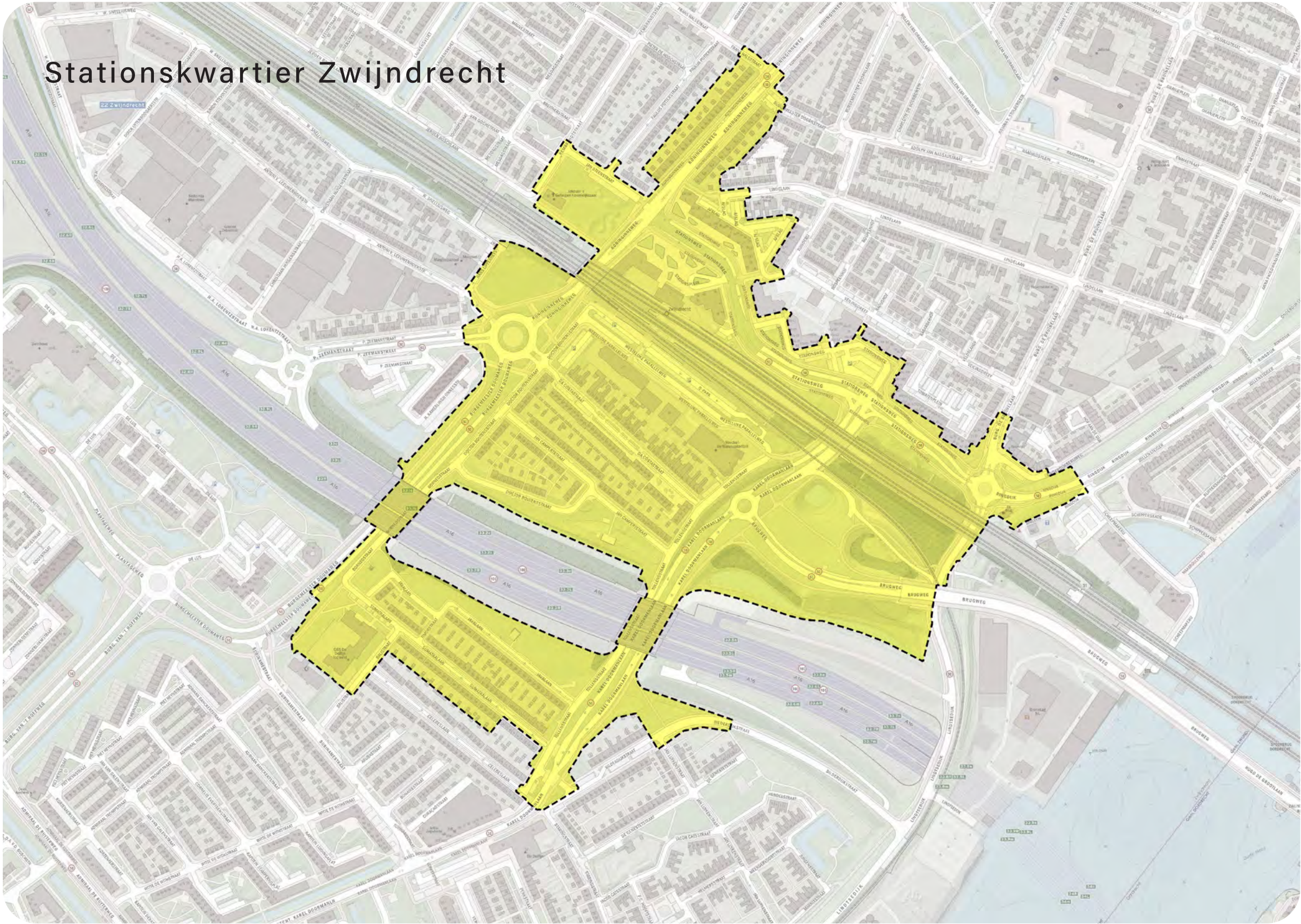


Beeldkwaliteitplan Zwijndrecht Stationskwartier

5 november 2021

DIZ TRI KT





Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Scope	5
1.4	Uitleg instrumentarium	5
2.	Context	6
2.1	Ontstaansgeschiedenis	6
2.2	Analyse	10
3.	Masterplan	17
3.1	Essentiekaart	17
3.2	Ruimtelijke Bouwstenen	20
4.	Uitgangspunten	23
5.	Lange Lijnen	24
5.1	Koninginneweg - Burgemeester Doumaweg	26
5.2	Karel Doormanlaan	28
5.3	Brugweg	30
5.4	A16-parken	32
6.	Stationsomgeving	34
6.1	Stationsplein	34
6.2	Stationsboulevard Zuid	36
7.	Woongebieden	38
7.1	Stationsomgeving	40
7.2	Koninginneweg	42
7.3	Maasterrassen	44
7.4	Indische Buurt	47

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zwijndrecht werkt aan de herontwikkeling van de Spoorzone van Zwijndrecht. Onder de naam Diztrikt wordt hier het nieuwe levendige hart van Zwijndrecht gerealiseerd. De directe aanleiding is de wens om meer woningen te bouwen bij het station. Dit draagt bij aan een betere sociaaleconomische positie, vergroot het draagvlak voor het openbaar vervoer en opent mogelijkheden voor extra verbindingen. Maar de opgave is breder dan het toevoegen van woningen; het gaat over het maken van een kwaliteitssprong op de terreinen van: wonen, duurzaamheid, leefbaarheid en voorzieningen in de entree van Zwijndrecht.

Het Stationskwartier maakt deel uit van het plan 'Spoorzone' en is een belangrijke gebieds-ontwikkeling in Zwijndrecht. Om daar goed richting aan te geven is een masterplan opgesteld. Het masterplan formuleert een aantal ruimtelijke bouwstenen. Het beeldkwaliteitsplan is een nadere uitwerking van het masterplan waarbinnen deze ruimtelijke bouwstenen een rode draad vormen.

1.2 Doel

Dit beeldkwaliteitsplan (BKP) stelt randvoorwaarden aan de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van het Masterplan Stationskwartier. Er wordt in weergegeven aan welke visuele kwaliteitseisen de openbare ruimte en bebouwing zal moeten voldoen. Zo wordt het gezamenlijke ambitieniveau voor het Stationskwartier bepaald. Het beeldkwaliteitsplan gaat over de integrale samenhang van de ruimtelijke aspecten. Het is daarbij van belang om de fasering van de ontwikkeling te verbeelden. Dit is gezien de verwachte lange doorlooptijd van de ontwikkeling een belangrijk aspect. Op elk moment dient het gebied "af" te zijn en aantrekkelijk om in te wonen en te leven.

Naast het formuleren van kwalitatieve randvoorwaarden is het beeldkwaliteitsplan ook een handreiking voor iedereen die bij het plan betrokken is. De ontwikkelaars, architecten, toekomstige bewoners en de gemeente zelf hebben er houvast aan. De opdrachtgevers en architecten kunnen er de kwaliteitseisen voor de bebouwing aan ontleen, aanstaande bewoners krijgen een beeld van hun toekomstige woonomgeving. De gemeente zal het beeldkwaliteitsplan als taakstellend kader hanteren voor alle betrokkenen bij het ontwerp en de herontwikkeling van het Stationskwartier Zwijndrecht.

In dit beeldkwaliteitsplan is daarom de focus gelegd op de identiteit van het Stationskwartier Zwijndrecht. Dit is uitgewerkt en in het beeldkwaliteitsplan opgenomen, vertaald in ontwerpthema's die daarbij goed aansluiten. De conclusie die daaruit volgt is dat een 'industriële stationsomgevings-sfeer' en de (vroeg) wederopbouw als dragers centraal staan in het beeldmerk van het Stationskwartier Zwijndrecht. De centrale ontwerpthema's die daarbij zijn geïdentificeerd, zijn de 'industriële tuinstad' en 'groenstedelijkheid'.

1.3 Scope

Het beeldkwaliteitsplan is een plan op hoofdlijnen dat de bouwstenen levert voor de opeenvolgende fases en daarmee een horizon biedt waar naartoe gewerkt wordt. Enerzijds moet het beeldkwaliteitsplan voldoende houvast bieden om de kwaliteit te kunnen borgen, anderzijds moet het voldoende ruimte bieden om de plannen flexibel aan de vragen uit de markt aan te kunnen passen en onvoorziene omstandigheden het hoofd te kunnen bieden. Het beeldkwaliteitsplan loopt gelijk op met het maken van een bestemmingsplan dat daardoor globaal en flexibel kan blijven. Het beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan vormen samen het totale toetsingskader. Voor enkele locaties in het gebied is een meer gedetailleerde uitwerking noodzakelijk.

Om de gezamenlijke wensen en ambities te waarborgen worden er in dit beeldkwaliteitsplan tevens verschillende principes voor de openbare ruimte opgesteld. Dit wordt gedaan door middel van principeprofielen en sfeerbeelden. De definitieve inrichting en maatvoering van de openbare ruimte zal later verder uitgewerkt worden ten tijde van het inrichtingsplan.

De visie op bebouwing en de architectuur is gebaseerd op de identiteit van de locatie. Een leidende factor voor de ruimtelijke kwaliteit is de landschappelijke onderlegger en het nieuwe stedenbouwkundige raamwerk. De identiteit is dus voor een deel gegeven maar ook voor een deel nog te construeren, en daarmee deel van de opgave. Het beeldkwaliteitsplan geeft richting aan de identiteit door bebouwingsprincipes en richtlijnen.

1.4 Uitleg instrumentarium

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van de gemeente is vastgelegd in de Welstandsnota (2013) en in bestemmingsplannen en beeldkwaliteitsplannen voor verschillende gebieden binnen het gemeentelijk grondgebied. Voor het Stationskwartier is dit beeldkwaliteitsplan opgesteld, en voor een aantal afzonderlijke deelgebieden zullen Kavelpaspoorten worden opgesteld. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid geeft aan dat bouwplannen hieraan moeten worden getoetst.

Aan de realisatie van het Stationskwartier zal door meerdere architecten en opdrachtgevers worden gewerkt, elk met eigen opvattingen over het uiterlijk van de te realiseren gebouwen en de openbare ruimte. In het algemeen geldt ten aanzien van de kwaliteitsbewaking, dat er bij bouwplannen vooroverleg en stedenbouwkundige supervisie plaatsvindt door een stedenbouwkundig adviseur van de gemeente. Daarbij wordt de afstemming tussen de individuele planbegeleiding door de stedenbouwkundig adviseur en de beoordeling door het Q-team (Quality-team) zorgvuldig geregeld en vastgelegd. Het Q-team bestaat uit van een aantal deskundigen zoals architect, stedenbouwkundige en planjurist. De toetsing vindt plaats aan de hand van de randvoorwaarden en richtlijnen, zoals geformuleerd binnen dit beoordelingskader (i.e. dit beeldkwaliteitsplan en de kavelpaspoorten) dat door de gemeenteraad is vastgelegd. Zowel de planbegeleider als het Q-team zijn hieraan gebonden.

2. Context

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Zwijndrecht: Stedelijk en groen

Zwijndrecht is dorpser dan Dordrecht, maar stedelijker dan bijvoorbeeld Hendrik Ido Ambacht. Zwijndrecht is een echte tuinstad. Er zijn veel ruime groenstructuren, er is geen duidelijk stedelijk centrum en het suburbane woningtype is dominant. De spreiding in woningtypes is echter groot. Naast de suburbane bebouwing zijn er ook stedelijke ensembles, enkele tuindorpen en soms zelfs landelijke bebouwing. In de wijken is Zwijndrecht bij uitstek groen en geborgen. In contrast met het groene karakter staat de impact van de grootschalige infrastructuur. Snelweg, spoor en dijken doorsnijden de tuinstad. Hier wordt Zwijndrecht grootschalig en grofstoffelijk. In het Stationskwartier komen beide eigenschappen samen. Het gebied is exemplarisch voor de geschiedenis van Zwijndrecht.

Zwijndrecht begin 20e eeuw

Oorspronkelijk was Zwijndrecht een klein, ietwat langgerekt lintdorp, ontstaan dankzij een (nog altijd bestaande) veerverbinding met Dordrecht. Aanvankelijk was het gebied agrarisch, waarbij vooral de tuinbouw een belangrijke bron van inkomsten was. Zwijndrecht werd zelfs even een centrum van de tuinbouw, zo stond ooit schuin tegenover het huidige station een enorm gebouwencomplex die de groenteveiling vormden. Dankzij de tuinbouw kon hier conservenindustrie ontstaan. Ook de glasindustrie was hier goed vertegenwoordigd. Een ander -nog bestaand- bedrijf dat bepalend werd voor Zwijndrecht werd buizenleverancier Van Leeuwen.

Zwijndrecht ontwikkelde zich dus aanvankelijk als tuindersnederzetting en rond 1900 vestigden zich verschillende industriële activiteiten in het buitendijks gebied. In het tweede decennium van de 20e-eeuw werd de treinverbinding Breda – Dordrecht – Rotterdam aangelegd waarmee Zwijndrecht werd aangetakt op een groter netwerk. Architect en stedenbouwer Pieter Verhagen ontwierp in 1927 een uitbreidingsplan voor Zwijndrecht: een tuindorp omringd door industrie en groen. In deze periode werd de basis gelegd voor de opzet van Zwijndrecht met lange lijnen, meerdere knooppunten en een ruim, groen karakter.

Station Zwijndrecht

Ondanks de bedrijvigheid bleef Zwijndrecht tot ver in de twintigste eeuw een betrekkelijk klein dijkdorp, waarbij de meeste bebouwing langs de Oude Maas was te vinden. Het stelde dan ook niet veel voor toen het in 1872 haar eerste station kreeg. Hoewel de naam anders deed vermoeden stond dat station bepaald niet in de buurt van het dorp. Het stond zelfs niet eens in de gemeente Zwijndrecht maar in de toenmalige buurgemeente Groote Lindt, vlak bij het gehucht Heer Oudelands Ambacht. Het station bevond zich dus letterlijk in de middle of nowhere, maar nóg opmerkelijker was dat het een relatief groot stationsgebouw had. Waarom voor zo'n groot gebouw werd gekozen is niet helemaal duidelijk, wellicht moest het meerdere plaatsen in de Zwijndrechtse Waard bedienen, waaronder plaatsen als Heerjansdam en Hendrik Ido Ambacht. Het station stond in ieder geval nabij een destijds belangrijk kruispunt van wegen.

Het eerste station zou trouwens maar betrekkelijk kort dienst doen. Aan het einde van de negentiende eeuw kwam in Zwijndrecht de industrialisatie op gang, mede aangejaagd door de groei van het Dordrechtse havengebied. Vanaf dat moment begon ook het inwonertal van Zwijndrecht gestaag te groeien en al snel ontstond behoefte aan een station dat aanzienlijk dichterbij de dorpskern kwam te staan. In 1887 werd daarom als proef een extra halte geopend, niet ver van de spoorbrug over de Oude Maas. Blijkbaar voorzag die halte in een behoefte, al snel ontstond een lobby om van de halte een permanent station te maken. Al in 1895 werd de halte opgewaardeerd tot station, compleet met stationsgebouw. Dat tweede station stond ongeveer ter hoogte van de huidige onderdoorgang Lindtsedijk, vlak bij de rotonde Stationsweg, Burgemeester de Bruïnelaan / Ringdijk.

Licht, lucht, ruimte en auto's

In de wederopbouwperiode werd Zwijndrecht ontdekt als groeikern. Zwijndrecht bood de ruimte voor de gigantische woningnood van Rotterdam en de Drechtsteden. In razend tempo werd in de jaren '60, '70 en '80 de Zwijndrechtse Waard volgebouwd met wederopbouwarchitectuur en het inwoneraantal van Zwijndrecht explodeerde. De wederopbouwarchitectuur bood licht, lucht en ruimte en voor heel veel mensen een bijzonder aantrekkelijke woonomgeving. Er kwamen voor die tijd moderne appartementen, woningen met een tuintje en allemaal goed bereikbaar. Tot aan vandaag zijn veel woningen populair en wonen veel mensen met veel plezier in Zwijndrecht. Toch zijn bepaalde gebieden eentonig en worden ze gedomineerd door auto's, waardoor de verblijfskwaliteit beperkt is. In dezelfde tijd wordt Walburg aangelegd. Een wijk op de grens met Hendrik Ido Ambacht waar een groot winkelaanbod wordt gerealiseerd. Winkelcentrum Walburg is het winkelhart van Zwijndrecht en omgeving, met een weekmarkt op donderdag, maar heeft het nooit tot de verbeelding gesproken als hèt centrum van Zwijndrecht.

Doorsnijdingen

Vanaf de jaren '80 neemt de hoeveelheid verkeer op weg en spoor verder toe. In deze periode doet de grootschalige infrastructuur de intrede in Zwijndrecht, en deze begint te contrasteren met het karakter van de Tuinstad. Met de intensivering van het verkeer op de spoorlijn en de weg neemt de impact voor Zwijndrecht toe. Er is overlast van geluid, fijnstof en risico's met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er ontstaat een tweedeling in Zwijndrecht ter plaatse van het Stationskwartier. Naast de Stadsbrug en de spoorbrug wordt ook een tunnel aangelegd. De wegen en bebouwing rondom de infrastructuur werden nooit aangepast op de nieuwe structuur en op de overlast die deze met zich meebracht.

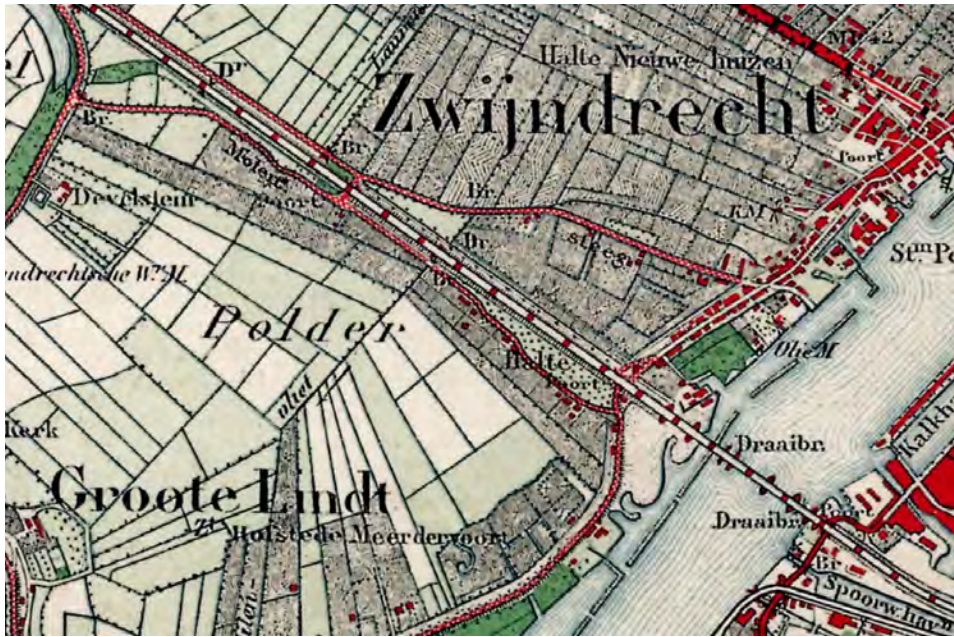
Geen centrum, wel verbondenheid

Zwijndrecht bestaat uit een aantal knooppunten die met lange lijnen met elkaar verbonden zijn. Deze veelvoud aan centrale punten maakt Zwijndrecht tot een polycentrische Tuinstad. Enkele belangrijke knopen zijn het bestuurlijk knooppunt, het winkelhart (Walburg), het Veerplein en het station. Al deze plekken kunnen heel natuurlijk naast elkaar bestaan. Het is niet denkbeeldig dat het ontbreken van een 'echt' centrum bijdraagt aan het ontspannen karakter van Zwijndrecht en daarmee onderdeel van de identiteit. In plaats van centraliteit is er sprake van spreiding, waarbij de lange (zicht)lijnen een verbondenheid met het open landschap geven en de hoge dijken beschutting bieden. Zeker is dat er een bepaalde rust uitgaat van Zwijndrecht; een groene geborgenheid. Sociaal en zorgzaam. Een rijk verenigingsleven en tegelijk weten wat werken is. Het is iets om op door te bouwen.

