

Wijkbeschrijving Stadswerven

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
3.4 Stadswerven	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.

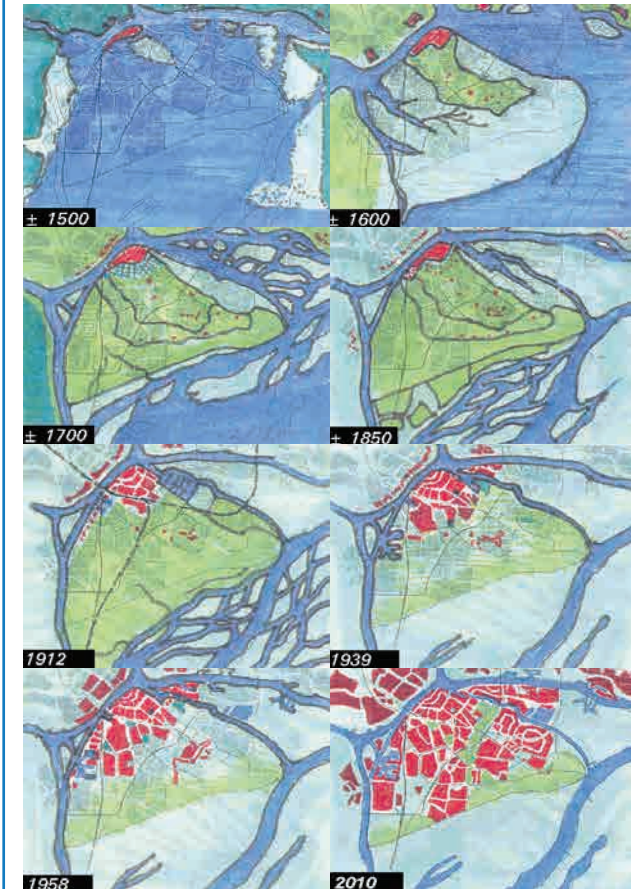
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 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 in the canal reflects the buildings and the sky.

Wijkbeschrijvingen 3



Beneden Merwede

Wantij

Biesboschstraat

Noordendijk

Oranjestraat

Merwedestraat

3.4 Stadswerven

3.4.1 Achtergrond

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

Historie

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

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

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

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

Stedenbouwkundige visie

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

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



nota dordrecht

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

3.4.2 Beschrijving

Regionale betekenis

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

De bijzondere positie en zichtbaarheid van het gebied

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

Randen en routes

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

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

Oud en nieuw

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

Structuur en typologie

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

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

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

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

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

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

Openbare ruimte en groen

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



Stedenbouwkundig plan Stadswerven

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

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

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

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

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

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

3.4.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Beeldregieplan

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

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

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

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