staan. Naarmate de schermen om de kamers in hoogte groeien en de terreinen "ingepakt" raken, is dit minder problematisch. Overigens zal veel beplanting in het winterhalfjaar niet groen en dus transparant zijn. Daarom blijft binnen de kamers terughoudendheid wat betreft dichtheid, bouwhoogte, kleur- en materiaalkeuze, reclame-uitingen gewenst.

Op enkele bedrijvenlocaties (Groene Zoom, Vissersdijk-beneden en Ploegstraat/Egstraat) is, zowel

stedenbouwkundig als architectonisch, meer kwaliteit ontwikkeld dan op een willekeurig bedrijfsterrein. Zo is het ontsluitingsprofiel met zorg gedetailleerd. Er is ruimte vrijgemaakt voor een bomenstructuur en een ordelijk parkeersysteem.

De bebouwing is met een standaard architectuurconcept ontworpen om meer samenhang en kwaliteit te bereiken. Variëteit en individualiteit zijn mogelijk op ondergeschikte onderdelen. Ook op het gebied van reclame-uitingen zijn afspraken gemaakt om al te verstoringende, opdringerige reclame tegen te kunnen gaan.

Dijken

De Noordendijk, Vissersdijk, de Oudendijk en de Zuidendijk zijn duidelijke landschappelijke elementen die dit gebied doorsnijden en begrenzen. Erlangs bevinden zich diverse dijkmilieus met karakteristieke bebouwing, zowel onderaan als op de dijk. Vaak vallen ze samen met fietsroutes. Vooral langs de oostzijde van de Vissersdijk heeft zich een samenhangende lintbebouwing ontwikkeld.

De Oudendijk, een deel van de Zuidendijk en de Noordendijk zijn weliswaar opgenomen in het stedelijk weefsel, maar het open en groene karakter van de dijk overheerst; tussen de incidentele bebouwing is een ruim en goed zicht op het achterland mogelijk.

7.6.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Groene zone met diversiteit

De Corridor is een belangrijke groene geleedingszone tussen Dubbeldam en Stadspolders, door de grote diversiteit aan functies ook wel eens oneerbiedig als rommelzone aangeduid. Om ruimte te bieden aan een

grote functionele diversiteit is een visie ontwikkeld voor de Corridor, die is vastgelegd in een bestemmingsplan. Met het ontwikkelen van groene 'kamers' moet de samenhang, het groene karakter, maar ook de diversiteit worden gewaarborgd. Essentieel in de visie is dat het kamerconcept met zijn groene schermen moet worden versterkt, dat de doorzichten van rand naar rand behouden blijven en dat de breedte en de openheid van de zone ervaren kunnen blijven worden. Binnen deze kamers kunnen diverse functies worden gesitueerd waarbij wordt gestimuleerd dat per kamer een sterke (ruimtelijk en/of functionele) samenhang ontstaat.

Naast het bewaken van de kamerstructuur vormt de landschappelijke inpassing van ontwikkelingen langs de dijkzones een aandachtspunt. Zichtmogelijkheden naar het achterland, het open karakter en het landschappelijke karakter zijn van belang. Tegelijk biedt zo'n doorkijkje een inkijk in de verderop gelegen kamers, zolang het kamerscherm zijn werking nog niet vervult. Vanwege de landschappelijke kwaliteiten vervult de Corridor een rol in de stedelijke ecologische structuur en zorgt voor verbindingen tussen de Dordwijkzone/Wantijzone met het buitengebied. De kwaliteiten van het gebied zijn goed te beleven vanaf de verschillende dijken, die een belangrijke functie vervullen in het recreatieve netwerk van de stad.

Stedenbouwkundige visie

De Corridor geldt als geleidingszone in de stad en onderscheidt de stadsdelen Dubbeldam en Stadspolders. Nieuwe invullingen moeten bijdragen leveren aan deze specifieke betekenis. Kenmerkend voor dit gebied zijn de voortdurende veranderingen, die passen in het kader van een ontwerpvisie met groene 'kamers'. Door de grote diversiteit in functies is de eenheid gevonden in de landschappelijke inbedding daarvan. De Corridor



Concepttekening Corridor

is daarbij opgedeeld in enkele 'kamers' die gevormd worden door stevige beplantingswanden/groen schermen van bomen en bosschages. De invulling van de kamers kan daardoor verschillen. De kamers zijn in hoofdzaak georiënteerd op en worden ontsloten vanaf de Provincialeweg. De kamerwand aan deze zijde heeft aan deze zijde dan ook een transparanter karakter/groenscherm gekregen. De groene kamers zijn primair; wat er binnen de kamers te zien is, komt op de tweede plaats.

Tussen de verschillende kamers en langs de Noorddijk moeten zichtzones zonder bebouwing/minder dichte bebouwing er voor zorgen dat mensen de afstand tussen wijken kunnen ervaren en daarmee de breedte

en de openheid van de zone.



Wantij

Wantijdijk

Noordendijk

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

N3

Overkampweg

Oudendijk

Schenkeldijk

Zeedijk

3.7 Dordtwijkzone

3.7.1 Achtergrond

Dubbele stadsrand

De Dordwijkzone is de zone tussen het Wantij en de Wieldrechtse Zeedijk met als kern het landgoed Dordwijk. In de jaren '90 krijgt het de benaming Dordwijkzone. Het gebied herinnert nog aan de voormalige stadsrand van Dordrecht en Dubbeldam. De groei van Dordrecht en Dubbeldam kwam in dit gebied tot uitdrukking in twee naar elkaar toe bewegende stadsranden. Het is daarmee een dubbele stadsrand, nog één stap verder en de twee kernen zouden ineenvloeien. Kenmerkend voor de Dordwijkzone als stadsrandgebied zijn het landschappelijke grondpatroon van polders en dijken, de aanwezigheid van geplande voorzieningen als volkstuinten en sportvelden en ongeplande voorzieningen zoals woningen en kleinere bedrijven. Kenmerkend is ook dat zowel Dordrecht als Dubbeldam de achterkanten keren richting de Dordwijkzone. Naarmate het gebied verstedelijkte, raakt het doorsneden met wegen en een spoorlijn

Visie

In de visie voor de Dordwijkzone staat het zichtbaar maken van de landschappelijke kwaliteiten centraal. Het doel hierbij is een duidelijk samenhangend en begrensd parkgebied te ontwikkelen. De zone heeft daarnaast grote betekenis als natuurverbindingszone tussen het Wantij verbindt en de Nieuwe Dortse Biesbosch. Uitgangspunten voor ontwikkeling is de gebruikswaarde van het gebied als 'park voor de stad', het herstel van de natuur binnen stedelijke grenzen en de herkenbaarheid van het gebied verbeteren. Dat betekent behoud van

groene kwaliteit, geen dichtslibbing en verrommeling, vergroting van de natuurwaarde en verbetering van de recreatieve routes. Nieuwe bebouwing is ondergeschikt aan het groene karakter en heeft een meerwaarde voor natuur en recreatie.

Binnen deze randvoorwaarden is bouwen op sommige plekken beperkt mogelijk. Dit geldt zowel voor het volume als de vormgeving van de nieuwbouw.

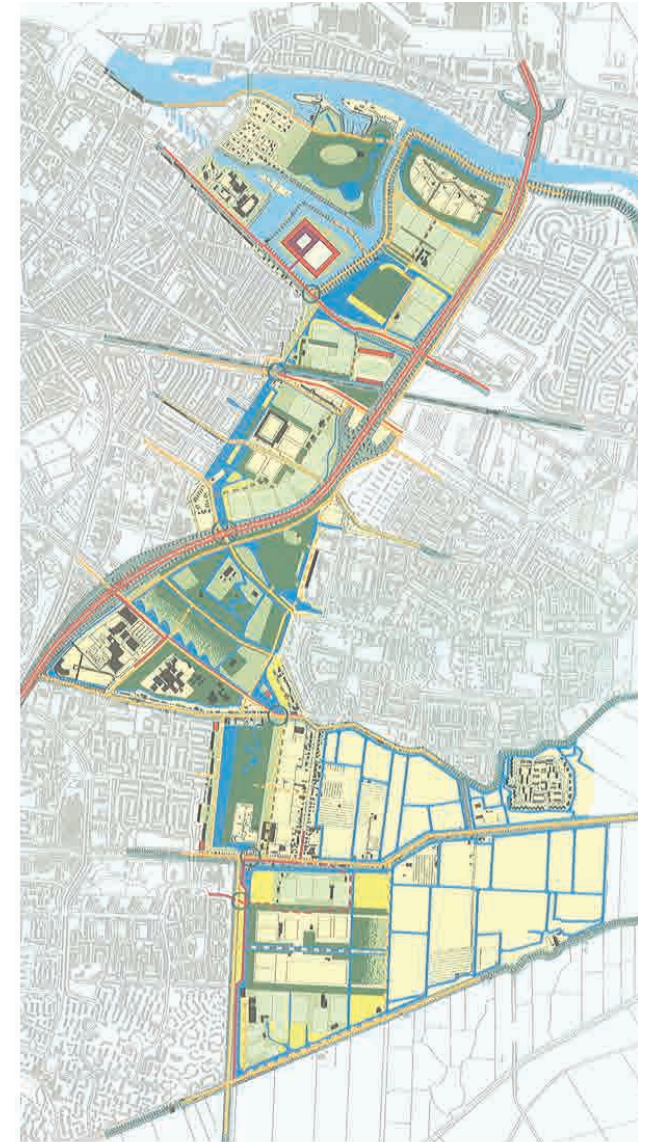
3.7.2 Beschrijving

Open en groene ruimte

De Dordwijkzone is een relatief open en groene zone en wisselend in breedte. De Dordwijkzone manifesteert zich niet als een eenduidig gebied en is op te delen in drie gebieden. Centraal element is de parkenconcentratie; het landgoed Dordwijk, naamgever van de zone, Dubbelmondepark, Overkamppark. Deze locaties, ook wel de parkendriehoek genoemd, zijn als verschijningsvorm het meest 'massief'. Het Wantijpark is de noordelijke beeindiging van de Dordwijkzone. De sportvoorzieningen, villawijk Wantijbuurt en het plan Tij in de Jagers- en Windhondpolder oogt semi-transparant. Het gebied tussen het landgoed Dordwijk tot Wieldrechtse Zeedijk is een relatief open gebied met agrarische functies, sportcomplex Schenkeldijk, kascomplexen en volkstuinten.

Randen en doorsnijdingen

De Dordwijkzone valt binnen de officiële wijkindeling samen met delen van Reeland, Dubbeldam en Sterrenburg. Er zijn vele doorsnijdingen van oost-



Visiekaart van de Dordwijkzone uit 2000 - Alle Hesper

west verkeersverbindingen, dijken en een spoorweg. In de lengterichting is de N3 zowel de begrenzing en doorsnijding van de Dordwijkzone. In het zuiden vormt de Stevensweg met zijn lintbebouwing een onderbreking. Aan de achterzijden van de huizen heeft uitbreiding van woon- en bedrijfsfuncties plaatsgevonden.

Dordwijk

Dordwijk is rond 1635 als buitenplaats aangelegd. Centraal ligt een kasteelboerderij, deels nog daterend uit de stichtingstijd. Halverwege de negentiende eeuw heeft J.D. Zocher jr. het park heringericht. Gebouwd werden: huize Dordwijk (1855), de oranjerie (1861), een tuinmanswoning (1861) met enkele schuren en villa Sorghvliet (1892) in eclectische stijl met enkele invloeden van de chaletstijl. De bebouwing vormt een harmonieus geheel met het door Zocher aangelegde park. Van de Dordtse buitenplaatsen is Dordwijk het gaafst bewaard gebleven. In zijn verschijningsvorm vertegenwoordigt het een unieke cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Het landgoed is in zijn geheel op de monumentenlijst geplaatst.

Tribune

Aan het Halmaheiraplein, op sportpark Reeland, staat een bijzondere zittribune. De tribune is in 1933 gebouwd in opdracht van voetbalvereniging O.D.S. (Oefening Doet Slagen). De onderbouw is opgetrokken in baksteen en beton, met een stalen constructie en wordt afgedekt door een met Hollandse pannen gedekt, uitkragend houten schilddak.

Wantijpark en -plantsoen

Het Wantijpark is in de crisisjaren (1933-1936) aangelegd als werkverschaffingsproject en heeft een unieke waarde. Het is een van de weinige en gaaf bewaard gebleven volksparken die tijdens het interbellum in Nederland zijn aangelegd. Het bestaat uit grote gazons, perken met struiken en bomen en een vijver met eilandjes. Bakstenen trappen en dito banken vormen de inrichtingselementen. Aan de rand staat een restant van een muur van een schietbaan, die omstreeks 1910 is opgetrokken in ambachtelijk-traditionele trant. Het Wantijplantsoen is een verdiept gelegen plantsoen in Nieuw Architectonische tuinstijl en dient als voorportaal van het ten zuidoosten ervan gelegen Wantijpark.

Monumenten

De schietbaan en het Wantijplantsoen staan op de rijksmonumentenlijst. Gemeentelijke monumenten in de Dordwijkzone zijn de begraafplaats Dubbeldam, de boerderij en het koetshuis Overkamp en de Oostenrijkse blokhuizen, hun naam dankend aan hun herkomst vlak na de watersnood in 1953, aan de Achterweg

Dijken

De Wantijdijk, de Noordendijk en Zeedijk hebben een natuurlijk karakter door de ligging in het open landschap en het vrijwel ontbreken van bebouwing. De Oudendijk is opgenomen in het stedelijk weefsel, maar heeft tussen de bebouwing veel landschappelijke elementen behouden. De dijk heeft een half-open karakter; doorzichten zijn goed mogelijk door de ruime onderlinge afstand tussen de bebouwing.

Ook de Zuidendijk is opgenomen in het stedelijk weefsel, maar nog altijd overheerst het open en groene karakter; tussen de incidentele bebouwing is een ruim en goed zicht op het achterland mogelijk.

Plan Tij

In de voormalige polder zijn sportvoorzieningen en een woningbouwplan gerealiseerd. Dit plan heeft veel ruimte open gelaten voor water en groenvoorzieningen vanuit de kaders van de Dordwijkzone. Onder invloed van eb en vloed kan zich hier een bijzonder waardevol Biesboschmilieu ontwikkelen. De meeste woningen hebben een sterke relatie met het water, waaronder aanlegplaatsen. Het plan heeft verschillende woningtypen, geschakeld, appartementen, 2/1 kap en vrijstaand en op de rand van een kade een strook vrije kavels. Welstandshalve is gezocht naar een minimum aan regelgeving, zodat een grote ontwerprijheid ontstond. Om toch de onderlinge relatie met de aangrenzende bebouwing geen geweld aan te doen, is als regel meegegeven dat kappen niet toegestaan waren. Verder kleuren en materiaalkeuze met bescheiden uitstraling.

Het proces en de uiteindelijke resultaten zijn zeer geschikt als voorbeeld voor een welstandsvrijere benadering, waarbinnen de individuele wensen en collectieve belangen in balans hebben gefunctioneerd. In de strook vrije kavels zijn belangrijke doorzichtplekken open gehouden om het zicht vanaf de Noordendijk naar het Wantijpark niet te blokkeren. Het streefbeeld is om woningen in een groene setting te presenteren op afstand van de stad.

3.7.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: openheid en rust

Het parkachtige en landschappelijke karakter met de recreatieve mogelijkheden maken het gebied waardevol. Het contrast tussen een rustig natuur en recreatiegebied en het aangrenzende stedelijk milieu is daarin van belang. Het zuidelijk deel van de Dordwijkzone wordt gewaardeerd om de openheid van het polderlandschap.

Ontwikkelingen

Landschappelijk versus stedelijke functies

Voor de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de Dordwijkzone is uitgegaan van een aantal principes. Deze zijn richtinggevend zowel bij het zoeken naar oplossingen voor concrete ontwerpvoorstellen als bij het bepalen van de aard en omvang van bouwwerken. De principes zijn een leidraad voor het ontwerp en uitwerking van het gebied. Het doet uitspraken over de openbaarheid, stadsrand, polders, kamers en dijken, water en groen en parkontwerp.

De kwaliteitskenmerken van de Dordwijkzone kunnen verder worden ontwikkeld. Natuur/en landschapswaarden staan voorop maar stedelijke functies zijn, in beperkte mate, mogelijk. Het gerealiseerde Plan Tijn in de Jagers- en Windhondpolder en Stevensweg-West zijn voorbeelden van de benadering waar woningaantallen, dichtheid, transparantie en korrelgrootte ten opzichte van natuur, groenvoorzieningen en ruimte voor water in balans zijn.



Toulonselaan

Oranjelaan

Noordendijk

Spoorlijn Dordrecht - Brecht

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

Dubbeldamseweg zuid

Twintighoevenweg

3.8 Reeland

3.8.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijk

Het Land van Valk – genoemd naar de tuindersfamilie Valk – is een verwijzing naar de tijd dat het gebied een polder was met boerderijen, buitens, molens en een enkel blokje woningen. Het stratenpatroon van het Land van Valk, maar ook van heel Reeland herinnert nog aan de historische verkaveling. Zo heeft het zuidelijk deel van de Indische buurt een orthogonaal stelsel en een verscheidenheid aan kaveldieptes, voortkomend uit de polderverkaveling en het slotenpatroon.

Specifieke historische elementen zijn de dijken, de spoorlijn naar Gorinchem, de Reeweg en de Dubbeldamseweg, die de stad met het achterland verbinden.

Woningbouw overheerst, daarnaast staan er verspreid in Reeland scholen, een verzorgingstehuis, winkels en bedrijven. De plek waar het gemeenteziekenhuis heeft gestaan, is begin jaren '90 geschikt gemaakt om er eigentijdse woningen neer te zetten. Tot slot ligt er in Reeland een begraafplaats.

Uitbreidingsplannen; “doelmatigheid, gezondheid en goedkoopte”

Reeland is ontstaan op basis van de uitbreidingsplannen van 1917 en 1932. Het karakter van die plannen laat zich lezen in het volgende citaat: “De kunst van stadsuitbreidingen is die van zien in de toekomst; ze is minder gericht op formele schoonheid dan op nut, doelmatigheid, gezondheid, goedkoopte, ordelijkheid, overzichtelijkheid, gerieflijkheid”.

Diversiteit aan opvattingen en stijlen

De ontwikkeling van Reeland begint aan het einde van de 19^e eeuw met de Indische- en Transvaalbuurt nabij de Toulonselaan; de Vogelbuurt is in de jaren '50 gebouwd. Een scala aan stedenbouwkundige en sociale opvattingen – over huisvesting gedurende een halve eeuw – zijn herkenbaar in de verschillende buurten binnen de wijk. In het straatbeeld komt dit tot uiting in een verschuiving van gesloten bouwblokken – waarbij de straatruimte gevormd wordt door de massa van de bouwblokken – naar een meer open verkaveling, waarbij straten nog wel herkenbaar zijn, maar de bouwblokken meer “in de ruimte” zijn geplaatst.

Ook qua de architectuur is er een rijke variatie in stijlen: van eclecticisme, art nouveau, Delftse school en functionalisme tot renovatie uit de jaren '80 en architectuur uit de jaren '90.

3.8.2 Beschrijving

Stedelijk wonen

Reeland kenmerkt zich door een recht stratenpatroon. De straatprofielen verschillen in breedtemaat. De straatwanden bestaan veelal uit aaneengesloten bebouwing, maar ook vrijstaande woningen en rijtjes van twee tot vier woningen komen voor.

De bouwhoogte verschilt van één à twee lagen met kap tot incidenteel stapeling (maximaal vijf lagen).

In grote delen van Reeland is een duidelijke scheiding in gebieden met een collectief karakter (de straat of “voorkant”) en gebieden met een individueel karakter (privé-tuinen of “achterkanten”).

Er is een rijke verscheidenheid aan kappen: van topgevels, mansardekappen en zadeldaken tot platte daken. Uiting van een evenzo rijke variatie aan stijlen. Het particulier woningbezit heeft op een aantal plaatsen geleid tot afwisseling in het beeld, onder meer door divers kleurgebruik en dakkapellen.

Transvaalbuurt en Indische buurt

Hoewel laagbouw overheerst, komt ook gestapelde bebouwing binnen het plangebied voor. Langs de Toulonselaan, de Reeweg-Oost, de Krommedijk en de Transvaalstraat komt hogere bebouwing voor dan in de achterliggende woonbuurten. De gestapelde bebouwing varieert van eengezinswoningen enerzijds, via boven- en benedenwoningen tot stapeling in maximaal vijf bouwlagen anderzijds.

Omdat de Transvaalstraat later is aangelegd, staat slechts langs een deel van deze straat randbebouwing. Langs het andere, westelijke deel is sprake van de zij- en achterkanten van de bebouwing in de oudere zijstraten.

