

Wijkbeschrijving Leerpark

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
3.10 Leerpark	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, next to a vertical blue line. A compass rose is visible in the bottom right corner of the map.

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.

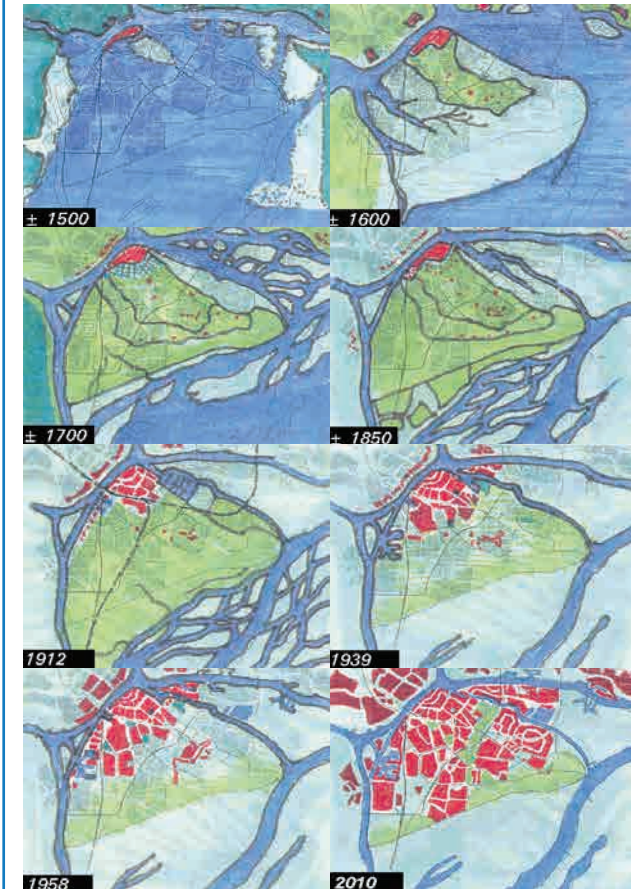
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 Crabbehoef 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 reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



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 bedrijvenzone 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 langs-parkeren. 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 beheer kwesties 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.