

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Maasterras



Stadsas
Dordt



Stedenbouwkundige randvoorwaarden Maasterras

mei 2025

Vakteam Stedenbouw



Inhoud

Voorwoord	2
1 Aanleiding	3
1.1 Stadsas Dordt en Stadspark	3
1.2 Verstedelijkingsalliantie	3
1.3 Ontwikkelvisie	5
1.4 Samenhang met andere plannen	5
1.5 Dordtse Omgevingsvisie 1.0	7
2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	9
2.1 Uitgangspunten	9
2.2 Van barrière naar binnenstedelijke schakel	9
2.3 Veelzijdig groene leefomgeving	13
2.4 Ruim baan voor voetganger en fietser	15
2.5 Rekening houden met milieubelaste randen	19
3 Programmatische randvoorwaarden	21
3.1 Programma	21
4. Nieuwe stedenbouwkundige variant	23

Voorwoord

Dordrecht is een stad met zowel historisch erfgoed als een modern aantrekkelijk leefklimaat. Je ziet het misschien nog niet, maar de toekomst krijgt hier steeds meer ruimte. Ruimte voor generaties van nu en straks. In de nieuwe Stadsas maken we plek om te leren, te wonen, te werken, maar ook om te beleven in een groene buitenruimte. Stadsas Dordt vervaagt de splitsing tussen ‘over het spoor’ en het centrum van de stad. En alle wijken en gebieden daarom heen. Want de nieuwe Stadsas staat voor verbinding. Met elkaar, met Dordrecht en uiteindelijk met heel Nederland. Stadsas Dordt: zo maken wij hier de toekomst. Een belangrijk onderdeel van de Stadsas is het Maasterras. Hier verrijst een nieuwe stads-wijk waar Dordrecht via parken en paden opnieuw verbonden wordt met de Oude Maas en waar vele mensen een nieuwe woon- werk of verblijfplek zullen vinden.

Het Maasterras is decennia lang een gebied geweest dat slecht was aangesloten op de rest van de stad en weinig tot geen verblijfskwaliteit had. Toch is het een gebied met een zeer rijke historie waar eerst het Papegat met typische balkengaten en later de Spoorweghaven het levendige decor waren van handel en nijverheid. Door het dempen van de havens, de aanleg van de snelweg A16 en de aansluiting op deze snelweg is het gebied lange tijd een bedrijventerrein geweest dat doorsneden werd door veel infrastructuur. Dit gebied zal opnieuw tot leven komen, maar deze keer door een hoogstedelijk nieuw woon- , werk- en verblijfsgebied waar de beleving van groen en water overheersen. Een plek waar Dordrecht als stad beter van wordt, meer kwaliteit krijgt door niet alleen in inwoneraantal te groeien maar ook door meer mogelijkheden om te sporten, te spelen, te wandelen, te fietsen en evenementen te bezoeken en te werken aan het water. Een plek waar de auto in plaats van op de voorgrond (en op straat) op de achtergrond verdwijnt in parkeerhubs. Waardoor de Maas met haar rivierenpark weer beleefbaar wordt. Waar de aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht (Zwijndrechtsebrug) omgevormd wordt tot een stadsstraat, gelegen in een bruisende woonwijk, waarbinnen prettige groene binnenruimtes liggen waar het rustig en fijn verblijven is. Waar alle basisvoorzieningen op fiets- en loopafstand te vinden zijn waardoor je de auto niet mist.

1 Aanleiding

1.1 Stadsas Dordt en Stadspark

Het Maasterras vormt onderdeel van een groter geheel. Een ambitieuze stadsontwikkeling in Dordrecht langs en op het spoor: Stadsas Dordt. Stadsas Dordt verbindt straks meerdere binnenstedelijke ontwikkelgebieden met elkaar; het Maasterras, het stationsgebied met de Spuiboulevard, het Gezondheidspark/Leerpark en Amstelwijck: 7.5 kilometer kansen langs het spoor. In 2030 willen we in Dordrecht 10.000 woningen en 6.000 banen gecreëerd hebben. Daarbij laten we de polders met rust en bouwen alleen nog binnen de huidige bebouwde kom. Vooral in het gebied rondom het spoor; de Stadsas, is nog ruimte om te bouwen met de voordelen van binnenstedelijk ontwikkelen binnen handbereik. Goed bereikbaar, dichtbij voorzieningen, de historische binnenstad, het water en het buitengebied. Tegelijkertijd wil Dordrecht een groene en gezonde stad zijn voor haar inwoners. Daar geeft Dordrecht invulling aan in de vorm van Stadspark, een groot groen stadspark voor alle Dordtenaren én voor de natuur. Om te recreëren en te ontmoeten. Met ruimte voor cultuur en sport. Met kansen voor ondernemers. En met grote voordelen voor de biodiversiteit en het klimaat. Het Stadspark ligt midden in Dordrecht. Elke Dordtenaar kan er binnen 10 minuten zijn. Waar de historische binnenstad de tweede huiskamer is van de Dordtenaar moet het Stadspark aanvoelen als een enorme tuin. Het Maasterras bevindt zich strategisch tussen beiden. Stadsas Dordt en Stadspark dragen bij aan de kracht van Dordrecht; een compacte en complete stad.

