

Wijkbeschrijving Zuidhoven

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
3.14 Zuidhoven	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 part of the historical map background.

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.

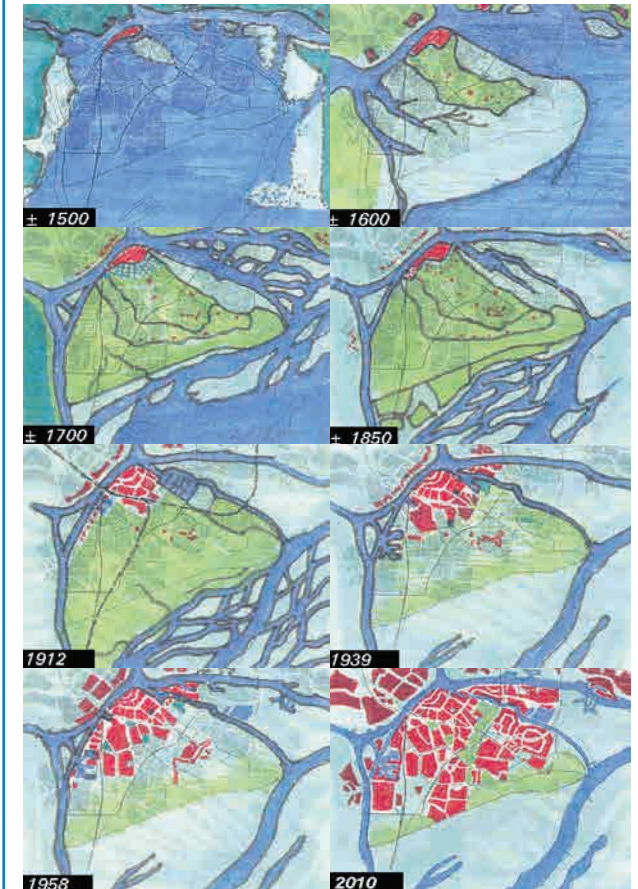
De veranderende klimaatomstandigheden in het begin van de 21e eeuw verhogen de kans op overstromingen in Nederland. Nieuwe inzichten over de strijd tegen het water houden voor het eiland van Dordrecht een veranderende functie van het buitengebied in.

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, ordelijkheid, 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.