Ambitie Stationskwartier

Nu staat Zwijndrecht weer aan de vooravond van een grootschalige transformatie. Dit keer om de verschillende kwaliteiten van Zwijndrecht bij elkaar te brengen. De impact grof en groot (infrastructuur) wordt verkleind, zodat ook het Stationskwartier met groen en geborgen wordt (tuinstad!). Daarom worden in de Spoorzone niet alleen woningen toegevoegd maar wordt ook ingegrepen in de stedenbouwkundige structuur en ontstaat een nieuw centrum. De ambitie voor het Stationskwartier is om door te bouwen op het groene karakter van de Tuinstad. De lange lijnen worden versterkt en het Zwijndrecht met de meerdere centra is het uitgangspunt. De knoop van het station van Zwijndrecht wordt ruimtelijk en programmatisch versterkt en vormt het nieuwe Hart van de Tuinstad.

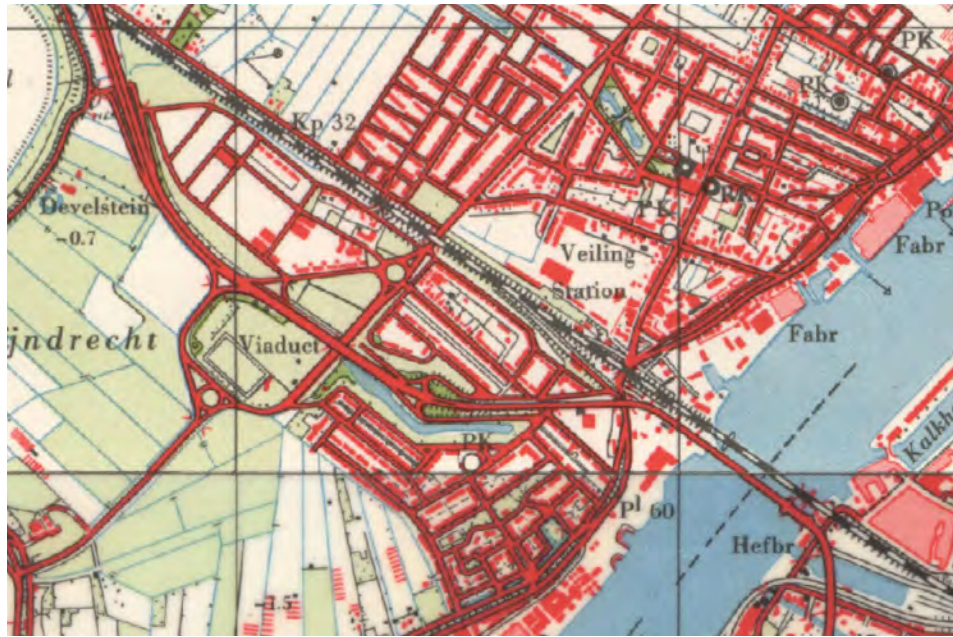
Bron: Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht, 2019



1920



1940



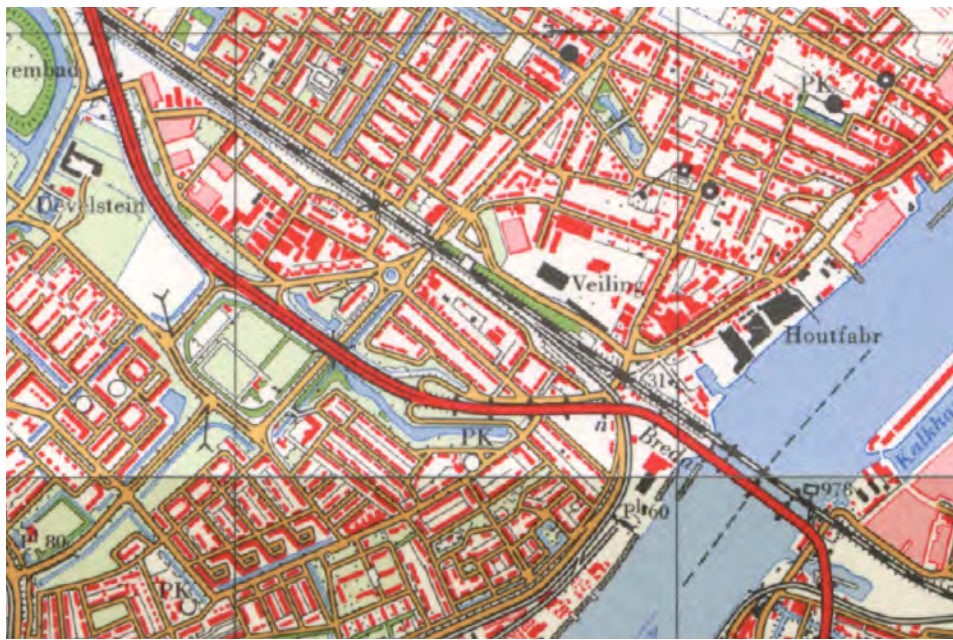
1960



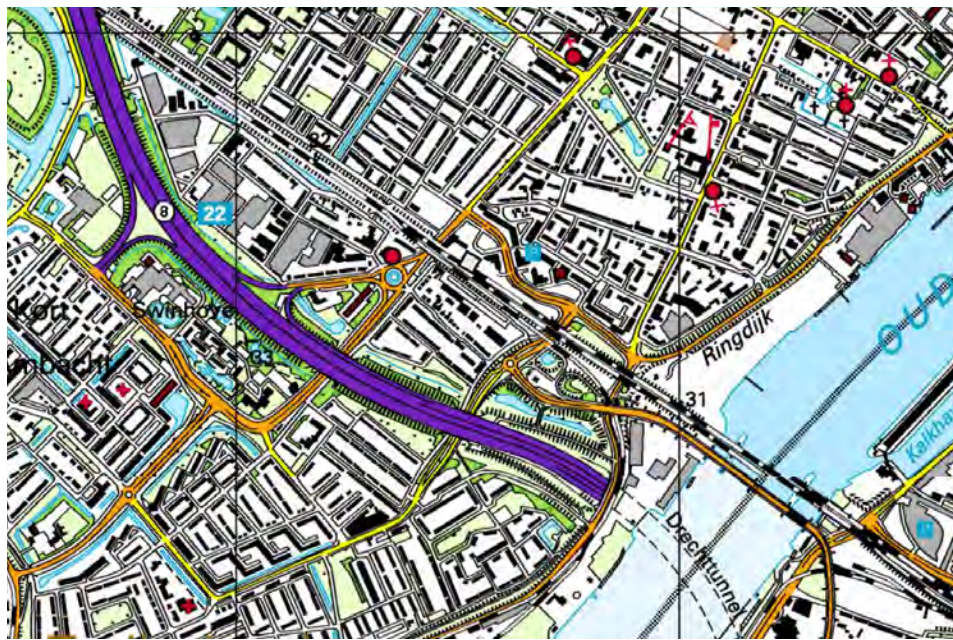
Marinus Jan
Granpré Molière

Pieter Verhagen

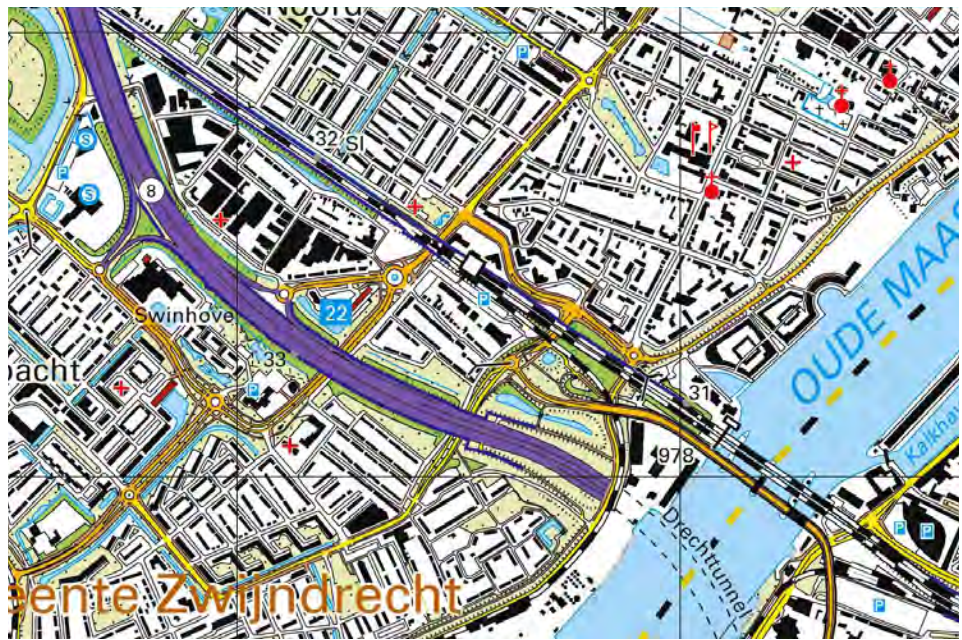




1980



2000



2020

Station Zwijndrecht 1920



Station Zwijndrecht 1965



het huidige Station Zwijndrecht in aanbouw 1965



Bouwjaar: 1965
Verbouwd: 1996, 2013
Architecten: C. Douma, M.W. Markenhof



2.2 Analyse

De huidige situatie wordt gekenmerkt door een relatief lage bebouwingsdichtheid in een royaal groen raamwerk. Met name rond de A16 en richting de Oude Maas / Brugweg is er veel groen. De taluds van de A16 maar ook van de spoorlijn zijn groen ingeplant, en rond en onder de aanlanding van de Brugweg (Zwijndrechtse zijde) zijn groen, water en veel bomen te vinden. Het is deze royale groen-landschappelijke context die leidend zal zijn, ook in de nieuwe situatie. Naast het vele landschappelijke groen wordt de belangrijkste inspiratie voor het Stationskwartier gevonden in de geschiedenis van het gebied. Enerzijds de opkomst van de industrialisatie sinds het eind van de negentiende eeuw, en anderzijds de grote groeispurt van Zwijndrecht van na de Tweede Wereldoorlog.

Tussen het spoor en de snelweg A16 ligt een oude woonbuurt rond de Da Costastraat, met naoorlogse arbeiderswoningen, deels vervangen door appartementen in het kader van stadsvernieuwing en kantoorgebouwen aan de Westelijke Parallelweg. Ten zuiden van de A16 ligt de Indische Buurt, eveneens met naoorlogse arbeidswoningen. De beide buurten profiteren van het vele groen rond het spoor en met name de A16.

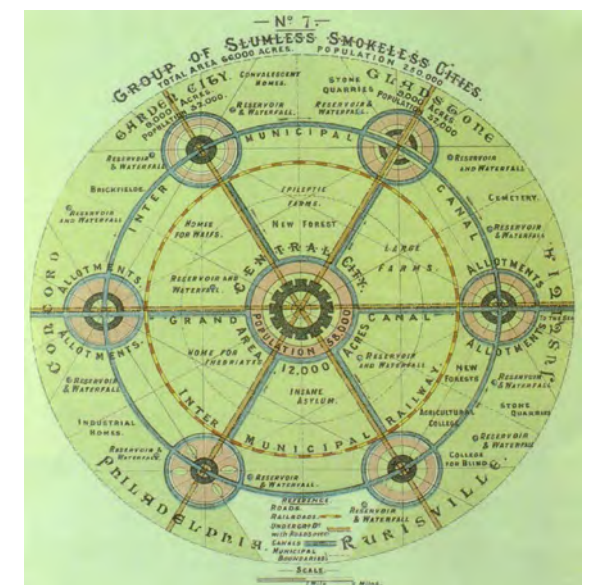
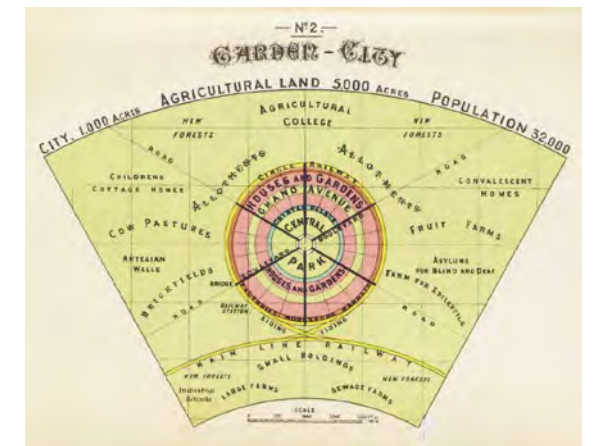
Ten noorden van het spoor ligt de Stationsweg die in het westen uitkomt op het Stationsplein. Sinds de herontwikkeling van het Veilingterrein staan aan de Stationsweg kantorenpanden, die deels zijn getransformeerd naar woningen, en aan het Stationsplein woningen met winkelvoorzieningen in de plint. De Stationsweg en het Stationsplein zijn 'verkeerskundig' ingericht en liggen aan een brede groene strook ten noorden van het spoor. Hier ligt de kans om het groene beeld te versterken.

Bij de grote schaal van de eromheen gelegen infrastructuur past een nieuwe stedelijke dichtheid die profiteert van de nabijheid van het station. De schaalvergroting en verdichting van het Stationskwartier, gelegen rond de hoge spoordijk, de brede snelweg en aan de Oude Maas, wordt ingevuld met een stoere industriële no-nonsense architectuur. Met name tussen het spoor en de A16 ligt de kans om een 21ste-eeuwse stationsbuurt te maken, met rijk gedetailleerde baksteenarchitectuur die zich op eigentijdse wijze spiegelt aan de oude groenteveiling en de eerste fabrieken aan de Oude Maas.

De Indische Buurt ligt verder van het station, aan de zuidzijde van de snelweg A16. Hier wordt gerefereerd aan de naoorlogse wederopbouw. Ook als is de eerste bebouwing aan de zuidzijde van het spoor van voor de oorlog (aan de Da Costastraat), de grote groeispurt is van na de Tweede Wereldoorlog. Op basis van de stedenbouwkundige plannen die Pieter Verhagen al voor de oorlog maakte, zijn in de vroege wederopbouw in rap tempo de eerste buurten rond het station gerealiseerd. Deze buurten hebben in stedenbouw en architectuur nog steeds de kenmerken van de tuinstadgedachte, met mooi gevormde straten en pleintjes, ondersteund door een ingetogen baksteenarchitectuur met ambachtelijke verbijzonderingen in de detaillering.

Het beeld van het Stationskwartier wordt een versmelting van de schoonheid van (1) de 19de-eeuwse industrialisatie en de 20ste-eeuwse groei, met kenmerken van (2) de tuinstad, (3) de wederopbouw en (4) de nieuwe zakelijkheid, maar dan in de 21ste eeuw. Pieter Verhagen Revisited.

De tuinstad-gedachte is door stedenbouwkundige Ebenezer Howard in 1898 ontwikkeld, als een revolutionair model voor stedelijke ontwikkeling. "Tuinstad" is een term voor een specifieke vorm van Europese stedenbouw. Hij verwijst naar stadswijken met een typisch dorps karakter. Een variant op het tuinstadmodel is het tuindorp, bescheidener uitgevoerd als onderdeel van een grote(re) stad in plaats van een op zichzelf staande nieuwe gemeenschap. Veel tuindorpen zijn gebouwd vanaf de jaren twintig van de twintigste eeuw, om een tegenwicht te bieden aan de verpauperde arbeiderswoningen van grote steden. Soms werden zij opgezet door sociaal voelende ondernemers, andere tuindorpen zijn gebouwd door woningcorporaties of gemeenten. Tuindorpen werden ook opgezet als nieuwe buurten in dorpen, bijvoorbeeld om arbeiders van een nabijgelegen fabriek te huisvesten. De tuindorpen kenmerken zich door lage eengezinswoningen met een voor- en een achtertuin en een omgeving met veel groen.



In Zwijndrecht is aan deze gedachte uitwerking gegeven door stedenbouwkundige Pieter Verhagen, die samen met o.a. M.J. Granpré Molière een ontwerp bureau had. Zij ontwierpen volgens de 'Delftse School', een stroming die streefde naar een architectuur, gebaseerd op universele normen en waarden. Daarnaast wilde men de traditie van de Nederlandse plattelandsbouw in ere houden. Deze traditie was een reactie op de Amsterdamse School die volgens de traditionalisten te decoratief was ingesteld. Volgens de architecten van de Delftse School lag schoonheid juist in de eenvoud en was een goede harmonie tussen massa, ruimte en lichtval belangrijk. De architectuur moest nederig zijn en vooral niet opvallen. De functie van een gebouw moest tot uitdrukking komen in de vorm. Vandaar werd ook een groot onderscheid gemaakt in de vormgeving van woonhuizen (simpel en ingetogen) en publieke gebouwen als stadhuizen en kerken, die juist monumentaal moesten zijn om hun functie te benadrukken.

Kenmerkend voor de Delftse School zijn het vrijwel uitsluitende gebruik van baksteen, brede kozijnen en erkers (veelal in lichte kleuren), hoge gootlijnen en groene hagen. De daken tussen topgevels, zijn hoog en steil en met pannen bekleed. De baksteen gevels vallen op door het gebruik van natuursteen op constructief belangrijke punten. De architectuur van de Delftse School heeft de wederopbouw tijdens en na de Tweede Wereldoorlog in sterke mate beheerst, wat illustratief lijkt voor de populariteit en het vertrouwen in de toekomstwaarde ervan.

