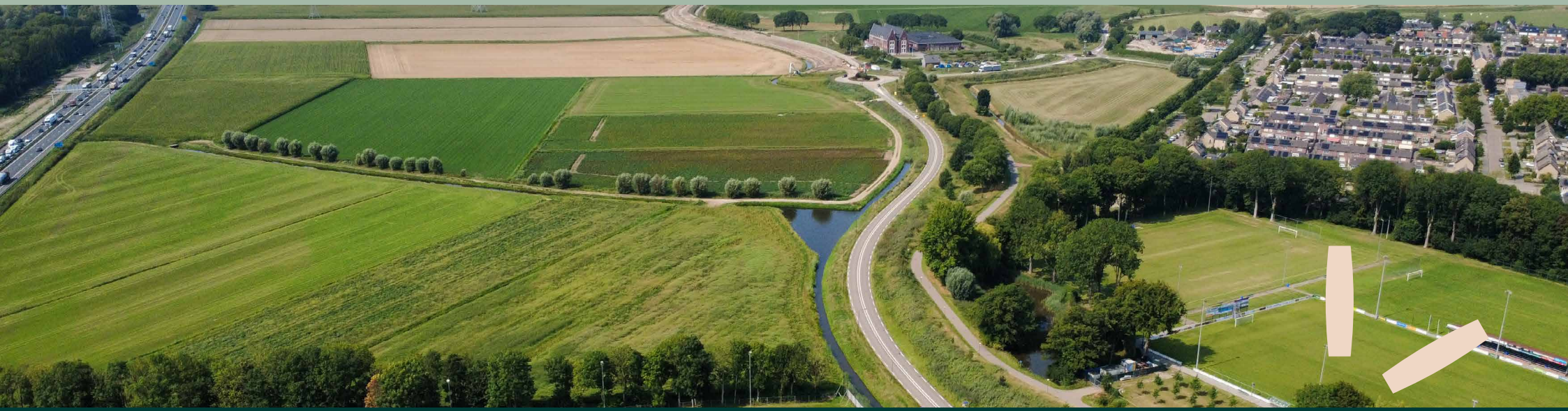
movares smart urban engineering



Ontwikkelkader Raamsdonksveer-Zuid

Gemeente Geertruidenberg

oktober 2025

Colofon

Projectnaam
Ontwikkelkader Raamsdonksveer-Zuid

Datum
september 2025

Projectnummer
P08888 en P08962

Opdrachtgever
Gemeente Geertruidenberg

Movares
Projectleider
RTa

Projectteam
TvG, DLa, SaB

Bron kaft
Movares

Review
TvG

+31 (0)30 - 265 5555
info@movares.nl
www.movares.com

movares smart urban engineering



Ontwikkelkader

Landonk

Deze locatie ligt gunstig binnen de dijk en heeft weinig ruimtelijke beperkingen. Dit maakt het geschikt voor een compacte, dichte en efficiënte woonwijk die goed aansluit op het bestaande dorp. De dijk speelt hierin een belangrijke rol als ruimtelijke drager en dient bij voorkeur als begeleiding van een duidelijke dorpsrand. De wijk dient bij voorkeur zich niet naar binnen te richten, maar juist verbinding te maken met de dijk, het dorp en het omliggende landschap. Zichtlijnen naar de dorpsentree en groene verbindingen versterken die relatie. Woonblokken krijgen een dicht karakter, met tuinen en ontmoetingsplekken aan de voorkant van woningen. Parkeren wordt zoveel mogelijk geclusterd en aan de achterkant/binnenkanten van de woonblokken opgelost, zodat de straat vrij blijft voor groen en verblijfskwaliteit.