1.2 Verstedelijkingsalliantie

Het Maasterras als onderdeel van de Stadsas Dordt behoort tot één van de dertien ontwikkellocaties langs de Oude Lijn Leiden-Dordrecht. De goede bereikbaarheid door de nabijheid van het station Dordrecht, de nabijheid van de historische binnenstad en voorzieningen, het water van de Oude Maas, de natuur van Stadspark en het buitengebied richting de Dordtse Biesbosch maken het een voorbeeldlocatie met dé ingrediënten waar de Verstedelijkingsalliantie voor staat.

De Verstedelijkingsalliantie is een uniek netwerk, bestaande uit de samenwerking tussen de gemeenten Leiden, Zoetermeer, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, de MRDH, provincie Zuid Holland en het Rijk. Het doel is een bijdrage te leveren aan de oplossing van het woningtekort en versterking van de economie door het benutten en versterken van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad.



afb. 1.1 - Ontwikkelvisie Spoorzone

Concreet houdt dit in dat alle sterke punten van de regio-wonen, werken, leren&innoveren-benut en nog beter met elkaar verbonden worden. Dat wordt gedaan door veel woningen te bouwen in binnensteden, dichtbij openbaar vervoer, in combinatie met de aanleg van beter en frequenter openbaar vervoer langs de Oude Lijn. Mobiliteit wordt verduurzaamd en het gebruik van de eigen auto vermindert. Bij deze stedelijke ontwikkelingen wordt primair ingezet op de voetganger, fietser het openbaar vervoer en dan pas de auto.

1.3 Ontwikkelvisie

De Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Maasterras is een verdere uitwerking van de ontwikkelvisie 'De Dordtse Spoorzone' (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 maart 2021) waar het Maasterras onderdeel van uitmaakt. Het leidende thema in de ontwikkelvisie is het slechten van barrières die de context van het Maasterras vandaag de dag kenmerken. Wat nu barrières in de stad zijn, buigen we met een aantal ingrepen om tot aantrekkelijke en soms spectaculaire stedelijke verbindingen.

De gemeente Dordrecht wil in de komende tien tot vijftien jaar het Maasterras herontwikkelen tot een nieuw stedelijk woongebied met voorzieningen. Het gebied moet een kwaliteitsimpuls krijgen en tegelijkertijd een belangrijke bijdrage leveren aan de woningbouwopgave van de stad. Een spannende balans waarvoor deze stedenbouwkundige randvoorwaarden het kader vormt.

1.4 Samenhang met andere plannen

Om de bouw van het Maasterras mogelijk te maken zijn naast deze Stedenbouwkundige randvoorwaarden ook een bestemmingsplan en een OmgevingsEffectRapportage (OER) opgesteld. Alle zeven doelen en de daarbij behorende relevante subdoelen van de Omgevingsvisie zijn als kapstok gebruikt om een Proefverkaveling te maken die zo goed mogelijk voldoet aan de randvoorwaarden uit de Omgevingsvisie.

1.5 Dordtse Omgevingsvisie 1.0

Het Maasterras past als ontwikkeling binnen de visie van de Verstedelijkingsalliantie, maar het past ook binnen de Dordtse Omgevingsvisie 1.0 en de Ontwerp Omgevingsvisie 2.0. De omgevingsvisie 1.0 integreert al het huidige ruimtelijke beleid en beschrijft de opgaven en doelen voor de gewenste ontwikkeling van een gezonde fysieke leefomgeving in Dordrecht



Dordrecht is een aantrekkelijke stad

Het Maasterras draagt bij aan het uitbouwen en borgen van de aantrekkelijkheid van Dordrecht. Een voormalig extensief bedrijventerrein wordt omgevormd tot een hoogstedelijke inclusieve, groene wijk met voorzieningen en een aantrekkelijk waterfront. Aanwezige cultuurhistorische waarden worden zoveel mogelijk behouden en versterkt. Het wordt een gevarieerde wijk waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Er is een gevarieerd aanbod aan woonmilieus en woningtypen, aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen.



Dordrecht is een gezonde stad

De inrichting van de openbare ruimte Maasterras geeft een impuls aan Dordrecht door het groene karakter van de ontwikkeling en de toevoeging van het Balkon en het Dijkpark aan de stadsparken van Dordrecht. Het Maasterras nodigt uit om te bewegen. Fiets en voetganger staan centraal, en de wijk bevindt zich in de nabijheid van water. Een gezondheidscentrum bevindt zich centraal in het plan. Door de juiste situering en hoogte van de bebouwing wordt er zoveel mogelijk een geluidsluw binnengebied gecreëerd op voldoende afstand van het spoor in verband met de externe veiligheid.



Dordrecht is een bereikbare stad

Het groot aantal extra woningen in het Maasterras leidt tot nieuwe verplaatsingen in de stad. Door in Maasterras het STOMP principe te hanteren wordt de omgeving aantrekkelijker, wordt de bereikbaarheid voor voetganger en fietser beter en gaan leefbaarheid en bereikbaarheid hand in hand. De aanleg van de snelfietsroute, het ontwikkelen van mobiliteits HUB's aan de randen van de ontwikkeling en de nabijheid van openbaar vervoer, zijn ingrepen om de bereikbaarheid te vergroten.



