

Wijkbeschrijving Bedrijventerreinen

Inhoud

1 Inleiding	2
1.1 Inleiding op de bijlage	4
2 Het Eiland van Dordrecht	6
2.1 De ontwikkeling van het eiland	7
3 Wijkbeschrijvingen	12
3.20 Bedrijventerreinen	14

Dit pdf-document bevat de wijkbeschrijving van de door u geselecteerde wijk uit de bijlage bij de Welstandsnota – Gemeente Dordrecht.

De Welstandsnota – Gemeente Dordrecht is hier in zijn geheel te downloaden:

www.dordrecht.nl/WelstandsnotaDordrecht





Inleiding 1



1.1 Inleiding op de bijlage

1.1.1 Over de bijlage

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

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

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

1.1.2 Leeswijzer

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

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

A historical map of the island of Dordrecht, showing the city and surrounding areas. The map is overlaid with a blue gradient. The title "Het Eiland van Dordrecht" is written in white text across the center. A large white number "2" is positioned to the right of the title, partially overlapping a circular compass rose. The compass rose is located in the lower right quadrant of the map and features a fleur-de-lis at the top.

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.

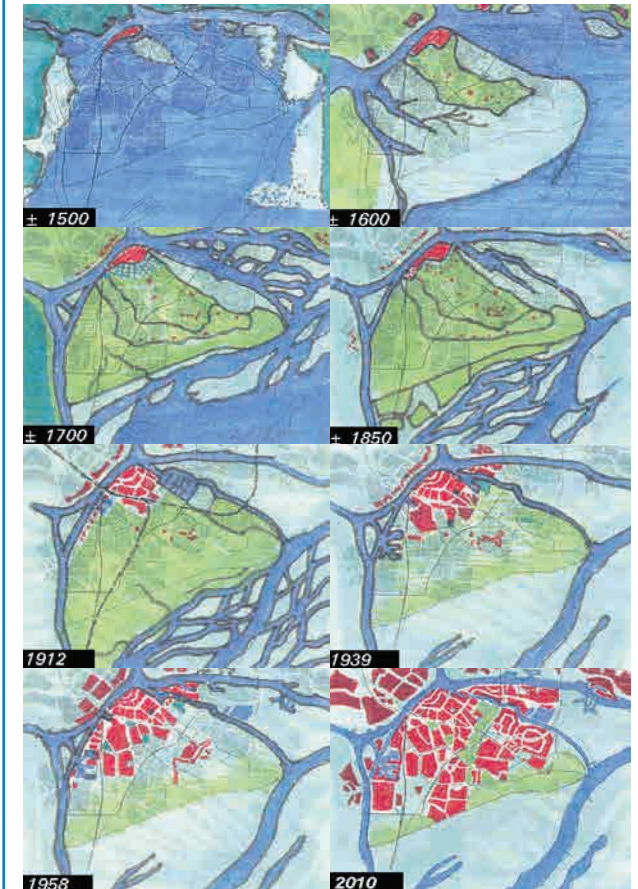
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 herenhuizen. Langs de zijstraatjes komen meer sobere arbeiderswoningen voor.



Groei van het eiland

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

Wonen

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

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

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

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

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

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

Werken

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

Identiteit

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

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

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

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

worden gescheiden: wonen overheerst naast een apart winkelcentrum. In wijken als Krispijn en 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 geleidingzones

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

Lange lijnen

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

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

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

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

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

De routes die de toegang tot de stad vormen, zoals

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

Structuurvisie Dordrecht 2040

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

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

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

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

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

Identiteiten en gebiedstypen

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

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

A blue-tinted photograph of a Dutch canal scene. In the foreground, a small boat is docked on the left. A bridge spans the canal in the middle ground, with a person walking across it. The background is filled with traditional Dutch houses with gabled roofs and many windows. The water in the canal reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



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 Rijksstraatweg 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 Rijksstraatweg vormt tegenwoordig de verbinding tussen de bedrijven-terreinen en de N3 en de bedrijventerreinen onderling. In de Corridor tussen Noordendijk en de Provinciale weg liggen kleinschaligere bedrijventerreinen Groene Zoom en Visserdijk. 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 overal 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 dijktaalud 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.