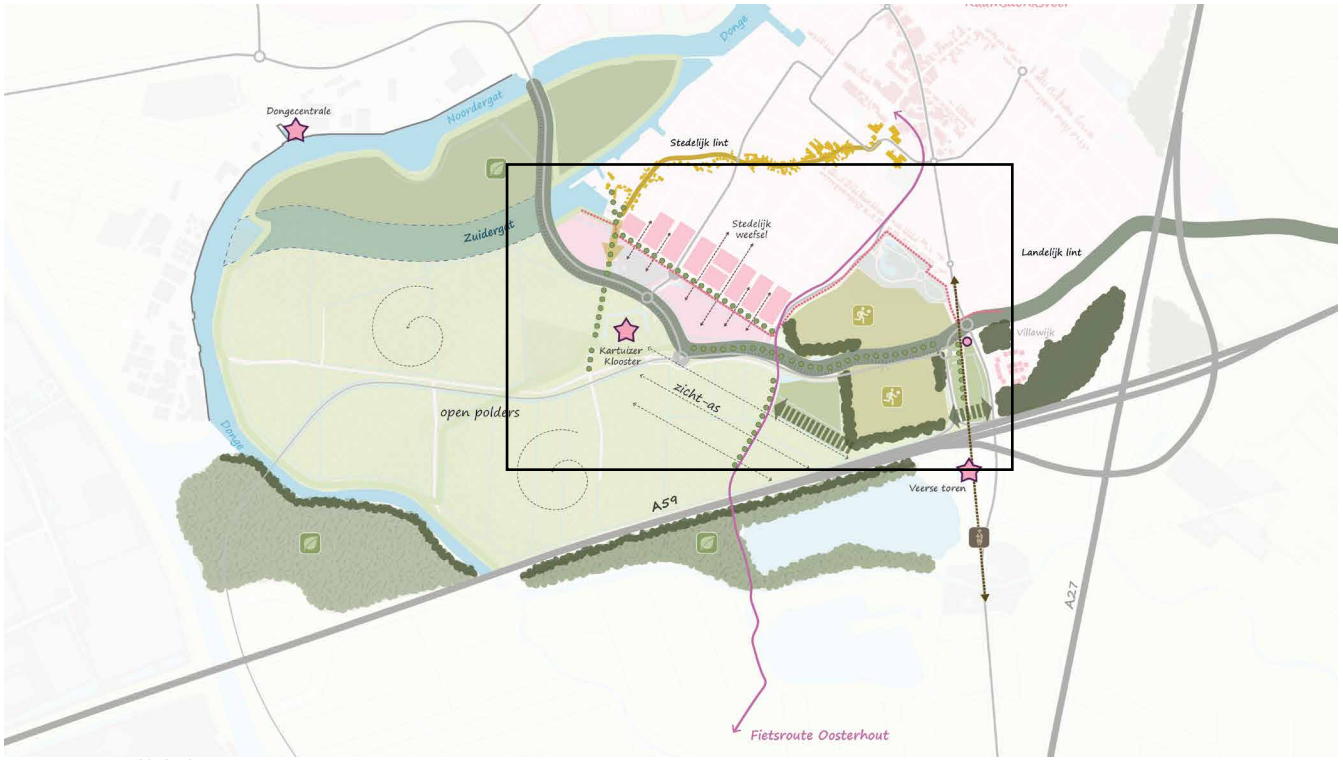
Waterberging wordt bij voorkeur buiten het plangebied opgelost, bijvoorbeeld via het Zuidergat, dat gecombineerd kan worden met recreatie en natuur. Ruimtelijke verbindingen met zowel het buitengebied als stedelijk gebied dienen gemaakt te worden. Hierin staan de relatie/verbinding met het Veerse Dok, het historische dorpslint, het klooster, een mogelijke fietsroute (aan oostzijde) en bestaande wandelroutes langs de dijk en richting het dorp centraal.

Tot slot is het belangrijk om scherpe keuzes te maken in de hoofdstructuur van de wijk. Niet alle lijnen hoeven te worden doorgetrokken; focus op de verbindingen die echt bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en samenhang. Zo krijgt de buurt een eigen karakter met een goed verbinding op de bestaande omgeving.

Driehoek

De Driehoek ligt buiten de dijk in een open polderlandschap en volgt het historische ritme van het gebied. De wijk is duidelijk anders dan het bestaand stedelijk gebied en krijgt een sterke oriëntatie op het klooster en sluit aan bij de landschappelijke kwaliteiten zoals openheid, water en vergezichten. De woningen worden laag en waterrijk gepositioneerd, met de "voet in het groen". De woningen bestaan uit langwerpige volumes, geïnspireerd op boerenschuren (bijv. rondom omgeving Kerklaan), zijn speels ten opzichte van elkaar gepositioneerd en worden georienteerd op het oude laantje met knotwilgen, in lijn met het historische slotenpatroon. Ze tellen in de basis twee bouwlagen met kap, zonder privétuinen, maar met kleine terrassen van circa 3 meter diep, omsloten door hagen.

