



MASTERPLAN

STATIONSKWARTIER

ZWIJNDRECHT

Levendig hart voor de Tuinstad



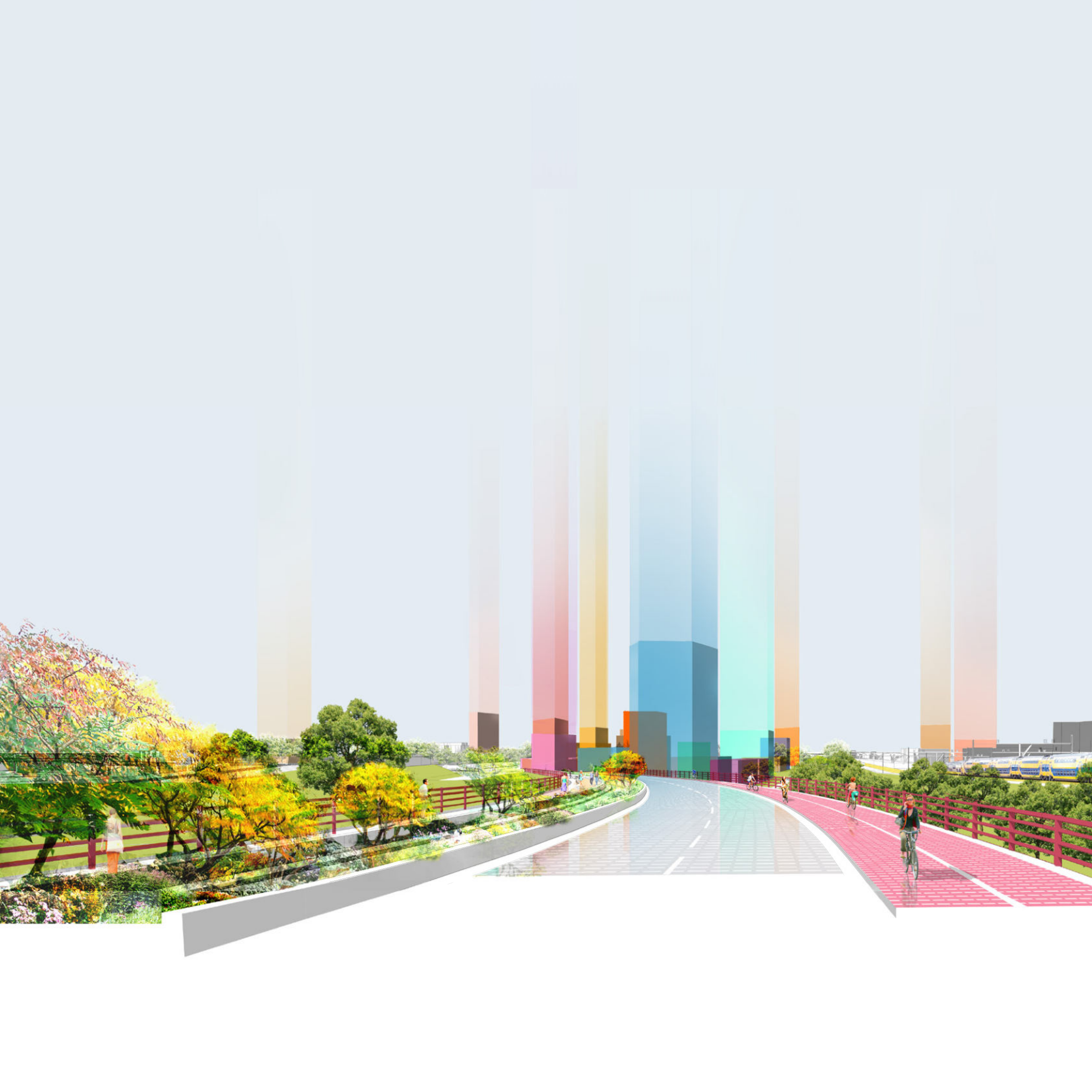
SEPTEMBER 2019

Levendig hart voor de Tuinstad

MASTERPLAN

STATIONSKWARTIER

ZWIJNDRECHT



VOORWOORD

Zwijndrecht is een groene gemeente met veel potentieel, op een 20 treinminuten afstand van Rotterdam en tegenover de historische binnenstad van Dordrecht. Gelegen langs de Oude Maas en omringd door groen is Zwijndrecht een gemeente waar uitstekende bereikbaarheid via weg, spoor en water hand in hand gaat met ontspannen wonen in een betaalbare setting. Zwijndrecht biedt kansen om te vernieuwen en een levendig woon-werkmilieu te creëren in de directe omgeving van het station. De gemeente zet in op een stedelijk gebied met groene ruimten en een kwalitatief goede openbare ruimte.

Het Stationskwartier wordt het levendige nieuwe hart van Zwijndrecht. Een gebied waar met plezier wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd, waar voldoende voorzieningen zijn op één van de best bereikbare plekken van de Randstad. In het Stationskwartier liggen de locatiekwaliteiten voor het oprapen: excellent bereikbaar via de A16, het spoor en het water. Met ruimte voor ontwikkelkansen en groen, met grootstedelijk Rotterdam en de historische binnenstad van Dordrecht op steenworp afstand. Om de kwaliteiten ten volle te kunnen benutten is dit Masterplan opgesteld.

Omdat de ontwikkeling van het Stationskwartier een lange looptijd heeft en we niet kunnen overzien hoe de wereld er over 10 of 20 jaar uitziet, is het met name van belang een sterke ruimtelijke en functionele structuur neer te zetten en hier een slimme ontwikkelstrategie aan te koppelen. Het Masterplan geeft de kaders aan voor later op te stellen projectplannen en bestemmingsplannen. Om voldoende flexibiliteit in het plan te houden zijn de kaders beperkt tot de zaken die essentieel zijn voor het borgen van de integraliteit en kwaliteit. Het gaat hierbij om zaken als stedenbouwkundige structuur, routes en verbindingen, raamwerk van de openbare ruimte, globale stedenbouwkundige verkaveling en woonmilieus.

Het Stationskwartier heeft alle ingrediënten om uit te groeien tot een bijzonder stuk Zwijndrecht: bereikbaar, zichtbaar, centraal en gelegen bij de rivier: een unieke plek waar het straks goed wonen, werken en verblijven is. Een stedelijk welkom in de groene gemeente Zwijndrecht.



Ridderkerk

Kinderdijk

Noordtunnel

Oostendam

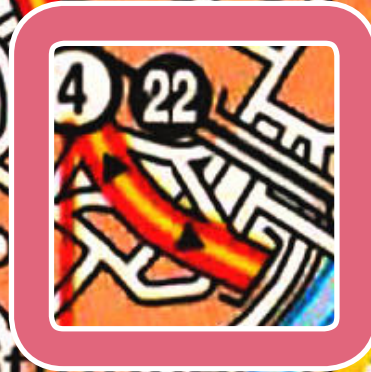
Hendrik-Ido-Ambacht

Papendrecht

Zwijndrecht

Puttershoek

Drechtvliet

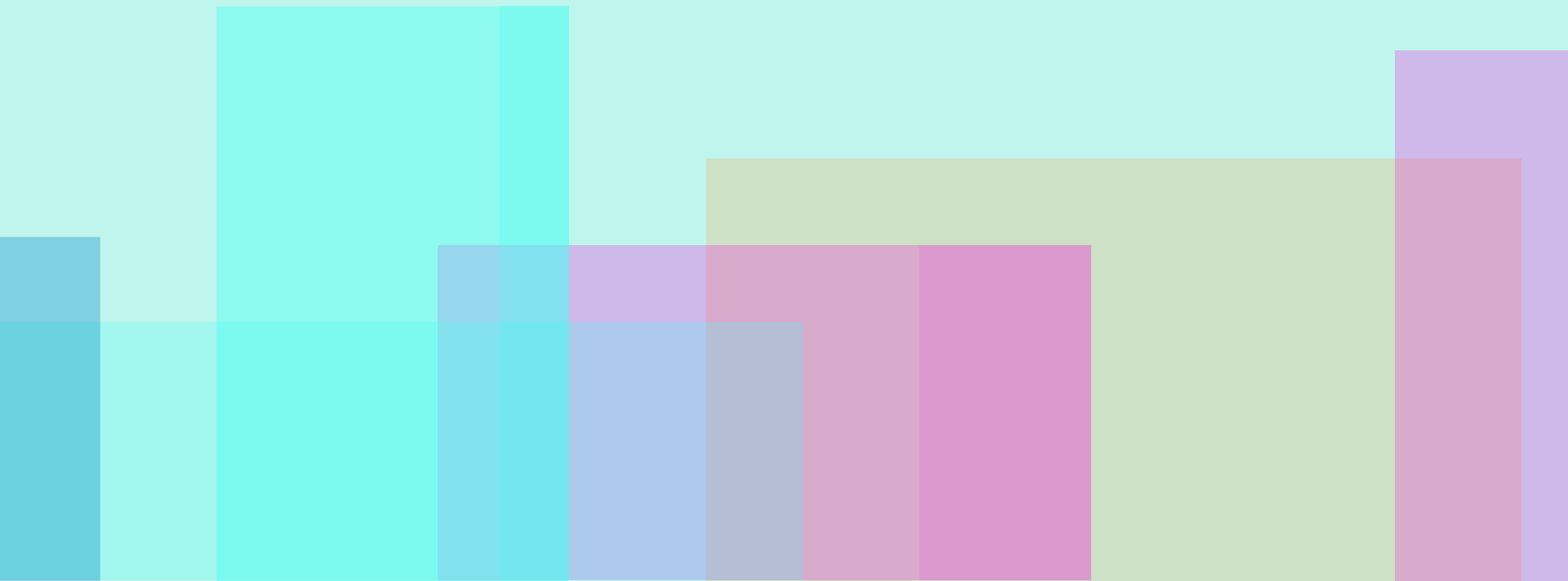


INHOUD

	Voorwoord	
0.	Inleiding	3
1.	Het Stationskwartier in zijn context	11
	Het gebied in de regio	12
	Het gebied in Spoorzone Zwijndrecht - Dordrecht	14
	Intermezzo 1: Identiteit van Zwijndrecht	18
	Het gebied en Zwijndrecht	23
2.	Programmatische ambities	33
3.	Ruimtelijke ambities	39
	Levendig Hart voor de Tuinstad	41
	Ruimtelijke Bouwstenen	42
	Intermezzo 2: Stedelijkheid	44
4.	Gebiedsvisie Stationskwartier	49
	Essentiekaart Stationskwartier	51
	Programma	57
	Gebiedsstatistiek	60
	Stedenbouwkundig referentieplan	62
5.	Ontwerpthema's	79
	Wegenstructuur	80
	Wegprofielen	81
	Parkeren	82
	Groen en water	82
	Duurzaamheid	84
	Milieubeperkingen	86
6.	Ontwikkelen	89
	Organisatie en financiën	90
	Samenwerken: gemeente, corporaties en marktpartijen	90
	Citymarketing, gebiedspromotie en positionering	90
	Planologische uitwerking	91
	Methode, aanpak en flexibiliteit	92
	Commerciële marktvraag en plancapaciteit	92
	Retail en werkruimte versus economie en planontwikkeling	93
	Financiële robuustheid	93
	Stedelijke functies en leefbaarheid	94
	Gecontroleerde transitie door afspraken en samenwerking	94
7.	Bijlagen	97

0

INLEIDING





SPOORZONE: GEWORTELD IN ZWIJDRECHT EN VERANKERT IN ZIJN OMGEVING

INLEIDING

Zwijndrecht heeft als vestigingsplek veel te bieden. De woonomgeving is ruim van opzet met veel tuinen en grote binnenstedelijke parken. Groen is ook nabij met de recreatie- en natuurgebieden Hooge Nesse, Develbos, Waalbos, Polder Buitenland en Sofiapolder. Diverse bedrijventerreinen zorgen voor economische activiteiten. Gelegen langs de Oude Maas heeft Zwijndrecht een prachtig uitzicht op het waterfront van de oudste gemeente van Holland, Dordrecht.

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

Aanleiding

Het Stationskwartier is een belangrijke gebiedsontwikkeling in Zwijndrecht en maakt deel uit van het plan 'Spoorzone'. Samen met de Provincie Zuid-Holland en Dordrecht werkt Zwijndrecht hierin aan een herontwikkeling rondom de stations. De ontwikkelingen in deze zone maken deel uit van de ontwikkelalliantie 'De Oude Lijn'; de spoorverbinding tussen Dordrecht en Leiden. De Drechtsteden willen een bijdrage leveren aan de kwaliteit en de concurrentiepositie van Zuid-Holland en de Randstad als geheel door het verhogen van de leefkwaliteit en de economische structuur met dynamische stedelijke centra, ingebed in een aantrekkelijk landschap met uitstekende verbindingen. Als gevolg van deze afspraken zijn de Gemeenten

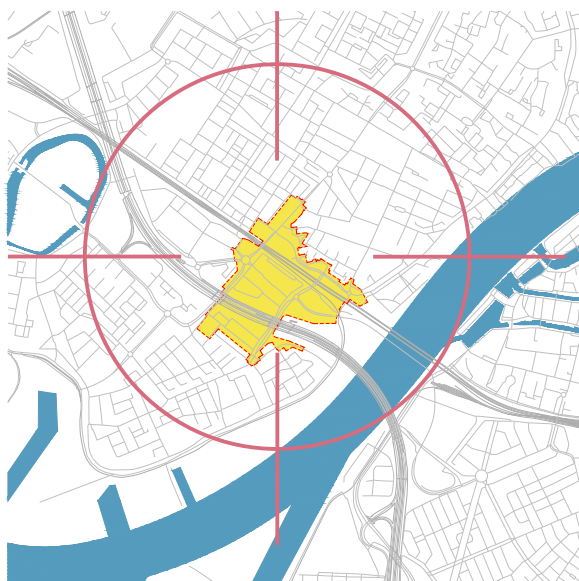
Dordrecht en Zwijndrecht met de Provincie Zuid-Holland de samenwerking aangegaan om in een straal van 1 km rondom de stations woningen toe te voegen en zodoende het draagvlak voor openbaar vervoer te vergroten. De Spoorzonelocaties spelen als multimodaal bereikbare, binnenstedelijke ontwikkelingslocaties een sleutelrol bij het verwezenlijken van de doelstelling

om het grootste deel van de groei binnenstedelijk te realiseren. Verdichting rondom de stations Dordrecht en Zwijndrecht maken het mogelijk de gemeenten aan te sluiten op hoogfrequent railvervoer en de waardevolle landschappen, die de regio omringen, te ontzien.

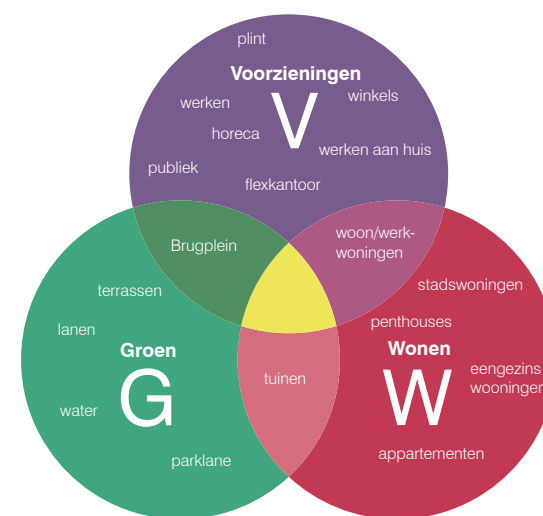
In Zwijndrecht heeft deze zoektocht een tweede dimensie gekregen, namelijk het toevoegen van kwaliteit. Dit vertaalt zich in drie doelstellingen:

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

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



PLANGEBIED BINNEN DE SPOORZONE



STEDELIJKHEID DOOR OVERLAPPENDE KWALITEITEN

Bij het opstellen van de plannen is gekozen voor een ambitieus-realistische aanpak. Geen plannen maken die moeilijk uitvoerbaar zijn, maar concrete plannen en een adaptieve aanpak. Er is geleerd van het verleden. Geen megalomane ontwerpen en ambities maar realistische gebiedsvisies, opgeknipt in haalbare projecteenheden. Het tweesporenbeleid is:

- concrete planvorming rondom plekken waar een ontwikkeling op de korte of middellange termijn te voorzien is, synergievoordelen te behalen zijn en grote stappen gezet kunnen worden.
- adaptieve aanpak voor de rest van het gebied en ook binnen gebieden, om geleidelijk te kunnen werken aan verbetering.

In de samenwerking met Dordrecht is het credo: samen waar men elkaar versterkt en lokaal wat lokaal kan. De aanpak voor het Stationskwartier is gebaseerd op het creëren van een levendig gebied. De mate van levendigheid staat nog ter discussie, maar uitgangspunt is een gemengd, stedelijk gebied. In minimale vorm kan dit betekenen dat wonen gemengd wordt met voorzieningen en werkgelegenheid, waarbij in de

maximale variant het bestaande winkelcentrum Walburg grotendeels wordt verplaatst naar het Stationskwartier.

Spoorzone en Stationskwartier

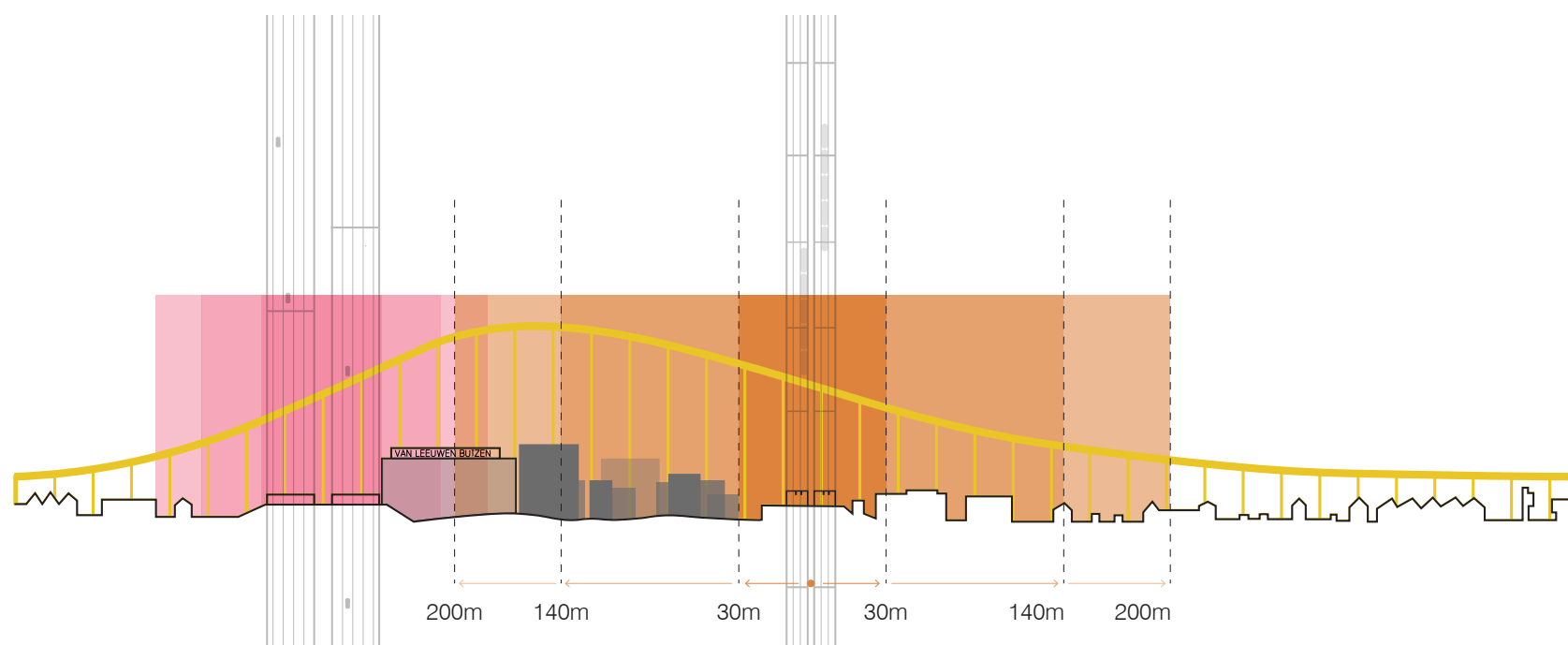
In de planvorming wordt onderscheid gemaakt tussen het Stationskwartier en Spoorzone. Het Stationskwartier is het eigenlijke plangebied voor dit Masterplan. Het beslaat het gebied voor (her)ontwikkeling in de directe nabijheid van station Zwijndrecht. Dit gebied beslaat een oppervlakte van ruim 32 hectare, voornamelijk de ruimte rondom het spoor en de A16, tussen de Burgemeester Doumaweg en de Lindtsedijk. Behalve het Maasterras tussen spoor en snelweg behoren ook de direct aangrenzende gebieden ten noorden van het spoor en ten zuiden van de A16 tot het plangebied.

Het Stationskwartier maakt deel uit van de Spoorzone; het gehele gebied in een straal van 1km rond het station. De Spoorzone omvat ook een programma voor stedelijke herontwikkeling. Dit programma betreft naast die van het Stationskwartier ook herontwikkeling van de wijk Noord en van winkelcentrum Walburg. Het Masterplan voor het Stationskwartier is dan ook bekeken in de ruimere context van de Spoorzone. De keuze voor een extra bredere zone

rondom het plangebied maakt het mogelijk het gebied in een grotere context te plaatsen en de relaties met de omgeving te beschouwen. De verkenningen van het grote studiegebied zijn bedoeld om input te geven voor afwegingen en keuzes met betrekking tot de invulling van de gronden binnen het plangebied. Een groot deel van het kaartmateriaal heeft daarom betrekking op de Spoorzone als geheel. Het is de bedoeling om op die manier bij te dragen aan een betere integratie van het Stationskwartier in zijn omgeving.

Kansen: een groen stedelijk woonmilieu

Het Stationskwartier heeft door goede locatie-eigenschappen de potentie uit te groeien tot een groen stedelijk woonmilieu. Groen omdat het dient te passen in het tuindorp Zwijndrecht, stedelijk omdat het veel voller bebouwd zal zijn dan andere plekken in de gemeente. In de Structuurvisie 'Zwijndrecht 2020' wordt stedelijkheid opgebouwd uit een combinatie van fysieke en culturele componenten. De fysieke karakteristieken worden bepaald door bebouwingsdichtheid, voorzieningen, monumentaliteit, centraliteit en bereikbaarheid. De culturele componenten bepalen de beleving en uitstraling



PLANOLOGISCHE UITDAGING: EXTERNE VEILIGHEID TEGENOVER VERSTEDELIJKINGSAMBITIE

van stedelijkheid: drukte, levendigheid, heterogeniteit van gebruikers en functies en een mate van openbaarheid. Het stedelijk milieu in Zwijndrecht concentreert zich in het centrumgebied en op plekken waar sprake is van een optimale bereikbaarheid. Het stationskwartier is hier één van. Er is sprake van functiemenging en een sterke combinatie van wonen en verschillende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

De bebouwingsintensiteit is middelhoog tot hoog. Mede door de goede bereikbaarheid en omgevingskwaliteit is de locatie aantrekkelijk voor vele soorten bewoners die een dynamisch leefmilieu en goede voorzieningen om de hoek zoeken. Deze doelgroep kan afkomstig zijn uit Zwijndrecht, maar ook uit de wijdere omgeving inclusief Dordrecht en Rotterdam. Bij een stedelijk woonmilieu hoort ruimte voor commerciële dienstverlening, passende bedrijvigheid en voorzieningen. Het is wenselijk om deze functies te combineren met de woonfunctie zodat een levendig stadsbeeld ontstaat. Om de stedelijke gebieden ook als economische centra te accentueren zijn hoogteaccenten mogelijk. Tegelijkertijd behoudt het Stationskwartier een groen karakter passend bij Zwijndrecht.

Milieuaspecten

Een stedelijk leefmilieu gelegen naast grootschalige infrastructuur vraagt om ontwerpen met beperkingen. Binnen de gestelde kaders worden hogere milieubelastingen toegestaan dan in meer suburbane gebieden. Een hogere geluidbelasting is onder voorwaarden acceptabel voor de woningen. Daarnaast speelt het aspect van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In de huidige situatie is er in Zwijndrecht een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico van 4.3, in de toekomstige situatie wordt een maximale overschrijding van 5.5 geaccepteerd. In het kader van de plaatsgebonden risicocontour dient conform de wetgeving van het Basisnet Spoor, een zone van 30 meter vrij te blijven van gevoelige functies zoals wonen en werken. Hier kunnen ongevoelige functies een plek krijgen.

Drechtse Ruimte

In de Structuurvisie wordt het Stationskwartier van Zwijndrecht benoemd als onderdeel van de “Drechtse Ruimte”: een gebied met een grotere betekenis voor de

ontwikkeling van de gemeente. De Drechtse Ruimte is de entreezone van het centrumgebied in de Zwijndrechtse Waard. Het gebied vormt mede het gezicht van de Zwijndrechtse Waard en is een belangrijk knooppunt in het snelwegpanorama langs de A16. Het is daarom ook van belang hoge eisen te stellen aan de ruimtelijke invulling van dit gebied.

Sociaal economische inhaal manoeuvre

Sociaal economisch gezien blijft Zwijndrecht achter ten opzichte van de zuidelijke Randstad. De gemeente heeft een gemiddeld inkomen dat lager is dan dat in de regio en in vergelijking met het nationale gemiddelde. Meer dan 70% van de woningvoorraad is goedkoop en hoger dan gemiddeld percentage sociale woningbouw. Het leidt tot een onevenwichtige bevolkingssamenstelling. Om iets te doen aan de sociaal economische achterstanden is een kwaliteitsslag noodzakelijk. Een middel hierin is de vermindering van het aantal sociale huurwoningen en het toevoegen van duurdere woningen. Ook in de Spoorzone is het de ambitie om nieuwe bewoners aan te trekken en de samenstelling van de bevolking evenwichtiger te maken.



Eigenschappen van de huidige woningmarkt

1. Veel naoorlogse eenzijdige wederopbouw woningen
2. Tijd voor investeringen en vernieuwing
3. Er moeten nieuwe kansen komen voor mensen met een wooncarrière kans of andere woningbehoefte (zorg/ levensloopbestendig/starters)
4. De woningmarkt biedt kansen om een waardesprong te maken, met de kans op een hoog rendement in de toekomst
5. Wens om doorstroming te bevorderen en nieuwe doelgroepen te huisvesten
6. Verduurzamen (en de urgentie om van het gasnet af te gaan) vraagt zoveel investeringen in de sociale woningbouw in het Stationsgebied dat nieuwbouw efficiënter is!

Streven naar groei

De groei van Zwijndrecht en de Drechtsteden blijft achter bij ontwikkelingen elders in het land. Dat is opvallend, omdat de ligging en de centrum-stedelijke kwaliteiten goed zijn te noemen. Uit onderzoek blijkt dat de geringe groei van de Drechtsteden in elk geval voor een deel te maken heeft met het gebrek aan voldoende woningen. De toename van de woningvoorraad is de afgelopen tijd maar net voldoende geweest om de huishoudensverdunding op te vangen. Het is dus waarschijnlijk dat het vergroten van het aanbod en de bouw van aantrekkelijke woningen bijdraagt aan de groeipotentie en doorstroming.

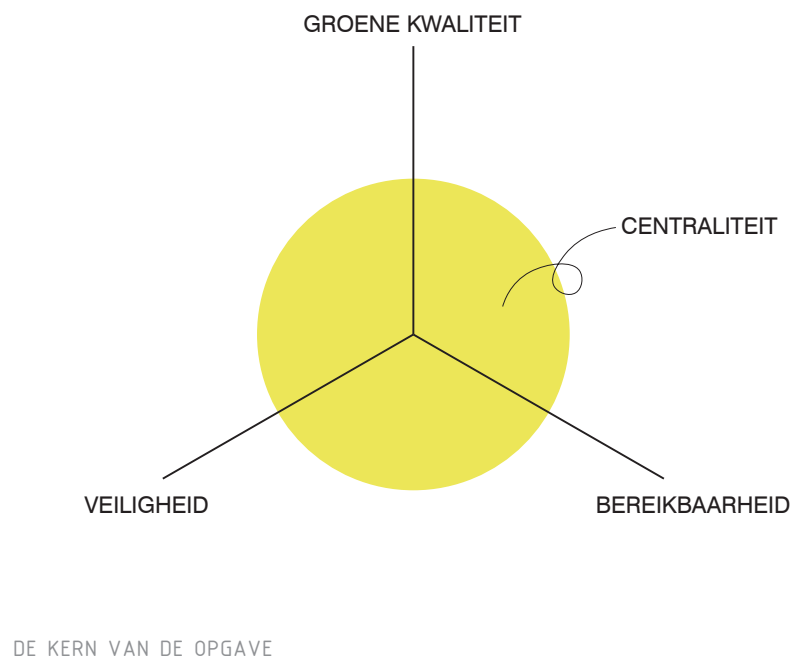
Onderzoek laat zien dat de economische vitaliteit van een regio begint bij een aantrekkelijk woonklimaat. Steden en regio's die in trek zijn bij hoogopgeleide, creatieve en economisch kansrijke mensen over het algemeen ook economisch succesvol en bieden meer werkgelegenheid. Door te investeren in het woonklimaat en in de woningvoorraad, kan ingezet worden op groei en een verbreding en diversiteit van de samenstelling van de bevolking. Dit is voor iedere stad of dorp van levensbelang wil het toekomstbestendig zijn.

Naar een vitale markt

Ontwikkeling van de Spoorzone draagt bij aan het werken aan een vitale markt waarin een goede basis gelegd wordt voor een bredere doelgroep. Met ruimte voor de huidige inwoners van Zwijndrecht maar ook voor nieuwkomers. Een aantrekkelijk woonmilieu is gewenst voor het gebied zelf, maar ook voor Zwijndrecht als geheel. Het zorgt voor een positieve dynamiek, een gezonde woningmarkt met voldoende kansen voor de gewenste woon carrière. Toename van het aantal woningen zorgt ook voor meer draagvlak van (bestaande) voorzieningen, waaronder ook bijvoorbeeld scholen en detailhandel, toenemende leefbaarheid een verbetering van het voorzieningenniveau en kan ook via belastingen een positieve bijdrage leveren aan het huishoudboekje van Zwijndrecht. Positieve economische effecten, meer bestedingen, meer recreatie en meer werkgelegenheid zorgen voor een opwaartse spiraal en dus voor vitaliteit in de meest brede zin!

Regionaal en lokaal momentum

Tot slot is er ook regionaal en lokaal politiek en bestuurlijk momentum voor deze opgave. De volgende



trajecten spelen momenteel lokaal en regionaal waarbij de Spoorzone in het algemeen en het Stationskwartier in het bijzonder een rol speelt of van kan profiteren:

- Lokaal en regionaal is de Spoorzone een instrument om ambities uit het energie-, woon- en mobiliteitsbeleid uit te voeren.
- Regionaal hebben de Drechtsteden de groeiagenda ingezet om de woningbouw, duurzaamheid, bedrijvigheid en bereikbaarheid structureel te verbeteren. De Spoorzone geldt hier als icoonproject.
- Samen met onder andere Rotterdam wordt er in het kader van de Verstedelijkingsalliantie, het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag en de werkplaats OV (Metropolitaan OV) gewerkt aan versnelling van woningbouw en verbetering van het openbaar vervoer op de lijn tussen Leiden en Dordrecht.
- De problematiek van het gebied maakt de Spoorzone interessant als sleutelproject voor de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en als praktijkcasus omgevingsbeleid bij de provincie. Beiden kunnen helpen in de ontwikkeling. Ook is

deze casus interessant voor de provincie als het gaat om lokaliseren van uitvoeringsgelden.

- Het recent gepubliceerde rapport van Berenschot heeft benadrukt dat Dordrecht en Zwijndrecht in de problematiek van de verstedelijking een gemeenschappelijk belang hebben. In de Spoorzone wordt deze problematiek samen aangepakt.
- Daarbij willen ook lokale partijen nu bewegen. Woningstichting Woonkracht10 en Trivire willen investeren en herstructureren in en rond het gebied en diverse grond-/vastgoedeigenaren willen ontwikkelen.

Een stedenbouwkundige uitdaging

De kern van de opgave voor dit stedenbouwkundig Masterplan is gelegen in het verbinden van de drie belangrijkste inhoudelijke vraagstukken (bereikbaarheid, milieutechnische uitdagingen en identiteit). Door deze aspecten zodanig op een intelligente en gewetensvolle elkaar te betrekken en onderling laten versterken ontstaat een fundament waarop een gemengd stedelijk programma en een mix aan groenstedelijk wonen kan

worden gerealiseerd. Het is een uitdaging van jewelste en tegelijk een ontwikkeling waar heel Zwijndrecht en de regio van profiteert.

De toekomst is nu

Al met al in nu is het juiste moment om door te pakken met de aanpak van de Spoorzone en het Stationskwartier in Zwijndrecht. In de grotere regio is veel vraag naar woningen, de woningprijzen zijn hoog en stijgend. Dit geldt ook voor woningen in Rotterdam. Zwijndrecht kan, juist voor gezinnen maar ook voor één en twee persoonshuishoudens, een goed alternatief bieden in de luwte van de grote stad. Daarbij is nu de rente laag waardoor mensen eerder geneigd zijn om te kopen en investeerders op zoek zijn naar projecten om rendement te behalen. De gemeente kan het economische tij gebruiken om projecten in de Spoorzone versneld gerealiseerd te krijgen en om nu beginnen te bouwen aan het Hart van de Tuinstad.

HET STATIONSKWARTIER IN ZIJN CONTEXT

Ontwikkelen van het Stationskwartier betekent ontwikkelen van een gebied waar mensen wonen en werken op eigentijdse wijze. Om het gebied te kunnen ontwikkelen tot dit visitekaartje van de gemeente en van de regio zal optimaal gebruik gemaakt moeten worden van de potentie van de locatie. Station Zwijndrecht is één van de drie belangrijke stations die samen de zeven gemeenten van de Drechtsteden bedienen. Zowel voor Zwijndrecht als voor de regio als geheel is het Stationskwartier de poort naar Den Haag, Rotterdam en Antwerpen. Daarnaast is het ook nog eens goed ontsloten via de snelweg A16.

In dit hoofdstuk worden de locatiekwaliteiten van het Stationskwartier samengevat door vanaf de grotere regionale schaal stap voor stap in te zoomen naar het plangebied.



HET STATIONSKWARTIER IN DE REGIO

79.376	●	Leiden Centraal
3.267	●	De Vink
3.427	●	Voorschoten
3.148	●	Den Haag Mariahoeve
16.660	●	Den Haag v NOI
91.437	●	Den Haag Centraal
33.612	●	Den Haag HS
3.307	●	Den Haag Moerwijk
6.873	●	Rijswijk
38.423	●	Delft
4.472	●	Delft Zuid
23.164	●	Schiedam Centrum
96.690	●	Rotterdam Centraal
24.006	●	Rotterdam Blaak
3.549	●	Rotterdam Zuid
*	●	Rotterdam Stadion
6.610	●	Rotterdam Lombardijen
5.709	●	Barendrecht
5.427	●	ZWIJNDRECHT
24.483	●	<u>Dordrecht</u>
1.111	●	<u>Dordrecht Zuid</u>

STATIONS LANGS 'OUDE LIJN' MET REIZIGERAANTALLEN PER DAG

De Drechtsteden vormen de zuidelijke begrenzing van Zuid-Holland. De provincie staat voor een omvangrijke verstedelijkingsopgave. Tussen 2010 en 2030 zijn er ongeveer 230.000 woningen nodig. Deze woningbouwopgave biedt de kans om de samenhang in het poly-centrische netwerk van de Randstad te versterken zodat het meer als één grote metropoolregio functioneert. Dit vergroot de economische agglomeratievoordelen en het bereik aan woon- en werk milieus voor haar inwoners.

Zwijndrecht en Dordrecht

Zwijndrecht en Dordrecht zijn, als startpunt van de zogeheten 'Oude Lijn' naar Rotterdam en Leiden een stevig onderdeel van de ontwikkelingen in de Zuidvleugel van de Randstad. Langs de Oude Lijn beogen de Zuid-Hollandse gemeenten (de Verstedelijkingsalliantie) een ambitieus woningbouwprogramma in combinatie met een schaa sprong in het mobiliteitssysteem tot stand te brengen. De Drechtsteden vormen daarnaast ook het schakelpunt van de zuidelijke Randstad naar de omvangrijke stedelijk agglomeraties en havencomplexen van West-Brabant, de Antwerpse regio en Vlissingen, Terneuzen en Gent (ook wel de Stedelijke Delta genoemd). Door de centrale positie van Zwijndrecht en Dordrecht in deze delta zijn beide gemeenten ook ingebed in de unieke natuur van het deltalandschap (denk aan de rivieren, de Sofiapolder en de Biesbosch).