Dordrecht heeft een uitstekend vestigingsklimaat

In en rond het gebied van het Maasterras bevindt zich veel werkgelegenheid. In de transformatie naar een nieuwe stadswijk zal een deel van de huidige werkgelegenheid worden vervangen door nieuwe werkgelegenheid passend in een woonwijk. In een wijk met circa 2.200 woningen horen ook voorzieningen en werklocaties. In de Stedenbouwkundige randvoorwaarden en het bestemmingsplan is hiervoor circa 20.000 vierkante meter gereserveerd.



Dordrecht is in 2035 klimaatbestendig

Ten opzichte van de huidige situatie zal de nieuwe woonwijk met het Balkon en het Dijkpark dit gebied stevig vergroenen. Water zal buitendijks zoveel mogelijk bovengronds worden afgevoerd naar open water en binnendijks zolang mogelijk vastgehouden. Door haar deels buitendijkse hoge ligging is het Maasterras één van de toevluchtsoorten bij hoogwater. (zie bijlage bestemmingsplan: Maasterras schuillocatie). Het terugdringen van autoverkeer en het ontbreken van parkeren op straat biedt plaats aan een groene inrichting van de openbare ruimte.



Dordrecht beschermt en bevordert biodiversiteit

Groen en water vergroten de biodiversiteit in de stad en daarmee de veerkracht van het ecologisch systeem in de wijde omgeving. Maasterras behoudt zoveel mogelijk van het bestaande groen en breidt dit onder andere uit door het verlengen van bestaande groenblauw-structuren. Tevens worden er habitats gecreëerd voor lokale doelsoorten.



Dordrecht is in 2050 energieneutraal

Voor een hoogstedelijke en binnenstedelijke ontwikkeling is de ambitie om energieleverend te bouwen een brug te ver. Toch zullen de gebouwen zo ontwikkeld worden dat ze energieneutraal zijn en waar mogelijk meer energie opleveren dan ze verbruiken. Middelen daarvoor zijn o.a. hoogwaardige isolatie, zonnepanelen en zonneboilers, warmtepompen, aansluiting op het warmtenet en/of energieopwekkend glas. Ook in de grotere gebouwen als de parkeerhubs en eventueel de geluidschermen wordt gezocht naar opwek mogelijkheden.

met als doel: het sociaal economisch sterker worden van Dordrecht. Eén van de middelen daarvoor is de groei van 10.000 woningen en 6.000 arbeidsplaatsen. De doelen, omschreven in de omgevingsvisie, vormen randvoorwaarden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen en dus ook voor het Maasterras. Op de linkerpagina wordt kort geschetst hoe de keuzes die binnen de ontwikkeling van het Maasterras zijn gemaakt passen binnen de gestelde doelen van de omgevingsvisie. Dit is vervolgens vertaald in een bestemmingsplan waarin alle regels zijn opgenomen waaraan voldaan moet worden om een omgevingsvergunning te kunnen verkrijgen om op het Maasterras te mogen bouwen.



afb. 2.2A - Hoofdstructuur Maasterras en Parkbuurt

2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

2.1 Uitgangspunten

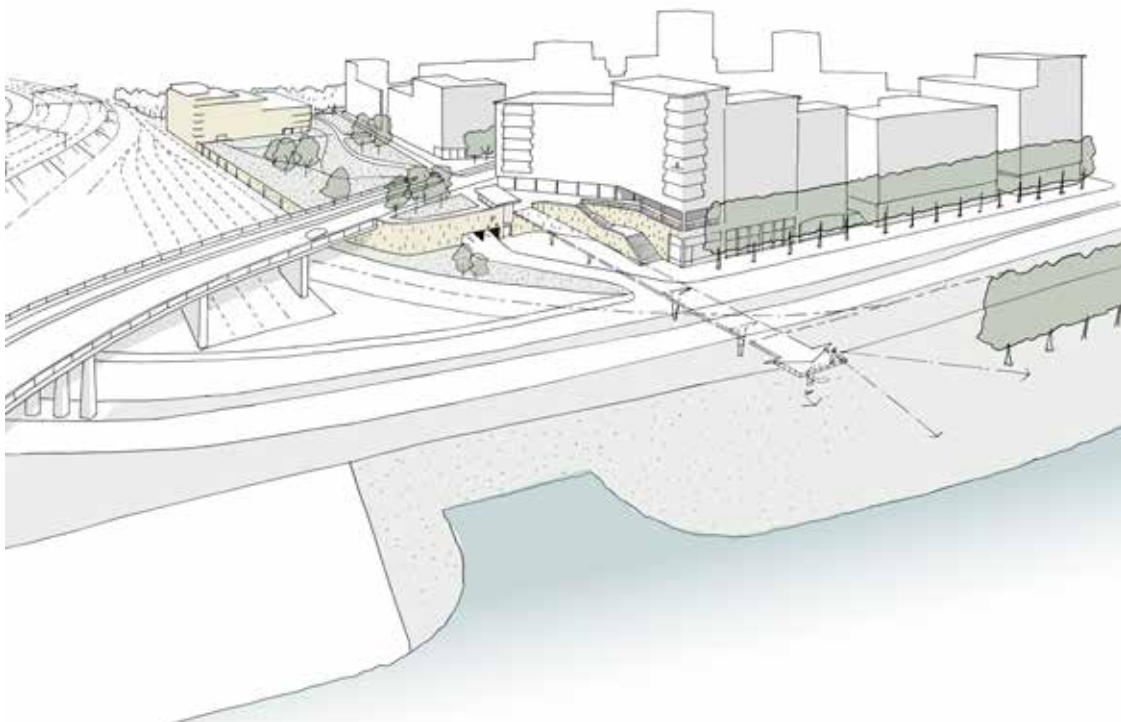
De uitgangspunten van het Maasterras zijn als volgt en worden verder in dit hoofdstuk toegelicht:

- Van barrière naar binnenstedelijke schakel
- Veelzijdige groene leefomgeving
- Ruim baan voor voetganger en fietser, en autoluw
- Rekening houden met geluidbelaste randen

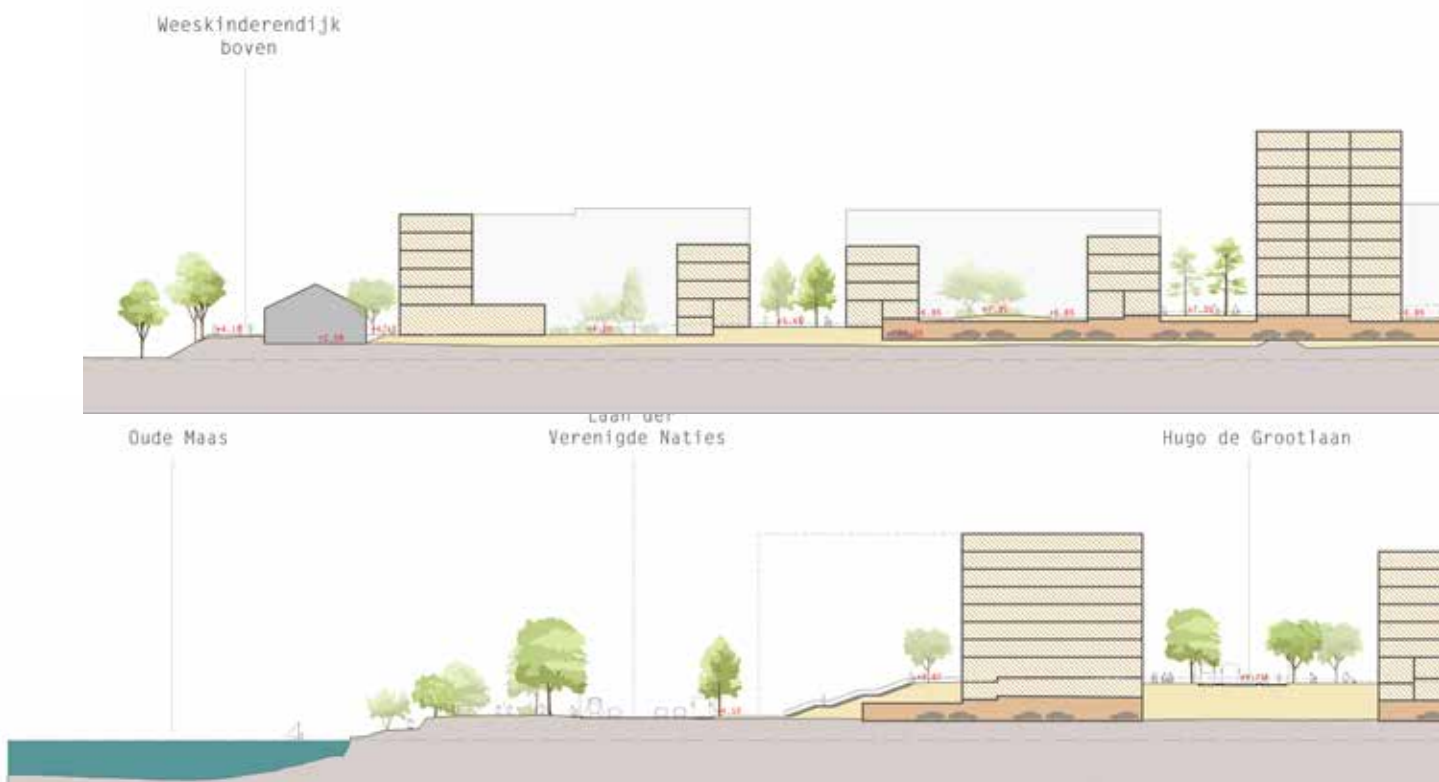
2.2 Van barrière naar binnenstedelijke schakel

Het Maasterras is omringd door belangrijke infrastructuur, de spoordijk, de primaire waterkering (Weeskinderendijk), de snelweg (A16) en de Oude Maas. Uitgangspunt is echter dat deze nieuwe wijk goed verbonden is met nieuwe verbindingen naar de binnenstad, het station, de Oude Maas en Oud-Krispijn. Om de barrière te slechten gaat het stedenbouwkundig plan uit van:

1. een verhoogd maaiveld waardoor Verkeersbrug Dordrecht aanlandt in de wijk en vervolgens doorgaat als stadsstraat;
2. een schuin oplopend 'Balkon' uitloper van groen vanuit Weizigtpark, langs de Vlietweg (richting Oude Maas) dat uitzicht biedt op de binnenstad, over het emplacement en een ongelijkvloerse verbinding met het Rivierenpark langs de Oude Maas maakt. Over het Balkon loopt het snelfietspad langs voorzijden van woningen tussen de Verkeersbrug Dordrecht en Vlietweg;
3. een wijk die bestaat uit 2 delen, een hoger gelegen buitendijks: het Maasterras en een lager gelegen binnendijks: Parkbuurt;
4. een opzet van grotendeels gesloten bouwblokken die een (geluid)luw gezamenlijk binnengebied hebben;
5. bebouwing die bestaat uit een basislaag van 4 à 6 bouwlagen, met aan de milieubelaste randen minimaal 6;
6. hoogte accenten die in principe onderdeel uitmaken van het bouwblok, een uitzondering is mogelijk. Deze staan altijd aan een open ruimte, plein of park;



afb. 2.2B - Vogelvlucht schets aanlanding Zwijndrechtse Brug op 'Balkon' van Maasterras



7. minimaal drie pleinruimtes in de buurten (dus niet aan de rand), twee in het Maasterras (niet zijnde het Cultuurplein) en één in de Parkbuurt; hoogte accenten die in principe onderdeel uitmaken van het bouwblok, een uitzondering is mogelijk. Deze staan altijd aan een open ruimte, plein of park;
8. vervangen van Weeskinderendijk-Beneden door een Parkboulevard die het dijkprofiel vrijspeelt, en waardoor het Cultuurplein (plein met voorzieningen die o.a. bestaat uit de Oude Zagerij) aan het Dijkpark grenst.
9. minimaal 2 doorsteken die van voldoende maat zijn voor calamiteitenverkeer vanuit het Maasterras naar Oud-Krispijn (Vlietwegzijde) en vanuit de Parkbuurt naar Oud-Krispijn (Diepenbrockwegzijde) tussen de woonblokken.



afb. 2.2C - Principe doorsneden van Proefverkeveling van deel Maasterras met een opegild maaiveld t.p.v. de openbare ruimte



