

Stedenbouwkundig plan Logistiek Park Dordtse Kil IV

Mei 2014

ABOUT

Stedenbouwkundig plan Logistiek Park Dordtse Kil IV

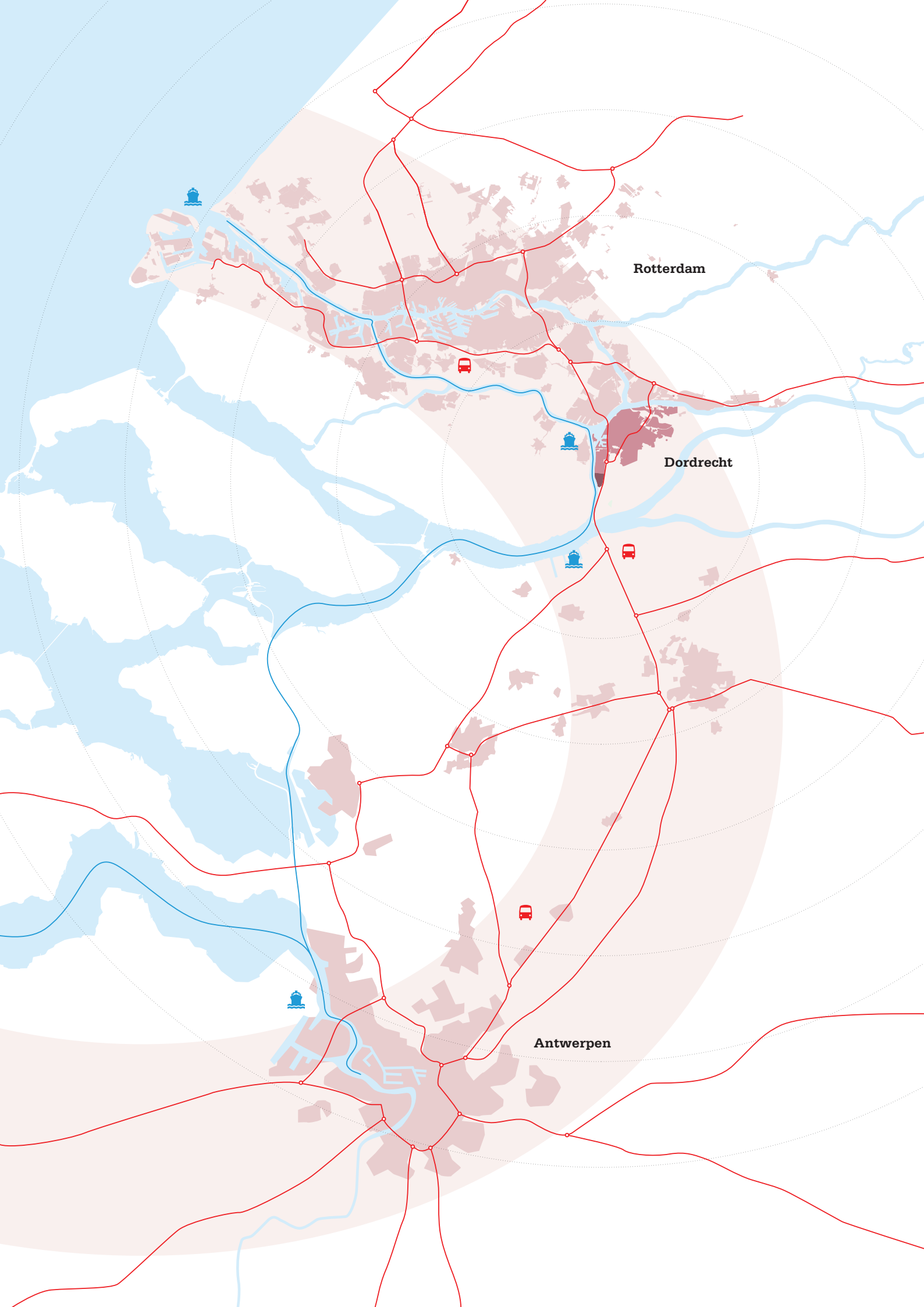
Mei 2014

The background of the page is a photograph of a highway. In the foreground, a semi-truck with a green trailer is visible on the left side of the road. The trailer has the text 'VESSELS ALMELO' written on it. The road has white lane markings. In the distance, there are trees and a clear sky. The text is overlaid on a semi-transparent grey box.

Met de ontwikkeling van Dordtse Kil IV wil Dordrecht tegemoet komen aan de groeiende behoefte aan bedrijventerreinen voor de (boven) regionale markt. Met Dordtse Kil IV richt de gemeente zich nadrukkelijk op de logistieke sector, waarbij zij zich kan beroepen op de bijzondere kwaliteit als vestigingslocatie.

Dordtse Kil IV heeft alles in huis om het beeld van een uitstekend ontsloten logistiek bedrijventerrein te kunnen waarmaken. Daarmee is nog niet alles gezegd, nu de praktijk uitwijst dat het aanbod en de kwaliteit van 'softe' factoren, waaronder een duurzaam woon- en leefklimaat in brede zin, een belangrijke rol speelt als overweging die er toe doet bij de keuze voor een bedrijvenlocatie.





Rotterdam

Dordrecht

Antwerpen

Inhoud

Voorwoord

Inhoud

Inleiding

Schaalniveau I: Regio en het Eiland van Dordrecht

Vestigingsmilieu	12.
------------------	-----

Schaalniveau II: Van Zeehaven tot Bruggehof

Ruimtelijke opbouw	16.
Vanuit de context gezien	18.
Stedenbouwkundige uitgangspunten	20.
Hoofdinfrastructuur	22.
Planning Dordtse Kil IV en omgeving	24.

Schaalniveau III: Raamwerk en bouwvel den

Identiteit en profiel	28.
Reken- en tekenkaart	30.
Illustratieve plankaart	31.
Bouwvelden en ruimtegebruik	34.
Kaveltypes en bouwhoogtes	36.
Interne ontsluiting kavels	38.
Langzaam verkeersnetwerk	39.
Water en groen	39.

Duurzaamheid

Duurzame gebiedsontwikkeling	42.
Landschappelijke inpassing en parkmanagement	43.
Duurzame cyclus van water en energie	44.

Verkeerskundig ontwerp

Knoop A16/N3	48.
Directe ontsluiting op de A16	50.
Dijkversterking - Westelijke ontsluiting	54.
Entreegebied en verdeelpunt Dordtse Kil IV	54.
Doortrekken Aquamarijnweg	55.

Structuur openbare ruimte

Weg- en straatprofielen	58.
Materialisering	64.

Bronnen

Colofon

Inleiding

Aanleiding en doel

Met de ontwikkeling van Dordtse Kil IV (105 ha bruto) wil Dordrecht tegemoet komen aan de groeiende behoefte aan bedrijventerreinen voor de (boven) regionale markt. Met Dordtse Kil IV richt de gemeente zich nadrukkelijk op de logistieke sector, waarbij zij zich kan beroepen op de bijzondere kwaliteit als vestigingslocatie.

Dordtse Kil IV beschikt immers over een uitstekende ligging aan multimodale transportassen over de weg als A16 en N3 en – als meest zuidelijke uitbreiding van de bedrijvenlocatie Westelijke Dordtse Oever – ook over een aansluiting op water. Het plangebied als geheel maakt deel uit van de Europese corridor (Port-2-Port, Rotterdam-Antwerpen) van weg-, spoor- en waterinfrastructuur en vormt de entree naar de bedrijvigheid van de Zuidvleugel van de Randstad. Deze 3 transportassen zijn van (inter-)nationale betekenis, wat voor Dordtse Kil IV als vestigingslocatie voor voornamelijk bovenregionale bedrijvigheid een prima uitgangspunt is.

Dordtse Kil IV heeft daarmee alles in huis om het beeld van een uitstekend ontsloten logistiek bedrijventerrein te kunnen waarmaken. Daarmee is nog niet alles gezegd, nu de praktijk uitwijst dat het aanbod en de kwaliteit van 'softe' factoren, waaronder het woon- en leefklimaat in brede zin, een belangrijke rol speelt als overweging die er toe doet bij de keuze voor een bedrijvenlocatie.

Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de zuidwest flank van Dordrecht. De in noord-zuid richting lopende zware infrastructuur aangevuld met de rivier de Dordtsche Kil kaderen het plangebied in een lang uitlopende driehoekige configuratie. In oost-west richting maakt het plangebied deel uit van de grote schaal van het open landschap; in fysieke vorm ter plekke van de Wieldrechtse Zeedijk en visueel bij de grote oeververbindingen over het Hollands Diep.

De A16/spoorbaan vormen daarmee de ruimtelijke scheiding tussen aan de westzijde het toekomstige bedrijvenlandschap Dordtse Kil IV en aan de oostzijde het nog oorspronkelijke agrarische landschap. De verhoogde ligging van de spoordijk ter plaatse accentueert de scheiding tussen beide werelden.

De noord- en westzijde van het plangebied worden omkaderd door de Kildijk en Wieldrechtse Zeedijk. Aan de zuidzijde vormt Willemsdorp de beëindiging van het steeds smaller wordende gebied tussen de A16 en de rivier. Dit gebied heeft voornamelijk een (verblijfs-)recreatieve functie.

Op drie schalen worden in deze rapportage bouwstenen voor het ruimtelijk raamwerk van Dordtse Kil IV worden benoemd:

De ligging in een groter geheel (schaal I);
de randzones met hun omgeving (schaal II);
en tenslotte de interne opbouw van het plangebied Dordtse Kil IV (schaal III).



Uitgangspunt voor definitief stedenbouwkundig plan

Stedenbouwkundig Plan op Hoofddijnen,
juni 2013



Polder Zuidpunt
Luchtfoto gemeente Dordrecht



Polder Zuidpunt
Foto: Jan de Swart

Schaalniveau I: Eiland van Dordrecht

Vestigingsmilieu

Het plangebied 'Dordtse Kil' maakt deel uit van de westelijke rand van het Dordts grondgebied. Waarbij de nabije ligging van de historische kern Dordrecht en het natuurlandschap van de Biesbosch in hoge mate bij dragen aan de regionale identiteit en het vestigingsklimaat op Dordtse Kil IV. Uniek selling point van Dordtse Kil IV is de landschappelijke kwaliteit van het gebied, de aansluiting ervan op reeds aanwezige, hoogwaardige recreatieve routes en de ontwikkelingspotentie voor een duurzaam energielandschap.

Dordtse Kil IV bevindt zich nabij de Dordtse Biesbosch en wordt omzoomd door grote landschapselementen (Dijken en kreken) van het eiland van Dordrecht. Als uitgestrekt polderland van getijdenafzettingen in de zuidpunt van de bedrijvenlocatie Westelijke Dordtse Oever, geldt de locatie straks als de zuidelijke prelude op het stedelijk gebied van Dordrecht.

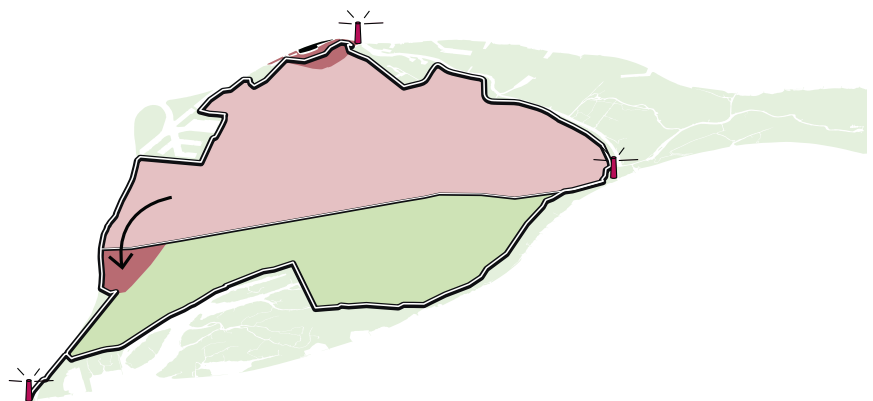
Drie typen landschap bepalen in verschillende mate een aantal ruimtelijke condities van het plangebied:

- Het uitdijende stadslandschap van Dordtse Kil I/II via Dordtse Kil III en straks Dordtse Kil IV en Willemsdorp als recreatieoord.
- Het open polderlandschap van polder De Zuidpunt in het oosten.
- Het landschap van water en getijdenafzettingen in het zuidoosten (Dordtse Biesbosch) en westelijk van de Rijksweg (rivier Dordtse Kil).

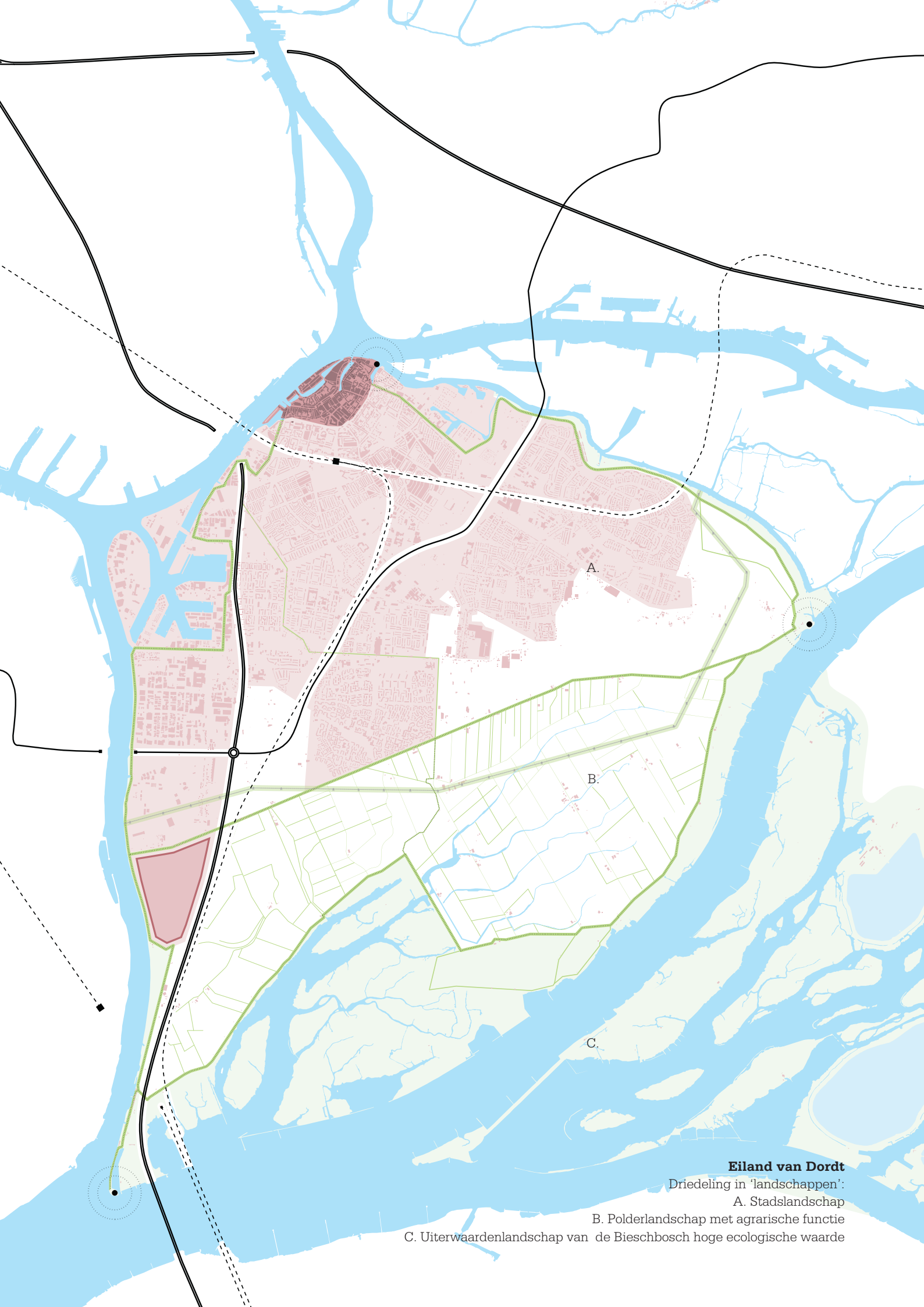
De verknoping van twee infrastructuurzones, waar het rivierenlandschap van Biesbosch en uiterwaarden overgaat in het bebouwde stadslandschap, vraagt in ruimtelijk en duurzaam opzicht om bijzondere aandacht met het oog op de aansluiting van Dordtse Kil IV op zijn omgeving. De structuurvisie Dordrecht 2020 spreekt in dit verband over "een bedrijvenlocatie dat een groene uitstraling dient te behouden en dat vraagt om een landschappelijke inpassing". Rood dient zich te verstaan met groen, zo luidt de boodschap.

De uitleg van Dordtse Kil IV als een uitbreiding van het stadslandschap gaat ten koste van het westelijk deel van polder de Zuidpunt; daar vertoont de bestaande zuidwestelijke stadsrand alle kenmerken van een polderlandschap in de overgang van de agrarische naar de stedelijke topografie. De stad rukt op en moet in staat zijn een nieuwe, te ontwerpen stadsrand te organiseren.