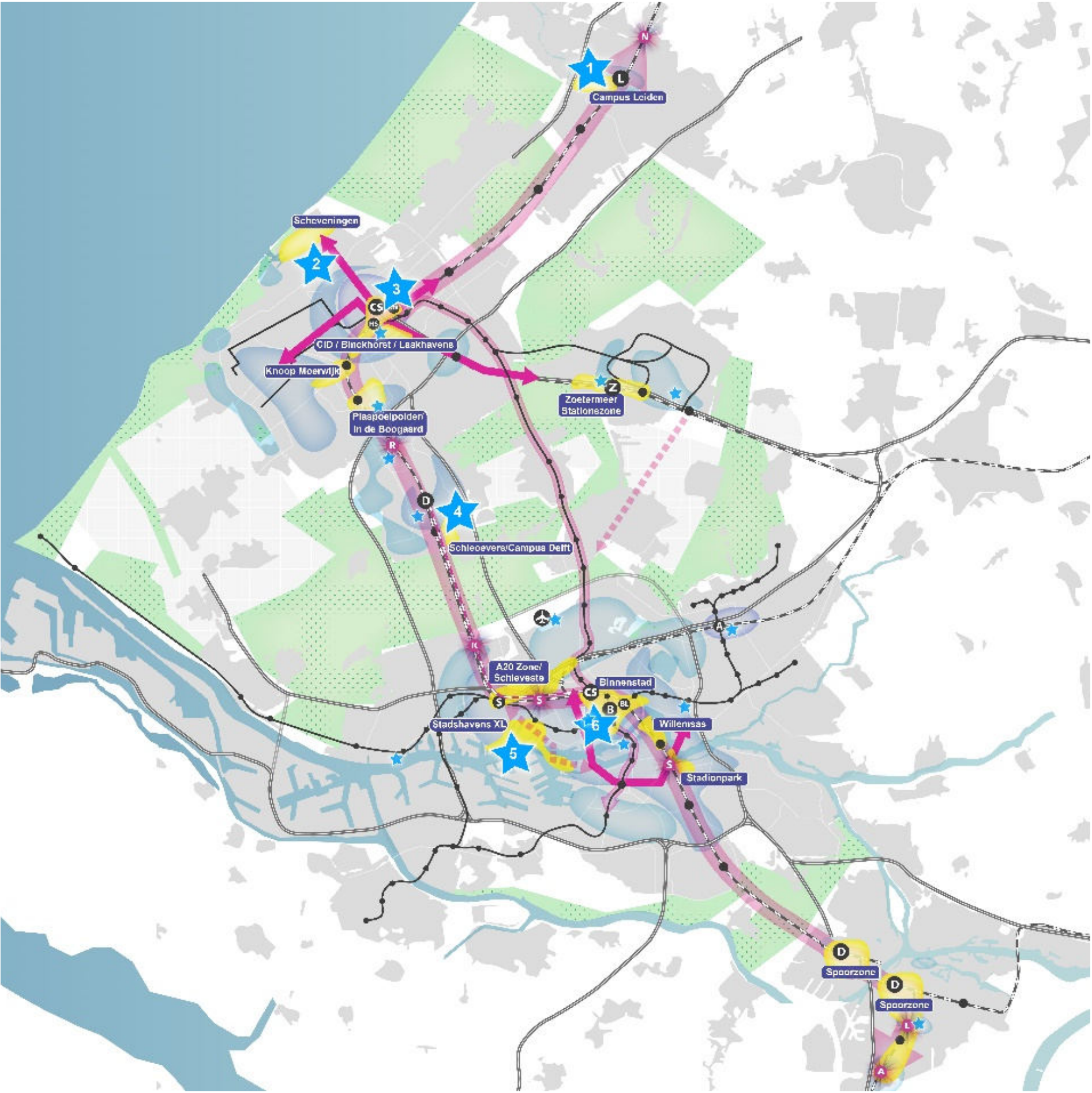
Groeiagenda 2030

De Drechtsteden hebben op 4 juli 2017 de 'Groeiagenda 2030: 'Goed Leven in de Drechtsteden' aan de Provincie Zuid-Holland aangeboden, gevolgd door een gemeenschappelijk opgesteld Ambitiedocument voor de Spoorzone. In de komende jaren wil de regio voor krachtige, economische groei stevig (blijven) inzetten op goed wonen, goede bereikbaarheid en goed werken.



DRECHTSTEDEN OP LANDSCAPPELIJK-STEDELIIK KRUISVLAK (BRON: ROYAL HASKONINGDHV)

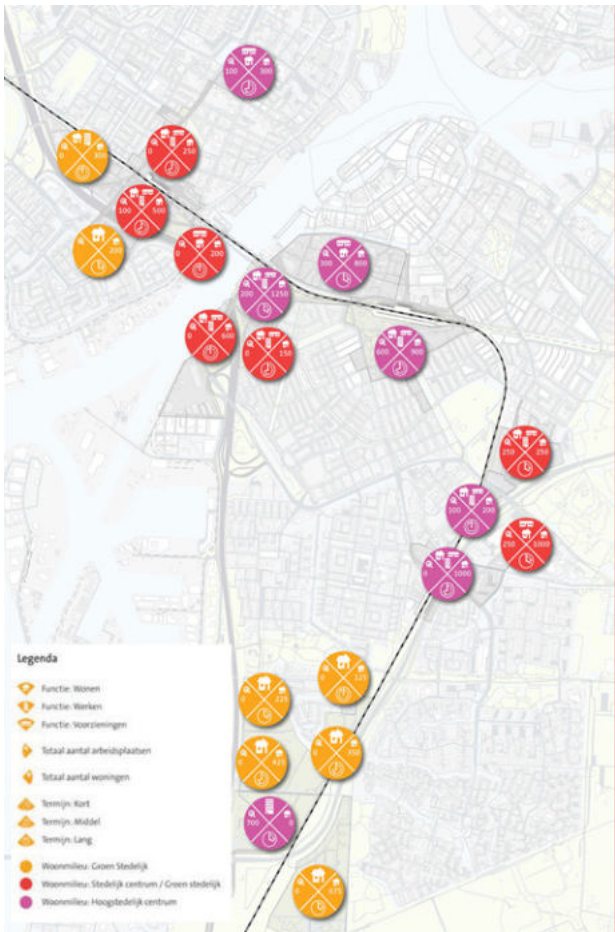
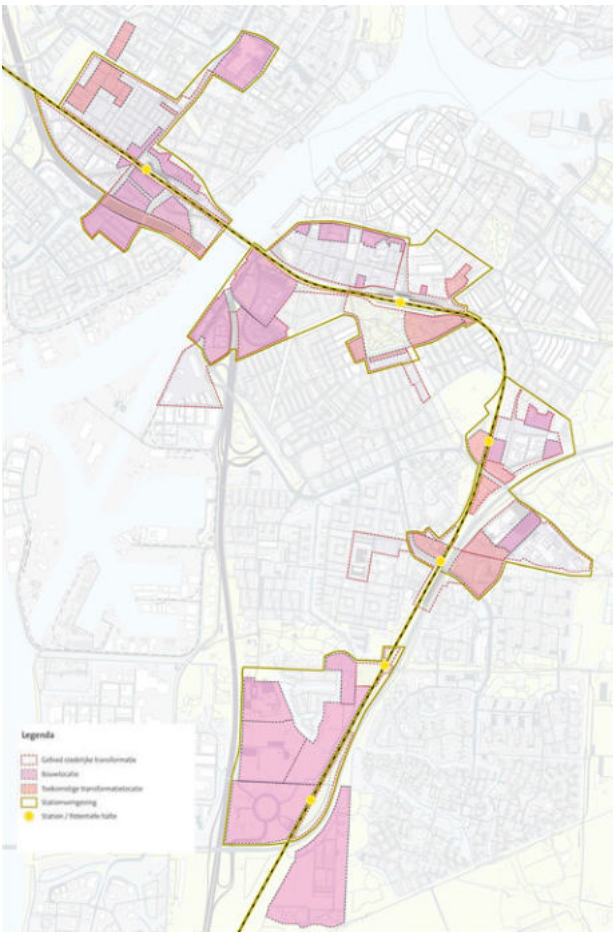
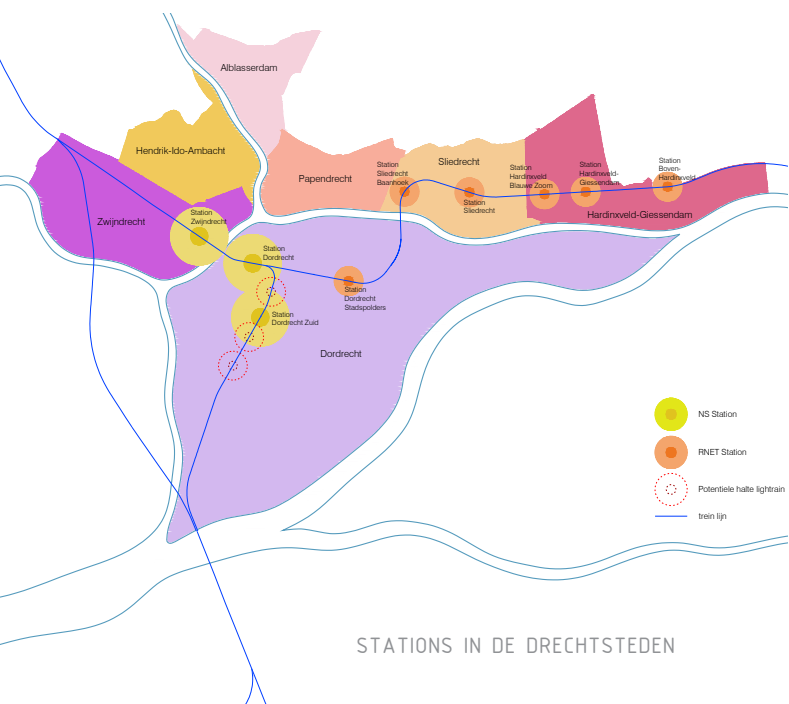
INZET VERSTEDELIJINGSALLIANTIE OUDE LIJN > (BRON: PROVINCIE ZUID-HOLLAND)



SPOORZONE ZWIJNDRECHT - DORDRECHT

Het Stationskwartier is onderdeel van de grotere ontwikkeling Spoorzone en speelt een sleutelrol bij het waarmaken van ambities van de regio, de zuidelijke Randstad en het Rijk. De Spoorzone bestaat uit de omgevingen binnen een straal van 1 kilometer van de drie stations in de Drechtsteden: Zwijndrecht, Dordrecht en Dordrecht Zuid.

Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone hét gebied waar de kansen liggen om een significante bijdrage aan de verstedelijkingsopgave voor Zuid-Holland te realiseren. De gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om in een hechte samenwerking gezamenlijk de kansen in de Spoorzone te benutten. Dit vergt van de gemeenten onder andere een gezamenlijke programmering van woon- en werkfuncties en investeringen in infrastructuur om de bereikbaarheid voor inwoners en bedrijven te optimaliseren. De gemeente wil samen met andere partners de condities en randvoorwaarden scheppen om de verstedelijkingsopgave in de Drechtsteden te verwezenlijken. Voor de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone en de stationsgebieden in beide steden zijn vijf ambities geformuleerd in het Ambitiedocument (2019).



1. Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland

Het is de ambitie om binnen de Spoorzone 6000-9000 woningen tot 2030 te bouwen, en ook na deze periode het woningaanbod te vergroten. Dit dient te worden gerealiseerd dankzij transformatie en herontwikkeling van de stationsomgevingen. Het nieuwe aanbod is kwalitatief hoogwaardig en bovenregionaal aantrekkelijk, waardoor nieuwe bewoners zich hier vestigen en bestaande bewoners kansen geboden worden om hun wooncarrière voort te zetten.

2. Groei van banen en versterken van de economische positie

Beter gebruik maken van het potentieel van de Spoorzone als moderne stedelijke vestigingslocatie voor kantoren, innovatieve co-werklocaties, commerciële voorzieningen en horeca. Een groei in werkgelegenheid met minimaal 2400 banen is mogelijk dankzij de unieke condities die een gemengd stedelijk werkmilieu nabij een hoogwaardig OV-knooppunt biedt aan nieuwe bedrijvigheid en talent.



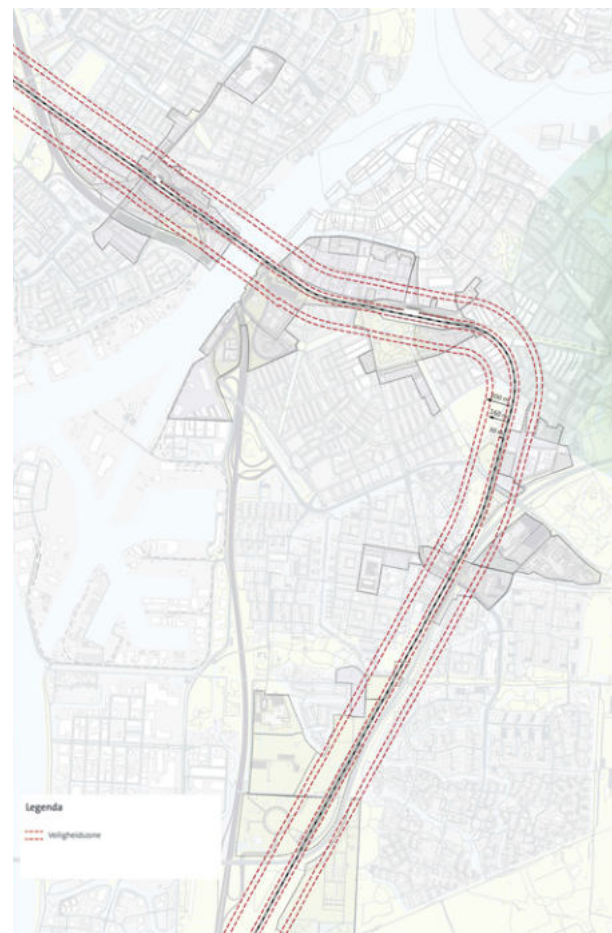
3. Maximaal verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières

Het opwaarderen van de bestaande stations en hun omgeving tot inclusieve, toegankelijke en voetgangersvriendelijke plek en bestemming, staat centraal in een herontwikkelde Spoorzone. Het doel is het beter verbinden van mensen, activiteiten en bedrijvigheid en het slechten van ruimtelijke en sociale barrières.



4. OV als drager van de verstedelijking en de economie

Inzetten op duurzame mobiliteit als voorwaarde voor de groei in woningen, banen en economie, zodat deze groei geen belasting legt op het stedelijk leefmilieu en luchtvervuiling en congestie wordt teruggedrongen. Een lightrail in de toekomst met een vergroting van het aantal haltes is onderdeel van deze ambitie.



5. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig

De ontwikkelingen in de Spoorzone vormen een vliegwiel om ambities rond een klimaat neutrale, circulaire en gezonde stad concreet te maken en te verwezenlijken. De toename van dichtheid en functiemenging rond de stations, inzetten op duurzame mobiliteit en placemaking resulteert in gelijktijdige verbetering van meerdere duurzaamheidsaspecten.

SPOORZONE IN ZWIJNDRECHT

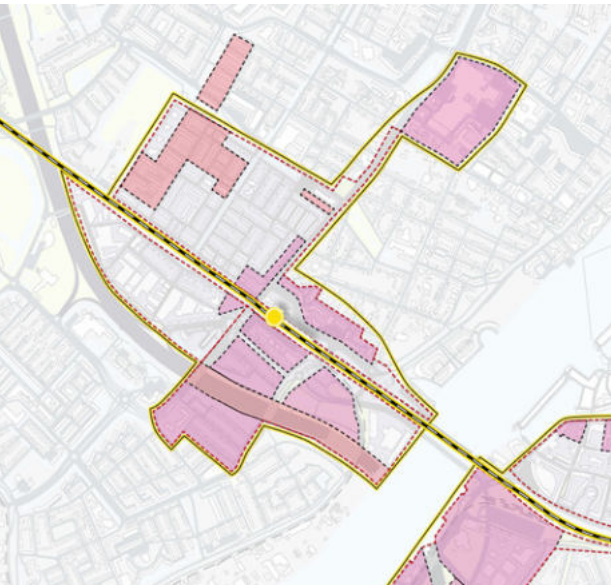
Reizigersaantallen station Zwijndrecht

In 2018 stapten dagelijks 5.427 passagiers in en uit de trein in Zwijndrecht. Hiermee bezet het station de 87e plek in de ranking van Nederlandse stations. De toename ten opzichte van 2017 bedroeg 1%, waarmee het enigszins achterblijft bij de gemiddelde groei (3%) van de Nederlandse stations. Op plekken waar recentelijk is geïnvesteerd en gebouwd in de directe nabijheid van het station is een sterke groei waarneembaar. Een voorbeeld hiervan is Utrecht Leidse Rijn met een plus van 29%! De ruimte en mogelijkheden tot verdichting in het Stationskwartier bieden vergelijkbare kansen op een dergelijke omslag.

nr 24	Dordrecht	24.483
nr 82	Harderwijk	5.904
nr 83	Barendrecht	5.709
nr 84	Zandvoort aan Zee	5.704
nr 85	Breukelen	5.666
nr 86	Krommenie - Assendelft	5.567
nr 87	ZWIJNDRECHT	5.427
nr 88	Bilthoven	5.376
nr 89	Schagen	5.325
nr 90	Almere Poort	5.243
nr 91	Beverwijk	5.239
nr 92	Hoorn Kersenboogerd	5.117
nr 224	Dordrecht Zuid	1.111

Legenda

- Gebied stedelijke transformatie
- Bouwlocatie
- Toekomstige transformatielocatie
- Stationsomgeving
- Station / Potentiële halte



1. Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én zuid-holland

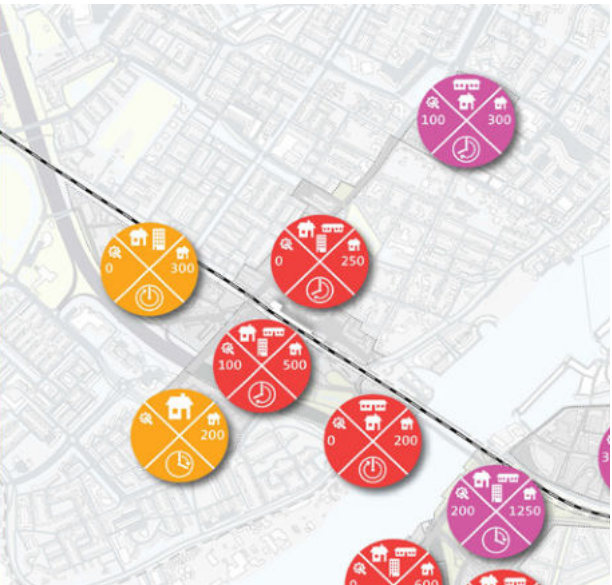
Verder ingezoomd op het Stationskwartier zien we dat de ambities specifiek worden voor Zwijndrecht. Door de specifieke wisselwerking van economische-, ruimtelijke- en sociale verbanden in Zwijndrecht zijn in het Stationskwartier van Zwijndrecht specifieke kansen en ambities verbonden.

Creëren van onderscheidende en verschillende woonmilieus. Voor Zwijndrecht staat ook ‘groen’ centraal in het woonmilieu. Er wordt een combinatie van centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus beoogd:

- Bouwen voor verschillende doelgroepen
- Het maken van gemengde woonmilieus
- Beeldmerk voor de Drechtsteden

Legenda

- Functie: Wonen
- Functie: Werken
- Functie: Voorzieningen
- Totaal aantal arbeidsplaatsen
- Totaal aantal woningen
- Termijn: Kort
- Termijn: Middel
- Termijn: Lang
- Woonmilieu: Groen Stedelijk
- Woonmilieu: Stedelijk centrum / Groen stedelijk
- Woonmilieu: Hoogstedelijk centrum



2. groei van banen en versterken van de economische positie

De Spoorzone wordt een aantrekkelijke en unieke vestigingslocatie voor maatschappelijke instellingen en voorzieningen die de woonomgeving verrijken en complementair zijn aan de commerciële voorzieningen in het nabijgelegen Walburg. Een focus op zorg of onderwijs is hierbij goed denkbaar.

- Binnenstad Dordrecht wordt behouden en versterkt als centrum voor de Drechtsteden
- Creëren van interactiemilieus

Legenda

- ↔ Onderdoorgang motorvoertuigen en fietsers
- ↔ Onderdoorgang fietsers en voetgangers
- ↔ Verbeteren verbinding fietsers en voetgangers
- ↔ Transformatie brug en aanlandingen



3. maximaal verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières

Op dit moment vormen spoor en A16 groter ruimtelijke barrières. In Zwijndrecht is, in verband met de leefbaarheid, de ondertunneling van de A16 een lang gekoesterde wens van de raad. In het kader van de Spoorzone vinden hierover op bestuurlijk niveau gesprekken plaats met buurgemeenten.

- Stations als verbindende knooppunten (bus, trein en taxi)
- Verschuiven van vervoersmodaliteiten
- Stimuleren van langzaam verkeer en nieuwe routes hiervoor introduceren en hiervoor specifiek inrichten zodat het een aantrekkelijk alternatief wordt
- Ontmoedigen van auto gebruik en stimuleren van andere vormen van mobiliteit
- Stadsbrug transformeren tot een aantrekkelijke en iconische stedelijke ruimte

Legenda

- Station
- Loopafstand
- Regionale kern
- Lokaal centrum
- Bestemming bijzondere functies
- Potenitiële halte lighttrain



4. Ov als drager van de verstedelijking en de economie

Stations vormen de brandpunten van stedelijke ontwikkelingen. Goede vervoersmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit van stationsgebieden zijn daarin nauw met elkaar verbonden, zo ook in Zwijndrecht.

- Nieuwe haltes en frequentie verbinding met Rotterdam en Breda omhoog
- HOV-netwerk ontwikkelen
- Kwaliteit en mogelijkheden personenvervoer over water verbeteren

Legenda

- Veiligheidszone



5. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig

Het Stationsgebied in Zwijndrecht is een complexe werkelijkheid waarin vele aspecten samenkomen. Het vraagt om een integrale benadering om kansen en mogelijkheden ten volle te benutten.

- Inzetten op duurzame mobiliteit
- Flexibiliteit in de bebouwing om functionele veranderingen op de lange termijn te kunnen faciliteren
- Externe veiligheid en milieubeperkingen van het begin integreren in de planvorming
- Water en klimaatbestendigheid
- Dichtheid bevordert de haalbaarheid van collectieve energiemaatregelen
- Hergebruik grondstoffen (circulariteit voorrang verlenen op traditionele methoden)

Intermezzo 1

IDENTITEIT VAN ZWIJNDRECHT



1872



1880



1925



Zwijndrecht: Stedelijk en groen

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

Identiteit en ontwikkeling

Zwijndrecht is gegroeid van een kleine pleisterplaats, tot een tuindersdorp en uiteindelijk tot een voorstad van Dordrecht. Zwijndrecht is ontspannen, open en beschermt tegelijk. Geworteld op een groene onderlegger, maar ook doorsneden door grootschalige infrastructuur. Het is daarmee ook een plek van contrasten. Groen en geborgen botsen soms met grof en grootschalig. Daarmee wordt veel van het karakter van Zwijndrecht bepaald. Het vindt zijn oorsprong in de geschiedenis en is bepalend voor de ontwikkelingen in het Stationskwartier waarin al deze eigenschappen in sterke mate bij elkaar komen.

Voorstad sinds 1340

Zwijndrecht is ontstaan bij het Veerplein. Meer dan zeshonderd jaar lang stopte al het verkeer van Rotterdam naar Dordrecht en verder naar Brussel en Parijs in Zwijndrecht om op het veer te stappen. Zwijndrecht was het veer, de voorstad van Dordrecht en leefde van de handel die dit opleverde. Vanaf het veer was de Rotterdamseweg de verbinding met de rest van

Holland en hier vond de eerste verdichting plaats. Zwijndrecht kent zijn ontstaan in de 11e eeuw door de bouw van een eigen kerk. In de nabijheid van Dordrecht is Zwijndrecht lange tijd een klein lintdorp geweest. Van deze kleine pleisterplaats is Zwijndrecht enorm gegroeid, waarbij Zwijndrecht ook grote veranderingen heeft ondergaan.

Zwijndrecht begin 20e eeuw

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

Van pleisterplaats naar passeerplaats

Eind jaren '30 werd het Veerplein van de ene op de andere dag overbodig doordat 900 meter meer zuidelijk een verkeersbrug wordt gebouwd. Reizigers hadden geen reden meer om te stoppen in Zwijndrecht. Zwijndrecht was een pleisterplaats en werd nu een uitzicht vanaf de Rijksweg. Het oude veer bleef nog een paar jaar in de vaart maar de drukte was verdwenen. Het Veerplein is nu een horecaplein. Er zijn een paar winkels en de watertaxi meert hier aan. Maar het is verre van het hart van Zwijndrecht. Ook op een andere plek is dit centrum er niet gekomen. Bij de nieuwe oversteek, de brug, het spoor, de tunnel, is later nooit een nieuw centrum gebouwd.

1950



1965



1975



Licht, lucht, ruimte en auto's

In de wederopbouwperiode werd Zwijndrecht ontdekt als groeikern. Zwijndrecht bood de ruimte voor de gigantische woningnood van Rotterdam en de Drechtsteden. In razend tempo werd in de jaren '60, '70 en '80 de Zwijndrechtse Waard volgebouwd met wederopbouwarchitectuur en het inwoneraantal van Zwijndrecht explodeerde. De wederopbouwarchitectuur bood licht, lucht en ruimte en voor heel veel mensen een bijzonder aantrekkelijke woonomgeving.

Er kwamen voor die tijd moderne appartementen, woningen met een tuintje en allemaal goed bereikbaar. Tot aan vandaag zijn veel woningen populair en wonen veel mensen met veel plezier in Zwijndrecht. Toch zijn bepaalde gebieden eentonig en worden ze gedomineerd door auto's, waardoor de verblijfskwaliteit beperkt is. In dezelfde tijd wordt Walburg aangelegd. Een wijk op de grens met Hendrik Ido Ambacht waar een groot winkelaanbod wordt gerealiseerd. Winkelcentrum Walburg is het winkelhart van Zwijndrecht en omgeving, met een weekmarkt op donderdag, maar heeft het nooit tot de verbeelding gesproken als hèt centrum van Zwijndrecht.

Doorsnijdingen

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

Geen centrum, wel verbondenheid

Zwijndrecht bestaat uit een aantal knooppunten die met lange lijnen met elkaar verbonden zijn. Deze veelvoud aan centrale punten maakt Zwijndrecht tot een polycentrische Tuinstad. Enkele belangrijke knopen zijn het bestuurlijk knooppunt, het winkelhart (Walburg), het Veerplein en het station. Al deze plekken kunnen heel natuurlijk naast bestaan.

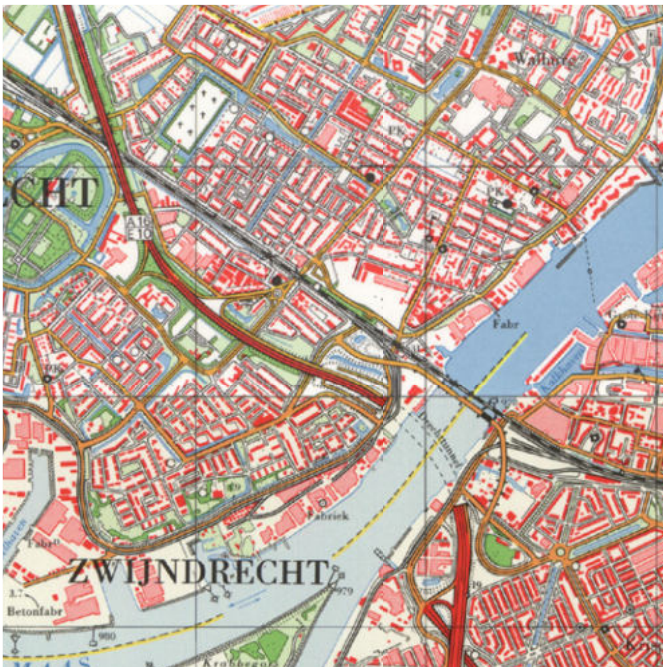
Het is niet denkbeeldig dat het ontbreken van een 'echt' centrum bijdraagt aan het ontspannen karakter van Zwiijndrecht en daarmee onderdeel van de identiteit. In plaats van centraliteit is er sprake van spreiding, waarbij de lange (zicht)lijnen een verbondenheid met het open landschap geven en de hoge dijken beschutting bieden. Zeker is dat er een bepaalde rust uitgaat van Zwiijndrecht; een groene geborgenheid. Sociaal en zorgzaam. Een rijk verenigingsleven en tegelijk weten wat werken is. Het is iets om op door te bouwen.

Ambitie Stationskwartier

Nu, in 2019, staat Zwijndrecht weer aan de vooravond van een grootschalige transformatie. Dit keer om de verschillende kwaliteiten van Zwijndrecht bij elkaar te brengen. De impact grof en groot (infrastructuur) wordt verkleind, zodat ook het Stationskwartier met groen en geborgen wordt (tuinstad!). Daarom worden in de Spoorzone niet alleen woningen toegevoegd maar wordt ook ingegrepen in de stedenbouwkundige structuur en ontstaat een nieuw centrum.

De ambitie voor het Stationskwartier is om door te bouwen op het groene karakter van de Tuinstad. De lange lijnen worden versterkt en het Zwijndrecht met de meerdere centra is het uitgangspunt. De knoop van het station van Zwijndrecht wordt ruimtelijk en programmatisch versterkt en vormt het nieuwe Hart van de Tuinstad.

1985



1999



2015





Albert Schweitzer ziekenhuis

EHBO vereniging

St. Hoenderhok

Scouting Panoord

Schietvereniging

Tennisclub DDH

Zaalvoetbalstichting

Politiehondenvereniging

Walburg winkelcentrum

Walburg college

Tafeltennis Shot65

De Ark

Maranathakerk

Loket college

Winkelcentrum Xiejezo

Basisschool De Dolfijn

Bethelkerk

Iglesia di' Cristo

Julianaschool

OBS de Fontein

Oude Kerk Zwijndrecht

Gemeentehuis

Het Badhuis

De Toermalijn

Katholieke Kerk

1 km

Mikado

Koninkrijkszaal

Develstein college

Basisschool Margriet

Nehemiakerk

BLN-Schuttevaer

Noor Moskee

Basisschool De Dolfijn

Het Theaterhuis

Stichting Speeltuin West

Open Horkerk

Aquariumvereniging

Vogelvereniging

Winkelcentrum Kort Ambacht

Da Vinci college

MaasPlaza

Oude Maas

VOORZIENINGEN IN DE SPOORZONE



Rotterdam

Koninginneweg

Noord

Burgemeester de Bruijnelaan

Ringdijk

Dordrecht

Brugweg

A16

Lindtsedijk

Doormanlaan

Karel

Indische Buurt

Maasterras

Burgemeester Doumaweg

Plantageweg

HET STATIONSKWARTIER

De Spoorzone is functioneel gezien het middelpunt van Zwijndrecht. Binnen een straal van 1 kilometer wonen ongeveer 5.000 mensen, staat de overgrote meerderheid van de winkels van Zwijndrecht, liggen diverse bedrijven, zijn de aansluitingen op het spoor en de A16 én ligt het gemeentehuis van Zwijndrecht. Tegelijkertijd zijn veel van de groene en ontspannen kwaliteiten van Zwijndrecht hier ook te vinden.

In de praktijk bestaat het gebied uit een aantal losse fragmenten. De A16 en de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam snijden dwars door het gebied en vormen grote obstakels. Daarnaast neemt ook de lokale infrastructuur veel ruimte in met brede wegen en grote rotondes. De wijken zelf hebben verschillende karakters en zijn maar beperkt met voetgangersroutes met elkaar verbonden. De ruimtelijk- functionele versnippering van

de Spoorzone en dan met name het Stationskwartier een onderbreking is van het Zwijndrechts continuüm, hierdoor komt ook de centrumfunctie van het gebied niet van de grond.

Een bijzondere ligging

Zwijndrecht is uitstekend bereikbaar via de A16, het spoor en het water. Dat maakt Zwijndrecht voor inwoners én ondernemers de optimale uitvalbasis. De reisafstand naar Rotterdam bedraagt minder dan 20 minuten en Breda is in een half uurtje aan te reizen. Dit wordt in de toekomst nog verder geoptimaliseerd door een hoogfrequente lightrailverbinding in de richting van Rotterdam. Daarnaast ligt het stationskwartier aan de voet van de brug naar Dordrecht. De voorzieningen in de historische binnenstad zijn te bereiken binnen 10 minuten fietsen en daarmee biedt het Stationskwartier dus een groenstedelijk alternatief voor het wonen in de Dordtse schil.



ZUIDZIJDE STATION

Hetplangebied

Het plangebied van het Stationskwartier heeft een oppervlak van ongeveer 32 hectare. Het plangebied wordt doorkruist door grote bundels infrastructuur. Het spoor, de snelweg en lokale infrastructuur zorgen voor een reductie van de ontwikkelbare gebieden. Het oppervlak binnen het plangebied dat op deze manier te benutten is omvat een totaal van 23,6 hectare.

Naast het spoor en de snelweg vormen ook de grote, brede wegen met parallelstructuren in het Stationskwartier flinke obstakels en bieden maar beperkt ruimte aan voetgangers. De bebouwing staat in veel gevallen ver van de weg af en draagt niet bij aan een aantrekkelijke buitenruimte en verblijfskwaliteit.

De entree van Zwijndrecht

Vanaf de hoofdinfrastructuur is het Stationskwartier een belangrijk entree-gebied voor de gemeente Zwijndrecht. Het is het gebied waar automobilisten vanaf de A16 de gemeente inkomen en waar treinreizigers arriveren. Het gebied is aangesloten op de stedelijke hoofdverkeersroutes en vormt dus een wezenlijk onderdeel van het stratenpatroon. De grote infrastructuur van snelweg en spoor vormt nu nog een barrière tussen het Stationskwartier en de overige delen van Zwijndrecht. Door een nieuwe verkeersstructuur, die de historische



STATIONSPLEIN

Binnenstad Dordrecht, altijd aanwezig

Aan de overzijde van de Oude Maas ligt de prachtige historische binnenstad van Dordrecht, met zijn beeldbepalende Grote Kerk. Hier bevindt zich het belangrijkste winkelareaal van de regio, met de Voorstraat als ruggengraat. In de afgelopen jaren is ook het aanbod van culturele voorzieningen versterkt. De komende jaren zal in Dordrecht worden gewerkt aan de transformatie van de Spuiboulevard en aan de stationsomgeving.

Het Stationskwartier van Zwijndrecht sluit met de Stadsbrug aan op de zuidwestzijde van de binnenstad. De aanlanding van de brug aan de Dordtse zijde zal op enig moment gewijzigd worden. De vereenvoudiging van de aanlanding is op de langere termijn essentieel om een optimale aansluiting te creëren tussen beide Drechtsteden. Op dat moment komt ook de tegenoverliggende oever in ontwikkeling en kunnen de ontwikkelingen aan beide zijden van de Oude Maas elkaar versterken.



assen van Zwijndrecht door het gebied heen verbindt en een grotere verblijfswaarde creëert wordt de wijk een betekenisvolle schakel in de stedelijke structuur.

Noord

De wijk Noord, waar de noordzijde van het station op aansluit heeft een leesbare structuur. De wijk is goed bereikbaar en heeft veel groen en veel voorzieningen. De wijk heeft een gevarieerd aanbod aan woningen. Het aanbod bestaat grotendeels uit rijtjeshuizen afgewisseld met portieketageflats. Maar het geheel oogt verouderd en nodigt niet uit tot verblijven. Aan de randen staan enkele appartementengebouwen en vrijstaande woningen. Met name de portieketageflats zijn verouderd kijkend naar de architectuur, de ontsluitingen en het ontbreken van liften. Daar komt bij dat deze typologie aan woningen ook weinig binding heeft met de straat met alle nadelen van dien. Het raadsprogramma geeft de wijk Noord

aan als gebied waarin de gemeente verwacht dat corporaties verbeteringen aanbrengen. De wanden aan het Stationsplein en de Koninginneweg zijn onderdeel van het Stationskwartier.

Station en Stationsplein

Station Zwijndrecht heeft een duidelijke voor- en achterzijde, die met elkaar verbonden zijn via een tunnel onder de sporen. Daarnaast zijn er drie onderdoorgangen voor autoverkeer onder het spoor, die het gebied verbinden met de rest van Zwijndrecht. Het station is centraal gelegen, maar de entree, met name aan de zuidzijde, is nauwelijks uitnodigend. De noordzijde van het station is de echte voorzijde. Hier bevindt zich dan ook het Stationsplein met de busplatforms en enkele voorzieningen. Voor het overige overheerst de verkeersfunctie, waarbij openbare ruimte wordt gedomineerd door de maat van de Stationsweg en

bijbehorende grootschalige kruispunten. De bebouwing aan het Stationsplein vormt momenteel geen aantrekkelijk welkom in Zwijndrecht. De bebouwing oogt als een wand die het centrum afschermt van de buitenwereld. De flats hebben een verouderde architectuur en voldoen met betrekking tot de ontsluiting en entrees niet meer aan eisen van deze tijd.