afb. 2.3A - Vogelvlucht schets van proefverkaveling

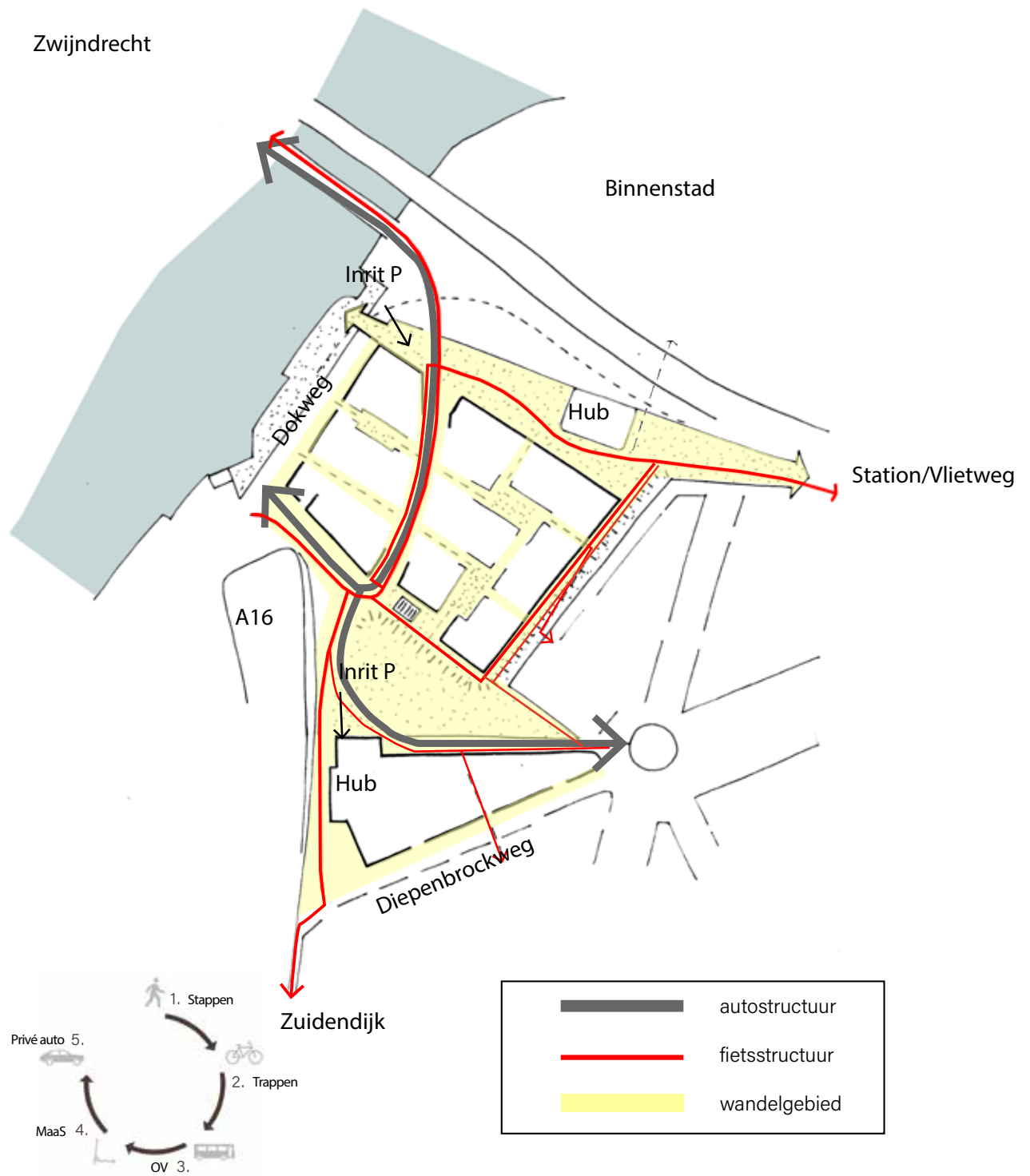


→ afb. 2.3.B - Impressie vanaf Parkbuurt (over Parkboulevard) richting Cultuurplein, zie pijl in afb 4.1A

2.3 Veelzijdig groene leefomgeving

Om een gezonde groene leefomgeving te creëren gaat het stedenbouwkundig plan uit van:

1. een hoofdgroenstructuur die het Balkon via de WKD-Oost met het Dijkpark verbindt en het Maasterras met her Rievierenpark en de Oude Maas verbindt;
2. een Balkon dat voor minimaal 80% bestaat uit groen in de vorm van een dakpark op de mobiliteitshub voor de binnenstad en de Schil;
3. pleinen in Maasterras en Parkbuurt die voor minimaal 50% uit groen bestaan;
4. een deklaag van minimaal 1,5 meter op de geplande parkeergarages van het Maasterras om groen van enig formaat te kunnen planten en ook duurzaam te laten groeien en bloeien;
5. een kwalitatieve invulling van de 40% en 30% groenblauw regel uit het bestemmingplan (zie Artikel Woongebied) die door een landschapsarchitect wordt ontworpen ingericht voor o.a. de toegewezen doelsoorten (Huismus, Gierzwaluw, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Vos, Bunzing en Rivierrombout);
6. een groenstructuur die aansluit op het bestaande groenblauwe netwerk van Dordrecht en zoveel mogelijk kansen biedt voor biodiversiteit en het aantal knelpunten voor ecologie tot een minimum beperkt, hierbij wordt het gebruik van groene daken en gevels toegejuicht;
7. een uitwerking van de 30%-regel uit het bestemmingsplan (zie Artikel Woongebied) ten behoeve van voldoende schaduw op langzaam verkeersroutes;
8. een groenstructuur die ook ingericht wordt als speel-, beweeg- en ontmoetingsplek (minimaal 5%);
9. een waterhuishouding die uitgaat van het binnendijs zoveel mogelijk infiltreren en vasthouden van hemelwater, en buitendijs het zoveel mogelijk oppervlakkig afvoeren richting de Oude Maas.



afb. 2.4A - Verkeersstructuur

2.4 Ruim baan voor voetganger en fietser

Het Maasterras is opgezet vanuit het STOMP-principe. Dat betekent voor dit gebied, dat is aangeduid in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2024 als A-gebied, dat voetgangers op 1 staan, fietsers op 2, openbaar vervoer op 3, deelmobiliteit op 4 en privé auto's op 5.

Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten van belang:

1. de hele wijk wordt voorzien van een fijnmazig langzaam verkeernetwerk waarbij alle openbare ruimte primair is ingericht voor de voetganger;
2. er zijn drie belangrijke (snel)fietsroutes door het gebied:
 - een fietspad dat de Verkeersbrug Dordrecht verbindt met de Vlietweg richting het station en vice versa;
 - een fietspad dat de Verkeersbrug Dordrecht verbindt met de Dokweg en de Laan der Verenigde Naties en vice versa;
 - en een route die het Maasterras verbindt met de Diepenbrockweg en de Zuidendijk.
3. een nieuwe verbinding onder het spoor voor langzaam verkeer waardoor de wijk en het centrumparkeergebouw is verbonden met de binnenstad en vice versa;
4. een langzaam verkeersverbinding naar het Rivierenpark vanaf hoogste punt van Balkon.
5. er komt centraal in het plangebied een bushalte, en er komt een halte bij de entree van de gecombineerde binnenstad- en bewonersgarage Maasterras;
6. in de parkeerhub's en in de wijk komen voldoende voorzieningen voor deelfietsen en -auto's;
7. in de wijk zijn voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig (voor aantallen zie Parkeervisie). Deze zijn zo gesitueerd dat ze makkelijk toegankelijk zijn vanuit de woning/voorziening en goed aansluiten op de openbare ruimte en het langzaam verkeernetwerk;