De Transvaalbuurt is hoofdzakelijk verkaveld in blokken, waardoor een rechthoekig stratenpatroon is ontstaan. De bebouwing bestaat uit aaneengesloten blokken relatief kleine koopwoningen met één à twee lagen met kap. Er komen zowel kappen voor met de noklijn evenwijdig aan de straat, als topgevels met mansarde- en zadeldaken. De architectuur is eclectisch met vooral invloeden van de neo-rennaissance en art nouveau.

Het overgrote deel van deze buurt heeft een stenig



karakter, waar de smalle straten, de dicht op elkaar staande bebouwing aan bijdragen. De huizen hebben kleine tuinen en plaatsjes die over het algemeen aan de achterzijde van de woningen liggen. Aan de voorzijde staan de woningen veelal direct aan de straat.

Het overgrote deel van de bebouwing in de Transvaalbuurt is particulier bezit. Investerings van bewoners – met subsidies in het kader van de regeling Particuliere Woningverbetering – hebben geleid tot een kleurig beeld: gootlijsten, kozijnen, ramen en voordeuren hebben bijna allemaal verschillende kleuren.

De Indische buurt-zuid, gelegen tussen de Krommedijk, Reeweg-Oost en de spoorlijn Dordrecht–Geldermalsen, is qua opzet vergelijkbaar met de Transvaalbuurt. Alle – smalle – woonstraten staan loodrecht op de hoofdstraat, de Reeweg-Oost. De huizen, zowel eengezinswoningen als boven- en benedenwoningen, bestaan uit één, twee of drie bouwlagen met kap.

Het straatbeeld in het oostelijk deel van deze buurt wordt bepaald door kleine voortuinen, erkers en grote dakvlakken met kleine dakkapellen (twee lagen met kap) en draagt daardoor duidelijk het stempel van bebouwing uit de jaren '30. De woningen zijn qua type en bouwstijl vergelijkbaar met de woningen in de Transvaalbuurt. Ook hier is aan de verscheidenheid de invloed van particuliere investeringen af te lezen.

Reeweg-Oost

De Reeweg-Oost maakt onderdeel uit van de lange historische verbindingroute binnenstad- Dubbeldam-

Kop van 't Land (Vriesestraat-Vrieseweg-Reeweg-Haaswijkweg). De bebouwing aan de Reeweg-Oost varieert van ensembles herenhuizen tot blokken boven- en benedenwoningen. Alle hebben zowel een voor- als achtertuin. Aan de Reeweg 181 t/m 219 staat een mooi complex herenhuizen met voortuinen. De architectuur vertoont invloeden van art nouveau. De school aan de Reeweg-Oost 123 is ontworpen door de bekende Dordtse architect B. van Bilderbeek. De architectuur heeft Amsterdamse school-kenmerken: de plasticiteit in het metselwerk en het mozaïekwerk in baksteen.

Omgeving Oranjelaan / Sumatraplein

Aan de Oranjelaan (hoek Sumatraplein) staat een markant en rijk vormgegeven ensemble herenhuizen, met torentjes als bijzondere accenten. De huizen hebben een tuin aan de straatzijde die vaak is afgesloten met een smeedijzeren hekwerk. De architectuur is eclectisch, met onder andere invloeden van de neo-renaissance. De panden bestaan uit een souterrain, een bel-etage, eerste en kapverdieping. Ze zijn gebouwd in baksteen; de kap is bedekt met pannen, vaak in combinatie met leitjes.

Het straatbeeld in het oostelijk deel van deze buurt wordt bepaald door kleine voortuinen, erkers en grote dakvlakken met kleine dakkapellen (twee lagen met kap) en draagt daardoor duidelijk het stempel van bebouwing uit de jaren '30. Bijzonder zijn de lange rijen huizen langs de Boeroe-, Soemba- en Floresstraat, alle gebouwd met baksteen. Opvallend detail hier is het hoogteverschil tussen de straat- en tuinzijde. De huizen

in de Indische buurt-noord behoren nagenoeg alle tot de koopsector. In dit deel van het plangebied komen veel boven- en benedenwoningen voor.

Bankastraat en omgeving

Op de plaats van het oude gemeenteziekenhuis zijn 168 woningen met hoogwaardige architectuur tot stand gebracht (project "Renaissance"). Daarbij is rekening gehouden met de groenelementen: de groenstrook langs de Reeweg en de bomen langs de Bankastraat. De nieuwbouw refereert aan het tuindorpkarakter.

Ter plaatse van het voormalig HTS-terrein is het nieuwbouwproject 'Lanen van Oranje' gerealiseerd. Het is een tuindorppachtige woonbuurt die in architectuur goed aansluit met de omliggende bebouwing.

Op het kruispunt van de Bankastraat met de Ceramstraat is een verbijzondering in de vorm van hoogte-accenten aangebracht. De nieuwbouw wijkt qua kleur af van de bestaande bebouwing. Voor een school en een sportcomplex met monumentale tribune wordt verwezen naar de Dordwijkzone.

Vogelbuurt

De Vogelbuurt onderscheidt zich van de andere buurten in Reeland door meer openheid. De bouwblokken zijn niet aaneengesloten en de rooilijn kent verspringingen. Door het (half) open karakter liggen binnengebieden, zijtuinen en erfafscheidingen in het zicht. De bouwblokken vormen straatachtige en hofvormige ruimten.

Twee lagen met kap komt veel voor als bouwhoogte, gecombineerd met drie- en vierlaagse middelhoogbouw. De middelhoogbouw heeft een opvallend dakranddetail in de vorm een royaal overstek van het platte dak.

De bebouwing tussen de Bankastraat en de Billitonstraat vormt een uitzondering. Deze huizen zijn nog uitgevoerd in de stijl van de Indische buurt: gesloten blokverkeveling met een niet rechtlijnig stratenpatroon.

De woningen in dit gedeelte van het plangebied zijn overwegend eigendom van een woningbouwcorporatie (sociale huurwoningen). Het gaat hoofdzakelijk om portiekflats en eengezinswoningen, vooral kleine drie- en vierkamerwoningen en woningen met een oppervlakte van minder dan 60 m². Een gedeelte wordt verkocht aan particulieren als 'maatschappelijk gebonden eigendom'. De flats aan de Oranjelaan zijn overwegend particulier eigendom.

Momenteel is er voor de Vogelbuurt een grootschalige renovatie in voorbereiding. Hierbij is het handhaven van de stedenbouwkundige opzet als uitgangspunt genomen. Deze renovatie zal ook gevolgen hebben voor de omgeving van het Vogelplein, Havikstraat en Buizerdstraat. Zo moeten de veranderingen die hier plaatsvinden de pleinfunctie versterken.

In het kader van de studie naar verdichtingsmogelijkheden wordt voor de locatie van de school aan de Aalscholverstraat een vervangende bouwmassa toegedacht van maximaal 30 meter hoogte.

Land van Valk

Het woongebied dat voornamelijk gelegen is ten noorden van de Dubbeldamseweg, kenmerkt zich door overwegend gesloten bebouwing uit het begin

van de jaren '30 met zijn eigen kenmerken (alleen de randen, de huizen langs de Twintighoevenweg en de Korte Scheidingsweg vormen een uitzondering). Een in het oog springend element zijn de hogere bebouwingsonderdelen op de koppen van de straten. Ze zijn vooral te vinden in de straten tussen de Krommedijk en de Crayensteynstraat.

De overige woningen zijn van een beduidend recenter datum, vanaf het midden van de jaren '50 tot het begin van de jaren '70.

Krommedijk/Crayensteynstraat; bijzondere waarde

In het gebied gelegen tussen de Dubbelmondestraat, Crayensteynstraat, Standhasenstraat en Krommedijk staat een bijzonder woningbouwcomplex in traditionele baksteenarchitectuur, beïnvloed door de Delftse School. Het complex is opgebouwd uit geknikte straten met eenvoudige bakstenen aaneengesloten bouwblokken met een woonfunctie. Vlak voor de hoeken met de Krommedijk en de Crayensteynstraat zijn zeer beeldbepalende torenachtige opbouwen aangebracht met een schilddak, bedekt met rode pannen. De hoeken zelf hebben van oudsher een winkelfunctie, die nu echter nog maar gedeeltelijk wordt uitgeoefend.

De tussengelegen straten zijn de Giessenmondestraat, Eemkerkstraat, Nessestraat, Heradesstraat en Vorensaterstraat. De straten zijn als volgt ingericht: in het midden een bakstenen bestrating met aan weerszijden een smal trottoir met betonnen stoeptegels en (natuurstenen) trottoirbanden. Aan de voorzijde hebben de woningen een ondiepe tuin, die oorspronkelijk (en in sommige straten nog) van de straat is afgescheiden door een halfhoge haag.

Kenmerkend is de parallelle bebouwingsstructuur en de gesloten bouwblokken. Als gevolg van een "knik"

in de weg is geen doorzicht naar het eind van de straat mogelijk.

Aansluitend aan dit deelgebied bevindt zich tussen de Standhasenstraat en de Vorensaterstraat een basisschool, die in 1934 is ontworpen door de architect K. van Dongen in de traditionele baksteenarchitectuur van de Delftse School. Het schoolplein aan de voorzijde (Standhasenstraat) wordt van de openbare ruimte gescheiden door een bakstenen, gemetseld muurtje. De bouw van de school vormde de afronding van de bebouwing van het Land van Valk.

Bij de school staan vrijstaande woningen en ligt een waterpartij met groenstroken. De indeling verraadt een specifiek stedenbouwkundig patroon.

Door de hoofdopzet en verschijningsvorm van het woningbouwcomplex inclusief het schoolgebouw heeft het complex stedenbouwkundige en architectonische waarde. Het schoolgebouw aan de Standhasenstraat is uitgebreid met respect voor het stedenbouwkundig patroon. Er zal dan ook niets veranderen met betrekking tot de zichtlijn van de school over de waterpartijen.

Dubbeldamseweg

De Dubbeldamseweg is een historische verbinding van de stad Dordrecht met het achterland en loopt van de Singel tot de Dordwijklaan. Verder van de binnenstad wordt het karakter van de weg landelijker, wat zich uit in de bebouwing. Oudere, dorpse, vrijstaande bebouwing met tuinen rondom wordt afgewisseld door stedelijker aaneengesloten woonbebouwing. Sommige villa's zijn architectonisch interessant en dienen bewaard te blijven.

Korte Scheidingsweg en Twintighoevenweg

Langs de Korte Scheidingsweg staan villa-achtige

landhuizen, opgetrokken in baksteen, waarbij soms de invloeden van de Amsterdamse School zichtbaar zijn. Rondom de huizen liggen grote tuinen. Ook langs de Twintighoevenweg staat twee-onder-één-kapbebouwing, maar deze stamt uit de jaren '60.

Winkelvoorzieningen

De winkels concentreren zich rond het Vogelplein, langs de Reeweg en verder verspreid op enkele locaties, zoals langs de Krommedijk en op de karakteristieke hoeken van de Transvaalstraat.

Verkeersroutes:

Verkeersroutes die bepalend zijn voor de structuur van het Reeland:

- Toulonselaan / Oranjelaan
- Transvaalstraat / Crayensteynstraat
- Reeweg-Oost
- Bankastraat
- Krommedijk / Eemsteynstraat / Dubbeldamseweg

Randen

Reeland bestaat uit de Transvaalbuurt, de Indische buurt, de Vogelbuurt en het Land van Valk. Eigenlijk horen de Wantijbuurt en de Jager- en Windhondpolder er ook toe, maar de welstandsnota trekt de grens bij de Noordendijk. Het gebied ten noorden van de Noordendijk wordt binnen de welstandsnota gerekend tot de Dordwijkzone.

De noordelijke rand wordt dus gevormd door de Noordendijk, die fungeert als hoofdwaterkering en als ontsluiting voor Stadspolders. Reeland kent geen directe auto-ontsluiting naar de Noordendijk.

De oostelijke rand wordt gevormd door groenvoorzieningen en de Molenvliet met het

erachter gelegen sportpark Reeland (onderdeel van de Dordwijkzone). Zowel de noordelijke als de oostelijke rand worden begeleid door voornamelijk gestapelde bouw uit de naoorlogse periode.

In het westen vormen de Toulonselaan en Oranjelaan de grens. Beide zijn onderdeel van de stedelijke hoofdstructuur van het gemotoriseerd verkeer. In het zuiden zijn de spoorlijn naar Lage Zwaluwe en de Randweg de grens.

Dijken

De Noordendijk is opgenomen in het stedelijk weefsel en heeft een semi-besloten karakter. De bebouwing is geconcentreerd, veelal aan één zijde, waardoor beperkte doorzichten op het binnengebied mogelijk zijn.

De Krommedijk vertoont een enigszins slingerend, door rooilijnen ondersteund, verloop. Door de hoogteligging van het aangrenzende gebied is het voor dijken kenmerkende niveauverschil slechts beperkt aanwezig. De blokken aan de noordzijde van de Krommedijk en de westzijde van de spoorlijn maken onderdeel uit van het Delftse School woningbouwcomplex. Kenmerkend aan deze zijde van de dijk zijn de grote voortuinen.

3.8.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Stedelijk wonen

Reeland is een aantrekkelijke, gemengde woonwijk met adequaat voorzieningenniveau, gelegen tussen grote groene gebieden. De ruimtelijke structuur kenmerkt zich door een variatie in opzet en bebouwing. Door de jaren heen heeft de wijk zich gevormd, met inbegrip van het specifieke stratenpatroon en het groen aan de randen. Handhaving van deze grote variëteit is uitgangspunt.

De bestemmingsplannen richten zich op behoud en versterking van de ruimtelijke en functionele structuur en kwaliteiten van het gebied.

Qua goot- en nokhoogten moet aansluiting worden gezocht bij de omgeving. De voorgevelrooilijn moet worden aanhouden, aan- en bijgebouwen mogen uitsluitend op het zij- en achtererf.

Aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte, openbaar groen en speelgelegenheden is gewenst. Nieuwe ontwikkelingen (functie en inrichting) zijn te verwachten voor de Reeweg-Oost en de Transvaalstraat.

Nieuw te bouwen woningen op bijvoorbeeld verdichtingslocaties moeten aansluiten op de Dordtse woningbehoefte en op de behoefte in de wijk.





Burg. Jaslean

Haaswijkweg

Oudendijk

3.9 Dubbeldam

3.9.1 Achtergrond

Historische lintbebouwing en buurtschappen

In 1603 wordt het land waar nu Dubbeldam ligt, ingepolderd. Oorspronkelijk vormen een beperkt aantal woningen, een kerk, een kosterij, een school en een gemeentehuis de dorpskern. Afgezien van deze lintbebouwing langs de Dubbelsteynlaan, vroeger Straet Wegh geheten, wonen de meeste Dubbeldammers in verspreid gelegen boerderijen en buurtschappen. De bewoners leven vooral van vlas, graan, veeteelt en fruitteelt. Tussen 1918 en 1940 worden langs sommige polderwegen en dijken vrijstaande woningen (met name langs de Burg. Jaslaan) gebouwd; na 1945 neemt de uitbreiding grootschalige vormen aan.

De belangrijkste routes zijn nog altijd de historische verbindingswegen, zoals de Dubbelsteynlaan, de Rechte Zandweg, de Haaswijkweg, de Burg.Jaslaan en de Stevensweg, waarlangs soms monumentale bebouwing staat.

Ook komt nog bedrijvigheid op achter- en binnerterreinen voor. De bebouwing is meestal van een iets grotere maat dan de woonbebouwing, maar ligt vaak niet of nauwelijks in het zicht.

Woonbuurten met dorps karakter

Tussen begin jaren '60 en midden jaren '70 krijgt het huidige Dubbeldam grotendeels vorm. Dubbeldam wordt een buitenwijk van Dordrecht met als hoofdfunctie wonen. De voor die tijd typerende open en half-open bouwblokverkaveling met korte bouwblokken komt het

meest voor. Een deel van de oorspronkelijke bebouwing verdwijnt. De buitenplaats Dubbelsteyn blijft als park bewaard. De dorpskern ondergaat een omvorming tot winkelcentrum, het Damplein. In de jaren '90 worden enkele buurten met een eigen karakteristiek gebouwd.

In Dubbeldam staan veel middeldure tot dure koopwoningen. Er zijn voldoende voorzieningen en vooral rond de wijk zijn enkele kleine bedrijventerreinen aangelegd. Hoewel het dorps karakter op de achtergrond geraakt is door wegverbredingen, het dempen van sloten en het slopen van boerderijen, blijft Dubbeldam als dorp herkenbaar en gewaardeerd.

3.9.2 Beschrijving

Dorp en buurtjes

Kenmerkend Dorp en buurtjes
Kenmerkend voor Dubbeldam zijn de historische routes met lintbebouwing en de woonbuurten daartussen. Vele periodes uit de geschiedenis zijn vertegenwoordigd. Voor een sterke samenhang zorgt de gelijke hoogte van de bebouwing: twee lagen met kap is bepalend. Het oorspronkelijke dorp Dubbeldam is nog altijd omsloten door polders en landgoederen.

Er is sprake van duidelijke voorkanten aan de straat en achterkanten in (half-open) binnerterreinen. Het zuidelijk deel van Dubbeldam bestaat voor 80% uit na-oorlogse nieuwbouwwoningen, waardoor het meer dan het noordelijk deel het karakter van een "standaard" nieuwbouwwijk heeft. Enkele opvallende buurtjes zijn Burg. Beelaertspark, Middenhoeve en het woonwijkje

Dubbeldrecht.

Centrum

Het Damplein vormt het centrum; opvallend is de geringe samenhang tussen de oude en nieuwe bebouwing. De ontmoeting tussen het oude dorps met de nieuwe tijd verloopt abrupt; aan de noordwestzijde het kleinschalige dorps als schakel tussen de Dubbelsteynlaan-West en de "Zandwegen"; in het zuidoosten de na-oorlogse en recente centrumvoorzieningen.

Lintbebouwing

De historische lintbebouwing draagt bij aan het dorps karakter. De laanbeplanting zorgt voor de verbinding van het landschap met het dorp:

- "Zandwegen" met karakteristieke twee-onder-één-kapwoningen met fraaie kapvorm
- Kromme Zandweg (noordzijde), nagenoeg onaangetaste openheid tussen woningen.
- Haaswijkweg-Oost en -West: de meeste woningen hebben individueel uiterlijk; afstand tussen de woningen is zeer gering
- Burgemeester Jaslaan met karakteristieke twee-onder-één-kapwoningen met fraaie kapvormen
- Dubbelsteynlaan-West met omgeving (riante percelen en bebouwing, lommerrijk, diversiteit in functies, voorname sfeer)

Noordhoevelaan

De vormgeving van het woonwijkje Noordhoevelaan is in het bestemmingsplan zeer specifiek omschreven, zoals een minimale maat voor het overstek van het dak (45



Welsh
Estate

cm) en de soort baksteen en de kleuren. Meer algemeen wordt het volgende in het bestemmingsplan gesteld:

“Vanwege de schaal en de maat van het plangebied moet gestreefd worden naar een buurt met een eigen karakter en identiteit. Op deze wijze wordt aansluiting gezocht bij de bestaande structuur van Dubbeldam, liggen er referenties naar het verleden, maar wordt toch een eigentijdse ontwikkeling nagestreefd.”

“Algemeen is gesteld dat het gebied Noordhoevelaan een woonbuurt moet vormen. Om die reden zullen vorm, materiaal en kleur van de woningen voor een groot deel identiek moeten zijn. Andere bouwwerken, zoals bedrijfsgebouwen, zullen op de schaal en de architectuur van de woningbouw afgestemd worden en in overeenstemming met het karakter van de woonbuurt moeten zijn. Samenhang en eenheid staan voorop.”

- **Randen en groenstructuur**

Dubbeldam is een dorp (wijk) omringd door park en polderland. Noordelijk begrenst de Provincialeweg met een groenstrook de wijk. In het noordwesten raakt de Randweg de wijk. Ten westen liggen enkele parken (o.a. landgoed Dordwijk). Zuidelijk verwijzen de Oudendijk en de Zuidendijk naar de geschiedenis van inpoldering.

De buitenplaats Dubbelsteyn is onderdeel van een groenstructuur, die in verbinding staat met het omringende landelijke gebied.

Monumenten

De watertoren (1916) verwijst naar de tijd dat Dubbeldam zelf zorgde voor de watervoorziening. Zij is een markant oriëntatiepunt. Dubbeldam kent redelijk veel gemeentelijke monumenten. Het betreft

voornamelijk bebouwing langs de historische routes. Vermeldenswaard zijn ook de twee rijksmonumenten; het voormalig raadhuis en een voormalige dokterswoning met huisapotheek.

Parken

Het park van Dubbelsteyn werd halverwege de negentiende eeuw ontworpen door J.D. Zocher jr. in landschapsstijl. Het landhuis is verdwenen. Dubbelsteyn is nu een wijkpark. De aanleg van Zocher is nog vrij gaaf aanwezig. Het park is van bijzondere landschappelijke waarde en aangewezen als gemeentelijk monument.