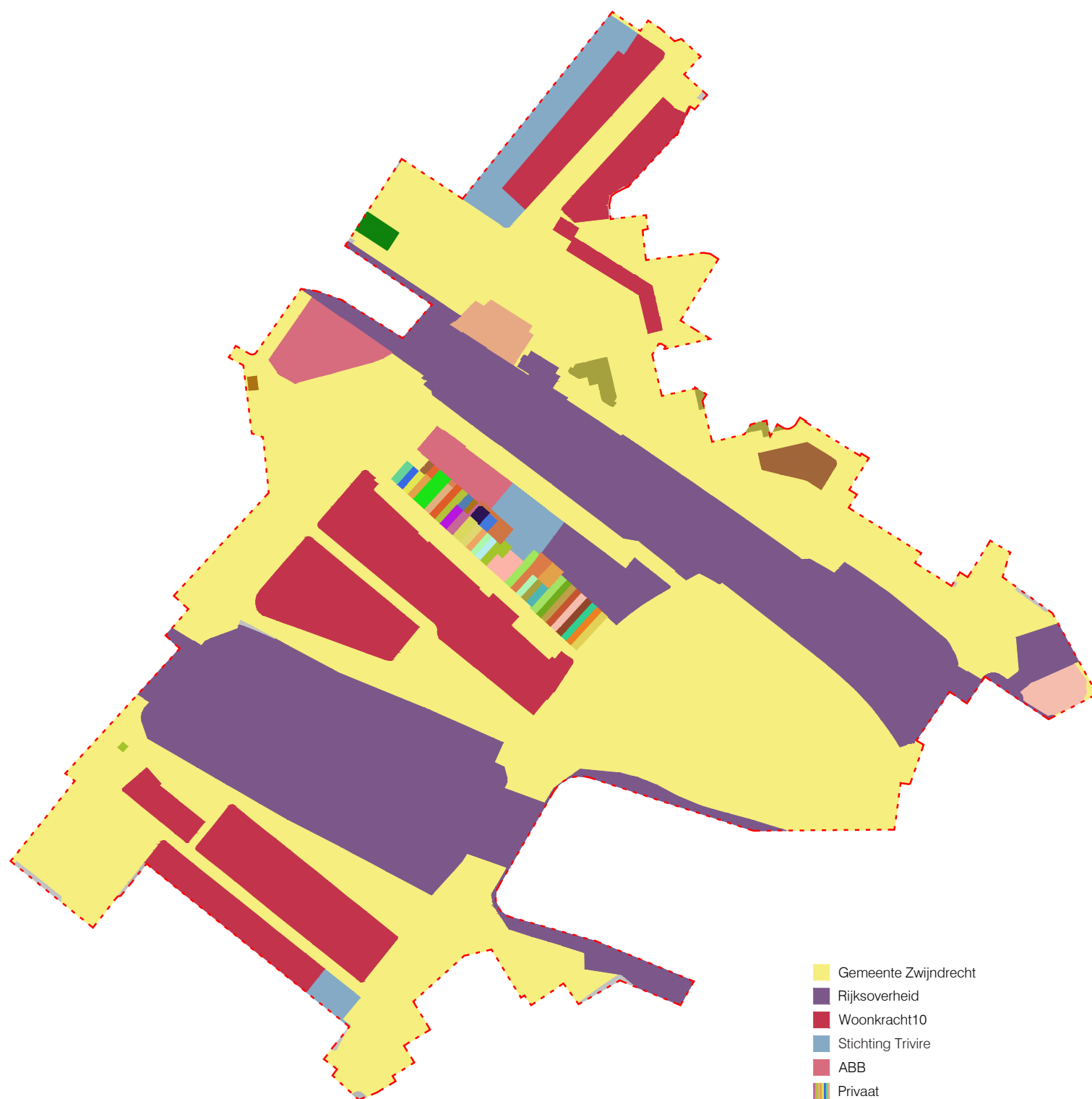
Aan de noordzijde van het spoor liggen ook diverse kantoren die voor een deel leeg staan. De afgelopen jaren zijn enkele van deze kantoren getransformeerd naar wonen. Vanaf het Stationsplein is er momenteel geen heldere verbinding voor voetgangers en fietsers naar de wijk Centrum en het bestuurlijk knooppunt rondom het Raadhuisplein.

Maasterras

Het gebied Maasterras ligt tussen spoor en snelweg en is te verdelen in west en oost. In het westelijk deel staan momenteel enkele kantoorgebouwen, 119 woningen van Woonkracht10 en daarnaast een twintigtal private woningen. De woningen vormen samen een redelijk standaard Zwijndrechtse buurt. De woningen van Woonkracht10 (aan de Jan Campertstraat, Doctor Boutenstraat en Da Costastraat) zijn echter verouderd en toe aan vernieuwing.

In Maasterras West ligt ook de zuidzijde van het station. Het beeld wordt bepaald door parkeren (onder andere P+R) en overmaatse infrastructuur. De kantoorgebouwen aan de Westelijke Parallelweg begrenzen de lege ruimte. Met hun vier a vijf lagen maken de kantoorgebouwen een groot schaalverschil met de één- en tweelaagse woningen direct daarachter aan de Da Costastraat.

Ten oosten van de Karel Doormanlaan ligt het Maasterras Oost. Dit is momenteel een lege weliswaar groene, maar onbenutte ruimte die vooral ingericht is als ruimte voor



- Gemeente Zwijndrecht
- Rijksoverheid
- Woonkracht10
- Stichting Trivire
- ABB
- Privaat

EIGENDOMMEN IN PLANGEBIED



INDISCHE BUURT, JAVALAAN

auto's. Het groengebied rondom de Brugweg wordt niet gebruikt om te wandelen of te recreëren. In het gebied ligt wel een enkele functionele waterberging, en mogelijk heeft het gebied een zekere ecologische waarde.

Groote Lindt

Bedrijventerrein Groote Lindt ligt aan de rivier, ten zuiden van het Stationskwartier. Hier bevinden zich enkele grote bedrijven die hinder voor het Stationskwartier veroorzaken. Vanuit het gebied loopt een lokaal goederenspoorlijntje (stamlijn) door het Stationskwartier heen, die op dit moment ongeveer eenmaal per dag gebruikt wordt.

Kort-Ambacht en de Indische Buurt

Kort Ambacht is de woonwijk waarin de Indische buurt is gelegen. De wijk bestaat uit enkele buurtjes met voornamelijk grondgebonden woningen in de sociale sector. In de directe nabijheid zijn in de laatste jaren de multifunctionele accommodatie “Hart van Meerdervoort” met de basisschool “Dolfijn” en een druk bezochte winkelstrip gecreëerd. Voor optimalisatie van het functioneren in de toekomst zal gemeente Zwijndrecht verder onderzoek doen naar o.a. de ontsluiting van deze plek.

De Indische Buurt is een standaard Zwijndrechtse buurt. Ook hier zijn de woningen van Woonkracht10 verouderd en toe aan vernieuwing. De wijk ligt net ten zuiden van de A16, dicht bij het centrum van Zwijndrecht. Met de komst van de Multifunctionele Accommodatie (MFA Hart van Meerdervoort) is al een goede impuls gegeven aan de wijk, maar in de context van dit project is het wenselijk om hier ook woningen toe te voegen. Kort Ambacht Zuid is in het raadsprogramma opgenomen als wijk waarin de corporaties verbeteringen moeten aanbrengen. Kenmerkend zijn de lange straten met lage en brede woningen. Het is wenselijk om hier niet alleen woningen toe te voegen, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving aan te passen.

Maasoever Zwijndrecht

Langs de Oude Maas zijn aan de noordzijde van het spoor diverse woningbouwprojecten ontwikkeld: Westkeetshaven en Euryza (momenteel in aanbouw). Deze profiteren van de ligging aan de rivier en het uitzicht op de binnenstad van Dordrecht. Met de realisatie van de Noordoevers, de Watertoren en het Veerplein worden ontwikkelingen langs de Maasboulevard gecompleteerd, en ontstaat een aantrekkelijke wandelpromenade. Tegen het spoor liggen drie kantoorgebouwen van Westkeetshaven. Deze huisvesten met name maritieme dienstverleners.

Ontsluiting

Het Stationskwartier is uitstekend ontsloten met een station en twee afslagen van de A16. De routing door het gebied is op dit moment echter niet logisch en indirect. Zo dienen automobilisten een aantal keren van richting te veranderen voordat zij de Stadsbrug naar Dordrecht bereiken. De intensiteit van het verkeer heeft een relatief grote impact op het gebied. Fietzers en voetgangers worden momenteel nog onvoldoende gefaciliteerd.

Hoogteverschillen

Het Stationskwartier wordt gekenmerkt door grote hoogteverschillen die te maken hebben met de infrastructuur en de waterkering van de Oude Maas. Het maaiveld ligt tussen de 0 en 1m +NAP. De Lindtsedijk ligt op 4m +NAP. De hoogste delen bestaan uit de hoofdinfrastructuur A16 (6m +NAP), het spoortalud (7m +NAP) en de brug met haar afritten. De Drechttunnel is het diepste punt.

Eigendomssituatie

De gemeente heeft het grootste gedeelte van de openbare ruimte in eigendom. De Staat is eigenaar van de bermen van de A16 en de zone rond het spoor. Woonkracht10



BURGEMEESTER DE BRUÏNELAAN

bezit de grond onder de woningen in het Maasterras ten zuiden van de Da Costastraat. Aan de noordzijde van de Da Costastraat is veel particulier eigendom. Hier staan ongeveer 20 woningen op eigen grond. Woonkracht10 en gemeente Zwijndrecht zijn eigenaren in de Indische Buurt. Het eigendom aan de noordkant van het spoor is versnipperd. Het van Yperenterrein is eigendom van gemeente Zwijndrecht. De woningen aan de Afslag en Koninginneweg zijn eigendom van Woonkracht10.

Functionele analyse

In het Stationskwartier wordt op dit moment al gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Deze activiteiten zijn alle relatief beperkt in omvang, extensief qua gebruik en afzonderlijk van elkaar geclusterd. Hierdoor is er slechts in beperkte mate sprake van stedelijke dynamiek of van een uitwisseling tussen de verschillende functies in het Stationskwartier

Milieurandvoorwaarden

Het Stationskwartier kent een meervoudig hoge milieubelasting door infrastructuur en industrie (geluid, externe veiligheid). Milieuonderzoek is uitgevoerd naar de belangrijkste knelpunten. Een actieve benadering

van deze problematiek staat voorop: zonder goede oplossingen bestaat er geen project Stationskwartier. Het externe veiligheidsdossier is een van de thema's waarin de overheidspartijen samen optrekken. Lokaal wordt gezocht naar een verantwoorde manier van ontwikkeling.

Qua geluid heeft het Stationskwartier relatief veel last van de ligging tussen de A16 en het spoor. Om geluid van doorgaand verkeer te keren heeft Zwijndrecht zich in het verleden teruggetrokken achter geluidsschermen. Hierdoor zijn de kwaliteiten van de gemeente vrijwel geheel onzichtbaar. Rijdend op de A16 is de Van Leeuwen Buizenflat momenteel de enige zichtbare blikvanger in Zwijndrecht. Voor de ontwikkeling van het Stationskwartier geldt het nu andersom: In plaats van als handicap bij ontwikkeling, wordt infrastructuur als ruimtelijke drager van het gebied ingezet. Op de lange termijn zet Zwijndrecht in op ondertunneling van A16 en spoor. Om dit te bewerkstelligen worden gesprekken gevoerd met buurgemeenten en mede-overheden. Voor de korte en middellange termijn worden plannen ontwikkeld, die dit niet onmogelijk maken.

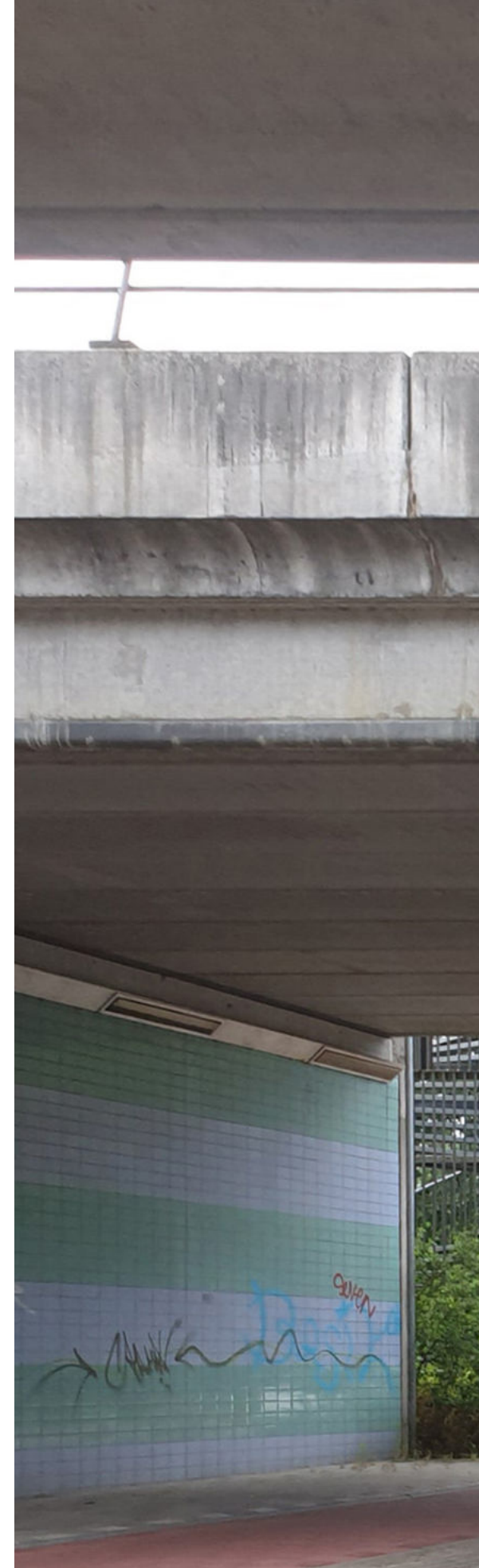




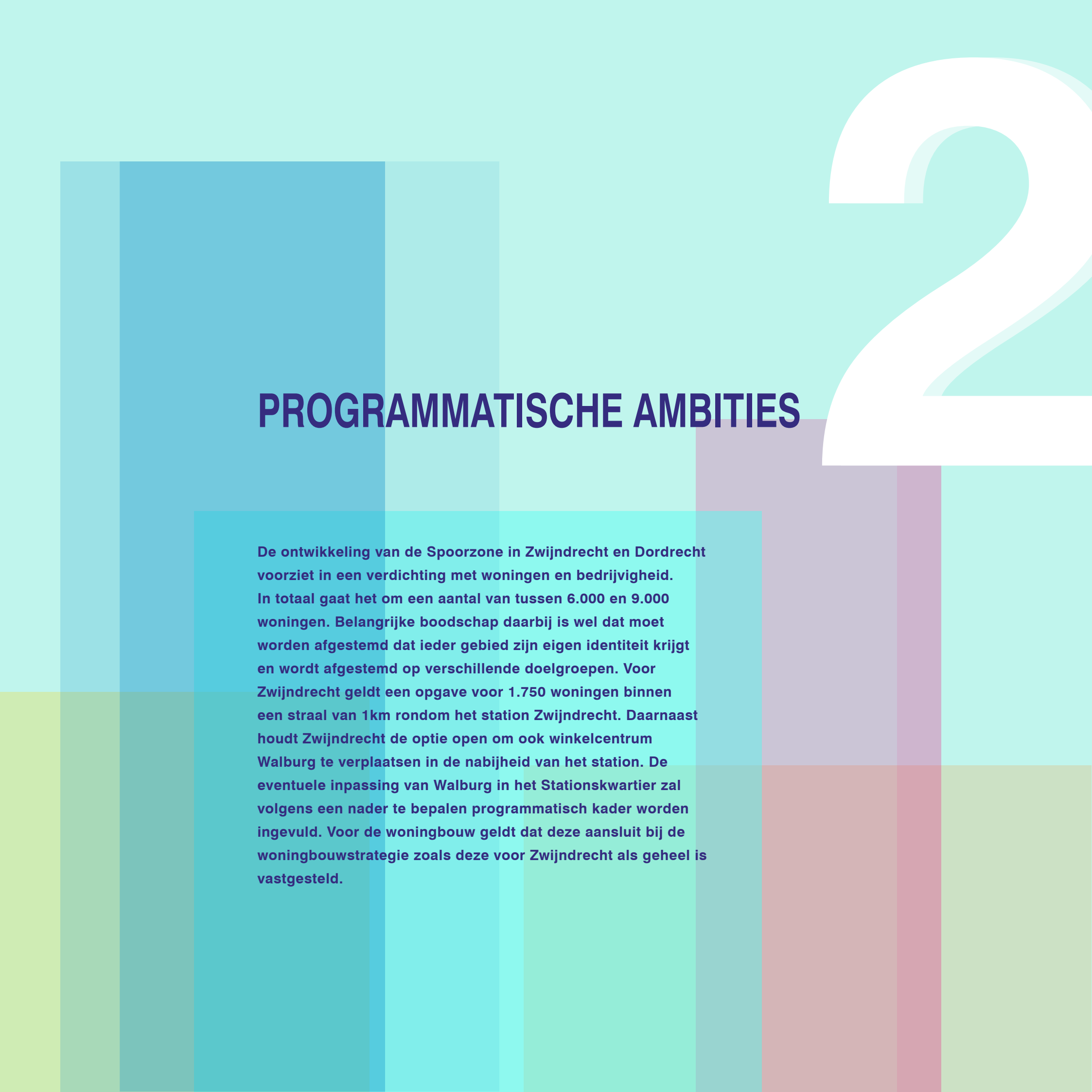
ZWIJNDRECHT: GROEN EN GEBORGEN



ZWIJNDRECHT: GROF EN GROOT

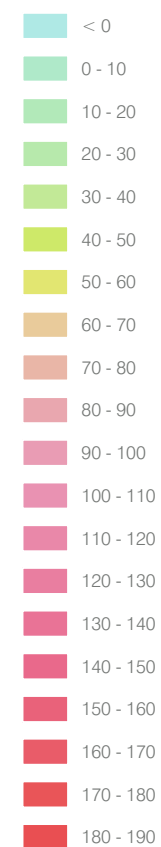
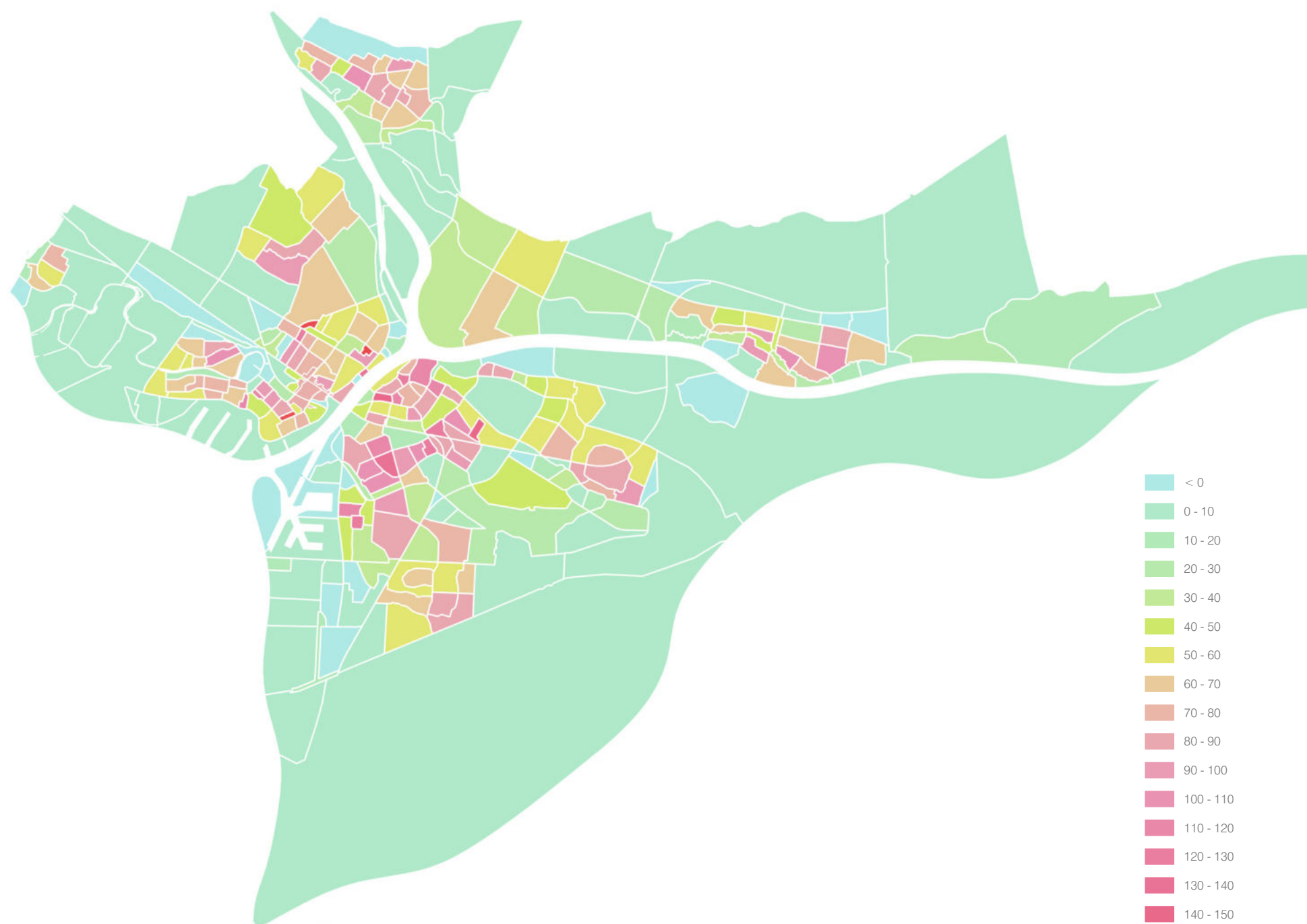






PROGRAMMATISCHE AMBITIES

De ontwikkeling van de Spoorzone in Zwijndrecht en Dordrecht voorziet in een verdichting met woningen en bedrijvigheid. In totaal gaat het om een aantal van tussen 6.000 en 9.000 woningen. Belangrijke boodschap daarbij is wel dat moet worden afgestemd dat ieder gebied zijn eigen identiteit krijgt en wordt afgestemd op verschillende doelgroepen. Voor Zwijndrecht geldt een opgave voor 1.750 woningen binnen een straal van 1km rondom het station Zwijndrecht. Daarnaast houdt Zwijndrecht de optie open om ook winkelcentrum Walburg te verplaatsen in de nabijheid van het station. De eventuele inpassing van Walburg in het Stationskwartier zal volgens een nader te bepalen programmatisch kader worden ingevuld. Voor de woningbouw geldt dat deze aansluit bij de woningbouwstrategie zoals deze voor Zwijndrecht als geheel is vastgesteld.



GROTE VERSCHILLEN IN DICHTHEID BINNEN DE
DRECHTSTEDEN: AANTAL INWONERS PER PER HECTARE PER BUURT

PROGRAMMATISCHE AMBITIES

De woningvoorraad in Zwijndrecht is momenteel nog te eenzijdig samengesteld: het aandeel sociale huurwoningen is relatief hoog en het aanbod in de vrije sector wordt gedomineerd door betrekkelijk goedkope woningen. Dat heeft voordelen (Zwijndrecht is een van de meest betaalbare woongemeenten in Zuid-Holland), maar heeft ook evidente nadelen.

De gemeenteraad van Zwijndrecht heeft - in navolging op de Regionale Woonvisie Drechtsteden (2017) - op het domein wonen daarom een ambitieus programma vastgesteld. Duurzame renovatie en herstructurering, afspraken over de sociale woningvoorraad en een forse woningbouwopgave. Dit moet bijdragen aan een gemixt woonmilieu, evenwicht in de bevolkingssamenstelling, een krachtig voorzieningenniveau en voortgang in de duurzaamheidsopgave. Stevig partnerschap met de woningbouwcorporaties en huurdersraden is daarbij van groot belang. In de PALT (Prestatie Afspraken Lange Termijn) Zwijndrecht leggen gemeente, corporaties, woningbouwvereniging en huurdersraden afspraken vast over hoe uitvoering wordt gegeven aan het woonbeleid. Deze afspraken komen op lokaal en regionaal (Drechtsteden) niveau tot stand.

Drie pijlers

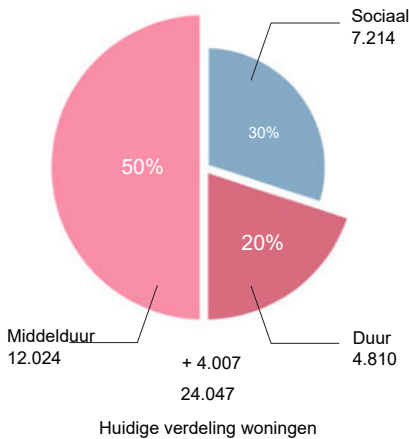
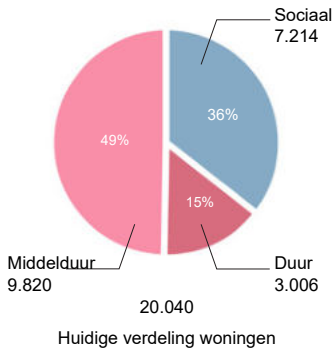
De lokale PALT bestaat uit drie pijlers:

1. Krachtig Zwijndrecht: heeft betrekking op een sociaaleconomisch krachtig Zwijndrecht en passende huisvesting voor allen. In de Regionale Woonvisie Drechtsteden is vastgesteld dat een evenwichtige spreiding van de sociale woningvoorraad over de Drechtsteden nodig is. Zwijndrecht kenmerkt zich door een relatief zwakke sociaaleconomische positie en een relatief goedkope woningvoorraad. De gemeenteraad van

Zwijndrecht streeft daarom naar afname van het aantal sociale huurwoningen. In de huidige PALT is een compromis gevonden in de afname van de goedkope sociale voorraad. Een kwantitatief en kwalitatief evenwichtige spreiding van de sociale voorraad (en daarmee bevolkingsopbouw) in Drechtsteden als geheel is van belang voor een krachtiger Zwijndrecht.

2. Sociaal Zwijndrecht: heeft betrekking op leefbaarheid in kwetsbare buurten, langer zelfstandig wonen en het terugdringen van schulden en armoedeproblematiek. In een aantal buurten in Zwijndrecht staat de leefbaarheid onder druk. Om de kwetsbaarheid van deze buurten te verminderen is naast andere programma's de Buurtaanpak in het leven geroepen.
3. Fysiek gezond Zwijndrecht: heeft betrekking op klimaatadaptatie, energie en duurzaamheid. Ten aanzien van een fysiek gezond Zwijndrecht is verduurzaming van de woningvoorraad (door energietransitie, klimaatadaptatie en duurzaam grondstoffengebruik) van belang. Zwijndrecht heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn (conform de Energie Agenda en Energiestrategie Drechtsteden). De aansluiting van woningen op een warmtenet is hierin een belangrijk thema.

Bij de uitwerking van deze pijlers gelden de volgende uitgangspunten: een sociaal krachtiger Zwijndrecht en een gemêleerde wijkopbouw, passende huisvesting voor alle Zwijndrechtse inwoners, versterking van leefbaarheid en behoud van draagvlak voor voorzieningen en tenslotte verduurzaming van de woningvoorraad. Er is breed commitment aan genoemde pijlers vanuit het Raadsprogramma, en ook vanuit de woningcorporaties Trivire, Woonkracht 10 en Woningbouwvereniging Heerjansdam, en de huurdersverenigingen. De samenhang tussen de pijlers is belangrijk.



DOELSTELLING: VERDELING WONINGEN NAAR PRIJSCATEGORIE.

De economische ambities bestaan uit het bevorderen van nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid, het stimuleren van innovatiekracht, het verbreden van het economisch profiel en stimuleren van crossovers tussen sectoren. Deze inspanningen dienen 30.000 nieuwe banen aan de boven-en onderkant van de markt op te leveren.

De kwantitatieve opgave

De kwantitatieve woningbouw opgaven voor Zwijndrecht zijn vastgelegd in de regionale woonvisie Goed wonen in de Drechtsteden (2017) en nog op te stellen lokale uitvoeringsparagraaf op basis van het raadsprogramma Krachtig Zwijndrecht en de lokale Prestatie Afspraken Lange Termijn (PALT)-afspraken 2018-2023. Hieruit blijkt dat de behoefte aan meer woningen in Zwijndrecht groot is:

- 1.400 woningen om inwoneraantal op termijn het inwoneraantal constant te houden, en daar bovenop;
- 3.500 woningen als bijdrage aan de regionale groeistrategie van de Drechtsteden.

Daarnaast staat de gemeente voor een transformatie-opgave om het huidige groter aandeel sociale huurwoningen omlaag te brengen (van 36% naar 30%

Appartementen, mogelijkheden voor een verruiming van de markt

Door het onderscheidende karakter van het Stationskwartier kan de ontwikkeling aan verruiming van de markt voor appartementen in Zwijndrecht. Mits goed en onderscheidend vormgegeven, hoeven de ontwikkeling van dit gebied en ontwikkelingen in bestaande wijken elkaar niet te bijten. Integendeel: zij kunnen elkaar aanvullen en versterken.

Dit gegeven is belangrijk omdat de huidige vraag naar appartementen in Zwijndrecht relatief laag is. Dit komt deels voort uit het soort appartementen dat momenteel in Zwijndrecht wordt aangeboden. In Zwijndrecht is een overschot aan kleine, goedkopere appartementen in verouderde complexen. Vervolgens is het de afgelopen jaren nog niet gelukt om appartementen in een hoger segment te realiseren. Mogelijk heeft dat te maken met de huidige rustige woonomgeving in Zwijndrecht en het feit dat de gemeente sociaal-economisch relatief lager staat aangeschreven dan de andere gemeenten. Voor kleinere projecten is het moeilijk om een omslag te bewerkstelligen naar hoogwaardige appartementen.

Het Stationskwartier zet juist in op een veel grootschalige transformatie. In het Stationskwartier komt een voor Zwijndrecht nieuwe woonomgeving die niet alleen op Zwijndrecht is gericht maar ook op de regio. De locatie is uniek omdat het centraal ligt in Zwijndrecht, dichtbij het station, dichtbij de afrit van de snelweg en op een steenworp afstand van de binnenstad van Dordrecht. De ontwikkeling van het Stationskwartier sluit aan op de landelijke trend naar een toenemende vraag naar meer stedelijke woonmilieus bij stations. Het maakt een woningaanbod mogelijk dat afwijkt van de rest van Zwijndrecht. Het Stationskwartier wordt een stedelijk woonmilieu met een menging van functies en een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen. De grote kansen van deze ontwikkeling worden ondersteund door het recente verkoopssucces van de transformatieprojecten Forty Four en Forty Five nabij het station.

Hoe dan ook zal er gedurende de ontwikkeling van het Stationskwartier voortdurend aandacht zijn voor de actuele vraag. Er is gekozen het gebied stapsgewijs en flexibel te ontwikkelen en ook niet teveel appartementen tegelijk op de markt te brengen. Door het succes van iedere stap te monitoren is het mogelijk om in volgende stappen het woningbouwprogramma telkens aan te passen op de actuele vraag.

van de totale voorraad) en tegelijk het aandeel duurdere koopwoningen in de Zwijndrechtse voorraad in elk geval toe te laten nemen van 15% naar 20%. Het is aannemelijk dat de beoogde verschuivingen in de samenstelling van de woningvoorraad in de gemeente Zwijndrecht tot gevolg zullen hebben dat de bevolkingssamenstelling een bredere basis krijgt. Door locaties verspreid over de gemeente te (her)ontwikkelen wordt ook bereikt dat wijken en buurten in sociaal-economisch opzicht meer gemixt worden. Bij een stand-still van social woningbouw wordt bij een toename van ongeveer 4.000 (middel)dure woningen het beoogde percentage van 30% behaald. Voor de particuliere nieuwbouw betekent dit dat geen

van de totale voorraad) en tegelijk het aandeel duurdere koopwoningen in de Zwijndrechtse voorraad in elk geval toe te laten nemen van 15% naar 20%. Het is aannemelijk dat de beoogde verschuivingen in de samenstelling van de woningvoorraad in de gemeente Zwijndrecht tot gevolg zullen hebben dat de bevolkingssamenstelling een bredere basis krijgt. Door locaties verspreid over de gemeente te (her)ontwikkelen wordt ook bereikt dat wijken en buurten in sociaal-economisch opzicht meer gemixt worden. Bij een stand-still van social woningbouw wordt bij een toename van ongeveer 4.000 (middel)dure woningen het beoogde percentage van 30% behaald. Voor de particuliere nieuwbouw betekent dit dat geen

woningen in de vrije sector gebouwd worden waarvan de huur uiteindelijk lager zal zijn dan de DAEB-grens. Deze grens ligt momenteel (2019) op €720,42. In de huidige marktsituatie in Zwijndrecht is de consequentie hiervan dat op dit moment appartementen dan tenminste 75-85 m2 moeten bedragen om aan de eisen te voldoen. Tijdens de ontwikkeling van het gebied zal het handhaven van deze ondergrens worden gemonitord. Bij elk nieuw project of deeluitwerking in het Stationskwartier wordt opnieuw bekeken wat de marktsituatie en de verdeling van woningbouw is op dat moment. En wordt er getoetst om te verzekeren dat de geplande woningen van het deelproject ook op de langere termijn in de vrije sector

zullen vallen. Om zo optimaal gebruik te maken van de beschikbare capaciteit zal: primair worden gebouwd voor vernieuwing en de doorstroming, zodat één nieuwe woning meerdere woningzoekenden in staat stelt om hun woonwensen te realiseren; bij elke nieuwe ontwikkeling nieuwe doelgroepen en hogere segmenten van de markt worden geprikkeld; bij gevolg een nieuwe verhouding ontstaat in sociaal, beleggers/vrije sector huur en koop.

De behoefte aan nieuwe woningen in Zwijndrecht is dus groot, maar het aantal bouwlocaties schaars. Het Stationskwartier kan daarom een grote rol vervullen voor de woningmarkt. Voor het Stationskwartier wordt een stedelijk woonmilieu voorzien, met veel variatie en een hogere dichtheid. Dit woonmilieu wijkt dus nadrukkelijk af van het suburbane karakter van andere delen van Zwijndrecht. Hier dus geen twee-onder-één-kap, standaard rijwoningen of goedkope appartementen. Maar een nieuw en voor Zwijndrecht uniek woonmilieu gerealiseerd, dat aansluit bij de landelijke trend naar meer stedelijk wonen bij stations en interactiemilieus waar wonen en werken hand in hand gaan. De nadruk ligt op collectiviteit, ontmoeting en gemêleerd samenleven. Met een mix grondgebonden woningen en appartementen, waarbij de openbare ruimte de verschillende woningen en functies bij elkaar houdt. Aandachtspunt hierbij het creëren van een omgevingskwaliteit en het bieden van woningtypes die het Stationskwartier interessant maken voor woningzoekenden die op voorhand niet op Zwijndrecht zijn georiënteerd.

De kwalitatieve opgave

Grondgebonden woningen in Zwijndrecht - De Spoorzone kan een substantiële bijdrage leveren aan het inlopen van het tekort aan ruime eengezinswoningen in de prijsklasse €300.000-€450.000. De indicatieve programmering van het Stationskwartier in het Masterplan gaat uit van de realisatie van ongeveer 300 grondgebonden woningen

in deze hogere prijsklasse. Een hoger aantal is wenselijk. De grondgebonden woningen in het Stationskwartier krijgen een stedelijk karakter. De woningen staan bijna direct aan de straat en hebben kleine tuinen. Met een variantie in beukmaten en standaard hoogte van 3 tot 4 lagen ontstaat een diversiteit aan woningen. Door een hogere begane grond en overmaat in de bebouwing wordt een deel van de woningen expliciet geschikt gemaakt voor beroepen aan huis.

Ook bestaat de ambitie om binnen de Spoorzone Zwijndrecht-Dordrecht circa 2.500 arbeidsplaatsen te realiseren, waarbij een grote diversiteit tussen niveau en sectoren zal bestaan. Daarnaast wordt via investeringen in het OV de banenmarkt van Rotterdamderest van de Randstad beter bereikbaar gemaakt. Om dit mogelijk te maken spelen we in op nieuwe vestigingsfactoren zoals: leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en menselijke interactie. De regio haakt daarbij deels aan op de mondiale veranderende economie: de innovatie-economie, waarbij kenniswerkers, start-ups en innovatieve en creatieve 'broedplaatsen' een belangrijke rol spelen. Binnen het 'nieuwe werken' staat flexibiliteit, multifunctionaliteit en samenwerking voorop.

Appartementen in Zwijndrecht

Om eventuele vraaguitval in de bestaande voorraad te voorkomen, is het van belang dat de nieuwbouw, ook op woningniveau, het bestaande aanbod aanvult en niet beconcurrereert. Dit bereiken we door toe te voegen wat er in Zwijndrecht nog onvoldoende is: ruime appartementen (met grote leefkeukens, brede terrassen, slaapkamers gecombineerd met inloop klerenkast- en douches) met lift in een wat hogere prijsklasse en innovatieve woonvormen voor bijvoorbeeld starters met een wat hoger inkomen. Initiatieven, niet alleen in het Stationskwartier, worden daarom gemonitord en getoetst worden aan de afzetbaarheid op korte en middellange termijn.