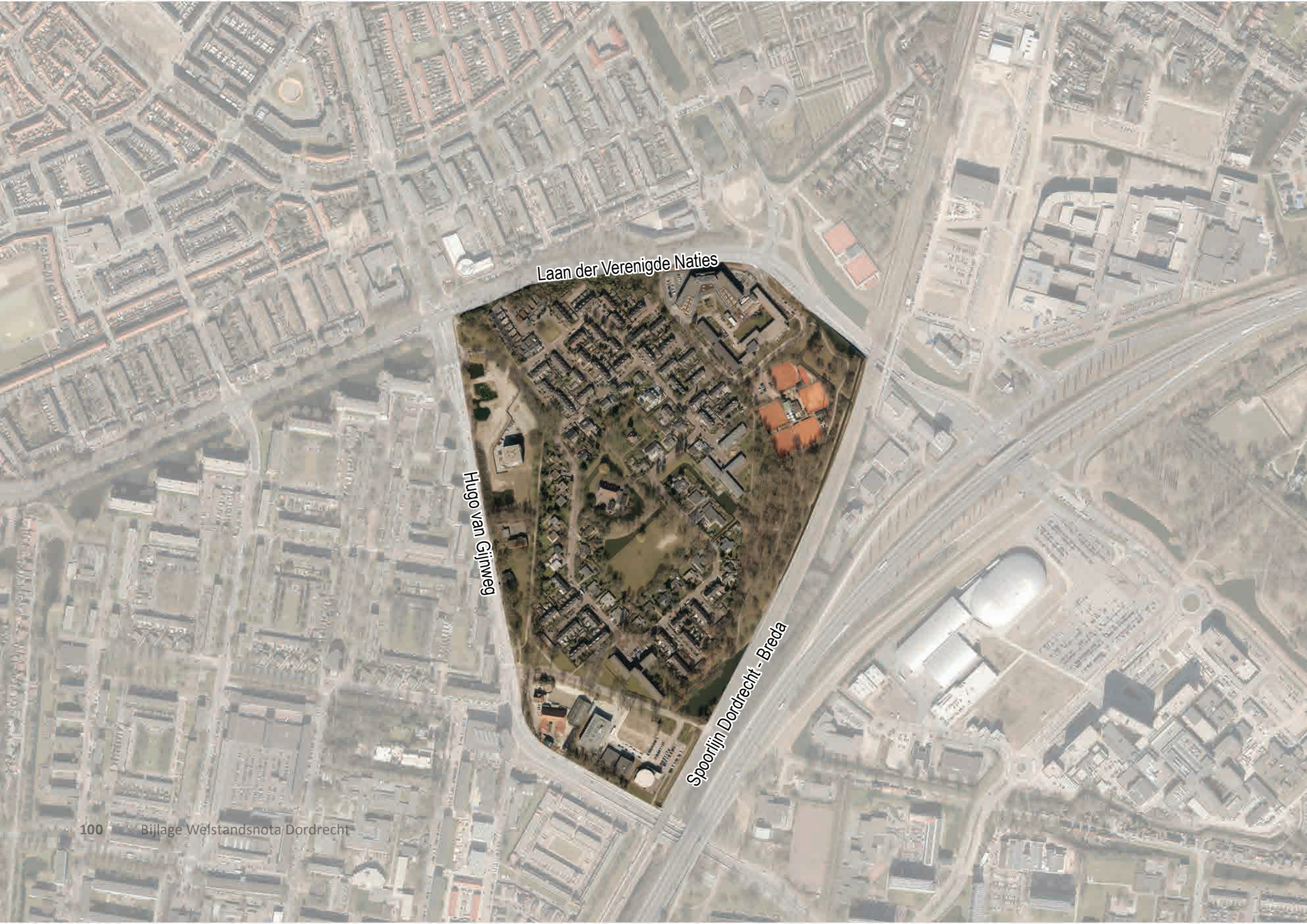
Identiteiten en gebiedstypen

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



Laan der Verenigde Naties

Hugo van Gijnweg

Spoorlijn Dordrecht - Breda

3.14 Zuidhoven

3.14.1 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 wijkdelen. Deze wijkindeling kwam voor een belangrijk deel overeen met de huidige wijken Wielwijk, Crabbefhof en Zuidhoven. De terreinen van het tegenwoordige Wielwijk en Crabbefhof kregen de bestemming 'stedelijke woonwijk' en het terrein van het huidige Zuidhoven werd bestempeld als 'bungalowwijk'. De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wioldrecht en de gelijknamige polder Wioldrecht, 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 Crabbefhof genoemd, naar de zeventiende-eeuwse buitenplaats Crabbefhoff midden in het plangebied. De wijk Zuidhoven is vernoemd naar de buitenplaats Zuydhove, die sinds 1611 op kaarten is te zien. 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 Crabbefhof verzezen 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 Congres Internationaux d'Architecture Moderne (1928). Dit heeft in Wielwijk en Crabbefhof geleid tot een moderne stadswijk, waarin licht, lucht en ruimte aan de bewoners is gegeven, waarbij de functies wonen, werken en recreëren zijn gescheiden. Er is ruimte 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 Crabbefhof werd gestart met de bouw van Zuidhoven. Deze wijk kent in haar stedenbouwkundige schema enkele overeenkomsten met Wielwijk en Crabbefhof, 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 aan de randen korte blokken met eengezinswoningen in het (middel)dure koopsegment en enkele appartementenblokken

3.14.2 Beschrijving

Zuidhoven 1945-1970

De buitenplaats Zuydhove vormt de oorsprong van de wijk Zuidhoven. Het omgrachte hoofdgebouw (1611)

met bijbehorende hoeve en schuur was toegankelijk vanaf de Achterweg en de Oudendijk. De entree vanaf de Oudendijk heet het Zuidhovenlaantje. Sinds 1965 is de schuur in gebruik als de Zuidhovenkerk en het hoofdgebouw als de bijbehorende pastorie. De basis voor de stedenbouwkundige structuur van de wijk wordt gevormd door een ringweg (Campanula, Salvia, Robinia en Godetia) met vrijstaande en geschakelde woningen rondom de voormalige buitenplaats en een groot (sport)veld.

De resterende ruimte werd ingevuld met korte rijen eengezinswoningen en op enkele plekken gestapelde bouw voor ouderen. Nabij de Laan der Verenigde Naties ligt het verzorginghuis Vreedonk. De Oudendijk is een karakteristiek landschappelijk element aan de rand van de wijk. Tussen de Oudendijk en de S.M. Hugo van Gijnweg en tussen de wijk en het spoor waren oorspronkelijk landschappelijke randzones aanwezig, die werden gebruikt voor sport en recreatie. Hier waren ook enkele (onderwijs)instellingen en een kerk gevestigd. Er zijn twee sportverenigingen: tennisvereniging Dash '35 aan de noord-oostzijde van de wijk en de manege aan de Spirea aan de zuidzijde van de wijk.