Op de schaal van stad en eiland valt op dat er drie markante hoekpunten zijn te definiëren. In het noorden de Groothoofdspoor op de drieweg kruising van grote rivieren, in het oosten de Kop van 't land, entree vanuit de polders naar de getijdenafzettingen van de Biesbosch en in het zuiden, Willemsdorp als recreatieve enclave in het rivierenlandschap van het Hollands Diep. Waar de eerste twee hoekpunten al bekend zijn als publiek toegankelijke knopen, ontbreekt in Willemsdorp nog de publieke conditie in dit recreatieve 'paradijs'; het openbaar toegankelijk maken van haven en pier kan dit mogelijk maken.



Landschappen van het Eiland van Dordt
'Sprong over de Dijk'



Eiland van Dordt

Driedeling in 'landschappen':

A. Stadslandschap

B. Polderlandschap met agrarische functie

C. Uiterwaardenlandschap van de Biesbosch hoge ecologische waarde



Impressie
Etalage aan de A16



Schaalniveau II: Van Zeehaven tot Bruggehof

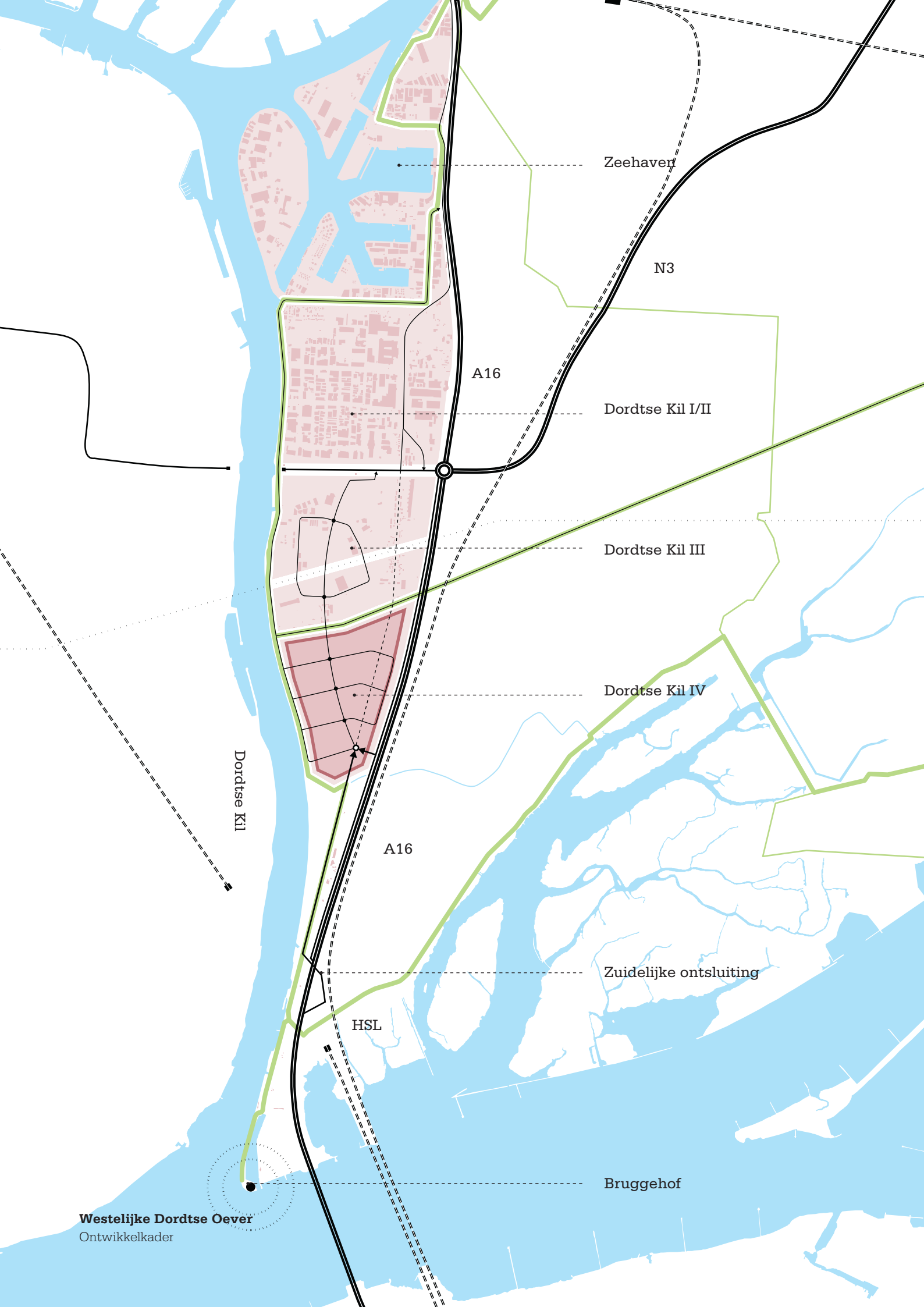
Ruimtelijk opbouw

De begrenzendende zones van de planontwikkeling van de Westelijke Dordtse Oever zijn in veel opzichten verschillend; een weg met spoorlijn aan de oostkant, de rivier met dijken aan de westkant. Langzaam gegroeide en ontwikkelde waterstructuren, getemd door de aanleg van dijken tegenover de bedachte en aangelegde snelle voorzieningen aan de oostkant. Tegenover de twee duidelijke noord-zuid randen staat vanaf het noorden een reeks oost-west verbindingen, divers in expressie en schaal en deel uitmakend van verschillende stelsels.

De N3 zone in het noorden is een bedacht stadssnelweg landschap met in de nabijheid de groene inpassing van een deel van oude kreken en killen. In het plangebied van Dordtse Kil III is de interne geleiding van een groen-waterlandschap gecombineerd met een hoogspanningstracé. Vervolgens de Wieldrechtse Zeedijk; het meest westelijk gelegen deel van deze magische lange grens tussen stad en landschap. Verder zuidwaarts een mogelijke coupure op de rand van het plangebied Dordtse Kil IV en de overgang naar het buitengebied; de plek waar overblijfselen van oude kreken, dijk aanleg en vuilstort bij elkaar komen. Tenslotte de aanlanding van de zuidelijke toegangsweg op de Rijksweg die hier als dijkweg is vorm gegeven. Rest in zuidelijke richting de begrenzing van het recreatieve Willemsdorp met het Hollands Diep.

In dit raamwerk van twee noord-zuidranden en een veelheid van oost-westgeledingen is de Rijksweg de continue, interne verbindinglijn, hoewel er drie onderscheiden karakteristieken aan verbonden zijn. In het bedrijventerrein Dordtse Kil III is het de ontsluiting van het oude, deels uitgebreide buurtschap Tweede Tol, in het plangebied van Dordtse Kil IV over grote lengte een monumentale bomenlaan van essen en vanaf Dordtse Kil IV tot aan Willemsdorp een 2,5 kilometer lange weg met bomenrij als deel van de waterkering.

De randen van het plangebied hebben hun eigen ruimtelijke hoedanigheden, typische accessoires en daar door ook specifieke stedelijk/landschappelijke potenties. Zij leveren bouwstenen voor de landschapsvisie en de inbedding van de Dordtse Kil IV als verstedelijking van het polderlandschap.



Zeehaven

N3

A16

Dordtse Kil I/II

Dordtse Kil III

Dordtse Kil IV

Dordtse Kil

A16

Zuidelijke ontsluiting

HSL

Bruggehof

Westelijke Dordtse Oever
Ontwikkelder

Vanuit de context gezien

Het beeld vanaf de A16; “a view from the road”, de landschappen aan de oostzijde, het stedelijk gebied annex stadslandschap van Dordrecht aan de westzijde. De presentatie van Dordtse Kil II ten noorden van de knoop N3/A16, de bestaande deels open stadsrand met volkstuinten ter hoogte van Dordtse Kil III en straks de te ontwerpen “etala-ge” van Dordtse Kil IV, waarin door bijdragen vanuit het landschap een gedoseerd inzicht wordt gegeven in de daar gesitueerde bedrijvigheid. Dan nog het beeld vanuit de trein; hoog op een dijk, van noord naar zuid: naar links zich ontwikkelend stadslandschap (Amstelwijck), de grens van de Wieldrechtse Zeedijk, de landschappen van de getijdenafzettingen, een polder en dan het grote water van de Biesbosch. En naar rechts, van noord naar zuid, de stad, gegroeid en gepland stadslandschap en uiteindelijk het grote water van het Hollands Diep.

De weg/spoorzone biedt mogelijkheden voor het beter benutten van interfaces en artefacten: bijvoorbeeld door het benzineverkooppunt aan de A16 als een pleisterplaats verder te ontwikkelen, ook dienstbaar vanuit de Rijksstraatweg. De relatie met de rivier, zo dicht bij, zou hierbij kunnen worden benut; de uitwisseling globaal (100 km/uur, auto's) en lokaal (20 km/uur, fiets) met voorzieningen (de supermarkt of avondwinkel van Willemsdorp) maar ook met een picknickplek aan de rivier. Ook toegang via deze locatie voor hulp-, red- en nooddiensten naar Willemsdorp e.o. verdient een ontworpen plek.

De potentie van de bestaande bedrijvigheid (waaronder de caravanstalling) op een drietal locaties aan de Rijksstraatweg is als een reeks van ‘buitenplaatsen te benoemen. De buitenplaats toont zich als een in het landschap ingekaderde vorm van verstedelijking, dat geldt voor zowel de ‘caravan-farm’, als voor de woon-werkhuizen aan de Rijksstraatweg.

De in dit plan verbeterde Rijksstraatweg is en blijft daarbij de centrale interne openbare ruimte. Voor zowel de interne ontsluiting als voor de bijdrage aan de ontsluiting van Dordtse Kil IV is een reeks slimme profielen ontwikkeld. Zoals een stadsentree, waarbij de snelheid afneemt, van 80 naar 50 km, in een ritme van plekken die ook te combineren zijn met de ontsluiting van de drie of vier adressen aan dit deel van de Rijksstraatweg. In het nieuwe profiel van de Rijksstraatweg wordt een openbaar toegankelijke snelfietsroute opgenomen. Het profiel is opgeschoond (kappen van bosjes aan de rivierzijde), biedt deels uitzicht over de rivier.



Weids uitzicht vanaf de Kildijk



Rijksstraatweg met kenmerkende essenbeplanting



Wieldrechtse Zeedijk (foto: Google Streetview)



Dordtse Kil I/II (vanaf Rijksstraatweg)



Dordtse Kil III (vanaf Aquamarijnweg)



Dordtse Kil III (vanaf Kildijk)



Zuidelijk deel Rijksstraatweg en Transberg



Tankstation en viaduct A16

Stedenbouwkundige uitgangspunten

1.

Landschappelijk kader

De Dordtse Kil, de dijken en de weg en spoorinfra vormen het raamwerk voor de ruimtelijke structuur van het plangebied.

2.

Etalage aan de snelweg

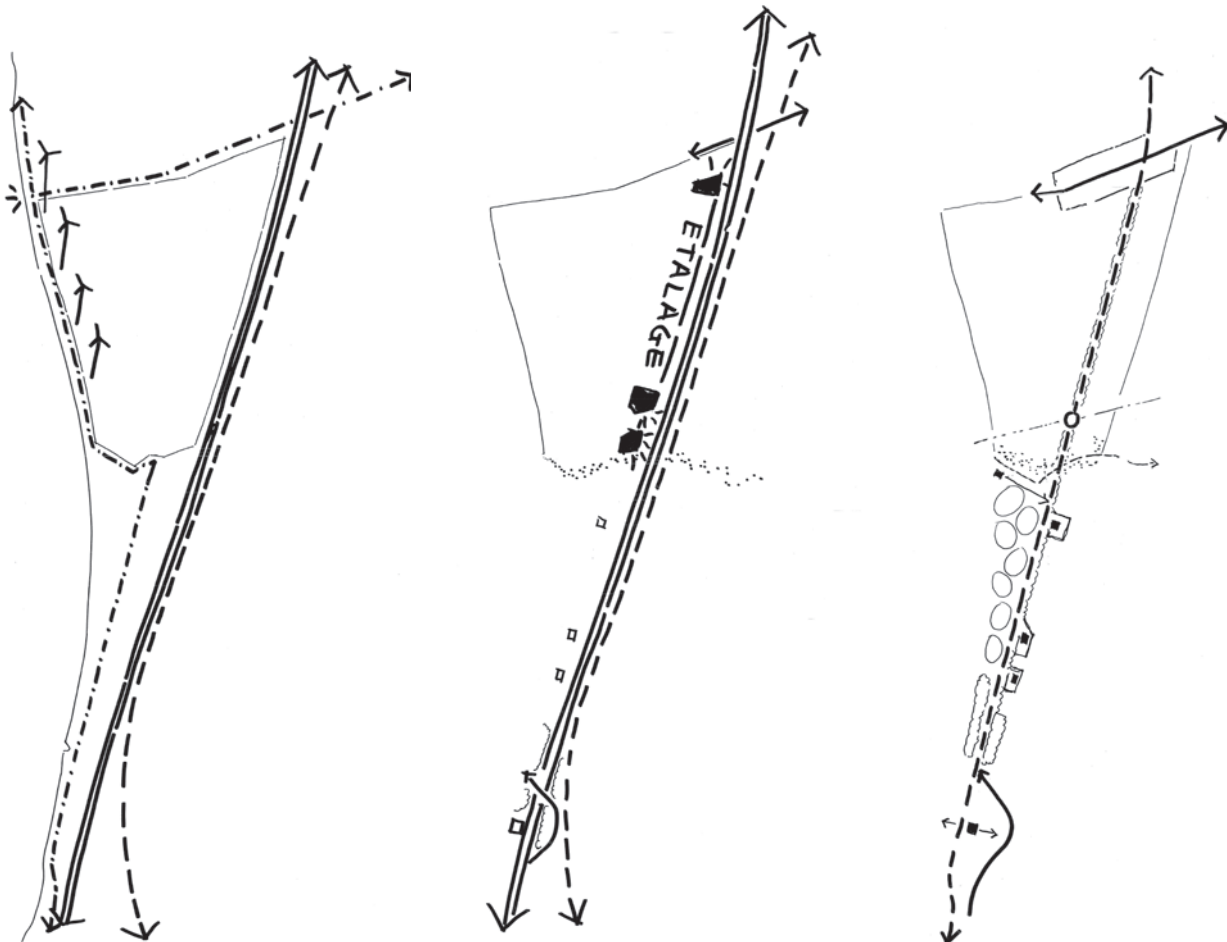
De ligging van het bedrijventerrein aan de A16 maakt het aantrekkelijk als zichtlocatie. De zichtbaarheid van bedrijven aan de A16 samen met een groenblauw profiel zorgen voor een etalagewerking aan de A16.

3.

Recreatief profiel Rijksweg

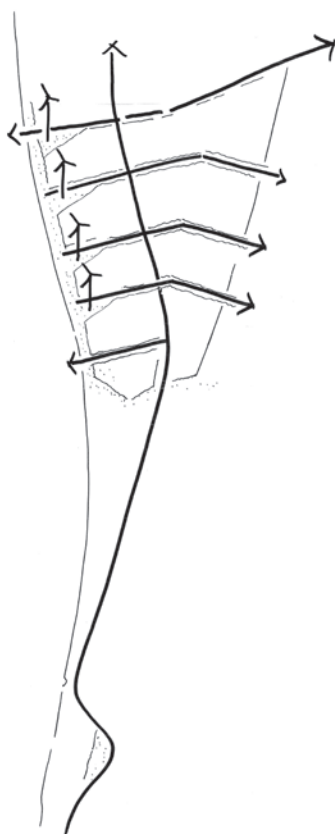
De Rijksweg is een bijzonder element in het geheel, een cultuurhistorische weg die als centrale 'recreatieve' route door het gebied dient.

De Rijksweg rijgt een serie bijzondere plekken aanéén, vanaf de buitens ten noorden van het plangebied, tot de meest zuidelijke punt (Bruggehof)



4. Groene geleding in de oost-westrichting

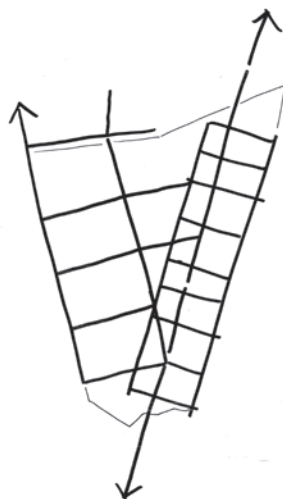
De belangrijkste oost-westlijnen eindigen haaks op de Kildijk en maken plaats voor de windmolens aan de Kildijk. In de ontstane ruimte kunnen de functionele eisen die gesteld worden aan de windmolens worden opgelost. De oost-westlijnen zorgen voor een groene geleding in het gebied door een profielontwerp met gras, bomen en water.



5. Twee grids ten behoeve van verkaveling en efficiënte ontsluiting.

In noord-zuid richting wordt de verbinding met omliggende plandelen gerealiseerd, door het omwaarderen van bestaande structuren als de Zeedijk, Aquamarijnweg en Rijksstraatweg.

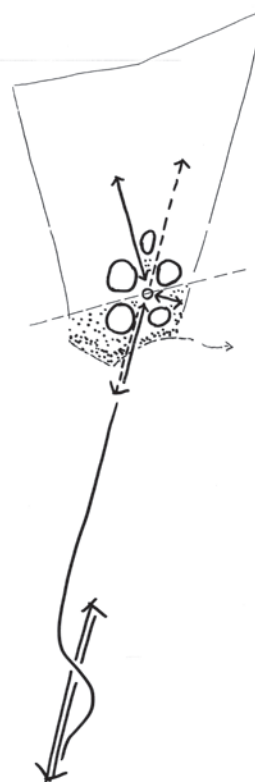
Langs de Rijksstraatweg (recreatief profiel) ligt een fijner grid met kleinere kavels dat bijdraagt aan de etalage functie aan de A16. Ten westen daarvan een groter flexibel grid rondom de Aquamarijnweg (logistiek profiel). Zo ontstaat een ladderstructuur die de interne ontsluiting, functionaliteit en logica van het bedrijventerrein vormgeeft.