Van de buitenplaatsen is Dordwijk, direct aan de rand van Dubbeldam gelegen, het gaafst bewaard gebleven. Voor meer informatie over dit park, met unieke cultuurhistorische en landschappelijke waarde, wordt verwezen naar de Dordwijkzone.

Ambachtelijke bedrijvigheid

Regelmatig komt op achterterreinen en binnenterreinen bedrijvigheid voor. De bebouwing is meestal van een iets grotere maat dan de woonbebouwing, maar ligt vaak niet of gedeeltelijk in het zicht.

Dijken

Het oostelijke deel van de Oudendijk is opgenomen in het stedelijk weefsel, maar telt nog veel landschappelijke elementen. De dijk heeft een half-open karakter; doorzichten zijn mogelijk door de ruime onderlinge afstand tussen de bebouwing. Het westelijke deel van de Oudendijk is weliswaar opgenomen in het stedelijk weefsel, maar het open en groene karakter overheerst; tussen de incidentele bebouwing is er een ruim en goed zicht op het achterland mogelijk.

De Zuidendijk heeft een zeer natuurlijk karakter door de

ligging in het open landschap en het vrijwel ontbreken van bebouwing.

3.9.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering en ontwikkeling: dorp

Het karakter van dorp moet behouden blijven, niet in conserverende zin, maar als uitgangspunt voor verdere ontwikkeling van een eigen identiteit van Dubbeldam.

Juist bebouwing uit alle tijden betekent dat ook nieuwbouw mogelijk is – als er maar rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundige en architectonische maat die bij een dorp past.

Het beeldkwaliteitsplan Dubbeldam (juni 2000) stelt: “Het dorpse karakter leunt op het doen kristalliseren van de beste particuliere initiatieven. In een dorp zijn altijd grote en kleine gebouwen naast elkaar te vinden; grotere dichtheid naast het ontbreken van (gebouwd) programma; braakliggend terrein naast bewerkte akkertjes en tuinen.”

Uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen is dat Dubbeldam geen buitenwijk van Dordrecht is (geworden), maar dat het dorpse karakter juist een bewuste keuze blijft, geïnspireerd door het landschap.

Beeldkwaliteitsplan

Het Beeldkwaliteitsplan Dubbeldam (juni 2000) stelt dat naast koesteren van het oude meer mogelijk is:

- Bouw van monumenten van de toekomst (voorkomen dat er namaak-boerderijen bijkomen)
- In stand houden van de collectie buurtjes; afzonderlijke kenmerken versterken
- Weloverwogen minutieuze stedenbouwkundige ingrepen

- Collectie grote en kleine monumentale tuinen, om de dorpse, groene sfeer te herstellen en bevorderen

Alle ontwerpende disciplines moeten streven naar een verrassende afwisseling van interessante bebouwing, tuinen en een verfijnde stedenbouwkundige detaillering. Er moet een dorp met eigentijds karakter ontstaan.

Noordhoevelaan

Vanwege de schaal en maat moet gestreefd worden naar een buurt met een eigen karakter en identiteit. Op deze wijze krijgt de buurt aansluiting met de structuur van Dubbeldam, is er een referentie met het verleden, maar wordt toch een eigentijdse ontwikkeling nagestreefd.

Algemeen is gesteld dat Noordhoevelaan een woonbuurt moet vormen. Om die reden zullen vorm, materiaal en kleur van de woningen voor een groot deel identiek moeten zijn. Andere bouwwerken, zoals bedrijfsgebouwen, zullen op de schaal en de architectuur van de woningbouw worden afgestemd en in overeenstemming met het karakter van de woonbuurt moeten zijn. Samenhang en eenheid staan voorop.

Locatie Pap

Deze locatie aan de Lindelaan maakt deel uit van de groene Alloysen zone. Dit is een nieuw groen stadslint die het buitengebied met de geleidingszone de 'Corridor' verbindt tussen Dubbeldam en Stadspolders.



Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

Dubbeldamseweg zuid

N3

3.10 Leerpark

3.10.1 Achtergrond

Van stadsrand naar periferie

Het 'zorgknooppunt' krijgt vorm in een gebied dat ligt aan de voormalige stadsrand van Dordrecht. Er is sprake van een voormalige stadsrand, omdat Dordrecht vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw in zuidelijke richting werd uitgebreid met de wijken Sterrenburg en Stadspolders. Het voormalige dorp Dubbeldam, dat voorheen nog door een vrij 'schootsveld' was gescheiden van de stad, werd opgenomen in het verstedelijkte gebied. Het landschappelijke gebied aan de rand van de stad met daarin het fraaie landgoed Dordwijk werd omgevormd tot een groots stadspark in de stad.

In het gebied werden vervolgens voorzieningen gesitueerd, die door hun omvang niet inpasbaar waren in de bestaande stedelijke gebieden. In het stedenbouwkundig gedachtegoed uit de jaren zestig van de vorige eeuw was zonering van stedelijke functies gemeengoed. Daardoor ontstond rondom het verkeersknooppunt van de toenmalige Randweg met de Laan der Verenigde Naties een concentratie van maatschappelijke voorzieningen: ziekenhuis, onderwijs en sport. Het plangebied kreeg in de tweede helft van de twintigste eeuw het typische karakter van een binnenstedelijke periferie: versnipperd, doorsneden door infrastructurele barrières, vol met 'vergeten' gebieden en met een grote diversiteit aan stedelijke functies.



Masterplan Leerpark - West 8

Van periferie naar stedelijk knooppunt

Vanaf eind jaren negentig van de vorige eeuw wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het Zorgknooppunt Dordwijk. Dit knooppunt kon gestalte krijgen door intensivering, versterking en innovatie van een reeks bestaande stedelijke voorzieningen aan beide zijden van de N3: middelbaar- en beroepsonderwijs, sportvoorzieningen, het streekziekenhuis en psychiatrische zorgvoorzieningen. Door de groei van de bestaande voorzieningen en de toevoeging van de functies wonen, werken en commerciële voorzieningen is het perifere gebied de afgelopen jaren veranderd in een centraal gelegen, multifunctioneel stedelijk knooppunt.

Het Zorgknooppunt omvat het Gezondheidspark, het Leerpark, de infrastructuur en het groenblauwe

casco. De verzameling van scholen ten noorden van de N3 wordt ontwikkeld tot het Leerpark: een multifunctioneel gebied met onderwijsinstellingen, bedrijven en wonen. Het Gezondheidspark ten zuiden van de N3 omvat twee programmatische hoofdelementen: gezondheidszorg en sport. Het multifunctionele karakter wordt bereikt doordat deze twee functies worden aangevuld met wonen, werken, winkels, parkeren en maatschappelijke voorzieningen. Zowel het Leerpark als het Gezondheidspark hebben inmiddels een bovenregionaal verzorgingsgebied.

3.10.2 Beschrijving

Randen, routes en dijken

Het Leerpark wordt begrensd door N3, de Laan der Verenigde Naties, het spoor Breda – Dordrecht en de Dubbeldamseweg Zuid. het stedelijk knooppunt is



ontworpen als een mix van werken en scholen binnen één gebied, met als doel een sociaal veilige omgeving te creëren ook in weekenden en avonden. Het hart van de wijk wordt gevormd door een park. Aan het park liggen de verschillende deelgebieden. Door een goede verbinding met de Dubbeldamseweg maakt het park vanzelfsprekend onderdeel uit van de oude dijken en linten die het eiland van Dordrecht doorkruisen.

Structuur en typologie

Het park vormt het adres voor de scholen, de leerbedrijven, bedrijven, voorzieningen en woningen maar is ook de plek waar gesport, gespeeld, gewandeld of gehangen kan worden. Door de oriëntatie van het park krijgt het als openbare ruimte betekenis voor de leerlingen maar ook voor de naastgelegen buurten. Het Leerpark bestaat uit verschillende deelgebieden die ieder hun eigen specifieke functies, uitdrukking en flexibiliteit kennen. De gewenste flexibiliteit dient te worden gerealiseerd binnen het gebouw, in het ontwerpproces, in de stedenbouwkundige opzet en bij de mensen die werken in het Leerpark.

A. Bedrijven langs het spoor

Langs het spoor is een strook met eenvoudige bedrijfsverzamelgebouwen gepland. Een enkele keer onderbroken door het sportgebouw, kantoren en een driehoekige pleinruimte. In deze bedrijfsbebouwing komt een combinatie van bedrijfshalachtige ruimtes en kantoorruimtes. Waar elders in het plan een zo groot mogelijke differentiatie gewenst is, vraagt deze plek om rust en overzichtelijkheid.

B. Westelijke bebouwingsstrook

Tussen de bedrijvengroen langs het spoor en het park is een gevarieerde strook bebouwing gepland. Aan het park komen grote herenhuizen, met de mogelijkheid om er een winkel of bedrijfsruimte onderin te maken. Er ontstaat een wand gevormd door verticaal ogende panden.

C. Woningbouw en leerbedrijven tussen de scholen

De zuidrand van het park ligt aan de Leerparkpromenade, een 15 meter brede stoep. Aan de promenade treft men een dwarsdoorsnede van de scholengemeenschap: de hoofdingangen van de scholen, leerbedrijven, bedrijven en woningen. De promenade is enkel voor auto's bereikbaar ten behoeve van laden en lossen en nooddiensten. De scholen presenteren zich niet als grote complexen maar zijn overzichtelijke panden. Transformaties in de tijd, veranderende organisaties zijn in een dergelijke opzet makkelijker op te vangen.

D. Zone langs de N3

De zuidrand van het Leerpark bepaald het beeld langs de N3. De zig-zag rand bestaat uit gebouwen in een mix van bedrijvigheid, onderwijs en kantoren. De representatieve gebouwen hebben een geluidwerende functie voor de daarachter gelegen scholen.

E. Woningbouw

Ten noorden van het park ligt een woonbuurt. De buurt is zodanig ontworpen dat een vanzelfsprekende aansluiting ontstaat op de Dubbeldamseweg en het Land van Valk.

Er wordt ingezet op klassieke woonstraten met een gedifferentieerde pandsgewijze verkaveling in bouwblokken. Parkeren wordt zoveel als mogelijk opgelost binnen de bouwblokken waardoor het parkeren in de straten beperkt blijft tot eenzijdig langsparkeren. Een sculpturaal appartementengebouw staat hier in het park.

Door het park loopt een watergang die het water aan de oostzijde van het plangebied verbindt met het water langs het spoor. Het water wordt verbijzonderd door lielevelden, een eilandje en bruggetjes. Doorsteken en spontane looproutes van leerlingen worden hiermee gekanaliseerd.

Huidige situatie

Aan de zuidrand van het park is de Leerparkpromenade inmiddels gerealiseerd, waaronder de Duurzaamheidsfabriek. Langs het spoor is een enkele school en het sportgebouw gerealiseerd. Ten noorden van het park blijft de realisatie van de woonbuurt achter door de moeilijke tijden op de woningmarkt. De verkeersinfra, het park en de promenade met de watergangen zijn aangelegd en functioneren naar wens. Kleine verkeerskundige aanpassingen en beheerwesties worden opgepakt en op praktische wijze verholpen.

3.10.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Flexibiliteit

Als tegenhanger van een krachtige openbare ruimte presenteert zich de opzet voor de bebouwing als losse



panden: woonpanden, bedrijfspanden, schoolpanden, grote panden en kleine panden. Deze opzet brengt de menselijk maat in het Leerpark en biedt kansen voor kleinschaligheid en fijnmazigheid, maar bewerkstelligt ook de gewenste flexibiliteit. Panden kunnen worden toegevoegd. Functies van panden kunnen veranderen; woonpanden worden kantoorpanden, schoolpanden worden woonpanden en vice versa. Panden kunnen worden weggehaald en vervangen door nieuwe panden. Dit is een beproefd stedelijk concept met de beste garanties voor een duurzame ontwikkeling.

Beeldkwaliteitsplan Leerpark (2005)

Voor het hele gebied is een beeldkwaliteitsplan samengesteld. Hierin wordt per deelgebied duidelijk gemaakt wat een pand is en aan welke randvoorwaarden de architectuur van een pand dient te voldoen. Het stedenbouwkundig concept, waarbij bouwblokken zijn opgebouwd uit panden impliceert dat er meerdere architecten per bouwblok ingeschakeld zullen worden. Differentiatie in verschijningsvorm kent een aanleiding in differentiatie van programma, plattegrond of architect.

Er gelden enkele algemene beeldkwaliteitseisen voor wat betreft de architectenverdeling, materiaalgebruik, gevelbeëindigingen, entrees, kleurgebruik, integreren van nuts- en reclamevoorzieningen en architectuur.



N3

Overkampweg

Oudendijk

3.11 Gezondheidspark

3.11.1 Achtergrond

Van stadsrand naar periferie

Het 'zorgknooppunt' krijgt vorm in een gebied dat ligt aan de voormalige stadsrand van Dordrecht. Er is sprake van een voormalige stadsrand, omdat Dordrecht vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw in zuidelijke richting werd uitgebreid met de wijken Sterrenburg en Stadspolders. Het voormalige dorp Dubbeldam, dat voorheen nog door een vrij 'schootsveld' was gescheiden van de stad, werd opgenomen in het verstedelijkte gebied. Het landschappelijke gebied aan de rand van de stad met daarin het fraaie landgoed Dordwijk werd omgevormd tot een groots stadspark in de stad.

In het gebied werden vervolgens voorzieningen gesitueerd, die door hun omvang niet inpasbaar waren in de bestaande stedelijke gebieden. In het stedenbouwkundig gedachtegoed uit de jaren zestig van de vorige eeuw was zonering van stedelijke functies gemeengoed. Daardoor ontstond rondom het verkeersknooppunt van de toenmalige Randweg met de Laan der Verenigde Naties een concentratie van maatschappelijke voorzieningen: ziekenhuis, onderwijs en sport. Het plangebied kreeg in de tweede helft van de twintigste eeuw het typische karakter van een binnenstedelijke periferie: versnipperd, doorsneden door infrastructurele barrières, vol met 'vergeten' gebieden en met een grote diversiteit aan stedelijke functies.

Van periferie naar stedelijk knooppunt

Vanaf eind jaren negentig van de vorige eeuw wordt

gewerkt aan de ontwikkeling van het Zorgknooppunt Dordwijk. Dit knooppunt kon gestalte krijgen door intensivering, versterking en innovatie van een reeks bestaande stedelijke voorzieningen aan beide zijden van de N3: middelbaar- en beroepsonderwijs, sportvoorzieningen, het streekziekenhuis en psychiatrische zorgvoorzieningen. Door de groei van de bestaande voorzieningen en de toevoeging van de functies wonen, werken en commerciële voorzieningen is het perifere gebied de afgelopen jaren veranderd in een centraal gelegen, multifunctioneel stedelijk knooppunt.

Het Zorgknooppunt omvat het Gezondheidspark, het Leerpark, de infrastructuur en het groenblauwe casco. De verzameling van scholen ten noorden van de N3 wordt ontwikkeld tot het Leerpark: een multifunctioneel gebied met onderwijsinstellingen, bedrijven en wonen. Het Gezondheidspark ten zuiden van de N3 omvat twee programmatische hoofdelementen: gezondheidszorg en sport. Het multifunctionele karakter wordt bereikt doordat deze twee functies worden aangevuld met wonen, werken, winkels, parkeren en maatschappelijke voorzieningen. Zowel het Leerpark als het Gezondheidspark hebben inmiddels een bovenregionaal verzorgingsgebied.

3.11.2 Beschrijving

Regionale betekenis

Zowel het Leerpark als het Gezondheidspark hebben een bovenregionale betekenis. Door de samenvoeging van ziekenhuisfuncties uit stad en regio

is het Gezondheidspark het domein geworden van het grootste ziekenhuis van de regio, het Albert Schweitzer Ziekenhuis. De andere grote publiekstrekker van het Gezondheidspark, de Sportboulevard is één van de grootste overdekte sportcomplexen van Nederland. Hier vinden regelmatig (inter)nationale sportevenementen plaats. Het is de bedoeling dat het Gezondheidspark uiteindelijk door zo'n 2.000.000 mensen per jaar zal worden bezocht.

Randen, routes en dijken

Het Gezondheidspark kent een driehoekige grondvorm en wordt begrensd door de Overkampweg en het Overkamppark in het noordoosten, de N3 in het noordwesten en de Oudendijk in het zuiden. Ten noorden ligt de wijk Dubbeldam, ten zuiden ligt de wijk Sterrenburg.

De Overkampweg sluit via een tunnel onder de N3 en een tunnel onder het spoor door aan op de Laan der Verenigde Naties, de stedelijke hoofdontsluiting richting binnenstad. De N3, de provinciale weg tussen A16 en A15, ligt op een dijklichaam langs het Gezondheidspark en kent een afslag ter hoogte van de Overkampweg. De Karel Lotsyweg is de centrale boulevard, die het Gezondheidspark met de wijk Sterrenburg verbindt. In het midden van deze boulevard is een tunnel voor het autoverkeer aangelegd. Hiermee wordt bereikt dat de voetgangers zich 'kruisingsvrij' over de esplanade kunnen bewegen.

De Oudendijk is een onderdeel van de ringdijk rond de oudste polder op het eiland van Dordrecht, 'Het



oude land van Dubbeldam' (1603). Ter plaatse van het Gezondheidspark kent de dijk een karakteristiek bebouwingslint van kleinschalige dijkwoningen aan de 'binnenzijde' van de dijk.

Oud en nieuw

De transformatie van het perifere (stadsrand)gebied tot het stedelijk knooppunt Gezondheidspark is vanaf het begin van de 21e eeuw in volle gang. Op verschillende plekken heeft nieuwbouw plaatsgevonden en zijn diverse openbare ruimten heringericht. Daarnaast zijn grote infrastructurele projecten uitgevoerd. De vernieuwing heeft vooral plaatsgevonden langs de N3 en de Overkampweg. Langs de Oudendijk is de oorspronkelijke setting van gebouwen uit de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw nog aanwezig. Het oude 'Merwedeziekenhuis' is vanaf de dijk nog goed zichtbaar.

Structuur en typologie

Het Gezondheidspark bestaat in hoofdlijnen uit zes zones die ieder een eigen programmatische karakteristiek en verschil in bebouwingstypologie kennen:

1. Het 'Merwedeziekenhuis' (1989) vormt de oorspronkelijke kern van het Albert Schweitzer ziekenhuis. Vanaf de Oudendijk is dit gebouwencomplex nog goed zichtbaar.
2. De zone 'Albert Schweitzer ziekenhuis' is de schil van nieuwbouw die aan het begin van de 21-ste eeuw is toegevoegd tussen de Karel Lotsyweg en het oude ziekenhuiscomplex. Deze zone is bestemd voor ziekenhuisfuncties en ondersteunende voorzieningen voor gezondheidszorg. Ook het medisch beroeps onderwijs en het regiokantoor voor de politie is vertegenwoordigd. Het sluitstuk van deze zone, de

nieuwbouw tussen het politiebureau en het zorghotel, zal naar verwachting in 2015 plaatsvinden.

3. Direct langs de N3 ligt de Sportboulevard. In deze zone ligt het accent op voorzieningen voor sport en leisure. In het complex zijn een 50-meter wedstrijdbad, diverse doelgroepenbaden, een ijsbaan met een ijshockeyveld, een turnzaal en een multifunctionele sporthal gevestigd.

4. De middenzone vormt de beoogde verbindende schakel tussen het ziekenhuis en de sportzone. Door veranderende marktomstandigheden heeft de ontwikkeling van de middenzone vertraging opgelopen. De ruimte is geasfalteerd en kent een tijdelijk gebruik als parkeerterrein voor het ziekenhuis en de sportgebouwen.

5. In de zone 'Parkway Overkampweg' is het nieuwe regiokantoor voor de politie gebouwd. Het hoofdaccent moet hier in de toekomst meer komen te liggen bij het wonen, gericht op het stadspark Dordwijk. In 2012 is één van de drie beoogde woontorens met uitzicht op het Overkamppark gerealiseerd. De bouw van de overige twee woontorens zal plaatsvinden op een nader te bepalen moment. In de zuidoostelijke punt van het Gezondheidspark liggen het Dalton Lyceum Dordrecht en een tweetal instellingen voor de geestelijke gezondheidszorg.

6. Deze zone wordt begrensd door de Amnesty Internationalweg en de Oudendijk. Vanaf het begin van de 21-ste eeuw heeft hier een geleidelijke vernieuwing plaatsgevonden, waarbij het karakter van een rommelige stadsrandzone is omgebogen naar een meer verzorgde setting van gebouwen, die recht doet aan de historische en landschappelijke betekenis van de Oudendijk. Programmatisch ligt de nadruk op voorzieningen met

een sterke relatie met de gezondheidszorg.