Zuidhoven kent veel eengezinswoningen in de middeldure en dure koopsector en heeft daardoor deels het karakter van een villawijk. Het vele groen in Zuidhoven is kenmerkend voor de rustige woonomgeving. In Zuidhoven wonen relatief veel ouderen: meer dan 50% van de bewoners is ouder dan 65 jaar.



Gedrag Welzijn en de Dordrecht

Zuidhoven 1990-nu

Tussen de Spirea en de Galileilaan zijn een muziekcentrum en een onderwijsinstelling gerealiseerd. Nieuwbouw voor de Huisartsen Onder Een Dak wordt voorbereid. In de groenzone tussen de S.M. Hugo van Gijnweg en de Oudendijk hebben schoolgebouwen plaats gemaakt voor een woongebouw met appartementen en is een omgevingsvergunning verleend voor nog twee vergelijkbare woongebouwen. Deze urban villa's wijken qua bebouwingstypologie af van de karakteristiek van Zuidhoven. De bestaande en nieuwe woongebouwen en de nieuwe voorzieningen langs de randen van de wijk oriënteren zich vooral op de doorgaande wegen langs de wijk.

Monumenten

Voor het gebied moet nog een inventarisatie plaatsvinden van potentiële gemeentelijke monumenten. Daarna worden ze nader onderzocht om te kijken of ze voor bescherming in aanmerking komen.

Op dit moment is het manegecomplex beschermd als monument. Verder komt de Zuidhovenkerk wellicht in aanmerking, evenals de kerk uit 1967 van de architect Ton Alberts aan de S.M. Hugo van Gijnweg. Ook is het denkbaar dat het restant van de Oudendijk (nu Spirea) dat nog herkenbaar is wordt beschermd.

Randen, routes en dijken

Zuidhoven wordt begrensd door S.M. Hugo van Gijnweg in het westen en zuiden, de Laan der Verenigde Naties in het noorden en de spoorlijn Rotterdam-Breda in het oosten. De Oudendijk is één van de oudste dijken op het eiland van Dordrecht en een karakteristiek landschappelijk element in de wijk. Tussen de wijk en de spoorlijn ligt een parkachtige ruimte met fiets- en wandelroutes. De Laan der Verenigde Naties vormt

de stedelijke hoofdontsluiting richting binnenstad. De laagbouwwoningen in de wijk manifesteren zich nauwelijks aan de omringende stedelijke infrastructuur, maar zijn vooral gericht op de centrale parkachtige ruimte met de voormalige buitenplaats. De gestapelde bouw richt zich voornamelijk op de doorgaande wegen langs de wijk.

De wijk kent drie toegangen voor het autoverkeer: twee aan de S.M. Hugo van Gijnweg en één aan de Laan der Verenigde Naties. De wijkontsluiting wordt gevormd door de ringweg via Campanula, Salvia, Robinhia en Godetia. De S.M. Hugo van Gijnweg kruist het spoor via een tunnel. Ter plaatse van deze tunnel ligt het treinstation Dordrecht-Zuid. Hiermee is Zuidhoven aangehaakt op het nationale spoorwegnetwerk.

3.14.3 Waardering, beleid en ontwikkeling

Voor Zuidhoven is het uitgangspunt bij bouwplannen en herinrichting van de openbare ruimte dat de huidige karakteristiek van de wijk bewaard moet blijven. De stedenbouwkundige hoofdstructuur bestaat uit de centrale parkachtige ruimte met de voormalige buitenplaats met daaromheen een ring van laagbouw met villa's en eengezinswoningen. Aan de buitenranden van de wijk zijn enkele woongebouwen en voorzieningen gebouwd. Elk woonmilieu heeft zijn eigen stedenbouwkundige en architectonische kenmerken die bewaard moeten blijven.

Woonmilieu villa's: lage woningdichtheid, vrijstaande en geschakelde villa's, verspringende rooilijnen per woning, bouwhoogte: 1 en 2 lagen (met kap of plat dak), gevarieerd dakenlandschap, gebakken materialen en veel groen in de omgeving (zowel openbaar als privé).

Woonmilieu eengezinswoningen: het woningblok als eenheid, verspringende rooilijnen per blok, bouwhoogte: 2 lagen met kap, zadeldaken met nok parallel aan de straat, gebakken materialen en veel groen in de omgeving (zowel openbaar als privé).

Randzone woongebouwen en voorzieningen: (middel) hoogbouw met appartementen, wonen in een groene setting, platte daken en gebakken materialen en veel groen in de omgeving. Voorzieningen hebben soms een afwijkende architectonische vormgeving.