Voor de industriële tuinstad (tuinstad 2.0) wordt uitgegaan van de kernwaarden van de tuinstadgedachte van Ebenezer Howard, M.J. Granpré Molière en Pieter Verhagen. Ten eerste is dat een ruimtelijke opzet met veel groen. Verharding wordt beperkt, het bestaande groen wordt versterkt en waar mogelijk wordt groen toegevoegd. Parkeren wordt zoveel als mogelijk uit het zicht gerealiseerd, op binnenterreinen of in garages. De groene openbare ruimte zorgt voor eenheid, met doorlopende lange lijnen en een herkenbare inrichting. Er is een sterke groene structuur die de juiste balans in de variatie van de afzonderlijke gebieden beschermt. Het Stationskwartier als geheel levert een belangrijke bijdrage om die eenheid in veelheid, harmonie en evenwicht te verwezenlijken.

Ten tweede wordt de nieuwe identiteit ondersteund door 'eenheid in verscheidenheid'. Het beeld en de kwaliteit van het Stationskwartier wordt bereikt met een duidelijke verankering in de context, en de aandacht voor identiteit en herkenbaarheid. De ontwerpfilosofie voor het Stationskwartier gaat uit van een indeling in drie gebieden met meerdere buurtjes en een eigen sfeer. Het streven naar samenhang is nodig om een architectonische en stedenbouwkundige conditie te faciliteren waarbinnen verschillende buurtsferen werkelijkheid kunnen worden, in harmonie met elkaar. Dat is in lijn met opvattingen van stedenbouwkundigen als de Engelsman Raymond Urwin (1863-1940) die zegt dat samenhang niet hoeft te leiden tot monotonie: 'The variety of each is dominated by the harmony of the whole.'

Passend in de algemene principes voor het Stationskwartier krijgt ieder deelgebied een eigen architectuursignatuur, met een eigen kleur- en materiaalpalet. In de uitwerking wordt de definitieve keuze gemaakt, zodanig dat:

- er een goede balans is tussen samenhang en continuïteit enerzijds, en onderscheidend vermogen anderzijds
- elk gebouw of blok bijdraagt aan de beoogde sfeer
- de nieuwbouw voldoende architectonische elementen bevat (kleur, materiaal, detaillering en/of vorm) en dat het een duidelijk zichtbare relatie aangaat met de openbare ruimte.

Uitbreidingsplan Zwindrecht 1927
Granpré Molière, Verhagen en Kok



Uitbreidingsplan Zwindrecht 1934
Granpré Molière, Verhagen en Kok



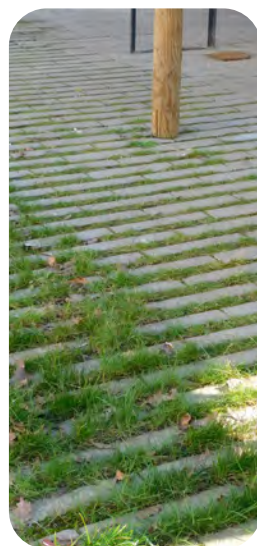
Huidige situatie

Een bescheiden leefomgeving met karakteristieke woonmilieu's, royaal in het groen. Gescheiden door het spoor en snelweg, verbonden door het station en de onderdoorgangen



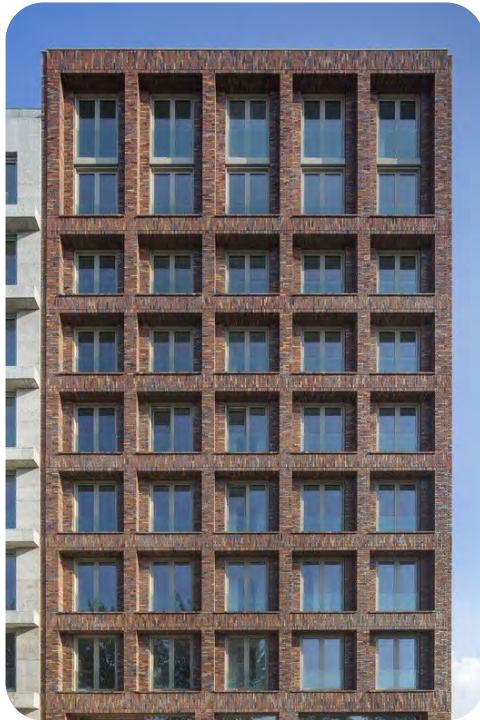
Inspiratie De identiteit van het Stationskwartier

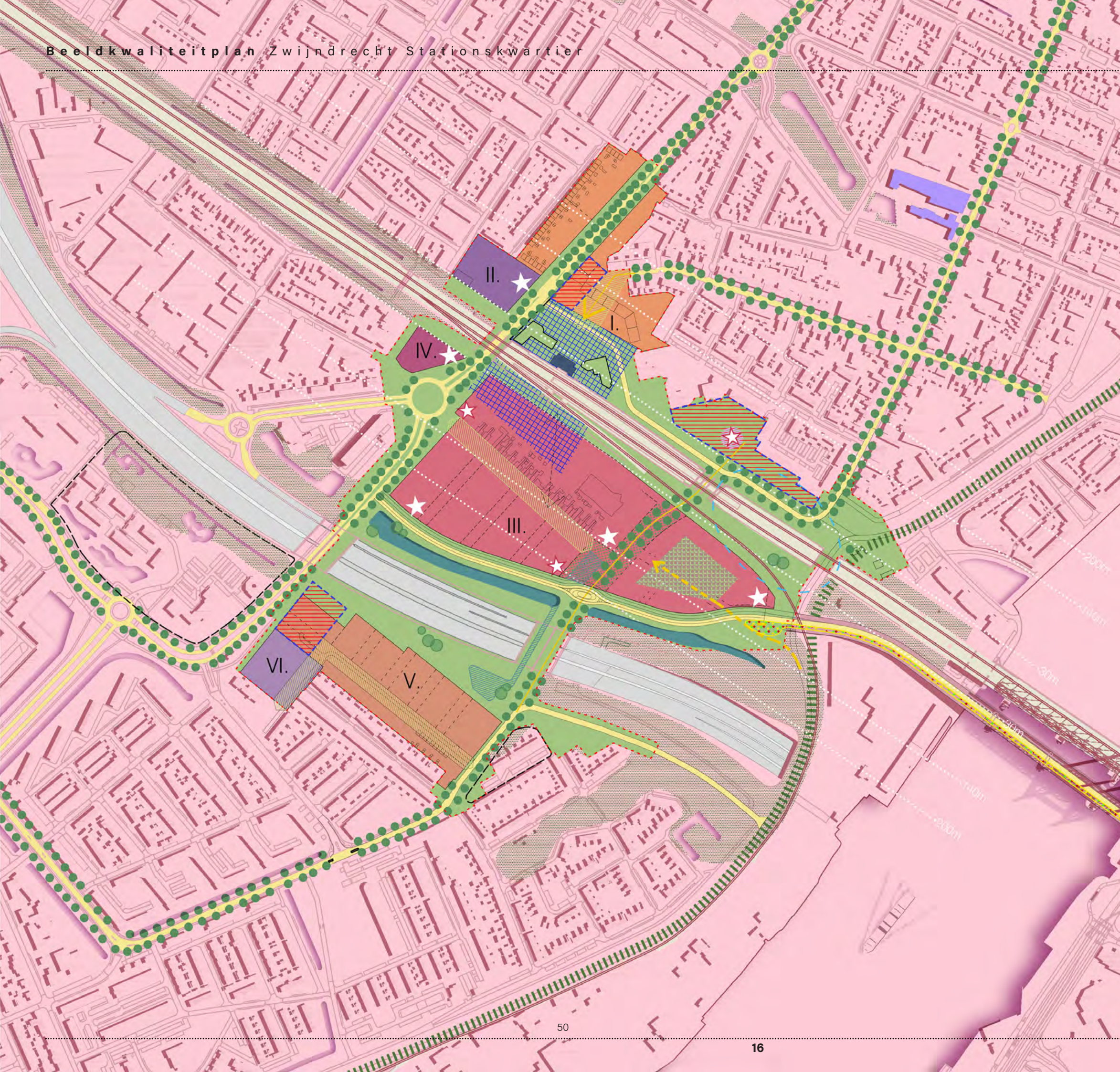
Een stoere en groene stationsomgeving, waar het karakter van het spoor herkenbaar is. Robuust ingericht, met ruige natuurinclusieve begroeiing en ruimte voor ontmoeting en spelen.



Inspiratie De identiteit van het Stationskwartier

De industriële tuinstad, met een stoere industriële no-nonsense architectuur, en architectonische kenmerken die te zien zijn in de vroege naoorlogse woonbebouwing van Zwijndrecht. De maat en schaal, de architectuurstijl, de toegepaste materialen en details, alles zal de identiteit ondersteunen van het Stationskwartier.





Legenda

- I Stationsplein/Koninginneweg
- II Yperen locatie
- III Maasterras
- IV ABB locatie
- V Indische Buurt
- VI Dolfijn locatie
- Projectgebied
- Groen gebied
- Groen omgeving
- Water
- Stationsplein
- Brugplein
- Omsloten park
- Botanische loper
- Stationsgebouw
- Gemeentehuis
- Spoorparkpaviljoen
- Hoogteaccent
- Secundair hoogteaccent
- Stedenbouwkundige onderzoeksplekken
- Water zoekgebied
- Onderzoek toekomstige ingreep
- (Groen)verbinding
- Risicogrens externe veiligheid
- Voetverbinding
- Mogelijke verbinding

3. Masterplan

3.1 Essentiekaart

In september 2019 heeft Studio Hartzema in opdracht van de Gemeente Zwijndrecht en Woonkracht 10 een Masterplan voor het Stationskwartier in Zwijndrecht opgesteld. Aan de hand van een uitvoerige analyse zijn verschillende ambities voor het Stationskwartier opgesteld. Dit heeft geleid tot de hiernaast afgebeelde essentiekaart. Deze essentiekaart heeft aan de basis gestaan van het stedenbouwkundig referentieplan en proefverkaveling, en voor dit Beeldkwaliteitplan.

In het Masterplan wordt voor het Stationskwartier uitgegaan van het ‘toevoegen van kwaliteit’. Dit vertaalt zich in drie doelstellingen:

- het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor voetgangers in de te ontwikkelen gebieden
- het aansluiten aan (beoogde) Zwijndrechtse identiteit, met name een uitwerking geven aan bebouwing en inrichting van de openbare ruimte
- het creëren van een aantrekkelijk stads centrumgebied.

Door de strategische ligging biedt het Stationskwartier de mogelijkheid de verbinding te verbeteren tussen de gebieden aan weerszijden van spoor en snelweg. Focus ligt hierbij op het versterken van de verbinding via de Koninginneweg-Burgemeester Doumaweg en via de Karel Doormanlaan-Burgemeester De Bruïnelaan.

Zwijndrecht is een groene gemeente, beschut gelegen binnen de hoge dijken en met lange lijnen verbonden met de omgeving. Een tuindersdorp van linten en veel laagbouw, maar tegelijk doorsneden door grote infrastructuur. Het Stationskwartier zoekt de verbinding tussen de bestaande kwaliteiten van Zwijndrecht en de uitdagingen van nu.

Veranderingen in de verkeersinfrastructuur zijn voorwaardelijk voor het slagen van het Stationskwartier. Daarom worden aanpassingen van de infrastructuur voorgesteld met als grootste ingreep de verlegging van de Brugweg. Door deze verlegging ontstaat er meer ontwikkelruimte voor woningbouw in het Maasterras en kan Zwijndrecht directer op Dordrecht aansluiten. Bovendien ontstaat er meer ruimte om binnen Zwijndrecht historische lijnen door te trekken en daarmee de barrièrewerking van de infrastructuur van spoor en snelweg te verminderen.

Hoofdstructuur

De essentiekaart geeft op hoofdlijnen de verdeling tussen bebouwd en onbebouwd weer. Hiertoe wordt de structuur van de openbare ruimte vastgelegd en ontstaan er binnen deze structuur bouwvelden met een flexibele invulling. Het geheel vormt een solide raamwerk dat de basis is van verdere planvorming, maar ook een aanjager van kwaliteit. Het raamwerk vormt de basis voor een duurzame en bestendige gebiedsontwikkeling.

Compactere infrastructuur

De ruimte die de infrastructuur inneemt wordt kleiner. De wegen worden smaller, gebouwen staan direct aan de straat. De buitenruimte wordt hierdoor aantrekkelijker en de noord-zuidverbindingen door het Stationskwartier worden versterkt. De wijken ten noorden van het spoor en ten zuiden van de A16 komen dicht bij elkaar te liggen. Ook de Karel Doormanlaan krijgt een vriendelijker karakter met de nadruk op voetgangers en fietsers. De Stationsweg wordt afgewaardeerd ten gunste van de openbare ruimte. Hier worden diverse pleinen gemaakt die bijdragen aan de samenhang binnen het gebied met aangename verblijfsgebieden.

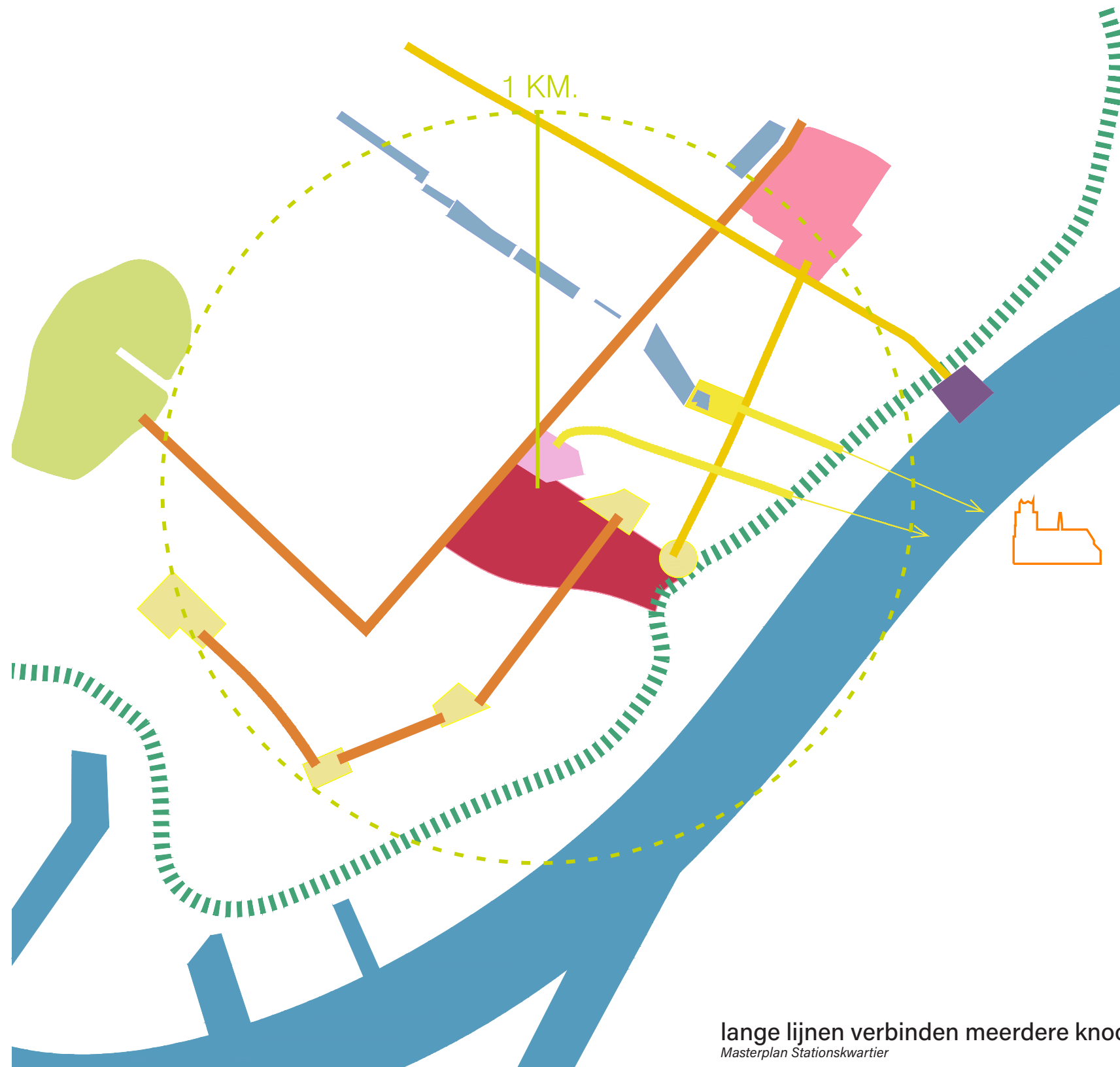
Groen-blauwe structuren

De omgeving van het Stationskwartier is groen. Ook de bermen van de groot-schalige infrastructuur dragen bij aan de doorgaande landschappelijke structuren. Op deze manier lopen meerdere grote structuren van water en groen door in het plangebied. In de essentiekaart zijn deze benoemd en geaccentueerd. Eén van de structuren loopt in oost-westelijke richting en verbindt het Brugplein met het toekomstige Balkon aan de Maas (de huidige Brenntaglocatie). De grotere groenstructuur in het plangebied is ook van belang als zoekgebied voor de wateropvang.

Lange lijnen

Het plan wordt door twee lange lijnen in noord-zuidrichting met de overige wijken van Zwijndrecht verbonden: de Stadsas en het Groene Lint. De Stadsas wordt gevormd door de Koninginneweg-Burgemeester Doumaweg-Plantagelaan. Dit is tegelijk ook de hoofdas van de Zwijndrechtse Waard. Deze lange lijn verbindt het plangebied met het centrum van Zwijndrecht en het Develpark, dat als stedelijke groene oase de een belangrijke rol kan spelen als uitvalsbasis voor het Stationskwartier. Het Groene Lint wordt gevormd door de nieuwe verbinding van de Burgemeester de Bruïnelaan naar de Karel Doormanlaan. Met dit lint wordt een belangrijke route tussen beide delen van Zwijndrecht aan weerszijden van de infrastructuurbundel gecreëerd. Kenmerkend van deze route is de diversiteit in ruimtes en bebouwing.

Daarnaast worden interne verbindingen versterkt. Deze dragen bij aan logische en aantrekkelijke routes binnen het gebied en tussen de deelgebieden, zorgen voor groene dooraderingen, afwisselende ruimtes en spelen een rol als potentiële vluchtroutes door het gebied. Door Maasterras West leiden minimaal twee openbaar toegankelijke routes in noord-zuidelijke richting. Bij Maasterras Oost ontstaat (minimaal) een openbare doorsteek naar de Brugweg.