6. Entree motief in het zuiden

Versnijding en overlapping (de coupure) ter plaatse van de zuidelijke entree, het landschap van de oude kreekzone, de Transberg zorgen voor een bijzondere plek in het zuiden.

Hier ligt het logistiek verdeelpunt, het entreegebied van het stedenbouwkundig plan. Het verdeelpunt is een rotonde waar Aquamarijnweg, Rijksstraatweg en parallelweg in één punt samen komen.



Hoofdinfrastructuur

Dordtse Kil IV wordt voorzien van een hoogwaardige en directe ontsluiting op het hoofdwegennet. Een directe aansluiting op het nationale snelwegennet is een randvoorwaarde en kernkwaliteit van een logistiek terrein. Het programma 'Westelijke Dordtse Oever' voorziet in een set aan infrastructurele maatregelen die het gehele Westelijke Dordtse Oever gebied, inclusief Dordtse Kil IV, een directe en betere aansluiting geven op het regionale hoofdwegennet.

A. Knoop A16/N3

Rijkswaterstaat gaat het knooppunt A16/N3 verbeteren. Er wordt een kwart klaverblad en een parallelstructuur tot voorbij Dordtse Kil IV aangelegd voor de rijrichting N3 – A16 zuid. Tevens worden andere maatregelen genomen om de knoop beter te laten functioneren zoals enkele by-passes. Hiermee verbetert de ontsluiting van de hele Westelijke Dordtse Oever hetgeen het toevoegen en ontsluiten van het nieuwe terrein Dordtse Kil IV mogelijk maakt.

B. Directe ontsluiting op A16

Dordtse Kil IV krijgt een directe aansluiting op de A16, bestaande uit twee delen. Op de door Rijkswaterstaat aan te leggen parallelstructuur wordt een rechtstreekse op- en afrit voor Dordtse Kil IV aangetakt. Dit betreft de westelijke rijbaan, vanuit Rotterdam, naar Breda. De aansluiting op de oostelijke rijbaan van de A16, vanuit Breda, richting Rotterdam, is aan de zuidzijde van het gebied gesitueerd. Het verkeer kan Dordtse Kil IV bereiken via het hier gelegen viaduct en de Rijksstraatweg.

C. Wioldrechtse Zeedijk

Centraal staan de landschappelijke potenties van de Wioldrechtse Zee-

dijk als ruimtelijke geleedingszone, maar ook als woon/werkmilieu. Hoewel gemankeerd door de knip met de kruising van de A16 verdient deze oude zeedijk een waardige landschappelijke inpassing; het bieden van ruimten ter weerszijden daarvan is dan een vereiste. In het plangebied van Dordtse Kil III is dat al geregeld en deels gerealiseerd; in Dordtse Kil IV is het westelijk deel onderwerp van discussie (27.5m of toch grotendeels 50m) en in het oostelijk deel een 100 m brede zone inclusief "natte voet" gereserveerd.

D. Dijkversterking – westelijke ontsluiting

Het waterschap versterkt de rivierdijk in het Westelijke Dordtse Oever gebied. De huidige weg over de dijk tussen de Zeehavens en Dordtse Kil IV wordt in verbrede vorm teruggebracht. Hierdoor Dordtse Kil I wordt deze weg een westelijke ontsluitingsweg die de Dordtse Kil len onderling en met de Zeehaven verbindt. De extra ontsluiting zorgt als ruggengraat, voor robuustheid in de ontsluiting van het hele Westelijke Dordtse Oever gebied. Op de dijk wordt tevens een vrijliggend fietspad aangelegd.

E. Doortrekken Aquamarijnweg

De bestaande hoofdstructuur van Dordtse Kil III, de Aquamarijnweg, wordt doorgetrokken in Dordtse Kil IV. Hierdoor ontstaat een eenduidige hoofdroute over beide bedrijventerreinen. Het is voor Dordtse Kil IV een extra ontsluiting richting de Kiltunnel en knoop N3/A16. Bedrijven in Dordtse Kil III wordt een extra route richting de A16 aangeboden via Dordtse Kil IV. Dit draagt wederom bij tot de robuustheid van de totale Westelijke Dordtse Oever hoofdontsluiting.

De Aquamarijnweg is de interne verdeler voor Dordtse Kil IV en

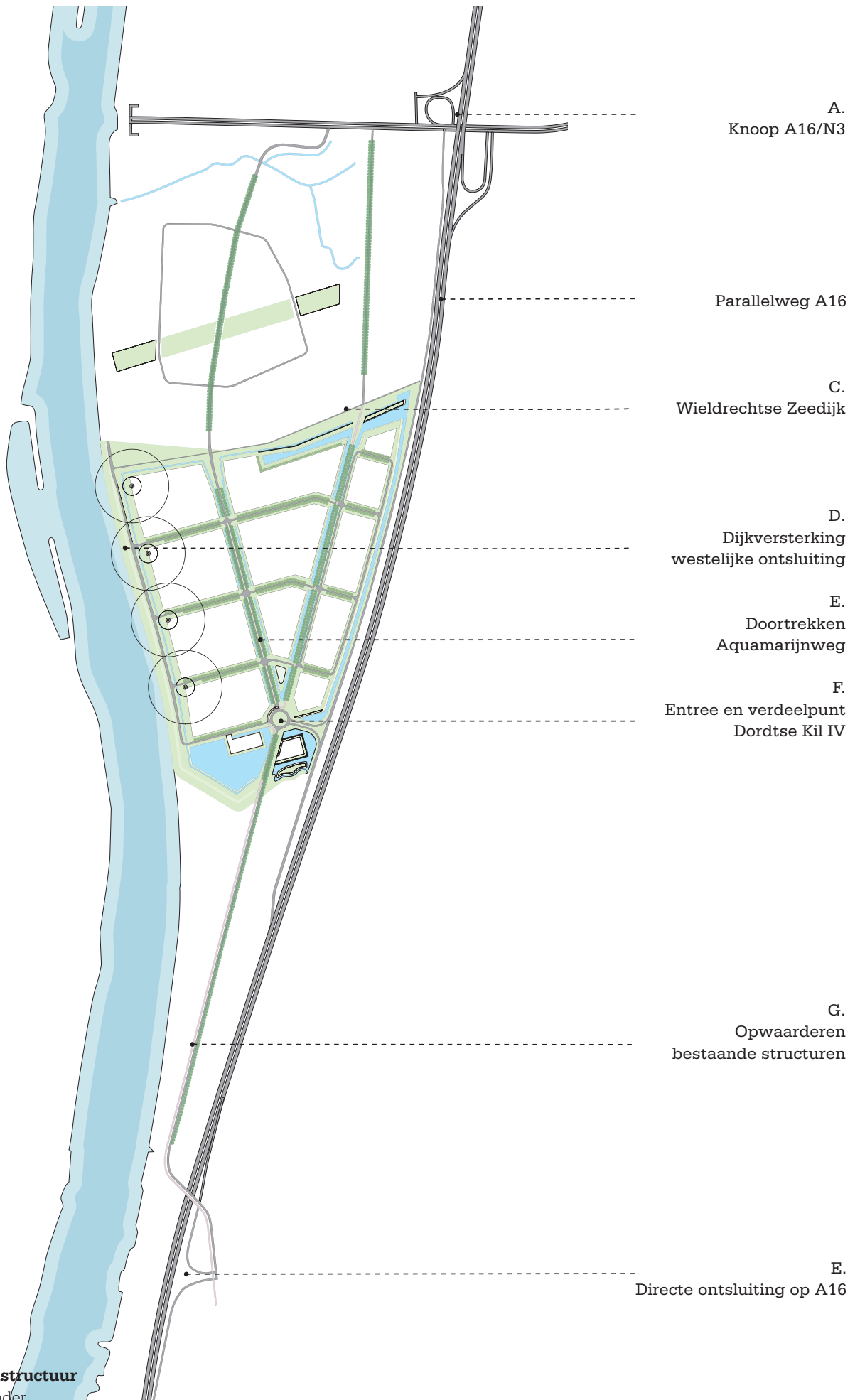
krijgt eenzelfde vormgeving als op Dordtse Kil III, zodat een eenduidige route ontstaat.

F. Entree en verdeelpunt Dordtse Kil IV

Aan de zuidzijde van Dordtse Kil IV komt de hoofdinfrastructuur samen tot één verdeelpunt. De Rijksstraatweg, de aansluiting op de parallelbaan/A16 en doorgetrokken Aquamarijnweg worden verknoopt in een grote rotonde. De maatvoering is ongeveer 3 maal een binnenstedelijke standaardrotonde waardoor de uitstraling van een verkeersplein ontstaat. De stedenbouwkundige inpassing zorgt voor een krachtige entree. De rotonde heeft een by-pass om verkeer vanaf de A16 snel Dordtse Kil IV op te kunnen leiden, waardoor de doorstroming op alle gegarandeerd is.

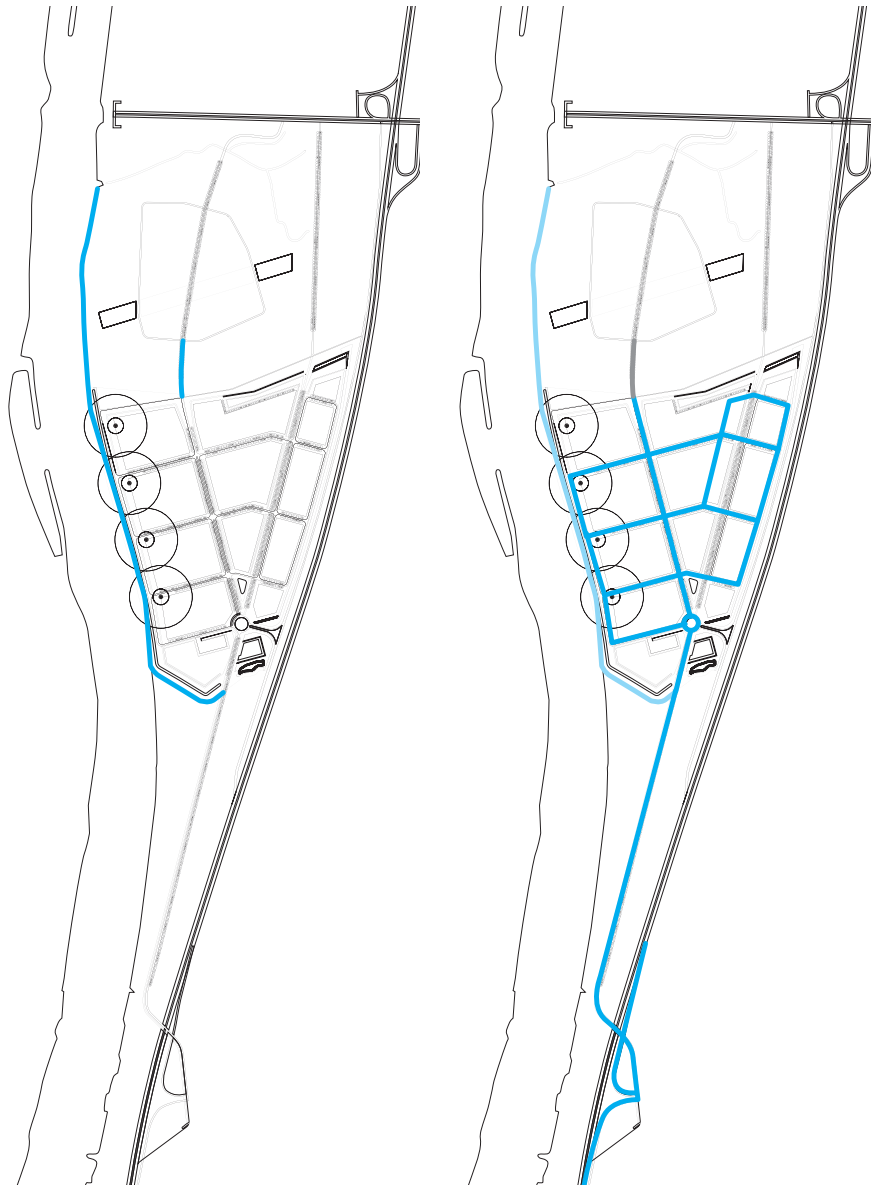
G. Opwaarderen bestaande structuren

Er wordt optimaal aangesloten bij bestaande structuren in het landschap, zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig. De nieuwe op- en afrit op de oostelijk rijbaan van de A16 ligt ten zuiden van Dordtse Kil IV. Verkeer rijdt via het bestaande viaduct ten noorden van de Moerdijkbrug en de Rijksstraatweg naar de rotonde om Dordtse Kil IV te bereiken. Er is een vrijliggende fietsstructuur ingebracht om het extra vrachtverkeer te scheiden van de fietsers. Tegen het bestaande viaduct wordt een fietsviaduct gelegd. De Rijksstraatweg zelf wordt beperkt verbreed, maar de bomen langs de Rijksstraatweg blijven als hoofdstructuur. De Rijksstraatweg binnen Dordtse Kil IV wordt omgevormd tot fietspad. De doorgetrokken Aquamarijnweg neemt de functie voor doorgaand verkeer over.



Planning Dordtse Kil IV en omgeving

De planning geeft inzicht in de juiste volgorde van werkzaamheden van uitvoering van het plan. Daarnaast geeft het inzicht in welke stappen daartoe genomen moeten worden. De planning is indicatief en afhankelijk van de (politieke) planprocessen en afstemming met andere (beleids-)documenten.

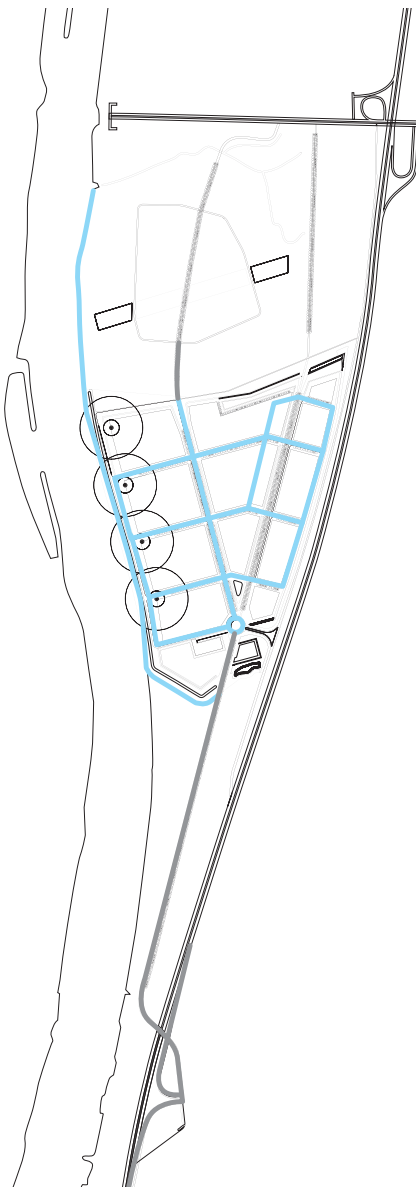


2014

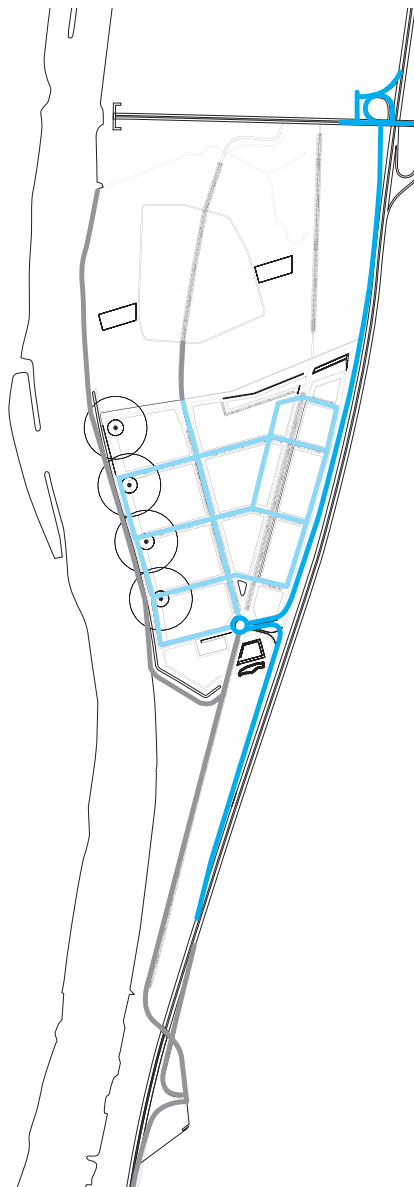
- Doortrekken infrastructuur Aquamarijnweg tot wieldrechtse Zeedijk
- Dijkverzwaring Kildijk door Waterschap Hollandse Delta (2014 - 2017)

2015

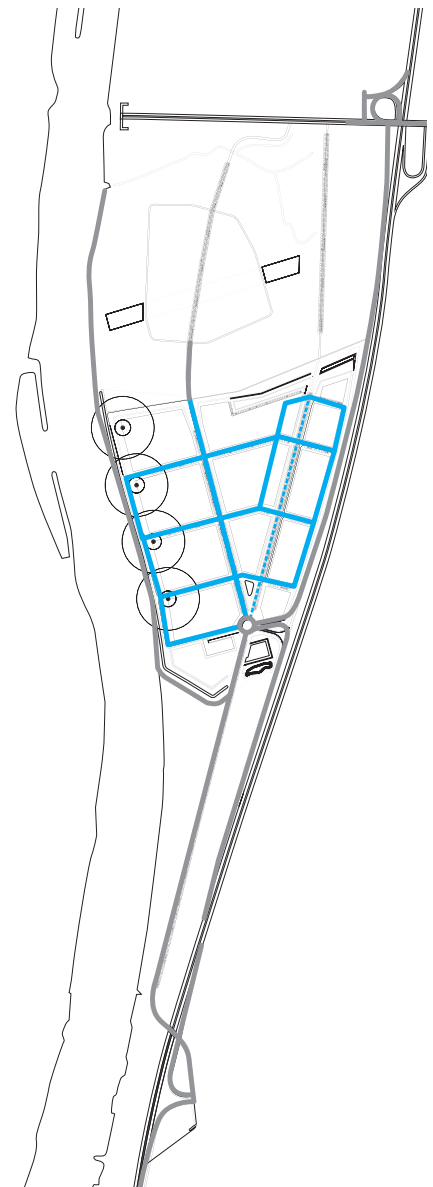
- Voorbelasting op Dordtse Kil IV (2015 - 2017)
- Directe ontsluiting op A16 en opwaarderen bestaande structuren o.a. Rijksstraatweg



2016
-



2017
- Knoop A16/N3 en parallelstructuur door Rijkswaterstaat



> 2018
- Infrastructuur Dordtse Kil IV
- Uitgifte kavels en ontwikkeling logistiek park



Impressie

Recreatief profiel Rijksstraatweg



Schaalniveau III: stedenbouwkundig plan Dordtse Kil IV

Identiteit en profiel

Identiteit

Voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking wordt een tweeledige identiteit van 'rood' met 'groen' vertaald in een drietal begrippenparen, te weten: hoge dynamiek en lage dynamiek; gebruikswaarde en belevingswaarde en tenslotte contrast (= naast elkaar) en overlapping (= met elkaar).