De woonbuurt wordt autovrij ingericht, met collectief parkeren aan de rand als buffer richting het sportgebied en/of de agrarische velden. Een fietsroute richting Oosterhout is kansrijk als goede verbinding met Raamsdonksveer.
Er komt veel openbaar groen, met ruimte voor spelen en ontmoeten. De wijk krijgt een rustige, landschappelijke uitstraling, waarbij de bebouwing ondergeschikt is aan het landschap. De inrichting draagt bij aan een duurzame, groene en sociaal verbonden woonomgeving.



Figuur 1: Ontwikkelrichting

De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg

Deze locatie ligt, net als De Driehoek buiten de dijk. Waar De Driehoek in het open landschap ligt, is De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg gerelateerd aan het thema infrastructuur, zowel in het verleden als het heden. De belangrijkste structuur binnen dit gebied is de verdwenen napoleonroute die hier doorheen liep. De woningen zijn daarom georiënteerd op deze lijn en vormen een nieuw stedelijk lint.

Omdat het een gebied buiten de dijk ligt en naast een villawijk, heeft de wijk bij voorkeur een lage dichtheid. De groene structuur langs de A59 wordt doorgezet aan de zuidelijke zijde van de locatie. Deze structuur fungeert tevens als buffer voor de snelweg.Aan de noordzijde bevindt zich een restaurant, deze zal in de toekomst wijken, hiervoor kan een blikvanger terugkomen. Rond dit punt kan parkeren collectief worden georganiseerd om zo de napoleonroute te gebruiken voor ontmoeting. Het autoluw inrichten zorgt daarbij voor een rustig en fijn woonklimaat.

Identiteitsdragers en verbindingen



Figuur 2: Identiteitsdragers en verbindingen huidige situatie

Stedenbouwkundig ontwikkelkader

Onderstaand zijn de belangrijkste ruimtelijke structuren benoemd. Daarna wordt per plangebied ingegaan op een mogelijke verkavelingsstructuur.

Landonk

- Versterken en begeleiden van de identiteitsdragers, zoals de dijk
- Juiste (groen)verbindingen met Landonk (bestaande wijk) maken
- Ruimtelijke relatie/verbinding met het Veerse Dok/Zuidergat, het historische dorpslint en het klooster
- Loop- en fietsroutes versterken
- Dorpsentree accentueren met stedelijke accenten
- Gesloten bouwblokken als stedenbouwkundig concept met parkeerhoven binnen het bouwblok: voorkanten naar kwaliteiten en achterkanten naar parkeren; deze worden op de volgende pagina kort toegelicht
- Rekening houden met spuitzone
- Circa 300 woningen

Driehoek

- Historische landschappelijke verkavelingspatroon herstellen
- Polderbuurt met bijv. een groen open erf (zoals in de omgeving Kerklaan) met langwerpige schuurvolumes als inspiratie. Maximaal 2 bouwlagen met kap.
- Collectieve parkeerrand als buffer naar sportpark en/of agrarische percelen
- Groene randen i.v.m. hindercontouren zoals spuitzone
- Autovrije/luwe woonwijk met gebouwen met de voeten in openbaar groen, met minimaal/geen privétuinen
- Fietsverbinding Raamsdonksveer - Oosterhout
- Verbinden met looproutes aan de dijk
- Historisch laantje als grens
- Zichtlijn vanaf snelweg op kloosterhoeve behouden
- Circa 150 appartementen

De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg

- Napoleonroute als ruimtelijke ruggengraat
- Collectieve parkeerrand voor autoluwe woonstraat
- Woningen naar binnen gericht, op de napoleonroute



Figuur 3: Onwikkelkaders deelgebieden

- Blikvanger aan noordkant, hier sluit de napoleonroute weer aan op de originele ligging
- Lintbebouwing, als nieuw stedelijk lint
- Doortrekken groene buffer snelweg
- Indien mogelijk zichtrelatie met Veerse toren behouden
- Nader te bepalen woningaantal

Ontwerpprincipes verkavelingsstructuur Landonk

De wijk Sandoel bestaat in de basis uit een samenstelling van rechte woonblokken, omgeving door straten waarin geparkeerd wordt. Om de relatie met deze buurt te maken nemen we dit principe als basis, maar met een aantal twists om het gebiedseigen en een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te maken.