Samenhang

Binnen de bouwvelden zijn markeringen aangebracht die interne verbindingen en ruimtes suggereren. Het zijn mogelijke openingen in de bebouwing die het netwerk van de openbare ruimte kunnen versterken en verrijken. Hierbinnen is ruimte voor speelgelegenheid, ontmoeting en verblijf. Ook de voormalige natuurspeeltuin krijgt hier een plek. De afzonderlijke groengebieden kennen een afmeting, die voldoende groot is om stevige boombeplanting en verblijfsplantsoenen op te nemen. Aanvullend zal gestuurd worden op het realiseren van groene straten en ruimtes binnen de deelgebieden.

De grotere groen-blaue structuren en de kleinere interne groenstructuren maken samen een landschappelijk netwerk. Het is de basis voor de groene stedelijkheid van het gebied. Hoewel de structuur van wegen en de openbare ruimte qua uitvoering relatief onafhankelijk is van de invulling van de nieuwe projectgebieden krijgen raamwerk en invulling uiteindelijk een nauwe samenhang. Zoals elders in Zwijndrecht grijpen ruimte en bebouwing in elkaar en versterken elkaar. Het groen rond het plangebied en de groene ruimtes binnen deelgebieden vormen een samenhangend groen netwerk.

Interactie rond het station

Stationsomgevingen zijn gebieden met grote contrasten. Vaak druk, soms heel erg leeg. Tegelijkertijd zijn ze beeldbepalend voor de plek en zijn deel van de identiteit. Direct rond de uitgangen van het station zijn interactiegebieden gedefinieerd. Ze vormen de overlap tussen de ruimte rond het station en de aanpalende deelgebieden. Hier is sprake van een wisselwerking tussen gebouwen en openbare ruimte. Deze draagt bij aan een functionele en tegelijk aantrekkelijke aanhechting van de noodzakelijke logistiek van het station aan het groene karakter van de (woon)omgeving.

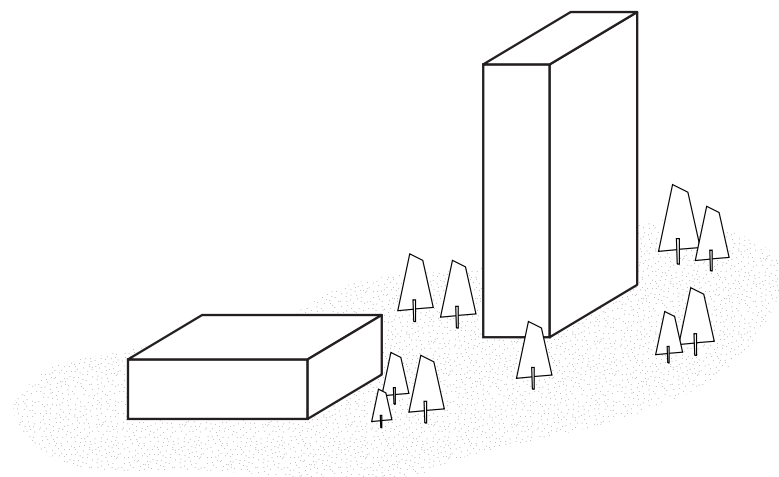
3.2 Ruimtelijke Bouwstenen

1. Groen en Stedelijk

Het Stationskwartier wordt de meest urbane plek in de Zwijndrecht. Tegelijk wordt het een groengebied, aansluitend bij de identiteit van Zwijndrecht als Tuinstad. Net als elders in Zwijndrecht krijgt ook het Stationskwartier een inrichting waar groen en rood elkaar versterken. Bij dit entreegebied met waterfront, station en snelweg-oprit past een woon- en werkprogramma met stedelijke dichtheid en een dynamische publieke ruimte: levendig, stedelijk en afwisselend. Hoogteaccenten geven de plek een gezicht aan de snelweg, aan de Koninginneweg en worden gezien vanaf de Oude Maas.

Door de hogere dichtheid van bebouwing is de kwaliteit van de groene openbare ruimte des te belangrijker. Het groen heeft maat en schaal en vormt een structuur die van belang is voor het Stationskwartier zelf, maar verbindt het gebied ook met zijn omgeving.

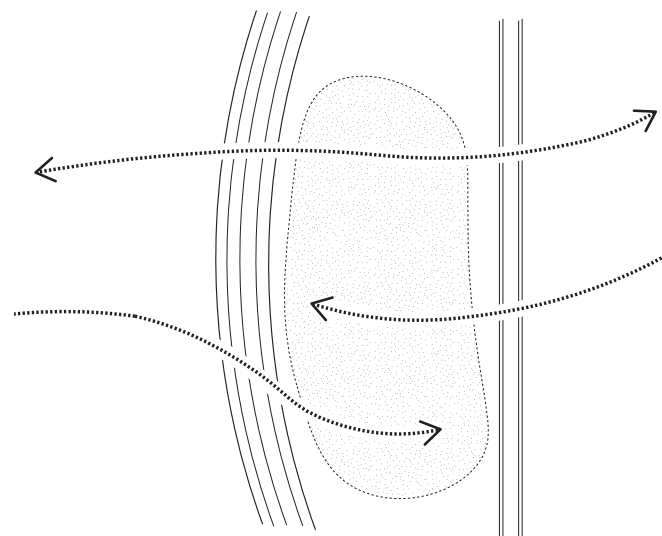
Het groen zorgt voor de uitstraling en identiteit. Groen is letterlijk de verbinding tussen de gebouwen en heeft een belangrijke functie voor de ontmoeting van mensen die in het gebied wonen en werken. Tegelijkertijd heeft de openbare ruimte een belangrijke betekenis voor klimaatadaptatie en natuurwaarden en heeft daarmee ook een technische component. Door de samenhang tussen groen en bebouwd draagt het Stationskwartier bij aan de identiteit van Zwijndrecht als geheel.



2. Het Stationskwartier legt verbindingen

De ontwikkeling van het Stationskwartier biedt een uitgelezen kans om verbindingen binnen Zwijndrecht te herstellen. Op dit moment overheersen de oost-west structuren, waardoor het gebied een geïsoleerde ligging heeft. Slecht zichtbaar en nauwelijks een betekenis voor Zwijndrecht als geheel. De impact van de grootschalige infrastructuur wordt teruggebracht tot binnenstedelijke proporties en het langzaam verkeer wordt bevorderd. De leegtes rond de infrastructuur worden verkleind en krijgen een functie en inrichting die past bij Zwijndrecht. Dwars op het spoor en de snelweg worden de noord-zuid verbindingen verbeterd tot aangename en logische routes. De routes krijgen een groene inrichting en aantrekkelijke bebouwing. Zichtlijnen onder de viaducten door en hogere gebouwaccenten verkleinen gevoelsmatig de afstanden. De barrières van snelweg en spoor worden geslecht, noord en zuid verbonden.

Ook legt het Stationskwartier de link naar de buitenwereld. Door hogere gebouwen op strategische plekken wordt Zwijndrecht zichtbaar vanaf de A16. De automobilist passeert straks niet langer Zwijndrecht ongemerkt. Zwijndrecht is verbonden met de Randstad.

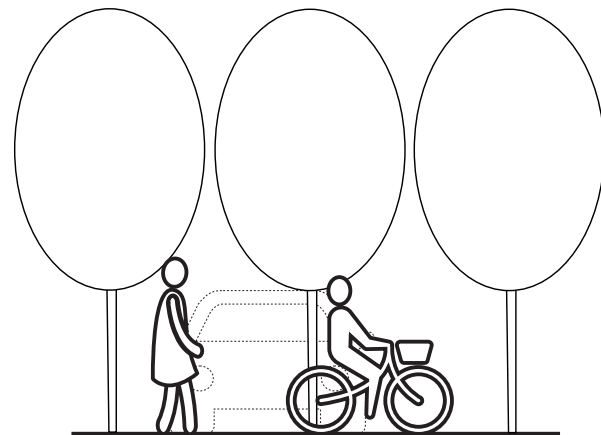


3. De voetganger en fietser centraal

De verblijfskwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling. Dat betekent minder (geparkeerde) auto's op straat en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De impuls aan bereikbaarheid voor langzaam verkeer gaat gelijk op met een versimpeling van de routes voor automobilisten en betekent daarmee ook voor automobilisten een verbetering van de bereikbaarheid.

De verkeersstructuur wordt aangepast waardoor het meeste verkeer van de Stationsweg verdwijnt en ook het Maasterras autoluw wordt. Uitstappen uit de trein betekent straks binnenstappen in een aantrekkelijke en groene voetgangersomgeving.

Wonen en werken in het Stationskwartier betekent verblijven in een prettige omgeving. De buitenruimte zorgt voor uitwisseling, ontmoeting en samenhang. Het vernieuwde netwerk van langzaam verkeersroutes zorgt ook voor (fiets)aansluitingen op de omgeving, waardoor het Stationskwartier een schakel is tussen de verschillende wijken. Centrum, Noord en Kort Ambacht worden door de (her)ontwikkeling van het Maasterras onderling verbonden.



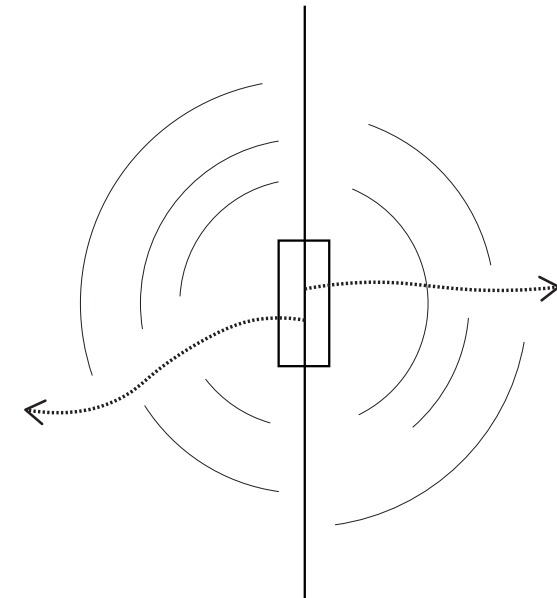
4. Poort van Zwijndrecht

Het Stationskwartier is voor velen de toegang tot Zwijndrecht. In het gebied bevinden zich immers zowel het NS station Zwijndrecht, de aanlanding van de Stadsbrug uit Dordrecht (Brugweg) als de snelwegafrit vanaf de A16. Het gebied geeft daarmee de eerste indruk van Zwijndrecht waardoor het beeldbepalend wordt voor bezoekers en passanten in trein, auto en boot. Er ligt hier de unieke kans om Zwijndrecht neer te zetten en te markeren op de kaart.

Daarom wordt ingezet op het verbeteren van de stationsomgeving. Station Zwijndrecht krijgt twee voorkanten die goed bereikbaar zullen zijn te voet, met de fiets en met de auto. Met een uitstraling die past bij de identiteit van Zwijndrecht, groen, ontspannen en tegelijk stedelijk. De stationsomgeving krijgt een hoogwaardige inrichting met functies en voorzieningen die het gebied ook aan de randen van de dag laat leven.

De Brugweg wordt verlegd, verlengd en vernieuwd met een inrichting voor fietsers en voetgangers en waarin de auto ondergeschikt is. De afslag van snelweg wordt soepel aangesloten op de Koninginneweg die door herinrichting en nieuwbouw het visitekaartje van Zwijndrecht is. Tenslotte zal door hogere bebouwing het gebied beter zichtbaar zijn vanuit de omgeving. Dit geldt zeker voor de benadering over de Stadsbrug waar vanaf Zwijndrecht veel zichtbaarder wordt dan voorheen.

Bron: Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht, 2019





4. Uitgangspunten

De ambitie en kwaliteit voor het Stationskwartier is te realiseren langs de vier hoofdprincipes; groen en stedelijk, maken van verbindingen, voetganger en fietser centraal en het maken van een poort voor Zwijndrecht. Gestreefd wordt naar een aantrekkelijk, samenhangend en veilig gebied waarin gebouwen, functies en buitenruimte elkaar versterken.

Afzonderlijke ontwerpen worden daarom op de volgende aspecten getoetst:

- Bebouwing is alzijdig en draagt daarmee bij aan continuïteit en zicht op straat. De overgangen tussen bebouwing en omgeving is zorgvuldig vormgegeven, waarbij het karakter van de industriële tuinstad wordt ondersteund. De manier waarop de begane grond is vormgegeven en gepositioneerd versterkt de doelstellingen van het gebied als geheel. Daarbij zijn de hoekoplossingen van de bebouwing van belang in deze verdichte stedelijke sfeer. De stedelijke bouwblokken dienen 'gesloten' te worden met bebouwing en niet met schuttingen.
- Gebouwen 'communiceren' met de straat. De wijze waarop balkon, erker, daklijsten, voegwerk, metselverbanden, neggen, etc. worden toegepast geven uiting aan de wens van gebouwen om bij de openbare ruimte te horen en deze te verrijken.
- De gekozen parkeeroplossingen dragen bij aan een omgeving waarin de voetganger en fietser centraal staat. Parkeergebouwen en ondergrondse parkeergarages zijn integraal onderdeel van de doelstellingen, inclusief architectuuropvatting in het Stationskwartier. Wanneer voor parkeergarages wordt gekozen, mogen deze niet tot 'blinde gevels' op het maaiveld leiden.
- Grootschalige infrastructuur – de viaducten en onderdoorgangen onder de snelweg A16 en het spoor dienen integraal meegenomen te worden in het structuurontwerp. Deze 'openbare ruimten' zijn van groot belang: als onderdeel van de lange lijnen, als opgave in het kader van sociale veiligheid, etc.
- Het 'microklimaat' in de afzonderlijke deelgebieden. De woonstraatjes of de binnenterreinen van de bouwblokken zijn cruciaal. Hier ligt de kans een prettige groene en veilige leefomgeving te realiseren in een menselijke maat.
- Hoogbouw en middelhoogbouw worden gezien als waardevolle toevoegingen aan de morfologie van het Stationskwartier. De inpassing en verschijning zijn onderwerp van onderzoek waarbij oriëntatie, proportie, parkeren, schaduwhinder, windhinder, etc. worden betrokken.
- Energie, installatietechniek en duurzaamheid zijn integraal onderdeel van de architectuur (zonnepanelen (PV-panelen, zonnecollectoren), (lucht)-warmtepompen, etc.). Vanuit die context dragen ze op een positieve manier bij aan de ruimtelijke kwaliteit of worden visueel neutraal ingepast. Het dak als vijfde gevel is een uitgangspunt.
- Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen wordt gestimuleerd. Daarbij wordt ook de bijdrage die deze maatregelen leveren aan omgevingskwaliteit (tuinstad!) in het ontwerp betrokken. Een meer natuurinclusieve en klimaatadaptieve inrichting van de leefomgeving draagt bij aan het terugdringen van de negatieve effecten van de klimaatverandering. En daarnaast zorgt een leefomgeving met meer biodiversiteit, een robuuste waterhuishouding, minder hittestress, en een op natuurlijke wijze gezuiverde lucht ook voor het welzijn van mensen.
- Milieutechnische beperkingen (in het Stationskwartier liggen contouren voor geluid (o.a. spoor- en wegverkeerslawaai) en externe veiligheid (o.a. spoor en LPG-installaties)) worden integraal in het ontwerp opgenomen en op een onmerkbare manier in de omgevingskwaliteit opgenomen.
- Nutsvoorzieningen worden hoogwaardig opgenomen in de bouwvelden, en bij voorkeur in de bebouwing.
- Het is van belang dat er een actieve afstemming plaats vindt tussen alle meewerkende partijen en ontwerpers/architecten, want de ingrepen in het Stationskwartier dienen immers bij te dragen aan een betere ruimtelijke eenheid in het Stationskwartier. Verschillende sferen en structuren worden samengebracht in één coherent ruimtelijk raamwerk, met samenhang in groen, openbare ruimte, bebouwingssfeer, etc. Derhalve is een actieve afstemming over beeldkwaliteit nodig, tussen partijen onderling en met het q-team.

5. Lange Lijnen

Het geraamte van het Stationskwartier wordt gevormd door de historische lange lijnen van Zwijndrecht. In het gebied zijn naast de spoordijk en de A16 als lange lijnen de Ringdijk, Koninginneweg/Burgemeester Doumalaan en de Rotterdamseweg herkenbaar. Maar ook de Lindelaan en de Karel Doormanlaan zijn lijnen die structuur geven aan het gebied. Deze oude lijnen verbinden het plangebied met de omgeving en bepalen de structuur van de (her)ontwikkeling van het Stationskwartier. De openbare ruimte en bebouwing in het Stationskwartier is momenteel behoorlijk gefragmenteerd en heeft een gebrek aan samenhang. Het stedenbouwkundig concept is gebaseerd op de bestaande, historische lange lijnen en de aanwezige 'Groene Lijst'. Door hiervan uit te gaan, kent het ruimtelijk raamwerk verschillende deelplanoverstijgende "eenheidsdragers", lange lijnen die als hoofdstructuren door de verschillende deelgebieden heenlopen. Binnen dit eenduidige groene raamwerk wordt een gevarieerde stedelijke woonsfeer ontwikkeld, die de verdichting rond het station faciliteert. De verschillende woongebieden in het Stationskwartier krijgen ieder een eigen identiteit, passend in het grote geheel.

De verschillende sferen en structuren worden samengebracht in één coherent ruimtelijk raamwerk, met samenhang in groen, openbare ruimte, bebouwingssfeer, etc. De herontwikkeling draagt zo bij aan een betere ruimtelijke eenheid in het Stationskwartier.

Door actief in te zetten op het creëren en herstellen van de samenhang van het Stationskwartier, zal het een eenheid uitstralen en een kwaliteitsimpuls krijgen. De verschillende kwaliteiten van Zwijndrecht worden bij elkaar gebracht. De ambitie voor het Stationskwartier is om door te bouwen op het groene karakter van de Tuinstad. De lange lijnen worden versterkt en het Zwijndrecht met de meerdere centra is het uitgangspunt.

Iedere lange lijn krijgt een samenhangende vormgeving – verharding, inrichtingselementen en groen is binnen één eenheidsdrager op elkaar afgestemd

De kwaliteit van de openbare ruimte en van het groen is van belang. Een deel van de openbare ruimte en het aanwezige groen in het Stationskwartier heeft een gebrek aan kwaliteit. Bovendien zorgt de beoogde verdichting ervoor dat het aanwezige groen van een dusdanige kwaliteit dient te zijn dat het door de bewoners en bezoekers gebruikt kan worden. Door het aanwezige groen een kwaliteitsimpuls te geven en een groenstructuur te realiseren die door het hele Stationskwartier loopt, wordt een betere samenhang tussen de verschillende identiteiten van het Stationskwartier gecreëerd. Daarnaast zal het groen uitnodigen tot gebruik en recreatie, wat zorgt voor reuring en levendigheid in het Stationskwartier. De beleavings-, gebruiks- en toekomstwaarde van het bestaande groen wordt verbeterd, en de nieuwe woongebieden worden groen ingericht. En bij de herontwikkeling van het Stationskwartier is het van groot belang dat de industriële tuinstad identiteit van Zwijndrecht herkenbaar wordt. Dit kan worden gerealiseerd door in de openbare ruimte aandacht te geven aan rijke detaillering in de materialisatie.