Een voorbeeld ter verduidelijking hoe met deze begrippenparen kan worden gewerkt. Onder 'hoge dynamiek' vallen kwesties als bereikbaarheid, efficiëntie en hoge densiteit (verdichting), bij 'lage dynamiek' valt te denken aan recreatie, langzaam verkeer en lage densiteit (spreiding). Zo kun je zeggen dat bij de zuidelijke entree van het plangebied de hoge dynamiek (A16 met snelverkeer) en lage dynamiek (recreatieve route voor wandelaar en fietser) samenkomen (= overlapping), waarna zij naast elkaar elk hun route vervolgen (= contrast), om bij de rotonde, het verdeelpunt van de routes, te worden gesplitst in de richting 'bedrijvenlocatie' of 'Rijksstraatweg'. Elke ruimtelijke situatie vraagt om een eigen ruimtelijk en duurzaam profiel, waarbij 'gebruikswaarde' en 'belevingswaarde' afwisselend om aandacht vragen.

Daarnaast kent het plangebied enkele bijzondere momenten, in het oog springende en 'wervende' plekken. Daaronder vallen het eerder genoemde verdeelpunt in de zuidpunt van het bedrijvenlocatie (de eigenlijk entree van het gebied); de zichtlocatie aan de A16 – de etalage van Dordtse Kil IV – of de windmolens en de energiewinning die daarmee samenhangt.

Flexibiliteit

De komende decennia zal de Dordtse Kil IV transformeren van een polderlandschap naar een onderdeel van het stadslandschap van Dordrecht. Om in de lange ontwikkelingstermijn samenhang te berekenen en flexibiliteit te bieden in de ontwikkelingen is het stedenbouwkundig plan als raamwerk opgezet. In het raamwerk is de openbare ruimte bepaald en inrichtingsprincipes vastgesteld zijn. Daarnaast zijn bouwvelden benoemd waarvan de condities tot het raamwerk zijn vastgesteld (zie ook het beeldkwaliteitplan).

Het raamwerk geeft de ruimte om veranderingen in de vraag van de 'markt' een plaats te kunnen geven. In de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met verschillende scenario's. De bouwvelden kunnen op meerdere wijzen worden ingericht. Dat betekent dat het plan mee kan veranderen met de behoefte van de stad en gebruikers. Op pagina 34 is hier een globaal overzicht terug te vinden.

Duurzaamheidsprofiel

Dordtse Kil IV moet een hoogwaardig, duurzaam en innovatief karakter krijgen met een voorbeeldfunctie voor andere bedrijventerreinen in de regio. Het wordt niet alleen landschappelijk ingepast, maar zal ook landschappelijke waarden toevoegen op het terrein zelf.

De ontwikkeling van Dordtse Kil IV zet doelbewust op duurzaamheid in; op dubbelgebruik van de daken, om hemelwater te bufferen en zonne-energie op te wekken. Een viertal windmolens aan de Kildijk geven het gebied zichtbaarheid en leveren energie aan het logistiek park en de stad.

Dordtse Kil IV neemt hiermee naast de rol als logistiek park, ook de rol in als watermachine en energiecentrale.

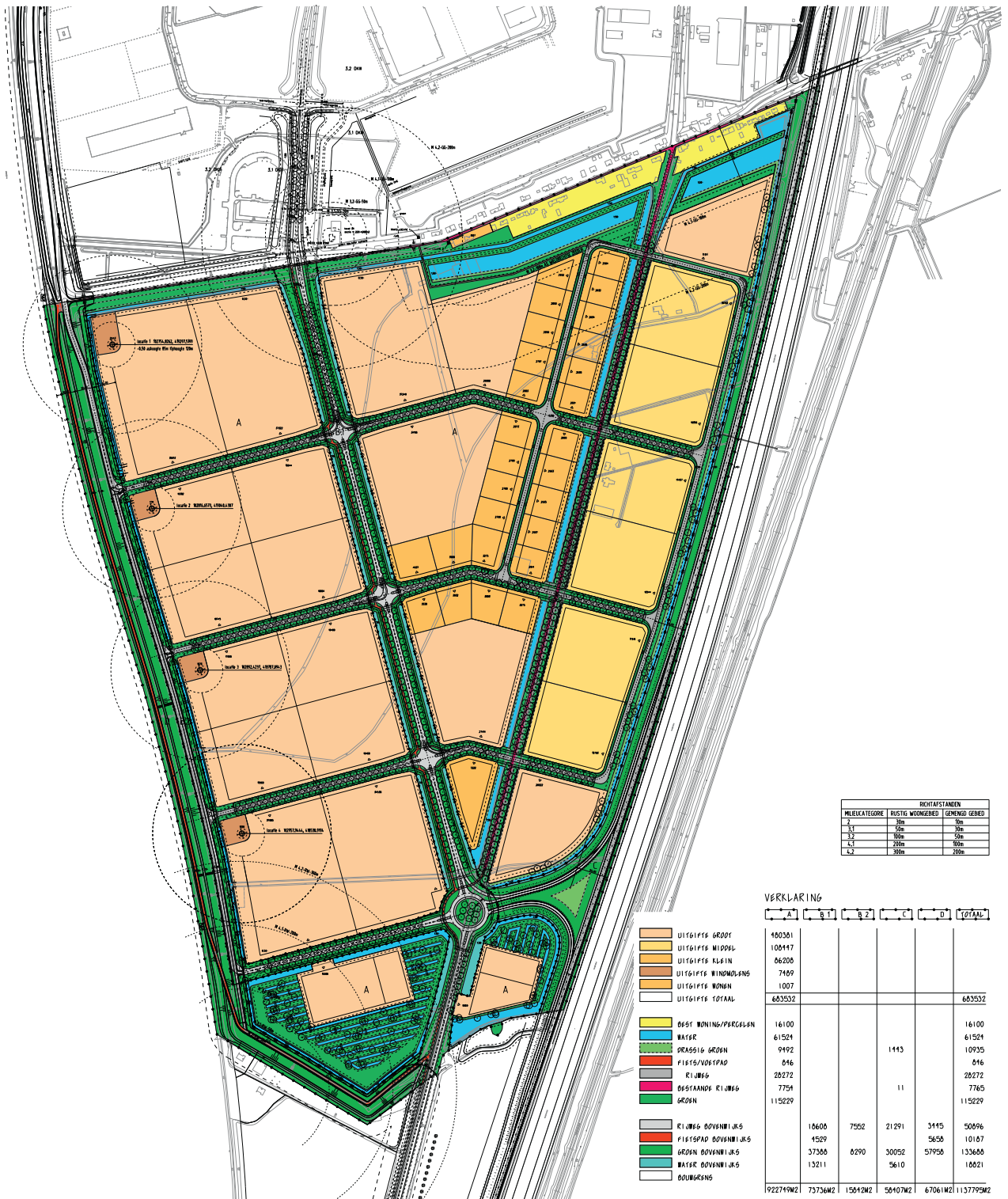


Dordtse Kil IV

Efficiënt en doelgericht daar waar de dynamiek hoog is.

Verhogen van de belevingswaarde daar waar de dynamiek laag is.

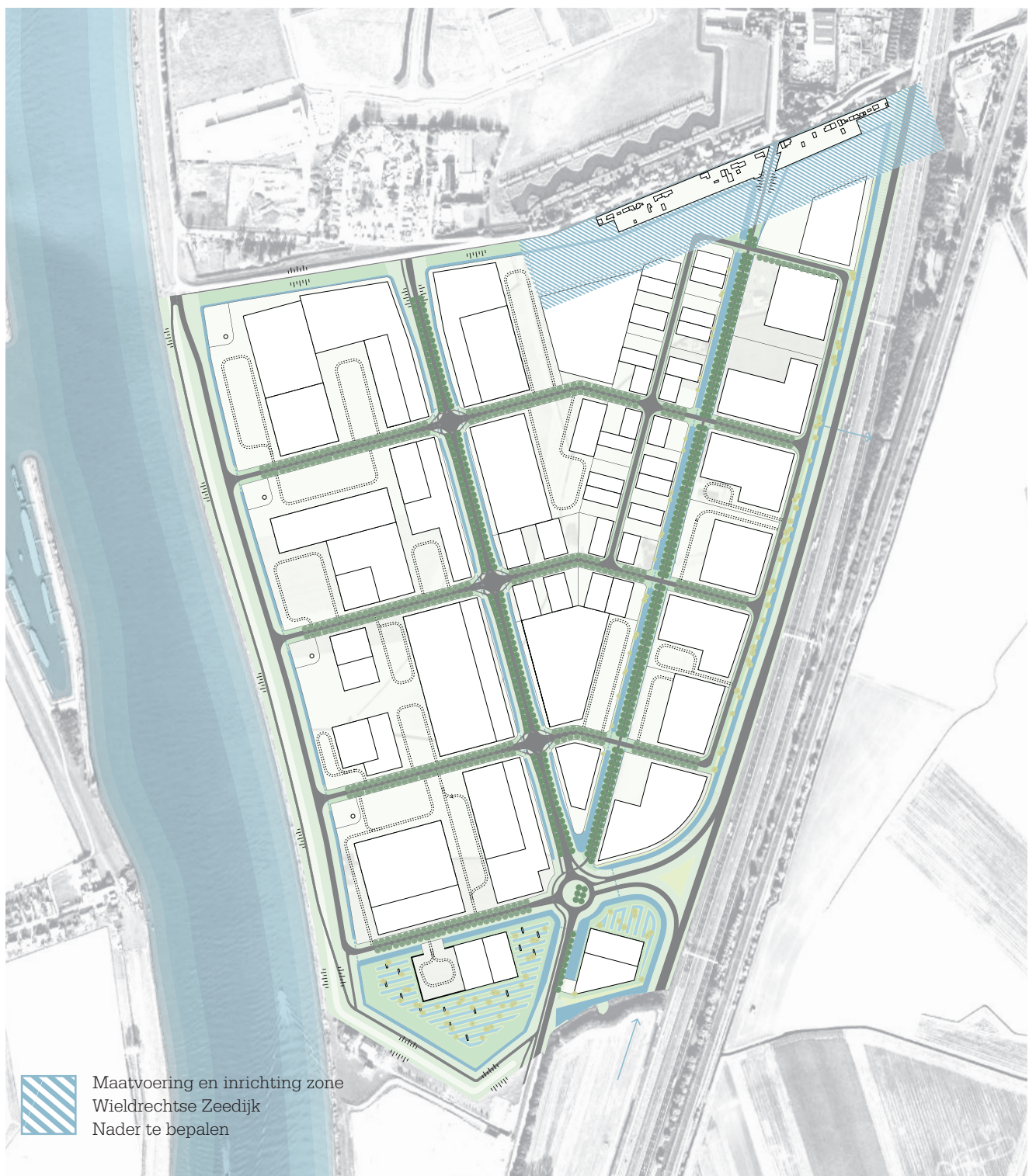
Reken- en tekenkaart

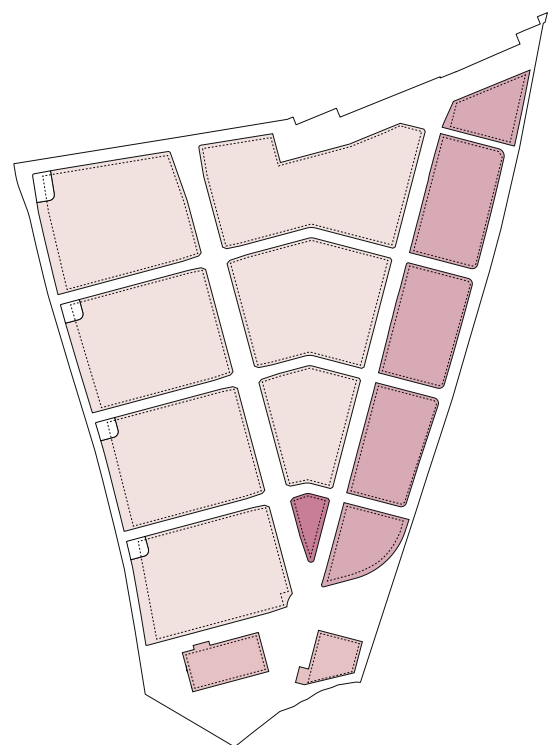
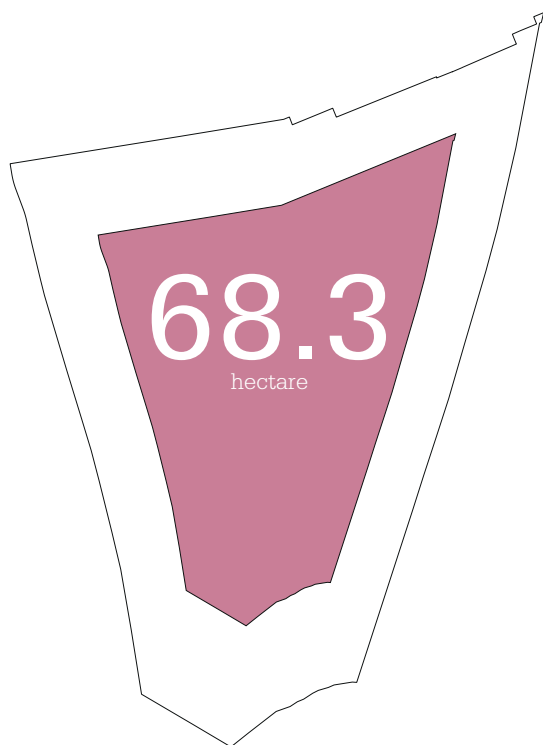






RIJCHTAFSTANDEN			
MILIEUCATEGORIE	RUSTIG WOONGEBIED	GEMENGD GEBIED	
Z	30m	50m	50m
Z.1	50m	50m	50m
Z.2	60m	50m	50m
L.1	200m	100m	100m
L.2	300m	200m	200m

	VERKLARING				TOTAAL
	A	B.1	B.2	C	
UITGIFFE GROOT	980301				
UITGIFFE MIDDEL	108447				
UITGIFFE KLEIN	86208				
UITGIFFE WINDMOLENS	7469				
UITGIFFE WONEN	1007				
UITGIFFE TOTAAL	683532				683532
DEEL WONING/PARCELLEN	16100				16100
WATER	61524				61524
DRAAGSLE GROND	9492		1443		10935
FIETSPAD	846				846
RIJWEG	28272				28272
BESTAAND RIJWEG	7754		11		7765
GROND	115229				115229
RIJWEG DOVENRIJES	18600	7582	21291	3145	50618
FIETSPAD DOVENRIJES	4529			5658	10187
GROND DOVENRIJES	37388	8290	30052	57958	133688
WATER DOVENRIJES	13211			5610	18821
DOVENRIJES					
922749M2	75736M2	15842M2	58407M2	67061M2	1157795M2