Openbare ruimte en groen

Voor de bezoekers van het Gezondheidspark zal de Esplanade de belangrijkste publieke ruimte worden. De Esplanade wordt een stedelijke ruimte vrij van autoverkeer, die de verschillende onderdelen van het Gezondheidspark samenbindt. De groen- en waterstructuren aan de randen van het Gezondheidspark zijn op een hoger schaalniveau van belang als onderdeel van het groenblauwe casco van het Eiland van Dordrecht. Het landschappelijk ingerichte evenemententerrein, de Overkampweg die is ingericht als 'parkway' en groene geleidingszones tussen park en Oudendijk geven het Gezondheidspark uiteindelijk een meer parkachtige uitstraling.

3.11.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013)

In het plangebied is veel nieuwbouw volgens plannen gerealiseerd, evenals de bijbehorende inrichting van de openbare ruimte. De ontwikkeling van de middenzone heeft, door veranderende marktomstandigheden, vertraging opgelopen. Daardoor is ook de esplanade als de verbindende publieke ruimte van het Gezondheidspark nog niet gerealiseerd. Ook de bouw van de resterende twee woontorens langs de Overkampweg heeft vertraging opgelopen. De realisering van de Middenzone, de esplanade en de woontorens aan de Overkampweg (binnen de gestelde kwaliteitsambities) zijn essentieel voor het slagen van het Gezondheidspark als geheel.

Op 17 december 2013 heeft de gemeenteraad van Dordrecht de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013) vastgesteld. Hierin staat over het Knooppunt

Dordwijk het volgende beschreven:

‘Rond de N3, centraal in de stad zijn grootschalige voorzieningen gelegen die geen ruimte kunnen vinden in het fijnmazige centrum: Het Leerpark en het Gezondheidspark. De thematisering van deze twee locaties is gekozen om concurrentie met het centrum te voorkomen. De bereikbaarheid van deze locatie en de onderlinge verbondenheid tussen de verschillende functies geven richting aan de ontwikkelingen.

Kansen en opgaven

Vanwege het hoge voorzieningenaanbod dat al aanwezig is en de ruimte die nog beschikbaar is zijn er op termijn kansen voor doorontwikkeling tot een compleet stedelijk leefmilieu. Dit is echter afhankelijk van de mate waarin de veiligheidssituatie langs het spoor verbeterd kan worden. Voor het optimaal ontwikkelen van deze locatie is voorts een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer vereist.’

Met betrekking tot het Gezondheidspark houdt dit in dat er in overleg met de betrokken partners en omwonenden gezocht zal worden naar een passende invulling voor de te bebouwen terreinen. Hiervoor wordt vastgehouden aan de gestelde kwaliteitsambities voor het Gezondheidspark, zoals vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan Gezondheidspark Dordrecht (2005).

Beeldkwaliteitsplan Gezondheidspark Dordrecht (oktober 2005)

Het Beeldkwaliteitsplan bevat de toelichting op programmatische en kwalitatieve ambities met betrekking tot beeldkwaliteit die voor de verschillende componenten en bouwstenen van het Gezondheidspark zijn vastgesteld. De centrale thematiek ‘domestic quality’ vormt de rode draad voor de gewenste kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving in het Gezondheidspark. Het Beeldkwaliteitsplan Gezondheidspark heeft de status

van door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsgerichte Welstandscriteria. Het beeldkwaliteitsplan is de leidraad voor het werk van de supervisor, die is aangesteld in opdracht van het gemeentebestuur.

Domestic quality

Het Gezondheidspark is ontworpen als een ruimtelijke eenheid met een eigen identiteit. Door intensief ruimtegebruik worden functies gebundeld en gestapeld, hetgeen bijdraagt aan het multifunctionele karakter. Het Gezondheidspark moet een omgeving worden die warmte en geborgenheid uitstraalt, waar de bezoeker zich thuis voelt en die zich zo min mogelijk onderscheidt van andere levendige delen van de stad. Dit vraagt om een menging van functies, waardoor levendigheid in de openbare ruimte is gegarandeerd overdag, in de avond en in het weekend. Gelet op de unieke combinatie van stedelijk programma en het beoogde dynamische stedelijke milieu is een centrale thematiek benoemd voor de kwaliteitsregie. De thematiek ‘domestic quality’ speelt in op de wens om de sfeer van monofunctionele complexen en desolate stedelijke periferie te vermijden. Daarnaast heeft het tot doel om de gezondheidszorg zo veel mogelijk te ontdoen van haar neiging zich te willen manifesteren met een institutioneel en technologisch imago.

Domestic quality vraagt niet om gebouwen die zich als geïsoleerde objecten presenteren, maar om gebouwen die onderdeel, bouwsteen zijn van een stedelijk weefsel. Er is geen behoefte aan technologische hoogstandjes, maar aan gebouwen van een hoog architectonisch kwaliteitsniveau, die zich manifesteren als gewone, alledaagse stedelijke gebouwen. Daarbij dient één waarde in het bijzonder te worden benadrukt: die van het publieke karakter van de gebouwen en daarmee van de verbondenheid tussen gebouw en openbare

ruimte. Voor de openbare ruimte geldt dat het primaat steeds zal liggen bij de verblijfskwaliteit en de sociale kwaliteit en niet bij de verkeerstechnische functies die in de openbare ruimte aan de orde zijn. Die ambitie kan worden gerealiseerd zonder af te doen aan de verkeersveiligheid.



Oudendijk

N3

Schenkeldijk

Smitsweg

Wieldrechtse Zeedijk

3.12 Sterrenburg

3.12.1 Achtergrond

Polderlandschap

Sterrenburg is tussen 1960 en 1980 gebouwd in de polder. Historische structuren uit het polderlandschap die nog te herkennen zijn, zijn dijken en enkele kreken en killen, die in de groenstructuur zijn opgenomen.

Twee visies op de stad

In de wijk is duidelijk een omslag in het denken over de stad zichtbaar. Karakteristiek voor het noordelijk deel (Sterrenburg 1) zijn specifiek 20^{ste}-eeuwse, internationale opvattingen die uitgaan van de sociale ideeën: “licht, lucht en ruimte” en “goedkope woonruimte voor iedereen”. De vorm van de stad is bepaald door het scheiden van de functies wonen, werken en recreëren. Door hoogbouw toe te passen ontstaan ruime, openbare groengebieden. Bovendien dragen de flats bij aan het oplossen van het naoorlogse woningtekort.

Kenmerkend is een abstracte compositie van blokvormige gebouwen in de open ruimte. Vaak zijn de blokken in een specifiek patroon, een stempel, geplaatst en vervolgens is dat patroon enkele keren herhaald. Stempels zijn opgebouwd uit een mix van bungalows, rijenhuizen, flatgebouwen.

Niet alleen werd gezocht naar een nieuwe vorm voor de stad, maar ook naar een nieuwe architectuur. Industriële bouwmethoden vonden ingang; de (woon) eenheden werden uniform en er vond schakeling plaats van rijtjeshuizen, portiek- en galerijflats.

Het zuidelijke deel, vooral Sterrenburg III, vormt de reactie. Hier domineren woonerven met eengezinswoningen en privé-tuinen, er is veel variatie, zij het op detailniveau, laagbouw voert de boventoon. De wijk ademt geborgenheid en knusheid.

Leidraad in het ontwerp van de wijk en de woningen zijn de principes van de Stichting Architecten Research (SAR): enerzijds een verregaande standaardisering – merkbaar in het bouwproces, de plattegronden en de verkaveling – anderzijds meer vrijheid voor de bewoner om de woningen in te delen, zowel tijdens als na de bouw.

Er werd ook geëxperimenteerd. Eerst met kashbaachtige woonvormen in Sterrenburg 2, later vooral met eengezinswoningen in strokenbouw in Sterrenburg 3.

De nieuwe wijkvisie bevat speerpunten zoals het optimaliseren van het dagelijks beheer, het ruimtelijke, functioneel en sociaal op peil houden en het verbeteren en vergroten van de levendigheid.

3.12.2 Beschrijving

Wonen; collectief - individueel

Het karakter van de wijk verschuift in zekere zin van het ene uiterste naar het andere. Het begint met een grote mate van collectiviteit in ruimte en beeld (hoge en lage bouwblokken in de openbare groene ruimte, geplaatst in strakke patronen met een sterke mate van herhaling in het gevelbeeld). Later verdwijnt de hoogbouw en bepalen eengezinswoningen met privé-tuinen, kleinschaligheid, herhaling met variaties, een veelheid

aan sprongen en kleine maatverschillen en clustering van gelijksoortige architectuur het beeld.

Hoewel er verschillen zijn, lopen over het algemeen openbaar en privé door elkaar heen. Dit betekent veel grensgebieden tussen openbaar en privé, waar bijvoorbeeld schuttingen van achtertuinen aan de openbare weg liggen.

Verkeers- en groenstructuur

Een ontsluitingsroute verbindt de verschillende delen van de wijk met elkaar. Er is duidelijk verschil tussen ontsluitingsroute en woonstraten.

Andere herkenbare ruimtelijke elementen zijn de doorlopende groen- en waterstructuren.

Randen en winkelcentrum

De noordelijke grens bestaat uit de Overkampweg met het ziekenhuis en enkele recreatieve voorzieningen. Westelijk vormt de Randweg N3 en de spoorlijn naar Lage Zwaluwe de grens. In het oosten markeert de Schenkeldijk met zijn sportterreinen de grens. De Wieldrechtse Zeedijk is als zuidelijk rand tegelijk de stadsrand. De openheid van het land wordt niet vanuit de wijk, wel op de dijk ervaren. Het winkelcentrum is sterk naar binnen gericht.

Specifieke buurtjes; lego-woningen, patiowoningen en piramideflats. De legowoningen van architect L. Heijdenrijk vormen een bijzonder en duidelijk herkenbaar buurtje binnen Sterrenburg. De woningen zijn gemaakt met speciale, licht gekleurde, prefab-elementen. Een ander sterk samenhangend en herkenbaar buurtje vormen de patiowoningen. De beganegrondlaag is van



grijze betonsteen en de eerste verdieping van hout. Het dakvlak vertoont een flauwe hellingshoek. In het zuiden van Sterrenburg liggen drie piramideflats, architect Herman Haan.

Dijken

De Schenkeldijk en Wioldrechtse Zeedijk hebben een zeer natuurlijk karakter door de ligging in het open landschap en het vrijwel ontbreken van bebouwing.

De Zuidendijk is weliswaar opgenomen in het stedelijk weefsel, maar het open en groene karakter overheerst; tussen de incidentele bebouwing is er een ruim en goed zicht op het achterland mogelijk.

Ook de Oudendijk is opgenomen in het stedelijk weefsel, maar naast bebouwing kent ook deze dijk nog landschappelijke elementen. De dijk heeft een half-open karakter; doorzichten zijn goed mogelijk door de regelmatig ruime onderlinge afstand tussen de bebouwing.

Gebouwen met bijzondere waarde

Twee gebouwen kunnen de status van monument krijgen. Het betreft een verbouwde boerderij en een wit huis, beide aan de Venuslaan.

3.12.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering en ontwikkeling: rustig woongebied

De wijk staat te boek als een rustig woongebied met eengezinswoningen, tuinen, ruimte voor kinderen en bereikbaar met de auto. Delen van de wijk zijn labirintisch van karakter. Het beleid is erop gericht het karakter van rustig woongebied te handhaven.

Het Stadsplan formuleert het als volgt: “Sterrenburg is ook op langere termijn een wijk die woonmilieus

met toekomstwaarde herbergt. Het wonen aan de stadsrand, in veelal eengezinswoningen, in een groene wijk, tegen het te voet en per fiets goed bereikbare open buitengebied aan, is hiervan de belangrijkste karakteristiek.”

De beperkte hoeveelheid openbare ruimte vormt een knelpunt bij toename van het autobezit. Op de hoek van de Galileilaan en de Planetenlaan is een uitbreiding van het winkelcentrum voorzien. Door de verlangde openheid van de gevel is een ruitvormige gevelstructuur gemaakt die deels doorzicht biedt op het huisvesten van enkele functies.



Spoorlijn Dordrecht - Breda/Geldermalsen

A16

Spoorlijn Dordrecht - Breda

Laan der Verenigde Naties

3.13 Krispijn

3.13.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijk

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

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

Stadsuitleg ten zuiden van de spoorlijn

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

De eerste buurten waren al gebouwd voor het eerste

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

Architectuur

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

Voor het gebied heeft een inventarisatie plaatsgevonden

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

3.13.2 Beschrijving

A. Ruimtelijke opbouw van de wijk

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

Randen

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



visitekaarten 1 en 2 (link).

Stadsstraten

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

Singels

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

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

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

Straten en bouwhoogte

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

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

B Historische elementen

Dijken

De Brouwersdijk en Zuidendijk zijn oude dijken die nog

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

Landgoed Weizigt

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

Nieuweweg

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

C Park en begraafplaatsen

Weizigtpark

Het Weizigtpark is een 12 hectare groot stadspark

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

Begraafplaatsen

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

D Buurten en bijzondere complexen en gebouwen

Buurten

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

Bijzondere complexen en gebouwen

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

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

Mauvebuurt

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

3.13.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Herstructurering Dordrecht-West

De gemeente werkt samen met andere partijen aan de vernieuwing van de wijken Oud-Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijk en Crabbehof in Dordrecht-West.

Een belangrijke doelstelling is het ontstaan van wijken die fysiek en economisch goed in balans zijn en die toegevoegde waarde hebben voor de stad. Hierbij horen betere en meer gevarieerde woningen; een beter niveau van de openbare ruimte; een eigentijds voorzieningenniveau en economische ontwikkeling op diverse locaties.

Om dit te bereiken wordt onder meer fors geïnvesteerd in voorzieningen, renovatie, sloop-nieuwbouwen openbare ruimte. Door veranderde marktomstandigheden en beperktere investeringsmogelijkheden van overheden en corporaties is het tempo van de vernieuwing wel lager geworden en worden vaak andere vernieuwingsstrategieën gevolgd dan in het verleden.

Vernieuwen binnen huidige structuur

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

Herkenbare buurten

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

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

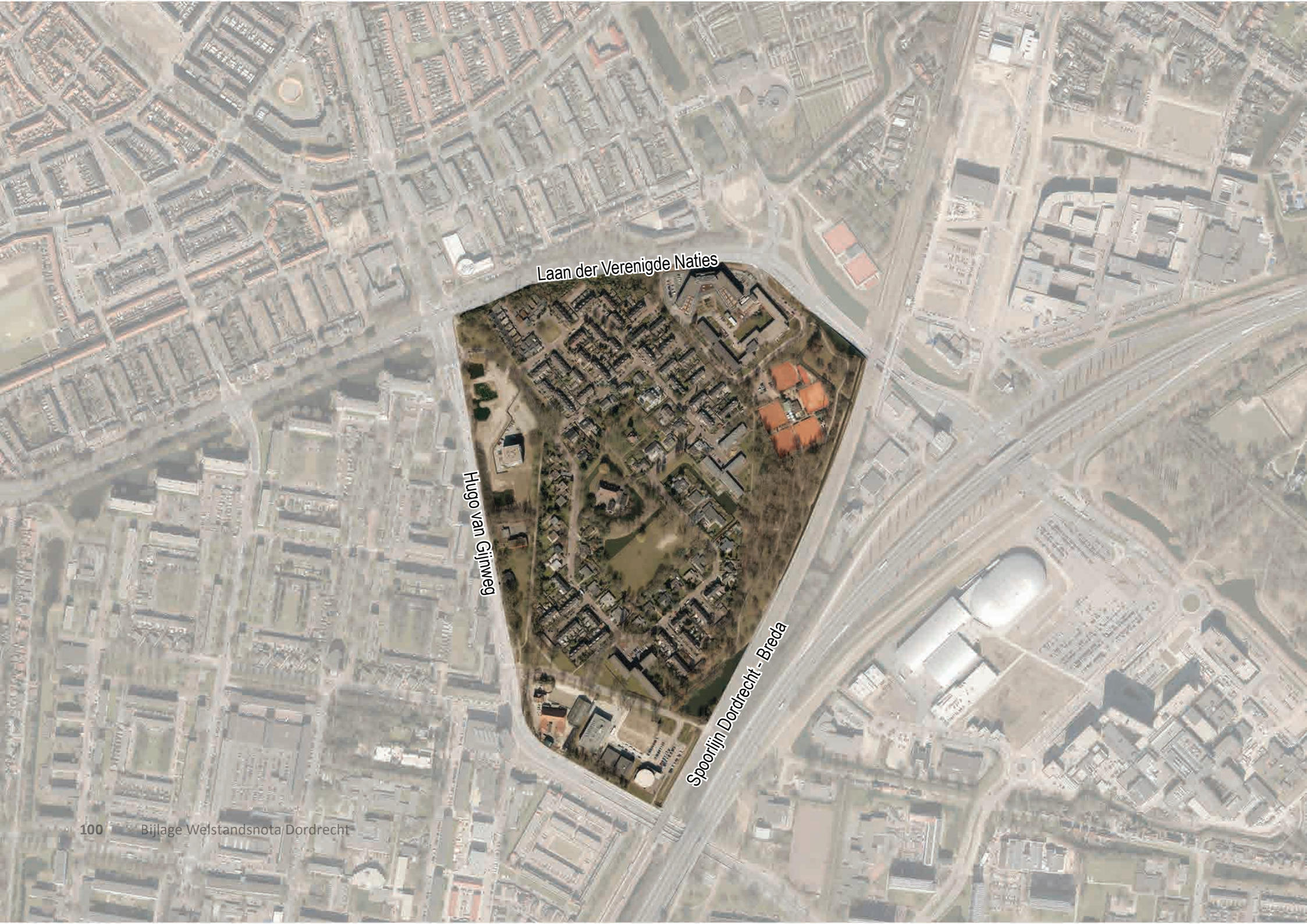
Oud Krispijn Zuid

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

Nassauweg

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

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



Laan der Verenigde Naties

Hugo van Gijnweg

Spoorlijn Dordrecht - Breda

3.14 Zuidhoven

3.14.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijken

In het Structuurplan van 1951, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht uiteen wordt gezet, is het zuidelijk deel van de stad, tussen Rijksweg 16 en de spoorlijn Rotterdam-Breda, opgedeeld in drie wijkdelen. Deze wijkindeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbefhof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbefhof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'. De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wioldrecht en de gelijknamige polder Wioldrecht, waar de wijk in is gelegen.

Toen in de zomer van 1957 de eerste gezinnen hun woningen betrokken in Wielwijk besloot de gemeenteraad van Dordrecht 'de sprong over de Zuidendijk' te maken. Deze tweede uitbreidingswijk werd Crabbefhof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbefhoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is te zien. Elementen uit het oorspronkelijke polderlandschap zoals de Zuidendijk, de Oudendijk en beide buitenplaatsen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van de wijken.

Tijdsbeeld

Wielwijk en Crabbefhof verrezen kort na elkaar in de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Dit was een tijd dat er een groot woningtekort in Nederland bestond. In het stedenbouwkundig ontwerp heeft elke

wijk zijn eigen bijzonderheden gekregen, maar er zijn ook overeenkomsten. Beide wijken zijn ontworpen op basis van het moderne idioom van de 'functionele stad', dat voortkomt uit het Congres Internationaux d'Architecture Moderne (1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbefhof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte aan de bewoners is gegeven, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte voor de doorstroming van het verkeer temidden van brede groenstroken. De wijken bestaan uit kleinere woonbuurten rondom een kern met winkels en voorzieningen. Om zoveel mogelijk huizen te bouwen met de beperkte middelen die er waren, lag serieproductie voor de hand. Dit heeft geleid tot weinig variatie in de woningontwerpen en veel gestapelde bouw. In beide wijken is het aandeel sociale huurwoningen hoog.

Na de afronding van Wielwijk en Crabbefhof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbefhof, zoals de groene, historische kern en de groene randzones. Qua woningbouwtypologie en voorzieningenniveau is Zuidhoven duidelijk afwijkend. De wijk is te typeren als een groene villawijk met aan de randen korte blokken met eengezinswoningen in het (middel)dure koopsegment en enkele appartementenblokken

3.14.2 Beschrijving

Zuidhoven 1945-1970

De buitenplaats Zuydhove vormt de oorsprong van de wijk Zuidhoven. Het omgrachte hoofdgebouw (1611)

met bijbehorende hoeve en schuur was toegankelijk vanaf de Achterweg en de Oudendijk. De entree vanaf de Oudendijk heet het Zuidhovenlaantje. Sinds 1965 is de schuur in gebruik als de Zuidhovenkerk en het hoofdgebouw als de bijbehorende pastorie. De basis voor de stedenbouwkundige structuur van de wijk wordt gevormd door een ringweg (Campanula, Salvia, Robinia en Godetia) met vrijstaande en geschakelde woningen rondom de voormalige buitenplaats en een groot (sport)veld.