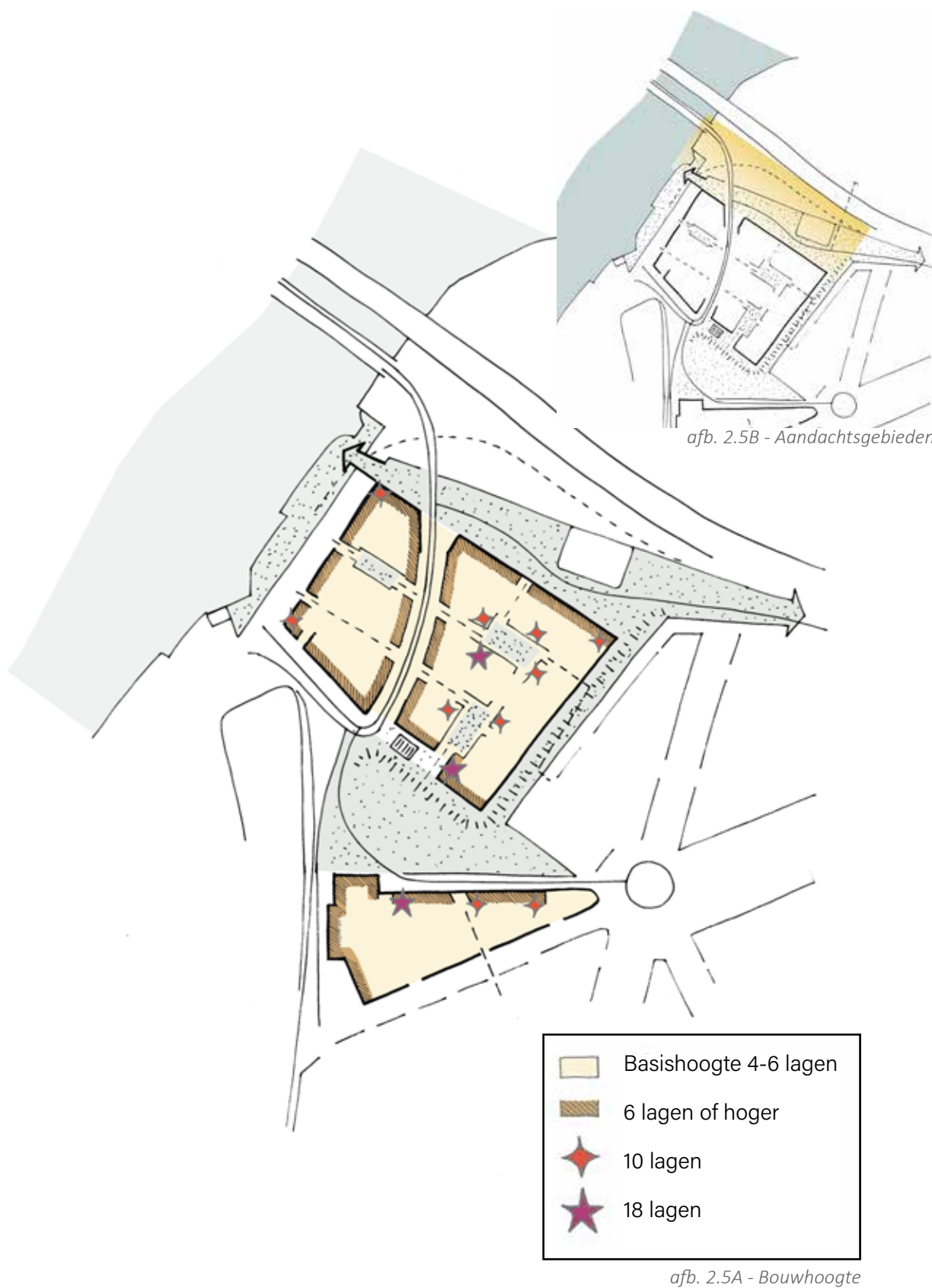
afb. 2.4B - Locatie parkeerhub's

8. Parkeren van auto's is op centrale plekken aan de randen van de deelgebieden vormgegeven in zogeheten parkeerhubs. De gecombineerde entree van de binnenstad- en bewonersgarage zit aan de Dokweg;
- één ten behoeve van binnenstadparkeren: ter plaatse van het Balkon, (bestaande uit een ondergronds deel en een parkeergebouw op het Balkon);
 - Een bewonersgarage onder het hogere deel van het Maasterras;
 - en een bewonersgarage aan de oostzijde van de A16 in de Parkbuurt (waardoor het deels ook als geluidswerende voorziening kan worden gebruikt). Ontsloten vanaf de Parkboulevard.