Masterplan Stationskwartier

De lange lijnen in Zwijndrecht – landschappelijk of ontworpen, oud of nieuw, groen of stedelijk – vormen de structuur waarlangs een samenhangende identiteit voor niet alleen het Stationskwartier wordt gezocht, maar voor heel Zwijndrecht.



5.1 Koninginneweg - Burgemeester Doumaweg

Op de lange lijn van de Koninginneweg en de Burg. Doumaweg komen de groene en stedelijke sfeer samen in één continue lijn. Hier wordt het gevoel van de stedelijke verdichting rond het station ervaren, aan de noordzijde met de groen ingerichte stadsstraat van de Koninginneweg en aan de zuidzijde in de ‘parkway’ van de Burg. Doumaweg met bijzondere gebouwen hieraan.

Deze lijn is belangrijk, omdat deze vanaf het station letterlijk de poort van Zwijndrecht is. Vanaf het station vormt de Koninginneweg de belangrijke verbinding naar het centrum van Zwijndrecht naar het noorden (Walburg e.o.). De nieuw in te richten Koninginneweg moet als stadsstraat de ‘loper’ vormen naar het hart van Zwijndrecht, waar naast voldoende ruimte voor de auto vooral de voetganger en fietser centraal staat. Naar het zuiden toe is de Burg. Doumaweg de grote ader naar de snelweg A16 en afrit 22, de toegang tot Zwijndrecht met de auto.

De Koninginneweg en de Burgemeester Doumaweg vormen één van de historische lange lijnen van Zwijndrecht. In historische kaarten is deze lijn al voor 1900 terug te vinden als watergang Uilenvliet. De Koninginneweg en de Burg. Doumaweg hebben onderling weinig ruimtelijke samenhang. De Koninginneweg heeft in het noordelijke deel een formele, deels groene uitstraling met gescheiden rijbanen aan weerszijde van een middengeleider. De Koninginneweg is hier een bescheiden stadsstraat. Ten zuiden van het spoor heeft de Koninginneweg, die hier overgaat in de Burgemeester Doumaweg, een zeer groene uitstraling. De groene uitstraling van Burgemeester Doumaweg wordt versterkt door de aanwezigheid van brede groenstroken, losliggende rijbanen en fietspaden en bomenlanen. De lange lijn wordt ter hoogte van het Stationsplein doorbroken, en hier gaat de heldere structuur dan ook verloren.

In principe dient de herkenbare uitstraling van de beide delen (noord: Koninginneweg, zuid: Burg. Doumaweg) gehandhaafd te blijven en versterkt te worden. Voor de Koninginneweg betekent dit het verder versterken van de sfeer van de stadsstraat: een formeel profiel met een scheiding van verkeersstromen: auto, fiets, voetganger. Groen in dit profiel wordt gevonden door het zoveel als mogelijk toepassen van (laan)-bomen en het vergroenen van de middengeleider, alsmede het realiseren van diepe voortuinen bij de woningen. De openbare ruimte zoals reeds aangelegd wordt voortgezet bij de nieuw in te richten delen, met aandacht voor de aansluiting op het nieuw in te richten Stationsplein. Hier zullen in mindere mate voorsorteerstroken nodig zijn voor de aansluiting op de Stationsweg, maar is een andere detaillering nodig om de ‘shared space’ van het Stationsplein op te rijden. Dit zal nog nader uitgewerkt worden.

Voor de Burgemeester Doumaweg geldt dat de groene uitstraling van het brede profiel het uitgangspunt is. In principe zal ook hier weinig herinrichting van de openbare ruimte nodig zijn, het profiel blijft nagenoeg hetzelfde. Het vervallen van de parallelweg (Doctor Boutensstraat en Borneostraat) betekent dat er ruimte vrijkomt voor extra groen en veilige fiets- en voetpaden. De Borneostraat onder de A16 wordt omgevormd tot een fietspad en een vrijliggend voetpad, die zo de A16-parken verbindt.

De Burg. Doumaweg is een ‘parkway’, een weg die door het groen loopt met het gevoel van één groenlandschappelijk profiel. Hier moet het gevoel zijn dat het landschap van ‘gevel tot gevel’ doorloopt, met daaruit gesneden de rijbanen en fiets- en voetpaden. De auto, fiets- en voetpaden dienen door groen gescheiden te zijn, en hoeven niet parallel aan elkaar te lopen.

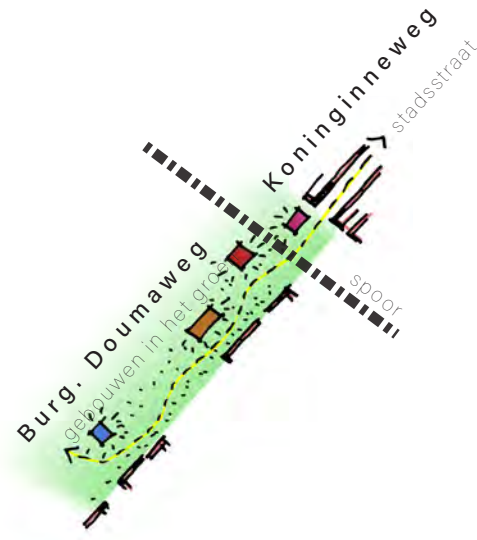
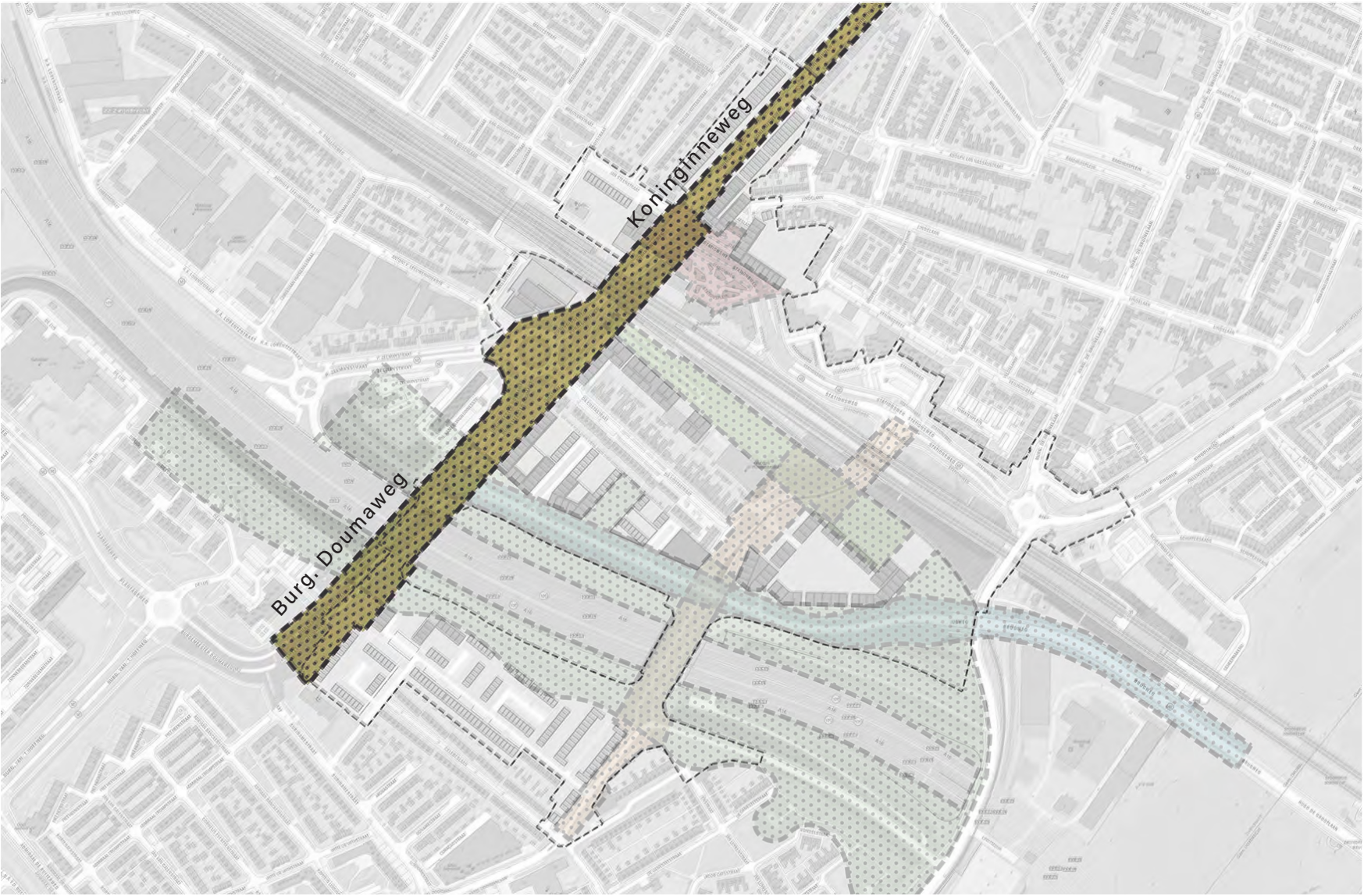
Principes

Koninginneweg:

- Vormt een eenheid met de Burg. Doumaweg
- (Formele) stadstraat
- Gescheiden verkeersstromen (auto, vrijliggend fietspad, trottoir)
- Nadere detaillering bij aansluiting op Stationsplein

Burgemeester Doumaweg:

- Vormt een eenheid met de Koninginneweg
- Breed en groen profiel, ‘parkway’
- Rijbanen bestaan uit één rijstrook per rijrichting (kruisingen / afslagen uitgezonderd)
- Verwijderen Doctor Boutensstraat en Borneostraat, vervangen door fiets- en voetpaden
- Fiets- en voetpaden worden (of blijven) gescheiden door groen
- Indien mogelijk: bomen toevoegen, aan weerszijden en in de middenberm
- Toevoegen bomen t.b.v. diversiteit in sortiment en ‘willekeurige plaatsing’
- Aandacht voor onderdoorgangen spoor en A16 gevraagd



5.2 Karel Doormanlaan

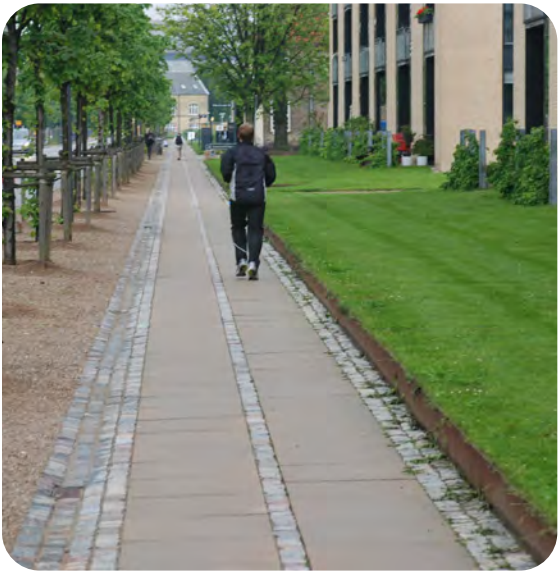
Met de gewijzigde verkeersstructuur van het Stationskwartier, zal de Karel Doormanlaan een nieuwe belangrijke verbinding zijn binnen het gebied. De Karel Doormanlaan zal grotendeels ingericht worden exclusief voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Zo wordt niet alleen het netwerk voor de auto verbeterd (vooral door de verlegde en verlengde Brugweg), maar vooral voor het langzaam verkeer. Op deze lijn staat de voetganger en fietser centraal, in een groen profiel dat een groene ader vormt in de stedelijke Maasterrassen.

De Karel Doormanlaan is één van de herkenbare lijnen in het raamwerk van het plangebied. Het vormt de verbinding tussen de Stationsweg, de Maasterrassen en de Indische Buurt. De verlengde en verlegde Brugweg, die in de nieuwe situatie dichterbij de A16 aan komt te liggen, wordt verbonden met de Burgemeester Doumaweg. Hierdoor wordt dit een nog belangrijkere verkeersader, en kan het noord-zuidverkeer dat nu over de Karel Doormanlaan gaat een andere weg vinden. Dit zorgt ervoor dat de Karel Doormanlaan kan worden ingericht als straat voor fietsers, voetgangers en een busbaan. In de herinrichting worden rijbanen verwijderd, fietspaden, voetpaden en een busbaan worden toegevoegd of verlegd. Daarmee wordt de Karel Doormanlaan een weg die niet als scheiding ligt tussen de buurten, maar als centrale openbare ruimte tussen de Maasterrassen en aan de Indische Buurt. Ter plaatse van de Da Costastraat, op de kop van het blok van Maasterras Oost, komt het ‘Maasterrasplein.’ Dit wordt een grotere openbare ruimte te midden van de verdichte woonblokken eromheen.

De Karel Doormanlaan wordt zo groen mogelijk ingericht. Dit kan doordat de rijbanen verwijderd worden. De nieuwe fiets- en voetpaden komen in het groen te liggen, en de groeninrichting sluit aan bij de parkachtige en informele sfeer van de A16-parken. Bomen aan de Karel Doormanlaan staan niet in één rij, maar verschillende soorten bomen staan willekeurig geplaatst in de brede groene ruimte. Het Maasterrasplein wordt net als het Stationsplein een ‘shared space’, in dit geval zonder auto’s, met één inrichtingssfeer en één verhardingspalet.

Principes

- Herinrichting Karel Doormanlaan, auto verwijderen, fiets- en voetpaden en busbaan toevoegen
- Groen toevoegen, sfeer sluit aan bij A16-parken
- Verschillende soorten bomen willekeurig geplaatst in groene ruimte
- Maasterrasplein als ‘shared space’ met één inrichtingssfeer en één verhardingspalet
- De viaducten onder A16 en spoor hebben het risico van barrièrewerking, dit kan tegengegaan worden door te ontwerpen met o.a. openheid, zichtlijnen en hoogteaccenten



5.3 Brugweg

Naast het NS-station en de snelweg A16 vormt de Brugweg de belangrijkste entree van Zwijndrecht. Vanuit Dordrecht is de Brugweg de poort van Zwijndrecht, en daarmee een belangrijke ader in het stedelijke verkeersnetwerk van de Drechtsteden. Over de Lindtsedijk komt de Brugweg hoog binnen in een stoer groen gebied, en daalt dan af langs Maasterras Oost naar de Karel Doormanlaan. Op de nieuwe Brugweg is de auto ondergeschikt aan de fietser en voetganger. Deze lijn is immers niet alleen van belang voor de auto, maar ook voor de fietsers en voetgangers die van en naar Dordrecht gaan. In de toekomst is de Brugweg wellicht exclusief voor de fietser en voetganger te reserveren.

De nieuwe Brugweg bestaat uit de bestaande autobrug over de Oude Maas, een verlegd tracé van de oorspronkelijke Brugweg en een verlengd tracé tot aan de Burg. Doumaweg. De Brugweg ligt parallel aan de snelweg A16, en vormt de belangrijkste verbinding met Dordrecht. De Brugweg is een belangrijke route, niet alleen voor auto's, maar ook voor langzaam verkeer (m.n. fietsen). De 'verlegde en verlengde Brugweg' vormt zo een nieuwe lange lijn in het Stationskwartier.

Voor de ruimtelijke continuïteit wordt de nieuwe Brugweg in één sfeer en zoveel mogelijk met één profiel ingericht als straat voor auto's met aan beide zijden een vrijliggend fietspad ernaast. Verder wordt deze zo groen mogelijk ingericht. De nieuwe fietspaden komen in het groen te liggen, en de groeninrichting sluit aan bij de parkachtige en informele sfeer van de A16-parken. Bomen aan de Brugweg staan niet in één rij, maar verschillende soorten bomen staan willekeurig geplaatst in de groene ruimte.

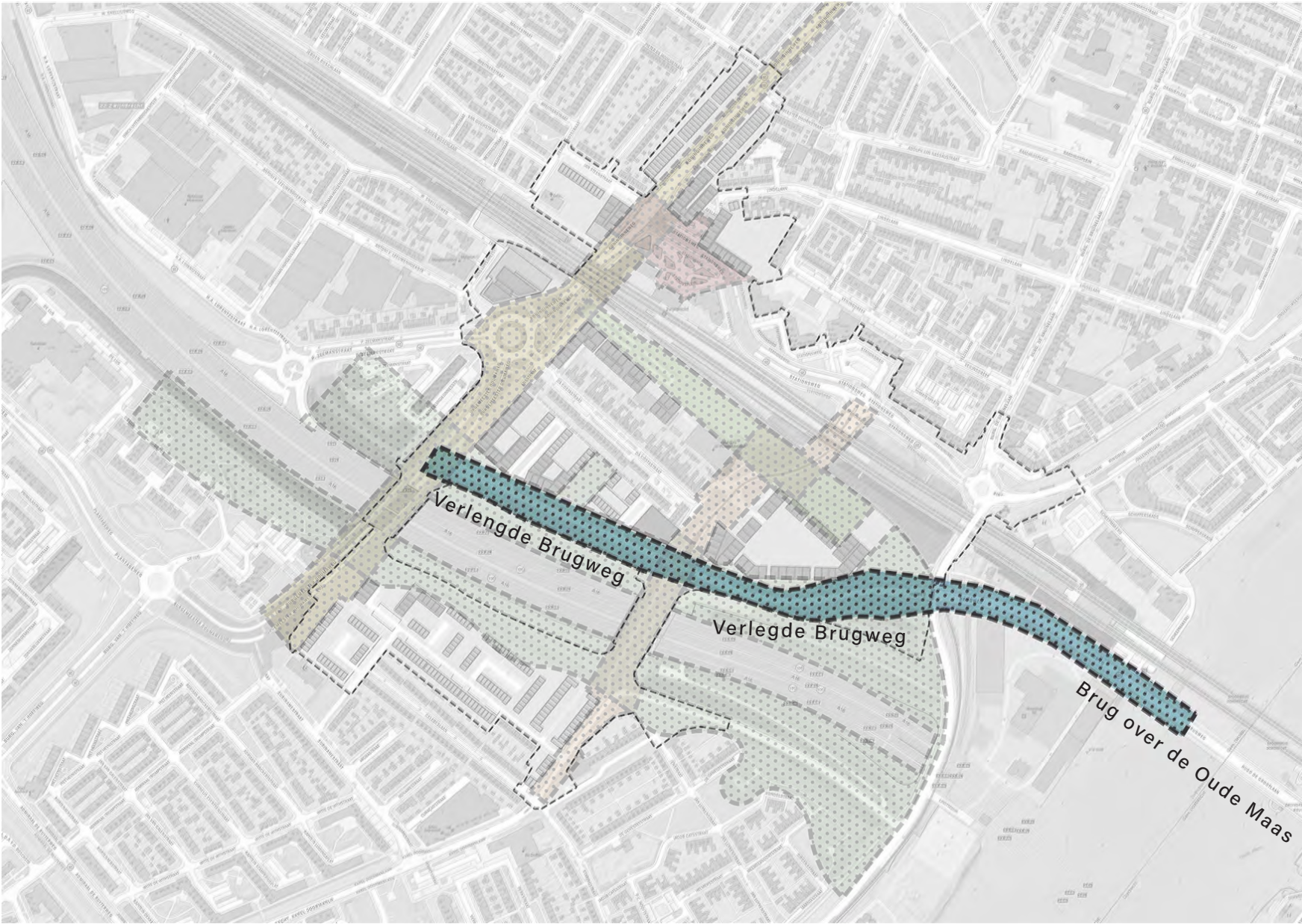
Omdat de Brugweg een belangrijke ontsluiting is voor de Maasterrassen, zal deze integraal onderdeel zijn van de openbare ruimte van de Maasterrassen. Het stedenbouwkundig plan van de Maasterrassen zal derhalve de Brugweg als integraal onderdeel dienen op te nemen. Voorts is de Brugweg vanuit Dordrecht evengoed de 'Poort van Zwijndrecht.' Bij het ontwerp dient hier rekenschap van gegeven te worden.