Illustratieve plankaart





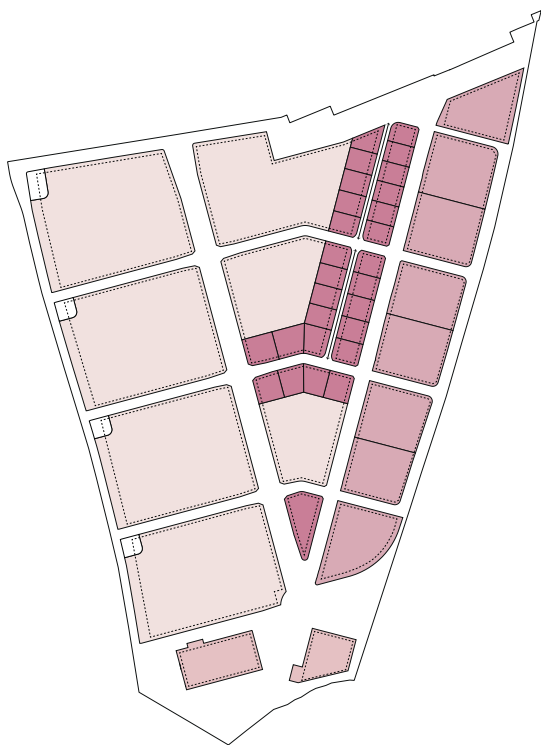
-  Grootchalige logistieke kavels
-  Kavels in de etalage
-  Eilandkavel
-  Kleinschalige bedrijfskavels

Ruimtegebruik

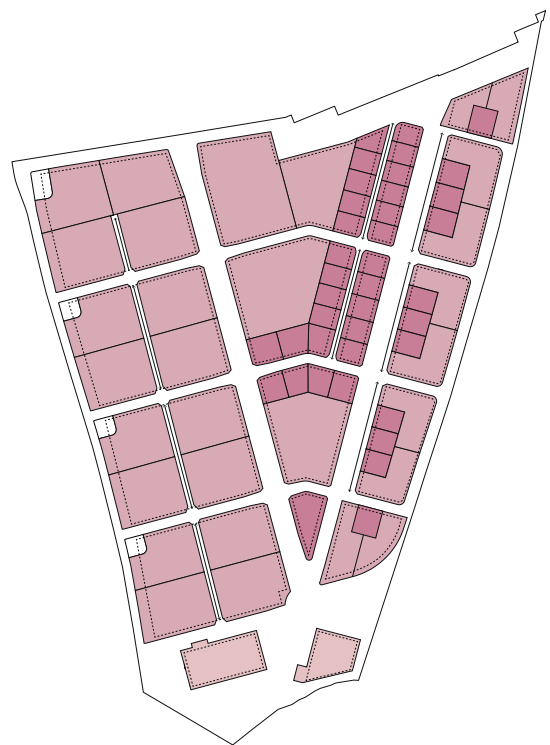
Totaal uitgeefbaar terrein van 68,3 hectare

Verkavelingsstudie 1

Studie grotere vraag van bovenregionale, grote logistieke kavels



- Grootschalige logistieke kavels
- Kavels in de etalage
- Eilandkavel
- Kleinschalige bedrijfskavels



- Grootschalige logistieke kavels
- Kavels in de etalage
- Eilandkavel
- Kleinschalige bedrijfskavels

Verkavelingsstudie 2

Studie naar mix van verkavelingstypologiën

Verkavelingsstudie 3

Studie naar meer lokale vraag van kleinschalige bedrijfskavels

Bouwwelden en ruimtegebruik

Ruimtegebruik

Intensiteit van het ruimtebeslag wordt weergegeven met netto/brutoverhouding. Een netto/brutoverhouding van 0.67 betekent dat ca. 2/3 van het totale terrein wordt uitgegeven. Deze verhouding is gebaseerd op het inperken van het ruimtebeslag van bedrijven aan de ene kant, en het kunnen realiseren van een robuuste groen- en waterstructuur aan de andere kant. Zo wordt een balans gevonden tussen functionele en kwaliteitsverhogende aspecten. Voor Dordtse Kil IV wordt een maximale netto/brutoverhouding van 0.67 voorgesteld om de realisatie van een duurzaam watersysteem mogelijk te maken.

Intensief ruimtegebruik

Initiatieven om slim met ruimte om te gaan worden gestimuleerd; stapelen, schakelen, delen en combineren van ruimten, erven, daken, gevels en programma wordt aanbevolen. De bouwhoogteregeling moet dubbel ruimtegebruik, bijvoorbeeld stapeling, mogelijk maken. Gezien de druk op de beschikbare ruimte wordt een minimaal bebouwingspercentage van 50% voorgeschreven; parkeren, laden en lossen moeten op eigen erf, in gebouwen of op het dak worden georganiseerd.

Slim ruimtegebruik vraagt om het kunnen combineren van functies zoals het samenvoegen van expeditieruimtes, het stapelen van parkeren op een dak of onder een deel van het gebouw. Slim ruimtegebruik op termijn leidt tot het op de kavel en op of in het gebouw beschikbaar hebben van reserveruimte voor toekomstige uitbreidingen of het beschikbaar hebben van het dakoppervlak voor zonne-energie, wateropvang of andere vormen van meervoudig gebruik zoals het parkeren of het kantoor.

Het stapelen van functies leidt tot het efficiënt benutten van ruimte (dubbel ruimtegebruik) en vaak tot een compactere bouwvorm. Compact bouwen heeft vanuit energie- en materiaalgebruik voordelen. Het zorgt ervoor dat er minder buitenoppervlakte (vloer, wand, dak) is waarlangs warmte kan verdwijnen. In de gebruiksfase zal het energieverbruik per gebouwinhoud-eenheid daarom lager zijn.

Architectuurbeeld

Voor Dordtse Kil IV worden zo min mogelijk regels aan architectuur en kavelinrichting gesteld, zodat bedrijven een optimale bedrijfsefficiëntie kunnen realiseren. Wel wordt een architectonische inspanning gevraagd om tot een samenhangend geheel van zakelijke bebouwing en open(bare) ruimte te komen. Om de veelvoud van bedrijfsuitingen en bedrijfsgebouwen te temperen wordt de bedrijfsbebouwing zo veel mogelijk in één (hoofd)volume opgelost. Eén robuust volume, vaak in de vorm van een hal en kantoorfaciliteiten om het te bebouwen programma in samenhang te organiseren. Aan of op het volume kan een 'doosje' worden toegevoegd, als kantoorruimte (zie schema's op deze pagina). Gebouwdelen vormen een eenheid, zowel in volume, als in kleur en materialisering.



Referenties

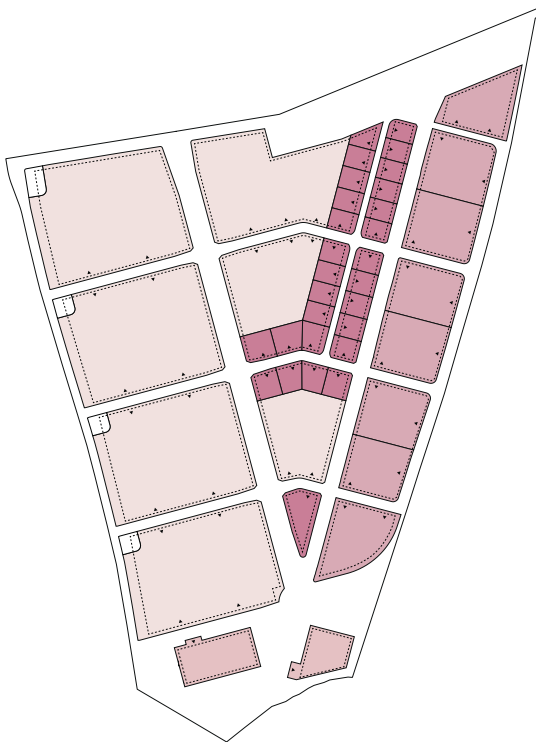
Architectuurbeeld en intensief (meervoudig) ruimtegebruik

Kaveltypes en bouwhoogtes

In het plangebied onderscheiden zich een viertal types kavels die in grootte en variatie aansluiten op de vraag vanuit de actuele markt. Met behulp van deze kavels en de inrichting daarvan ontstaat, in samenhang met het raamwerk, een flexibel ordeningsprincipe waarmee het gebied toekomstbestendig wordt ingericht. Het plan moet nieuwe, onverwachte vragen vanuit de markt kunnen opnemen.

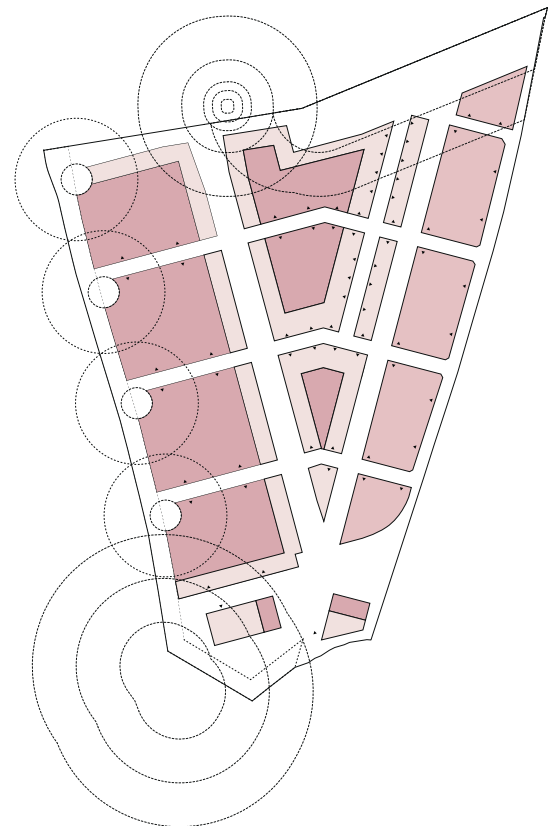
Maatvoering van bouwhoogten voor bedrijfsgebouwen leidt tot de volgende reeks:

1. van 8 tot 12/16 meter voor het kleine en middensegment; incidenteel is een hoogteaccent mogelijk;
2. van 12 tot 16 meter als regel voor de kavels in de etalage;
3. hoogteaccenten tot 25/30 meter als verbijzondering voor de eilandkavels in het zuiden;
4. van 8 tot 12/16 meter met mogelijkheid tot 25/30 meter in een zonering om het stapelen op grote kavels mogelijk te maken.



- Grootchalige logistieke kavels
- Kavels in de etalage
- Eilandkavel
- Kleinschalige bedrijfskavels

Bouwwelden
Voorbeeldverkaveling en oriëntatie

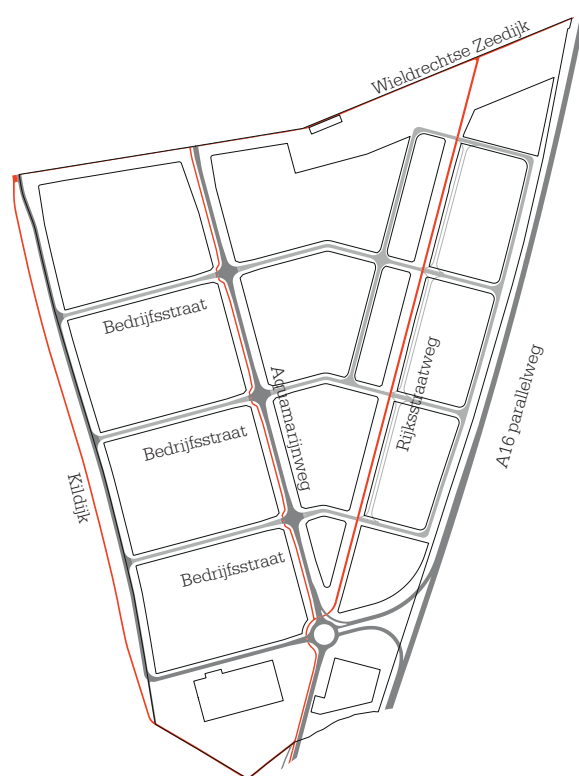


- 8 tot 12/16 meter
- 12 tot 16 meter
- tot 25/30 meter
- Milieucontour

Bouwwelden
Voorbeeldverkaveling en oriëntatie

Interne ontsluiting kavels

Onder de hoofdinfrastructuur van Dordtse Kil IV wordt een regelmatig netwerk van bedrijfsstraten gelegd waarop alle kavels zijn ontsloten. Hierdoor ontstaat een logische en efficiënte gridstructuur ter verdeling van het verkeer.



Langzaam verkeernetwerk

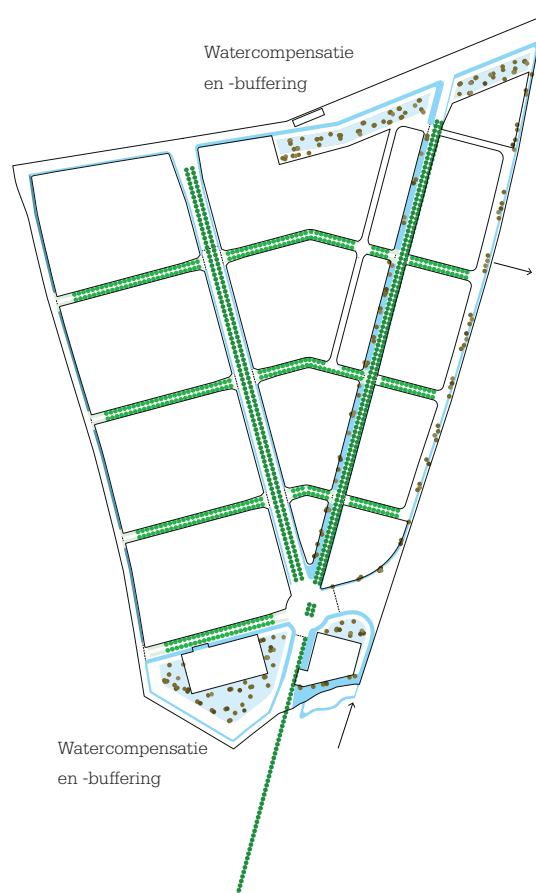
Vanuit de duurzaamheidsvisie wordt fietsverkeer gestimuleerd met goede en veilige routes. Op de hoofdinfrastructuur is voorzien in vrijliggende de fietspaden, die aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. Op het laagste schaalniveau van bedrijfsstraten is sprake van menging van verkeer, in lijn met andere Dordtse bedrijventerrein. Er zijn geen separate voetpaden.

Water en groen

De beplanting bestaat uit inheemse soorten die aansluiten bij het omliggende polder- en uiterwaardenlandschap. De straten en wegen worden beplant met boomsoorten die horen bij het polderlandschap, zoals es (*Fraxinus excelsior*) en populier (*Populus x canadensis*). De waterrijke landschappelijke zones worden aangeplant met landschappelijke beplanting die hoort bij het uiterwaardenlandschap, zoals de laagvertakte en meerstammige zwarte els (*Alnus glutinosa*), berk (*Betula pedula*) en wilg (*Salix alba*). De achterzijde van de bedijven die aan de Wieldrechtse Zeedijk staan wordt afgeplant met Italiaanse populier (*Populus nigra 'Italica'*). In de bermen en taluds wordt een bloemrijk grasmengsel toegepast. Aan weerszijden van de Rijksstraatweg worden de bestaande essen gehandhaafd.

Langs het eerste deel van de ontsluitingsweg wordt aan de noordzijde een bomenrij geplant. Deze bomenrij dient als groen scherm naar de achterliggende bebouwing. De beplanting langs de Aquamarijnweg sluit aan bij Dordtse Kil III en bestaat uit essen. Ter hoogte van het logistiek verdeelpunt wordt de bomenrij onderbroken om optimaal zicht te kunnen bieden op de vijverpartij en de omliggende bebouwing. De bedrijfsstraten worden met populieren aangeplant.

Rond de bedrijfspercelen wordt waar mogelijk aandacht besteed aan ecologie en landschap. De groene randen rond het bedrijventerrein worden daartoe ingericht met het oog op kansen voor natuurontwikkeling. Natuurlijke oevers zijn flauwer dan 1:3. Hoe flauwer de oever wordt aangelegd hoe beter dit is voor de ontwikkeling van bio-



Raamwerk

Water en groen

diversiteit. Alle water profielen zijn volgens het beheerhandboek van de gemeente Dordrecht vormgegeven.

In de brede watergangen zijn brede rietkragen opgenomen die tevens

als zuiverings filter dienen. Naast het verbeteren van de waterkwaliteit levert dit natte migratieroutes op voor amfibieën, insecten en kleine zoogdieren.



Impressie

Bedrijvigheid en ontsluiting van kavels aan de bedrijfsstraten



Duurzaamheid

Duurzame gebiedsontwikkeling

Duurzaamheid geeft deze gebiedsontwikkeling toekomstwaarde en is een belangrijk aspect in de ontwikkeling van het gebied. Gebiedsontwikkeling heeft de laatste jaren een veel dynamischer karakter gekregen. Door de financiële crisis is de uitkomst van ontwikkelinitiatieven onzekerder geworden en de omvang van tot uitvoering gebrachte (deel)projecten verkleind. Flexibiliteit en faseerbaarheid zijn belangrijk, wil men grip houden op de (eind)kwaliteit van de gebiedsontwikkeling en tegelijkertijd ruimte bieden aan veranderende omstandigheden. In een proces van dynamische gebiedsontwikkeling is het nodig om met elkaar afspraken te maken over de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied. Dit vindt plaats in een stedenbouwkundige plankaart. In de stedenbouwkundige plankaart worden enerzijds de stedenbouwkundige en gebiedseigen dragers in de publieke ruimte vastgelegd en wordt anderzijds vrijheid geboden binnen uitgeefbare terreinen.