De resterende ruimte werd ingevuld met korte rijen eengezinswoningen en op enkele plekken gestapelde bouw voor ouderen. Nabij de Laan der Verenigde Naties ligt het verzorgingshuis Vreedonk. De Oudendijk is een karakteristiek landschappelijk element aan de rand van de wijk. Tussen de Oudendijk en de S.M. Hugo van Gijnweg en tussen de wijk en het spoor waren oorspronkelijk landschappelijke randzones aanwezig, die werden gebruikt voor sport en recreatie. Hier waren ook enkele (onderwijs)instellingen en een kerk gevestigd. Er zijn twee sportverenigingen: tennisvereniging Dash '35 aan de noord-oostzijde van de wijk en de manege aan de Spirea aan de zuidzijde van de wijk.

Zuidhoven kent veel eengezinswoningen in de middeldure en dure koopsector en heeft daardoor deels het karakter van een villawijk. Het velegroen in Zuidhoven is kenmerkend voor de rustige woonomgeving. In Zuidhoven wonen relatief veel ouderen: meer dan 50% van de bewoners is ouder dan 65 jaar.



Brigade Weisstaub in der Dordrecht

Zuidhoven 1990-nu

Tussen de Spirea en de Galileilaan zijn een muziekcentrum en een onderwijsinstelling gerealiseerd. Nieuwbouw voor de Huisartsen Onder Een Dak wordt voorbereid. In de groenzone tussen de S.M. Hugo van Gijnweg en de Oudendijk hebben schoolgebouwen plaats gemaakt voor een woongebouw met appartementen en is een omgevingsvergunning verleend voor nog twee vergelijkbare woongebouwen. Deze urban villa's wijken qua bebouwingstypologie af van de karakteristiek van Zuidhoven. De bestaande en nieuwe woongebouwen en de nieuwe voorzieningen langs de randen van de wijk oriënteren zich vooral op de doorgaande wegen langs de wijk.

Monumenten

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten. Daarna worden ze nader onderzocht om te kijken of ze voor bescherming in aanmerking komen.

Op dit moment is het manegecomplex beschermd als monument. Verder komt de Zuidhovenkerk wellicht in aanmerking, evenals de kerk uit 1967 van de architect Ton Alberts aan de S.M. Hugo van Gijnweg. Ook is het denkbaar dat het restant van de Oudendijk (nu Spirea) dat nog herkenbaar is wordt beschermd.

Randen, routes en dijken

Zuidhoven wordt begrensd door S.M. Hugo van Gijnweg in het westen en zuiden, de Laan der Verenigde Naties in het noorden en de spoorlijn Rotterdam-Breda in het oosten. De Oudendijk is één van de oudste dijken op het eiland van Dordrecht en een karakteristiek landschappelijk element in de wijk. Tussen de wijk en de spoorlijn ligt een parkachtige ruimte met fiets- en wandelroutes. De Laan der Verenigde Naties vormt

de stedelijke hoofdontsluiting richting binnenstad. De laagbouwoningen in de wijk manifesteren zich nauwelijks aan de omringende stedelijke infrastructuur, maar zijn vooral gericht op de centrale parkachtige ruimte met de voormalige buitenplaats. De gestapelde bouw richt zich voornamelijk op de doorgaande wegen langs de wijk.

De wijk kent drie toegangen voor het autoverkeer: twee aan de S.M. Hugo van Gijnweg en één aan de Laan der Verenigde Naties. De wijkontsluiting wordt gevormd door de ringweg via Campanula, Salvia, Robinhia en Godetia. De S.M. Hugo van Gijnweg kruist het spoor via een tunnel. Ter plaatse van deze tunnel ligt het treinstation Dordrecht-Zuid. Hiermee is Zuidhoven aangehaakt op het nationale spoorwegnetwerk.

3.14.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Voor Zuidhoven is het uitgangspunt bij bouwplannen en herinrichting van de openbare ruimte dat de huidige karakteristiek van de wijk bewaard moet blijven. De stedenbouwkundige hoofdstructuur bestaat uit de centrale parkachtige ruimte met de voormalige buitenplaats met daaromheen een ring van laagbouw met villa's en eengezinswoningen. Aan de buitenranden van de wijk zijn enkele woongebouwen en voorzieningen gebouwd. Elk woonmilieu heeft zijn eigen stedenbouwkundige en architectonische kenmerken die bewaard moeten blijven.

Woonmilieu villa's: lage woningdichtheid, vrijstaande en geschakelde villa's, verspringende rooilijnen per woning, bouwhoogte: 1 en 2 lagen (met kap of plat dak), gevarieerd dakenlandschap, gebakken materialen en veel groen in de omgeving (zowel openbaar als privé).

Woonmilieu eengezinswoningen: het woningblok als eenheid, verspringende rooilijnen per blok, bouwhoogte: 2 lagen met kap, zadeldaken met nok parallel aan de straat, gebakken materialen en veel groen in de omgeving (zowel openbaar als privé).

Randzone woongebouwen en voorzieningen: (middel) hoogbouw met appartementen, wonen in een groene setting, platte daken en gebakken materialen en veel groen in de omgeving. Voorzieningen hebben soms een afwijkende architectonische vormgeving.





Laan der Verenigde Naties

Hugo van Gijn weg

Zuidendijk

Zuidendijk

Spoorlijn Dordrecht - Breda N3

3.15 Crabbehof

3.15.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijken

In het Structuurplan van 1951, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht uiteen wordt gezet, is het zuidelijk deel van de stad, tussen Rijksweg 16 en de spoorlijn Rotterdam-Breda, opgedeeld in drie delen. Deze indeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbehof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'.

De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wioldrecht en de gelijknamige polder Wioldrecht, waar de wijk in is gelegen. Toen in de zomer van 1957 de eerste gezinnen hun woningen betrokken in Wielwijk besloot de gemeenteraad van Dordrecht 'de sprong over de Zuidendijk' te maken. Deze tweede uitbreidingswijk werd Crabbehof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbehoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is waar te nemen. Elementen uit het oorspronkelijke polderlandschap zoals de Zuidendijk, de Oudendijk en beide buitenplaatsen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van de wijken.

Tijdsbeeld

Wielwijk en Crabbehof verrezen kort na elkaar in de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Dit was een tijd dat er een groot woningtekort in Nederland bestond. In het stedenbouwkundig ontwerp heeft elke

wijk zijn eigen bijzonderheden gekregen, maar er zijn ook overeenkomsten.

Beide wijken zijn ontworpen op basis van het moderne idioom van de 'functionele stad', dat voortkomt uit het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM 1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbehof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte voor de bewoners is gecreëerd, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte gemaakt voor de doorstroming van het verkeer temidden van brede groenstroken. De wijken bestaan uit kleinere woonbuurten rondom een kern met winkels en voorzieningen. Om zoveel mogelijk huizen te bouwen met de beperkte middelen die er waren, lag seriereproductie voor de hand. Dit heeft geleid tot weinig variatie in de woningontwerpen en veel gestapelde bouw. In beide wijken is het aandeel sociale huurwoningen hoog.

Na de afronding van Wielwijk en Crabbehof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbehof, zoals de groene, historische kern en de groene randzones. Qua woningbouwtypologie en voorzieningenniveau is Zuidhoven duidelijk afwijkend. De wijk is te typeren als een groene villawijk met vrijstaande, geschakelde en (korte) rijwoningen in het (middel) dure koopsegment.

3.15.2 Beschrijving

Crabbehof 1945-1970

De voormalige buitenplaats Kasteel Crabbehoff (eerste



Structuurplan 1951, uitsnede Dordrecht-West, Wissing



Ontwerp Crabbehof Tweede herziening 1963



stenen bouw 1628), de aanwezigheid van de Zuidendijk en het onderliggende polderlandschap zijn bepalend geweest voor het stedenbouwkundig ontwerp voor de wijk Crabbefhof. Op basis van deze historische laag is een compositie van verschillende ruimtelijke onderdelen (kern, assen, stempels en randzone) ontworpen. Dit heeft geleid tot een vroeg-naoorlogse wijk, waarin de CIAM-principes van de 'functionele stad' zijn gecombineerd met klassieke stedenbouwkundige principes.

De kern van Crabbefhof wordt gevormd door het kasteel Crabbefhof, het zorgcomplex en het winkelcentrum rondom het van Oldenbarneveltplein. De verschillende gebouwen van het zorgcomplex werden gebouwd in de boomgaard naast het kasteel. Oorspronkelijk waren de groene ruimten tussen de gebouwen voor wijkbewoners toegankelijk. Het winkelcentrum kent van oorsprong een sterke interne oriëntatie op het plein. De noord-zuidassen Thorbeckeweg en Groen van Prinstererweg zijn monumentaal van opzet met groene gazons, grote bomen, portiekflats aan weerszijden van de straat en een monumentaal geplaatste kerk als beëindiging. De oost-westassen

Talmaweg en Savorin Lohmanweg zijn van oorsprong groene, brede ruimtes en zijn bedacht om het groene karakter vanaf de randen de wijk binnen te brengen. In Crabbefhof zijn zeven stempels verspreid door de wijk. De stempels zijn opgebouwd rondom een vierkant plantsoen met aan drie zijden rijen met eengezinswoningen. Rondom de wijk staan middelhoge en hoge woonblokken met appartementen in een groene setting. De hoogte en situering van de bebouwing is afgestemd op het karakter van de rand: hoge afschermdende bebouwing langs de Laan der Verenigde Naties en lagere woongebouwen haaks op de landelijke Zuidendijk geplaatst. Tussen de randbebouwing en het spoor is van oorsprong een

brede, groene ruimte aanwezig, die wordt gebruikt voor sport- en spelvoorzieningen. Verspreid door de wijk zijn schoolgebouwen gerealiseerd.

Tegenover de gedifferentieerde stedenbouwkundige opzet van de wijk staat een weinig gevarieerd woningbouwprogramma: Bijna 90% van de 3500 woningen bestaat uit gestapelde bouw, de overige bebouwing is laagbouw. De woonbebouwing in Crabbefhof kent van oorsprong een architectuur, die wordt gekenmerkt door soberheid. De architectuur is gebaseerd op een sterke collectiviteit door de herhaling van een kleine eenheid (de woning) tot een groter geheel (de rij of het blok), waarbij een dakbeëindiging zorgt voor de binding. Beton en staal zijn gebruikt voor de constructie. Een roodbruine baksteen domineerde het gevelbeeld.

Crabbefhof 1990-nu

Door ingrepen op de schaal van het gebouw is het aanzien van Crabbefhof sterk veranderd. Veel complexen, die in eigendom zijn van een woningcorporatie zijn begin jaren negentig van de vorige eeuw gerenoveerd, waarbij buitengevel-isolatie afgewerkt met stucwerk en kunststofkozijnen zijn toegevoegd. Veel oorspronkelijke architectonische details zijn daardoor verloren gegaan. Sommige andere complexen hebben hun oorspronkelijke uitstraling behouden.

Vanaf 1990 is nieuwbouw in de vorm van eengezinswoningen gerealiseerd op onbebouwde terreinen in de wijk met als doel een meer heterogene bevolkingssamenstelling te bereiken. De nieuwbouwprojecten Smitshoek en het 'kasteel' Buitenhof zijn gebouwd in de groene randzones tussen wijk, spoor en Zuidendijk. Het buurtcentrum/bibliotheek met appartementen aan de Nolensweg is

gebouwd in één van de twee groene oost-westassen. Deze nieuwbouwprojecten hebben bijgedragen aan een meer evenwichtige bevolkingssamenstelling, maar zijn ten koste gegaan van de groene uitstraling en de leesbaarheid van de wijk. Ook is nieuwbouw gerealiseerd als vervanging van oorspronkelijke bebouwing. Bij het nieuwbouwproject op een groenstrook aan de Loudonstraat is de sterke collectiviteit van het woningblok verlaten ten gunste van meer individuele expressie per woning. Aan de Vorrinklaan zijn twee schoolgebouwen vervangen door verschillend uitgewerkte woningbouwprojecten. De overgebleven groene randzone tussen wijk en spoor is in 2012 ingericht als het Spoorpark/Jaap Burgerpark.

Enkele eengezinswoningen langs de plantsoenen zijn in de loop der tijd voorzien van dakopbouwen. Dit leidt tot meer individuele expressie per woning. Doordat de dakopbouwen per plantsoen steeds hetzelfde zijn uitgevoerd, gaat de individuele expressie per woning niet ten koste van de eenheid langs het plantsoen.

Monumenten

In het gebied ligt het volgende rijksmonument: Talmaweg 10; in plattegrond vierkante kasteelboerderij genaamd Crabbefhof, herbouwd na een brand in de 19e- en in de 20e-eeuw.

De kasteelboerderij maakt onderdeel uit van de voormalige buitenplaats Crabbefhof. Deze werd in 1628 gesticht door Cornelis Roelantszoon Schouw. In 1646 werd er een herenhuis gebouwd op de buitenplaats. In 1808 brandde de buitenplaats volledig af. Alleen de boerderij werd herbouwd. In 1857 kwam de buitenplaats in handen van de Dordtse reder A. Blussé. Hij herbouwde het huis en voegde het torentje van de afgebroken Kloveniersdoelen er aan toe. W.H. Staring liet in 1913

het woonhuis zelf ingrijpend verbouwen tot kasteeltje. In 1934 werd dit kasteeltje nog eens verbouwd.

Ook het voormalige koetshuis, inmiddels restaurant, is beschermd als rijksmonument. Het kleine koetshuis staat links van de hoofdentree van Crabbefhof en dateert volgens de gevelsteen boven de voordeur uit 1880. Het is gebouwd in ambachtelijk rationele bouwtrant. Het heeft zowel architectonische waarde als ensemblewaarde en is gaaf bewaard gebleven. Ook het door een waterloop omringde perceel behoort tot het oorspronkelijk landgoed.

Ooit hoorde bij de buitenplaats Crabbefhof ook nog de aan de andere kant van de Zuidendijk gelegen zeventiende-eeuwse boerderij Crabbestein, Zuidendijk nr. 329-331. Dit complex komt te zijner tijd in aanmerking voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst, maar behoort tot Wielwijk.

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten, met name uit de wederopbouwperiode. Daarna worden ze nader onderzocht om te kijken of ze voor bescherming in aanmerking komen. Te denken valt aan de kerken in de zichtassen rond het kwadrant van het winkelcentrum.

[Randen, routes en dijken](#)

Crabbefhof wordt begrensd door de Zuidendijk in het westen en het zuiden, de Laan der Verenigde Naties in het noorden en de S.M. Hugo van Gijnweg en het spoor Rotterdam-Breda in het oosten.

De Zuidendijk is onderdeel van de secundaire waterkering op het eiland van Dordrecht. Met name aan de zijde van Wielwijk is veel kleinschalige dijkbebouwing aanwezig. Het zicht vanaf de dijk op Crabbefhof is fascinerend door het contrast tussen de moderne woonwijk met

portiekflats en de kleinschalige dijkbebouwing. De bomerijen op de dijk dragen bij aan het landschappelijk karakter.

De Laan der Verenigde Naties vormt de stedelijke hoofdontsluiting richting binnenstad. De kruising Laan der Verenigde Naties-Thorbeckeweg vormt één van de toegangen voor het autoverkeer richting Crabbefhof. De andere toegang ligt aan de S.M. Hugo van Gijnweg ter plaatse van de Talmaweg. De wijkontsluitingsweg wordt gevormd door de Thorbeckeweg, Nolenstraat en de Groen van Prinstererweg, die gezamenlijk een ring rond het wijkwinkelcentrum vormen.

De verbinding met Wielwijk wordt gevormd door de Savorin Lohmanweg via de Zuidendijk naar de Abel Tasmanstraat. Over het algemeen volgen de belangrijkste fietsroutes de wijkontsluitingswegen voor het autoverkeer. De wijk kent aan de zuidzijde geen toegang voor het autoverkeer, maar wel een aantal fietspaden die de wijk verbinden met de fietsroutes over de Zuidendijk en in het Wielwijkpark. De S.M. Hugo van Gijnweg kruist het spoor via een tunnel. Ter plaatse van deze tunnel ligt het treinstation Dordrecht-Zuid. Hiermee is Crabbefhof ook aangehaakt op het nationale spoorwegennetwerk.

3.15.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

[Herstructurering Dordrecht-West](#)

De gemeente werkt samen met andere partijen aan de vernieuwing van de wijken Oud-Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijk en Crabbefhof in Dordrecht-West. Een belangrijke doelstelling is het ontstaan van wijken die fysiek en economisch goed in balans zijn en die toegevoegde waarde hebben voor de stad. Hierbij

horen betere en meer gevarieerde woningen; een beter niveau van de openbare ruimte; een eigentijds voorzieningenniveau en economische ontwikkeling op diverse locaties. Om dit te bereiken wordt onder meer fors geïnvesteerd in voorzieningen, renovatie, sloop-nieuwbouw en openbare ruimte. Door veranderde marktomstandigheden en beperktere investeringsmogelijkheden van overheden en corporaties is het tempo van de vernieuwing wel lager geworden en worden vaak andere vernieuwingsstrategieën gevolgd dan in het verleden.

[Toekomstvisie Crabbefhof \(2012\)](#)

Veelzijdig, ondernemend en vitaal. Dat is het thema van de nieuwe toekomstvisie voor de wijk Crabbefhof, die op 20 juni 2012 door de gemeenteraad van Dordrecht werd vastgesteld. Als het aan de bewoners, ondernemers, woningcorporaties en de gemeente ligt, krijgt deze wijk de komende jaren meer kleur en variatie in bebouwing en een grotere verscheidenheid aan inwoners. Crabbefhof moet weer een sterke wijk worden waar verschillende groepen bewoners zich thuis voelen, een goede economische basis hebben en gezond zijn. De herstructurering van Crabbefhof zal een geleidelijke operatie zijn (2015-2030) waarbij kleine en grote veranderingen in de wijk zullen plaatsvinden in het woningenbestand, de voorzieningen en de openbare ruimte. In Crabbefhof is geen aanleiding voor grootschalige (infra)structurele ingrepen. Het versterken en slimmer benutten van de bestaande kwaliteiten van de wijk door relatief kleine ingrepen is het uitgangspunt.

Het leefmilieu 'stadswijk' uit de structuurvisie Dordrecht 2020-2040 is de belangrijkste pijler onder de nieuwe identiteit, die in de stedenbouwkundige visie benoemd is als 'Crabbefhof, de stadswijk met veel groen en historie'. Deze identiteit wordt bereikt door in te zetten



Verstand

op het versterken van de thema's: stedelijkheid, groen en historie. Doelstelling van de visie met betrekking tot de ruimtelijke structuur is om de stedenbouwkundige opzet van de wijk te versterken. De aanpak van de woningvoorraad door de woningcorporaties biedt mogelijkheden om te komen tot een meer 'leesbare' wijk. Op stedenbouwkundige schaal wordt meer differentiatie in de wijk aangebracht:

A. aanbrengen onderscheid noord-zuidassen

Veel van de portiekflats langs de noord-zuidassen zullen op termijn worden herontwikkeld. De ruimtelijk-functionele betekenis van de as is daarbij sturend voor het nieuwe programma, bouwvolume en architectuur. Er wordt ingezet op samenhang van de bebouwing aan beide zijden van de straat. De openbare ruimte wordt per as in samenhang met de bebouwing ingericht.

B. versterken groene oost – westassen

De groene oostwest-as langs de Talmaweg wordt visueel en fysiek beter verbonden met de Zuidendijk. De groene uitstraling van de oostwest-as langs de Savorin Lohmanweg wordt vergroot door herinrichting van de openbare ruimte ter plaatse van het centrum en de bibliotheek.

C. creëren vierde voorzijde aan de plantsoenen

Veel van de portiekflats langs de noord-zuidassen, die met hun achterkant aan een plantsoen staan, worden herontwikkeld. Dit schept de mogelijkheid om de uitstraling aan zowel de hoofdassen als aan de plantsoenen te verbeteren. De zeven plantsoenen met monumentale bomen zijn karakteristiek voor de wijk en daarom wordt ingezet op behoud ervan.

D. aanpak anonieme plinten en anonieme ruimtes

De portiekflats van Crabbehof kennen anonieme plinten met bergingen en garages op de begane grond, wat gevoelens van sociale onveiligheid in de naastgelegen openbare ruimte oproept. Bij renovatie van de portiekflats wordt de interactie tussen gebouw en openbare ruimte verbeterd.

E. benutten groene randen

Het specifieke karakter van de zone tussen Zuidendijk en Ruys de Beerenbrouckweg/ Troelstraweg wordt bepaald door de dijk, de oude lintbebouwing, het water, het groen en de monumentale bomen. Deze zone is bij uitstek geschikt om nieuwe woonmilieus te realiseren in een groene en waterrijke setting, waarmee hogere en middeninkomens aan Crabbehof kunnen worden verbonden. De landelijke sfeer van de Zuidendijk wordt de wijk binnengehaald door een haakse verkaveling op de dijk met doorzichten en verbindingen. Tussen de woningen blijven een aantal plekken openbaar toegankelijk.