Principes

- Inrichting Brugweg met een continu profiel
- Vrijliggende fietspaden, trottoirs/voetpaden onderdeel van de stedelijke inrichting Maasterrassen
- Groen inrichten, sfeer sluit aan bij A16-parken
- Verschillende soorten bomen willekeurig geplaatst in groene ruimte



Op de nieuwe Brugweg is de auto ondergeschikt aan de fietser en voetganger. In de toekomst is de Brugweg wellicht exclusief voor de fietser en voetganger te reserveren, als een ‘hooggelegen groen lint’ tussen Zwijndrecht en Dordrecht.



5.4 A16-parken

Het grote groen ten noorden en ten zuiden van de A16 wordt ingezet om de nieuwe stedelijkheid van het Stationskwartier van een robuuste groene lijst te voorzien. De groene randen langs de A16, rond het spoor en onder de Brugweg, fungeren nu als barrière tussen de verschillende deelgebieden. Deze Groene Lijst heeft echter de potentie om de aangelegen buurten met elkaar te verbinden. Door van deze groene barrières één groot, ‘verbonden park’ te maken krijgt het hele Stationskwartier een kwaliteitsimpuls en zal het de verschillende identiteiten in het Stationskwartier met elkaar verbinden. Het verbonden park zorgt voor een passende maat in de openbare ruimte, als tegenhanger van de verdichting van het Stationskwartier. Een verbetering van de belevingswaarde en gebruikswaarde van de Groene Lijst is daarbij essentieel. De verschillende deelgebieden worden zo ontworpen dat het groen vanuit de Groene Lijst de woonbuurtjes kan binnendringen. “Het groen tot aan de vensterbank”

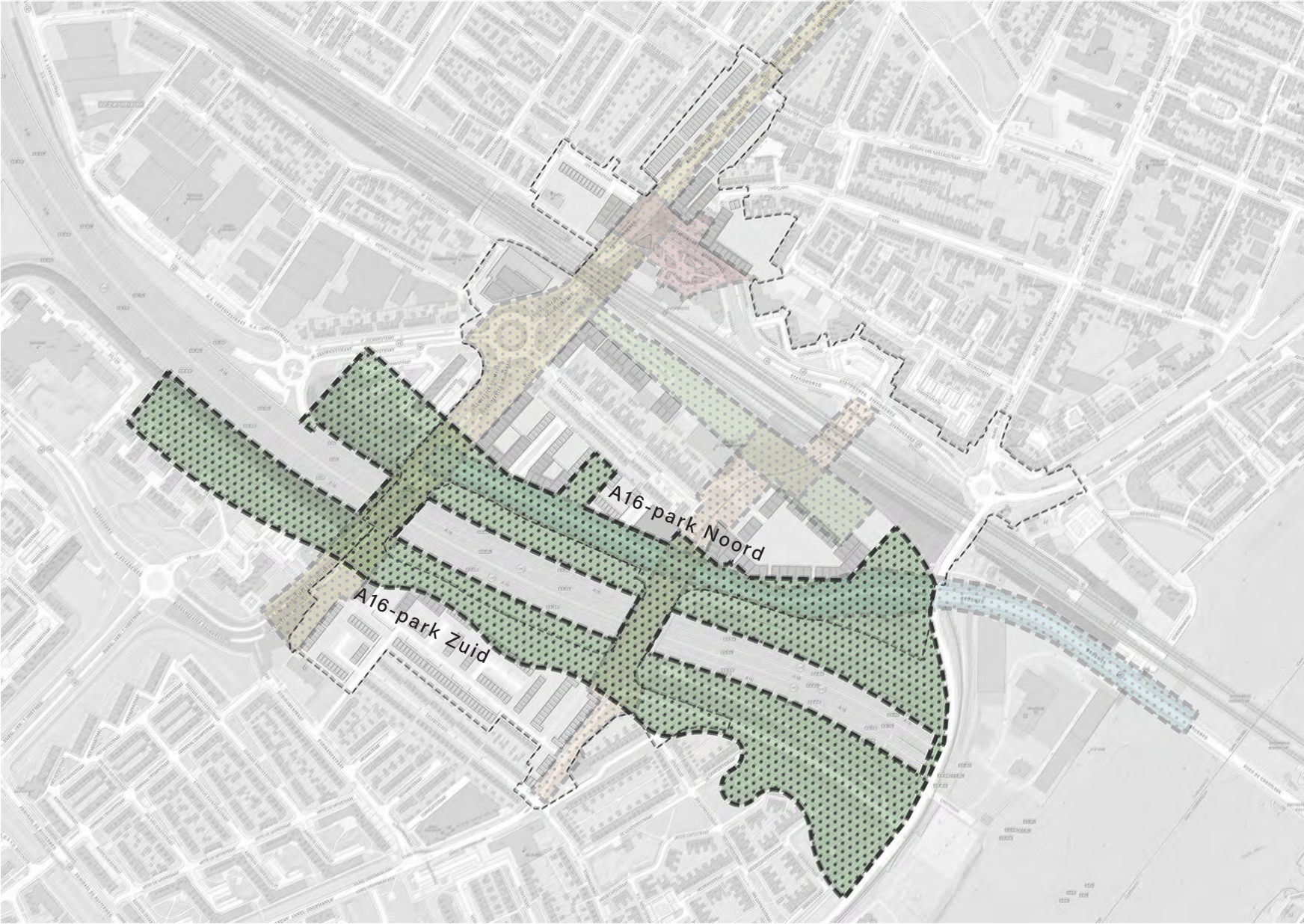
Net als in het Stationskwartier als geheel, staan ook in de A16-parken de fietser en voetganger centraal. Fiets- en voetpaden worden toegevoegd of verbeterd, het netwerk van paden wordt verbonden en er ontstaat de kans om een ‘Rondje Stationskwartier’ te doen, struinend door het parkachtig groen. De onderdoorgangen onder de snelweg A16 en het spoor zijn van groot belang in het verbinden van groen en paden. Deze dienen ruim en veilig te zijn: door de rijbanen van de Burg. Doumaweg te verminderen (geen parallelweg meer) of te versmallen, en op de Karel Doormanlaan door de onderdoorgangen voor de auto eruit te halen, is er de kans om ruim baan te geven voor fietsers en voetgangers en eventueel ook groen toe te voegen.

De nu al aanwezige parkachtige sfeer wordt verbeterd door selectief bomen te verwijderen, onderbeplanting uit te dunnen, en bomen, struwelen en paden toe te voegen. De ontoegankelijke delen van de A16-parken worden ontsloten, en hiermee wordt de gebruikswaarde en belevingswaarde verhoogd. Het verkeersveilig verbinden van de verschillende padennetwerken binnen het Stationskwartier en naar de omgeving is van belang, met name rond de Brugweg, de Lindtsedijk en de Burg. Doumaweg. Hier dienen veilige (voetgangers)-oversteekplaatsen te komen. Voorts zijn de onderdoorgangen onder de snelweg A16 en het spoor van groot belang in het verbinden van groen en paden. Deze dienen ruim en veilig te zijn: door de rijbanen van de Burg. Doumaweg te verminderen (geen parallelweg meer) of te versmallen, en op de Karel Doormanlaan door de onderdoorgangen voor de auto eruit te halen, is er de kans om ruim baan te geven voor fietsers en voetgangers en eventueel ook groen toe te voegen.

Principes

- Verbeteren groenzones rond A16, spoor en Brugweg t.b.v. verbonden A16-parken
- Verhogen belevings- en gebruikswaarde, ontsluiten ontoegankelijke delen
- Toevoegen paden, verbinden met elkaar en omgeving: verkeersveilige verbindingen en oversteken
- Toevoegen bomen en struwelen en selectief verwijderen bomen en onderbeplanting
- Ruimte bieden voor sport en spel, voor verschillende doelgroepen
- Het park straalt eenheid uit, één sfeer
- De A16-parken ruimtelijk en wat sfeer betreft aansluiten bij afzonderlijke woongebieden





6. Stationsomgeving

6.1 Stationsplein

Het Stationsplein is een belangrijke entree van Zwijndrecht. Op een gemiddelde werkdag heeft het station zo'n 5.500 reizigers die het station uitlopen. De 'Poort van Zwijndrecht'. Met de herontwikkeling van het Stationskwartier wordt ook de directe stationsomgeving heringericht, zodat de huidige voor- en achterkant van het station als één geheel kunnen worden beschouwd. Het karakter zal meer gericht zijn op verblijven, het moet meer het 'domein van de fietser en voetganger' worden, en minder gedomineerd door doorgaand autoverkeer. De Stationsweg mag geen barrière zijn voor de voetganger, het Stationsplein moet een verbindende plek worden. Dit wordt bereikt door het als één 'shared space' in te richten, waar in één stedelijke ruimte de fietsers en voetgangers samen met de auto's hun weg vinden.

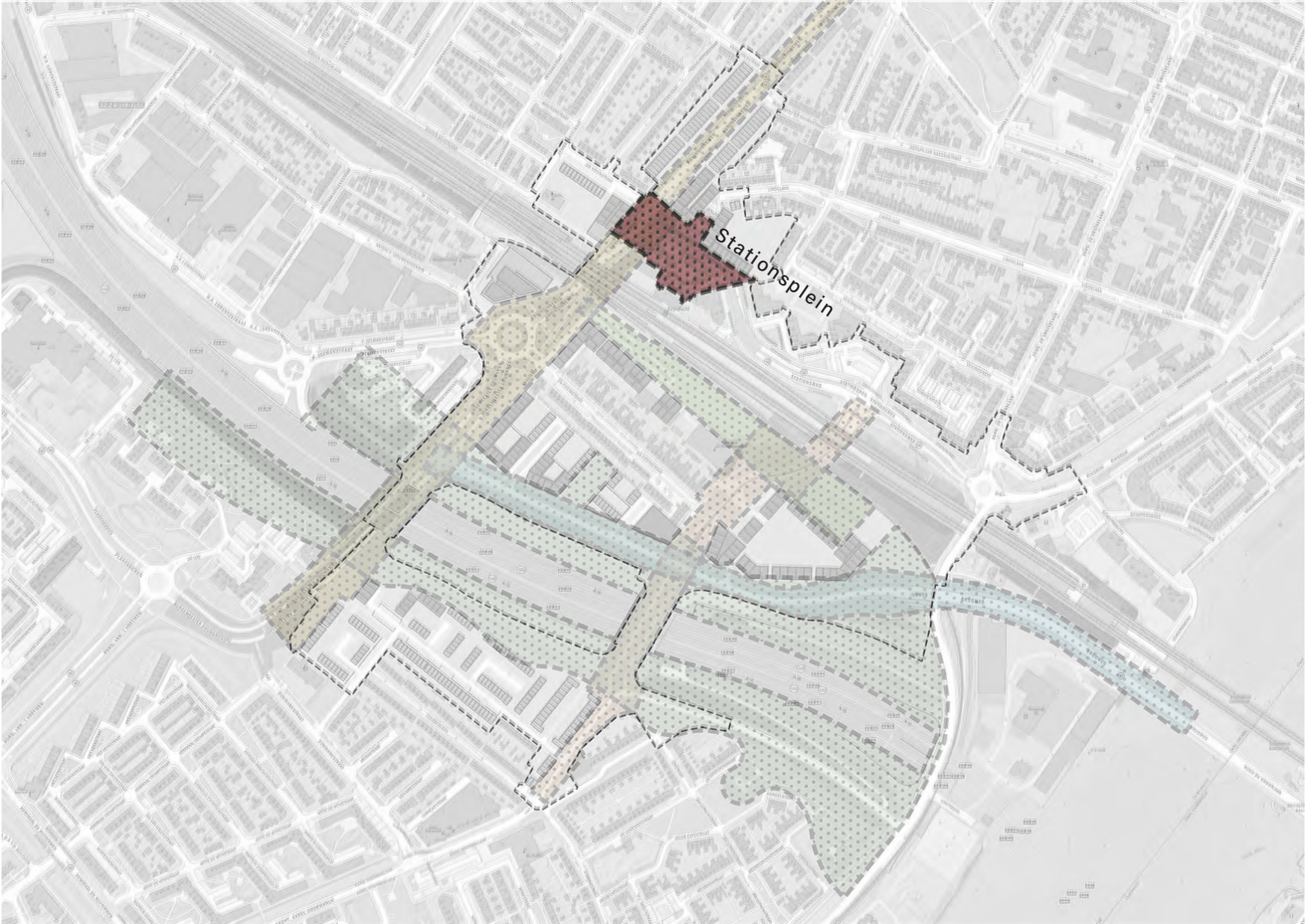
Op het plein staan niet alleen de voetganger en fietser centraal, ook groen is een belangrijk thema op het Stationsplein. Er komt groen waar het kan en verharding alleen waar het moet: hierdoor wordt er zoveel als mogelijk groen toegevoegd op het plein. Dit zorgt voor een zachte en vriendelijke sfeer, en zorgt voor schaduw en verkoeling. De belangrijkste looproutes worden in het groen 'uitgesneden' en natuurlijk blijft er voldoende ruimte voor Kiss & Ride, taxi's, bussen, etc. Door het Stationsplein als één plein in te richten, wordt ook de tegenover het station gelegen bebouwing onderdeel van het plein.

Voor de levendigheid en bruikbaarheid van het Stationsplein, dient er voldoende zitgelegenheid gecreëerd te worden en wordt er ruimte gereserveerd voor (tijdelijke) marktkramen, terrassen of uitstallingen. Het materiaal van de verharding komt uit één (kleur)-palet en is hoogwaardig (gebakken keramisch, (natuur)-steen, etc.). Detaillering in de verharding geeft waar nodig de verschillende functies aan (zoals taxistandplaatsen of fietsroutes), dit gebeurt niet door het toepassen van verschillende materialen of kleuren. Hierdoor ontstaat de rust en eenheid die nodig is om het als één plein te laten voelen.

In het nieuwe stedelijke Stationskwartier vormt het Stationsplein het scharnier tussen de Koninginneweg, Burg. Doumaweg en de Stationsweg. In plaats dat deze wegen over het plein lopen, komen deze daar op uit. Door dit goed te doen, vormt het Stationsplein de overgang tussen de verschillende karakters van enerzijds de Koninginneweg en anderzijds de Burg. Doumaweg. Hoe de rijbanen van de omliggende wegen aansluiten op de 'shared space' van het Stationsplein, dient zorgvuldig gedetailleerd te worden. De aansluiting moet eenduidig zijn, en voor de automobilist moet duidelijk zijn dat hij een plein op rijdt.

Principes

- Het Stationsplein als 'shared space', één stedelijke ruimte, met één sfeer en één verhardingspalet.
- Het domein van de fietser en voetganger, auto te gast
- Groen inrichten: groen waar het kan, verharding alleen waar het moet
- Ruimte houden voor bussen, taxi's, kiss & ride, etc.
- Vanaf het station zijn duidelijke looproutes aanwezig richting omgeving
- Voldoende zitgelegenheid creëren
- Voor de voorzieningen aan het Stationsplein wordt ruimte gereserveerd voor uitstallen, marktkramen, terrassen etc.
- Materialisering: hoogwaardig, één (kleur)-palet. In detaillering worden verschillende functies aangegeven.



6.2 Stationsboulevard Zuid

In de huidige situatie ligt aan de zuidzijde van het station de Westelijke Parallelweg. Hier is nu een P+R-voorziening (Park & Ride), de mogelijkheid voor K+R (Kiss & Ride), meerdere fietsenstallingen en natuurlijk een rijbaan en fietspad. Dit gebied is nu vooral functioneel ingericht met een rijstrook waar langdurig geparkeerd kan worden en een aparte rijstrook voor het halen en brengen. Er zijn geen duidelijke voetgangersroutes naar de omgeving. Deze situatie doet geen recht aan het feit dat dit net als het Stationsplein de 'Poort van Zwijndrecht' is.

In de nieuwe situatie wordt de Westelijke Parallelweg de nieuwe 'Stationsboulevard Zuid'. Het doel is om het station een 'tweede voorkant' te geven. Nu is de noordelijke entree van het station de 'hoofdentree', maar in het kader van de herontwikkeling van het Stationskwartier zal ook de zuidelijke entree een 'hoofdentree' worden. Noord en zuid worden gelijkwaardig, verbonden via het station. De huidige Westelijke Parallelweg die vooral functioneel is ingericht voor auto's en parkeren, wordt omgevormd naar een ruimte waar de fietser en voetganger centraal staan. De zuidelijke entree van het station vormt niet alleen de poort naar de Maasterrassen, maar naar heel Zwijndrecht Zuid.

De beoogde oplossing voor de herinrichting wordt gevonden in het combineren van P+R en regulier parkeren, K+R en langzaam verkeer. Aan de westzijde van de zuidentree van het station wordt een verkeersveilige aansluiting gerealiseerd met de Burg. Doumaweg, o.a. ten behoeve van de Kiss & Ride (K+R). Aan de oostzijde komt de parkeervoorziening voor 'Park & Ride' en regulier parkeren, in combinatie met de langzaam-verkeersroutes richting Maasterras Oost en de A16-parken. De inrichting van dit gebied sluit wat sfeer betreft aan bij het beeld van de A16-parken: groen, parkachtig en informeel.