Het doel van dit plan is de kaders op te stellen voor een door de bewoners en gebruikers gewaardeerd, goed functionerend en samenhangend logistiek bedrijventerrein. Dordtse Kil IV moet een hoogwaardig, duurzaam en innovatief karakter krijgen met een voorbeeldfunctie voor andere bedrijvenlocaties in de regio. Het wordt niet alleen landschappelijk ingepast, maar zal ook landschappelijke waarden toevoegen op de locatie zelf. Het landschappelijk kader en het orthogonale raamwerk biedt flexibel en ruimte aan onverwachte ontwikkelingen en kansen.

Bodem/ ondergrond	Sociale vitaliteit	Energie	Historie en identiteit
Ruimtegebruik	Landgebruik en ecologie	Materialisatie	Flexibiliteit
Mobiliteit en transport	Afval	Management en beheer	Geluid
Gezondheid en veiligheid	Water	Economische vitaliteit	Stedelijk groen

BREAAM

Thema's Breeam gebiedsontwikkeling en Duurzame 10-kamp

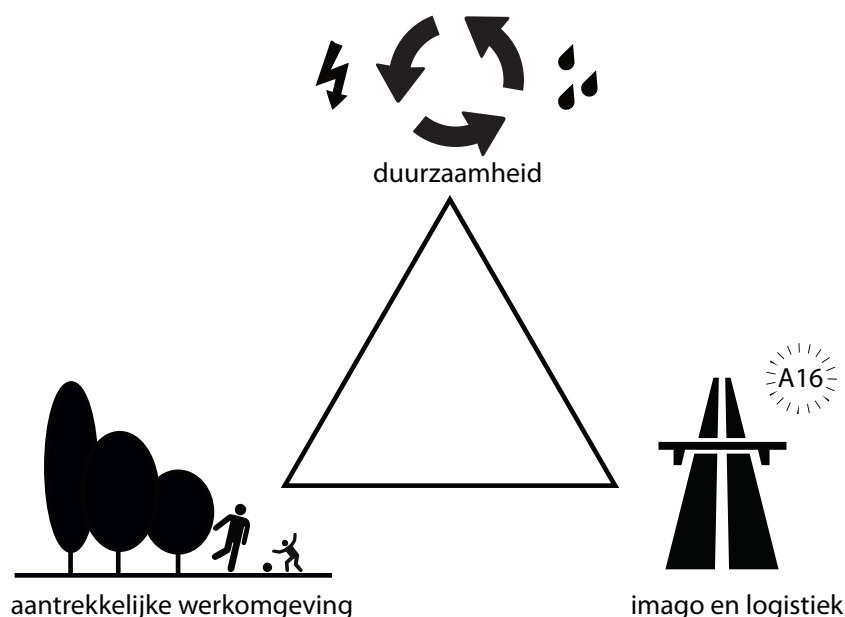
Landschappelijke inpassing en parkmanagement

De ruimtelijke opzet (raamwerk) van Dordtse Kil IV schept belangrijke voorwaarden voor het duurzaamheidsconcept. Het terrein is in hoofdzaak orthogonaal opgezet, zodat elke vierkante meter efficiënt benut wordt. Vrijwel al het water en groen wordt naar buiten gebracht en benut voor de landschappelijke inpassing. De landschappelijke inrichting van het kader geeft het een grote ecologische en recreatieve waarde. Onderdeel van dit kader zijn de hoge grasdijken met nieuwe fietsroutes langs de Kil. Brede watergangen en rietkragen naar het open polderlandschap, aangevuld met bomenlanen, eilandjes met boomgroepen en ruime grasbermen geven het landschappelijk kader vorm. Het groene profiel van de bedrijfsstraten geeft het gebied een groene geleding in oost-westrichting.

Bij de aanleg en ontwikkeling van het terrein moeten uitspraken worden gedaan over het beheer en . Immers het terrein wordt voor een langere tijd ontwikkeld. Daarvoor wordt een vorm van parkmanagement opgericht; een samenwerkingsverband tussen de ondernemers, gemeente en andere belanghebbenden om het beheer op het terrein goed te organiseren. Parkmanagement is erop gericht om de kwaliteit van het bedrijventerrein te handhaven en een positieve bijdrage te leveren aan het ondernemersklimaat. Vanuit duurzaamheid kan, middels het parkmanagement, nagedacht worden aan het bij elkaar plaatsen van bedrijven die elkaar nodig hebben om delen van hun productieprocessen op elkaar te laten aansluiten (half fabricage, eindmontage) of het

clusteren van bedrijven die stoffstromen kunnen uitwisselen, zoals grondstof, restwarmte of restkoude.

Het clusteren van bedrijvigheid kent een ruimtelijke component (bijvoorbeeld een gemeenschappelijke expeditievoorziening) en een functionele component; bedrijven van hetzelfde type of met een zelfde activiteit vestigen zich op een bepaald deel van het bedrijventerrein. Voordelen van clustering zijn het kanaliseren van vervoersbewegingen en het verduidelijken van de uitstraling van deelgebieden.



Diagram

Duurzaam vestigingsklimaat

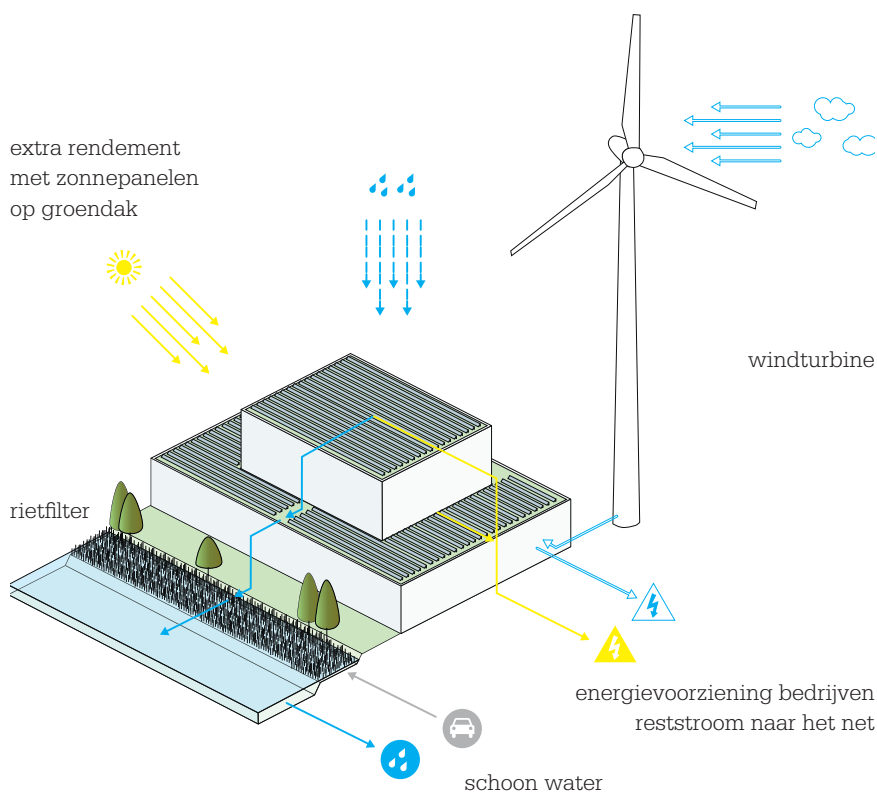
Duurzame cyclus energie en water

De duurzaamheid in Dordtse Kil IV komt wordt zichtbaar doordat het naast bedrijventerrein ook een watermachine en energiecentrale gaat worden. De grote, onbenutte ruimte op de daken speelt hierin een centrale rol. Dordtse Kil IV zet doelbewust in op dubbelgebruik van de daken, om hemelwater te bufferen (en vertraagd af te voeren) en zonne-energie op te wekken. Die combinatie van levert veel synergie voordelen op. Vegetatiedaken hebben bij voldoende grootte een gunstige invloed op het klimaat (CO2 vastlegging), op het binnenklimaat (isolatie, energiebesparing) en dragen bij aan waterbuffering en de vertraagde afvoer naar het riool.

In het plangebied ligt een initiatief voor vier windmolens (Kilwind) en ten zuiden van het gebied, op de locatie Transberg, een initiatief voor velden met zonnepanelen. Het wordt echt interessant wanneer deze, en de energiewinning van daken, onderling aan elkaar gekoppeld worden en beschikbaar komt voor lokale gebruikers binnen de Westelijk Dordtse Oever.

Voor het plangebied Dordtse Kil IV geldt een waterbergingsopgave met als uitgangspunt dat 10% van het gebied hiervoor wordt ingericht. Gezien de omvang en het belang van deze wateropgave wordt het water als drager van het openbare gebied van het bedrijventerrein beschouwd. In het plan is een robuust watersysteem ontworpen met zelfreinigend vermogen en waarin piekbuien kortstondig kunnen worden opgevangen en vertraagd worden afgevoerd. Het zelfreinigend vermogen van water zonder technische zuiveringstechnieken

wordt versterkt door het realiseren van open water waar waterplanten, rietfilters e.d. zorg dragen voor natuurlijke zuivering. Hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlakte water waar vervolgens een natuurlijk zuiveringsproces plaats vindt. Dit levert een meerwaarde voor ecologie.



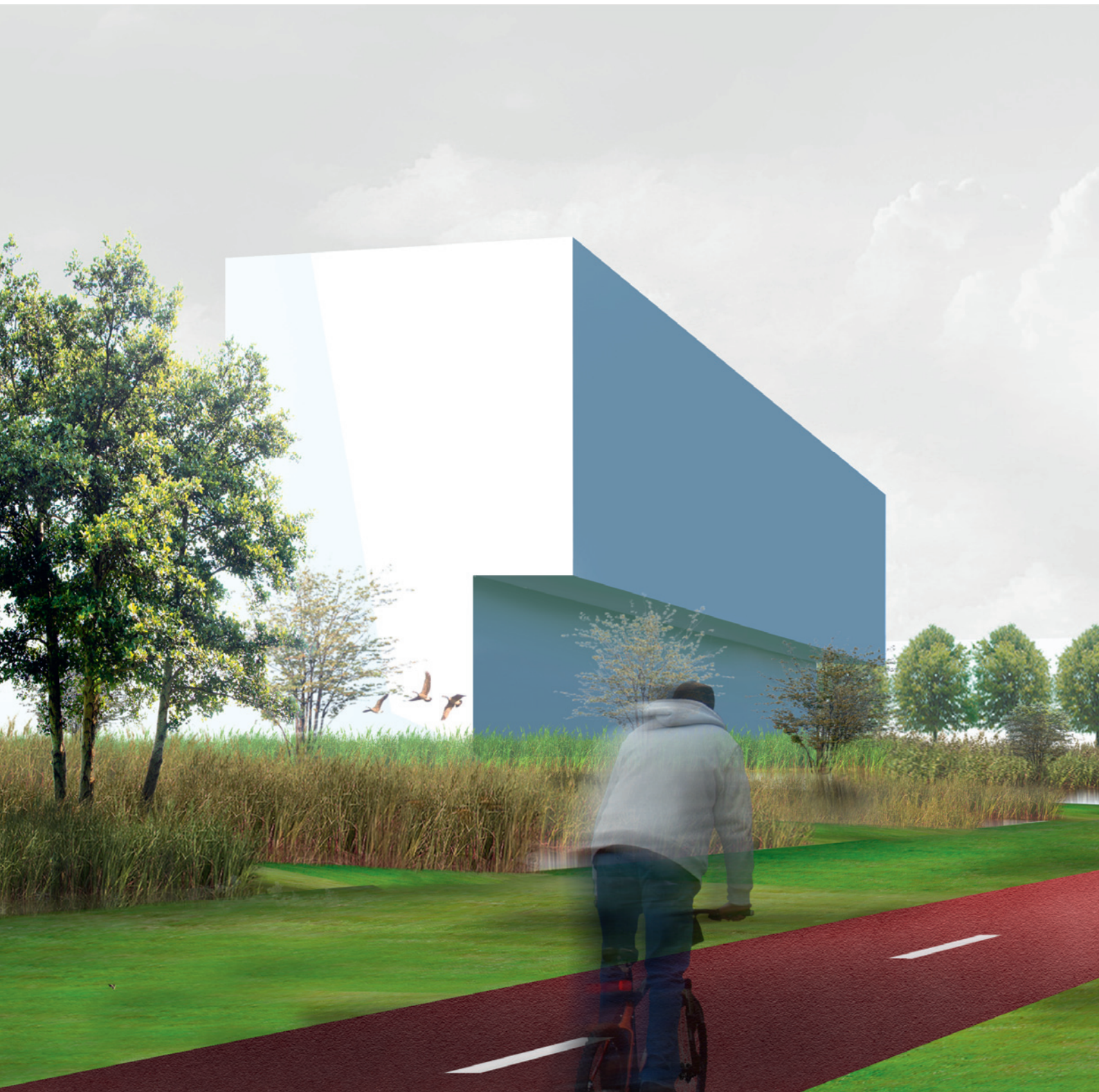
Duurzaamheidsprofiel

Systematiek en cyclus

Referenties

Sfeer, toepassing en materialisatie





Impressie
Entree in het zuiden



Verkeerskundig ontwerp

Knoop A16/N3

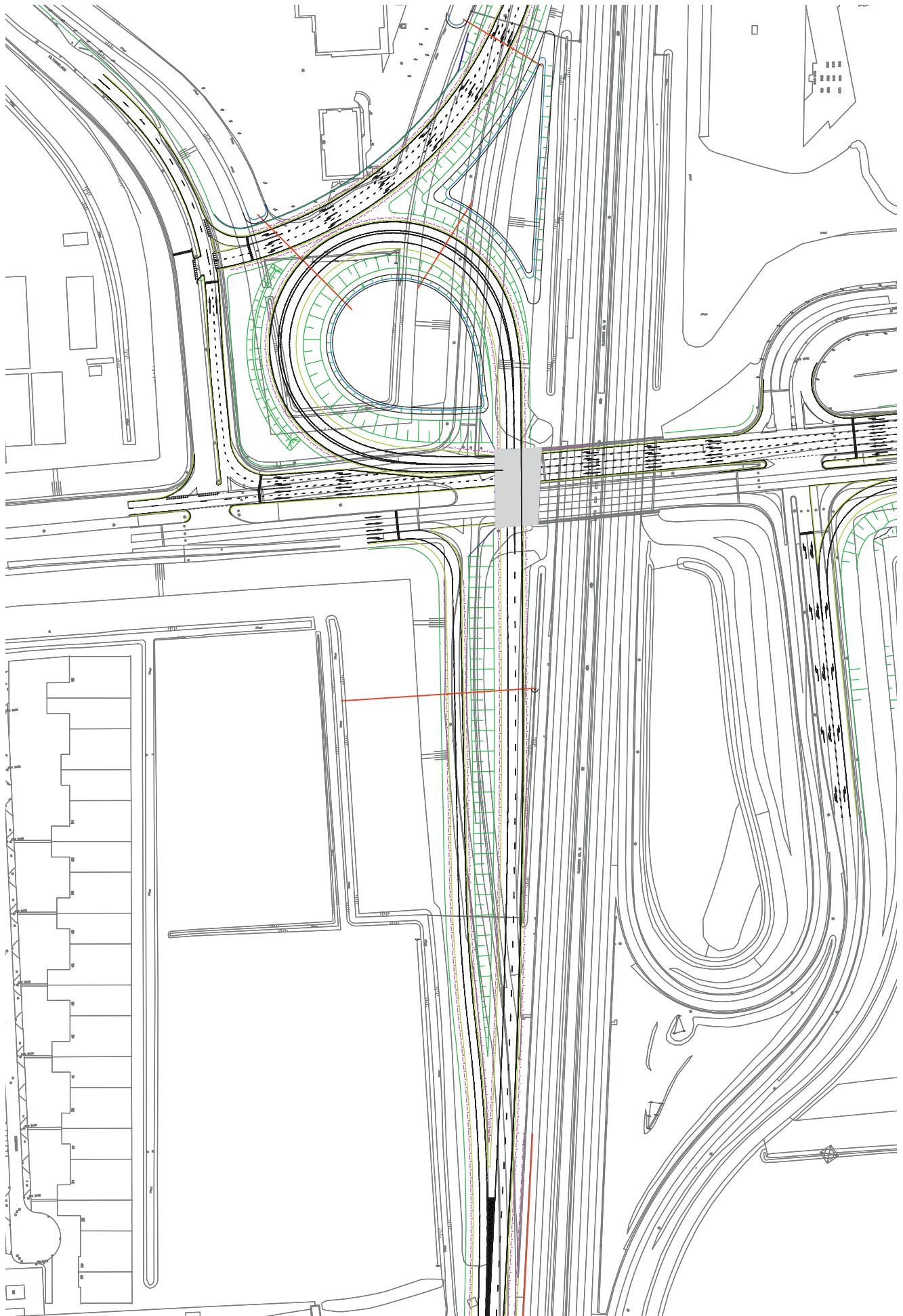
De kern van het ontwerp van de A16/N3 is het toevoegen van een vrije beweging voor de dominante verkeersstroom van de N3 naar de A16 richting Breda. Hierdoor ontstaan meer capaciteitsruimte op het knooppunt voor de andere verkeersstromen. Daarnaast is er een vrije rechtsaf beweging voor verkeer van de A16 vanuit Breda naar de N3. De parallelstructuur is ingebracht om het doorstromende verkeer van de N3 niet te snel op de A16 te brengen. Dit zou de doorstroming op de A16 belemmeren. De parallelstructuur bestaat uit twee rijbanen die ter hoogte van het benzinstation voor de Moerdijkbrug in een ruim weefvak invoegt op de A16. De parallelstructuur is tevens bereikbaar vanaf de afrit A16 vanuit Rotterdam, met een doorsteek.

