

Wijkbeschrijving Wielwijk

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
3.16 Wielwijk	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.

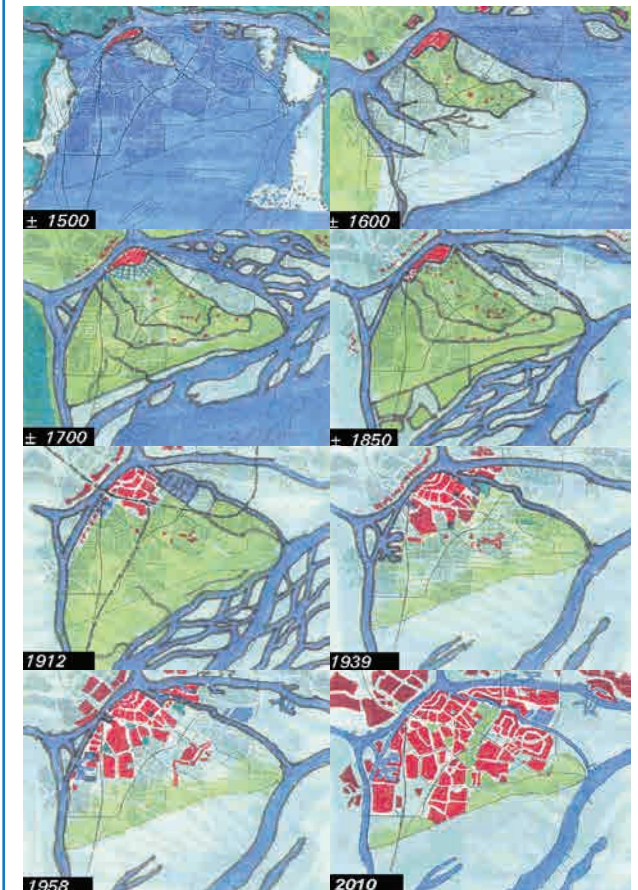
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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 geleidingszones

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 geleidingszones zijn daarin belangrijk. Op het eiland zijn twee geleidingszones 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



Laan der Verenigde Naties

Zuidendijk

A16

Reeweg zuid

3.16 Wielwijk

3.16.1 Achtergrond

Van polder naar woonwijken

In het Structuurplan van 1951, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht uiteen wordt gezet, is het zuidelijk deel van de stad, tussen Rijksweg 16 en de spoorlijn Rotterdam-Breda, opgedeeld in drie delen. Deze indeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbehof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'. De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wieldrecht en de gelijknamige polder Wieldrecht, waar de wijk in is gelegen. Toen in de zomer van 1957 de eerste gezinnen hun woningen betrokken in Wielwijk besloot de gemeenteraad van Dordrecht 'de sprong over de Zuidendijk' te maken. Deze tweede uitbreidingswijk werd Crabbehof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbehoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is waar te nemen. Elementen uit het oorspronkelijke polderlandschap zoals de Zuidendijk, de Oudendijk en beide buitenplaatsen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van de wijken.

Tijdsbeeld

Wielwijk en Crabbehof verrezen kort na elkaar in de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Dit was een tijd dat er een groot woningtekort in Nederland bestond. In het stedenbouwkundig ontwerp heeft elke wijk zijn eigen bijzonderheden gekregen, maar er zijn ook overeenkomsten. Beide wijken zijn ontworpen op basis

van het moderne idioom van de 'functionele stad', dat voortkomt uit het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM 1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbehof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte voor de bewoners is gecreëerd, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte gemaakt voor de doorstroming van het verkeer temidden van brede groenstroken. De wijken bestaan uit kleinere woonbuurten rondom een kern met winkels en voorzieningen. Om zoveel mogelijk huizen te bouwen met de beperkte middelen die er waren, lag serieproductie voor de hand. Dit heeft geleid tot weinig variatie in de woningontwerpen en veel gestapelde bouw. In beide wijken is het aandeel sociale huurwoningen hoog.

Na de afronding van Wielwijk en Crabbehof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbehof, zoals de groene, historische kern en de groene randzones. Qua woningbouwtypologie en voorzieningenniveau is Zuidhoven duidelijk afwijkend. De wijk is te typeren als een groene villawijk met vrijstaande, geschakelde en (korte) rijwoningen in het (middel)duur koopsegment.