Principes

- Stationsboulevard Zuid is ook de voorkant van het tweezijdig station
- Nieuwe integrale inrichting van Stationsboulevard Zuid, combineren van functies i.p.v. scheiden
- Aansluiting Burg. Doumaweg en 'Kiss & Ride' aan westzijde van de Stationsboulevard
- Vanaf zuidentree station komen duidelijke langzaam-verkeersroutes richting omgeving, in een groene parkachtige informele inrichting van de openbare ruimte





7. Woongebieden

Als contramal van het raamwerk van de openbare ruimte worden de verschillende nieuwe woongebieden ontwikkeld. Binnen de hoofdsferen zijn er meerdere 'eenheden van beeldregie', samenhangende gebieden waarbinnen één identiteit met één sfeer wordt gerealiseerd. Naast het vele landschappelijke groen wordt de belangrijkste inspiratie voor de identiteit voor de verschillende eenheden gevonden in de geschiedenis van het gebied. Enerzijds de opkomst van de industrialisatie sinds het eind van de negentiende eeuw, en anderzijds de grote groeispurt van Zwijndrecht van na de Tweede Wereldoorlog.

In hoofdlijnen dit de vier hoofdsferen:

1. Stationsomgeving (i.e. Stationsplein en Stadstuinen).

De bebouwing rond het Stationsplein krijgt een zelfstandige sfeer van individuele bebouwing met hoogwaardige alzijdige architectuur, in het groen van de 'parkway'.

2. Koninginneweg

Hier voegt de bebouwing zich naar het bestaande profiel en de bestaande bebouwing, in dichtheid en hoogte toenemend naar het Stationsplein toe.

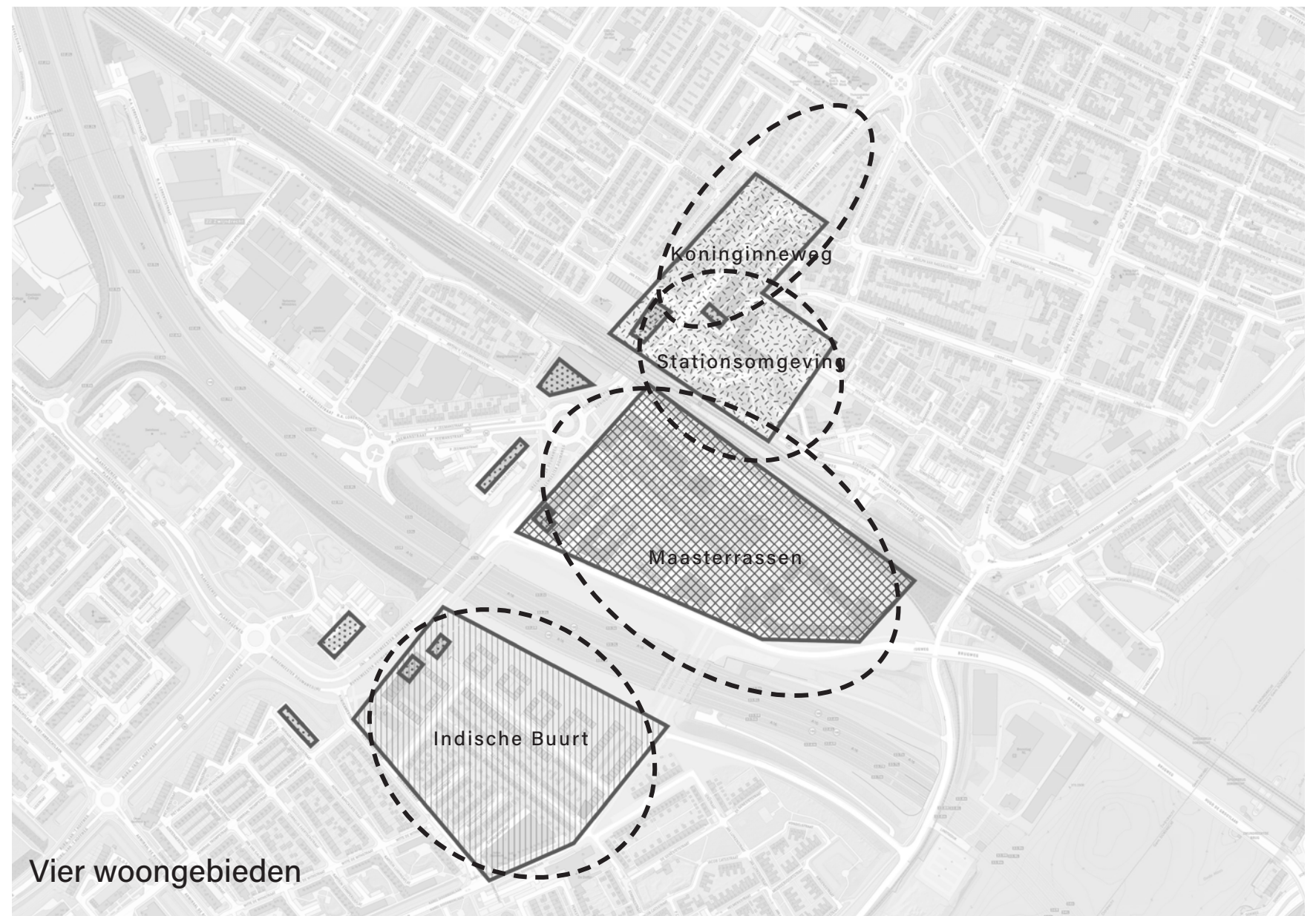
3. Maasterrassen

Een nieuwe stedelijke dichtheid past bij de grote schaal van de eromheen gelegen infrastructuur en profiteert van de nabijheid van het station. Bij de schaalvergroting en verdichting van het Stationskwartier, gelegen rond de hoge spoordijk, de brede snelweg en aan de Oude Maas, past een stoere industriële no-nonsense architectuur. Met name tussen het spoor en de A16 ligt de kans om een 21ste-eeuwse stationsbuurt te maken, met rijk gedetailleerde baksteenarchitectuur die zich op eigentijdse wijze spiegelt aan de oude groenteveiling en de eerste fabrieken aan de Oude Maas. Op kenmerkende plekken komen hoogteaccenten (hogere bebouwing).

4. Indische Buurt

De Indische Buurt ligt verder van het station, aan de zuidzijde van de snelweg A16. Op basis van de stedenbouwkundige plannen die Pieter Verhagen al voor de oorlog maakte, zijn in de vroege wederopbouw in rap tempo de eerste buurten rond het station gerealiseerd. In de Indische Buurt e.o. komt een nieuwe wederopbouw-architectuur, refererend aan de vroege naoorlogse wederopbouw. De Indische Buurt krijgt de kenmerken van de tuinstadgedachte, met mooi gevormde straten en pleintjes, ondersteund door een ingetogen baksteenarchitectuur met ambachtelijke verbijzonderingen in de detaillering. Een versmelting van de tuinstad, de wederopbouw en de nieuwe zakelijkheid, maar dan in de 21ste eeuw. Pieter Verhagen Revisited.

Per eenheid wordt de identiteit en de sfeer toegelicht en de essentie hiervan in principes vastgelegd.



Vier woongebieden

*Een versmelting van de schoonheid van 19de eeuwse industrialisatie en de 20ste eeuwse groei, met kenmerken van de tuinstad, de wederopbouw en de nieuwe zakelijkheid, maar dan in de 21ste eeuw.
Pieter Verhagen Revisited.*

Inspiratie De identiteit van het Stationskwartier



7.1 Stationsomgeving

Het Stationsplein dient een hoogwaardige uitstraling te krijgen. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook voor de bebouwing die aan het plein ligt. Bebouwing en openbare ruimte vormen samen één geheel en vormen samen integraal de 'Poort van Zwijndrecht'. Dat betekent dat de bebouwing op het Stationsplein is georiënteerd. Aan het Stationsplein kunnen in de plinten van de woongebouwen (op de begane grond) voorzieningen komen. Daartoe worden de begane-grondlagen hoger gemaakt (zo'n 4,5 meter).

De architectuur is hoogwaardig, passend bij de publieke functie van het plein. Alle gebouwen hebben een individuele uitstraling, en vormen samen één geheel (ensemble). Individuele herkenbaarheid kan bereikt worden door de toepassing van verschillende materialen en/of verschillende kleuren. De architectuursignatuur is modern eigentijds, met grote ramen.

De architectuur kan verrijkt worden door de hoeken en entrees prominent te maken of setbacks met (dak)-terrassen of daktuinen toe te passen.



Principes

- Integraal ensemble van bebouwing en openbare ruimte
- Bebouwing is op het Stationsplein georiënteerd
- Voorzieningen in de plint mogelijk, o.a. door hogere begane grond
- Individuele uitstraling binnen ensemble, eenheid door de oriëntatie op het Stationsplein, de plint en passend binnen gezamenlijk materiaal-/kleurpalet
- Individuele herkenbaarheid panden door toepassing verschillende materialen en/of verschillende kleuren
- Architectuursignatuur is modern eigentijds, passend in een industriële tuinstadsfeer
- prominente hoeken en entrees, setbacks met dakterrassen of daktuinen



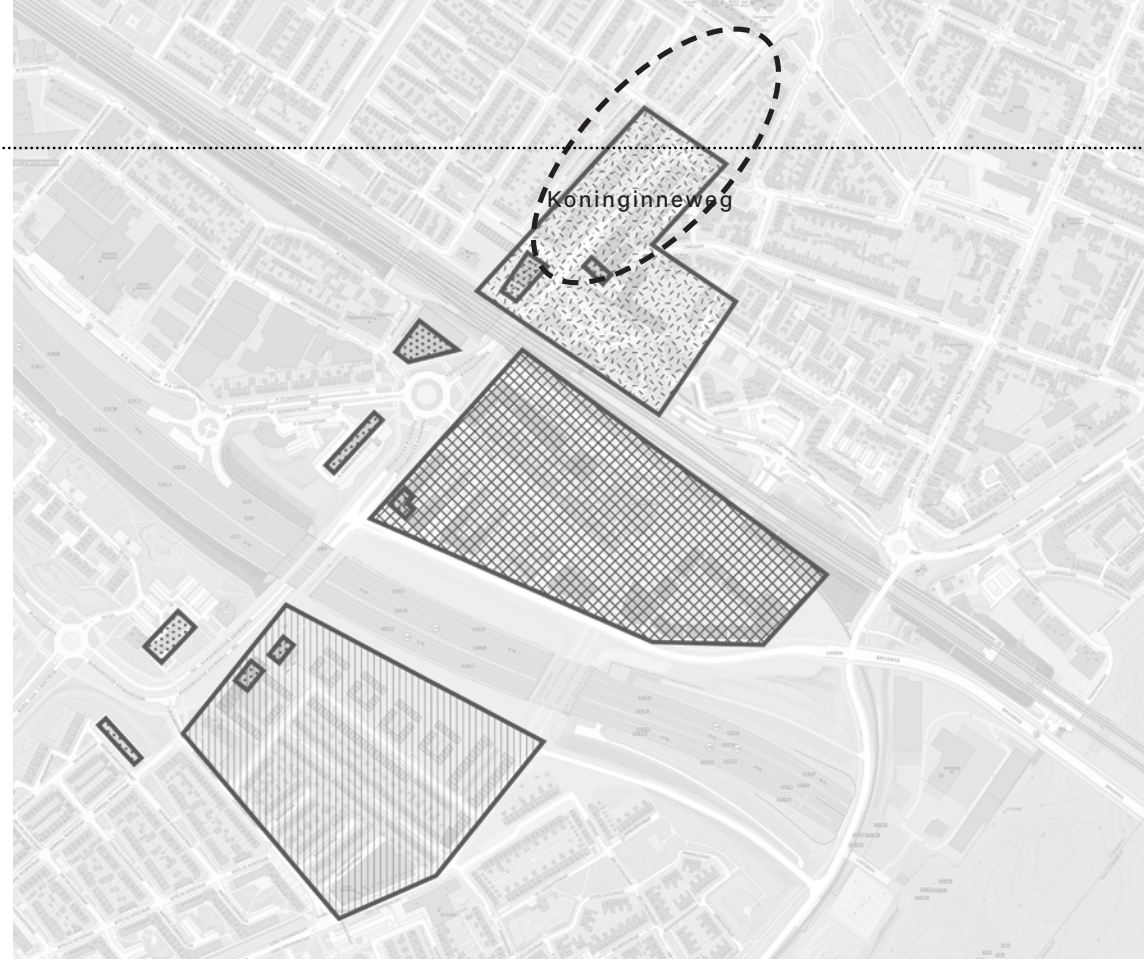
7.2 Koninginneweg

De Koninginneweg en de Burgemeester Doumaweg vormen samen een belangrijke noord-zuidas van Zwijndrecht. In het noorden (Koninginneweg) is deze stedelijker en formeler als een stadsstraat, in het zuiden (Burgemeester Doumaweg) is deze groener, ruimer en heeft deze het karakter van een 'parkway'. De bebouwing en het architectuurbeeld speelt hierop in.

Aan de Koninginneweg staat de bebouwing in één rooilijn, parallel aan de openbare ruimte. De bestaande bebouwing in het noorden bestaat uit rijenwoningen in een bescheiden schaal van 2 lagen met kap en 3 lagen. Naar het zuiden toe, richting het Stationsplein, kan de stedelijkheid toenemen. Hier kunnen stadswoningen komen van 3 of 4 bouwlagen, om zo de hogere dichtheid rond het station in het Stationskwartier in te leiden. In architectuursignatuur en kleur- en materiaalgebruik sluit het aan bij de bestaande woningen: bescheiden eigentijds-klassieke Hollandse woningen in een roodbruine of oranjebruine baksteen. Het parkeren voor de bewoners wordt uit het zicht gerealiseerd, achter of tussen de nieuwe bebouwing.

Aan de Burgemeester Doumaweg staat de bebouwing in rooilijn (oostzijde) danwel 'los' in de groene ruimte (westzijde). De positie en oriëntatie van de losse bebouwing is vrij, om de losse plaatsing in het groen te benadrukken. Dit vraagt ook om bijzondere architectuur. Ieder gebouw krijgt een eigen sfeer en uitstraling, altijd sculpturaal, hoogwaardig en met een alzijdige uitstraling. Of het nu gaat om bestaande bebouwing zoals het flatgebouw Meerdervoort ("Van Leeuwen Buizen") of aan De Lus, of nieuwe bebouwing op de brandweerlocatie (ABB-locatie), ze hebben allen een eigenstandige architectonische verschijningsvorm. Er is dus ook een grote verscheidenheid in architectuursignatuur, kleur- en materiaalgebruik. Aan de oostzijde staat de bebouwing per deelgebied in een rooilijn. Dit geldt voor de bebouwing in de Maasterrassen (één rooilijn) en de bebouwing in de Indische Buurt en de Dolfijnlocatie (verspringende rooilijn).

Om tot een architectuurbeeld te komen dat past in een rijke en groene industriële tuinstadsfeer, is bijvoorbeeld te denken aan:



Principes

- In (rooi)-lijn met bestaande bebouwing
- Stadswoningen, 3-4 lagen
- Diepe voortuinen
- Bescheiden eigentijds-klassieke Hollandse architectuur
- Roodbruine of oranjebruine baksteen, met witte of lichte kozijnen
- Verbijzonderingen op hoek- of eindwoningen, en/of midden in het blok
- Toepassing van verschillende details. Te denken valt aan:
 - Metselwerkdetails, zoals rollagen of staand metselwerk
 - Bijzondere ramen of kozijnlijsten
 - Verticale koppelingen
 - Kopgeveldetails
 - Dakgoten en gootdetails
 - Gemetselde en zorgvuldig gedetailleerde erfscheidingen

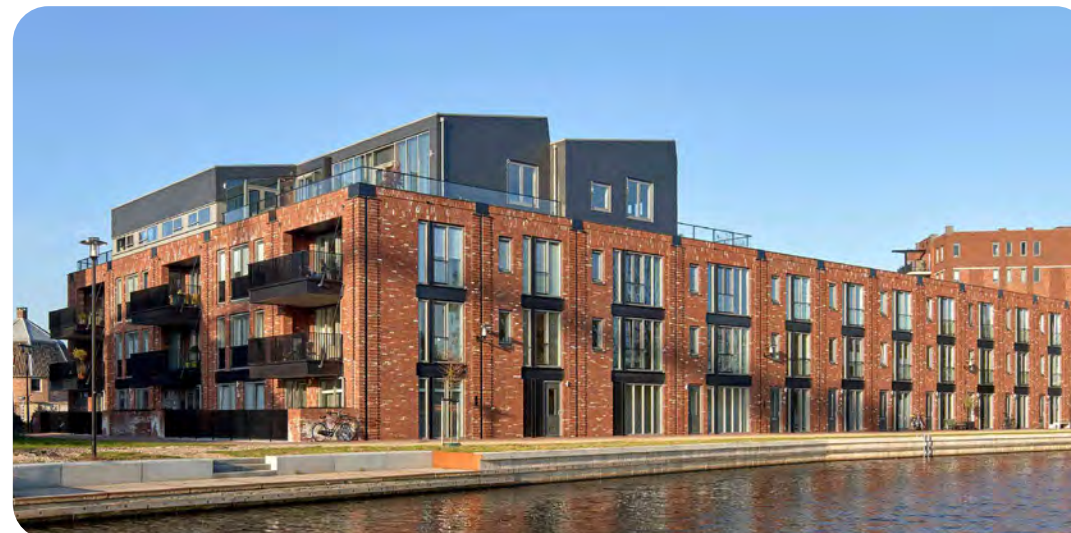
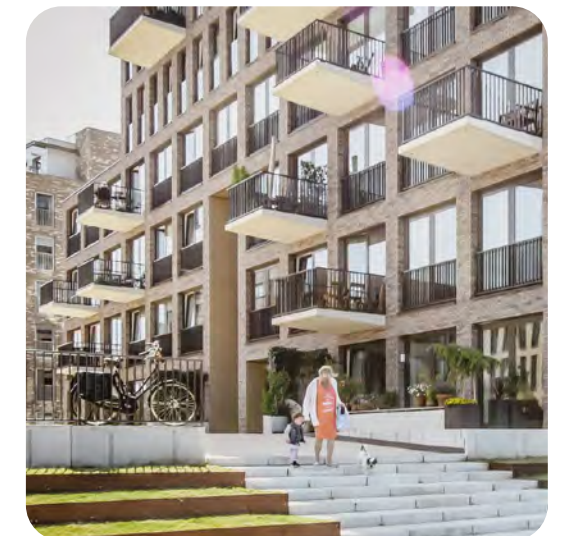
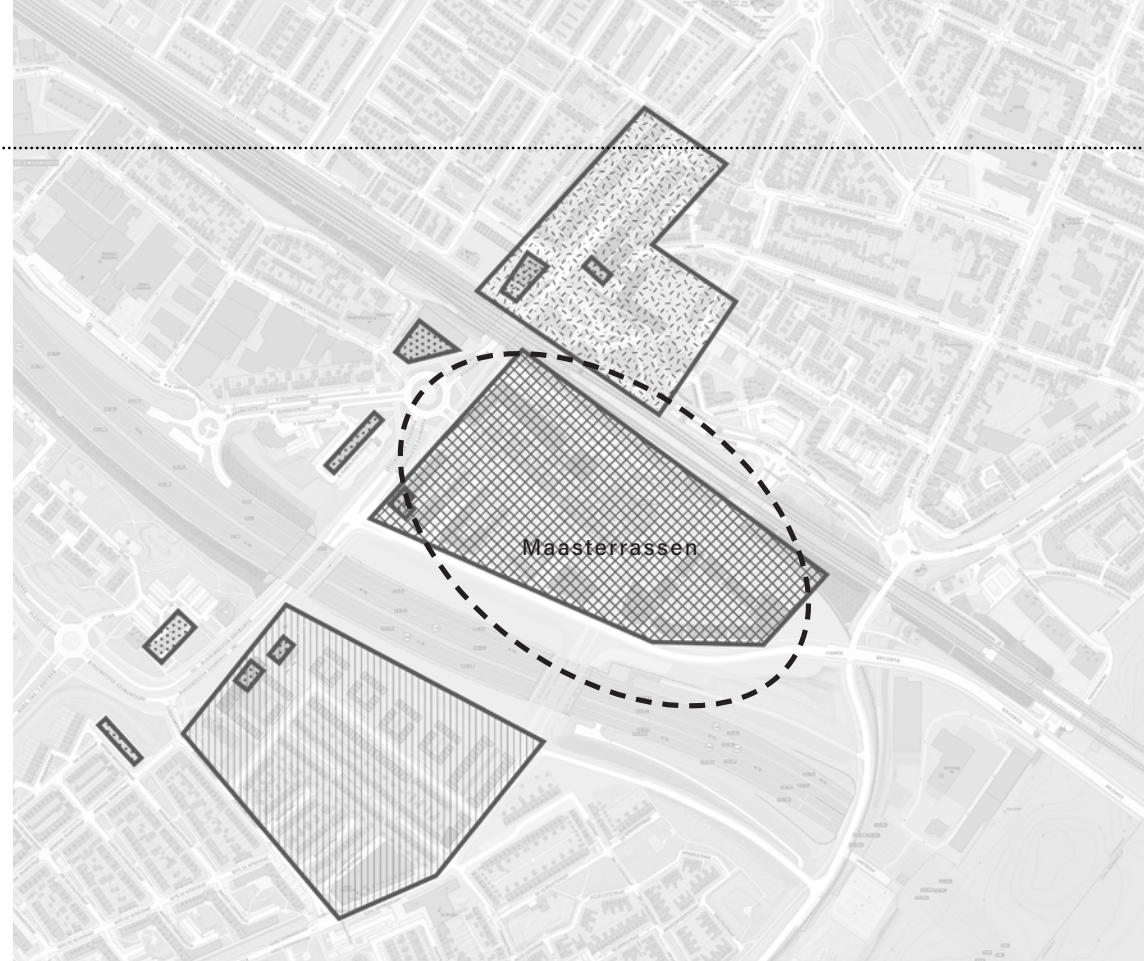