De opwaardering van het knooppunt A16/N3 zorgt voor een betere verkeersafwikkeling waar ook de andere Westelijke Dordtse Oever deelgebieden (o.a. Dordtse Kil II en III) van profiteren.



Huidige situatie

Luchtfoto BingMaps



Knoop A16/N3
Verkeerskundig ontwerp in concept

Directe ontsluiting op A16

De directe ontsluiting van Dordtse Kil IV op de A16 is omwille van de inpasbaarheid opgeknipt in twee delen, op de oostelijke rijbaan en op de westelijke rijbaan. Deze aansluitingen zijn in relatie tot de knoop A16/N3 doorgerekend en ontworpen.

Op de door Rijkswaterstaat aan te leggen parallelstructuur wordt een rechtstreekse op- en afrit voor Dordtse Kil IV aangetakt. Dit betreft de westelijke rijbaan, vanuit Rotterdam, naar Breda. Hier wordt voorzien in een standaard op- en afrit die aansluit op de rotonde aan de zuidzijde van Dordtse Kil IV.

De aansluiting op de oostelijke rijbaan van de A16, vanuit Breda, richting Rotterdam, is aan de zuidzijde van het Westelijke Dordtse Oever gebied gesitueerd. Het verkeer kan Dordtse Kil IV bereiken via het hier gelegen viaduct en de Rijksstraatweg.

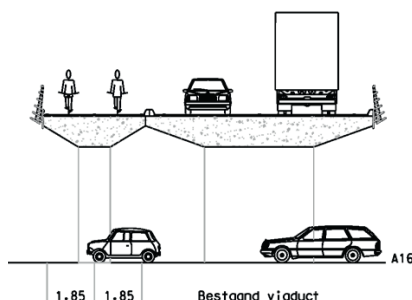
Het ontwerp van de op- en afritten is conform de standaardrichtlijnen van Rijkswaterstaat. Daarbinnen is een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing gekozen.

De compensatie van bomenkap vormt een nader te detailleren opgave. De aanleg van de parallelstructuur en nieuwe aansluitingen gaat ten koste van bomen. Deze moeten in een nieuwe structuur teruggebracht worden, waarbij het zoekgebied aan weerszijden van de A16 ligt. Het gaat daarbij nadrukkelijk om zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve bomencompensatie.



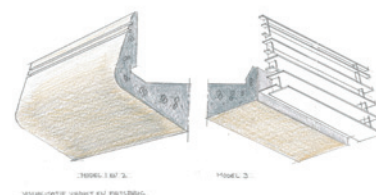
Huidige situatie

Luchtfoto gemeente Dordrecht



Profiel A16

Uitbreiding viaduct A16



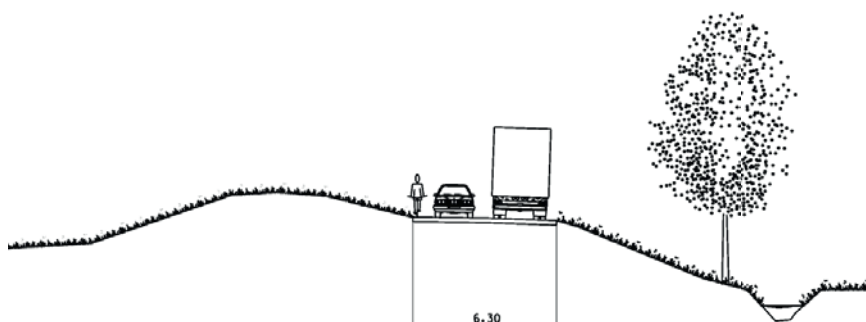
Viaduct

Verbeelding viaductleuning (IBD)

Opwaarderen bestaande structuren

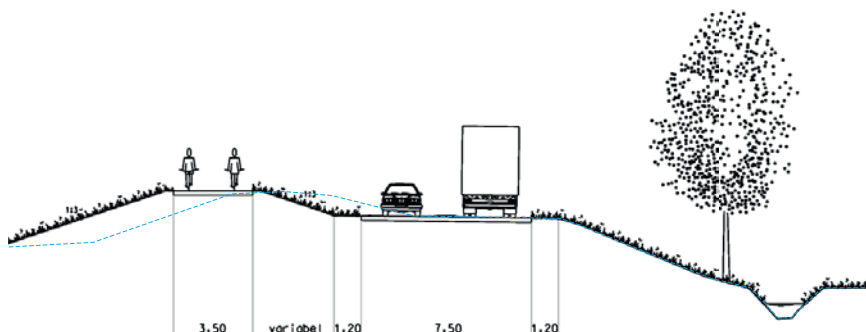
Er wordt optimaal aangesloten bij bestaande structuren in het landschap, zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig. De nieuwe op- en afrit op de oostelijk rijbaan van de A16 ligt ten zuiden van Dordtse Kil IV. Verkeer rijdt via het bestaande viaduct ten noorden van de Moerdijkbrug en de Rijksstraatweg naar de rotonde om Dordtse Kil IV te bereiken. De Rijksstraatweg is hier een dijklichaam met een bomenrij aan de oostzijde en de hoger gelegen vuilstort Transberg aan de westzijde. Er is een vrijliggend fietspad voorzien aan de zijde van Transberg, waarmee het auto- en vrachtverkeer gescheiden wordt van de fietsers. De Rijksstraatweg zelf wordt licht verbreed zodat vrachtverkeer elkaar op een goede wijze kan passeren. De bestaande huisaansluitingen worden zodanig aangepast dat de drukke weg straks veilig bereikt kan worden. De aanpassingen aan de Rijksstraatweg zijn zo gekozen dat deze zich goed verhouden tot de functie van primaire waterkering (overleg waterschap) en dat de bestaande waardevolle bomenstructuur onderaan de dijk gehandhaafd kan blijven.

Tegen het bestaande viaduct wordt een fietsviaduct gelegd. Het huidige viaduct is niet breed genoeg om zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gelijktijdig te accommoderen. De vrijliggende fietsstructuur loopt door tot en met de op- en afrit. De Rijksstraatweg binnen Dordtse Kil IV wordt omgevormd tot fietspad. De doorgetrokken Aquamarijnweg neemt de functie voor doorgaand verkeer over.



Huidige situatie

Profiel Rijksstraatweg t.h.v. Transberg met gemengd verkeergebruik



Voorstel

Profiel Rijksstraatweg t.h.v. Transberg met vrijliggend fietspad en behoud bomenrij



Voorstel

Profiel Rijksstraatweg t.h.v. Dordtse Kil IV vormgegeven als snelfietsroute



Impressie
Afslag A16



Dijkversterking – westelijke ontsluiting

Het waterschap versterkt de rivierdijk in het Westelijke Dordtse Oever gebied. De huidige weg over de dijk tussen de Zeehavens en Dordtse Kil IV wordt verbreed teruggebracht.

Hierdoor wordt deze weg een westelijke ontsluitingsweg die de Dordtse Killen onderling en met de Zeehaven verbindt. De extra ontsluiting zorgt als ruggengraat voor robuustheid in de ontsluiting van het hele Westelijke Dordtse Oever gebied. Op de dijk wordt tevens een vrijliggend fietspad aangelegd.



Kildijk

Bestaande situatie

Entreegebied en verdeelpunt Dordtse Kil IV

Aan de zuidzijde van Dordtse Kil IV komt de hoofdinfrastructuur samen in één verdeelpunt. Het betreft de Rijksstraatweg, de aansluiting op de parallelbaan/A16 en de doorgetrokken Aquamarijnweg. Deze worden verknoopt in een grote rotonde (diameter is 60 meter). De maatvoering is ongeveer 3 maal een binnenstedelijke standaardrotonde waardoor de uitstraling van een verkeersplein ontstaat. De stedenbouwkundige inpassing zorgt voor een krachtige entree. De rotonde heeft een bypass om verkeer vanaf de parallelstructuur, vanuit de richting A16 Rotterdam, snel Dordtse Kil IV op te kunnen leiden, waardoor de doorstroming op alle momenten gegarandeerd is. De rotonde is verder enkelstrooks. De fietsers krijgen vanwege de locatie van de rotonde, in een logistiek park, geen voorrang op de rotonde.



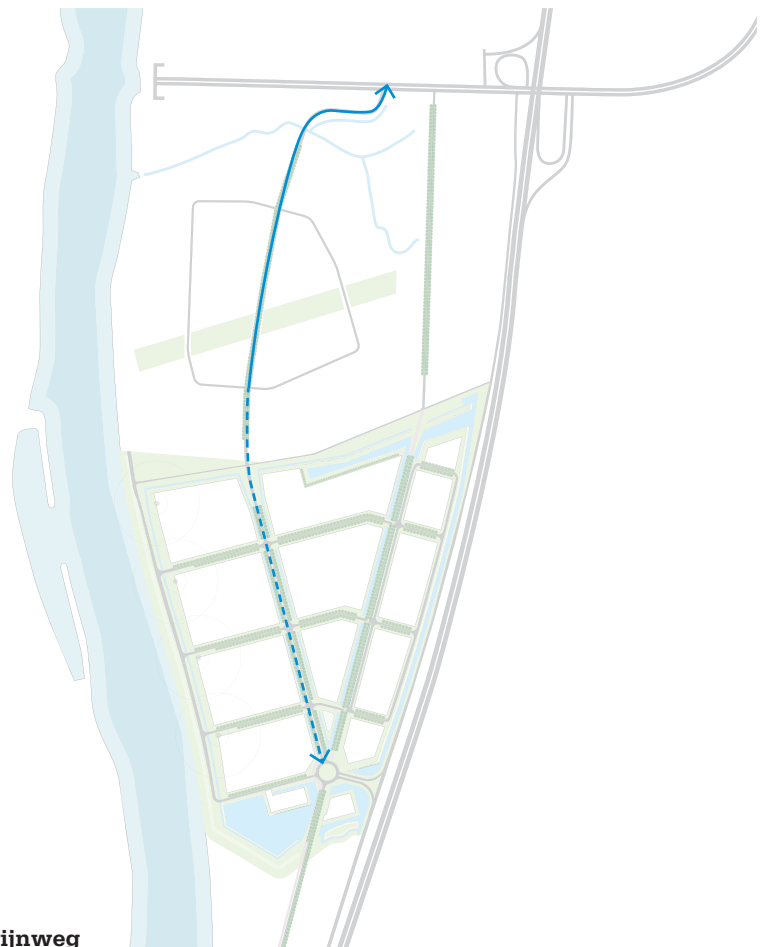
Entreegebied

Impressie

Doortrekken Aquamarijnweg

De bestaande hoofdstructuur van Dordtse Kil III, de Aquamarijnweg, wordt doorgetrokken in Dordtse Kil IV. Hierdoor ontstaat een eenduidige hoofdroute over beide bedrijventerreinen. Het is voor Dordtse Kil IV een extra ontsluiting richting de Kiltunnel en knoop A16/N3. Bedrijven in Dordtse Kil III wordt een extra route richting de A16 aangeboden via Dordtse Kil IV. Dit draagt wederom bij tot de robuustheid van de totale Westelijke Dordtse Oever hoofdontsluiting.

De Aquamarijnweg is de interne verdeler voor Dordtse Kil IV en krijgt eenzelfde vormgeving als op Dordtse Kil III.



Aquamarijnweg

De bestaande hoofdstructuur van Dordtse Kil III, de Aquamarijnweg, wordt doorgetrokken in Dordtse Kil IV.



Aquamarijnweg

Bestaande situatie Dordtse Kil III



Impressie
Viaduct over de A16

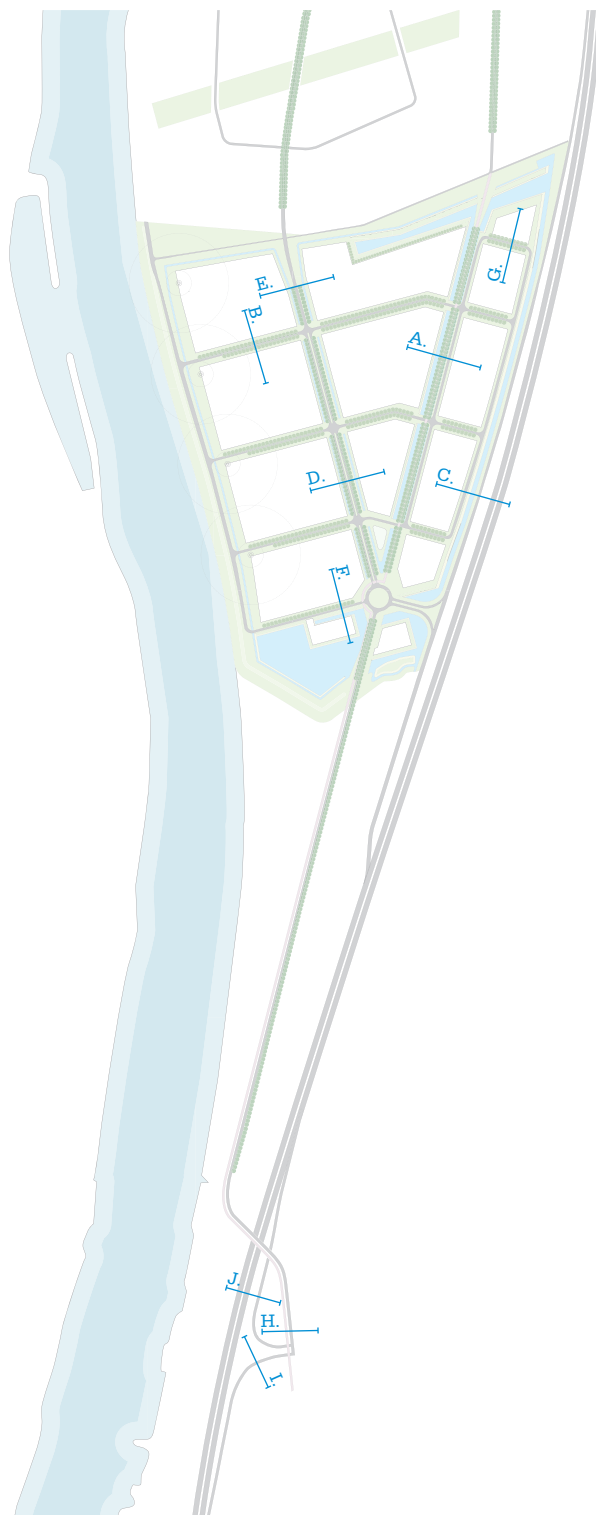


Openbare ruimte

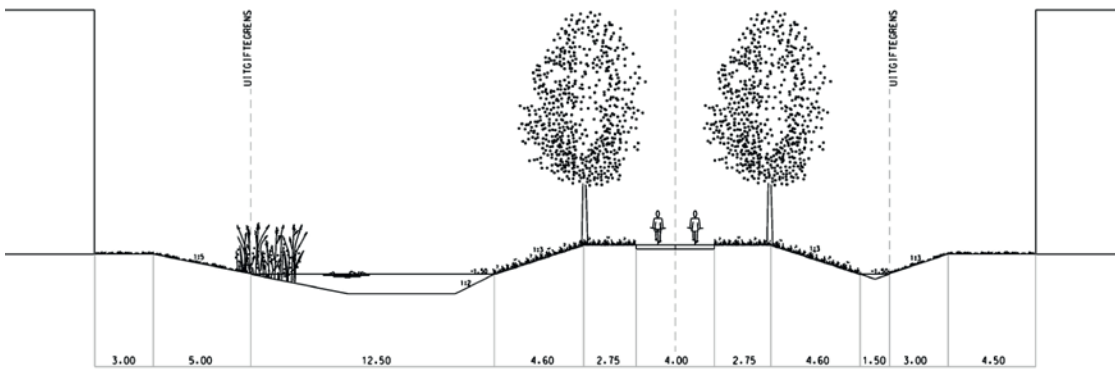
Weg- en straatprofielen

Het accent bij de inrichting van straat- en wegprofielen ligt op een hoge logistieke kwaliteit en een doelmatige, robuuste ambitie voor de openbare ruimte op het bedrijventerrein. Dit betekent dat de kwaliteit wordt gezocht in een robuust, eenduidig beeld. De openbare ruimte fungeert als een rustig kader voor de grootschalige bedrijfsgebouwen en terreinen. Vrachtwagens, bestelbussen en personenauto's rijden hier af en aan. Daarvoor wordt voor de openbare ruimte een materialisatie voorgesteld van asfalt, antraciet klinkers, bomenrijen, natuurvriendelijke oevers en bloemrijke grasbermen.

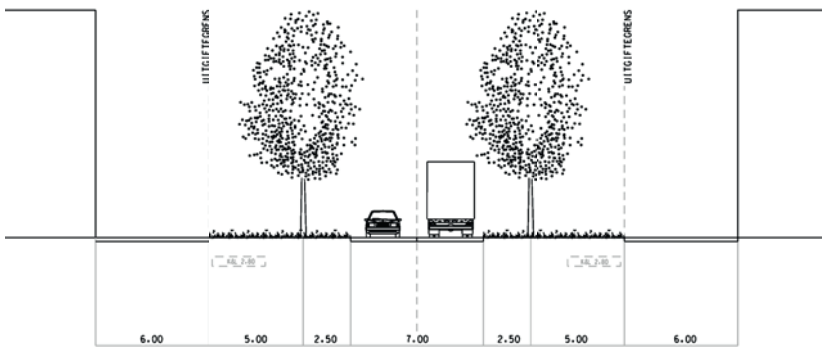
Ook fietsers bereiken via het bedrijventerrein hun bestemming. Voor al deze soorten gebruikers moet een eigen plek (gescheiden infrastructuur), voldoende ruimte en overzicht zijn. Bezoekers bereiken veilig en snel de juiste locatie. Via het beeldkwaliteitplan wordt sterk nadruk gelegd op de kwaliteiten voor algemeen gebruik, verkeersveiligheid en parkeren. Er wordt minder aandacht gegeven aan de recreatieve kwaliteit en voorzieningen, behalve in het profiel van de Rijksstraatweg. Deze cultuurhistorisch waardevolle weg wordt ontdaan van verkeersdruk van het bedrijventerrein en volledig ingericht voor de fietser en wandelaar.