Plan Wielwijk 1957 - Wissing



3.16.2 Beschrijving

Wielwijk 1945-1970

De hoofdstructuur van Wielwijk bestaat uit een centraal plein met voorzieningen en daaromheen vier woonvelden, die van elkaar zijn gescheiden door groene geleidingszones. In deze zogenaamde groene voegen is ook ruimte gemaakt voor voorzieningen. Het Admiraalsplein is van oorsprong een open vlakte met aan de randen bebouwing in de vorm van hoge- en middelhoge woongebouwen met winkels in de plint, een sporthal en later een buurthuis. In de voegen zijn scholen en een kerk gesitueerd. In ieder woonveld staan portiekflats, eengezinswoningen en bejaardenwoningen in een orthogonale compositie naast elkaar. Op veel plekken grenzen de achterkanten van woningen daarbij direct aan de openbare ruimte. Over het algemeen staan de portiekflats aan de randen van de woonvelden en de grondgebonden woningen in het midden.

De bebouwing in de vier woonvelden kent van oorsprong een gelijke architectuur, die wordt gekenmerkt door soberheid en verfijning in de details. De oorspronkelijke architectuur kent een sterke collectiviteit door de herhaling van een kleine eenheid (de woning) tot een groter geheel (de rij of het blok), waarbij een uitkragende dakbeëindiging zorgt voor de binding. Beton en staal zijn gebruikt voor de constructie. Een rood-bruine baksteen domineerde het gevelbeeld.

Wielwijk 1990 - nu

Door ingrepen op de schaal van het gebouw is het aanzien van Wielwijk sterk veranderd. Veel complexen,

die in eigendom zijn van een woningcorporatie zijn begin jaren negentig van de vorige eeuw gerenoveerd, waarbij buitengevel-isolatie afgewerkt met stucwerk en kunststofkozijnen werden toegevoegd. Veel oorspronkelijke architectonische details zijn daardoor verloren gegaan. Sommige andere complexen zoals de Reddersbuurt, hebben hun oorspronkelijke uitstraling behouden

Op meerdere plaatsen in de wijk is nieuwbouw gerealiseerd als vervanging van de oorspronkelijke bebouwing. Ook werd nieuwbouw toegevoegd op onbebouwde terreinen in de wijk. De realisatie van het Waterwiel (1996) als markering van één van de toegangen naar het Admiraalsplein betekende de introductie van een nieuwe bebouwingstypologie in Wielwijk, de woontoren.

Later werd ook de rest van het Admiraalsplein vernieuwd. Door de bouw van de Zilvervloot is een intiemer plein ontstaan, waarbij de (winkel) voorzieningen dicht bij elkaar zijn gesitueerd. In de zichtlijn van de Maarten Harpertsz. Trompweg werd met de bouw van de Zilvervloot hoogbouw gerealiseerd, zodat nu beide toegangen naar het Admiraalsplein zijn gemarkeerd met een woontoren. Door de nieuwbouw van het centrum is een richting ontstaan die afwijkt van de bebouwingsrichting van de rest van de wijk.

De gedifferentieerde architectonische uitwerking van de nieuwbouw op het Admiraalsplein is een reactie op de monotone en sobere vroeg-naoorlogse architectuur. De vernieuwing van het centrum wordt gezien als

icoon voor de verbetering van de rest van de wijk. De Zilvervloot en Compagnie zijn kleurrijke bouwwerken, waarin diverse woningtypes een plek hebben gekregen.

Zeehavenbuurt

Als gevolg van de krottensanering in de binnenstad en de stagnerende woningbouw in de Eerste Wereldoorlog ontstaat er woningnood, die in de jaren twintig van de vorige eeuw leidt tot het bouwen van noodwoningen aan de Zeehavenlaan. De locatiekeuze hangt samen met het feit dat veel van de te huisvesten arbeiders in de Zeehaven werken. Een deel van de woningen bleef ondanks de slechte kwaliteit dertig jaar in gebruik. De rest van de woningen in de buurt is rond 1935 gebouwd. Als onderdeel van de vernieuwing van Dordt-West is de woonbebouwing tussen de Zeehavenlaan en de Kotterstraat geleidelijk vernieuwd. In 2008 werden de laatste woningen opgeleverd. De architectuur van de nieuwe woningen in de Zeehavenbuurt is geïnspireerd op de tuindorparchitectuur uit de jaren 30 van de twintigste eeuw. Daardoor zijn er overeenkomsten met de architectuur in Oud-Krispijn.