Flexibiliteit in de bouw

Duurzaamheid vertaalt zich ook in een doorlopend

gebruik van de openbare ruimte en de bebouwing. Dit nieuwe stadsdeel vormt een hart dat decennialang moet kloppen. Om stedelijkheid op de lange termijn te borgen moeten gebouwen in staat zijn om van kleur te verschieten en diverse functies toe te laten. Flexibiliteit in de plattegronden, hoge plinten en plafonds op de begane grond en een bepaalde overmaat zijn belangrijk om dit te faciliteren. Per ontwikkeling vraagt dit om scherpe keuzes waarmee de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut. Niet alleen in kwantitatieve zin (zoveel mogelijk woningen toevoegen) maar vooral ook kwalitatief: de juiste woningen toevoegen en hierbij niet alleen de huidige markt, maar ook de totale levensduur in het oog houden. Ieder project, hoe klein ook, dient daarom een zo groot mogelijke positieve impact op de omgeving te hebben.

Ambities Woonkracht 10

Woonkracht10 speelt als woningstichting een belangrijke rol in Zwijndrecht als geheel, en met name ook in het Stationskwartier. WK10 heeft circa 3.670 woningen in de gemeente Zwijndrecht en is hiermee een belangrijke speler in de volkshuisvestelijke opgaven. Ook in de Spoorzone heeft WK10 veel bezit (bijna 500 woningen) en is daarmee een belangrijke partner in de (her)ontwikkeling van het gebied. Veel van de woningen van WK10 zijn gerealiseerd in periode van de na-oorlogse wederopbouw (tot aan de 70-er jaren). Tevens is het bezit geclusterd in wijken met een eenzijdig woningtype. De portefeuillestrategie zet in op verjongen, mengen, betaalbaarheid, bereikbaarheid en verduurzamen en klantgericht en toekomstgericht ontwikkelen (voor starters, gezinnen, empty nesters, alleenstaanden en zorg/hulpbehoevenden). Al deze factoren zijn gebundeld in de PALT. Woonkracht10 heeft de wens om deze portefeuillestrategie door te vertalen naar een wensportefeuille voor de lange termijn met inzicht in welk type woningen op welke plek. Daarbij heeft Woonkracht10 drie kansrijke gebiedsontwikkelingen geïdentificeerd om tot transformatie over te gaan:

- Indische buurt en Maasterras West (Stationskwartier)
- Lint van Koningshof tot aan het stationsplein (Stationskwartier)
- BTLS - Bosch Turk Langeraarstraat en Schuitenvaardersstraat (Noord)

De (her)ontwikkeling van het Stationskwartier biedt Woonkracht10 de mogelijkheid om de woningvoorraad meer aan te passen richting haar wensportefeuille. Van het huidige woningbezit van Woonkracht10 is hier ongeveer de helft eengezinswoningen en de helft appartementen. Het voornemen in het Stationskwartier is om de woningen te slopen en nieuwbouw te plegen, inclusief een verdichtingsopgave. Deze verdichtingsopgave is gewenst vanuit meerdere doeleinden. Verdichting helpt onder andere om een meer stedelijke omgeving te creëren, een gemixt woonmilieu te realiseren (door extra woningen toe te voegen in het middeldure en dure segment) en nieuwbouw voor Woonkracht10 financieel mogelijk te maken en om met de gronden van de gemeente grootschaligere ontwikkelingen en transities te bewerkstelligen. Ook de realisatie van collectieve voorzieningen, zoals de aanleg van warmtenet, wordt hiermee rendabeler.

Walburg

Winkelcentrum Walburg zal gereed moeten worden gemaakt voor het functioneren op de lange termijn. Hiervoor gelden twee mogelijke scenario's. De eerste op de huidige locatie, de tweede door verplaatsing van de winkelfunctie naar het Stationskwartier. Binnen het Masterplan en ruimtelijk kader van het Stationskwartier zijn beide scenario's mogelijk, maar wel consequenties hebben voor de invulling en de uitvoering van de plannen. Als uitgangspunt voor het hele document geldt in principe het scenario dat Walburg niet verplaatst wordt.



Het Stationskwartier: Levendig Hart voor de Tuinstad

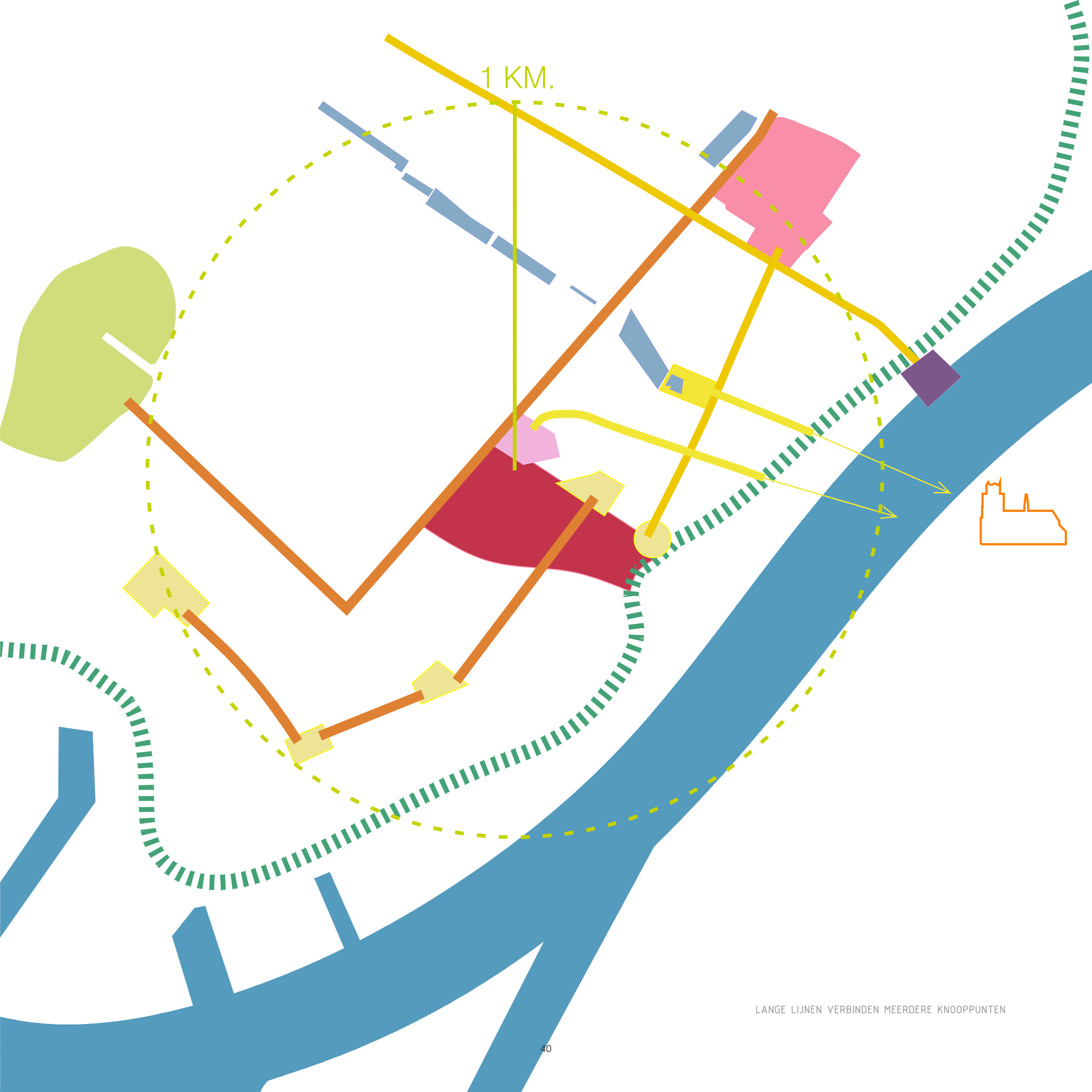
Ruimtelijke bouwstenen



RUIMTELIJKE AMBITIES

Het Stationskwartier moet uitgroeien tot het meest centraal gelegen en levendig deel van Zwijndrecht. Een gebied dat meer is dan alleen een plek om te wonen of te werken, een plek die recht doet aan zijn ligging in het hart van de Drechtse Waard. Een prettige bestemming voor bewoners, gebruikers en passanten. Dit is dé plek in Zwijndrecht om een onderscheidend, bereikbaar milieu met een stedelijke dichtheid te realiseren.

Het Stationskwartier wordt het levendig hart voor de Tuinstad Zwijndrecht. Om deze doelstelling waar te maken zijn vier ruimtelijke bouwstenen voor het Stationskwartier benoemd.



1 KM.

LANGE LIJNEN VERBINDEN MEERDERE KNOOPPUNTEN

LEVENDIG HART VOOR DE TUINSTAD

De ontwikkeling van het Stationskwartier is de kern van de opgave voor de Spoorzone. Het Stationskwartier wordt een belangrijk stedelijk centrum, maar is ook een sleutelstuk in de structuur van Zwijndrecht. Hierbinnen is de ontwikkeling van het Maasterrasgebied door zijn ligging en omvang randvoorwaardelijk voor het functioneren van het Stationskwartier en de Spoorzone als geheel. Het gebied rond het station, met het Maasterras als grootste (her)ontwikkelingslocatie is de sleutel om de cesuur van de grootschalige infrastructuur te verzachten en beide kanten van Zwijndrecht weer aan elkaar te verbinden. Sterker nog, door zijn centrale ligging ontstaan hier mogelijkheden voor een stedelijke ontwikkeling die het Hart voor de Tuinstad Zwijndrecht kan worden. Het gebied profiteert optimaal van zijn centrale ligging binnen Zwijndrecht en van zijn bereikbaarheid vanaf de snelweg en spoor en van zijn ligging aan de Oude Maas. Hier laat de regio zien waarvoor zij staat met behulp van een cluster van kantoren, voorzieningen en woningen rondom een regionaal thema.

Om het Hart van de Tuinstad op deze manier te kunnen verwezenlijken worden in dit hoofdstuk vier ruimtelijke bouwstenen benoemd.

Belangrijkste kenmerken van het Levendig Hart van de Tuinstad zijn:

- Gemengd stedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen
- Een mooie openbare ruimte met aantrekkelijke gebruiksmogelijkheden
- Bijzondere architectuur op zichtlocatie A16
- Verbinding met Dordrecht door bouw tot aan de Stadsbrug
- Kwalitatief hoogwaardig zicht- en gebruiksgroen als structurele drager in het gebied
- Innovatieve oplossingen in verband met hoogteverschillen en milieu eisen
- Op lange termijn aansluiting op balkon aan de rivier
- Verbetering van de langzaam verkeerverbindingen:
 - binnen het gebied
 - naar de recreatiegebieden (riversoever en Develpark)
 - naar Rotterdam (snelfietsroute F16)

WALBURG

- VOORZIENINGEN
- FUNCTIONEEL
- CENTRUMWERKING
- ...

VEERPLEIN

- HISTORISCH
- WATERKWALITEIT
- DORPS
- KNUS
- TERRAS
- ...



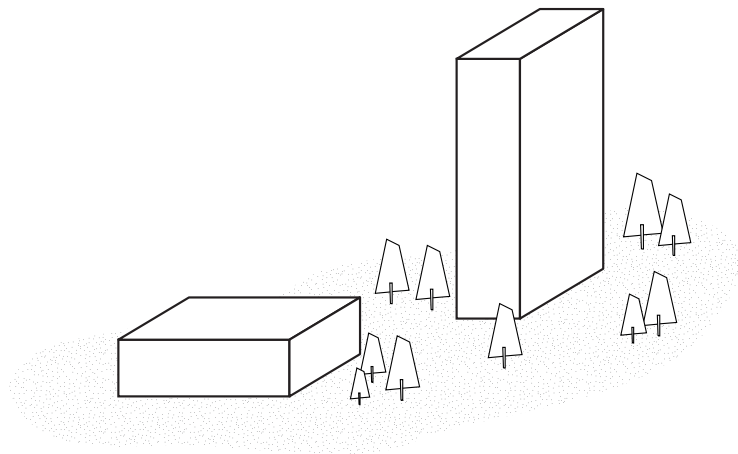
STATIONSKWARTIER

- STEDELIJK
- GEMENGD
- VERBINDING
- TUINSTAD
- ...



DE POLYCENTRISCHE TUINSTAD

RUIMTELIJKE BOUWSTENEN

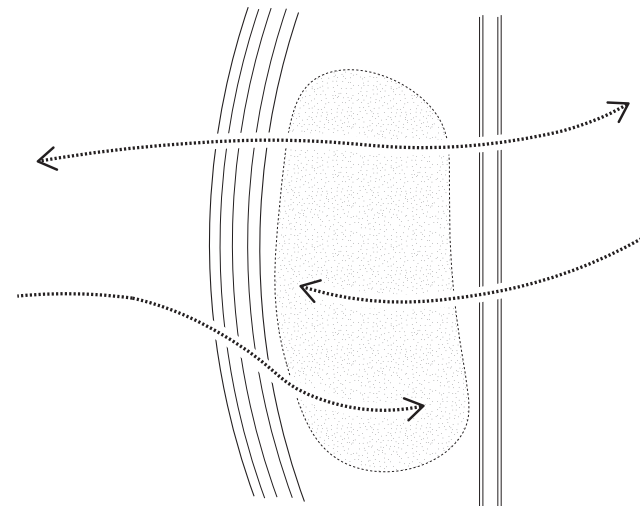


1. Groen en Stedelijk

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

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

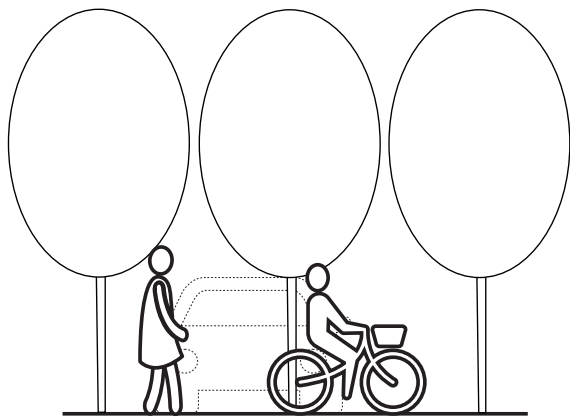
Het groen zorgt voor de uitstraling en identiteit. Groen is letterlijk de verbinding tussen de gebouwen en heeft een belangrijke functie voor de ontmoeting van mensen die in het gebied wonen en werken. Tegelijkertijd heeft de openbare ruimte een belangrijke betekenis voor klimaatadaptatie en natuurwaarden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



2. Het Stationskwartier legt verbindingen

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

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

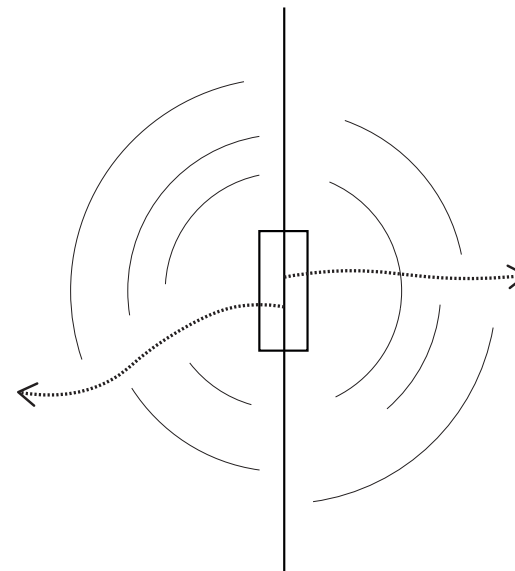


3. De voetganger en fietser centraal

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

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

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



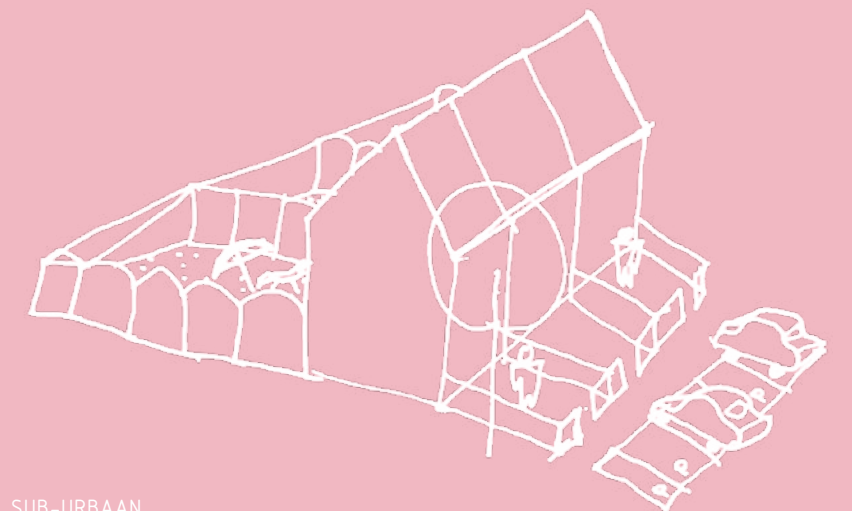
4. Poort van Zwijndrecht

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

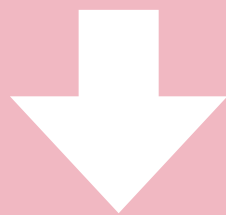
Daarom wordt ingezet op het verbeteren van de stationsomgeving. Station Zwijndrecht krijgt twee voorkanten die goed bereikbaar zullen zijn te voet, met de fiets en met de auto. Met een uitstraling die past bij de identiteit van Zwijndrecht, groen, ontspannen en tegelijk stedelijk. De stationsomgeving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

De afslag van snelweg wordt soepel aangesloten op de Koninginneweg die door herinrichting en nieuwbouw het visitekaartje van Zwijndrecht is. Tenslotte zal door hogere bebouwing het gebied beter zichtbaar zijn vanuit de omgeving. Dit geldt zeker voor de benadering over de Stadsbrug waar vanaf Zwijndrecht veel zichtbaarder wordt dan voorheen.

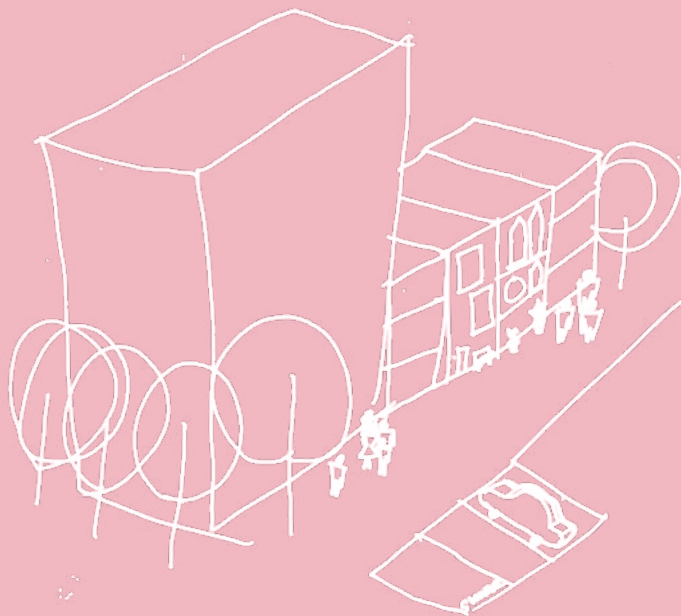
Intermezzo 2 STEDELIJKHEID



SUB-URBAAN



STEDELIJK



Stedelijk woonmilieu

Het Stationskwartier krijgt een onderscheidend stedelijk woonmilieu dat momenteel nog niet bestaat in Zwijndrecht. Hiermee wordt het totale woningaanbod gevarieerder en ook aantrekkelijker voor woningzoekenden die op voorhand niet op Zwijndrecht zijn georiënteerd. Het Stationskwartier kan daardoor een veel grotere markt kan bedienen, die zich uitstrekt tot Rotterdam en mogelijk nog verder. Nieuwbouw kan zo bijdragen aan een grotere en gezondere woningmarkt in Zwijndrecht.

Het Stationskwartier wordt een hoogwaardig en stedelijk woonmilieu. Dit woonmilieu wijkt nadrukkelijk af van het suburbane karakter van andere delen van Zwijndrecht. Hier dus géén twee-onder-één-kap, geen standaard rijtjeswoningen en géén goedkope appartementen, maar wonen in een hogere dichtheid, deels aan de bovenkant van de markt. De openbare ruimte en het vele groen in het Stationskwartier draagt bij aan een collectief karakter en legt de nadruk op ontmoeting en samenleven. De woningtypes die daarbij horen zijn meer stedelijk. Vaak compacter en in alle gevallen meer betrokken op elkaar. Er wordt een nieuw en voor Zwijndrecht uniek woonmilieu gerealiseerd, dat aansluit bij de landelijke trend naar meer stedelijk wonen bij stations.

Binnenstedelijke dynamiek

Het Stationskwartier wordt hét ruimtelijke en functionele hart van de Zwijndrechtse Waard. Het hele Maasterras krijgt een hoog stedelijke en dynamische combinatie van wonen, werken, winkelen. Deze vorm van stedelijkheid past bij een verplaatsing van Walburg naar het Maasterras. De straten en pleinen krijgen publieke plinten waarboven wordt gewoond. Wonen op het Maasterras bestaat daarom voornamelijk uit appartementen in allerlei vormen en afmetingen. Het groen krijgt een formele plaats door beplanting in de straten en groene plantsoenen. Het grootste deel van het Maasterras wordt voetgangersgebied met enkele straten naar parkeervoorzieningen. Parkeren vindt plaats in parkeergarages ondergronds of bovengronds. Extra aandacht dient uit te gaan naar de logistieke bevoorrading in combinatie met het woonmilieu. Dit is een onderscheidend woonmilieu dat momenteel nog niet bestaat in Zwijndrecht. De woonkwaliteit is wel ondergeschikt aan de dynamiek van winkelvevoorzieningen. Aantrekkelijkheid van het gebied buiten openingstijden is een aandachtspunt.



Stedelijke straten

Het Stationskwartier wordt een stedelijke woonwijk waar smalle en hoge stadswoningen aan aantrekkelijke stadsstraten staan. Bij het station komt een cluster van werken en winkelen. Verplaatsing van Walburg naar het Maasterras past niet bij dit model. Wonen op het Maasterras bestaat uit grondgebonden woningen met verspreid een aantal appartementenblokken. Veel verschillende woonvormen kunnen worden ingepast waar onder collectief particulier opdrachtgeverschap en werken aan huis. De straten in het Maasterras zijn lommerijk en bieden de stedelijke omgeving waar voetgangers, auto's en fietsers de ruimte delen. Groene pleinen en collectieve tuinen zorgen voor een afwisselende buitenruimte waaraan de bebouwing is gelegen. Kleine voortuinen en stoepen maken de overgang tussen openbaar en privé. Parkeren vindt voornamelijk plaats op straat of op eigen terrein. Dit is een onderscheidend woonmilieu dat momenteel nog niet bestaat in Zwijndrecht met levendige straten en een hoge woonkwaliteit.



Eigentijdse blokken

Het Stationskwartier wordt een eigentijdse woonwijk waar een combinatie van grondgebonden woningen en appartementenblokken in grote stedelijke ensembles te vinden is. Hoog en laag wisselen elkaar af. Het groen is een constante factor tussen de gebouwen en verbindt het gebied met het grotere groen in de omgeving. De voetganger en fietsers staan centraal. Woningen grenzen aan een semi-private binnentuin of fietsstraat. Er zijn veel autovrije straten, parkeren vindt plaats in bovengrondse parkeergebouwen of is landschappelijk ingepast. De openbare ruimte bepaalt het karakter van de woningen en de woonomgeving waarbij de nadruk ligt op collectiviteit, ontmoeting en samenleven. Werken en winkelen zijn gebundeld in enkele sterke cluster op strategische plekken. Verplaatsing van Walburg naar het Maasterras is hierbij niet voor de hand liggend. Dit is een onderscheidend woonmilieu dat momenteel nog niet bestaat in Zwijndrecht, en ook in de regio nog zeldzaam is.





Essentiekaart Stationskwartier

Programma

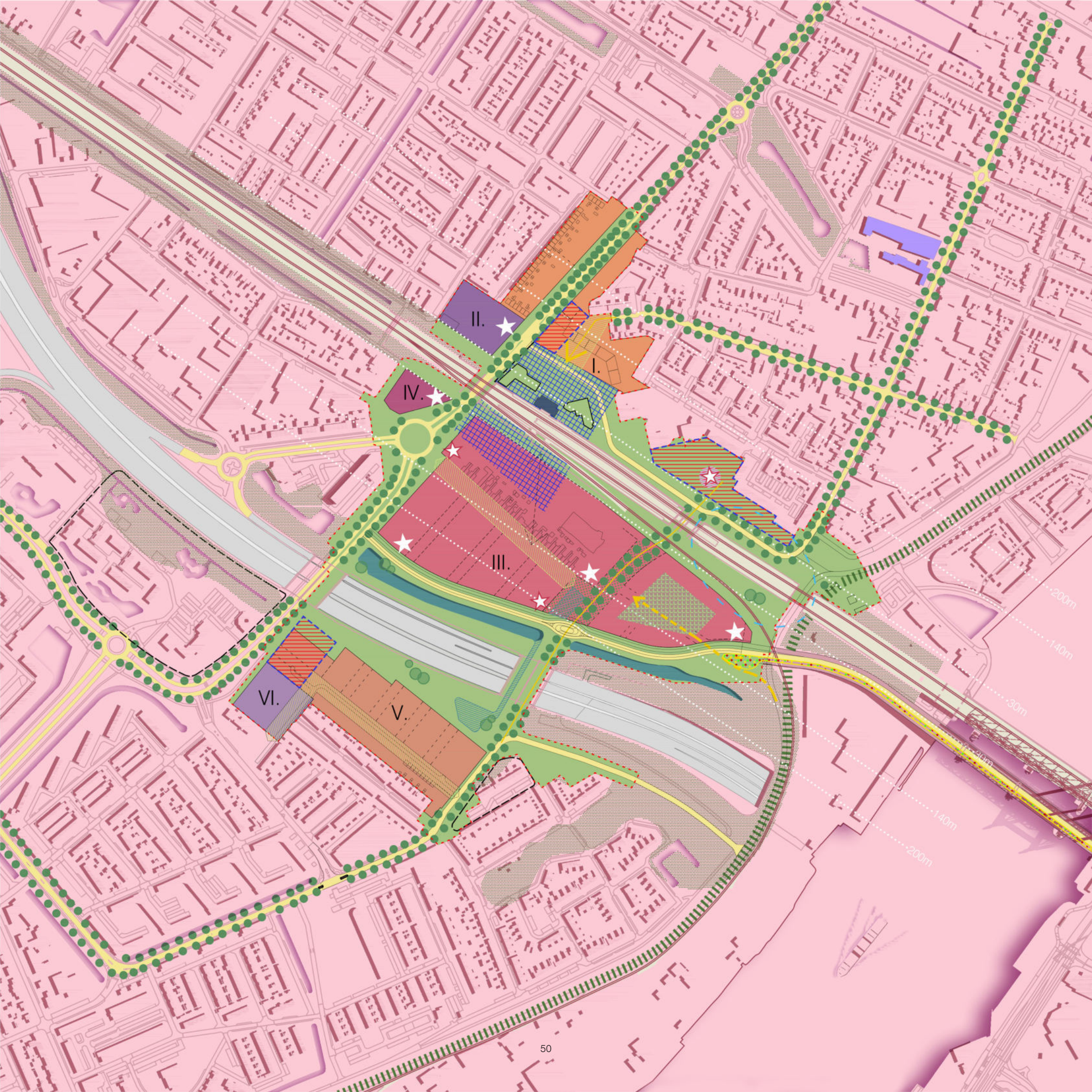
Gebiedsstatistiek

Stedenbouwkundig referentieplan



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

Het Stationskwartier moet uitgroeien tot een levendig stuk Zwijndrecht. Een gebied dat meer is dan alleen een plek om te wonen of te werken, een plek die recht doet aan zijn ligging in het hart van de Drechtse Waard. Een prettige bestemming voor bewoners, gebruikers en passanten. Dit is dé plek in Zwijndrecht om een onderscheidend, bereikbaar milieu met een stedelijke dichtheid te realiseren.



ESSENTIEKAART STATIONSKWARTIER

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

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

Hoofdstructuur

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

Compactere infrastructuur

De ruimte die de infrastructuur inneemt wordt kleiner. De wegen worden smaller, gebouwen staan direct aan de straat. De buitenruimte wordt hierdoor aantrekkelijker en de noord-zuidverbindingen door het Stationskwartier worden versterken. De wijken ten noorden van het spoor en ten zuiden van de A16 komen dichterbij elkaar te

liggen. Ook de Karel Doormanlaan krijgt een vriendelijker karakter met de nadruk op voetgangers en fietsers. De Stationsweg wordt afgewaardeerd ten gunste van de openbare ruimte. Hier worden diverse pleinen gemaakt die bijdragen aan de samenhang binnen het gebied met aangename verblijfsgebieden.

Groen-blauwe structuren

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

- I Stationsplein/Koninginneweg
- II Yperen locatie
- III Maasterras
- IV ABB locatie
- V Indische Buurt
- VI Dolfijn locatie
- Projectgebied
- Groen gebied
- Groen omgeving
- Water
- Stationsplein
- Brugplein
- Omsloten park
- Botanische loper
- Stationsgebouw
- Gemeentehuis
- Spoorparkpaviljoen
- Hoogteaccent
- Secondair hoogteaccent
- Stedenbouwkundige onderzoeksplekken
- Water zoekgebied
- Onderzoek toekomstige ingreep
- (Groen)verbinding
- 30m Risicogrens externe veiligheid
- Voetverbinding
- Mogelijke verbinding





Verbindingen

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

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



Samenhangende groenstructuur

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

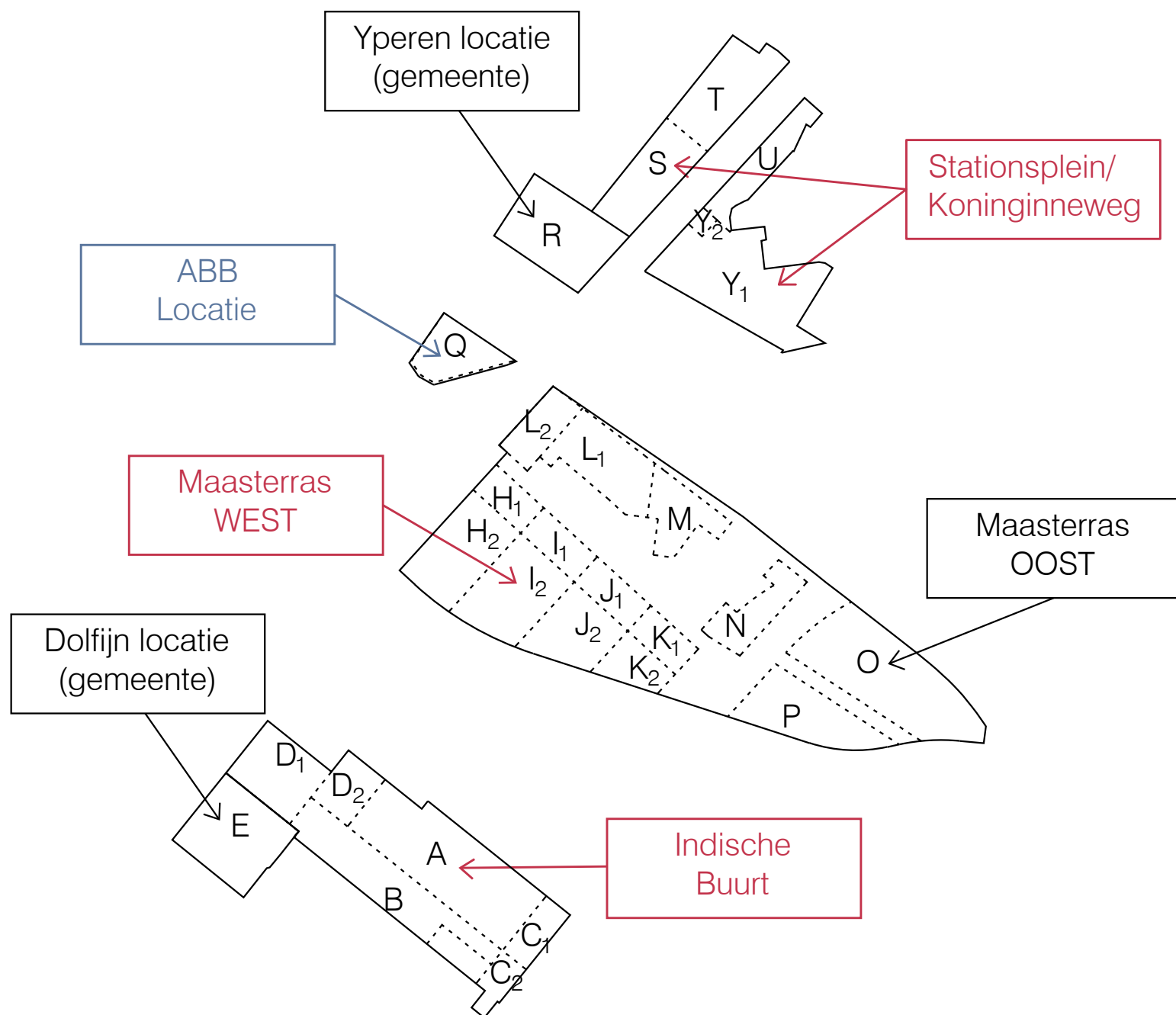
Samenhang groen en bebouwing

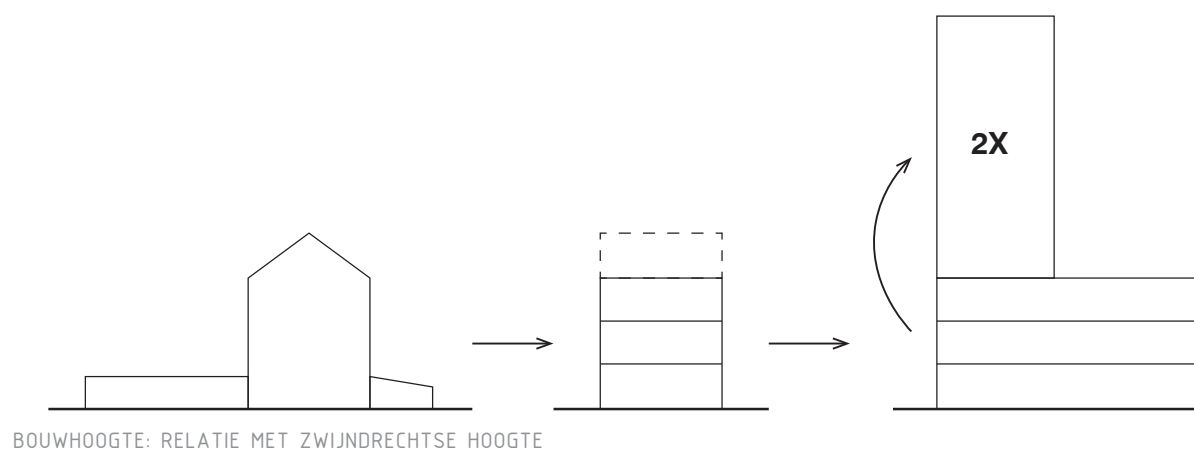
De grotere groen-blaauwe structuren en de kleinere interne groenstructuren maken samen een landschappelijk netwerk. Het is de basis voor de groene stedelijkheid van het gebied. Hoewel de structuur van wegen en de openbare ruimte qua uitvoering relatief onafhankelijk is van de invulling van de nieuwe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

Interactie rond het station

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







Bouwhoogte

De basishoogte in de bouwvelden is in principe 3 à 4 bouwlagen. Op diverse plekken zijn hoogteaccenten mogelijk met bebouwing tot 8 of 12 lagen en op bijzondere punten tot ca. 20 lagen.

Het zijn de plekken die aansluiten op routes en zichtlijnen zowel binnen en buiten het plangebied. De hogere bouwvolumes zorgen voor dichtheid en interne samenhang, en zorgen ervoor dat het Stationskwartier een tastbare plek inneemt in de omgeving. Op die manier worden hoogteaccenten ingepast die zichtbaar zijn bijvoorbeeld vanaf de A16, op de Koninginneweg, langs de Karel Doormanlaan, en aan het einde van de De Bruïnelaan. Komend uit Dordrecht zijn vanaf de Brugweg bijna alle accentgebouwen in één oogopslag zichtbaar en ontstaat een nieuw centrumsilhouet voor Zwijndrecht. Bij de realisatie van de hogere gebouwen zal de kwalitatieve inpassing en het effect op de omgeving nader bestudeerd worden. Onderwerpen als windhinder, bezonning, betekenis van de plint, parkeren en de aansluiting op (semi-) openbare ruimte, en de effecten op het groepsrisico vanuit het doorgaand spoor zijn de belangrijkste thema's.