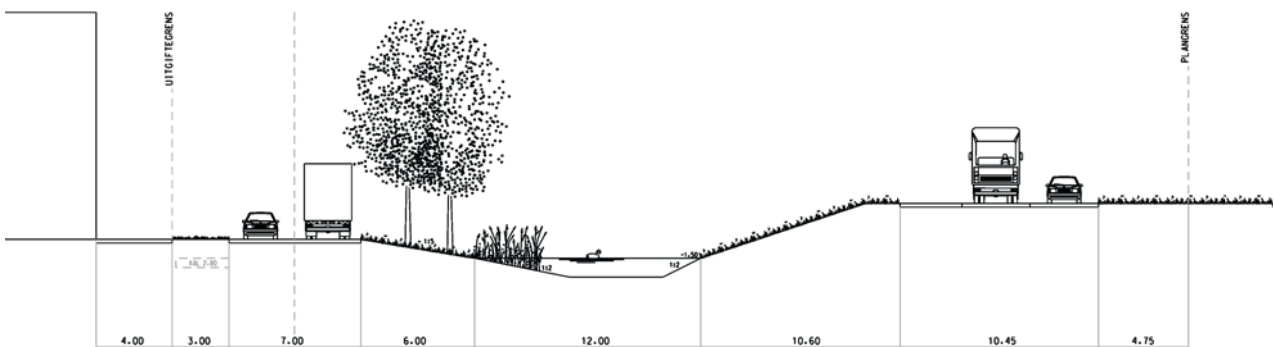
A.



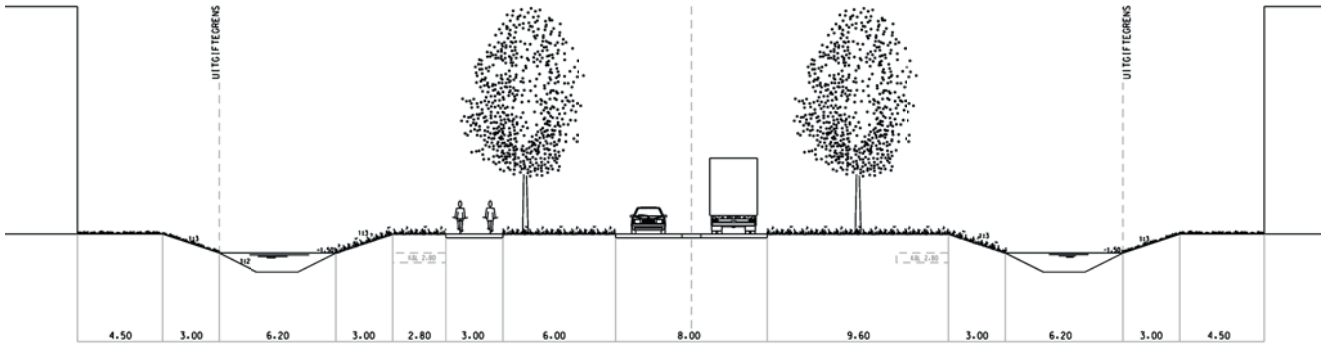
B.



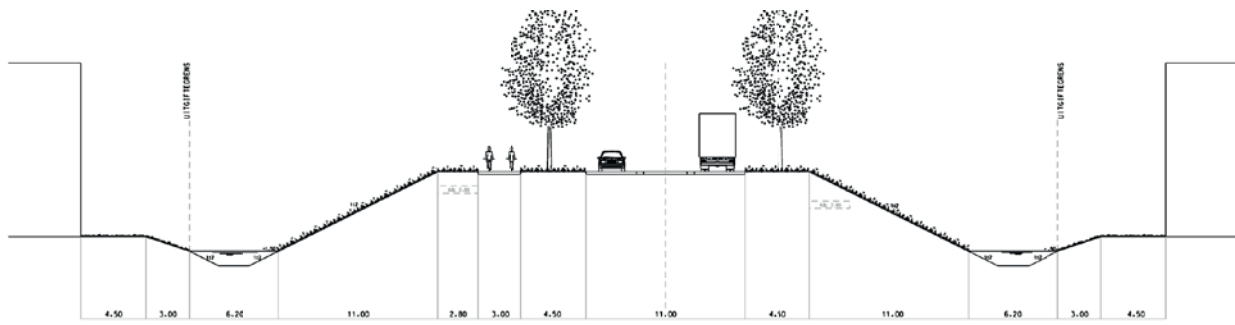
C.



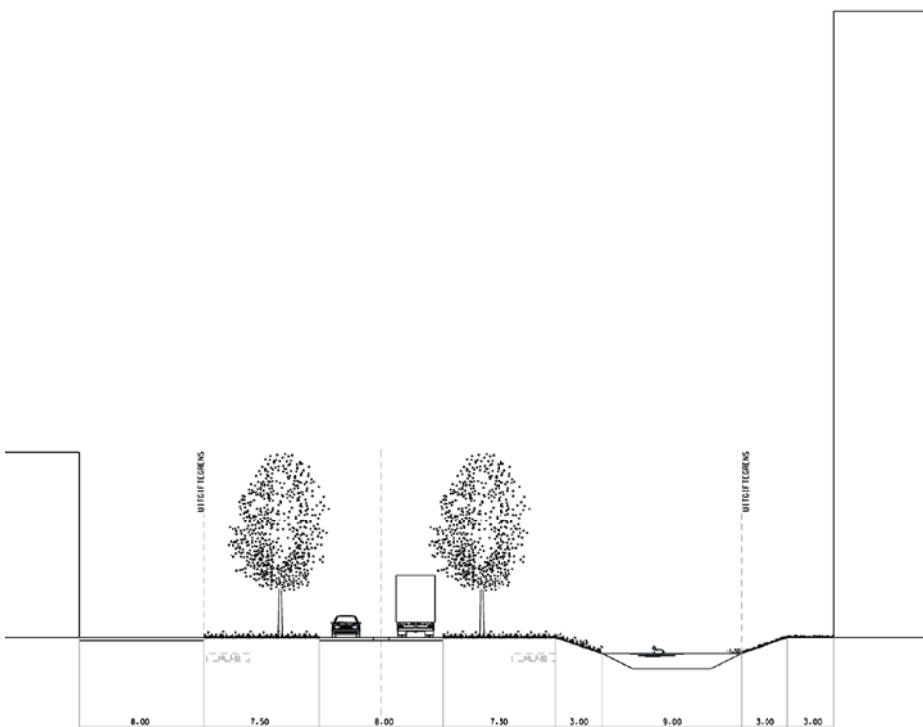
D.



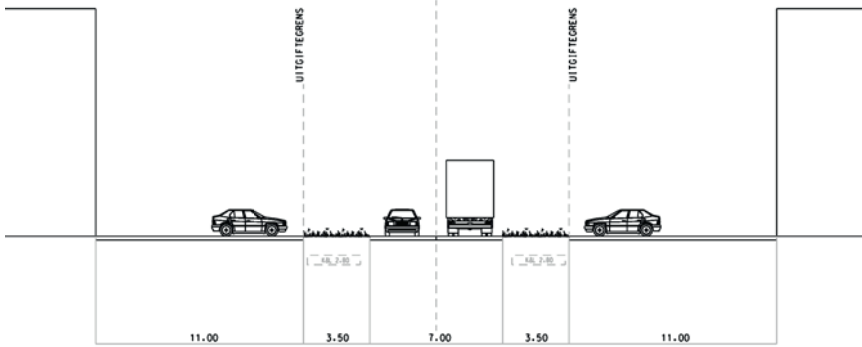
E.



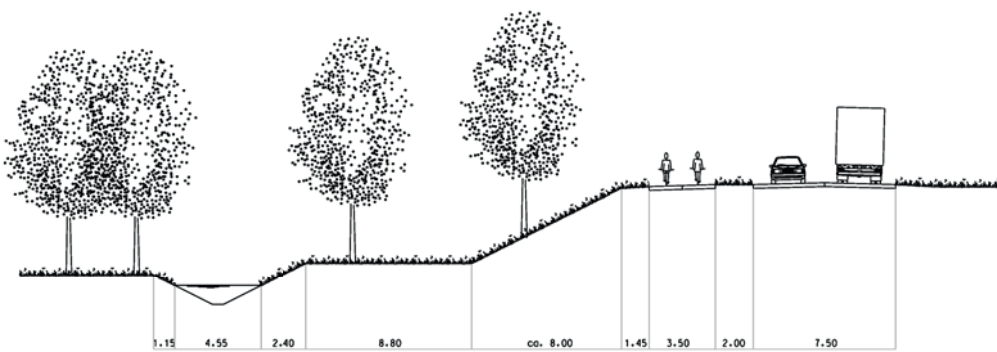
F.



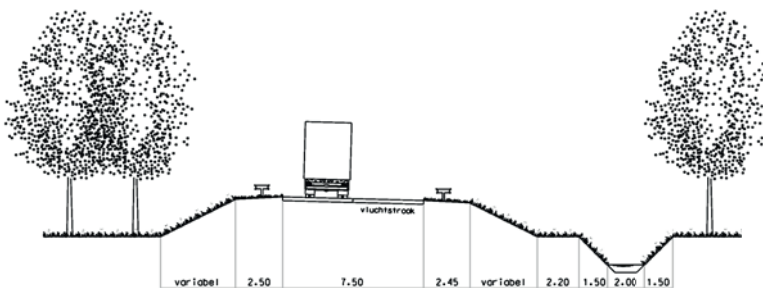
G.



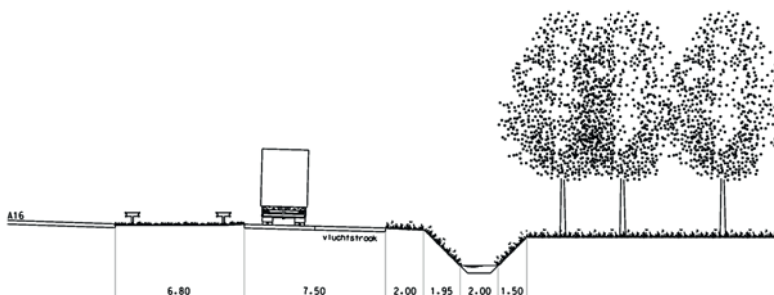
H.



I.



J.





Impressie

Profiel Rijksstraatweg t.h.v. Transberg



Materialisering

Het materiaalgebruik van de openbare ruimte is eenvoudig van aard. De wegen krijgen een uniforme uitstraling en worden uitgevoerd in asfalt. De ruimte naast de rijbaan wordt ingericht met groene bermen en bomenlanen aan de bedrijfsstraten en Aquamarijnweg. Er zijn geen trottoirs en inritten worden overal uitgevoerd in betonklinkers in een uniforme kleur, antraciet. De overgangen tussen kavel en openbare ruimte worden eenduidig vormgegeven met een spijlenhekwerk van ca. 3.00 meter hoog.

Bij het toepassen van materialen, beplanting en werkmethode spelen milieuoverwegingen een rol. Dit betekent dat er een afweging wordt gemaakt tussen;

- Bestand tegen slijtage en schades;
- Zuinig gebruik van grondstoffen;
- Mogelijkheden voor hergebruik;
- Minimaal gebruik van energie en water;
- Geen gebruik van schadelijke stoffen.



Bouwwolumes en uniforme kavelscheidingen

Kloeke gebouwen georiënteerd naar Aquamarijnweg en spijlenhekwerk als erfscheiding



Robuuste bomenlanen

Aanplant bomenlanen ter geleiding wegprofiel. Inheemse soorten, 1e grootte.



Slootkanten met solitaire en clumbs van bomen.

Inheemse soorten geschikt voor waterrijke gebieden, laagvertakt. o.a. zwarte els en wilg (struweel)



Afplanten bouwwolumes aan Wioldrechtse Zeedijk

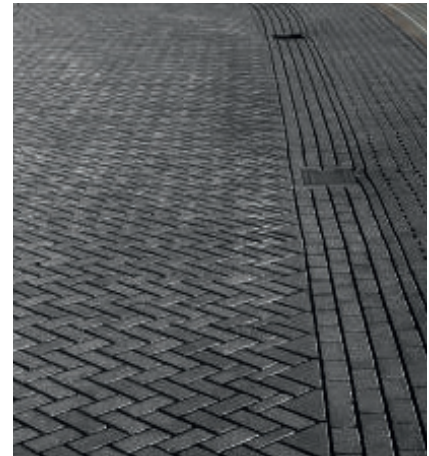
Eenduidig met noordzijde Wioldrechtse Zeedijk: Populus nigra 'Italica'



Hekwerk op kavelgrens
Schuifpoort en hekwerk hebben een uniforme uitstraling. Identiek in type, hoogte en kleur



Eenvoudige materialisering wegen
Asfalt



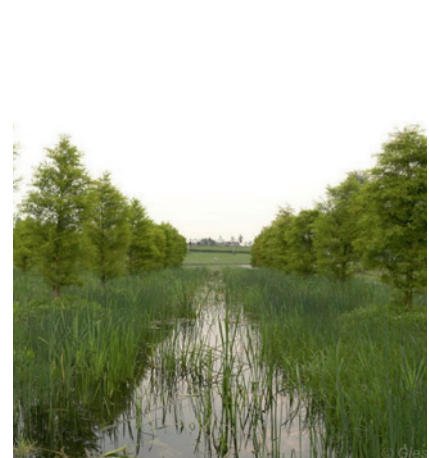
Eenduidige materialisering inritten
Betonklinker atraciets



Bloemrijke bermen en slootkanten
Ecologisch beheer



Natuurlijke oevers en ruime watergangen
Rietkraag met solitaire bomen o.a. zwarte els en wilg (struweel)



Rietkragen en -filter
Rietkraag met solitaire bomen o.a. zwarte els en wilg (struweel)

Bronnen

Dit stedenbouwkundig plan kwam tot stand op basis van de volgende rapporten en onderzoeken.

- Het ontwikkelingsperspectief van de A16-zone. Dienst Stadsontwikkeling Atelier Quadrat, werkgroep A16, juni 1990
- Scenariostudie Drechtsteden 2030, naar een samenhangend ontwikkelingsperspectief. Gemeente Dordrecht, 1997
- Project Zuidcorridor, infrastructuur en bedrijfsterreinen in een integrale context. Eric Luiten en Ed Joosting Bunk, juni 1998
- Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020. Gemeente Dordrecht, februari 2008
- Stedenbouwkundig Masterplan Dordtse Kil IV. Gemeente Dordrecht, oktober 2009
- Aanvulling op het Stedenbouwkundig Masterplan Dordtse Kil IV. Gemeente Dordrecht, augustus 2010
- Projectrapportage Ontwerpfase Dordtse Kil IV. Gemeente Dordrecht, mei 2013
- Bedrijventerrein Dordtse Kil IV: Stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen. Gemeente Dordrecht, juni 2013
- Bedrijventerrein Dordtse Kil IV: Programma van eisen, juni 2013
- Windturbines: verkennend onderzoek. Ingenieursbureau Drechtsteden, september 2013
- Schetsontwerp van de verbetering van het bestaande viaduct en fietsbrug op de A16 te Dordrecht. Ingenieursbureau Drechtsteden, november 2013
- Afwikkelstudie verkeer Dordtse Kil IV. Goudappel Coffeng, april 2014
- Beeldkwaliteitplan Logistiek Park Dordtse Kil IV. Rijnboutt, april 2014

Colofon

Projectleider

Nico van Klinken
Walter Beers
Gemeente Dordrecht

Redactie

David Kloet
Rijnboutt, Amsterdam

Onderwerp

Stedenbouwkundig plan
Logistiek Park Dordtse Kil IV
Dordrecht

Status

Concept

Datum

Mei 2014

Ontwerpteam

Nico van Klinken
Walter Beers
Arie den Dekker
Ries van der Pijl (IBD)
Paul Jaspers
Robert Kraak
Willem van de Putten
Johan van Loon
Petra de Deugd
David Kloet (Rijnboutt)

Met medewerking van

Jos Schild (RHDHV)
Caroline Winkelhorst (RHDHV)
Asta de Vries (IBD)
Rene Huisman (IBD)
Mazin Abdullsada (IBD)
Richard Koek (Rijnboutt)
Mark Spaan (Rijnboutt)

Projectteam

Nico van Klinken
Walter Beers
Hans Veeke
Joost Niemantsverdriet
Paul Jaspers
Robert Kraak
Willem van de Putten
Wim van de Linden
Martijn van de Bosch
Johan van Loon
Ries van der Pijl (IBD)
Saskia Wubben
Petra de Deugd
David Kloet (Rijnboutt)

Rijnboutt bv
Barentszplein 7
1013 NJ Amsterdam
T +31 (0)20 530 48 10
F +31 (0)20 530 48 20
www.rijnboutt.nl