Reeweg-Zuid

Aan de zuidzijde van het Wielwijkpark ligt de Reeweg-Zuid. Vroeger was de Reeweg-Zuid een onderdeel van de oude landweg richting het buurtschap Wieldrecht. Langs de Reeweg-Zuid bevindt zich historische lintbebouwing (uit de periode 1920-1940) met soms in de achtertuinen kleinschalige bedrijvigheid. Qua architectuur wijkt deze kleinschalige lintbebouwing sterk af van de bebouwing in Wielwijk. Het betreft vaak vrijstaande of geschakelde woningen met een kap waarvan de nok loodrecht op de

weg is gebouwd. Karakteristiek is dat er aan weerszijden van de Reeweg-Zuid water aanwezig is. De kavels zijn te bereiken via een bruggetje over het water.

Wielwijckpark

Het Wielwijckpark ligt aan de zuidkant van Wielwijck en is zo'n 15 ha. groot. In 1982 werd het terrein, een restant akkerland, ingericht als park. Het bevat diverse speel- en recreatieve voorzieningen en een woonwagenkamp. Het fietspad door het park is een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk in de stad. De sociale veiligheid in het park is een aandachtspunt, vooral 's-avonds. De vernieuwde John F. Kennedyschool (2014) draagt bij aan de sociale controle in het park. Aan de zuidwest-rand van het park staat een groot wooncomplex voor senioren en een voormalige bejaardentehuis, dat is omgebouwd tot Short Stay Facility. Beide complexen zijn gebouwd rond de jaren zeventig van de vorige eeuw.

Monumenten

Potentieel gemeentelijk monument : Merelhof (1922), Admiraal de Ruyterweg 142

Potentieel gemeentelijk monument: zeventiende eeuwse boerderij Crabbestein, Zuidendijk 329-331

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten, met name uit de wederopbouwperiode.

Randen, routes en dijken

Wielwijck wordt begrensd door de rijksweg A16 in het westen, de Laan der Verenigde Naties in het noorden, de Zuidendijk in het oosten en de Reeweg-Zuid in het zuiden. Langs de A16 is ter plaatse van Wielwijck een geluidscherm gerealiseerd, waardoor het zicht op de wijk vanaf de rijksweg beperkt is. De Laan der Verenigde Naties vormt de stedelijke hoofdontsluiting

richting binnenstad. De Zuidendijk is de secundaire waterkering op het eiland van Dordrecht. Met name aan de zijde van Wielwijck is veel kleinschalige dijkbebouwing aanwezig. Door de ruime onderlinge afstand tussen de dijkwoningen zijn doorzichten vanaf de dijk richting de wijk mogelijk. Vanuit de wijk is er zicht op de informele achterkanten van de dijkwoningen.

Aan de Laan der Verenigde Naties ligt één van de toegangen voor het autoverkeer. De andere wijkentree ligt aan de zuidkant van de wijk. De Simon de Danserweg verbindt de wijk via een viaduct over de A16 met de bedrijventerreinen van de Dordste Kil. De wijkontsluitingsweg, die in het midden door de wijk loopt, wordt gevormd door de Maarten Harpertsz. Trompweg en de Karel Doormanweg. De Maarten Harpertsz. Trompweg loopt in zuidelijke richting door en verbindt de wijk met de ziekenhuislocatie Amstelwijck. Via de Laan Van Londen is vervolgens kantorenpark Amstelwijck bereikbaar en vindt via de Laan van Europa aansluiting op de N3 plaats. Vanaf de wijkontsluitingsweg rond het Admiraalsplein is via de Abel Tasmanstraat over de Zuidendijk Crabbestehof te bereiken. Over het algemeen volgen de belangrijkste fietsroutes de wijkontsluitingswegen voor het autoverkeer.

3.16.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Herstructurering Dordrecht-West

De gemeente werkt samen met andere partijen aan de vernieuwing van de wijken Oud-Krispijn, Nieuw Krispijn, Wielwijck en Crabbestehof in Dordrecht-West. Een belangrijke doelstelling is het ontstaan van wijken die fysiek en economisch goed in balans zijn en die toegevoegde waarde hebben voor de stad. Hierbij

horen betere en meer gevarieerde woningen; een beter niveau van de openbare ruimte; een eigentijds voorzieningenniveau en economische ontwikkeling op diverse locaties. Om dit te bereiken wordt onder meer fors geïnvesteerd in voorzieningen, renovatie, sloop-nieuwbouw en openbare ruimte.