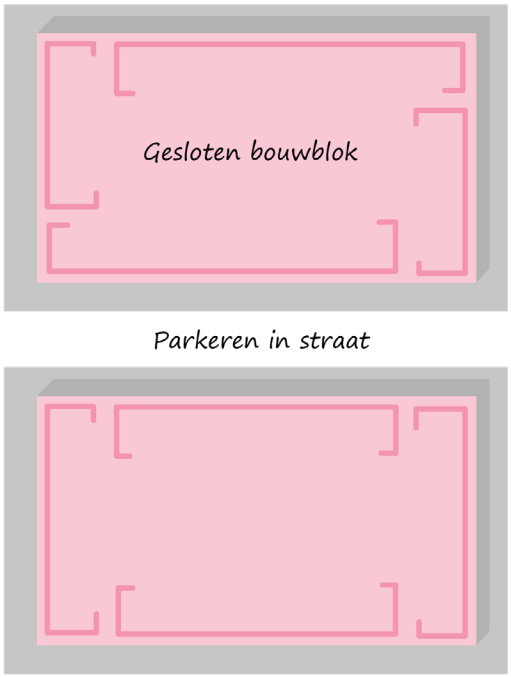
Opzet huidige situatie wijk Sandoel

- Gesloten bouwblokken met tuinen intern
- Rationele/functionele opzet woonwijk
- Veel ruimte voor de auto op de straat, parkeren voor de deur

Nieuwe situatie voor Landonk

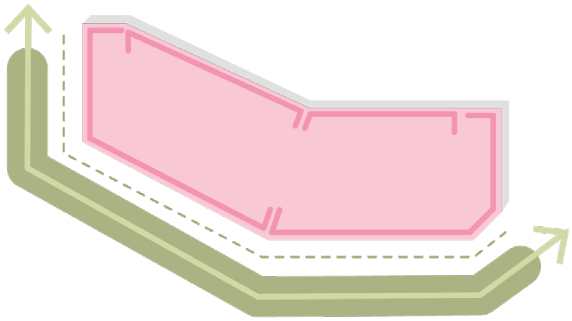
- Het woonblok als basis met een aantal 'twists':
- De woonblokken volgen de lijnen van de dijk, de dijk vormt namelijk de structuurdrager
- Parkeren niet op straat, maar binnen het bouwblok, hierdoor komt de kwaliteit (collectief groen, verblijfsruimte en spelen) aan de voorkant van de woonblokken te liggen, en het parkeren en verkeersontsluiting aan de binnenkanten
- Stedelijke accenten op (beeldbepalende) hoeken, begeleid door omliggend groen

Typologie bestaande wijk Sandoel

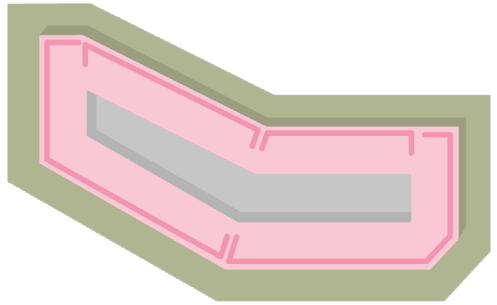




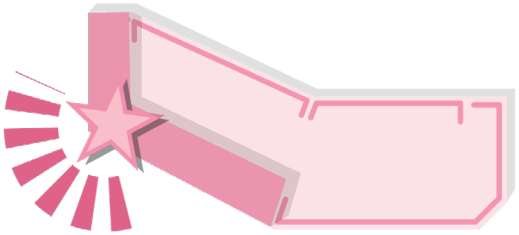
Principes nieuwe ontwikkeling



1. Bouwblok volgt structuur dijk



2. Intern parkeren, groen rondom



3. Appartementen als hoekaccent


Plangebied Landonk (stedelijk)

