

Wijkbeschrijving Reeland

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
3.8 Reeland	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.

Het Eiland van Dordrecht

A circular compass rose with a fleur-de-lis at the top, indicating North. It is positioned to the right of the title.

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.

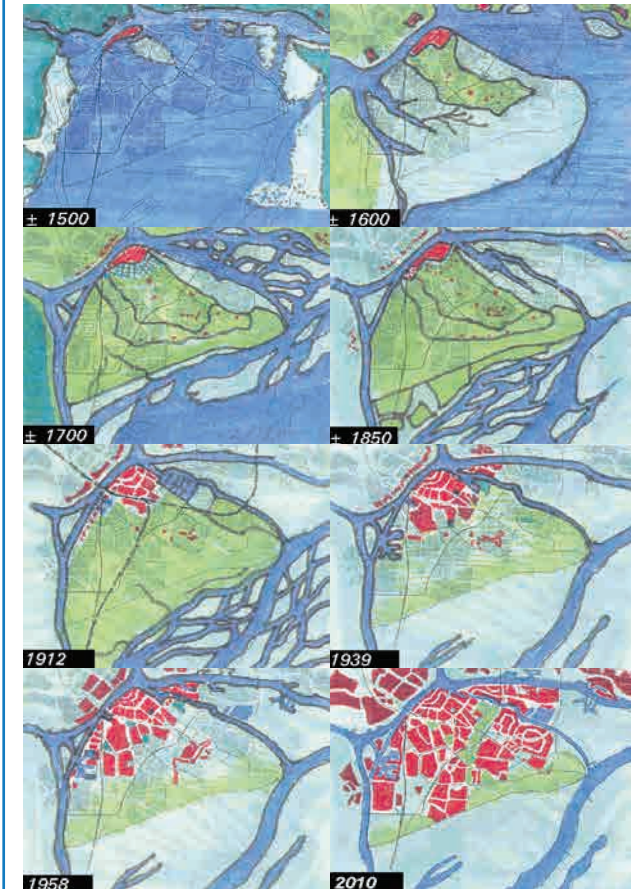
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 woonefwijk 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



Oranjelaan

Noordendijk

Toulonselaan

Spoorlijn Dordrecht - Breda

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, geriefelijkheid”.

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-rennaissance. 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 Crayensteijnstraat.

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

Krommedijk/Crayensteijnstraat; bijzondere waarde

In het gebied gelegen tussen de Dubbelmondestraat, Crayensteijnstraat, 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 Crayensteijnstraat 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 verradt 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.