F. versterken van de kern

De kern van Crabbehof bestaat uit het landgoed Crabbehoff, het zorgcentrum en het winkelcentrum. De drie onderdelen kennen hun eigen ontwikkelingsdynamiek. Er wordt ingezet op het versterken van de onderlinge relaties en verbindingen. Een verkeerskundige aanpassing, waarbij (een deel van) het doorgaande verkeer op de Groen van Prinstererweg en de Savorin Lohmanweg naar de Thorbeckeweg wordt verplaatst, is hiervoor nodig.



Visiekaart Crabbehof januari 2012



Laan der Verenigde Naties

Zuidendijk

A16

Reeweg zuid

3.16 Wielwijk

3.16.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijken

In het Structuurplan van 1951, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht uiteen wordt gezet, is het zuidelijk deel van de stad, tussen Rijksweg 16 en de spoorlijn Rotterdam-Breda, opgedeeld in drie delen. Deze indeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbehof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'. De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wieldrecht en de gelijknamige polder Wieldrecht, waar de wijk in is gelegen. Toen in de zomer van 1957 de eerste gezinnen hun woningen betrokken in Wielwijk besloot de gemeenteraad van Dordrecht 'de sprong over de Zuidendijk' te maken. Deze tweede uitbreidingswijk werd Crabbehof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbehoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is waar te nemen. Elementen uit het oorspronkelijke polderlandschap zoals de Zuidendijk, de Oudendijk en beide buitenplaatsen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van de wijken.

Tijdsbeeld

Wielwijk en Crabbehof verrezen kort na elkaar in de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Dit was een tijd dat er een groot woningtekort in Nederland bestond. In het stedenbouwkundig ontwerp heeft elke wijk zijn eigen bijzonderheden gekregen, maar er zijn ook overeenkomsten. Beide wijken zijn ontworpen op basis

van het moderne idioom van de 'functionele stad', dat voortkomt uit het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM 1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbehof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte voor de bewoners is gecreëerd, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte gemaakt voor de doorstroming van het verkeer temidden van brede groenstroken. De wijken bestaan uit kleinere woonbuurten rondom een kern met winkels en voorzieningen. Om zoveel mogelijk huizen te bouwen met de beperkte middelen die er waren, lag seriereproductie voor de hand. Dit heeft geleid tot weinig variatie in de woningontwerpen en veel gestapelde bouw. In beide wijken is het aandeel sociale huurwoningen hoog.

Na de afronding van Wielwijk en Crabbehof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbehof, zoals de groene, historische kern en de groene randzones. Qua woningbouwtypologie en voorzieningenniveau is Zuidhoven duidelijk afwijkend. De wijk is te typeren als een groene villawijk met vrijstaande, geschakelde en (korte) rijwoningen in het (middel) dure koopsegment.



Plan Wielwijk 1957 - Wissing



3.16.2 Beschrijving

Wielwijk 1945-1970

De hoofdstructuur van Wielwijk bestaat uit een centraal plein met voorzieningen en daaromheen vier woonvelden, die van elkaar zijn gescheiden door groene geleidingszones. In deze zogenaamde groene voegen is ook ruimte gemaakt voor voorzieningen. Het Admiraalsplein is van oorsprong een open vlakte met aan de randen bebouwing in de vorm van hoge- en middelhoge woongebouwen met winkels in de plint, een sporthal en later een buurthuis. In de voegen zijn scholen en een kerk gesitueerd. In ieder woonveld staan portiekflats, eengezinswoningen en bejaardenwoningen in een orthogonale compositie naast elkaar. Op veel plekken grenzen de achterkanten van woningen daarbij direct aan de openbare ruimte. Over het algemeen staan de portiekflats aan de randen van de woonvelden en de grondgebonden woningen in het midden.

De bebouwing in de vier woonvelden kent van oorsprong een gelijke architectuur, die wordt gekenmerkt door soberheid en verfijning in de details. De oorspronkelijke architectuur kent een sterke collectiviteit door de herhaling van een kleine eenheid (de woning) tot een groter geheel (de rij of het blok), waarbij een uitkragende dakbeëindiging zorgt voor de binding. Beton en staal zijn gebruikt voor de constructie. Een rood-bruine baksteen domineerde het gevelbeeld.

Wielwijk 1990 - nu

Door ingrepen op de schaal van het gebouw is het aanzien van Wielwijk sterk veranderd. Veel complexen,

die in eigendom zijn van een woningcorporatie zijn begin jaren negentig van de vorige eeuw gerenoveerd, waarbij buitengevel-isolatie afgewerkt met stucwerk en kunststofkozijnen werden toegevoegd. Veel oorspronkelijke architectonische details zijn daardoor verloren gegaan. Sommige andere complexen zoals de Reddersbuurt, hebben hun oorspronkelijke uitstraling behouden

Op meerdere plaatsen in de wijk is nieuwbouw gerealiseerd als vervanging van de oorspronkelijke bebouwing. Ook werd nieuwbouw toegevoegd op onbebouwde terreinen in de wijk. De realisatie van het Waterwiel (1996) als markering van één van de toegangen naar het Admiraalsplein betekende de introductie van een nieuwe bebouwingstypologie in Wielwijk, de woontoren.

Later werd ook de rest van het Admiraalsplein vernieuwd. Door de bouw van de Zilvervloot is een intiemer plein ontstaan, waarbij de (winkel) voorzieningen dicht bij elkaar zijn gesitueerd. In de zichtlijn van de Maarten Harpertsz. Trompweg werd met de bouw van de Zilvervloot hoogbouw gerealiseerd, zodat nu beide toegangen naar het Admiraalsplein zijn gemarkeerd met een woontoren. Door de nieuwbouw van het centrum is een richting ontstaan die afwijkt van de bebouwingsrichting van de rest van de wijk.

De gedifferentieerde architectonische uitwerking van de nieuwbouw op het Admiraalsplein is een reactie op de monotone en sobere vroeg-naoorlogse architectuur. De vernieuwing van het centrum wordt gezien als

icoon voor de verbetering van de rest van de wijk. De Zilvervloot en Compagnie zijn kleurrijke bouwwerken, waarin diverse woningtypes een plek hebben gekregen.

Zeehavenbuurt

Als gevolg van de krottensanering in de binnenstad en de stagnerende woningbouw in de Eerste Wereldoorlog ontstaat er woningnood, die in de jaren twintig van de vorige eeuw leidt tot het bouwen van noodwoningen aan de Zeehavenlaan. De locatiekeuze hangt samen met het feit dat veel van de te huisvesten arbeiders in de Zeehaven werken. Een deel van de woningen bleef ondanks de slechte kwaliteit dertig jaar in gebruik. De rest van de woningen in de buurt is rond 1935 gebouwd. Als onderdeel van de vernieuwing van Dordt-West is de woonbebouwing tussen de Zeehavenlaan en de Kottestraat geleidelijk vernieuwd. In 2008 werden de laatste woningen opgeleverd. De architectuur van de nieuwe woningen in de Zeehavenbuurt is geïnspireerd op de tuindorparchitectuur uit de jaren 30 van de twintigste eeuw. Daardoor zijn er overeenkomsten met de architectuur in Oud-Krispijn.

Reeweg-Zuid

Aan de zuidzijde van het Wielwijkpark ligt de Reeweg-Zuid. Vroeger was de Reeweg-Zuid een onderdeel van de oude landweg richting het buurtschap Wieldrecht. Langs de Reeweg-Zuid bevindt zich historische lintbebouwing (uit de periode 1920-1940) met soms in de achtertuinen kleinschalige bedrijvigheid. Qua architectuur wijkt deze kleinschalige lintbebouwing sterk af van de bebouwing in Wielwijk. Het betreft vaak vrijstaande of geschakelde woningen met een kap waarvan de nok loodrecht op de

weg is gebouwd. Karakteristiek is dat er aan weerszijden van de Reeweg-Zuid water aanwezig is. De kavels zijn te bereiken via een bruggetje over het water.

Wielwijckpark

Het Wielwijckpark ligt aan de zuidkant van Wielwijck en is zo'n 15 ha. groot. In 1982 werd het terrein, een restant akkerland, ingericht als park. Het bevat diverse spelen- en recreatieve voorzieningen en een woonwagenkamp. Het fietspad door het park is een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk in de stad. De sociale veiligheid in het park is een aandachtspunt, vooral 's-avonds. De vernieuwde John F. Kennedyschool (2014) draagt bij aan de sociale controle in het park. Aan de zuidwest-rand van het park staat een groot wooncomplex voor senioren en een voormalige bejaardentehuis, dat is omgebouwd tot Short Stay Facility. Beide complexen zijn gebouwd rond de jaren zeventig van de vorige eeuw.

Monumenten

Potentieel gemeentelijk monument : Merelhof (1922), Admiraal de Ruyterweg 142

Potentieel gemeentelijk monument: zeventiende eeuwse boerderij Crabbestein, Zuidendijk 329-331

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten, met name uit de wederopbouwperiode.

Randen, routes en dijken

Wielwijck wordt begrensd door de rijksweg A16 in het westen, de Laan der Verenigde Naties in het noorden, de Zuidendijk in het oosten en de Reeweg-Zuid in het zuiden. Langs de A16 is ter plaatse van Wielwijck een geluidscherm gerealiseerd, waardoor het zicht op de wijk vanaf de rijksweg beperkt is. De Laan der Verenigde Naties vormt de stedelijke hoofdontsluiting

richting binnenstad. De Zuidendijk is de secundaire waterkering op het eiland van Dordrecht. Met name aan de zijde van Wielwijck is veel kleinschalige dijkbebouwing aanwezig. Door de ruime onderlinge afstand tussen de dijkwoningen zijn doorzichten vanaf de dijk richting de wijk mogelijk. Vanuit de wijk is er zicht op de informele achterkanten van de dijkwoningen.

Aan de Laan der Verenigde Naties ligt één van de toegangen voor het autoverkeer. De andere wijkentree ligt aan de zuidkant van de wijk. De Simon de Danserweg verbindt de wijk via een viaduct over de A16 met de bedrijventerreinen van de Dordste Kil. De wijkontsluitingsweg, die in het midden door de wijk loopt, wordt gevormd door de Maarten Harpertsz. Trompweg en de Karel Doormanweg. De Maarten Harpertsz. Trompweg loopt in zuidelijke richting door en verbindt de wijk met de ziekenhuislocatie Amstelwijck. Via de Laan Van Londen is vervolgens kantorenpark Amstelwijck bereikbaar en vindt via de Laan van Europa aansluiting op de N3 plaats. Vanaf de wijkontsluitingsweg rond het Admiraalsplein is via de Abel Tasmanstraat over de Zuidendijk Crabbestehof te bereiken. Over het algemeen volgen de belangrijkste fietsroutes de wijkontsluitingswegen voor het autoverkeer.

3.16.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Herstructurering Dordrecht-West

De gemeente werkt samen met andere partijen aan de vernieuwing van de wijken Oud-Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijck en Crabbestehof in Dordrecht-West. Een belangrijke doelstelling is het ontstaan van wijken die fysiek en economisch goed in balans zijn en die toegevoegde waarde hebben voor de stad. Hierbij

horen betere en meer gevarieerde woningen; een beter niveau van de openbare ruimte; een eigentijds voorzieningenniveau en economische ontwikkeling op diverse locaties. Om dit te bereiken wordt onder meer fors geïnvesteerd in voorzieningen, renovatie, sloop-nieuwbouw en openbare ruimte.

Door veranderde marktomstandigheden en beperktere investeringsmogelijkheden van overheden en corporaties is het tempo van de vernieuwing wel lager geworden en worden vaak andere vernieuwingsstrategieën gevolgd dan in het verleden.

In Wielwijck is aan het begin van de 21-ste eeuw gestart met een grote herstructureringsoperatie. Ruim één derde van de woningvoorraad is of wordt vervangen door nieuwbouw en ook grote delen van de buitenruimte worden heringericht. De transformatie van het Admiraalsplein zet de toon voor een hoogwaardige vernieuwing van de gehele wijk.

Wijkvisie Wielwijck Sterk en Weerbaar (2007)

De wijkvisie Wielwijck Sterk en Weerbaar, die in 2007 is vastgesteld, legt op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de wijk voor de komende tien tot vijftien jaar vast en is de onderlegger voor samenhangende ruimtelijke kwaliteit, programmering en financiële haalbaarheid.

Begin 2010 is de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen woningcorporatie Woonbron en de gemeente ondertekend. In deze SOK is afgesproken op een aantal niet-strategische plekken af te wijken van de visie.

In de stedenbouwkundige visie wordt de hoofdverkeersontsluiting omgelegd van de Maarten Harpertsz. Trompweg naar de A16-zone. Deze nieuwe route wordt geflankeerd door groen en een brede

watergang, waarachter een nieuw woonfront aan het water het visitekaartje vormt voor de wijk.

Het Wielwijkpark wordt versmald door aan de zuidrand bebouwing toe te voegen die het park een voorkant geeft en bijdraagt aan meer sociale veiligheid in het park. Het vrijgekomen profiel van de Maarten Harpertz Trompweg wordt gebruikt voor het doortrekken van het Wielwijkpark de wijk in. Er zal een nieuwe groenstructuur centraal in de wijk ontstaan, die aansluit op de stedelijke groenstructuur naar het buitengebied van Dordrecht: het parklint.

Dit parklint verbindt belangrijke publieke ruimtes in de wijk: het vernieuwde Wielwijkpark in het zuiden, de Tromptuinen, het Admiraalsplein als centrum van de wijk en het Karel Doormanpark in het noorden. Er is hier ruimte voor verschillende programma's voor sport en spel, die via routes voor het langzaam verkeer met elkaar zijn verbonden. Aan het parklint liggen de portiekflats van de vier buurten van Wielwijk, die op termijn zullen worden vervangen door nieuwbouw. Hierdoor zal de wijk langs het parklint een nieuw aanzicht krijgen.

Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (november 2009)

De opgeleverde nieuwbouwprojecten op het Admiraalsplein zijn vanuit meerdere aspecten vernieuwend te noemen. Er is hier bewust gekozen om te breken met de sobere architectuur uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. De Zilvervlood is een compact en kleurrijk bouwwerk, waarin diverse woningtypes een plek hebben gekregen. De variatie in hoogte en breedte van de diverse aaneengeregen woongebouwen heeft geleid tot een sterke architectonische individualiteit

per woongebouw en/of per woning. In één oogopslag is duidelijk dat je je in het centrum van de wijk bevindt.

De komende jaren komen veel portiekflats in Wielwijk aan bod om te worden vervangen door nieuwbouw, vaak grondgebonden woningen. In 2009 heeft de gemeente in overleg met de woningcorporatie en de bewoners gewerkt aan het Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (november 2009). Dit beeldkwaliteitsplan is vastgesteld door de stuurgroep Dordt-West en is onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en woningcorporatie. In dit plan worden algemene richtlijnen voor beeldkwaliteit geformuleerd met betrekking tot de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwbouw. Het doel van het beeldkwaliteitsplan is om met de nieuwbouw een vernieuwende laag aan de bestaande wijk toe te voegen, waarmee Wielwijk zich meer zal gaan onderscheiden als unieke stadswijk in Dordrecht.



stedebouwkundige visie Wielwijk - april 2010



Reeweg zuid

Spoorlijn Dordrecht - Breda

3.17 Dordtsche Hout

3.17.1 Achtergrond

Historie

Eind jaren negentig (1998) is ten zuiden van de Reeweg-Oost de villawijk Dordtsche Hout gebouwd om te voorzien in de vraag naar duur wonen in een groene omgeving aan de rand van de stad. Het buurtje wordt geografisch als een onderdeel gezien van Crabbhof, Wielwijk en Zuidhoven, doch is als ontwikkeling los ontstaan vooruitlopend op de realisatie van het bedrijvenpark Amstelwijck. Het is ontwikkeld met 265 eengezins-koopwoningen en 15 vrije kavels.

3.17.2 Beschrijving

Randen, routes en bijzonderheden

Het gebied wordt aan de oostzijde begrensd door de kwekerij hoeve Smitszicht en de heemtuin. Ten westen van de woonlocatie ligt de voormalige getijdenkreek Oostkil, die ook in ecologisch opzicht met haar natuurlijke oevers en bosjes betekenis heeft. Oostelijk bepalen de boomgaard en de spoorlijn de rand. Het combineren van recreatieve functies langs de randen en hoog opgaand groen maakt de groene setting van Dordtsche Hout.

Dordtsche Hout is omgeven door groen en sportvelden, maar verder zijn er geen voorzieningen in het gebied opgenomen en is deze wijk een typerend voorbeeld van de vinexbouwperiode aan het eind van de 20e eeuw.

De entree naar de wijk wordt ervaren door de brug over de Oostkil. De Langedaal loopt rond en eindigt weer bij het begin. Nabij de entree tot Dordtsche Hout ligt een

kunstwerk dat bestaat uit een verzameling kolommen en waterfonteinen in een verhard landschap van de Dordtse kunstenaar Hans Petri. De woonbebouwing wordt gekenmerkt door twee onder een kap woningen die met garages aan elkaar geschakeld zijn.

3.17.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Landelijk en eigentijds

De stedenbouwkundige hoofdopzet is helder; er is een onderscheid tussen straten, singels en pleinen. Meestal is er een goed onderscheid tussen openbaar en privé. De voornaamste ontwerpcriteria voor het woongebied zijn om de landschappelijke elementen te benutten en te versterken, waarbij doorzichten vanaf de openbare weg naar het water en het groen een gevoel van ruimte en hoge omgevingskwaliteit moeten waarborgen. Langs de Langedaal is een continue laanbeplanting aangebracht, die met zorg in tact moet worden gehouden. De waterlopen zijn met elkaar verbonden zodat het water kan circuleren. Op verschillende plaatsen vanaf de hoofdstraat is een doorzicht of uitzicht op een waterpartij, hetgeen een belangrijke bijdrage levert aan het gevoel van buiten wonen. Zelfs in de straatnaamgeving is het landelijke idee doorgevoerd: Buitengrave, Haageinde en Wilgenwinde.

Naast eigentijdse vormgeving van woningen met een lichte baksteen en lessenaarsdaken wordt regelmatig teruggegrepen op de architectuurstijlen uit het verleden: van (neo-) traditioneel jaren '30-stijl met baksteen en schuine kappen en vaak overstekende dakranden tot

(neo-)modern kubistisch, staal, beton en glas.



N3

Spoorlijn Dordrecht - Breda

Smitsweg

Wieldrechtse Zeedijk

L
10

3.18 Nieuw Groenhove

3.18.1 Achtergrond

Historie

Nieuw Groenhove is een aan de zuidelijke stadsrand gelegen in aanbouw zijnde woonwijk, ten zuidwesten van Sterrenburg III. Oorspronkelijk was dit een agrarische gebied in de polder Wieldrecht (bedijkt in 1659). Nieuw Groenhove is de nieuwe naam voor deze woonwijk, die vroeger Smitsweglocatie en later Wilgenwende werd genoemd.

De Smitsweg vormde een verbindingsslijn naar de stad in de vorm van een laan. Aan deze lange lijnen ontstonden verschillende landgoederen, waaronder Rustenburg aan de Smitsweg en de vroegere buitenplaats Nieuw Groenhove. Verschillende oude hoeses, zoals “Berkenhof” aan de Wieldrechtse Zeedijk zijn tegenwoordig nog aanwezig in het gebied.

De historische elementen, de landschappelijke randen en het polderpatroon vormen de basis voor het woningbouwplan.

Ten tijde van het proces “Dordt Spreekt (200?)” is deze locatie aangewezen als stadsuitleglocatie ten behoeve van de woonfunctie. Bij het zoeken naar een locatie voor een opvanghuis (Auriga) is de Smitsweglocatie opgepakt en daarmee werd tegelijk de ontwikkeling van de woningbouw gestart (het plan Nieuw Groenhove).

3.18.2 Beschrijving

Landschappelijke context, randen en doorsnijdingen

Nieuw Groenhove laat zich omschrijven als een randlocatie met een landschappelijk karakter. De omranding bestaat uit ecozone met parken, geluidwal en de Wieldrechtse Zeedijk. Zij zorgen voor een nadrukkelijk aanwezige groene, landschappelijke inbedding. De openheid van het grote buitengebied van de Biesbosch is duidelijk voelbaar. De locatie grenst aan de westzijde aan de N3 en de spoorlijn Dordrecht-Breda, waar met landschappelijke middelen maatregelen worden getroffen tegen de geluidhinder. De Wieldrechtse Zeedijk vormt de zuidgrens, waarlangs dijkwoningen voorkomen. Verder kent het gebied een opvallende doorsnijding met een 380 kV hoogspanningstracee met masten.

De aanwezige infrastructuur veroorzaakt risico-zoneringen en geluidhindercontouren. De aanwezige hoogspanningsleiding, Air-Liquide en ruwwaterleidingen brengen beperkingen met zich mee in de vorm van zakelijk rechtstroken en magneetveldzoneringen.