Ontwikkelen in deelgebieden

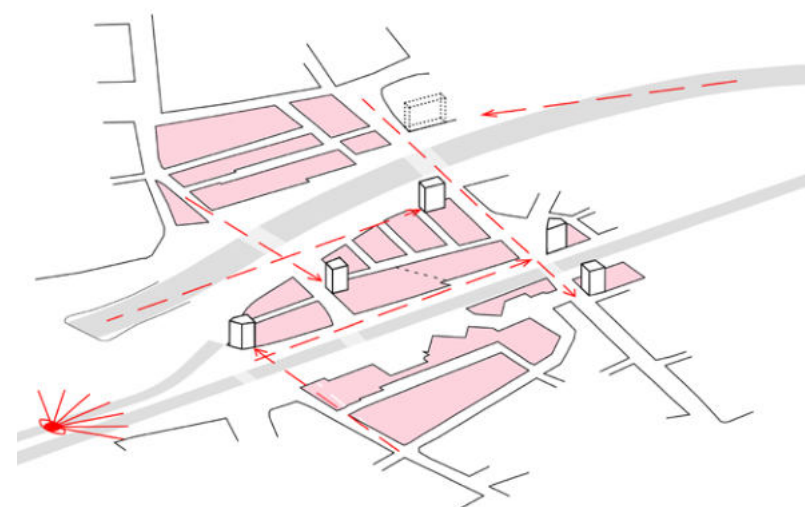
In het Stationskwartier ontstaan binnen dit raamwerk van samenhangende ruimtelijke ingrepen een aantal gebieden waar nieuwe of vervangende woningbouw en andere functies gerealiseerd kan worden. De deelgebieden zijn verder onderverdeeld in 8 projectgebieden. Het zijn relatief onafhankelijk van elkaar te ontwikkelen gebieden met een flexibele invulling en programmering. De bouwvelden kunnen ten opzichte van elkaar verschillend worden ingevuld en ook binnen de bouwvelden is functiedifferentiatie gewenst. De projectgebieden zullen volgens een overeengekomen planning stapsgewijs tot realisatie zullen komen.

Bij de ontwikkeling moet actief rekening gehouden worden met de veiligheidsproblematiek bij het spoor. In een zone van 30m vanuit het spoor mogen geen gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Dit betekent praktisch dat deze ruimte gebruikt kan worden om aanpalende functies, zoals parkeren een plek te geven.

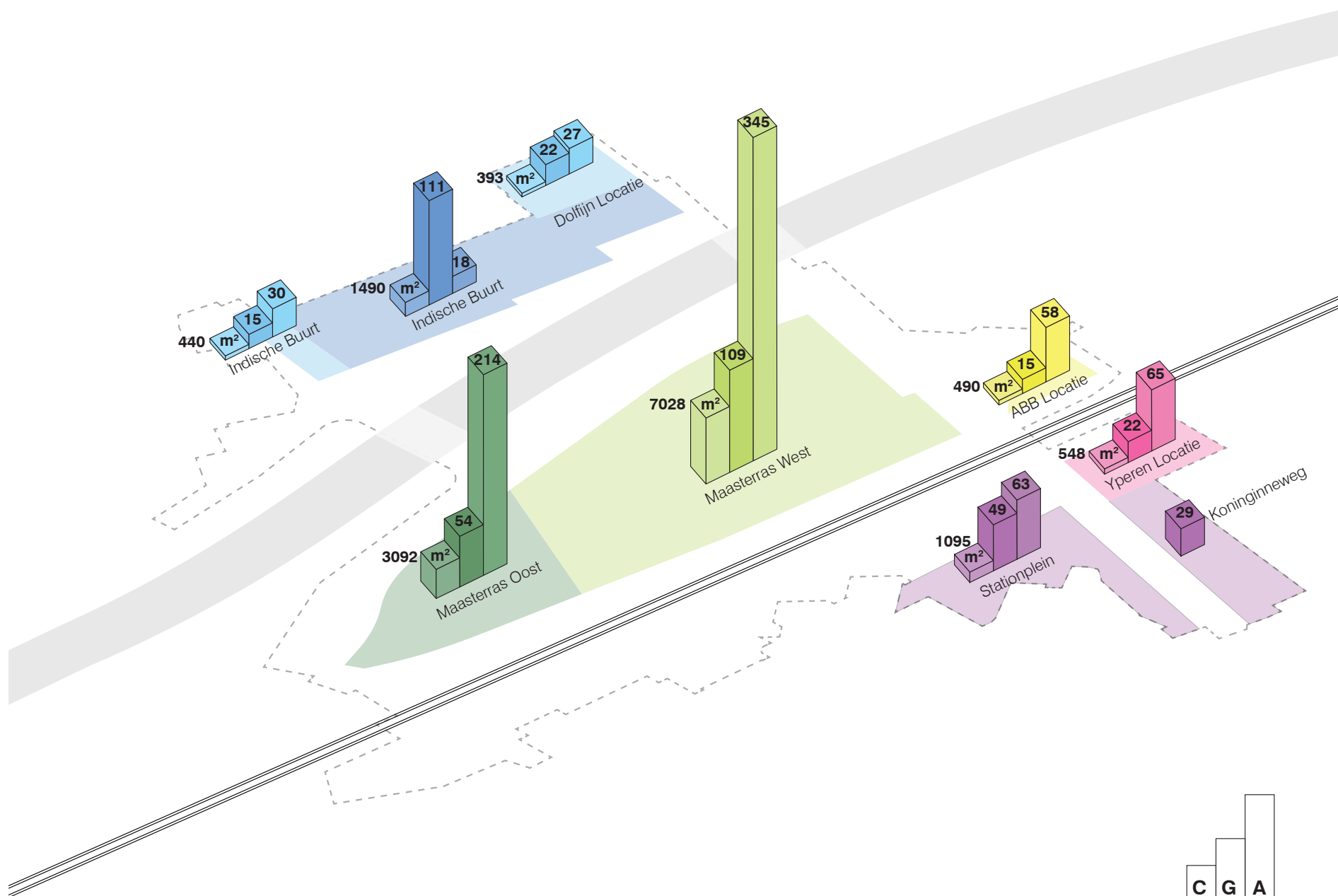
Stedelijke ankerpunten

In de essentiële kaart worden drie plekken aangewezen als stedelijke ankerpunten (Stationsplein 1, Kop van de Indische Buurt en de kruising Stationsweg/Karel Doormanlaan). De ankerpunten rijgen deelgebieden aan elkaar en verbinden het Stationskwartier met de bredere omgeving. Het zijn gebieden met een meervoudige stedenbouwkundige betekenis. Ze liggen op de overgang van het ene deelgebied met het andere. Ze hebben tevens een bovenwijkse betekenis en een rol in de (sociale) cohesie van de omgeving.

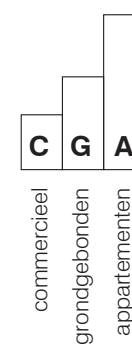
Als vervolg op het Masterplan krijgen ankerpunten een nadere uitwerking van programma, de hoogte, bouwvolume en de programmering. Op die manier wordt maximaal invulling gegeven aan de betekenis van het plekken en de inpassing in de omgeving. De ankerpunten worden zo ontworpen dat zij een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de directe omgeving. Te denken valt aan een sterke interactie tussen binnen en buiten, aan goed zichtbare en alzijdige volumes en aan een multifunctionele programmering.



GEBIEDSVERANKERING EN ORIËNTEERBAARHEID DOOR HERKENNINGSPUNTEN



INDICATIEF PROGRAMMA



PROGRAMMA STATIONSKWARTIER

Het Stationskwartier is onderdeel van een bredere strategie om de kwaliteit van het woon- en werkklimaat in de regio te verbeteren en past 1 op 1 binnen de afspraken gemaakt in PALT. Binnen deze context wordt het Stationskwartier duidelijk gepositioneerd als de regionale toplocatie voor een gemengd groenstedelijk woon- werk en voorzieningenmilieu. De combinatie van de centrale ligging, goede bereikbaarheid en de landschappelijk aanhechting biedt kansen om nieuwe doelgroepen te binden van binnen en buiten de regio. Deze doelgroepen hebben een actieradius die groter is dan het gebied waarin zij zijn gevestigd. Bij het kiezen voor een locatie zijn zij niet persé gebonden aan een bepaalde regio, maar zich laat leiden door de kwaliteiten van de locatie.

Het fundament van het Stationskwartier zal daarbij worden gevormd door groepen uit de regio. Dit zijn bewoners en bedrijven voor wie de Zwijndrecht de thuisbasis is, maar voor wie de huidige woning of werkplek niet aansluit bij hun wensen. Dit is een doelgroep die door het aanbod op het Stationskwartier behouden kan worden voor Zwijndrecht en de regio. Met hun aanwezigheid en dynamiek worden de mogelijkheden voor een nieuwe bovenkant van de markt gecreëerd.

Randstad-Light

Het Stationskwartier richt zich op de 'Randstad-Light' doelgroep: wel de lusten, niet de lasten van de Randstad. Dit is een doelgroep die voor zijn werk of sociale netwerk gericht is op de Randstad, maar meer in de luwte wil wonen. Goede verbindingen en bereikbaarheid garanderen toegang tot de Randstad en Brabant. De locatie en de regio bieden daarnaast aantrekkelijke stedelijke voorzieningen, maar in een kleinschaliger context dan bijvoorbeeld Rijnmond en nabij het groen en water van bijvoorbeeld de Hooge Nesse, de Sofiapolder of het Develpark.

Programmering

Het totale programma van het Stationskwartier is nog indicatief, evenals de verdeling over de functies. De ondergrens wordt bepaald door de kritische massa die hoort bij de wens om te komen tot een dynamische en stedelijke woon-werkomgeving. De bovengrens aan de programmering wordt bepaald door het maximale groepsrisico dat de gemeenteraad acceptabel vindt als gevolg van de externe veiligheid van het spoor. Binnen deze bandbreedte zullen er verschuivingen mogelijk zijn in het totale programma per projectgebied wel verschuivingen in aantal woningen mogelijk omdat sommige projectgebieden gunstiger liggen t.o.v. het spoor. De in het Stationskwartier opgenomen programma dient bij te dragen aan een levendig stedelijk milieu met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Het samenhangend programma zorgt ervoor dat functies elkaar versterken. De ruimtelijke opbouw draagt eraan bij dat het gebied kan mee veranderen met de markt en de wensen van de tijd. Hierdoor behoudt een gebied zijn aantrekkingskracht gedurende meer dan één levenscyclus en is het een duurzame invulling.

Kwantitatieve opgave

Het Stationskwartier kan daarom een grote rol in vervullen in het realiseren van nieuwe woningen in Zwijndrecht. In totaal wordt uitgegaan van ongeveer 1.200 nieuwe woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in grondgebonden woningen (circa 300) en appartementen (circa 900). Aangezien op dit moment ongeveer 350 woningen in het gebied aanwezig zijn die ten behoeve van de planontwikkeling worden gesloopt is er sprake van een netto toevoeging van ongeveer 850 woningen en zeker 200 arbeidsplaatsen in het Stationskwartier.

Onderscheidend stedelijk woonmilieu

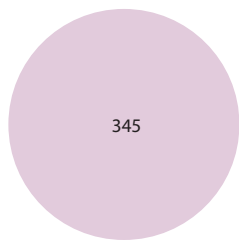
Het Stationskwartier moet een onderscheidend woonmilieu bieden dat momenteel nog niet bestaat in

Zwijndrecht en dat aansluit bij een landelijke trend naar meer stedelijk wonen bij stations en interactiemilieus waar wonen en werken hand in hand gaan. Hiermee wordt het totale woningaanbod gevarieerder en bovendien aantrekkelijker voor woningzoekenden die op voorhand niet op Zwijndrecht zijn georiënteerd. Het Stationskwartier kan daardoor een veel grotere markt kan bedienen, die zich uitstrekt tot Rotterdam en mogelijk nog verder. Nieuwbouw kan zo bijdragen aan een grotere en gezondere woningmarkt in Zwijndrecht.

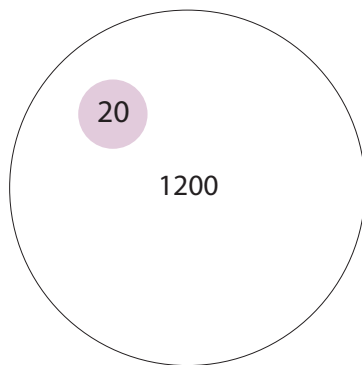
Het Stationskwartier wordt een hoogwaardig en stedelijk woonmilieu. Dit woonmilieu wijkt nadrukkelijk af van het suburbane karakter van andere delen van Zwijndrecht. Hier dus géén twee-onder-één-kap, geen standaard rijtjeswoningen en géén goedkope appartementen, maar wonen in een hogere dichtheid, deels aan de bovenkant van de markt. De pleinen, ankerpunten en de verbindingen dragen bij aan een collectief karakter en leggen de nadruk op ontmoeting en samenleven. Het aanbod van appartementen in dit stedelijk woonmilieu kan heel gevarieerd zijn en een aanvulling op dat wat er in Zwijndrecht nog onvoldoende is: ruime appartementen met lift in een wat hogere prijsklasse en innovatieve woonvormen voor bijvoorbeeld starters met een wat hoger inkomen.

Gemêleerd en gedifferentieerd woningaanbod

Het is de bedoeling het Stationskwartier zo te programmeren dat de omgeving in economisch en sociaal opzicht wordt versterkt, direct of via de doorstroming die de nieuwbouw genereert. In de Indische buurt vindt menging plaats door verdichting van sociale huurwoningen in verschillende huurklassen wat weer ruimte biedt voor de ontwikkeling van middeldure koop/beleggerswoningen. Ook worden er wat kleinere woningen toegevoegd langs de Karel Doormanlaan (locatie C) om jongere of oudere bewoners, die een



WONINGAANTALLEN NU



WONINGAANTALLEN STRAKS

kleine woning zoeken, te bedienen.

Woonkracht10 trekt zich terug uit Maasterras West (Jan Camperstraat en Doctor Boutenstraat) om hier ruimte te maken voor de ontwikkeling van middeldure en dure vrije sectorwoningen. Marktpartijen worden uitgenodigd om zoveel mogelijk de bovenkant van de woningmarkt te op te zoeken met vernieuwende woonproducten. Het gebied noordelijk van het spoor wordt ook gemengd maar is nog steeds in onderzoek. Ook hier is het streven dat er mix van sociale huurwoningen in diverse huursegmenten en vrije sector woningen in de middeldure en dure segment ontstaat

Flexibiliteit

Flexibiliteit in de bouw. Duurzaamheid vertaalt zich ook in een doorlopend gebruik van de openbare ruimte en de bebouwing. Het Stationskwartier vormt een levendig hart dat decennialang moet kloppen. Om stedelijkheid op de lange termijn te borgen moeten gebouwen in staat zijn om van kleur te verschieten en diverse functies toe

te laten. Flexibiliteit in de plattegronden, hoge plinten en plafonds op de begane grond en een bepaalde overmaat zijn belangrijk om dit te faciliteren.

Uiteraard zal er gedurende de ontwikkeling van het Stationskwartier voortdurend aandacht zijn voor de actuele vraag. Het project wordt gefaseerd uitgevoerd en is uitermate flexibel. Zowel de snelheid van de ontwikkeling kan worden aangepast als de verdeling van woningtypes. Door de voortgang en het resultaat van iedere stap te monitoren is het mogelijk om in volgende stappen het woningbouwprogramma telkens aan te passen op de actuele vraag. Op deze manier wordt een overaanbod van bijvoorbeeld appartementen voorkomen en kan ook het succes van nieuwe woningtypes en woonomgevingen binnen de Zwijndrechtse context worden getoetst.

Werken

Het kantorenprogramma in het Stationskwartier bestaat deels uit de bestaande kantoorgebouwen aan de Westelijke Parallelweg en het Stationsplein en deels uit werkruimte die geïntegreerd is in de woonbebouwing. Gestreefd wordt naar een kleinschalige mix. Bepaalde woontypologieën en plinten van gebouwen zullen geschikt gemaakt worden voor werkfuncties. Vooral rondom de ankerpunten kan dit aantrekkelijk zijn om de bovenwijkse functie van deze plekken te versterken. In de toekomst kunnen grotere werklocaties, zoals kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen hun plek krijgen bij het balkon bij de Oude Maas.

Voorzieningen

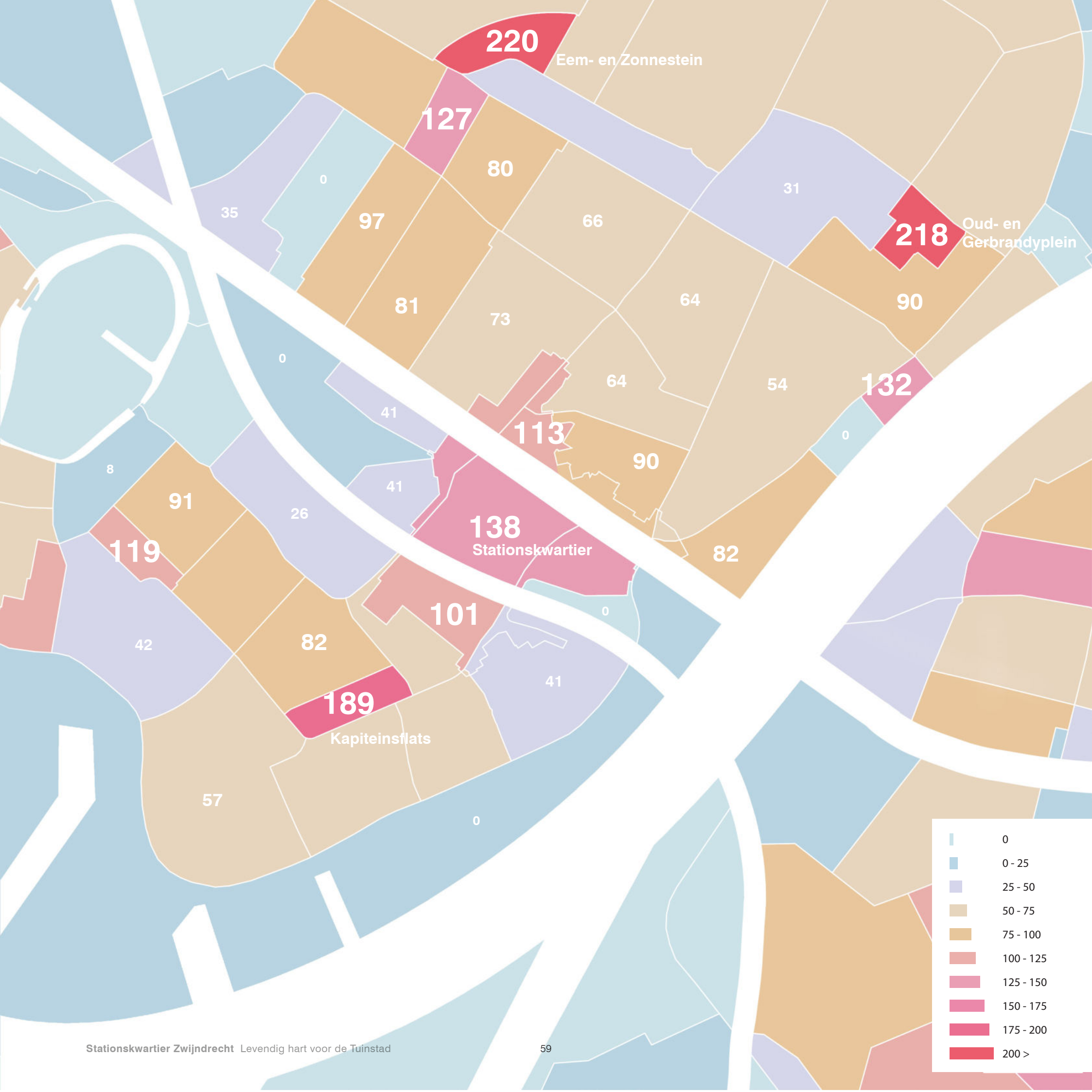
Nieuwe voorzieningen spelen een belangrijke rol in het functioneren van het gebied. Voor een prettig woon- en werkklimaat is de aanwezigheid van commerciële voorzieningen van groot belang. Het gebied wordt zo ingericht dat een menging van voorzieningen ook op de langere termijn mogelijk zal zijn. Dit vergt flexibiliteit

in de bebouwing en in de bestemmingen van het omgevingsplan. Voor delen van het plangebied is daarom ook een bestemming centrumvoorzieningen voor de hand. De ligging van het Stationskwartier aan de lokale hoofdinfrastructuur maakt het potentieel mogelijk een aantal voorzieningen te ontwikkelen die een stedelijke en zelf bovenregionale betekenis hebben. Deze brengen het woon- en werkklimaat naar een hoger niveau en maken het Stationskwartier bovendien een levendig onderdeel van Zwijndrecht. Daarom wordt een verplaatsing van Walburg niet uitgesloten.

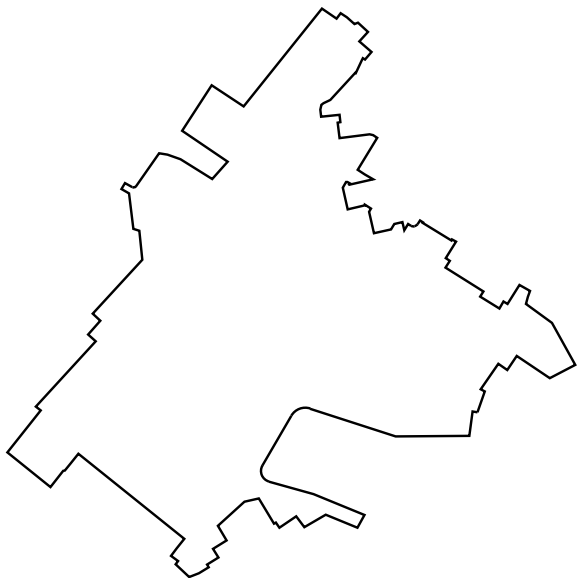
Ook maatschappelijke voorzieningen zijn belangrijk voor het goed functioneren van een gebied, deze zijn voor een groot deel direct rondom het stationskwartier gelegen. Er zijn drie basisscholen op loopafstand beschikbaar: de Dolfijn, de Margrietschool en de Koningin Julianaschool. Door de verkeerskundige ingrepen zijn alle scholen voor toekomstige bewoners goed bereikbaar. Het gebied wordt bediend door twee maatschappelijke centra, waarin een breed activiteitenprogramma toegankelijk wordt aangeboden: Hart van Meerdervoort langs de Karel Doormanlaan en Xijezo in Noord. Middelbare scholen liggen op fietsafstand van het Stationskwartier en vanaf het station is er een rechtstreekse busverbinding met de Kralingse Zoom nabij de Erasmus Universiteit in Rotterdam.

De grootste recreatieve voorzieningen in de buurt zijn gelegen in het Develpark. Hier bevindt zich het zwembad (binnen en buitenbad, wordt binnenkort geheel vernieuwd), en een grote sporthal. De turnvoorzieningen van O&O zijn op een steenworp afstand in Kort Ambacht gelegen. Met de ontwikkeling van het Stationskwartier wordt ook gestreefd naar betere fietsverbinding naar het Leerpark in Dordrecht via de F16.

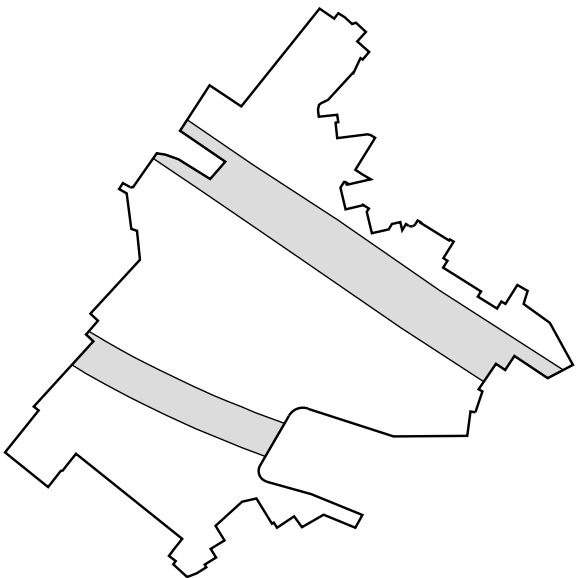
DICHTHEID PER BUURT (AANTALLEN IN INWONERS PER HA.) >



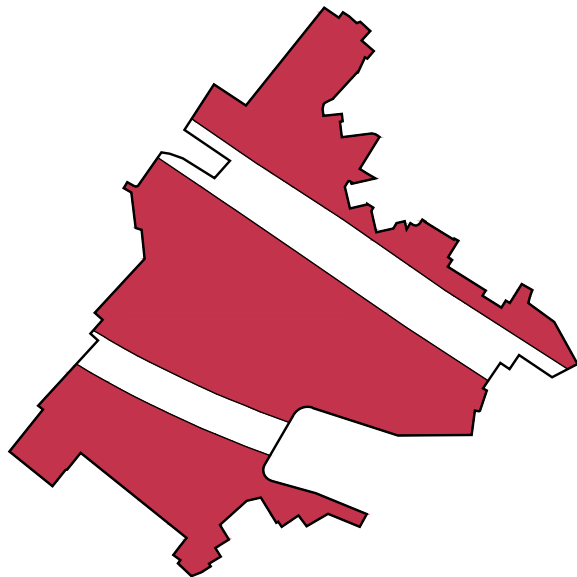
GEBIEDSSTATISTIEK



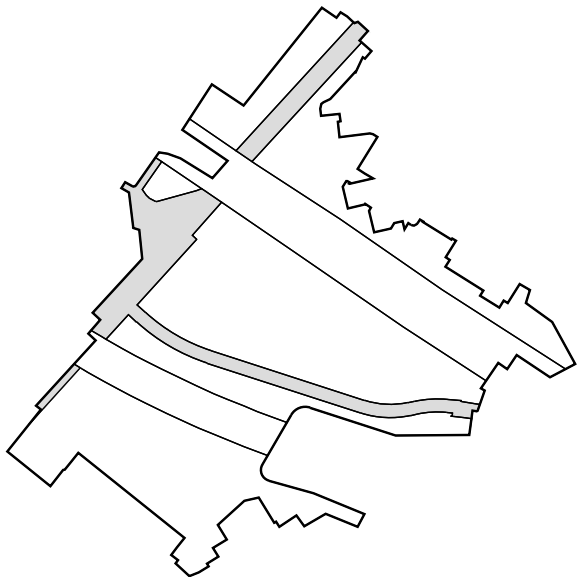
PLANGEBIED
32,41 HA



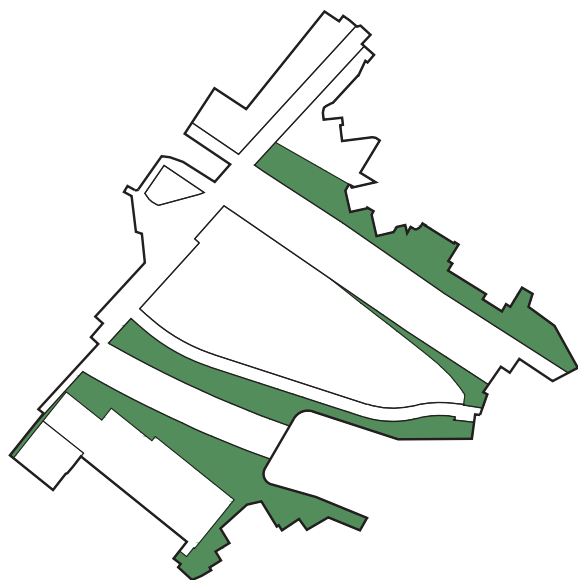
GROTE INFRASTRUCTUUR
6,88 HA



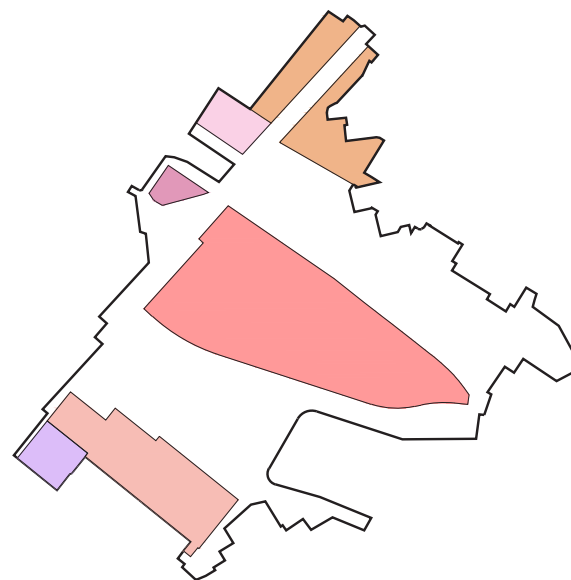
ZWIJNDRECHTSE RUIMTE
25,53 HA



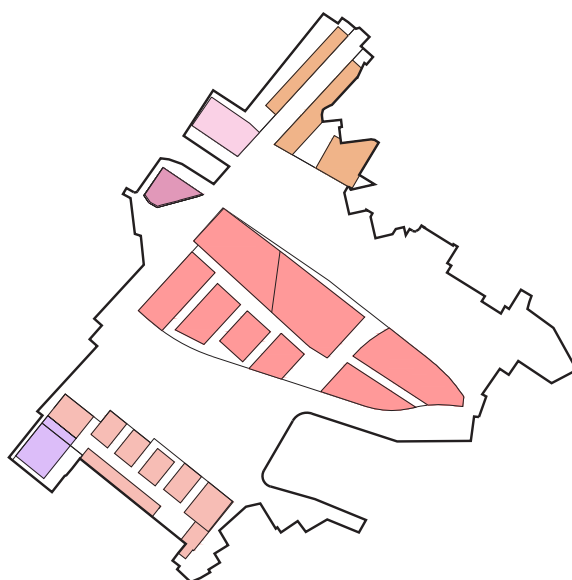
LOKALE INFRASTRUCTUUR
3,85 HA



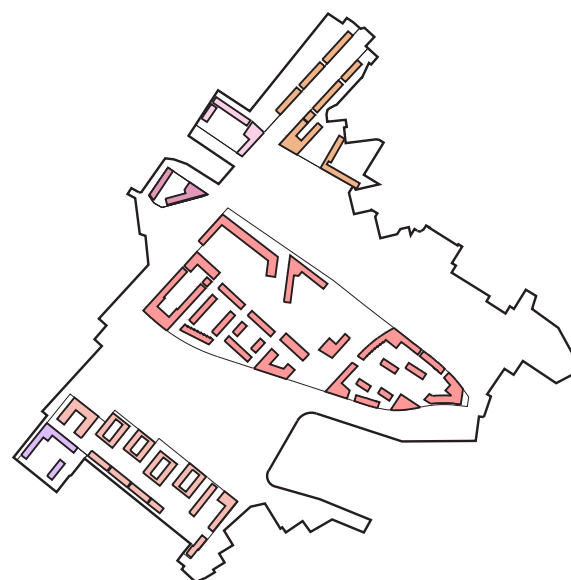
GROEN
7,48 HA



DEELGEBIEDEN
13,77 HA



KAVELS CONFORM PROEFVERKAVELING
9,31 HA



FOOTPRINTS CONFORM PROEFVERKAVELING
3,77 HA

STEDENBOUWKUNDIG REFERENTIEPLAN

Binnen de contouren van de essentiekaart is een stedenbouwkundig referentieplan ingetekend. Dit referentieplan geeft een verbeelding van de mogelijkheden van het Masterplan en is een illustratie van de bebouwingsvormen en de dichtheid behorend bij het programma voor het Stationskwartier. In het referentieplan zijn ook de belangrijkste structurerende elementen uit het Masterplan opgenomen; Brugweg, de twee lange lijnen (de Stedelijke As en het Groene Lint) en het Brugplein.



Het getoonde referentieplan betreft een proefverkaveling welke de gevraagde aantallen toont ten behoeve van verkenning externe veiligheid. De bouwhoogtes, de parkeeroplossing, de samenhang met ruimtelijk wensbeeld en de financiële onderbouwing kunnen niet worden gewaarborgd op basis van deze afbeelding.

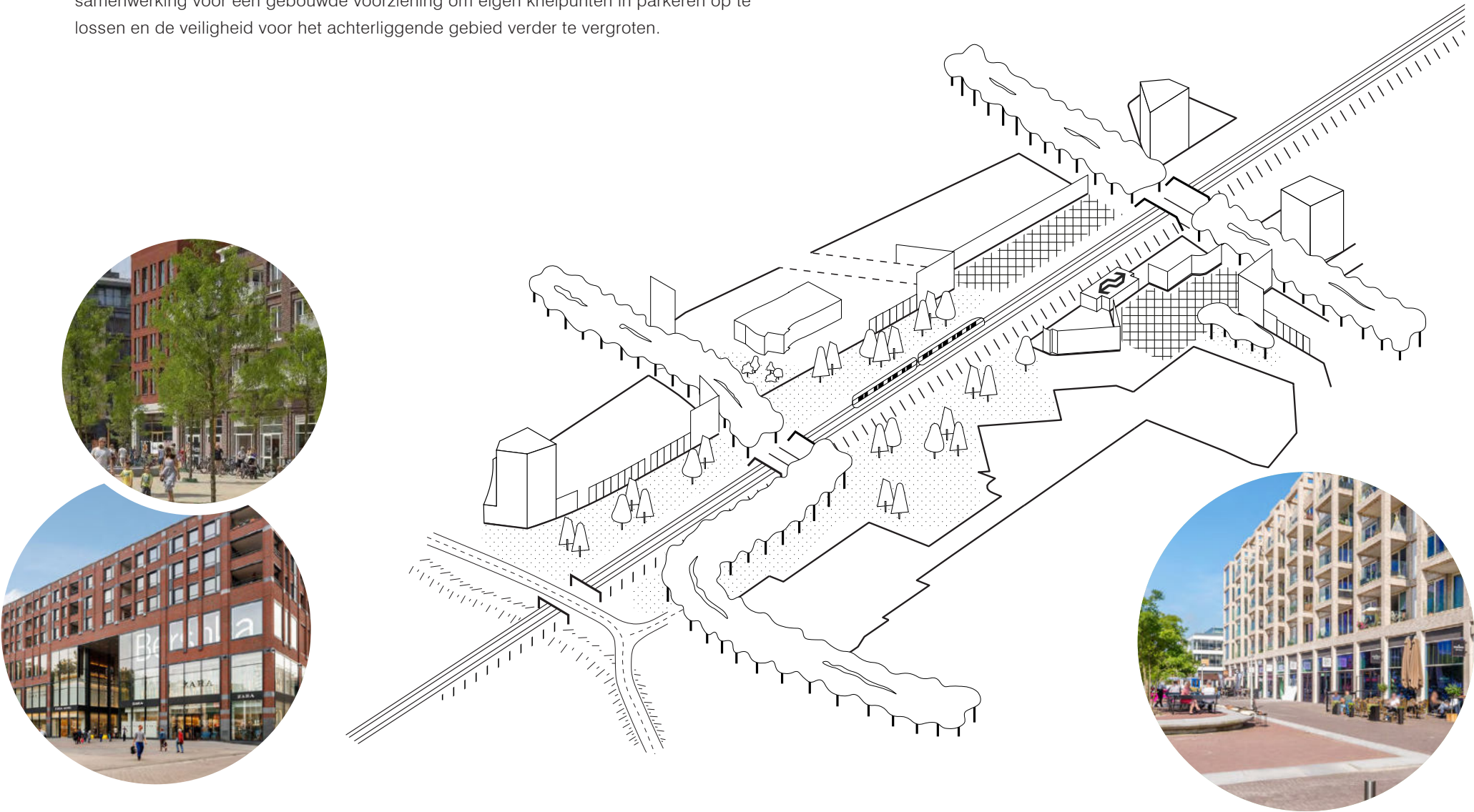
Spoorpark en interactiemilieu station

Door de hoge ligging van het spoor in Zwijndrecht ontstaat er als vanzelf een bepaalde afstand tot de gebouwde omgeving. In het Stationskwartier is deze marge nog groter doordat de Stationsweg aan de noordzijde en de Westelijke Parallelweg aan de zuidzijde van het spoor zeer ruim zijn gedimensioneerd en zorgen voor een bepaalde overmaat. Deze ruimte kan op de langere termijn als verblijfsfunctie worden ingericht om de groene identiteit van Zwijndrecht verder versterken. Door de verkeersdruk rond het station te verminderen ontstaat de mogelijkheid een spoorpark te vormen waarin aspecten als langzaam verkeersroutes, wateropvang, natuurwaarden, etc. samen een aantrekkelijke, en voor Zwijndrecht als geheel, een beeldbepalende omgeving kan worden. Direct rond de stations wordt een interactiemilieu voorzien waarin de logistieke functies van het station (bus, taxi, kiss en ride, P&R en (brom)fietsparkeren) samengaan met een prettig verblijfsklimaat. Het ontwerp van deze ruimten aan de noord- en zuidkant van het spoor zal pas later in de planvorming plaatsvinden.

De bouw van een gebouwde parkeervoorziening langs het spoor zou een oplossing kunnen vormen voor meerdere problemen. De capaciteit van P&R en fietsparkeren moet binnen de volgende jaren worden vergroot. In samenwerking met NS en ProRail wordt planvorming opgestart om een haalbaar plan te ontwikkelen. De insteek is om dit integraal te benaderen en bijvoorbeeld het parkeren van de aangrenzende bebouwing hierbij te adresseren. Partijen die hier zijn gevestigd kunnen eventueel baat hebben bij samenwerking voor een gebouwde voorziening om eigen knelpunten in parkeren op te lossen en de veiligheid voor het achterliggende gebied verder te vergroten.