Door veranderde marktomstandigheden en beperktere investeringsmogelijkheden van overheden en corporaties is het tempo van de vernieuwing wel lager geworden en worden vaak andere vernieuwingsstrategieën gevolgd dan in het verleden.

In Wielwijck is aan het begin van de 21-ste eeuw gestart met een grote herstructureringsoperatie. Ruim één derde van de woningvoorraad is of wordt vervangen door nieuwbouw en ook grote delen van de buitenruimte worden heringericht. De transformatie van het Admiraalsplein zet de toon voor een hoogwaardige vernieuwing van de gehele wijk.

Wijkvisie Wielwijck Sterk en Weerbaar (2007)

De wijkvisie Wielwijck Sterk en Weerbaar, die in 2007 is vastgesteld, legt op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de wijk voor de komende tien tot vijftien jaar vast en is de onderlegger voor samenhangende ruimtelijke kwaliteit, programmering en financiële haalbaarheid.

Begin 2010 is de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen woningcorporatie Woonbron en de gemeente ondertekend. In deze SOK is afgesproken op een aantal niet-strategische plekken af te wijken van de visie.

In de stedenbouwkundige visie wordt de hoofdverkeersontsluiting omgelegd van de Maarten Harpertsz. Trompweg naar de A16-zone. Deze nieuwe route wordt geflankeerd door groen en een brede

watergang, waarachter een nieuw woonfront aan het water het visitekaartje vormt voor de wijk.

Het Wielwijkpark wordt versmald door aan de zuidrand bebouwing toe te voegen die het park een voorkant geeft en bijdraagt aan meer sociale veiligheid in het park. Het vrijgekomen profiel van de Maarten Harpertz. Trompweg wordt gebruikt voor het doortrekken van het Wielwijkpark de wijk in. Er zal een nieuwe groenstructuur centraal in de wijk ontstaan, die aansluit op de stedelijke groenstructuur naar het buitengebied van Dordrecht: het parklint.

Dit parklint verbindt belangrijke publieke ruimtes in de wijk: het vernieuwde Wielwijkpark in het zuiden, de Tromptuinen, het Admiraalsplein als centrum van de wijk en het Karel Doormanpark in het noorden. Er is hier ruimte voor verschillende programma's voor sport en spel, die via routes voor het langzaam verkeer met elkaar zijn verbonden. Aan het parklint liggen de portiekflats van de vier buurten van Wielwijk, die op termijn zullen worden vervangen door nieuwbouw. Hierdoor zal de wijk langs het parklint een nieuw aanzicht krijgen.

Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (november 2009)

De opgeleverde nieuwbouwprojecten op het Admiraalsplein zijn vanuit meerdere aspecten vernieuwend te noemen. Er is hier bewust gekozen om te breken met de sobere architectuur uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. De Zilvervloot is een compact en kleurrijk bouwwerk, waarin diverse woningtypes een plek hebben gekregen. De variatie in hoogte en breedte van de diverse aaneengeregen woongebouwen heeft geleid tot een sterke architectonische individualiteit

per woongebouw en/of per woning. In één oogopslag is duidelijk dat je je in het centrum van de wijk bevindt.

De komende jaren komen veel portiekflats in Wielwijk aan bod om te worden vervangen door nieuwbouw, vaak grondgebonden woningen. In 2009 heeft de gemeente in overleg met de woningcorporatie en de bewoners gewerkt aan het Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk (november 2009). Dit beeldkwaliteitsplan is vastgesteld door de stuurgroep Dordt-West en is onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en woningcorporatie. In dit plan worden algemene richtlijnen voor beeldkwaliteit geformuleerd met betrekking tot de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwbouw. Het doel van het beeldkwaliteitsplan is om met de nieuwbouw een vernieuwende laag aan de bestaande wijk toe te voegen, waarmee Wielwijk zich meer zal gaan onderscheiden als unieke stadswijk in Dordrecht.



stedebouwkundige visie Wielwijk - april 2010