Stedenbouwkundige visie

De identiteit van de in aanleg zijnde woonwijk wordt ontleend aan de specifieke landschappelijke kenmerken in dit gebied. Karakteristieken als buiten wonen, buitenplaats, dorps met dorpskern, groen/landschappelijk zijn van toepassing. De oorspronkelijke verkavelingsrichtingen en ontsluitingsstructuur van het akkerland zijn leidraad voor de woningbouwverkaveling.

De zone ter weerszijde van de Smitsweg wordt opgevat als stedelijke ecologische zone. De bebouwingszone ten westen van de Smitsweg draagt bij aan de

ecologische betekenis van deze zone. De ruimte onder de hoogspanningsmasten is omgevormd tot de centrale parkzone in de wijk. Aan de zuidrand wordt het accent gelegd op een landschappelijke invulling in aansluiting op het buitengebied. De woningbouw wordt daar in een geringere dichtheid ontwikkeld.

Het wijkdeel ten noorden van de centrale parkzone wordt dichter verkaveld. De wijk vormt zo een schakel tussen stad en land. Het oogmerk is een gedifferentieerd woonprogramma met een rustige en groene woonkwaliteit. Het water in dit gebied slingert zich als een kreek door deze locatie als verwijzing naar vroegere kreek in dit gebied. Hierdoor ontstaan specifieke straten en buurten.

De openbare ruimte is van een hoge kwaliteit doordat gebakken klinkers worden toegepast. In de wijk zijn klassieke thema's zoals de laan, een singel en woonstraten met een dubbele bomenrij toegepast. Aan het einde van de entree-laan ligt een centrale openbare ruimte en specifieke bebouwing, waarmee de “dorpskern” wordt gevormd.

Ontsluiting

Doordat de randbebouwing van Sterrenburg III een afsluitend karakter heeft, is een auto-ontsluiting via deze woonwijk niet mogelijk. De hoofdauto-ontsluiting takt op relatief grote afstand aan op het Dordtse wegennet ter plaatse van de Copernicusweg. Voor het langzaam verkeer zijn de belangrijkste relaties naar de (winkel)voorzieningen in Sterrenburg aanwezig.



Water

IndeplannenvoorNieuwGroenhovezijndedoelstellingen van het stedelijk waterplan verwerkt, te weten het vergroten van het percentage oppervlaktewater door middel van de kreek en waterpartijen in het park.

Monumenten

De brug bij de aansluiting van de Smitsweg aan de Wieldrechtse Zeedijk heeft cultuurhistorische waarde. Verder kent het gebied een aantal waardevolle hoeses, landgoed en boerderij.

3.18.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Structuurvisie Dordrecht 2040

Nieuw Groenhove zal een nieuw onderdeel gaan vormen van het Dordtse mozaïek met een eigen identiteit. De sterke relatie met het landschap is een bepalende factor voor de nieuwe identiteit.

Nieuw Groenhove geldt als stedelijke uitbreidingslocatie en is als zodanig opgenomen in de Structuurvisie Dordrecht 2040. Daarin is Wilgenwende (Nieuw Groenhoven) benoemd als het leefmilieu Rustig Groen:

‘Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig, groen leefmilieu. Hiertoe behoren de Smitsweg (Wilgenwende), De Hoven, de Wantijbuurt, Plan Tijen en in de toekomst het Belthurepark. Hier is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene (of blauwe) omgeving. Beperkt kan hier sprake zijn van functiemenging met extensieve (recreatieve) bedrijvigheid, maar de gebruiksintensiteit en dichtheden in dit milieu zijn laag.’

Op langere termijn zal de karakteristiek aan de westrand van Dordrecht door de toename van bedrijfsterreinen

Dordtse Kil 3 en 4 veranderen. De forse landschappelijke geluidwal langs de spoorlijn vormt echter een visuele bescherming, zodat de schaal van het wonen niet belaagd wordt door de schaal en uitstraling van de zware verkeersfuncties en groeiende bedrijfsterreinen.

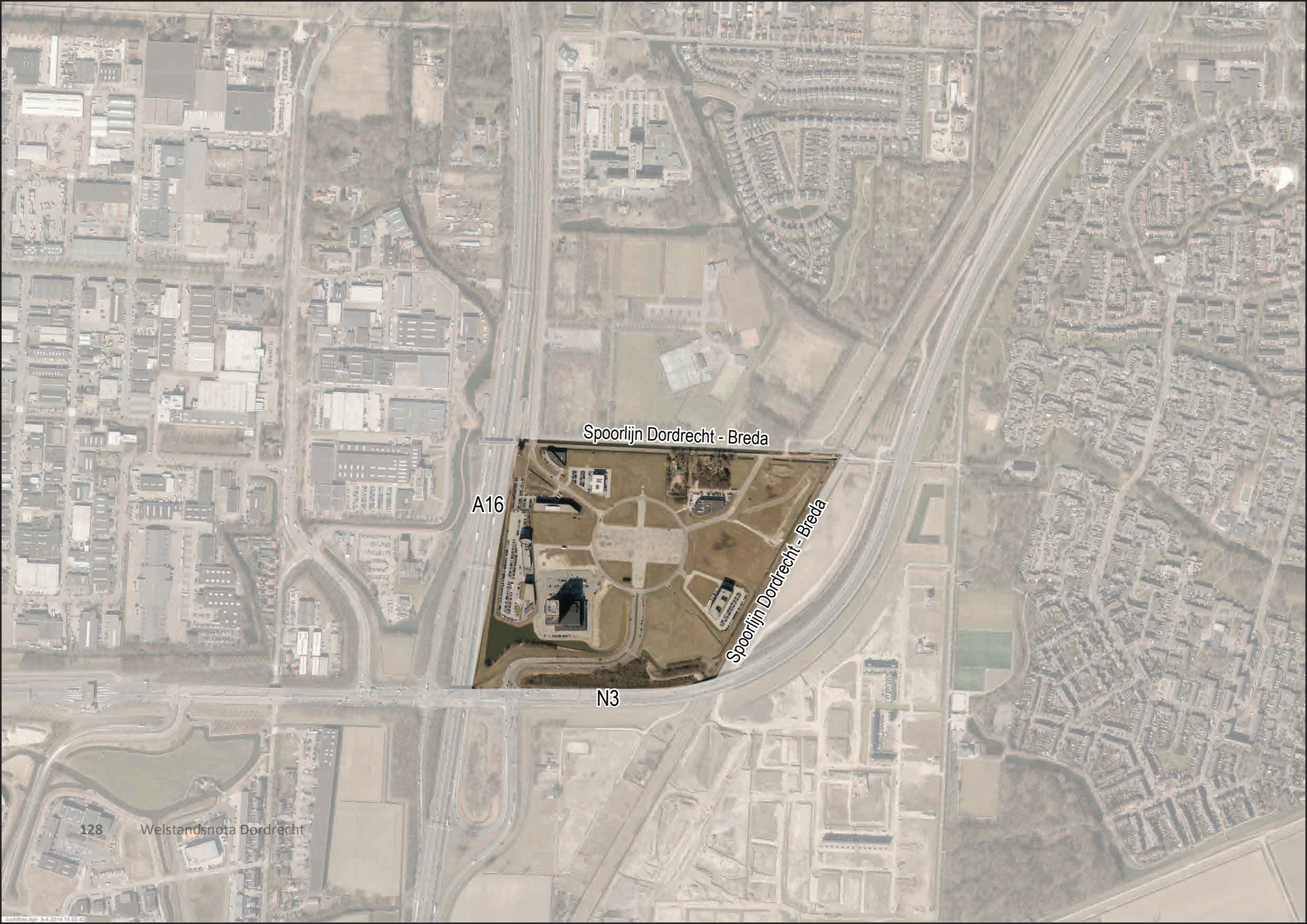
Beeldkwaliteitsplan Wilgenwende Dordrecht (2009)

De nieuwe stadswijk Wilgenwende (Nieuw Groenhove) wordt een wijk met aansprekende hedendaagse woningbouwarchitectuur en met het karakter van een tuindorp. Het wordt een groene wijk met parken, bomenlanen, een slingerende kil (stroom) en is gelegen aan een ecozone langs de Smitsweg. Het tuindorpkarakter krijgt mede gestalte door het beeld dat ontstaat door de kapvormen, de nokrichtingen, de schuine en verticale dakvlakken, de wisselende goothoogtes en de grote dakoverstekken in combinatie met het groen van de bomen, erfafscheidingen en voortuinen. Gevelwanden en dakvlakken bepalen afwisselend het beeld in de wijk.

In het belang van alle toekomstige bewoners van de nieuwe wijk Nieuw Groenhove worden er specifieke eisen gesteld aan de kwaliteit van de architectuur van de woningen. Voor Wilgenwende wordt er daarom een samenhangend beeldkwaliteitplan (BKP) opgesteld. Per deelgebied worden hierin specifieke criteria omschreven. Het beeldkwaliteitplan moet een algemeen kader geven aan en meer gedetailleerde regels over materiaalgebruik, kleurgebruik, gewenste kapvormen, architectuurbeeld en de inrichting van de openbare ruimte per deelgebied. De kwaliteit, de samenhang en de diversiteit in de wijk worden er mee gewaarborgd. Het BKP is bovendien bedoeld om opdrachtgevers en architecten te inspireren. Het wordt hierdoor mogelijk de wijk door verschillende architecten te laten ontwerpen en tegelijkertijd een hoogwaardige, samenhangende

en duurzame woonomgeving te creëren. Uitgangspunt daarbij is dat de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte een harmonieus en samenhangend beeld zullen moeten gaan vormen.





Spoorlijn Dordrecht - Breda

A16

N3

Spoorlijn Dordrecht - Breda

3.19 Amstelwijck

3.19.1 Achtergrond

Mono-functioneel

Eeuwenlang vonden wonen en werken naast elkaar plaats. De winkelier woonde boven of achter de winkel, de pakhuizen stonden in dezelfde straat als de herenhuizen, de arbeiderswoningen naast de fabriek. Uit functionele en hygiënische overwegingen raken wonen, recreëren en werken in de twintigste eeuw meer en meer van elkaar gescheiden. De relatie van Dordrecht met de rivier is bepalend geweest voor het ontstaan van langgerekte industriegebieden en bedrijven-terreinen langs de oevers van de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede. Deze gebieden zijn in opzet monofunctioneel.

Functionele benadering

Naast complexen met een sterk industrieel karakter ontstaan steeds meer bedrijventerreinen met een karakter van lichte industrie en dienstverlening. De ruimtelijke opzet en architectonische uitwerking van deze terreinen zijn vooral bepaald door een functionele benadering. De uitstraling is utilitair; eenvoudige blokvormige gebouwen bepalen het beeld.

Hoogwaardig bedrijvenpark

De ligging van Dordrecht aan de transportcorridors (A16, N3, spoor en water) is een belangrijke vestigingsfactor voor het ontstaan van meer hoogwaardige werklocaties. Vanaf het einde van de twintigste eeuw wordt gewerkt aan de planvorming voor het bedrijvenpark Amstelwijck, nabij de knoop A16-N3. Het plan voor het bedrijvenpark richtte zich in eerste instantie op het hoge segment kantoren, kantoorachtige bedrijvigheid en moderne

hoogwaardige industriële bedrijven, een NS-station en woningen. Aan het begin van de eenentwintigste eeuw heeft er een programmatische koerswijziging plaatsgevonden. Daarmee is de focus in de planvorming verschoven van een stedelijk-monumentale opzet naar een meer landschappelijke opzet.

De zichtlocaties langs de snelwegen werden als eerste bebouwd met kantoren van (inter)nationale ondernemingen en een hotel in een hoogwaardige architectuur.

3.19.2 Beschrijving

Randen, routes en dijken

Het Bedrijvenpark Amstelwijck wordt begrensd door de rijksweg A16 in het westen, de N3 in het zuiden, het spoor Rotterdam-Breda in het oosten en de Kilweg in het noorden. Voor veel automobilisten en treinreizigers die vanuit het zuiden het eiland van Dordrecht binnenkomen is Amstelwijck de aankondiging van de Randstad. De N3 vormt de rondweg tussen A16 en A15 en is vooral voor het regionale en stedelijke autoverkeer van betekenis. De Kilweg is een onderdeel van een belangrijke fietsroute vanuit de Hoeksche Waard.

Er is sprake van twee toeleidende wegen naar het plangebied: vanaf het zuiden een toegang vanaf de N3 (Laan van Europa) en vanaf het noorden de Laan van Londen die parallel aan de A16 loopt. De cirkelvormige weg centraal in het gebied ontsluit vervolgens alle bedrijfskavels. Behalve op de toerit naar de N3 is op de overige wegen in Amstelwijck fiets- en

voetgangersverkeer mogelijk.

Structuur

De stedenbouwkundige structuur van het bedrijvenpark Amstelwijck is op te vatten als een bloem met hart en bladeren. De bladeren worden begrensd door een groene rand met ook tussen de bladeren steeds groene ruimte als verbinding met het civieltechnische landschap aan de randen. In de bladeren worden de kantoor- en bedrijfsbebouwing met bijbehorend parkeren gerealiseerd. In het cirkelvormige hart is ruimte gemaakt voor kantoorbebouwing. Per bloemblad wordt het parkeerprogramma volledig binnen de bloembladen opgelost.

Landschappelijk kader

De ruggegraat van het plan wordt gevormd door de markering van de bloembladen met (blok)hagen waarin bomen zijn opgenomen. Deze groene markeringen vormen tevens de omrandingen van het uitgeefbaar gebied. Daarbij verzachten zij vanaf maaiveld het zicht op de noodzakelijkerwijs grote hoeveelheid geparkeerde auto's. Het openbaar groen is hoewel eenvoudig van inrichting (in principe 'gras en bomen') door zijn opzet toch hoogwaardig. Utilitaire zônes als taluds van watergangen en verhoogde wegen worden landschappelijk vormgegeven en vormen samen met de vanuit het hart komende groene vingers een samenhangend stelsel.

Fasering

Op het moment van schrijven (2014) zijn de kavels langs de A16 uitgegeven en bebouwd met representatieve



kantoren en een hotel(toren). Ook langs de N3 zijn de eerste kantoorpanden gerealiseerd. Voor een aantal andere kavels zijn plannen in voorbereiding.

3.19.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Ontwikkelingen: Bedrijvenpark Amstelwijck

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013) staat het volgende over de gewenste ontwikkeling van het bedrijvenpark Amstelwijck:

‘Bedrijvenpark Amstelwijck is de enige locatie in het leefmilieu Kantoorlocatie. Een kantoorlocatie ligt dicht bij de hoofdverkeersverbindingen, in dit geval de A16 en de N3. Er kan sprake zijn van aanvullende voorzieningen, zoals een hotelfunctie, maar een groot aantal functies anders dan kantoren is uitgesloten.

De locatie richt zijn op kantoren waarbij een goede bereikbaarheid voorop staat. Ook de zichtrelatie met de snelweg en een representatieve uitstraling daar naartoe zijn van belang.’

Beeldkwaliteitsregels (Dordrecht Amstelwijck Masterplan 2007)

Bij het Businesspark Amstelwijck staat presentatie, en daarmee architectuur, hoog in het vaandel. Beeldkwaliteitsregels en de inschakeling van gerenommeerde architectenbureaus moeten dit hoge ambitieniveau waarmaken. Een en ander komt voort uit de specifieke ligging van deze locatie. Het kantorenpark vormt de eerste kennismaking met de bebouwde kom van Dordrecht, voor wie met de trein of de auto uit het zuiden komt. Daarom wordt Amstelwijck ook wel ‘Poort van de Deltametropool’ genoemd.

In het document ‘Dordrecht Amstelwijck Masterplan (2007)’ is een beeldkwaliteits-paragraaf opgenomen. Bij het bepalen van de regels voor de beeldkwaliteit van de gebouwen is uitgegaan van de zônering (structuur) van het Masterplan 2007. De huidige en toekomstige vastgoed-eigenaren hebben belang bij beeldkwaliteitsregels die beogen de kwaliteit van het geheel veilig te stellen. Per zone (zone langs de A16, gebouwen ter weerszijden van de entree vanaf de N3, overige bedrijvenbloembladen en het hart) zijn een beperkt aantal regels opgesteld.



3.20 Bedrijventerreinen

3.20.1 Achtergrond

Overslagplaats

De ruimtelijk en historische ontwikkeling van Dordrecht is sterk verbonden met de ligging aan de monding van Maas en Rijn. De stad heeft grote bloeiperioden gekend in de vijftiende en zestiende eeuw, omdat goederen in Dordrecht moesten worden overgeslagen van zeeschepen op rivierschepen en andersom. Handel en bedrijvigheid zijn vanaf het begin onlosmakelijk met de stad verweven geweest. Pakhuizen, kleinschalige bedrijfsgebouwen en woonhuizen staan nog altijd zij aan zij in de historische binnenstad.

Industrieel

Rond 1880 komt er verandering in de traditionele lintstructuur van bedrijvigheid in de historische stad. Door de aanleg van havenbekkens ontstaan er grootschaligere bedrijfsterreinen in de stad. Als zich rond 1900 veel nieuwe bedrijven vestigen, krijgt de stad een industrieel karakter. Na 1910 kwamen de industrieterreinen De Staart en Dordtse Kil (bij de Zeehaven) buiten de stad tot ontwikkeling.

Mono-functioneel

Eeuwenlang vonden wonen en werken naast elkaar plaats. De winkelier woonde boven of achter de winkel, de pakhuizen stonden in dezelfde straat als de herenhuizen, de arbeiderswoningen naast de fabriek. Uit functionele en hygiënische overwegingen raken wonen, recreëren en werken in de twintigste eeuw meer en meer van elkaar gescheiden. De relatie van Dordrecht met de rivier is bepalend geweest voor het ontstaan van

langgerekte industriegebieden en bedrijven-terreinen langs de oevers van de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede. Deze gebieden zijn in opzet monofunctioneel.

Functionele benadering

Naast complexen met een sterk industrieel karakter ontstaan steeds meer bedrijventerreinen met een karakter van lichte industrie en dienstverlening. De ruimtelijke opzet en architectonische uitwerking van deze terreinen zijn vooral bepaald door een functionele benadering. De uitstraling is utilitair; eenvoudige blokvormige gebouwen bepalen het beeld.

Herstructurering

Net als in andere havensteden worden leeggekomen industrie- en bedrijfsgebouwen in de historische stad geschikt gemaakt voor andere functies zoals wonen in combinatie met leisure en/of sociaal-culturele functies. Fragmenten uit het verleden krijgen daarbinnen, ten behoeve van het historisch besef, een plek.

Wieldrecht

Tot in de jaren 1950 was Wieldrecht een buurtschap aan de 's-Gravendeelsdijk die was afgescheiden van andere buurtjes en de stad door uitgestrekte landerijen. De band met de rest van het Eiland van Dordrecht was zwak. Pas met de bouw van Wielwijk in 1957, de uitbreiding van de Zeehaven en de aanleg van bedrijventerreinen ten zuiden van Wieldrecht is het landelijk karakter verdwenen. Door de opheffing van het veer naar 's-Gravendeel in 1977 is het minder levendig.

3.20.2 Beschrijving

Bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen liggen voornamelijk langs de westelijke oever van de stad, langs de rivier de Dordtsche Kil. Met name Dordtse Kil II, III en in de toekomst ook IV vormen dit leefmilieu. Ook zijn er enkele (kleinschalige) terreinen langs de Mijlweg / Dokweg en in de Corridor. Functiemenging komt beperkt voor. De bebouwing is functioneel in opzet en architectuur.

Randen, routes en dijken

De bedrijventerreinen op het westelijk deel van het eiland liggen ingeklemd tussen de Dordtsche Kil en de rijksweg A16. In het noorden vormt de Wieldrechtse weg de overgang naar de Zeehaven van Dordrecht (Dordtse Kil I). Tussen Dordtse Kil II en Dordtse Kil III ligt de Kiltunnelweg richting de Hoeksche Waard. Tussen Dordtse Kil III en Dordtse Kil IV ligt de Wieldrechtse Zeedijk. De bedrijventerreinen liggen binnendijks, aan de binnenzijde van de Kildijk. De Rijksweg was vroeger een onderdeel van de autoroute tussen Breda en Rotterdam. Op een aantal plekken langs deze route is nu nog historische lintbebouwing aanwezig. De Rijksweg vormt tegenwoordig de verbinding tussen de bedrijventerreinen en de N3 en de bedrijventerreinen onderling. In de Corridor tussen Noordendijk en de Provinciale weg liggen kleinschaligere bedrijventerreinen Groene Zoom en Vissersdijk. Daarnaast zijn verspreid op het eiland nog enkele kleine bedrijventerreinen gebouwd.