HUDIGE SITUATIE STATIONSPLEIN NOORD



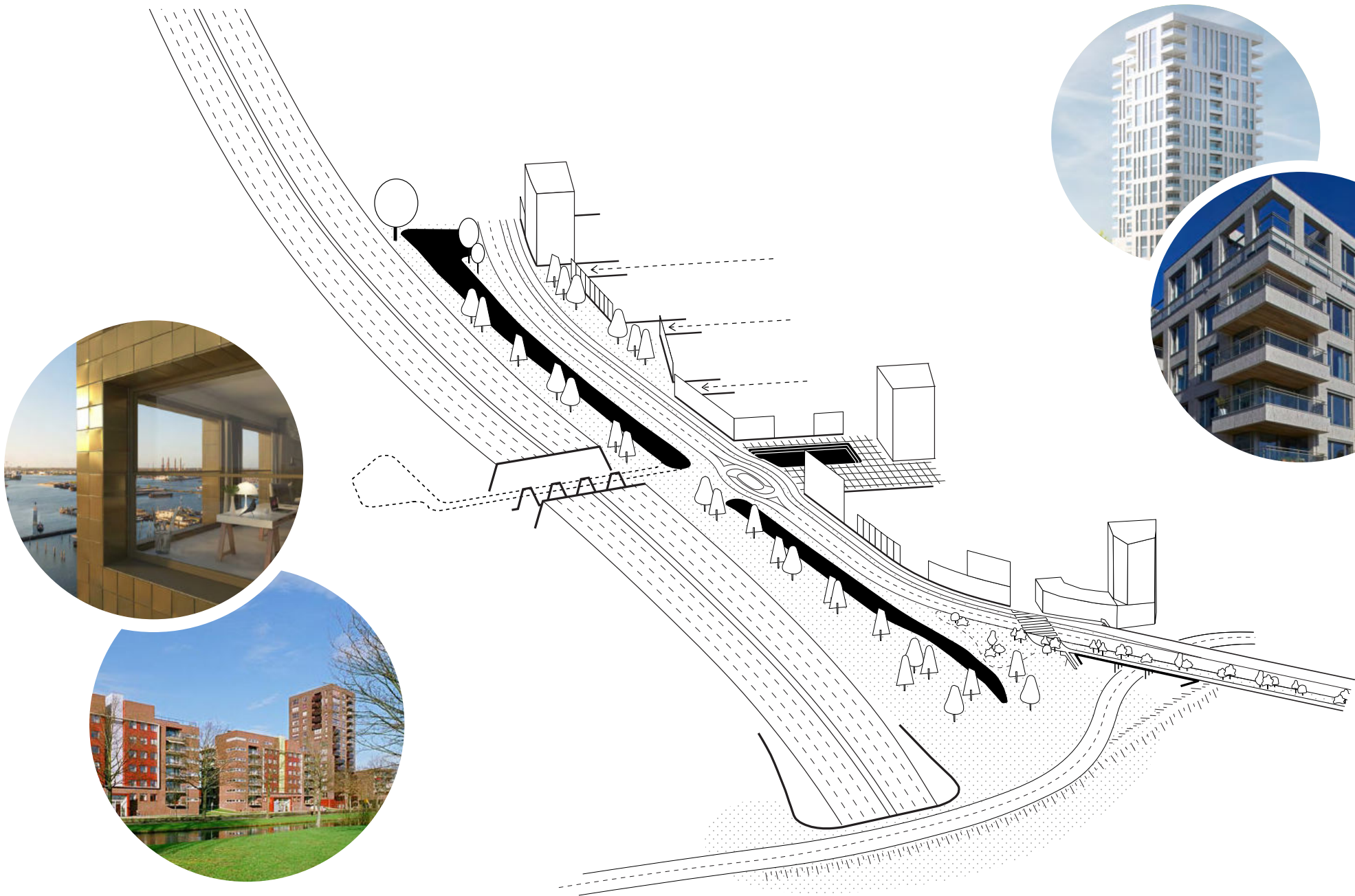


Verlengde Brugweg

Verlenging van de Brugweg tot aan de Burgemeester Doumaweg is cruciaal voor de beslissende omslag van infrastructuur omgeving naar verblijfsgebied. De nieuwe Brugweg zorgt ervoor dat zoveel mogelijk verkeer buiten het Stationskwartier kan blijven. En niet alleen dat. De nieuwe structuur geeft een veel overzichtelijke situatie voor het verkeer waarbij onnodige richtingverandering in het plangebied worden voorkomen en het gebied als het ware tot rust komt. De heldere structuur maakt het bovendien mogelijk om veel effectiever met de beschikbaar ruimte om te gaan. Voor ogen staat een laan met parkachtige beplanting en waterpartijen. De bebouwing staat op onregelmatige afstand waardoor de groene inpassing van de weg verder vorm kan krijgen; de Brugweg wordt een parklane.



HUDIGE SITUATIE BRUGWEG



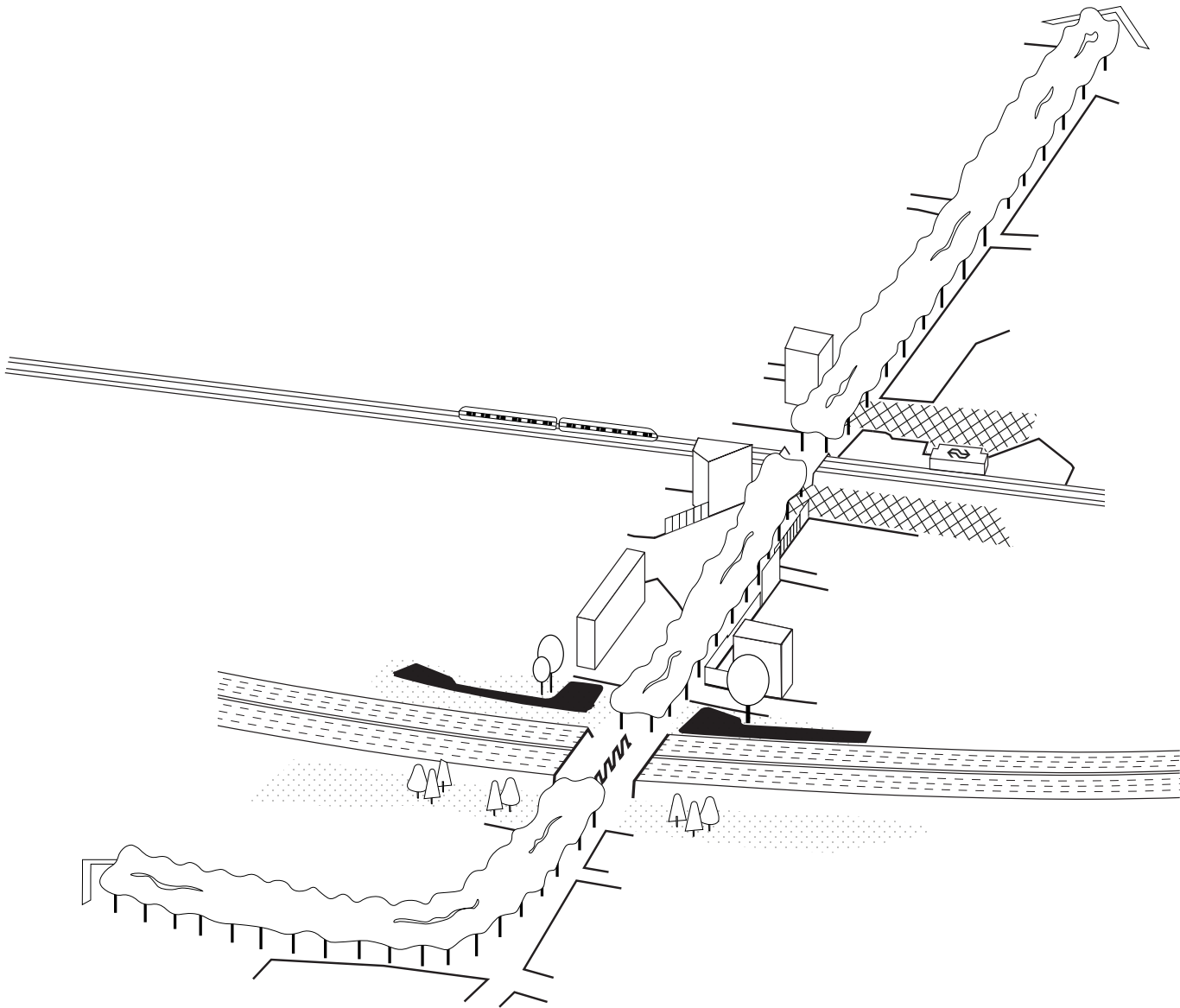
< IMPRESSIE VERLENGDE BRUGWEG

Stadsas Koninginneweg

De Koninginneweg wordt een brede, doorgaande laan met doorgaande beplanting van Linden. De woonbebouwing is met woonruimtes gericht op de straat en afwisselend door een ritmisch opgebouwd volume en accenten van appartementengebouwen op de hoeken. De bestaande stadsas bestaande uit de Koninginneweg en Burgemeester Doumaweg wordt de belangrijkste as in het gebied. De stadsas wordt gekarakteriseerd door continue bebouwing, sterk geritmeerd, profiel met continuïteit in de beplanting. Woningen zijn gebouwd in blokken met een duidelijke entree aan de straat. Er is een afwisseling van lage en hoge gebouwen, waarbij de bijzondere hoeken aanleiding zijn voor hoge appartementengebouwen als accent. Hoewel geen werkgebied als zodanig biedt de Koninginneweg wel de mogelijkheid om kleinschalige werkgelegenheid en voorzieningen te huisvesten. Plekken die zich er het best voor lenen liggen in de buurt van de Stadstuin, nabij het station, bij Walburg (buiten het Stationskwartier) en centraal in het projectgebied ter hoogte van de huidige Passage. De Koninginneweg, in de hoedanigheid als centrale stadsas, leent zich als drager voor gemeentelijke en/of publieksgerichte voorzieningen.



HUDIGE SITUATIE KONINGINNEWEG





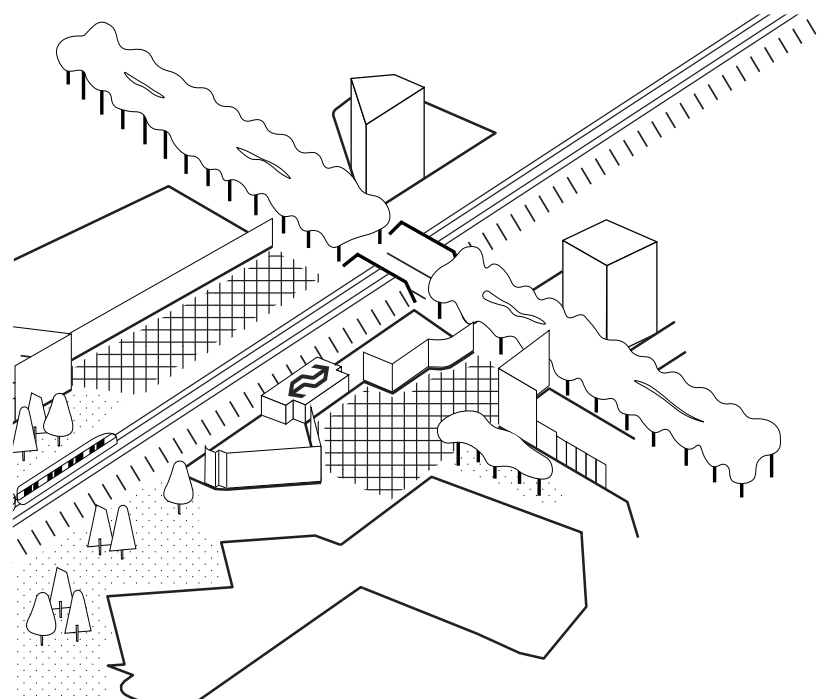
IMPRESSIE STATIONSPLEIN ZUID

Stationsplein

Met het doortrekken van de Brugweg verdwijnt veel verkeer van de Stationsweg. Hierdoor kan de voetganger en de fietser meer centraal komen te staan en het Stationsplein een menselijkere maat met verblijfskarakter krijgen. Hiermee wordt de entree tot dit deel van Zwijndrecht veel aantrekkelijk en ontstaan er meer kansen voor kleinschalige functiemenging met levendige plinten, detailhandel en horeca wat op zijn beurt de levendigheid weer vergroot. Met de toename van de verblijfskwaliteit en aantrekkelijkheid verwacht Zwijndrecht een positieve bijdrage te kunnen leveren aan toename van het openbaar vervoer.

Rond het plein kan een ensemble van torens ontstaan, waarbij de bebouwing bijdraagt aan een heldere aanduiding van routes op de stedelijke as Koninginneweg en de Bruinelaan. Met de transformatie van enkele kantoorpanden is een stap gezet in de goede richting. Selectief kunnen bestaande flats of delen van flats worden gesloopt of vervangen. Dit laatste vraagt nog om een uitvoerig onderzoek.

Door een opening in de huidige bebouwingsstructuur wordt gezocht naar een openingen naar de historische Lindelaan, die een rechtstreekse verbinding vormt met het oude centrumgebied en Westkeetshaven (de oude Maas). Het sluiten en aanhelen van de bouwblokken door nieuwbouw in combinatie met (bij voorkeur ondergronds) parkeren zou een goede stap zijn in de verbetering van de structuur van het gebied.





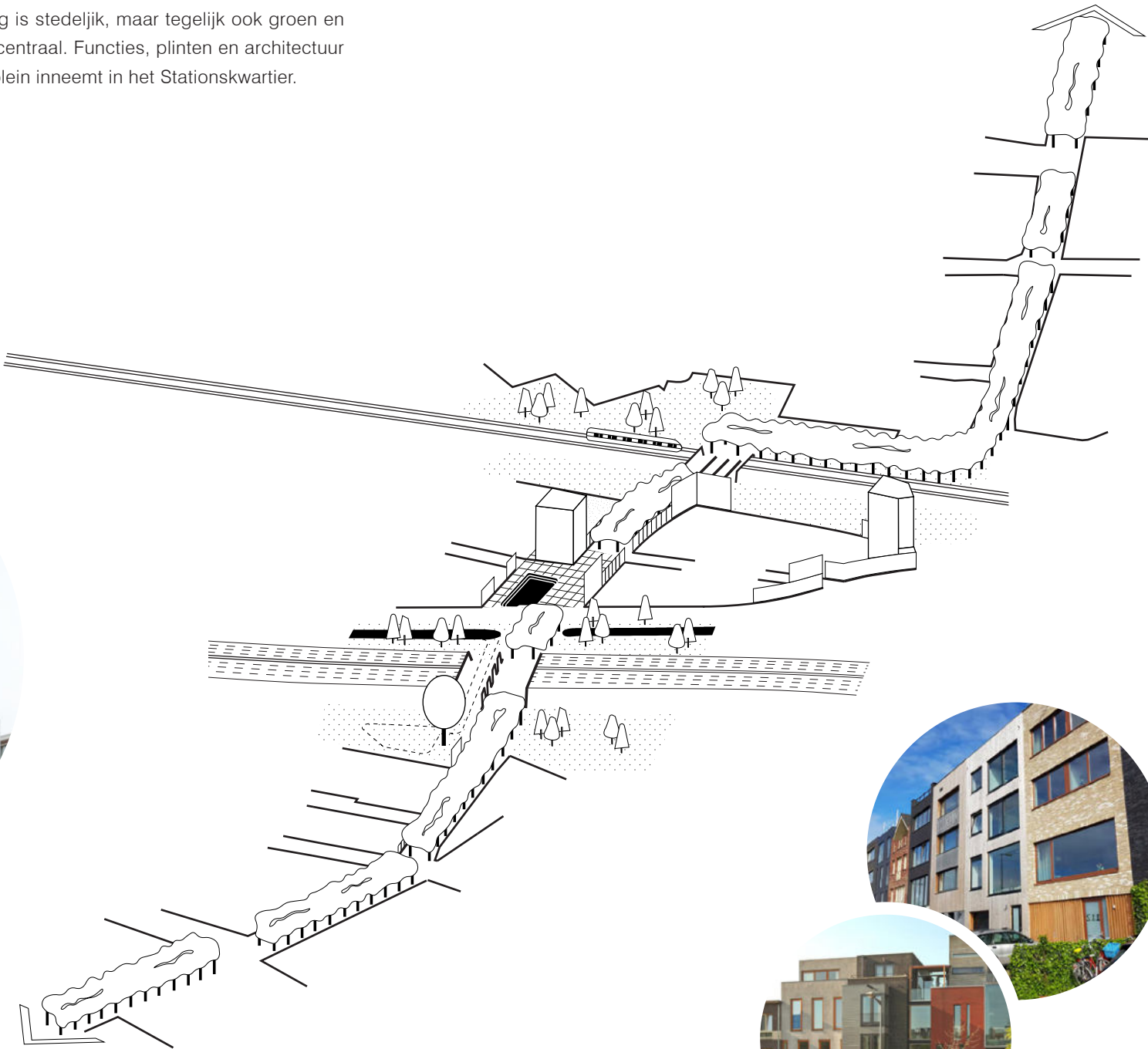
Het Groene Lint met Brugplein

Het Groene Lint de doorgaande langzaam verkeersroute tussen de Karel Doormanlaan in het zuiden en de Burgemeester de Bruinelaan in het noorden. De hele route krijgt een doorgaand profiel dat geïnspireerd is op het bestaande profiel van de De Bruinelaan met laanbeplanting aan weerszijden. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd, zodat een aantrekkelijke verbinding ontstaat voor fietsers en voetgangers. Het wordt een voor Zwijndrecht kenmerkende straat met aantrekkelijk profiel.

Het Groene Lint wordt begeleid door afwisselende bebouwing. Alle gebouwen hebben een duidelijke entree naar de straat waarbij vooral de grotere gebouwen een openbare plint hebben ten behoeve van voorzieningen. Accenten in bebouwing maken de straat levendig en zorgen voor een opeenvolgende aantrekkelijkheid van de route. Aan het lint ligt het Brugplein, de centrale ruimte van het Maasterras. Goed gelegen, georiënteerd op de zon is het plein de plek waar routes en functies bij elkaar komen in een aantrekkelijke verblijfsruimte. De inrichting is stedelijk, maar tegelijk ook groen en waterrijk. Ontmoeten en verblijven staan hier centraal. Functies, plinten en architectuur ondersteunen de belangrijke rol die het Brugplein inneemt in het Stationskwartier.



HUDIGE SITUATIE BURGEMEESTER DE BRUINELAAN



< IMPRESSIE BRUGPLEIN



Maasterras West

Tussen de Stedelijke As en het Groene Lint en tussen het spoor en de snelweg komt een nieuwe woonwijk met de kwaliteiten van een groenstedelijke stadswijk met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Gestreefd wordt naar woningen in het bovensegment van de markt. De wijk krijgt bebouwing in verschillende korrelgroottes, stadse eengezinswoningen, herenhuizen en appartementengebouwen, met duidelijke accenten op de hoeken. Mogelijk zijn deze onderling gekoppeld waardoor een besloten binnengebied ontstaat. Er zijn groene en lommerijke verbindingen en op verschillende plekken ontstaan groene verblijfsruimtes. Maasterras West is de ontwikkeling het dichtst in de nabijheid van het station. De mate van openbaarheid zal daarom hier het grootst zijn. De functies zijn gemengd en de openbare ruimte is van iedereen. Hierbij passen goede parkeeroplossingen, een nauwkeurig ontwerp van overgang openbaar-privé, stedelijke hoeken en bestendige materialen. Bij het ontwerp van de blokbebouwing wordt rekening gehouden met de aanleg van (loop)routes, die naar het spoor leiden.



HUDIGE SITUATIE MAASTERRAS WEST, DA COSTASTRAAT



Maasterras Oost

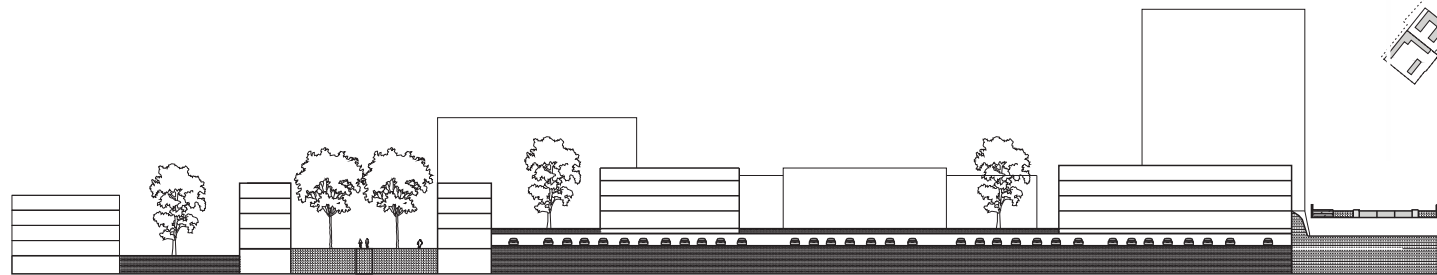
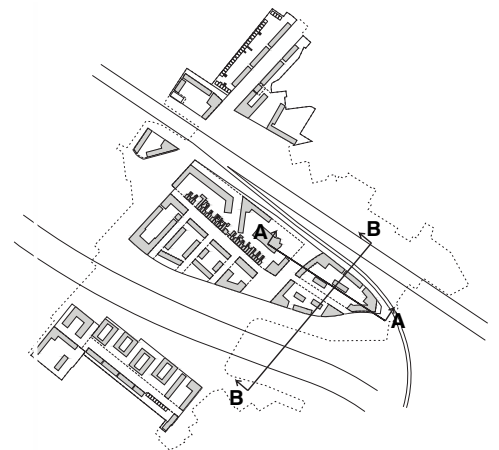
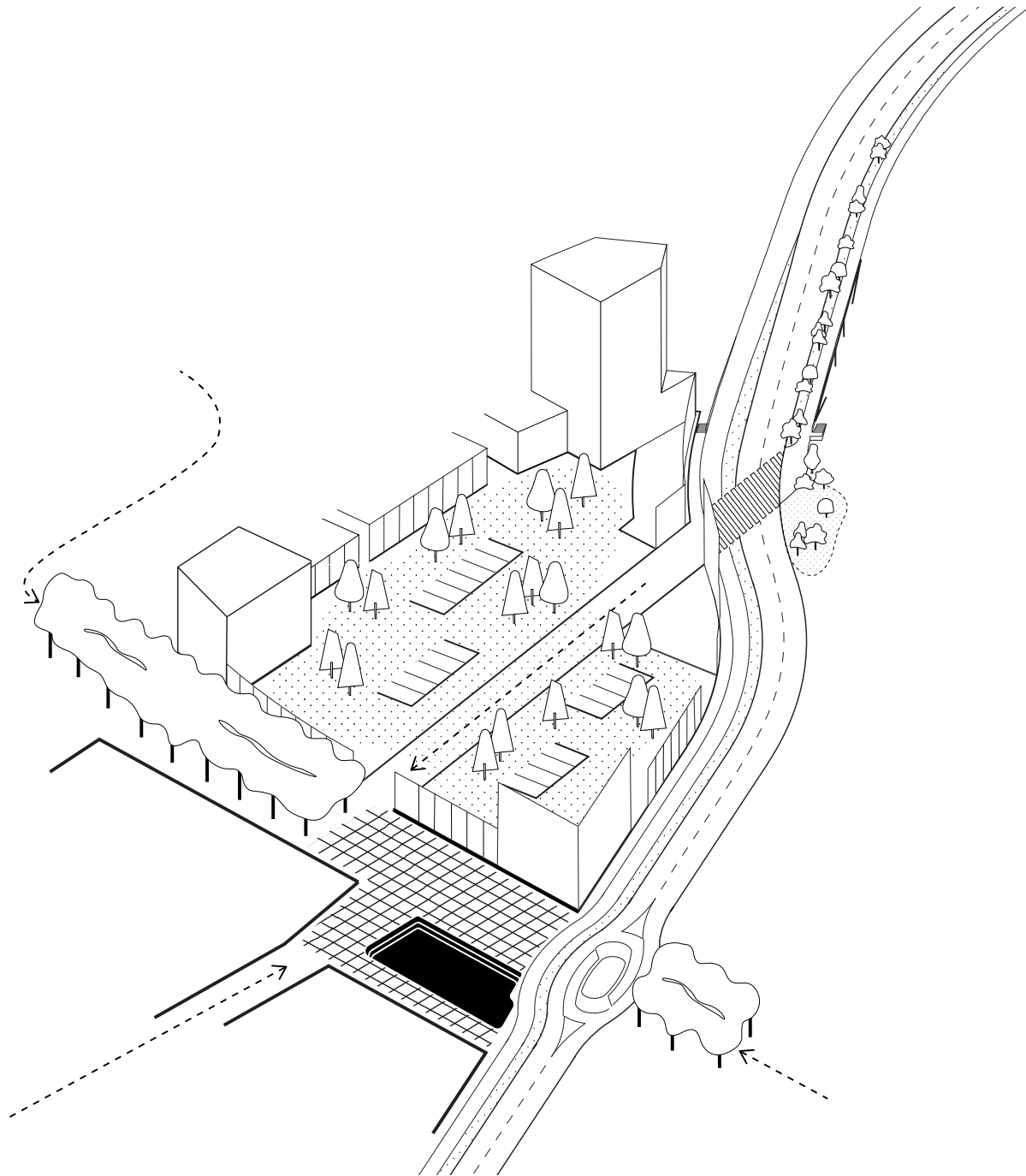
Aan de oostzijde van het Groene Lint, in de driehoek tussen snelweg en spoor en aan de voet van de Stadsbrug komt een bijzonder woonensemble. Aan de ene kant vormt de bebouwing de begeleiding van het Groene Lint en de afzoming van het Brugplein en zorgt de bebouwing en een goede plint voor de levendigheid van de openbare ruimte. Aan de andere kant heeft het ensemble een weidse blik op de Oude Maas. Hier staat een hoogteaccent als het eerste gebouw van Zwijndrecht komend vanuit Dordrecht. Het Maasterras Oost heeft een scharnierfunctie in de ontwikkeling van het Stationskwartier doordat het alle richtingen en gebieden met elkaar verbindt en ook een verbinding vormt met het nog te ontwikkelen Balkon aan de Maas. De verbindingroute daar naartoe wordt ontworpen als groene verbinding. In dit gebied wordt de natuurspeelplaats, die door de verlegging van de Brugweg verdwijnt, gecompenseerd.

De hoogteverschillen, oplopend richting de Stadsbrug, kunnen worden ingezet voor een mooie landschappelijk inpassing en bieden een oplossing voor ondergrondse garages. Daarboven ligt in dat geval een binnentuin als entree voor de woningen. Ingezet wordt op een (zover mogelijk) autovrij maaiveld en gebouwde voorziening voor parkeren. Deze buurt is geschikt voor woningen in het dure segment. Aan ontwikkelaars wordt gevraagd om garages en woningen gefaseerd ontwikkelbaar te maken.

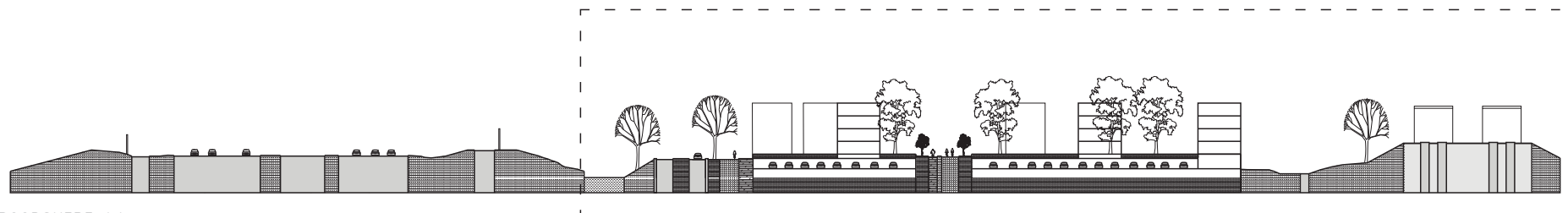


HUDIGE SITUATIE MAASTERRAS OOST

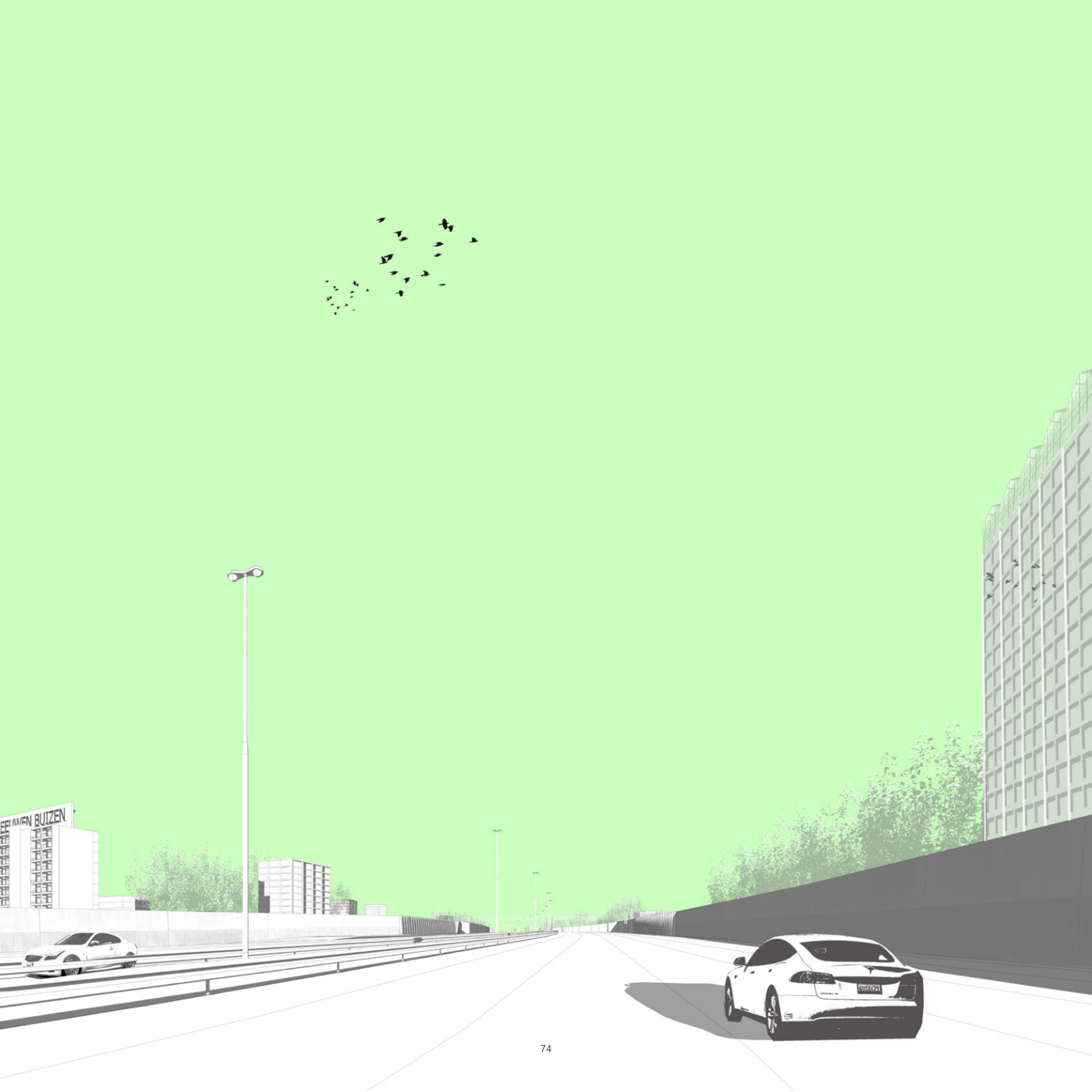




DOORSNEDE AA



DOORSNEDE AA





HUIDIGE SITUATIE INDISCHE BUURT

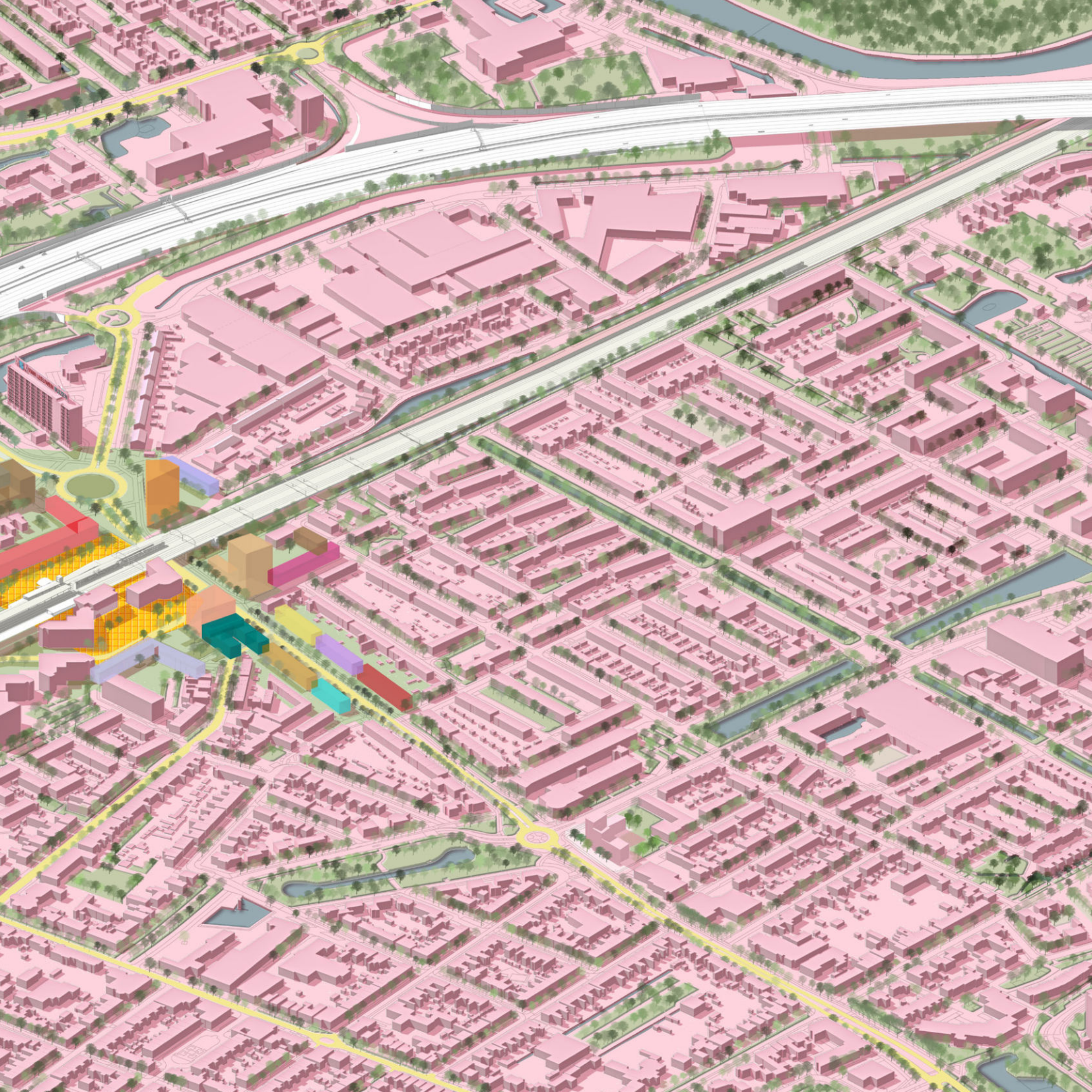
Tuindorp Indische Buurt

Ten zuiden van de snelweg in de bestaande Indische Buurt komt een nieuwe gemengde woonwijk met een combinatie van sociale huur en vrije sector woningen. Het beeld van lange straten met monotone bebouwing wordt vervangen door een meer parkachtige structuur met compacte bouwblokken in het groen. Het groen wordt meer de woonwijk in getrokken en de hoeveelheid verharding neemt sterk af. Het groen wordt benut voor speelvoorzieningen en klimaat adaptieve maatregelen.

De wijk krijgt een nieuwe bebouwingstype met woningen direct aan het groen. Parkeren is gebundeld in koffers aan de doorgaande straten. De grondgebondenwoningen krijgen geen voortuin maar krijgen een gezamenlijke (semi openbare) groenstrook (zonder hekken of schuttingen). De architectuur van de woningen sluit aan op de architectuur van het achterliggende gebied in een moderne vertaling, de hoeken kunnen hoogte accenten krijgen en kunnen dan benut worden voor specifieke woonvormen. Dat kunnen bijvoorbeeld eenzijdige kleine woningen of beneden-bovenwoningen zijn ten behoeve van levendigheid aan de straten. De blokken worden alzijdig met entrees voorzien. Langs de Karel Doormanlaan ontstaan vrije sectorwoningen en grondgebonden woningen voor een doelgroep die net iets levendiger wil wonen. In de directe nabijheid van (buurt-)voorzieningen. Er komt een aantal kleinere appartementen om starters of oudere bewoners te huisvesten. Langs de Burgemeester Doumaweg is een van de ankerpunten gelegen. Deze plek kan huisvesting bieden aan diverse bewoners.