7.3 Maasterrassen

In het gebied tussen het spoor en de snelweg A16 wordt de grootste verdichting gerealiseerd. Deze nieuwe stedelijke dichtheid past bij de grote schaal van de eromheen gelegen infrastructuur en profiteert van de nabijheid van het station. Hierbij past een stoere industriële no-nonsense architectuur. De architectonische kenmerken en details van de industriële architectuur zijn de inspiratie voor de verfijning in de detaillering van de nieuwe bebouwing. Hierbij is naast 'eerlijke' architectuur (constructie en gevelbeeld vallen samen) te denken aan bijzondere kozijnvormen, bijzondere metselwerkdetails zoals rollagen en bijzondere (staand of anderszins) metselverbanden in de gevel. Zo wordt een 21ste-eeuwse stationsbuurt gemaakt met rijk gedetailleerde baksteenarchitectuur, een sfeer die al voelbaar is direct als je aan de zuidzijde uit het station komt. De maat en schaal, de architectuurstijl, de toegepaste materialen en details, alles zal de identiteit ondersteunen van deze meest in het oog springende buurt van het Stationskwartier. Een uitzondering hierop vormt de noordzijde van de Da Costastraat, waar de oorspronkelijke bebouwing deels behouden blijft en deels middels (individuele) herontwikkeling vervangen wordt.

Principes

- Modern-industriële architectuur
- Elk blok is vormgegeven als eenheid, door eenzelfde materialisering, kleurstelling, dakvorm
- Donkere baksteen in bruin, roodbruin of oranjebruin
- Hoogteaccenten of specials in contrasterend palet
- Donkere kozijnen en overige details, in grijs, antraciet of vergelijkbaar
- Platte daken of bijzondere dakvormen (sheds, dakopbouwen in afwijkende, contrasterende kleur en materialisering)
- Horizontale geleding (middel)-hoogbouw door plint (andere functies, andere materialisering/detaillering) vs. romp vs. dak (setback, afwijkende materialisering, dakrand beëindiging)
- Entrees en onderdoorgangen vallen op d.m.v. uitzonderingen, belangrijke entrees of prominente hoeken hebben een entree van 7 meter hoog
- Langs de Burgemeester Doumaweg en de Stationsboulevard staat de bebouwing in één rooilijn.
- Grondgebonden woningen (niet zijnde Da Costastraat) stralen een eenheid uit.
- Aan de Da Costastraat is sprake van individuele herkenbaarheid per kavel

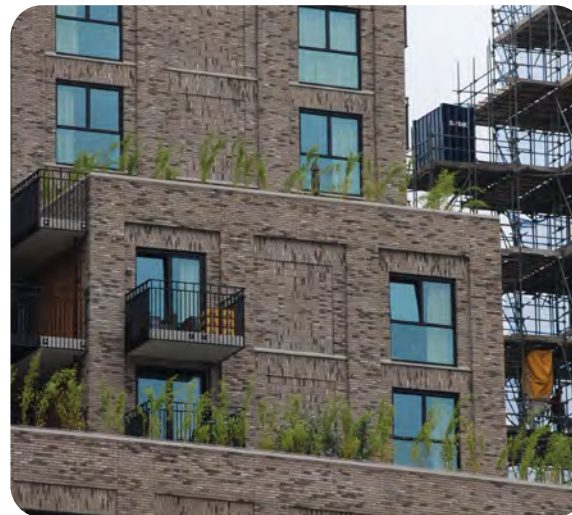




7.3 Maasterrassen

Inspiratie voor een groene stedelijke omgeving.

Groen zorgt voor uitstraling en identiteit. Groen is letterlijk de verbinding tussen de gebouwen als ontmoetingsplek. En het heeft een belangrijke betekenis voor klimaatadaptatie en natuurwaarden. Door de samenhang tussen groen en bebouwing draagt het Stationskwartier bij aan de identiteit van Zwijndrecht als geheel. Het groen heeft maat en schaal en vormt een structuur die van belang is voor het Stationskwartier zelf, maar verbindt het gebied ook met zijn omgeving.



7.4 Indische Buurt



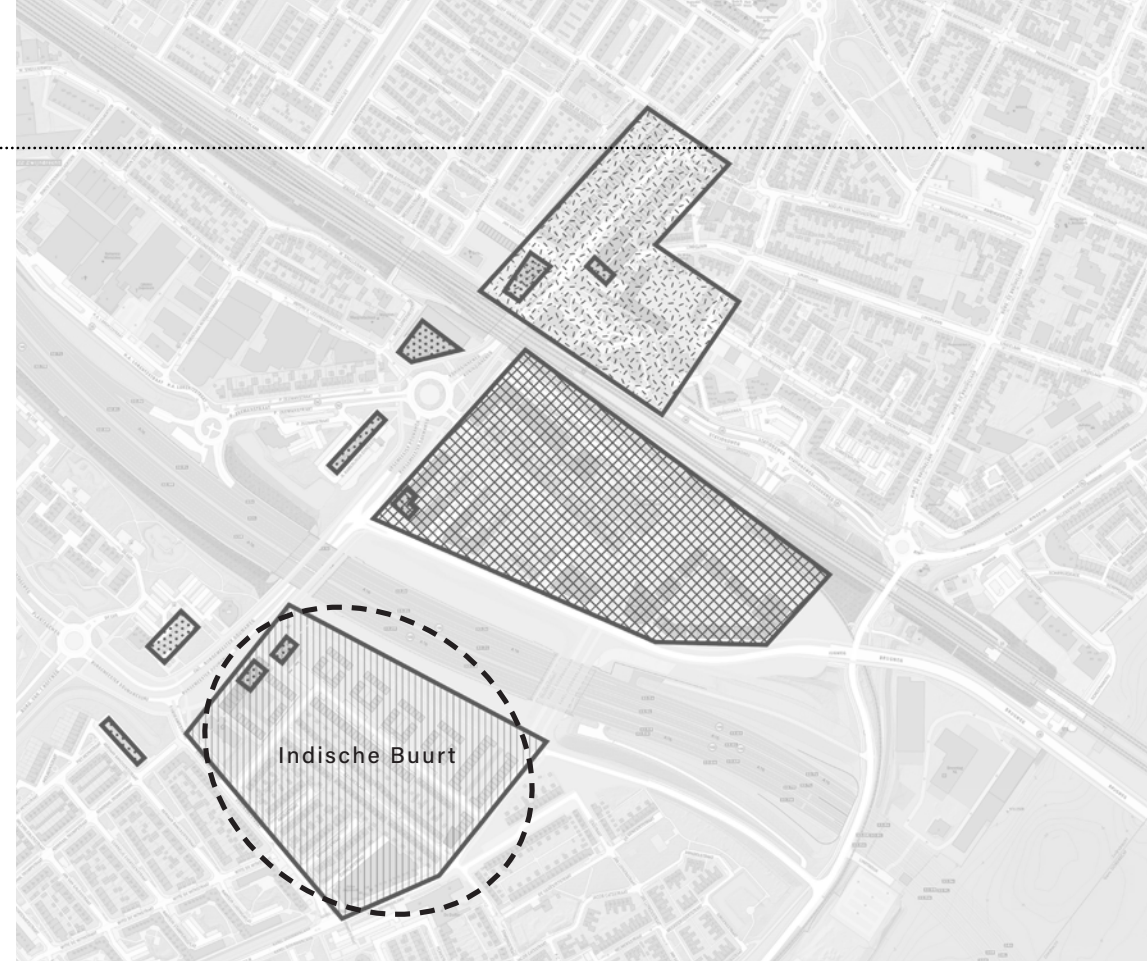
Binnen de Wederopbouwstijl is een aantal stromingen te onderscheiden (functionalisme en traditionalisme), die overigens al vóór de oorlog hun oorsprong hadden. In Zwijndrecht is met name het traditionalisme te herkennen, in lijn met het gedachtengoed van Pieter Verhagen die in de stijl van de Delftse School ontwierp. Deze stijl van de Delftse School is als reactie op het functionalisme al vóór de oorlog ontstaan, als herinterpretatie van de traditionele Hollandse bouwwijze. Het is een herkenbare sobere baksteenarchitectuur. Kenmerkend zijn de traditionele hoofdvormen, de hoge, schuine, met pannen gedekte daken, de kleine overstekken en de gesloten bakstenen gevels. Men gebruikte natuurlijke materialen (baksteen, hout, steen). Overigens werden geregeld moderne materialen (beton) achter bakstenen gevels weggewerkt. Het traditionalisme overheerste direct na de oorlog, in de vroege wederopbouw, en later gaat deze meer en meer samen met het functionalisme. Dit betekende een integratie van traditionele vormen en materialen (hout, baksteen) met moderne materialen (staal, beton) en constructiemethoden. Het betonskelet werd in het zicht gelaten en de geveldelen werden met baksteen ingevuld.

Tot voor kort werd wederopbouwarchitectuur in het algemeen bestempeld als saai en niet interessant. Wordt er echter wat nauwkeuriger gekeken naar de panden dan blijkt dat de architecten van de wederopbouw oog hadden voor detail en op een gedurfde wijze omgingen met nieuwe materialen. Eén van de kenmerken is de dynamische gevel met in- en uitspringende onderdelen zoals balkons en trappenhuisen. Vaak is ook in de gevel de constructie en de functie van het gebouw duidelijk zichtbaar. Ook werden in de Wederopbouw bestaande en nieuwe materialen op een nieuwe manier toegepast, zoals beton, baksteen, staal, glas en tegels. Siermetselwerk en geglazuurde tegels wijzen op een zorgvuldig toegepaste detaillering. Ook uitkragende vensters en prefab betonnen sierelementen zijn kenmerken van de wederopbouw.

7.4 Indische Buurt

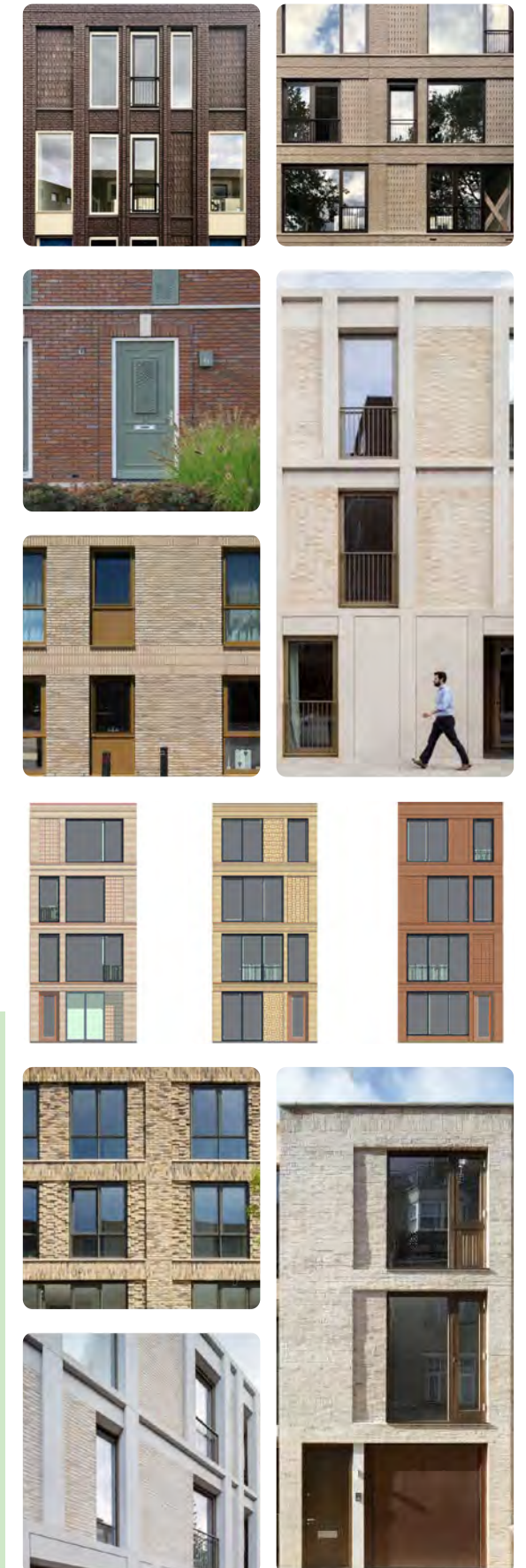
Op basis van de stedenbouwkundige plannen die Pieter Verhagen al voor de oorlog maakte, zijn in de vroege wederopbouw in rap tempo de eerste buurten rond het station van Zwijndrecht gerealiseerd. Ook al is de eerste bebouwing aan de zuidzijde van het spoor van voor de oorlog (aan de Da Costastraat), de grote groeispurt is van na de Tweede Wereldoorlog. Voor de nieuwe Indische Buurt wordt gerefereerd aan deze naoorlogse wederopbouw, met kenmerken van de tuinstad. De Indische Buurt krijgt de kenmerken van de tuinstadgedachte, met mooi gevormde straten en pleintjes, ondersteund door een ingetogen baksteenarchitectuur met ambachtelijke verbijzonderingen in de detaillering.

In de ingetogen architectuur is veel aandacht gevraagd voor een eigentijdse vertaling van de authentieke details uit de wederopbouw. Het kleurpalet is "ton-sur-ton", met één kleurpalet van gedekte oranje, zalmkleurige of zandgele tinten. Hiermee wordt in het kleurbeeld aangesloten bij de oorspronkelijke bebouwing in de Indische Buurt, en gaat het daarmee een eenheid vormen. De architectonische kenmerken en details, die te zien zijn in de vroege naoorlogse woonbebouwing van Zwijndrecht, zijn de inspiratie voor de verfijning in de detaillering van de nieuwe bebouwing. Hierbij is naast 'eerlijke' architectuur (constructie en gevelbeeld vallen samen) te denken aan bijzondere kozijnlijsten rond deuren en ramen (in hout, beton of als uitgemetselde rand), bijzondere metselwerkdetails zoals rollagen, uitgemetselde oren aan de kopgevels en bijzondere (staand of anderszins) metselverbanden in de gevel, en bijzondere gootdetails en -ophanging. Er is altijd aandacht voor de erfscheidingen, die geheel of deels gemetseld zijn, met daarin poortjes of onderdoorgangen. Over het algemeen zijn de kozijnen wit, en draaiende delen als deuren kunnen in een donkere kleur toegepast worden.

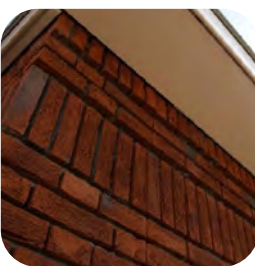


Principes

- 21ste-eeuwse 'wederopbouw'
- Ingetogen en 'eerlijke' architectuur, verfijning door details geïnspireerd op vroege wederopbouw
- Eenheid door samenhangend "ton-sur-ton" kleurenpalet. Baksteen: gedekte oranje, zalmkleurige of zandgele tinten, kozijnen: overwegend wit of licht
- Hoekwoningen hebben een meerzijdige oriëntatie
- Toepassing van verschillende details. Te denken valt aan:
 - Metselwerkdetails, zoals rollagen of staand metselwerk
 - Bijzondere ramen of kozijnlijsten
 - Verticale koppelingen
 - Kopgeveldetails
 - Dakgoten en gootdetails
 - Gemetselde en zorgvuldig gedetailleerde erfscheidingen
 - Poortjes en onderdoorgangen



7.4 Indische Buurt





atelier
DUTCH

**Architectuur
Stedenbouw
Landschap**

De Steiger 24 | 1351 AB Almere
Postbus 1181 | 1300 BD Almere
T 036 - 533 34 24 | F 036 - 534 42 51
info@atelierdutch.nl | www.atelierdutch.nl

S-ZWI-2020019
5 november 2021

Rob van der Velden
Bob Hartman

© **Gemeente Zwijndrecht - Atelier Dutch**

Alle illustraties en kaartmateriaal zijn gemaakt door Atelier Dutch, tenzij anders vermeld.

De inhoud van deze publicatie kan onderworpen zijn aan copyright.
Gebruik van de inhoud ervan door anderen zonder toestemming van atelier Dutch is onrechtmatig.