Doosvormige gebouwen

Bedrijventerrein Dordtse Kil II kent een rechthoekig stra-

tenpatroon met een hiërarchische opbouw. Er is sprake van een sterk gevarieerd beeld van de bebouwing per gebouw. Enige wandwerking is aanwezig. Afgezien van de voorgevel met de hoofdentree is aan de overige bouwonderdelen architectonisch weinig aandacht besteed. Daardoor blijft de vormgeving vaak beperkt tot het efficiënt en goedkoop omhullen van hal-vormige ruimten. Het representatieve (kantoor)deel aan de straatzijde onderscheidt zich vaak door toepassing van metselwerk, waarin de aanwezigheid van de hoofdentree wordt benadrukt. De resterende onderdelen zijn afgewerkt met metalen profielplaten, al of niet voorzien van vrolijke bedrijfskleuren en andere reclame-uitingen. De eind jaren negentig ontwikkelde kleinere bedrijventerreinen in de stad (o.a. Groene Zoom, Vissersdijk-Beneden) vertonen meer architectonische en stedenbouwkundige samenhang, waardoor een rustiger straatbeeld is ontstaan. Bedrijven kunnen zich onderscheiden, maar op een ondergeschikt schaalniveau. De samenhang komt tot uiting in vormgeving van de volumina, detaillering, materiaal- en kleurkeuze. Gestandaardiseerde variaties dragen zorg voor voldoende flexibiliteit en individuele wensen.

Wieldrecht

Een karakteristiek gebiedje met een aantal woningen rond de voormalige opstapplaats van het veer over de rivier Dordtse Kil. Gelegen temidden van industrie, verkeerswegen en achter de dijk ligt een landelijk buurtje. De bebouwing bestaat uit vrijstaande woningen, twee-onder-één-kap en een aantal rijtjes (huur)-woningen. Tussen de woningen bevinden zich tuinen en kleinschalige bedrijfsbebouwing. De woningen stammen voor-

namelijk uit de jaren 1930 en 1950. Het groene dijktalud van de Wieldrechtseweg en de groenbuffer tussen de bebouwing en het bedrijventerrein geven aan het buurtschap een groene en landelijke ligging. Het grastalud van de dijken en de boomstructuur langs de Amstelwijckweg zijn van ecologische betekenis en maken deel uit van de uitlopers vanuit de landgoederen Klein-Amstelwijck en Gravenstein en lopen via de dijken naar het buitengebied. De Amstelwijckweg onder aan de dijk waarlangs een bomenstructuur loopt is heel bepalend voor Wieldrecht. Dit is ook een aantrekkelijke fietsroute als alternatief voor het fietsen op de Wieldrechtseweg met haar vrachtverkeer naar de bedrijventerreinen. De waterlopen langs de Amstelwijckweg, langs de Achthoevenstraat en onder aan de Wieldrechtse Zeedijk zijn belangrijke elementen voor Wieldrecht. De Wieldrechtseweg en de Wieldrechtse Zeedijk zijn naast gebiedsontsluitingsweg tevens hoofdwaterringen. Op deze dijken komt geen oorspronkelijke dijkbebouwing voor, wel is er nabij de veerstoep naar 's-Gravendeel een café-restaurant met uitzicht over de Dordtse Kil gevestigd.

Landschappelijk kader

In het stedenbouwkundig plan voor Dordtse Kil III is ruimte gemaakt voor het landschap. De kreken, oevers en groen ingerichte hoofdwegen voorzien het bedrijventerrein van een sterk landschappelijk kader. Ook is de aanwezige lintbebouwing langs de Rijksstraatweg en dijkbebouwing op de Wieldrechtse Zeedijk ingepast in het plan. Er wordt een hoog kwaliteitsniveau nagestreefd in de beeldkwaliteit van de gebouwen langs de hoofdontsluiting en secundaire ontsluiting. De overige

straten liggen beschut in het plangebied. Hier kan volstaan worden met het minimale welstandsniveau.

Monumenten

Op bedrijventerreinen staan soms objecten en woonhuizen met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Enkele zijn zelfs aangewezen als monument. Aan de Amstelwijckweg geldt dat bijvoorbeeld voor het hekwerk bij de toegang naar Amstelwijck en het landgoed Gravenstein.

3.20.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: economie en landschap

Na de verplaatsing van bedrijven en industrie vanuit de stad naar de randen van het eiland rijzen er een aantal vragen. In welke mate dragen dergelijke gebieden (vaak aan belangrijke routes gelegen) bij aan het stadsbeeld? In hoeverre laten we andere functies toe op deze terreinen? Passen de bedrijventerreinen bij het landschap?

Afhankelijk van de maatschappelijke context ligt de nadruk bij visievorming op economische of andere belangen, zoals beeldkwaliteit en het landschap. Het welstandsbeleid speelt in op de gekozen invalshoek. Bij landschappelijke concepten voor bedrijventerreinen worden ook aan de aansluiting op het landschap en het ontwerp van de openbare ruimte hoge kwaliteitseisen gesteld.

Het toekomstige bedrijventerrein Dordtse Kil IV ligt feitelijk buiten de verstedelijkingscontour van Dordrecht en in het (rivieren)landschap van het buitengebied. Het

landschap zal daarom een integraal onderdeel moeten gaan vormen van het bedrijventerrein.

ontwikkelingen: Westelijke Dordtse Oever

Ontwikkelingen: Westelijke Dordtse Oevers

Op 20 april 2009 is een bestuurlijke overeenkomst "Westelijke Dordtse Oevers" (WDO) ondertekend door het Rijk, de Provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en gemeente Dordrecht in verband met het voorlopig niet doorgaan van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. Dordtse Kil IV krijgt hierin een extra opvangtaak voor bovenregionale havengerelateerde bedrijvigheid.

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013) staat het volgende over de gewenste ontwikkeling van de Westelijke Dordtse Oevers:

De gemeente blijft uitvoering geven aan de gemaakte afspraken met partijen, waarbij wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de Zeehavens en Kil I, II en III zodat voldoende vestigingsmilieus beschikbaar zijn en de verplaatsingsbehoefte van bedrijven zoveel mogelijk wordt gereduceerd. Ook de realisatie en uitgifte van Dordtse Kil IV behoort tot deze afspraken. Voorwaarde voor de economische doorontwikkeling van de bedrijfsterrainen aan de westkant van de stad is wel dat de bereikbaarheid van dit gebied verzekerd is.

De plandynamiek van de WDO wordt versterkt door de voorgenomen plaatsing van windmolens en de geplande dijkversterking van de Kildijk.

Wieldrecht

Karakteristiek voor de ruimte en het beeld is het

collectieve. Stedenbouwkundig komt dit tot uiting in de herhaling van rijtjes woningen en de losse bebouwing en de overall aanwezige groene, openbare ruimte. Architectonisch gaat het vooral om afstemming met de al aanwezige bebouwing. Het beleid is erop gericht de stedenbouwkundige samenhang, de kleine schaal en het groene karakter van de openbare ruimte te behouden en te versterken. Ecologisch zijn enkele plekken van bijzondere waarde zoals het groenen dijkwalud en de groenbuffer tussen de woonbebouwing en het bedrijventerrein. Het streven is om het wateroppervlak in de wijk te vergroten achter de bebouwing van de Wielhovenstraat als compensatie voor de dijkwerkzaamheden langs de Dordtse Kil.

Het bestemmingsplan maakt aan- bij- en opbouwen mogelijk onder (nader te stellen) voorwaarden. Vanuit Welstand zijn deze voorwaarden samen te vatten onder de noemer herhaling. Ook individuele uitingen moeten tot op zekere hoogte gelijk aan elkaar zijn; bijvoorbeeld per rijtje dezelfde opbouwen en erfscheidingen.



Oude Maas

Beneden Merwede

Merwedestraat

N3

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

A16

Dordtsche Kil

3.21 Industriegebieden

3.21.1 Achtergrond

Overslagplaats

De ruimtelijk en historische ontwikkeling van Dordrecht is sterk verbonden met de ligging aan de monding van Maas en Rijn. De stad heeft grote bloeiperioden gekend in de vijftiende en zestiende eeuw, omdat goederen in Dordrecht moesten worden overgeslagen van zeeschepen op rivierschepen en andersom. Handel en bedrijvigheid zijn vanaf het begin onlosmakelijk met de stad verweven geweest. Pakhuizen, kleinschalige bedrijfsgebouwen en woonhuizen staan nog altijd zij aan zij in de historische binnenstad.

Industrieel

Rond 1880 komt er verandering in de traditionele lintstructuur van bedrijvigheid in de historische stad. Door de aanleg van havenbekkens ontstaan er grootschaligere bedrijfsterreinen in de stad. Als zich rond 1900 veel nieuwe bedrijven vestigen, krijgt de stad een industrieel karakter. Na 1910 kwamen de industrieterreinen De Staart en Dordtse Kil (bij de Zeehaven) buiten de stad tot ontwikkeling.

Mono-functioneel

Eeuwenlang vonden wonen en werken naast elkaar plaats. De winkelier woonde boven of achter de winkel, de pakhuizen stonden in dezelfde straat als de herenhuizen, de arbeiderswoningen naast de fabriek. Uit functionele en hygiënische overwegingen raken wonen, recreëren en werken in de twintigste eeuw meer en meer van elkaar gescheiden. De relatie van Dordrecht met de rivier is bepalend geweest voor het ontstaan van

langgerekte industriegebieden en bedrijven-terreinen langs de oevers van de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede. Deze gebieden zijn in opzet monofunctioneel.

Functionele benadering

Naast complexen met een sterk industrieel karakter ontstaan steeds meer bedrijventerreinen met een karakter van lichte industrie en dienstverlening. De ruimtelijke opzet en architectonische uitwerking van deze terreinen zijn vooral bepaald door een functionele benadering. De uitstraling is utilitair; eenvoudige blokvormige gebouwen bepalen het beeld.

Herstructurering

Net als in andere havensteden worden leeggekomen industrie- en bedrijfsgebouwen in de historische stad geschikt gemaakt voor andere functies zoals wonen in combinatie met leisure en/of sociaal-culturele functies. Fragmenten uit het verleden krijgen daarbinnen, ten behoeve van het historisch besef, een plek.

3.21.2 Beschrijving

Industriegebieden

Industriegebieden liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad, langs de rivieren Dordtsche Kil en Beneden Merwede. De Zeehaven Dordrecht (Dordtse Kil I) en terreinen rondom de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven behoren tot dit leefmilieu. De kern bestaat uit (kapitaalintensieve) zware industrie van milieucategorie 4 en hoger: De Zeehaven Dordrecht en Du Pont. Het zijn geluidsgezoneerde

industrieterreinen. Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Woningen en kantoren zijn uitgesloten.

Randen, routes en dijken

Het Zeehavengebied ligt ingeklemd tussen de Dordtsche Kil, de Oude Maas, de rijksweg A16 en de Wieldrechtse weg. Het industriegebied ligt buitendijks, aan de buitenzijde van de Kildijk. De strook met industrieterreinen op het schiereiland de Staart strekt zich uit van de Prins Hendrikbrug tot aan de Baanhoekbrug. Aan de noordkant vormt de Beneden Merwede de begrenzing, aan de zuidzijde zijn dat de Merwedestraat en de Baanhoekweg. De Merwedestraat en de Oranjelaan vormen de oostelijke invalsweg vanaf de N3 richting het centrum. Ter hoogte van het spaarbekken ligt ook aan de overzijde van de Baanhoekweg een industrieterrein. De Staart ligt buitendijks tussen de rivieren het Wantij en de Beneden Merwede.

Industriële gebouwen en complexen

In de gebouwen op de industrieterreinen vindt voornamelijk grootschalige machinale productie, logistiek en/of (afval)verbranding plaats. Omdat de gebouwen in vormgeving afwijkend en dus herkenbaar zijn, spelen ze een belangrijke rol in het (landschaps) beeld van de stad, vooral vanaf het water gezien. De industriegebouwen zijn vaak op het water georiënteerd en vertonen onderling weinig samenhang. De terreinen hebben een toegang vanaf de openbare weg. Een representatieve voorgevel ontbreekt in veel gevallen. De gebouwen zijn grootschalig, functioneel en/of



technologisch van aard.

Op een paar plekken zijn nog industriële complexen te vinden. Daar bepalen hallen van staal en baksteen, pijpen en silo's het karakteristieke "fabrieksmatige" beeld.

Monumenten

De ruïne van het Huis te Merwede op de Staart is (inclusief de openbare ruimte er omheen) benoemd als rijksmonument. In de bodem bevinden zich archeologische resten van het vroegere kasteel. De ruïne is in beheer bij de gemeente. In 2010 is de ruïne geconsolideerd en de directe omgeving ingericht als rust- en uitspanningsplek.

3.21.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: economie en landschap

Na de verplaatsing van bedrijven en industrie vanuit de stad naar de randen van het eiland rijzen er een aantal vragen. In welke mate dragen dergelijke gebieden (vaak aan belangrijke routes gelegen) bij aan het stadsbeeld? In hoeverre laten we andere functies toe op deze terreinen? Passen de bedrijventerreinen bij het landschap?

Afhankelijk van de maatschappelijke context ligt de nadruk bij visievorming op economische of andere belangen, zoals beeldkwaliteit en het landschap. Het welstandsbeleid speelt in op de gekozen invalshoek. Bij landschappelijke concepten voor bedrijventerreinen worden ook aan de aansluiting op het landschap en het ontwerp van de openbare ruimte hoge kwaliteitseisen gesteld.

Het toekomstige bedrijventerrein Dordtse Kil IV ligt

feitelijk buiten de verstedelijkingscontour van Dordrecht en in het (rivieren)landschap van het buitengebied. Het landschap zal daarom een integraal onderdeel moeten gaan vormen van het bedrijventerrein.

Ontwikkelingen: Westelijke Dordtse Oever

Op 20 april 2009 is een bestuurlijke overeenkomst "Westelijke Dordtse Oevers" (WDO) ondertekend door het Rijk, de Provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en gemeente Dordrecht in verband met het voorlopig niet doorgaan van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. Dordtse Kil IV krijgt hierin een extra opvangtaak voor bovenregionale havengerelateerde bedrijvigheid.

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 (september 2013) staat het volgende over de gewenste ontwikkeling van de Westelijke Dordtse Oevers:

De gemeente blijft uitvoering geven aan de gemaakte afspraken met partijen, waarbij wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de Zeehavens en Kil I, II en III zodat voldoende vestigingsmilieus beschikbaar zijn en de verplaatsingsbehoefte van bedrijven zoveel mogelijk wordt gereduceerd. Ook de realisatie en uitgifte van Dordtse Kil IV behoort tot deze afspraken. Voorwaarde voor de economische doorontwikkeling van de bedrijfsterreinen aan de westkant van de stad is wel dat de bereikbaarheid van dit gebied verzekerd is.

De plandynamiek van de WDO wordt versterkt door de voorgenomen plaatsing van windmolens en de geplande dijkversterking van de Kildijk.



Beneden Merwede

N3

Wieldrechtse Zeedijk

Dordtsche Kil

A16

Nieuwe Merwede

3.22 Buitengebied

3.22.1 Achtergrond

Polderlandschap

Inpolderingen na de St-Elizabetsvloed, vooral in de periode tussen 1600 en 1700, hebben het natuurlijke rivierenlandschap omgevormd tot een cultureel polderlandschap, waarin landbouw de belangrijkste functie is. Met inpoldering van Polder de Biesbosch (1926-1927) en de aanleg van de hoofdwaterkering langs de Nieuwe Merwede zijn de grenzen van het Eiland van Dordrecht als het ware vastgelegd. De strijd tegen het water leek beslecht. Tevens werd daarmee de omvang van en de relatie tussen de resterende buitendijkse gebiedengebieden bepaald. Daar ging het natuurlijke proces van eb en vloed en sedimentatie door.

Rivier

Vanwege de voorspelde klimatologische veranderingen zijn ingrijpende veranderingen langs en in de loop van de rivieren in Nederland bestudeerd. De specifieke ligging van het Eiland van Dordrecht ten opzichte van het verval in de rivieren heeft geleerd dat zowel maatregelen ten behoeve van buffering als maatregelen ter vergroting van doorstroomcapaciteit op het Eiland weinig zinvol zijn. Wel zal de hoofdwaterkering worden versterkt en wordt de kwetsbaarheid van de stad verkleint door compartimentering met behulp van bestaande de dijkstructuur.

Stad

Steeds weer in de geschiedenis schuift de stad op; zowel planmatige als niet-planmatige ontwikkelingen veroveren het land rond de stad voor stedelijke functies.

Tegelijk neemt daarmee het open landschap van het buitengebied af en wordt daarmee als te behouden kwaliteit belangrijker. Recreatie dicht bij de stad en de natuur nemen in betekenis toe. Een zorgvuldige afstemming tussen stedelijke groei en landschappelijke kwaliteit is essentieel.

3.22.2 Beschrijving

Landschappelijke variëteit

Het buitengebied is niet eenduidig van karakter. Het varieert van open tot besloten, van ruig tot gecultiveerd, van droog tot nat. Een groot deel van het buitengebied ligt buitendijks. De mate van openbaarheid wisselt. Het bestaat uit polder, weide, akkerland, park of bos; het groene mozaïek van het eiland.

Inherent aan de natuurlijke gesteldheid van het buitendijkse gebied is de toegankelijkheid van het waterrijke zoetwatergebied, deze liggen op afstand van de stad. Dichterbij de stad is het open polderlandschap gewaardeerd door het recreatieve medegebruik. In de overgangszone naar de stad liggen recreatiegebieden, parkachtig of meer natuurlijk met een Biesbosch karakter. De landschappelijke structuren waaraan de ontstaansgeschiedenis is te herkennen zijn de dijken vaak beplant met een stevige boomstructuur. Deze verlenen verlenen diepte aan het landschap en filteren, als een vitrage, de vergezichten. Een opvallend element in de openheid van de polder is het aangelegde productiebos De Elzen.

Structuurlijnen, buurtschappen en dijken

Dijken, polderwegen, kreken en bomerijen- en groepen structureren het polderlandschap. Bebouwing is geconcentreerd aan de ontginningslinten of geclusterd in kleine buurtschappen. Solitaire bebouwing, boerderijen maar ook oude griendketen, komen ook voor. De bebouwing heeft vaak een agrarisch karakter; boerderijen, schuren en stallen als komen traditionele burgerwoningen ook voor. De woningen bestaan uit een compacte hoofdmassa met schuine daken. Baksteen en dakpannen zijn de oorspronkelijke materialen. De landbouwschuren van later datum zijn vaak bekleed met staalplaten. De kleuren passen in het landelijke gebied; natuurlijke materialen, rood, bruin en groen.

Bijzondere gebieden en monumenten

Nationaal Park

De Kop van 't Land is gekarteerd als een gebied met hoge waarde, vanwege de bijzondere combinatie van de veerstoep naar de Nieuwe Merwede, de Ottersluis, het zalmhuis en een rijtje dijkhuizen aan de Zeedijk. Ook Polder de Biesbosch is hoog gewaardeerd. Het is een voorbeeld van een vrij recente, planmatige aangelegde zeeleipolder met een hoge interne samenhang. Het afwateringspatroon, gebaseerd op het oorspronkelijke krekenpatroon, het wegenstelsel en het bebouwingspatroon met boerderijen op de knooppunten van wegen en waterlopen zijn gaaf bewaard gebleven. In het gebied komen (potentiële) monumenten voor. Het betreft o.a. enkele boerderijen en griendketen, een sluiscomplex met woning in de Merwelanden en de Stoopbank De inventarisatie van potentiële gemeentelijke monumenten heeft



plaatsgevonden. De aanwijzingen van een selectie daarvan staat gepland in 2014 en een deel in 2015.

Uitbreidende stad

Langs de stadsranden zijn op diverse locaties effecten zichtbaar die voorvloeien uit de uitdijende stad. Niet altijd leveren deze activiteiten een wenselijke bijdrage aan het landschappelijke beeld.

3.22.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Waardering: openheid, rust en natuur

Het buitengebied wordt geroemd om zijn rust en openheid. Een oase ten opzicht van de stedelijke drukte. Het oorspronkelijke ontginningspatroon is leesbaar in de dijken, polders en het buitendijkse Biesbosch. De verbinding van het buitengebied aan de Dordwijkzone, de Corridor en de Wantijzone verhoogt de ecologische en recreatieve betekenis van deze stedelijke geleidingszones. Het betekenis van het buitengebied is voorbehouden aan landbouw, natuur en recreatief medegebruik.

Nieuwe Dordtse Biesbosch

Het project 'Nieuwe Dordtse Biesbosch' heeft als belangrijkste doelstellingen het verbeteren van het watersysteem, het maken van een ecologische verbinding en het vergroten van de recreatiemogelijkheden.

Voor de Nieuwe Dordtse Biesbosch geldt een apart Beeldkwaliteitsplan als toetsingskader voor bouwplannen en ontwerpen voor de openbare ruimte.