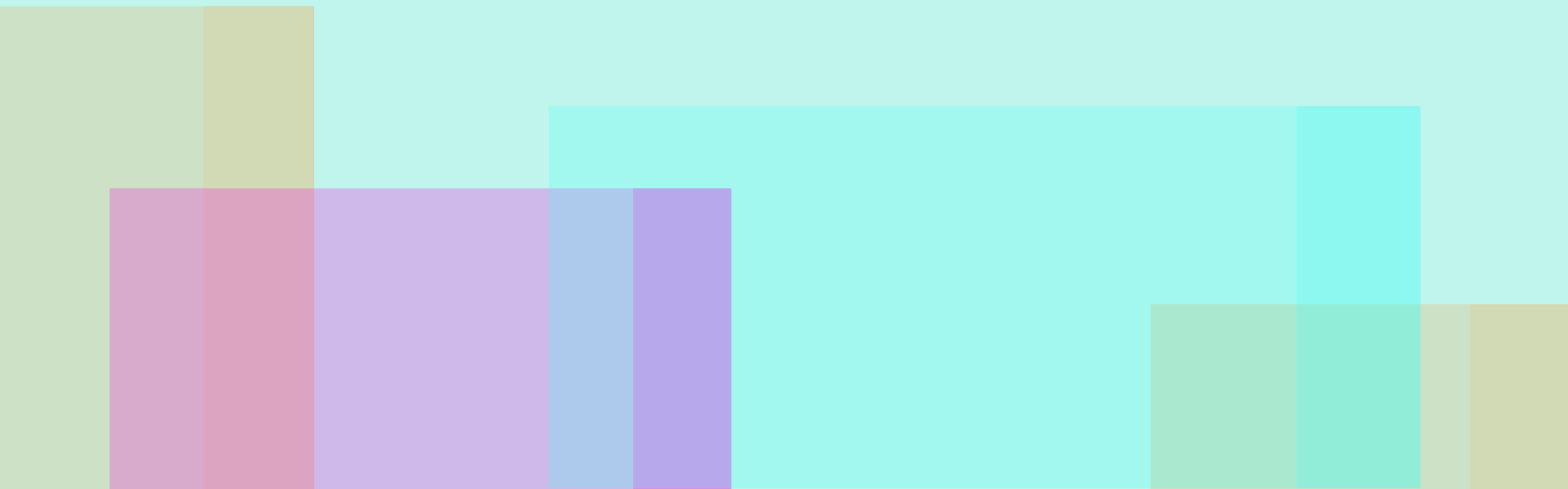






ONTWERPTHEMA'S

5



WEGENSTRUCTUUR

In de ontwikkeling van de Spoorzone is Transit Oriented Development (TOD) als uitgangspunt genomen om te komen tot een duurzame, inclusieve, gemengde, compacte en geïntegreerde stedelijke omgeving rond het transportknooppunt. Doelstelling op de lange termijn is een beter gebruik van het openbaar vervoer en bijbehorende mobiliteitsshift. Dit betekent ook dat in het Stationskwartier ook gezocht gaat worden naar andere vormen van (auto)mobiliteit, waarbij deelgebruik als een van de mogelijkheden wordt gezien. Deze benadering zorgt voor maximale waardecreatie in economische, sociale en ruimtelijke zin. Aangezien het gebied nu hoofdzakelijk auto georiënteerd is, worden ingrepen voorgesteld in de wegenstructuur.

Het Masterplan gaat uit van een logischere en eenvoudiger verkeersstructuur in dit deel van Zwijndrecht. Dit wordt bereikt door het scheiden van bovenlokale stroomroutes van lokale wegen en door het verminderen van de hoeveelheid ruimte die de verkeersstructuur inneemt.

Doortrekken Brugweg

Cruciaal voor deze gewenste kwaliteitsverbetering is het doortrekken van de Brugweg vanuit Dordrecht langs de A16. Hierdoor wordt de infrastructuur meer gebundeld en ontstaat er meer ruimte om te bebouwen. Ook wordt het mogelijk hierdoor een aaneengesloten autoluw stuk Zwijndrecht te ontwikkelen. De ingreep vermindert namelijk de verkeersdruk op de Karel Doormanlaan en de Stationsweg zodat het mogelijk wordt om maximaal in te zetten op het vergroten van de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. In het plan kan zo een structuur van pleinen en openbare ruimtes worden geïntroduceerd: bij het scharnierpunt van de De Bruinelaan/Stationsweg/Karel Doormanlaan, bij de aanlanding van de brug en

aan de zuidzijde van het station. Het Stationsplein kan door de aanpassing van infrastructuur ende bebouwing een kleinschaliger en meer aantrekkelijk omvang krijgen.

Verkeerskundig onderzoek

Voor de aangepaste verkeerskundige aanlanding van de Brugweg in Zwijndrecht is uitgebreid onderzoek vooraf gedaan. De huidige aansluiting op de Karel Doormanlaan zorgt er mede voor de Stationsweg een zeer drukke verkeersader is. Gevolg hiervan is weer dat het de integratie van de mogelijke en wenselijke ontwikkeling in het Stationskwartier in de omgeving bemoeilijkt. Dit probleem wordt groter doordat de verdichting in de Dordtse spoorzone zorgt voor een verdere toename van het verkeer richting Zwijndrecht. In een verkeersstudie is onderzocht welke alternatieven mogelijk zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een ontwikkeling zoals opgenomen in het Ambitiedocument Spoorzone. Bijkomend zijn concreet de kwalitatieve aandachtspunten meegenomen:

- Verminderen versnippering Spoorzone gebied
- Vergroten verblijfsfunctie Karel Doormanlaan en Stationsweg
- Vermindering van effecten in de omgeving.

Het doorgaande autoverkeer wordt nu volledig om het Stationskwartier heen geleid. Daarbinnen ontstaat een verblijfskwaliteit met een goede bereikbaarheid middels langzaam verkeer en OV. Sleutel hierbij is de Karel Doormanlaan die haar verbindende functie voor autoverkeer naar het centrumgebied toe verliest. Dit wordt mogelijk gemaakt door een koppeling van de Bilderdijkstraat en verder naar de Burgemeester de Bruinelaan.

Door de ingrepen ontstaat een degelijke verkeersstructuur voor de Spoorzone, die de ontwikkelcapaciteit bevordert en de leefomgevingskwaliteit verbeterd. De routing naar Dordrecht wordt duidelijker.

Met de verkeerskundige aanpassingen is het mogelijk

om:

- Het toenemende verkeer door verdichting in de Spoorzone Dordrecht goed te kunnen opvangen. De verkeersstructuur van Zwijndrecht op de lange termijn te verzekeren, ook als de ontwikkeling van de Spoorzone aan de Dordtse kant verder vorm krijgt.
- De kwaliteit van de leefomgeving in het Stationskwartier zo te verbeteren en het gebied zo te ontlasten dat het gebruik als woonomgeving mogelijk wordt.
- Ook bij aanpassingen op de brug een profiel te bieden dat flexibel kan worden ingezet.

De bovenregionale functie als calamiteitenroute voor ongelukken op de A16 wordt op de lange termijn geborgd. Op termijn, in het kader van de wens tot het autoluw maken van de Stadsbrug, kan de route door ontwikkelen, zodat deze oeververbinding de aantrekkelijke en logische verbindingroute wordt tussen de twee toekomstige stadsdelen in Zwijndrecht en Dordrecht.

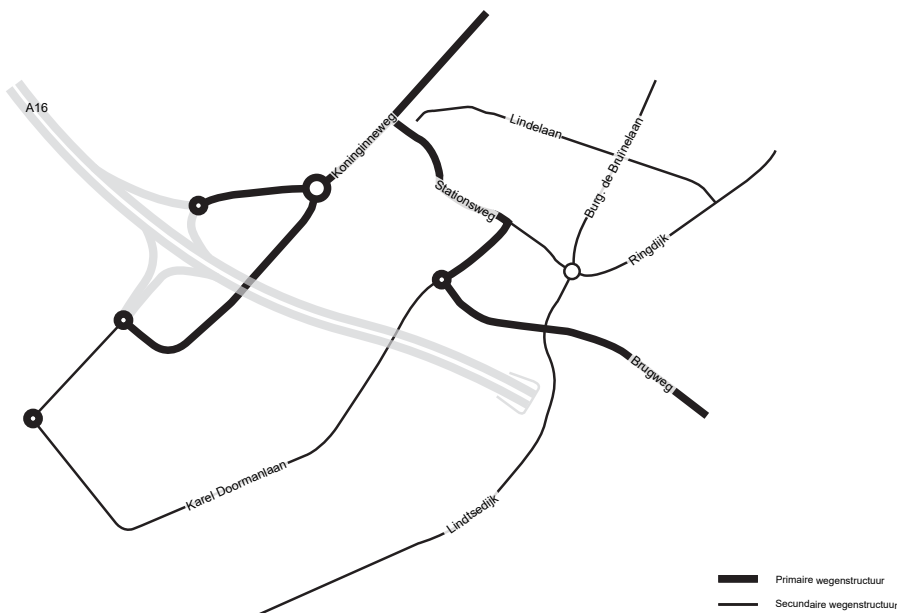
Fietsverbindingen

De nieuwe aansluiting op de Brugweg vergroot ook de aantrekkelijkheid van de route naar Dordrecht voor langzaam verkeer. Eén van de doelstellingen is om de snelfietsroute F16 van Rotterdam naar Dordrecht via het Weizigtpark te verbeteren. Vanuit beide kanten van Zwijndrecht en vanaf de Lindtsedijk komen logische aansluitingen voor fietsers op de Brugweg naar Dordrecht. Het uitgangspunt hierbij is dat er een ruim tweerichtingen fietspad komt aan de noordzijde van de bestaande brug en dat aan weerszijden van de brug de aanlandingen hierop worden aangepast.

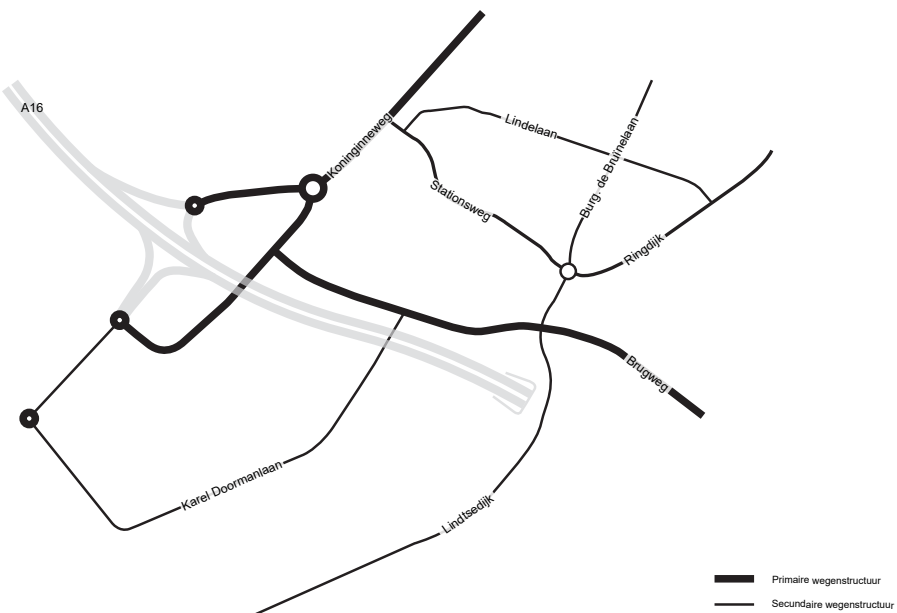
Aanvullend onderzoek verkeersstructuur

Civieltechnisch zal verder onderzoek gedaan worden. De precieze wegenstructuur bij het station en de inpassing van busroutes en haltes verdient nog nadere uitwerking.

WEGPROFIELEN



WEGENSTRUCTUUR
HUIDIGE SITUATIE



WEGENSTRUCTUUR
TOEKOMSTIGE SITUATIE

De indeling van wegprofielen is toegespitst op het karakter en de functie van de weg. Snelverkeer wordt buiten het Stationskwartier om geleid, over de Koninginneweg en de combinatie Bilderdijkstraat-Lindtsedijk. In het gebied ligt de focus op langzaam verkeer en verblijfskwaliteit.

De Koninginneweg blijft het doorgaande verkeer faciliteren en is ook hiervoor ingericht. Ook bus wordt gefaciliteerd waarmee de Koninginneweg voor een beter verbinding zorgt tussen Hendrik-Ido-Ambacht en het station. Hiervoor vindt een herinrichting plaats met reconstructie van de inrit naar Jan Steenstraat. Om de stroomfunctie van de weg mogelijk te maken wordt de maximumsnelheid van de Koninginneweg 50 km/h. Daarmee krijgt deze weg het statige en formele karakter van een dorpse hoofdstraat.

De Burgemeester de Bruinelaan krijgt een meer gematigde inrichting. Recent is deze straat ingericht als 30 km/h-weg, met beplanting aan beide kanten. Om de snelheid te remmen is de De Bruinelaan geen voorrangsweg meer maar is de regel: 'rechts voor links' opnieuw geïntroduceerd. Dit principe kan ook een snelheidsbeperkende maatregel worden bij de verlengde Brugweg,

De Brugweg wordt een doorgaande route met maximumsnelheid van 50 km/h. Een verlaging van deze snelheid naar 30 km/h wordt nader onderzocht. Door de gecombineerde maatregelen wordt het ook mogelijk om de Stationsweg af te waarderen naar een 30km/h weg. De profilering kan hierop worden aangepast, waardoor ruimte ontstaat voor een groene ontspannen inrichting.

De Karel Doormanlaan is ook bestemd als 30 km/h-weg. Bij de verdere uitwerking gaat de aandacht vooral uit naar aansluiting van de Sumatrалаan en de verkeersveiligheid in verband met basisschool Hart van Meerdervoort (kruisende kinderen) en het winkelgebied. Het Brugplein wordt autovrij en ingericht als aantrekkelijk gebruikspein. Alleen de doorgang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer blijft bestaan. De onderdoorgangen van het Spoor en de A16, die het Brugplein flankeren zullen in een latere fase verder worden ontworpen.

PARKEREN

Gemeente Zwijndrecht werkt momenteel aan een nieuw parkeerbeleid. Vooruitlopend hierop is voor het stationskwartier per deelgebied een parkeernorm bepaald.

De parkeernorm is afhankelijk van het type woning en ligt tussen 0,7 en 1,4 voor woningen en 4,0 (per 100m2 BVO) voor voorzieningen. Parkeren vindt in principe plaats op eigen terrein. Aangezien het gaat om binnenstedelijke verdichting met hoge ambities voor de openbare ruimte zal per projectgebied goed gekeken moeten worden naar de gewenste ruimtelijke inpassing van het parkeren.

Bepalend hierbij zal de parkeernorm zelf zijn, maar ook mogelijkheden voor dubbelgebruik en het bieden van alternatieve vervoerssystemen door ontwikkelende partijen (denk aan deelauto's oid.). Gezien de lange looptijd van Masterplan is het wenselijk nu of gaande de ontwikkeling aanvullend onderzoek te doen naar de parkeervraag. Het ligt voor de hand, gezien de locatie en de ontwikkelingen in mobiliteit, op termijn uit te gaan van een mobiliteitsbehoefte in plaats van een parkeernormering.

Bij Noordvariant		
	Stationsomgeving (noordelijk van spoor)	Maasterras (tussen spoor en A16)
Sociaal Appartement (huur)	0,7	0,7
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,9	0,9
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	1,2	1,2
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	1,4	1,4
Commerciële functies in een plint	4	4

Indische Buurt (zuiden van A16)	
0,8	pp / woning
1,1	pp / woning
1,5	pp / woning
1,4	pp / woning
4	pp / 100 m2 BVO

GROEN & WATER

Groen en water zijn de dragende ruimtelijke thema's in Zwijndrecht en zullen dat ook zijn in het Stationskwartier. Hiertoe zijn een aantal uitgangspunten opgesteld die moeten resulteren in een robuust en duurzaam netwerk van groen en water, binnen het plangebied, maar ook in relatie tot de grotere omgeving.

Hemelwater opvangen en bergen

Het Stationskwartier wordt een dichtbebouwd gebied. Om te voorkomen dat bij hevige buien wateroverlast op straat, in achtertuinen of kelders ontstaat, zal regenwaterberging in het gebied mogelijk worden gemaakt. In de Indische buurt wordt dit vormgegeven door het weghalen van de Javalaan en het creëren van groene vingers tussen de bebouwing, die tot in de buurt reiken. Het Stationskwartier speelt een rol in het stedelijke watersysteem. Het is in het Groenstructuurplan van de gemeente Zwijndrecht aangewezen als zoekgebied voor de realisatie van 2ha water. Dit kan in de vorm van oppervlaktewater en deels met innovatieve oplossingen, zoals vegetatiedaken. Het vinden van een dergelijk oppervlak in het Stationskwartier is een behoorlijke opgave. Voor ontwikkelende partijen is het belangrijk om een deel van het water op eigen grond op te vangen (of daartoe een eigen systeem aanleggen).

Droogte

Op termijn worden langere periodes van droogte en hogere temperaturen verwacht. Dit is van invloed op de grondwaterpeilen en kan leiden tot een afname in de waterkwaliteit en schade veroorzaken aan de gebouwde omgeving en de flora en fauna. De grondwaterstand mag door de ontwikkeling niet te laag worden en de grondwaterstand moet goed zijn voor het groen, de Civiele werken en de bebouwing. In samenwerking met het waterschap moet bij uitwerking van de plannen rekening gehouden worden met voldoende buffer en

opvang van water. Om de effecten van bodemdaling tegen te gaan zal aanleg van de nieuwe bebouwing en wegen geschieden op ten minste de oorspronkelijke aanleghoogte.

Hitte

Op termijn worden langere periodes van droogte en hogere temperaturen verwacht. De warmte wordt door de hoge bebouwingsdichtheid en stenige buitenruimte langer vastgehouden. Beschikbaar kaartmateriaal laat zien dat de gevoelstemperatuur van het centrumgebied in warme perioden hoger is dan in andere delen van de stad; het hittestress-effect. Dit wordt ervaren als een afname in het thermisch comfort, heeft een negatieve invloed op gezondheid en welbevinden en heeft brengt schade aan flora en fauna. Het verkoelend effect van groen en blauw in de huidige situatie is zeer beperkt. Met de gebiedsontwikkeling mag het hitte-effect niet toenemen dus worden adequate bouwkundige maatregelen, toevoeging van oppervlaktewater en groen verwacht.

Ecologie

Planten en dieren hebben behoefte aan continuïteit in hun netwerken. Die netwerken doorkruisen de stad en verbinden haar met het ommeland. De kansen die er in het Stationskwartier liggen om dergelijke verbindingen te maken of te ondersteunen moeten worden benut. Dit betekent aandacht bij de ontwikkeling van zowel buitenruimte als bebouwing. In de essentiekaar zijn de meest belangrijke groenstructuren voor de openbare ruimte weergegeven.

Groen

Groen is bepalend voor de identiteit van Zwijndrecht. Groen levert een belangrijke bijdrage aan wat Zwijndrecht is en wil zijn. Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefkwaliteit, in ruimtelijk, ecologisch en in klimatologisch opzicht. Bij het bepalen van een identiteit

van Zwijndrecht is naast water ook groen een belangrijk onderdeel. Gemeente Zwijndrecht heeft recent de Groenvisie (2019) vastgesteld. De groenstructuren in het Stationskwartier vormen de context waarin Zwijndrecht de ambities uit de Groenvisie waar maakt. De gevolgen van het toevoegen van woningen (zoals toenemende drukte in de ondergrond en een toenemende vraag naar parkeerplaatsen) mogen niet per definitie leiden tot een kwalitatief minder mooie groene omgeving. De kwaliteit van het groen bepaalt namelijk hoe men naar Zwijndrecht kijkt. Zwijndrecht zet zich in voor een groene openbare ruimte die gezond is en waarin het prettig leven en vertoeven is. De openbare ruimte gebruiken we met elkaar. De openbare ruimte is daarom bij uitstek een instrument voor het bereiken van meerdere (sociale) doelstellingen. Daarom werken wij ook via een aantal lange lijnen en continuïteit aan goede aansluitingen op de stedenbouwkundige structuur op stedelijk niveau voor. De bomenstructuur draagt daarin bij aan de leesbaarheid.

Behalve in de openbare buitenruimte is groen ook op bouwblokniveau belangrijk, in de vorm van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels. De ambitie is om een deel van het oppervlak van het bouwblok een groene invulling te geven. Voor een prettige verblijfskwaliteit en aantrekkelijke woon-/werk omgeving zijn een goede bezonning, een gunstig windklimaat, geluid en uitzicht belangrijk. We vragen ontwikkelende partijen hiermee rekening te houden in het ontwerp.

Omdat het Stationskwartier een binnenstedelijke dichtheid krijgt, is er relatief weinig ruimte voor een uitgebreide groenstructuur. Echter, met een efficiënte verkaveling en de verwijdering van zo veel mogelijk asfalt wordt wel een zo groen mogelijke stadruimte gecreëerd. In principe gaan we ervan uit dat de belangrijkste uitloopgebieden het Develpark en de oever van de Oude Maas zijn in



Zwijndrecht. In de toekomst wordt het Stationskwartier via de snelfietsroute F16 uitstekend verbonden met het nabijgelegen Weizigtpark in Dordrecht.

Koninginneweg en de De Bruïnelaan hebben een stevige, doorgaande boomstructuur. Een fijnmazig weefsel voor voetgangers en fietsers in het gebied verbetert de doorwaadbaarheid van het gebied en de aansluiting op de omgeving. Dit betekent een verbinding tussen de brug en de Burgemeester Boumaweg en van het station naar de verlengde Brugweg. De verbindingen worden ondersteund met groen. Er zijn diverse lijnen, die hier een bijdrage aan moeten leveren:

1. De Koninginneweg/Burgemeester Boumaweg als hoofdstraat met forse boomstructuur, die duidelijk in het Develpark eindigt.
2. De Brugweg als stevige verkeersboulevard met water en groen
3. De linten vanuit het station richting de rivier met een afwisselender profiel
4. De pleinen, die een meer stedelijke beplanting hebben en uitnodigen tot verblijf onder boomdaken.

DUURZAAMHEID



Succesvolle energietransitie

De energietransitie is één van de hoofdpijlers in de duurzaamheidsambities van Zwijndrecht. In het Stationskwartier richten we ons op bijna energie neutrale gebouwen (BENG), in combinatie met gebruik van een publiek warmtenet. Het streven is om het Stationskwartier een innovatief gebied te laten zijn waarin een hoge mate van duurzaamheid mede de kwaliteit bepaalt. Een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit gaat er samen met een lage milieubelasting.

De ambitie van het Zwijndrechtse gemeentebestuur sluit naadloos aan op de maatschappelijke trend: zorgvuldig en omgevingsbewust wonen, werken en leven. Regionaal wordt ingezet op een warmtenet. Conform onderzoeksuitkomsten in de Transitievisie Warmte 1.0 wordt in Zwijndrecht ingezet op aansluiting van de woningen op een publiek warmtenet. Het streven is een zover mogelijk energieneutraal gebied.

De lat ligt hoog

De gemeenteraad van Zwijndrecht heeft haar duurzaamheidsambities in meerdere documenten vastgelegd, zowel lokaal als op regionale schaal. Daaronder vallen gasloos Zwijndrecht in 2035 en CO2-neutrale opwekking van energie (2050). Duurzaamheidsnormen worden strenger en kosten van niet-duurzaam energiegebruik zullen stijgen. Reden genoeg om maximaal gebruik te maken van beschikbare ruimtelijke en technische middelen om een gebied te realiseren met ruimte voor water en groen, waar zo min mogelijk water en zo veel mogelijk duurzame energie wordt verbruikt. De ambitie voor duurzaamheid vraagt om een toekomstbestendige inrichting van dit gebied.

Naast warmtevoorziening en nieuwe sanitatie, kan aandacht worden besteed aan synergie, ruimtelijke ontwikkeling en gebiedsklimaat. Onder synergie valt het

adaptief vermogen van het plan (toekomstbestendigheid in relatie tot tijdelijk gebruik van locaties). De uitwerking van ruimtelijke ontwikkeling gaat om het optimaliseren van het netwerk voor langzaam verkeer (aanleg goede fietsvoorzieningen), het beperken van overstromingsrisico (voldoende buffercapaciteit en flexibiliteit, hemel waterbeheer) en het optimaliseren van de ecologische waarden. Onder gebiedsklimaat komt de optimalisering aan de orde van het thermisch buitenklimaat (beperken hittestress door verspreide groene zones), het windklimaat (met name bij hogere gebouwen), het geluid (geluidluwe zijde woningen) en de lichttoetreding (aantal zon-uren per dag).

Het Stationskwartier wordt een gebied waarin een balans aanwezig is tussen de zeven functies die welvaart en welzijn bepalen: wonen, werken, recreëren, natuur, water, open gebied en infrastructuur. Het motto Slim, Levendig en Dynamisch heeft de belofte van een duurzaam evenwicht in zich.



“Slim” herstelt de balans tussen infrastructuur en welzijn en maakt verdichting rondom de stations mogelijk. “Levendig” vereist een openbare ruimte waarin het prettig verblijven is en creëert vraag in het hogere segment in de woning- en kantorenmarkt, waarin aandacht is voor duurzame bouwmethodes. “Dynamisch” vereist uitstekende verbindingen met de omliggende gemeente en regio. Hierdoor worden functies die niet in het Stationskwartier kunnen worden gerealiseerd toch goed bereikbaar. Het Stationskwartier wordt ontwikkeld tot een gebied met een hoge toekomstwaarde. Dat betekent dat hier een gebied ontstaat dat bijdraagt aan een balans tussen welvaart en welzijn, ook voor de komende generaties. In een milieubelast gebied als het Stationskwartier waar het welzijn niet vanzelf aanwezig is, is aandacht voor deze balans vanzelfsprekend en noodzakelijk.

Ruimtegebruik

Duurzaamheid staat voor kwaliteit op de lange termijn. De keuze om zo dicht op een vervoersknooppunt een stedelijk woon- en werkgebied van hoge kwaliteit te realiseren, geeft al aan dat de gebiedsontwikkeling duurzaam is. Door de situering van de bouwblokken, icoongebouwen en routes en groenstructuren is het knooppunt optimaal bereikbaar. De ruimtelijke structuur met de gesloten bouwblokken in een duidelijk raamwerk biedt voldoende mogelijkheden voor duurzame oplossingen.

Nieuwe sanitatie

Gesloten kringlopen werken een duurzaam gebruik van grondstoffen en energiebronnen in de hand. De inzet van nieuwe sanitatie heeft tot doel de hoeveelheid afvalwater van woningen te beperken, afvalstromen apart in te zamelen en in het gebied te zuiveren. In de afgelopen jaren zijn zuiveringstechnieken ontwikkeld die uitgaan van het sluiten van kringlopen en terugwinning van grondstoffen. Er wordt zelfs netto energie geproduceerd.

Landelijk zijn bovenstaande systemen onder de noemer 'decentrale of nieuwe sanitatie' inmiddels op kleinere schaal met succes toegepast. Zwijndrecht verwacht van ontwikkelaars dat zij nadenken over afvalwaterbeperking in woningen. Voor afvalinzameling sluiten zijn aan bij de bestaande systemen: ondergrondse containerisatie voor restafval. Afvalscheiding in grondgebonden woningen en appartementen vereist opstalruimte, individueel of gezamenlijk.



MILIEUBEPERKINGEN

Het Stationskwartier en omgeving kent op diverse locaties een hoge milieubelasting door infrastructuur en industrie (geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit). In het Masterplan is vastgelegd dat infrastructuur en daaruit volgende risicocontouren geïntegreerd dient te worden in het plan. De milieuproblematiek vereist een actieve benadering: zonder oplossing op diverse vlakken bestaat er geen project Stationskwartier. Het externe veiligheidsdossier is een van de thema's waarin de overheidspartijen samen optrekken om op de lange termijn een oplossing te vinden die voor alle partijen past. Lokaal wordt gezocht naar een verantwoorde manier van ontwikkeling. In plaats van als handicap bij ontwikkeling, wordt infrastructuur als ruimtelijke drager van het gebied ingezet. Op de lange termijn wordt ingezet op ondertunneling van A16 en spoor. Voor de korte en middellange termijn worden plannen ontwikkeld, die dit niet onmogelijk maken.

Op basis van een proefverkaveling (stand december 2018, zie bijlage) is milieuonderzoek uitgevoerd

naar de belangrijkste knelpunten: bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Conclusie uit deze onderzoeken is dat realisatie mogelijk is, rekening houdend met randvoorwaarden. Door slimme positionering en programmering, technische maatregelen en het niet bouwen op bepaalde plekken zijn milieubeperkingen op te lossen. In vervolgfases zal op onderdelen, aanvullend en specifiek onderzoek nodig zijn, gebaseerd op concrete inrichtingsmodellen.

Bodemkwaliteit

Op de bodemkwaliteitskaart van de regio Zuid-Holland Zuid (2015) is de landbodem van de regio ingedeeld in zones met een vergelijkbare milieu-hygiënische bodemkwaliteit. Het plangebied Spoorzone is gelegen in een gedeelte van Zwijndrecht waarvan de bovengrond is geclassificeerd als 'Industrie Heterogeen' en 'Wonen'. De ondergrond wordt geclassificeerd als 'Industrie Heterogeen' en 'Achtergrondwaarde' Bij de verdere planvorming zal per ontwikkellocatie doelgericht onderzoek gedaan moeten worden.

Geluid

Vanuit verschillende bronnen is er een geluidsbelasting voor het Stationskwartier. Zo valt de geluidzonering van het industrieterrein "Groote Lindt Dordt-West" over een deel van het plangebied en zijn er een aantal zeer drukke (spoor)wegen die zorgen voor lawaai. Er heeft onderzoek plaatsgevonden die de geprojecteerde woningbouw toetst aan de wet Geluidhinder. De conclusie is dat het wegverkeer op de rond het plan gelegen lokale wegen leidt niet tot een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Het verkeer op de lokale wegen veroorzaakt geen geluidbelasting die hoger is dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De nieuw aan te leggen wegen (Verlengde Brugweg en het nieuw aan te leggen deel van de Bilderdijkstraat) veroorzaken op de nieuwe woningen evenmin een geluidbelasting die hoger is dan de maximale ontheffingswaarde.

Ten gevolge van de A16 wordt de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Het verkeer op de A16 veroorzaakt op een groot deel van de bebouwing en soms op meerdere gevels van de bebouwing een geluidbelasting die hoger is dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Op de gevels van de hoogbouw aan weerszijden van de A16 bedraagt de geluidbelasting 68 tot 70 dB.

Ook het spoorweglawaai leidt tot een geluidbelasting die hoger is dan de maximale ontheffingswaarde. Het industrielawaai afkomstig van Dordt West/Groote Lindt leidt op de zuid- en oostgevel tot een geluidbelasting van maximaal 55 dB(A) waarmee voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde.

Voor een acceptabele woon- en leefomgeving is volgens het hogere waarden beleid minimaal de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en buitenruimte vereist. Omdat de woningen van diverse kanten (en vanwege meerdere bronnen) een geluidbelasting ondervinden die



hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, zullen in iedere geval hogere waarden moeten worden vastgesteld. Aangezien ook de maximale ontheffingswaarde vanwege verschillende bronnen overschreden wordt, zullen dove gevels en/of een bebouwingsvorm die is afgestemd op de geluidssituatie (bijvoorbeeld carré-vormige bebouwing) noodzakelijk zijn om de geluidbelasting voor weg- én railverkeer passend te krijgen binnen de grenswaarden van de Wet Geluidhinder en de voorwaarden die zijn gesteld in het hogere waarden beleid.

Cumulatie

Op basis van de nu beschikbare resultaten blijkt dat diverse geluidaspecten leiden tot een geluidbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Het bevoegd gezag moet voor het Hogere Waarden Besluit motiveren dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om de conclusie te kunnen trekken dat de haalbaarheid niet in gevaar is, is op basis van de uiteindelijke planvorming zicht op de cumulatieve geluidbelasting van belang.

Luchtkwaliteit

Op basis van onderzoek naar luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat alle berekende concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} op alle berekende toetspunten voldoen aan de voor wettelijke grenswaarden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect luchtkwaliteit inpasbaar is in het kader van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen, titel 5.2). Op basis van de resultaten van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de jaargemiddelde concentraties voor PM₁₀ en PM_{2.5} op alle berekende toetspunten voor het zichtjaar 2030 voldoen aan de WHO-adviesnormen. Voor het zichtjaar 2020 worden deze normen wel nog overschreden. De Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat de voorgenomen planontwikkeling niet in de

weg. Voor de verdere analyse wordt verwezen naar de onderzoeksrapporten in de bijlage.

Externe veiligheid

In de huidige situatie veroorzaakt het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) van 4.99. Door de verdichting van de bevolking door het toevoegen van circa 1.000 woningen (2.100 personen overdag/ 3400 personen s'nachts) op relatief korte afstand van het spoor, zal het maximaal groepsrisico verder toenemen.

De berekeningen die gedaan zijn aan de hand van de proefverkaveling (dec. 2018) laten een toename zien van de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico naar 7,4. Voor de beoogde ontwikkeling is dit dan ook de maximale overschrijding die gemeente Zwijndrecht gaat hanteren voor ontwikkelingen in dit gebied. Gemeente Zwijndrecht blijft zich inzetten voor een vermindering van het vervoer gevaarlijke stoffen om de omgevingsveiligheid te verhogen. De overschrijding is gebaseerd op de rekenmethodiek en de hoeveelheid gevaarlijke goederen (vastgesteld in Basisnet) dd. januari 2019.

Het plaatsgebonden risico (PR) is geen belemmering voor het planvoornemen aangezien bebouwing met kwetsbare objecten in het plasbrandaandachtsgebied is uitgesloten en deze ruimte gebruikt wordt om andere functies onder te brengen. Delen van de eerste 200 m vanuit het spoor worden aangewezen als voorschriftengebied, waarin conform het Besluit bouwwerken leefomgeving aanvullende bouweisen voor nieuwbouw en vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen gelden. Dit wordt de komende tijd verder uitgewerkt. De overige risicobronnen, zoals: A16, Merwede,

Buisleiding, Rangeerterrein Kijkhoef, Brenntag, Ashland zijn niet of minder relevant. Ten aanzien van deze bronnen veroorzaakt de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in meer- of mindere mate voor een toename van het groepsrisico, maar blijven risicobronnen onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Voor de vaststelling van het Bestemmingsplan zal de toename van het groepsrisico verantwoord moeten worden, hierbij is het wettelijke advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) essentieel. Daarom is door gemeente Zwijndrecht al in de fase van schetsontwerp samengewerkt met de Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid en de Veiligheidsregio en zal ook in de verdere uitwerking van de projectgebieden de samenwerking essentieel blijven.

Archeologie

Archeologisch onderzoek zal worden uitgevoerd wanneer deelontwikkelingen concretere vormen aannemen.

Water

Er loopt een primaire waterkering door het gebied. Zwijndrecht werkt samen met het Waterschap voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Eerste verkenningen hebben uitgewezen dat bouw op deze locatie mogelijk is. Wel is een goede afstemming vereist, zodat de dijk en de kanteldijk rondom de Drechtunnel goed blijven functioneren. Aanwezigheid van oppervlaktewater is een belangrijk uitgangspunt voor incidentbestrijding in het kader van de externe veiligheid. Daarnaast is het hele gebied, met name ook noordelijk van het spoor (Spoorpark), aangewezen als zoekgebied voor waterberging.

Dit brengt met zich mee, dat de verdere planvorming in goedoverleg met het Waterschap zal worden vormgegeven.



ONTWIKKELEN

6

6.1 Organisatie en financiën

Woonkracht10 en gemeente Zwijndrecht hebben, als de twee grootste grondeigenaren in het gebied, de handen ineengeslagen om de transformatie van het Stationskwartier mogelijk te maken. Synergie en flexibiliteit zijn daarbij de sleutelwoorden. Om de transformatie succesvol te laten verlopen is het daarnaast van belang om gedurende het ontwikkeltraject meer partners bij het proces te betrekken en te laten committeren aan de ruimtelijke opgave en financiële uitdagingen. De transformatie van het Stationskwartier is een ingrijpende en kostbare operatie. De hoofdstructuur van het gebied zal immers drastisch moeten veranderen om de omgevingskwaliteit te verhogen en het gebied aantrekkelijk te maken voor nieuwe ontwikkelingen. Het is de overtuiging dat de nieuwe hoofdstructuur en de bijbehorende invulling zorgt voor een toename van de waarde van het vastgoed, waardering van het gebied en voor een bijdrage aan Zwijndrecht als geheel.

Terugblik, we hebben geleerd van het verleden...

