

Wijkbeschrijving Stadspolders

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
3.5 Stadspolders	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 is shown in a faded, light blue tone. The map features a complex network of canals and land parcels. A large, dark blue vertical bar is positioned on the right side of the image. Overlaid on this bar is a circular compass rose with a fleur-de-lis at the top. The title 'Het Eiland van Dordrecht' is written in a large, white, sans-serif font across the center of the image.

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.

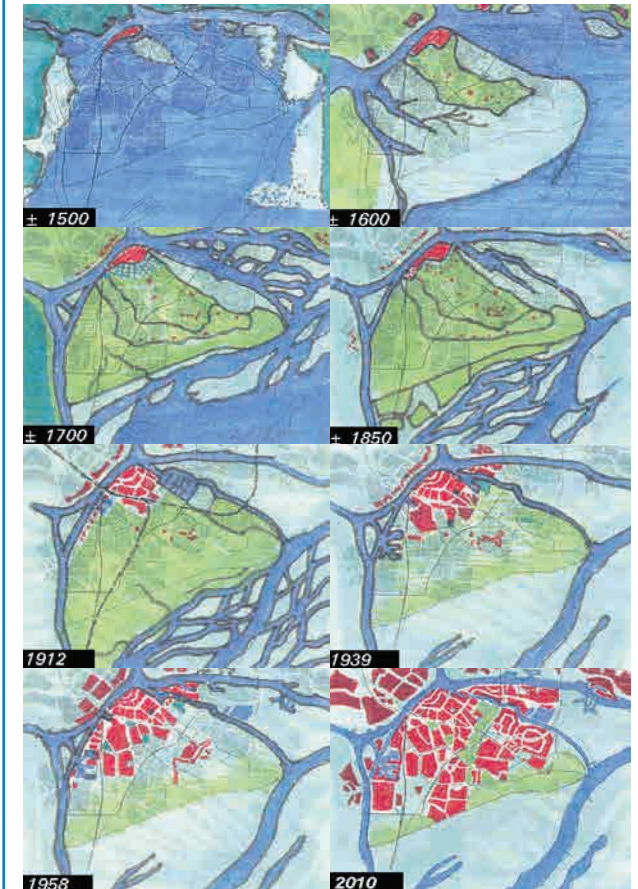
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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



N3

Wantij

Wantijdijk

Groenezoom

Spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen

Noordendijk

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, Vissershoeck en Oudelandshoeck, 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 (Vissershoeck) 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 schermde 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

Verschillende 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 wijkwinkelformaat 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).