Ontwerpprincipes verkavelingsstructuur De Driehoek

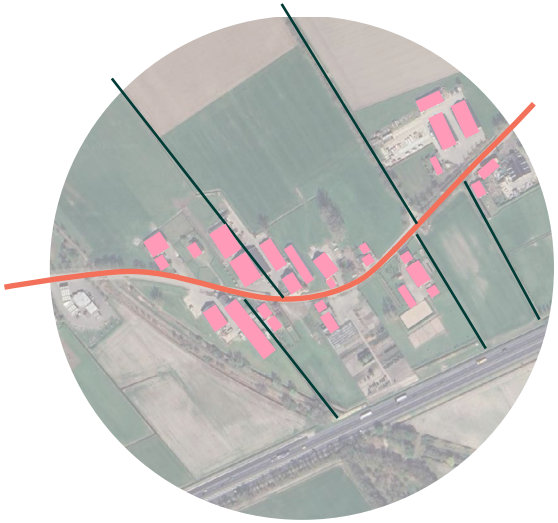
De verkavelingsstructuur van De Driehoek dient als onderdeel van het buitendijkse buitengebied een duidelijke relatie te maken met bebouwingsconcepten in het buitengebied, zoals de boerenervenstructuur bij de Kerklaan.

Situatie aan het landelijk lint

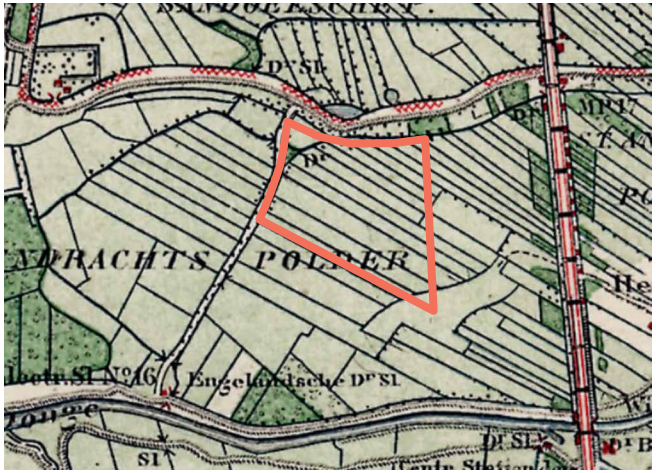
- Gebouwen volgen historische verkavelingsstructuur
- Gebouwen kennen op het boerenerf een functioneel-orthogonale opzet
- Woningen gericht op de historische dijk
- Achter de bebouwing het open polder landschap welke zichtbaar is tussen woningen door
- Groen en bosjes langs de dijk

Nieuwe situatie voor De Driehoek

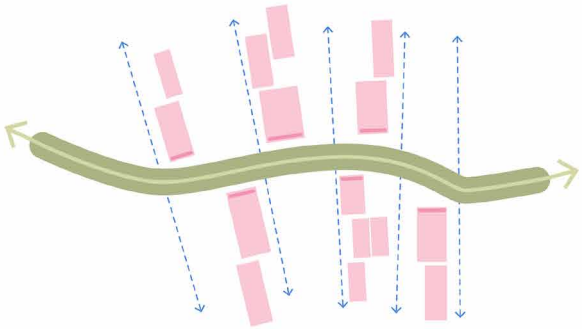
- Gebouwen volgen de historische verkavelingsstructuur
- Mogelijk terugbrengen historische slotenpatroon
- Boerenerf met functioneel-orthogonale opzet, zoals bij Kerklaan, als inspiratie
- Openheid tussen de woningen door
- Parkeererf voor autoluwe buurt
- Groen/bosschages binnen de spuitzone als buffer en omkadering buurt