Het is inmiddels bijna 10 jaar geleden dat de gemeentes Zwijndrecht en Dordrecht de Structuurvisie Maasterras Drechtsteden publiceerde. Van die visie is slechts weinig tot realisatie gekomen. Een belangrijke reden hiervoor was de toen intredende vastgoedcrisis. Met name het commerciële bedrijfsmatig vastgoed kreeg tussen 2008-2015 harde klappen en juist op deze ontwikkeling lag de voornaamste focus in de Structuurvisie. Een andere reden lag bij de beperkte vrijheid en flexibiliteit die de visie bood. Hierdoor konden publieke en marktpartijen nauwelijks anticiperen op nieuwe ontwikkelingen in de markt. Alle partijen hebben hieruit hun lering getrokken. De gehele strategische opzet van de gebiedsontwikkeling Stationskwartier verschilt hierin cruciaal met de oude Structuurvisie Maasterras uit 2011. Wat die verschillen zijn wordt hieronder toegelicht. Kernboodschap daarbij is: iedere partij is zelf verantwoordelijk voor haar eigen project, maar samen wordt gezocht naar elkaars optimalisatie! Develop Apart Together (DAT) Het is een model dat in de lande in ontwikkeling is voor stedelijke transformatiegebieden. De kenmerken van dergelijke gebieden zijn:

- versnipperd eigendom
- investeringsanimo marktpartijen vaak op plot-niveau
- verschil in fase en tempo ontwikkeling per plot
- 'laadvermogen' i.v.m. mobiliteit is kritisch
- relatie met andere ontwikkellocaties in gemeente en regio

Bovenstaande geldt ook sterk voor het Stationskwartier. Onafhankelijk waar het kan dus, maar gezamenlijk verantwoordelijk voor het resultaat. Daarom geldt dat waar partijen elkaar kunnen versterken helpen ze elkaar, daar waar tegenvallers liggen wordt gezamenlijk gezocht naar een oplossing (dus, win-win geldt hier voor iedereen!).

6.2 Samenwerken, gemeente, corporaties en marktpartijen

Dit Masterplan is tot stand gekomen met alle partijen die (grond)posities hebben of in het verleden hun wensen of plannen hebben kenbaar gemaakt. In een eerste verkenning bleek dat het bestaande vastgoed van Woonkracht10 veelal aansloot bij posities of verouderd vastgoed van de gemeente. Zo ontstond een plangebied (met schaalgrootte) waarin een gezamenlijk doel/visie geformuleerd kon worden. Vervolgens is in de driehoek Stedenbouw/Ruimtelijke kwaliteit, (Woning)Markt en Financiële middelen onderzocht waar de beste kansen lagen voor een vernieuwd woningprogramma voor Zwijndrecht. Een eerste schetsontwerp (stand mei 2019, zie bijlage) is het uitgangspunt voor berekening en onderzoek van beide partijen. Vervolgens werd dit totale programma weer verdeeld in projectgebieden en vervolgens geabstraheerd in dit Masterplan. Op deze wijze is er een gemeenschappelijke visie geformuleerd waaraan alle partijen zich kunnen verbinden, zonder dat partijen hun regie verliezen over hun eigen ontwikkelpotentieel.

6.3 Citymarketing, gebiedspromotie en positionering

Het Stationskwartier is op dit moment moeilijk één beeld te omschrijven of te bevatten, laat staan om voor te stellen hoe circa 1.000 - 1.200 nieuwbouwwoningen in dit gebied gerealiseerd zullen worden en wat dat betekent. Om de marktvraag goed te benutten zal de boodschap krachtig Zwijndrecht ver buiten de grenzen van Zwijndrecht gecommuniceerd moeten. Pas dan kan een brede doelgroep worden aangesproken en geënthousiasmeerd voor een fantastisch nieuw woongebied. Regionaal zal bekend moeten worden dat Zwijndrecht nieuwe woonmilieus gaat realiseren die regionaal attractief zijn en vele kansen gaan bieden. Deze nieuwe woonmilieus bieden zowel kansen voor de Zwijndrechtenaar die graag een nieuwbouwwoning wil betrekken (en dus een andere woning achterlaat), als regionale bewoners die aangetrokken zullen worden door nieuwe technisch-moderne woningen in een nieuwe groene autoluwe setting, gelokaliseerd op loopafstand van het station. Het is dus van groot belang dat deze nieuwe visie door iedere betrokken partij of stakeholder maximaal uitgedragen wordt. Daarvoor zullen middelen worden ontwikkeld (interactieve website, advertenties, planbureau locaties, etc.) die de gezamenlijke gebiedspromotie te ondersteunen. Monitoring vanuit gemeente, corporaties en marktpartijen op welke doelgroepen, verhuisbewegingen en doorstromingen deze gebiedsontwikkeling teweegbrengt kan leiden tot bijstelling van de Gebiedspromotie.

6.4 Planologische uitwerking

De herontwikkeling van het Stationskwartier is voor het overgrote deel niet mogelijk binnen de verschillende bestemmingsplannen die het plangebied bestrijken. Om de

ontwikkeling mogelijk te maken dienen daarom één of meer ruimtelijke besluiten te worden genomen. Met deze ruimtelijke besluiten wordt een nieuw planologisch kader vastgelegd, op basis waarvan de noodzakelijke vergunningen kunnen worden verleend. Na vaststelling van dit Masterplan door de gemeenteraad wil gemeente Zwijndrecht op korte termijn starten met de ruimtelijke procedures die nodig zijn om tot een nieuw planologisch regime te komen en zodoende zekerheid te bieden aan de verschillende ontwikkelaars.

Voor het Stationskwartier wordt een gefaseerde ontwikkeling van een samenhangend gebied beoogd. Elk van de deelontwikkelingen moet binnen deze samenhang gerealiseerd worden. Om de samenhang in praktijk te brengen is dit Masterplan als overkoepelend kader opgesteld. Enerzijds is zo de benodigde diversiteit te verkrijgen in bijvoorbeeld het programma per bouwlek, anderzijds biedt dit Masterplan de beleidsmatige onderbouwing van de verdere ontwikkeling van het gebied en daarmee meer zekerheid dat omgevingsvergunningen kunnen worden afgegeven indien sprake is van ontwikkelruimte.

De kracht van de plannen voor herontwikkeling ligt in de flexibiliteit op de lange termijn, waardoor de exacte uitwerking van deelgebieden steeds kan worden afgestemd op de nieuwste inzichten en de actuele omgevingssituatie. De toekomstige situatie is voor delen van het stationskwartier nog niet geheel uitgedacht, waardoor de uitvoerbaarheid van deze delen van de ontwikkeling binnen de wettelijke plantermijn van 10 jaar mogelijk niet aantoonbaar is. Hier is flexibiliteit en bijsturing op de lange termijn gewenst. Met een adaptieve beleidscyclus is het mogelijk om een vinger aan de pols te houden en gedurende de ontwikkeling bij te sturen op de gewenste kwaliteiten van de eindsituatie. Voor enkele deelgebieden van het Stationskwartier is echter al veel bekend over het gewenste eindbeeld. Voor deze deelgebieden is juist een pragmatische aanpak gewenst om zo snel mogelijk (lineair) van masterplan tot realisatie te komen. Er is daarom een voorkeur voor een middenweg in planologische sturing: lineair wat lineair kan, adaptief waar de complexiteit dat vereist.

De Crisis- en herstelwet (Chw) biedt de mogelijkheid om vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Binnen de Omgevingswet wordt het omgevingsplan geïntroduceerd als nieuw instrument, waarin onder andere de bouw- en gebruikskregels van het bestemmingsplan worden opgenomen. Vanwege de integratie van ruimtelijke wetgeving met milieuwetgeving, maakt het omgevingsplan een ruimere regelgeving mogelijk, waarin niet slechts een 'goede ruimtelijke ordening', maar een 'gezonde en veilige fysieke leefomgeving' centraal staat. Aanmelding voor de Chw maakt het mogelijk om nu al bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte op te stellen voor

een gebied en gebruik te maken van juridische instrumenten (onder andere voor het kostenverhaal) die de nieuwe wet introduceert.

De verbrede reikwijdte biedt de mogelijkheid om regels te stellen waarmee gestuurd kan worden op de beoogde omgevingskwaliteit. Dit sluit goed aan bij de ambities voor het Stationskwartier, waarmee de gemeente Zwijndrecht een kwalitatieve verbetering van het gebied beoogt. Hoewel de verschillende deelontwikkelingen voor een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijkerwijs aan elkaar gekoppeld zijn, zijn ze vanuit een goede fysieke leefomgeving wel verbonden. De woningbouwopgave en de beoogde kwaliteitsverbetering van de leefomgeving zijn bepalend voor de ontwikkeling van een samenhangend gebied.

De Crisis- en herstelwet biedt meer flexibiliteit voor ontwikkeling in de geest van de Omgevingswet, uiteraard wel onder het stellen van voldoende waarborgen voor een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. Daarnaast geeft het wetsvoorstel van de Aanvullingswet Grondeigendom de ruimte om het concrete kostenverhaal uit te stellen tot het moment dat er sprake is van een activiteit van bouwen. Dit geeft dan op dat moment de grondslag voor het kostenverhaal, terwijl de eigenaar/ontwikkelaar partij al vanuit het onderliggende bestemmingsplan het kader voor het kostenverhaal heeft kunnen beoordelen en daar zijn bouwinitiatief mede op heeft kunnen baseren.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken gaat de gemeente Zwijndrecht het Stationskwartier aanmelden als duurzaam innovatief experiment in het kader van de voorbereiding op de Omgevingswet, waarmee beschikking wordt verkregen over de experimenteerruimte die de Omgevingswet biedt. Gedurende de voorbereiding van de ruimtelijke procedure zal worden bepaald van welke experimenteerruimte uit de Crisis- en herstelwet uiteindelijk gebruik gemaakt zal worden. Dit betekent dat voor het Stationskwartier gebruik gemaakt zal worden van één of meer bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. Artikel 7c van de Crisis- en herstelwet biedt onder meer de mogelijkheid om in deze plannen een nader afwegingsmoment in te bouwen en regels op te nemen ten behoeve van een veilige en gezonde leefomgeving en goede omgevingskwaliteit. Deze regels kunnen ook als open norm worden geformuleerd, hetgeen extra flexibiliteit biedt. Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kent een plantermijn van twintig jaar. Hierdoor kan worden aangesloten bij de looptijd van de ontwikkeling. Gezien de complexiteit van de ontwikkeling is het opknippen van het plan in meerdere ruimtelijke besluiten een goede optie om te versnellen waar nodig. Dit betekent dat gemeente Zwijndrecht gebruik van Wabo-afwijkinsprocedures voor die deelplannen die voldoende concreet en uitvoerbaar zijn en op korte termijn tot uitvoering moeten komen overweegt. Hierbij geldt wel dat via het masterplan de samenhang met



de overige deelontwikkelingen wordt geborgd en het kostenverhaal hierin zorgvuldig aansluit en incorporeert. Vanwege de samenhang die met het masterplan wordt beoogd en die in het masterplan wordt beschreven, zijn de verschillende deelontwikkelingen binnen het Stationskwartier niet los van elkaar te zien. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage vereist dat de milieueffecten van de gehele ontwikkeling in cumulatie worden beschouwd bij het beoordelen van de noodzaak om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Indien een m.e.r.-procedure noodzakelijk wordt geacht, wil de gemeente Zwijndrecht deze strategisch in zetten om met het milieueffectrapport de afweging van de nog te maken keuzes te onderbouwen en monitoring en bijsturing van de ontwikkeling van het Stationskwartier voor te bereiden. De doelstelling is zo met het MER de beleidsinformatie te bieden om een cyclisch besluitvormingsproces op te zetten.

6.5 Methode / aanpak / flexibiliteit

Gebiedsontwikkeling anno nu is niet meer denkbaar zonder flexibiliteit. Waren het vroeger vooral professionele marktpartijen waarmee een gebied veelal in één keer integraal kon worden ontwikkeld, is het tegenwoordig veel meer een diversiteit aan initiatieven die tezamen de gebiedsontwikkeling vormen. De gemeente omarmt de kans om een duurzaam, hoogwaardig stedenbouwkundig plan te ontwikkelen dat enthousiasmeert en ruimte biedt aan initiatieven uit de markt. In de planvorming wordt dan ook gezocht naar vrijheid en flexibiliteit van de plannen. In de essentiekaart van dit Masterplan is een ruimtelijk raamwerk uitgetekend die met de structuur voor wegen, water, groen en verbindingen de onderliggende zekerheden biedt voor de planvorming. Met deze toekomstbestendige stedenbouwkundige hoofdstructuur kunnen de projectgebieden, binnen zekere grenzen, flexibel kunnen worden ingevuld. Omdat het gaat om een langjarige binnenstedelijke transformatie zijn de deelgebieden zo afgebakend dat een onafhankelijke ontwikkeling van de diverse bouwlocaties grotendeels mogelijk is. Op de Essentiekaart worden de verschillende projectgebieden van A t/m T aangeduid. Deze gebieden vallen samen met een bepaald eigendom (gemeente, corporatie of commerciële partij) en zijn relatief onafhankelijk van elkaar te ontwikkelen. De eigenaar bepaalt het ontwikkeldoel (woonprogramma, overig) waarvoor met dit Masterplan bepaalde (ruimtelijk-functionele) kaders worden meegegeven. De gebiedsontwikkeling zal starten bij A en de komende jaren naar het noorden uitwerken.

Voorbeeld (in cursief):

Op het moment dat gebied A ontworpen, ontwikkeld en gerealiseerd wordt is nog niet duidelijk hoe bijvoorbeeld de verkoop van de woningen in gebied I,J,K zal gaan lopen. Het is echter wel van belang dat gebied A gerealiseerd wordt binnen de gestelde kaders, met name voor de bewoners van sloopwoningen zodat zij tijdig een goed alternatief

aangeboden krijgen. Deze bewoners krijgen een urgentieverklaring die de corporaties regelen. Al deze verhuisbewegingen worden gemonitord waardoor er voortdurend geanticipeerd kan worden op de woningbehoefte. Zo is het goed denkbaar dat er in de toekomst bijstellingen in het woonprogramma nodig zijn omdat de verhuisbehoefte of vraag buiten Zwijndrecht is veranderd. In de vervolgfasen kan op deze veranderende woningbehoefte worden ingespeeld door het woonprogramma in een projectgebied bij te stellen zonder dat het totale sociale- en vrije sector segment wordt aangepast. Ook de fasering van de verkeersinfrastructuur kan hierop worden afgestemd.

In de proefverkaveling van december 2018 is een programma per projectgebied ontwikkeld, waarin programma, kwaliteit en financieel resultaat in meerdere slagen zijn geoptimaliseerd. Hierbij zijn de woningaantallen getoetst op de randvoorwaarden m.b.t. geluid- en fijnstof normering en de externe veiligheid. Ook is het parkeerprogramma in de stedenbouwkundige uitwerking meegenomen.

Het is vooral aan de markt om te bepalen welke woningen waar gebouwd kunnen worden. Hierbij vormt het Masterplan logischerwijs het kader. Tussen de verschillende projectgebieden vindt afstemming plaats zodat partijen elkaars ontwikkeling versterken. Iedere marktpartij zal vooraf moeten aantonen wat de meerwaarde is voor het totale Stationskwartier. Tevens biedt dit voor marktpartijen de mogelijkheid om met andere marktpartijen een verdere samenwerking te zoeken zodat een risicospreiding kan plaatsvinden bij ontwikkeling, afzet en realisatie (ook wel risico demping genoemd). Het bouwprogramma, en de daar van afgeleide grondwaarde, kan hierdoor aan veranderingen onderhevig zijn. Periodieke monitoring geeft inzicht in de ontwikkeling van het bouwprogramma en de daarvan afgeleide grondwaarde. Op deze wijze kunnen programma, kwaliteit en financiële uitgangspunten ook in de loop van de tijd op elkaar worden afgestemd en eventueel bijgesteld. Verder kan de gemeente Zwijndrecht de regie houden op de totale woningbouwproductie en kan de woningbouw (gecontroleerd per projectgebied) tot uitvoering laten komen. Op deze wijze transformeert het Stationskwartier per projectgebied stap voor stap tot het nieuwe levendige hart van de Tuinstad.

6.6 Commerciële marktvraag en plancapaciteit / vraaggestuurd wonen

Uit de marktonderzoeken (Springco, RIGO) is een beeld op te maken van de huidige woningmarkt met de bestaande voorraad. Tegelijk biedt het echter onvoldoende basis om een woningvraag te definiëren voor de toekomst, zeker wanneer er met een intensieve gebieds promotie, nieuwe investeerders en particulieren worden aangetrokken. De dynamische (regionale) woningmarktafzet in het Stationskwartier is sterk afhankelijk van wat de kwaliteit van het nieuwe woonmilieu op het Maasterras zal worden en hoe goed

de aansluiting op het station zal worden. Bij de ontwikkeling van ieder projectgebied zal de marktvraag door partijen in samenwerking opnieuw worden opgemaakt. Indien op bepaalde bouwvelden geen balans tussen opbrengsten en kosten is, gaan partijen in gesprek en kan de ontwikkeling hiervan binnen bepaalde kaders leiden tot uitstel, wijziging van het plan en/of programma of andere oplossingen. Van alle bouwvelden worden de mogelijkheden tot een optimale exploitatie onderzocht en benut.

Het delen van die informatie is cruciaal om het totale woonprogramma te kunnen bewaken en te kunnen anticiperen op mogelijk trendbreuken (zowel bij een vraaguitval als bij een stijgende vraag). Met een gezamenlijke afstemmingen gezamenlijk doel zullen marktpartijen en corporaties niet elkaars concurrent worden maar juist elkaars partners. Ze hebben er namelijk allemaal baat bij dat de juiste doelgroep wordt aangesproken bij iedere nieuwe ontwikkeling. Op deze wijze kan iedere projectgebied een robuust onderbouwd beeld vormen van de potentiële afzet (zowel in koop als beleggershuur).

6.7 Retail en werkruimte versus economie en planontwikkeling

Eén van de speerpunten van de Spoorzone is bevordering van economische activiteit. In de lijn van dit Masterplan wordt gestreefd naar een levendig gebied. Aangezien het Stationskwartier leent voor stedelijke functies, die gebaat zijn bij forensen en een exclusieve omgeving, zal naar passende werkgelegenheid worden gezocht. Levendig is meer dan retail. Het gaat om functies, die economische waarde toevoegen en verblijf stimuleren. Om dit te verwezenlijken zijn dienstverlening en horeca functies die een plek moeten houden en krijgen in het Stationskwartier. Daarnaast gaat retail een rol spelen. De huidige retailmarkt is zeer onvoorspelbaar. Een trend is dat alleen zeer grootschalige, vernieuwende retail een overlevingskans maakt. In het recent opgestelde distributieplanologisch onderzoek is aangegeven dat er in het Stationskwartier vooral gezocht moet worden naar verplaatsing van detailhandel uit andere delen van Zwijndrecht. Veelal wordt een commerciële invulling als oplossing aangedragen om een “levendige” plint te krijgen. Helaas is zelfs recentelijk blijkt meer dan eens dat commerciële plinten met daarboven woningbouw inmiddels achterhaalde concepten zijn voor middelgrote steden. Dit betekent dan ook dat dit niet de enige manier is om werkgelegenheid te bieden.

Het is voor het Stationskwartier wellicht interessanter om meer flexibiliteit in te brengen als het gaat om ruimte voor retail en werken. Dat kan door bouwkundig de plinten zodanig te maken en stedenbouwkundig zodanig in te passen dat deze gevuld kunnen worden met verschillende functies. Door overmaat in de gebouwen te realiseren zodat op termijn een verkleuring van functies mogelijk wordt. Door functies als horeca en

werkplekken te combineren. Door thuiswerken en werken aan huis zal een prominente plek in te laten nemen passend bij het stedelijke karakter van het Stationskwartier. Daarnaast dient in dat kader ruimte geboden te worden aan gemeenschappelijke functies, sport- en fitness, buurtsuper, etc.

6.8 Financiële robuustheid

Het streven naar kwaliteit gaat ook samen met het streven naar een optimale grondwaarde. Alle deelnemende partijen profiteren hiervan en grondeigenaren dragen ook een steentje bij. Om de leefomgevingskwaliteit van het gebied zo veel mogelijk te verhogen en hierdoor ook de aantrekkelijkheid voor nieuwe doelgroepen te bevorderen zullen, conform de wettelijke verplichting, kosten worden verhaald. Gemeente Zwijndrecht geeft hierbij haar voorkeur aan het maken van anterieure afspraken. De basis hiervoor ligt in de overgangsperiode richting de Omgevingswet, op het moment van vaststellen van dit Masterplan, in twee wettelijke grondslagen. Enerzijds de vigerende Wro en anderzijds de Crisis- en herstelwet met de experimenteerruimte voor kostenverhaal. Deze experimenteerruimte wordt naar de huidige stand van zaken mede bepaald door de huidige concept-versie van de Omgevingswet en het wetsvoorstel Aanvullingswet grondeigendom. Aangezien de Omgevingswet en Aanvullingswet grondeigendom nog niet in werking zijn getreden wordt hier uitgegaan van de status van beide wetten op dit moment.

De kostendie mogen worden verhaald zijn en worden op wet-/regelgevingsniveau bepaald. Op hoofdlijnen kunnen zowel in de Wro als in de Aanvullingswet grondeigendom drie kostensoorten worden onderscheiden: Civiele werken; Onderzoekskosten; Plankosten. Voor de dekking van met name de bovenwijkse/bovenplanse investeringen in het Stationskwartier zal dan ook het wettelijk verplichte kostenverhaal worden toegepast. De wijze waarop dit zal gaan plaatsvinden, wordt verder uitgewerkt. De basis hiervoor ligt in gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving en de daarmee samenhangende investeringen en de samenhang met en uitwerking van het planologische kader.

De keuze voor het planologische kader wordt ingegeven door een zo flexibel mogelijke planontwikkeling- en realisatie. Voor het stationskwartier is sprake van een organische gebiedsontwikkeling gezien de looptijd. Dit geeft een andere methodiek voor het kostenverhaal volgens de huidige Wro en voor de integrale gebiedsontwikkeling onder het wetsvoorstel Aanvullingswet Grondeigendom. Naar de huidige status van het wetsvoorstel wordt er onderscheid gemaakt tussen: kostenverhaal met tijdvak in omgevingsplan (integrale gebiedsontwikkeling); kostenverhaal zonder tijdvak in omgevingsplan (organische gebiedsontwikkeling). De gemeente Zwijndrecht zal dan ook het Stationskwartier aanmelden voor de Crisis- en herstelwet met de

experimenteerruimte voor kostenverhaal.

Dit schept de mogelijkheid om het kostenverhaal uit te stellen tot het moment van activiteit die via de Omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Het kader van het kostenverhaal wordt dan vormgegeven door exploitatieregels op te nemen in het bestemmingsplan. Bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of bij een projectbesluit worden dan exploitatievoorschriften opgenomen. De voorkeur gaat uit naar het vastleggen van afspraken via een overeenkomst tussen marktpartij en overheid omtrent het kostenverhaal. Daarbij wordt het concrete kostenverhaal, op basis van de exploitatieregels in het bestemmingsplan, privaatrechtelijk overeengekomen. Wanneer het kostenverhaal voor bovenplanse investeringen zal plaatsvinden conform de huidige wet-/regelgeving dan dient dit masterplan als basis voor de nog op te stellen uitvoeringsparagraaf behorende bij de structuurvisie van Zwijndrecht. Deze uitvoeringsparagraaf geeft dan het kader en de borging om via een in te stellen fonds deze investeringen te verhalen via een exploitatieplan (dit volgens de huidige Wro-systematiek) wanneer er anterieur met partijen niet tot een overeenkomst kan worden gekomen.

Dit geeft des te meer aan dat marktpartijen en overheid hierbij hand in hand moeten gaan bij uitvoering geven aan de ambities zoals uitgesproken in dit masterplan. De gemeente beseft dat een haalbare exploitatie voor betrokkenen een vereiste is en aan Provincie Zuid-Holland wordt een bijdrage in de infrastructurele opgave gevraagd. Middels het “contingenten” verdelingsprincipe, wordt het afzetrisico en marktrisico maximaal beheerst en bewaakt. Natuurlijk biedt geen enkele analyse 100% zekerheid voor de toekomst, maar de mogelijkheid om per projectgebied de marktafstemming te optimaliseren geeft voor zowel voor het totale woonprogramma als voor marktpartijen zicht op een robuust financieel onderbouwde ontwikkeling en versterkt het comfort dat de ontwikkeling kan bieden aan ontwikkelaars en institutionele beleggers.

6.9 Stedelijke functies / leefbaarheid

De voorgestane stapsgewijze gebiedsontwikkeling zal extra coördinatie en afstemming vragen. De gemeente Zwijndrecht is zich daar terdege van bewust. Omdat de verschillende projectgebieden simultaan kunnen worden ontwikkeld, maar het onmogelijk is om sloop, woonrijp en infrastructurele inrichting tegelijk te laten plaatsvinden is een goed gecoördineerde overlegstructuur en onderlinge afstemming onontbeerlijk.

6.10 Gecontroleerde transitie door afspraken en samenwerking

Samenwerking is ook een gezamenlijk avontuur. Samen werken richting te stip op de horizon. Behalve dat ene doel kan lange termijn ontwikkeling niet zonder afstemming

en vertrouwen. De kunst is daarom partijen in de gebiedsontwikkeling te betrekken en met elkaar te verbinden, met de consument voorop. Van toekomstig te binden partijen wordt een maatschappelijk verantwoord ondernemerschap verwacht. Gestreefd wordt naar een zo transparant mogelijke samenwerking tussen partijen om nieuwe wegen te bewandelen en dingen mogelijk te maken.

De nieuwe gebieden maken deel uit van een stedelijk weefsel. Sociale samenhang en participatie zin dan ook belangrijk. Burgers, gebruikers en geïnteresseerden zijn ervaringsdeskundigen en willen graag weten wat in hun omgeving speelt. Over de ontwikkeling op hoger schaalniveau zullen bewoners regelmatig worden geïnformeerd. Bij de ontwikkeling van de diverse deelgebieden wordt de participatie groter en zullen de omwonenden actief worden betrokken.

Wie participeert zal een informatieplicht hebben naar alle stakeholders en mede ontwikkelaars/beleggers. Ook zullen vooraf “spelregels” worden afgesproken zodat voor iedere (ontwikkende/bouwende) partij dezelfde spelregels gelden. Deze spelregels zullen voor de tenders bij ieder projectgebied bekend worden gemaakt aan alle inschrijvende partijen en moeten passen binnen de aanbestedingsregels van zowel de gemeente als de corporaties.

De ontwikkeling leidt tot samenwerking met verschillende partijen en de Zwijndrechtse gemeenschap. De huidige uitgangspositie, met de gemeente in de rol van regisseur, maakt het mogelijk om gedurende verschillende fasen in te blijven spelen op nieuwe wensen, kansen en ontwikkelingen.

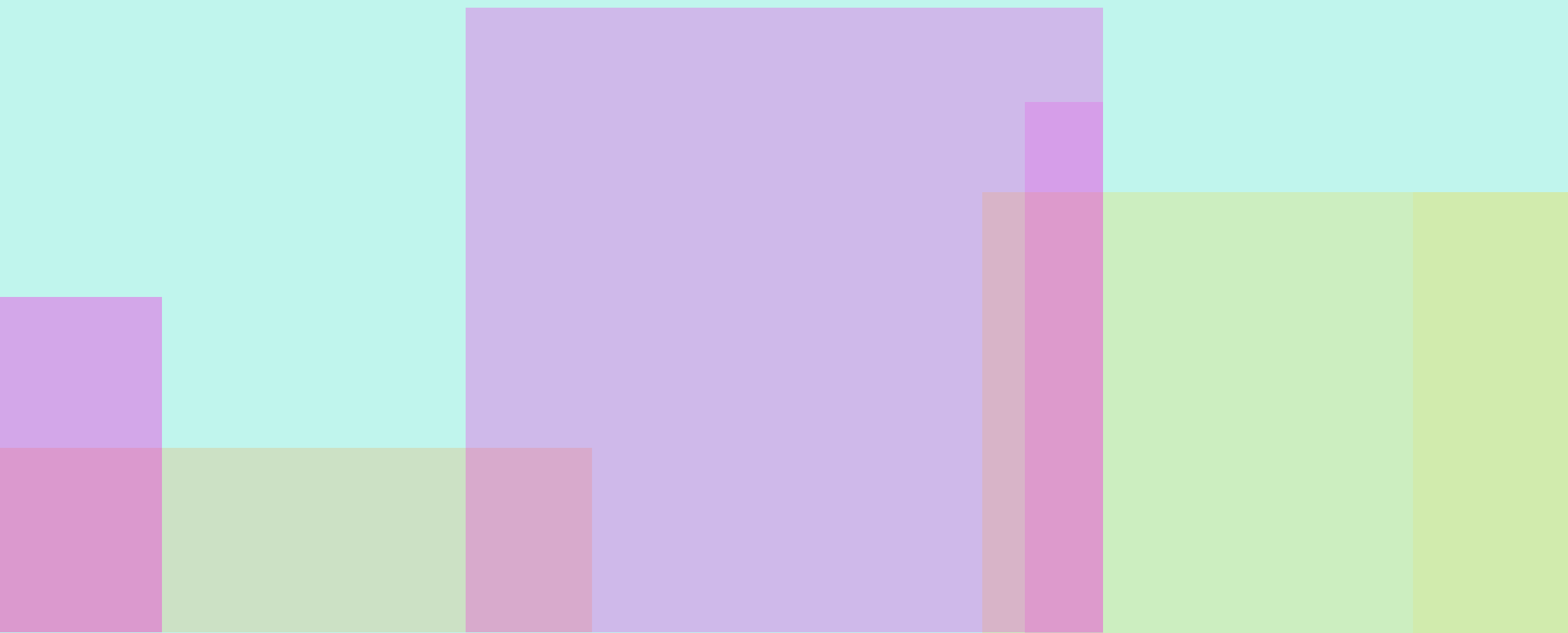
Overall is een gezamenlijke gebiedsregie is nodig op het terrein van:

- globaal programma; dichtheid; functiemix
- mobiliteit en energie
- planning en bekostiging voorzieningen voor totale gebied
- afstemming en fasering van: private investeringen met realisatie openbare ruimte
- DNA- en kwaliteitsbewaking; placemaking
- Participatie en communicatie

De nieuwe omgevingswetgeving biedt kansen om plannen te ontwikkelen die stimuleren tot invulling. Met dit Masterplan zet de gemeente een stap van ‘voorschriften en plannen’ naar ‘mogelijk maken’ en ‘vraaggericht faciliteren’. Er wordt meer ruimte geboden voor initiatief. Zowel letterlijk in ruimtelijke zin, als in functies en typologieën. Dit vereist flexibiliteit in denken en doen en stelt behalve aan de partners dus ook eisen aan de gemeentelijke organisatie. Vanuit de gemeente is een voortvarend team beschikbaar om de planvorming te begeleiden en ruimtelijke procedures zo efficiënt mogelijk in te richten.



BIJLAGEN



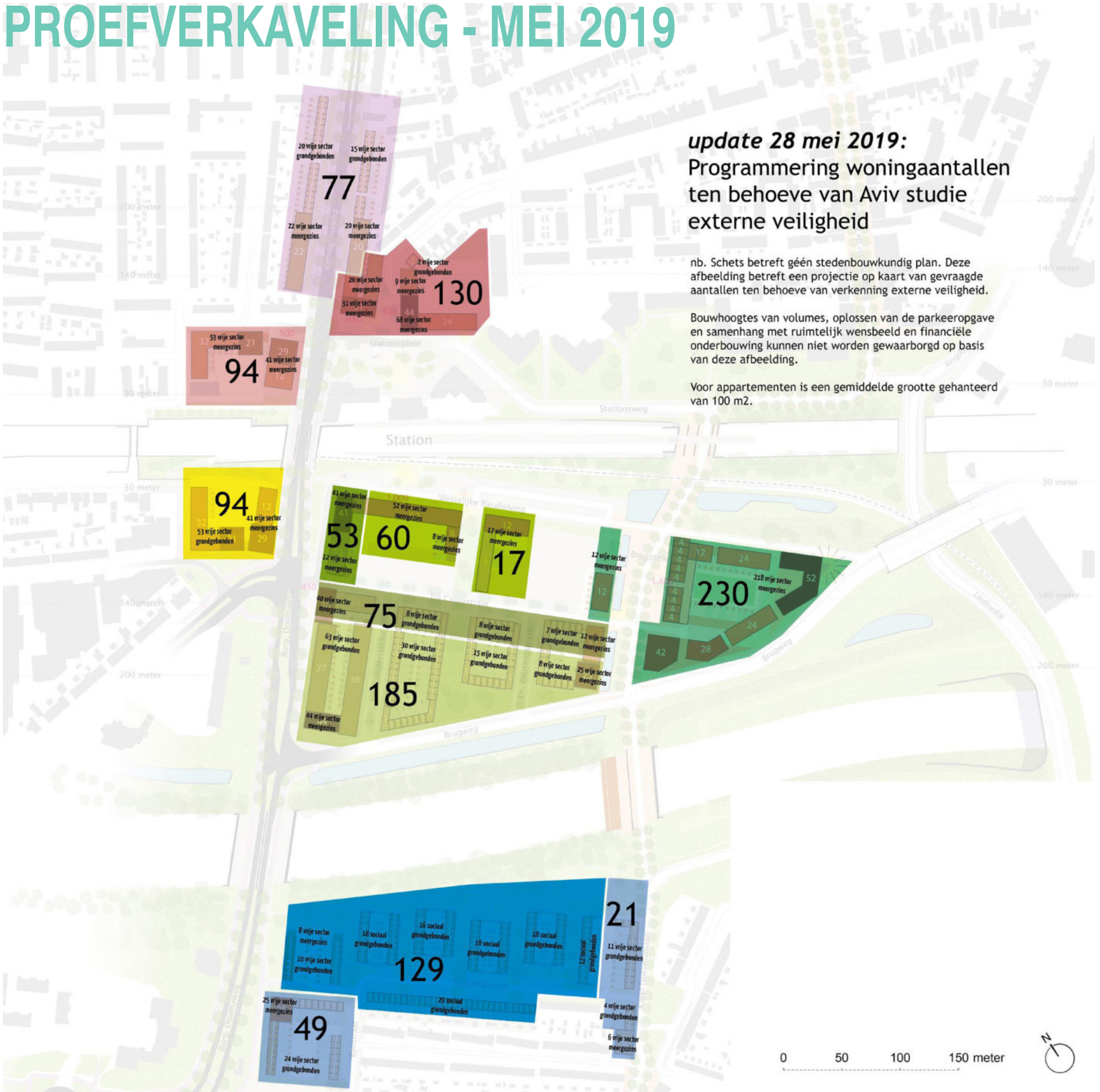
PROEFVERKAVELING - MEI 2019

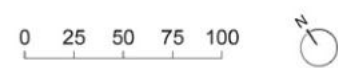
update 28 mei 2019:
 Programmering woningaantallen
 ten behoeve van Aviv studie
 externe veiligheid

nb. Schets betreft géén stedenbouwkundig plan. Deze afbeelding betreft een projectie op kaart van gevraagde aantallen ten behoeve van verkenning externe veiligheid.

Bouwhoogtes van volumes, oplossen van de parkeeropgave en samenhang met ruimtelijk wensbeeld en financiële onderbouwing kunnen niet worden gewaarborgd op basis van deze afbeelding.

Voor appartementen is een gemiddelde grootte gehanteerd van 100 m².





COLOFON

Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht

Levendig hart voor de Tuinstad

september 2019

Opgesteld in opdracht van de Gemeente Zwijndrecht en Woonkracht 10 tussen juni 2019 en september 2019.

Opdrachtgever
Gemeente Zwijndrecht
Miriam Bode
Woonkracht 10
Marc Nelen



Opsteller
Studio Hartzema B.V.
Henk Hartzema
Pim Heikoop
Sába Schramkó
Gianluca De Maria
Dylan van Wel
Aikaterina Myserli

In samenwerking met
Inbo
Wouter van Boekel
Antea Groep
Just Verhoeven
Anita te Lindert



Zwijndrecht is ontspannen, open en tegelijk beschut. Al het goede van Zwijndrecht is ingebed in het groen. Door zijn ontstaansgeschiedenis als een tuindersdorp en groei langs lange linten ontbreekt het Zwijndrecht aan een echt centrum. Op meerdere plekken is er sprake van een knooppunt. Zo is er het bestuurlijk hart, het winkelhart (Walburg) en het Veerplein als plek aan het water die alle heel natuurlijk naast elkaar kunnen bestaan. Je zou kunnen zeggen dat het ontbreken van een 'echt' centrum bijdraagt aan het ontspannen karakter van Zwijndrecht en daarmee onderdeel van de identiteit.

Tegelijkertijd is Zwijndrecht ook van de grote gebaren. Hoge dijken, stevige infrastructuur en grootschalige bedrijvigheid. En dat alles gelegen aan een machtige rivier.

Als iedere ontwikkeling een toevoeging aan de identiteit van Zwijndrecht dan geldt dat in nog sterkere mate voor het Stationskwartier. Het is een plek van uitersten, een gebied met kansen, gelegen midden in de Tuinstad. Hier komen groen, groot, intiem en bebouwd, reuring en rust op allerlei manieren bij elkaar.

Met de ontwikkeling van het Stationskwartier als onderdeel van de Spoorzone kan iets bijzonders toegevoegd worden aan Zwijndrecht. Een bijzondere omgeving, met nieuwe bewoners en goede verbindingen. Door het maken van een nieuwe centrale plek, door het maken van stedelijkheid met het DNA van Zwijndrecht ontstaat er een nieuw hart. Het levendig hart voor de Tuinstad!

S
TU
DIO.
HART
ZEMA.