De woongebieden zijn daarmee autovrij en alleen toegankelijk voor laden & lossen, mindervaliden, onderhouds- en calamiteitenvervoer en noodzakelijk transport als verhuizingen en bezorgen.



afb. 2.4C - Doorsnede over hoge deel van Stadsstraat



2.5 Rekening houden met milieubelaste randen

Vanwege de geluidbelaste locatie is het belangrijk dat bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking onderzocht wordt hoe de spelregels uit de OER ingezet kunnen worden om het plan milieutechnisch te optimaliseren met behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Elke woning wordt in principe voorzien van een geluidluwe gevel en de buitenruimte binnen het Maasterras moet ook zoveel mogelijk worden afgeschermd van het omringende omgevingsgeluid. Om dat te bereiken zijn de volgende ontwerpprincipes bedacht:

1. voor alle woningen moet aan de planregels zoals verwoord in het artikel Woongebied van het bestemmingsplan Maasterras worden voldaan;
2. niet-geluidgevoelige functies worden geconcentreerd op de hoogst geluidbelaste locaties;
3. de geluidbelaste randen van het Maasterras hebben een geluidwerende werking voor de rest van de buurt. Dit betekent dat deze randen minimaal 2 bouwlagen hoger zijn dan de erachter gelegen woonbebouwing (tenzij middels onderzoek wordt aangetoond dat het tot een akoestisch aanvaardbare situatie leidt);
4. langs geluidbronnen worden zoveel mogelijk aaneengesloten gebouwd met die voorwaarde dat er minimaal twee verbindingen worden gemaakt naar elke zijde (met uitzondering van de A16-zijde) mits dat de akoestische situatie niet onevenredig aantast.
5. hoogteaccenten (hoger dan 8 bouwlagen) van geluidgevoelige functies dienen zo gesitueerd te worden dat zoveel mogelijk woningen kunnen beschikken over een geluidluwe woon- en slaapkamer.
6. binnen de aanduidingen op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding: aandachtsgebieden brand- en explosie en ter plaatse van de functieaanduiding Dordrecht zeehavenspoorlijn is bouwen alleen mogelijk als voldaan wordt aan de planregels onder het artikel Algemene aanduidingsregels. Gebouwen worden voorzien van adequate vluchtroutes hiervoor moeten:
 - vluchttrappen inpandig worden geplaatst
 - of uitpandig mits de gevel van het spoor is afgekeerd, of de vluchtroute van het spoor wordt afgeschermd door de gevel van het gebouw.
 - de capaciteit van de vluchtroutes en -deuren aan de spoorzijde van een gebouw wordt gecompenseerd aan een van het spoor afgeschermd zijde van het gebouw.



afb. 3.1 - Programma niet-wonen Proefverkaveling

3 Programmatische randvoorwaarden

3.1 Programma

Woonprogramma

Het gewenste woonprogramma voor Fase I bestaat uit minimaal 2000 en maximaal 2200 woningen. Om in de woningbehoefte van de verschillende doelgroepen te voorzien gaan we uit van een mix van diverse woninggroottes- en segmenten. De woningen zijn er in minimaal 3 varianten: eengezinswoningen, gestapelde gezinswoningen en appartementen; allen in verschillende groottes naast woningtypes voor bijzondere doelgroepen (zoals bijvoorbeeld zorg of senioren). Eengezinswoningen zijn er in compacte vorm van 4 lagen met een kwalitatieve buitenruimte (tuin en/of terras). De gestapelde gezinswoningen bestaan uit 2 versies; een minimaal 2-laagse benedenwoning of woonwerkwoning met tuin en/of terras (kan meetellen als grondgebonden woning), en een minimaal 2-laagse bovenwoning met grote buitenruimte. Deze mag ook een voordeur aan de straat hebben (maar telt niet mee als grondgebonden woning). De appartementen zijn er van compact, tot ruim en zeer ruim. Een zekere flexibiliteit in het programma is gewenst om toekomstige veranderingen in de woningbehoefte te faciliteren. Daarnaast is het wenselijk om gelijkvloerse appartementen met een lift toe te voegen voor (o.a.) oudere doelgroepen, zodat deze langer in de wijk kunnen blijven wonen. De binnenhoven zijn gemeenschappelijk beheerd terrein met eventuele kleine privé buitenruimtes voor grondgebonden woningen.

Niet-woonprogramma

1. Maatschappelijke voorzieningen worden hoofdzakelijk aan pleinen gesitueerd;
2. Commercieel programma langs de stadsstraat en Dokweg en op het Cultuurplein om laden en lossen en afhalen en bezorgen mogelijk te maken;
3. Alle detailhandel moet binnen een straal van 200 meter worden gesitueerd;
4. Buitenterrassen van horeca worden zodanig gesitueerd dat de geluidluwe buitenruimte niet onevenredig wordt aangetast.



afb. 4.1A - Proefverkaveling

4. Nieuwe stedenbouwkundige variant

Met de randvoorwaarden uit hoofdstuk 2 en het programma uit hoofdstuk 3 zijn er meerdere verkavelingen mogelijk. Op de linker pagina is de nieuwe stedenbouwkundige variant afgebeeld die voldoet aan de randvoorwaarden, maar die op het gebied van geluid (zie OER) nog wel geoptimaliseerd dient te worden.

Deze nieuwe stedenbouwkundige variant bevat 2.088 woningen van gemiddeld 110 m² BVO en 12.541 m², niet-woonprogramma.



← afb. 4.1B - Impressie van Binnenplein, zie pijl in afb. 4.1A