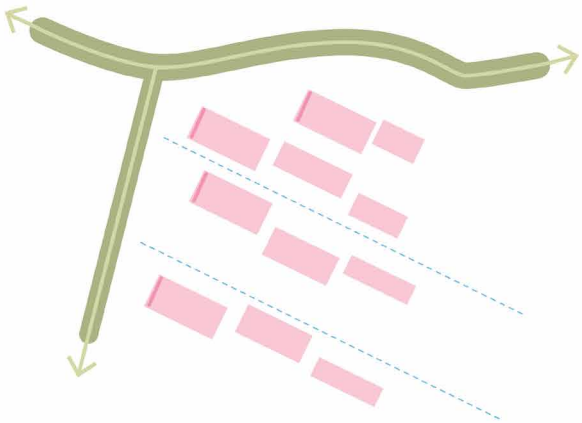
Bebouwingsstructuur aan lint Kerklaan



Historische verkavelingsstructuur met hakhoutbosjes langs de dijk



1. Opzet woonblokken huidige situatie landelijk lint



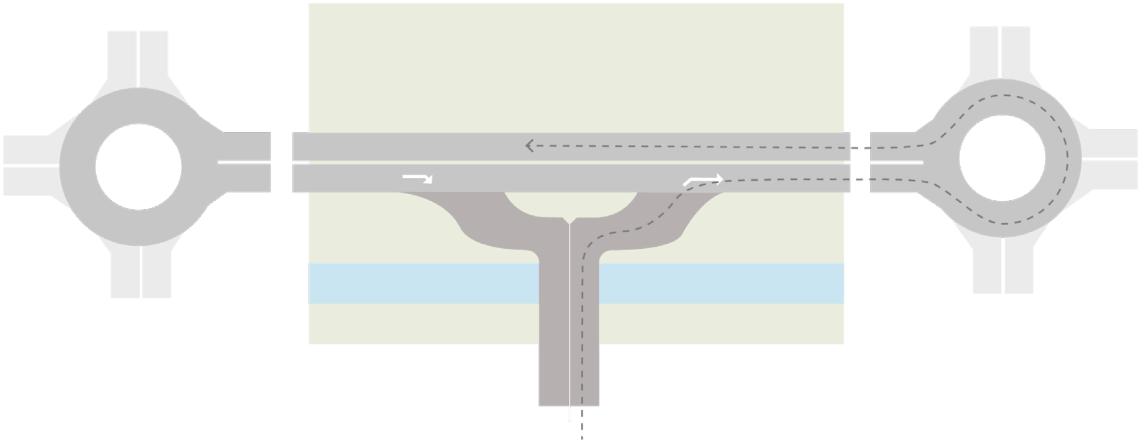
2. Vertaling opzet woonblokken naar plangebied

Mogelijke verkeersaansluiting De Driehoek

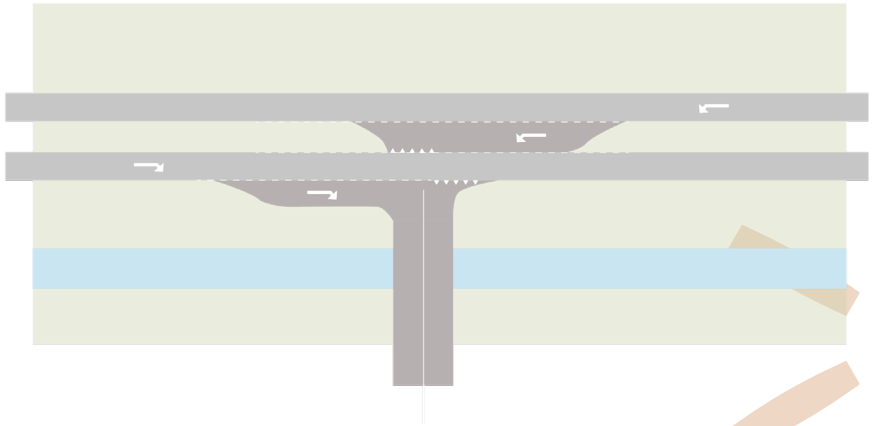
De twee naastgelegen ontsluitingsopties vormen een eerste verkeerskundige verkenning en zijn gebaseerd op onderstaande uitgangspunten, deze dienen nader onderzocht te worden:

- Rotonde niet gewenst in verband met korte nabijheid van naastgelegen rotondes
- Aansluiting dient minimale ruimtelijke impact op de dijk en A watergang te hebben
- Opstelstroken zijn gewenst in verband met verkeersveiligheid

Variant 1 (voorkeur): Voorrangskruispunt met alleen rechts af in- en uitvoegstroken



Variant 2: Voorrangskruispunt met uitvoegstroken



Plangebied Driehoek (landelijk)

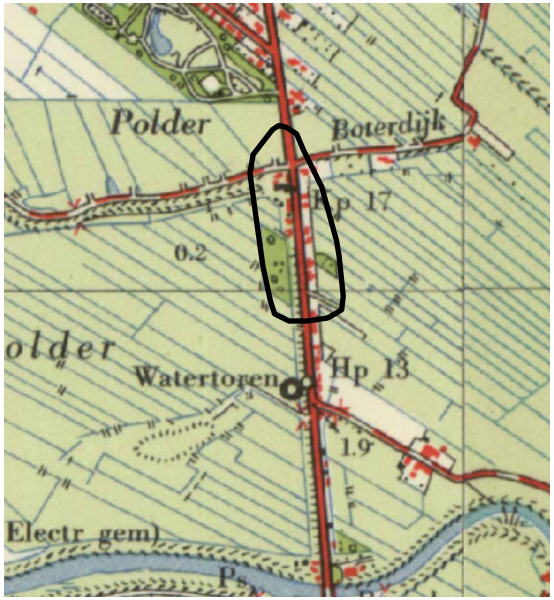


Ontwerpprincipes verkavelingsstructuur De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg

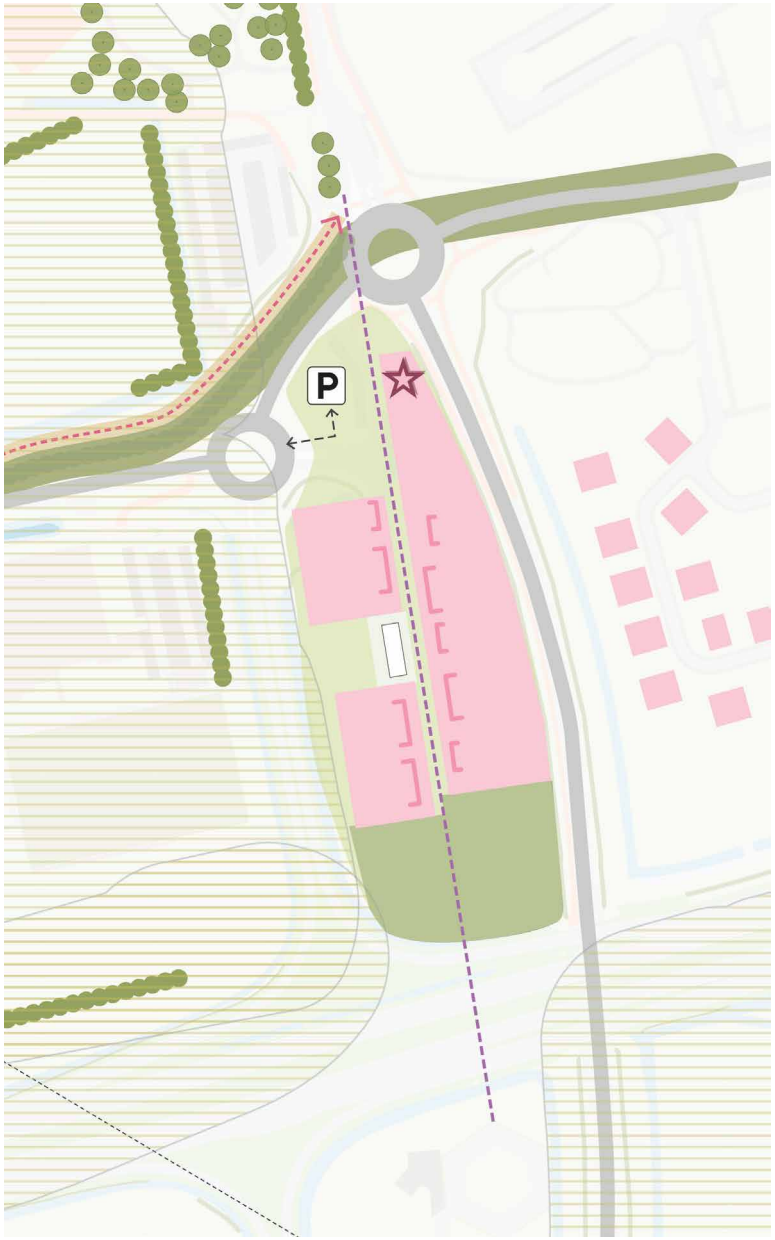
De verkavelingsstructuur van De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg is gerelateerd aan de historische Napoleonroute en de naastgelegen villawijk.

Ontwerpprincipe vekaveling

- Gebouwen aan historische landschappelijke napoleonlijn als nieuw stedelijk lint
- Vrijstaande woningen aan erf-lint sluiten aan op structuur villawijk
- Doortrekken groene structuur omgeving, met een stevige groenstructuur langs de snelweg



Historische kaart met bebouwing langs (Oude) Oosterhoutseweg



Plangebied De Triangel en de Oude Oosterhoutseweg




movares
smart
urban
engineering