

Maasterras

Oriëntatie Raad

21-05-2022

DZH
DZH
DZH

FABRICations.

de zwarte hond
architecture urbanism strategy

A photograph of a high-speed train (TGV) stopped at a station platform. The platform is paved with grey tiles and has a tactile paving strip. In the background, a large concrete bridge with multiple pylons and cables spans the tracks. The sky is overcast. The train is white with blue and yellow accents. The platform has several black poles and signs, including a blue diamond sign with the number 4. A red fire extinguisher is visible on the platform. A black bench and a trash can are in the foreground on the right.

Goed verbonden, maar nog geen plek

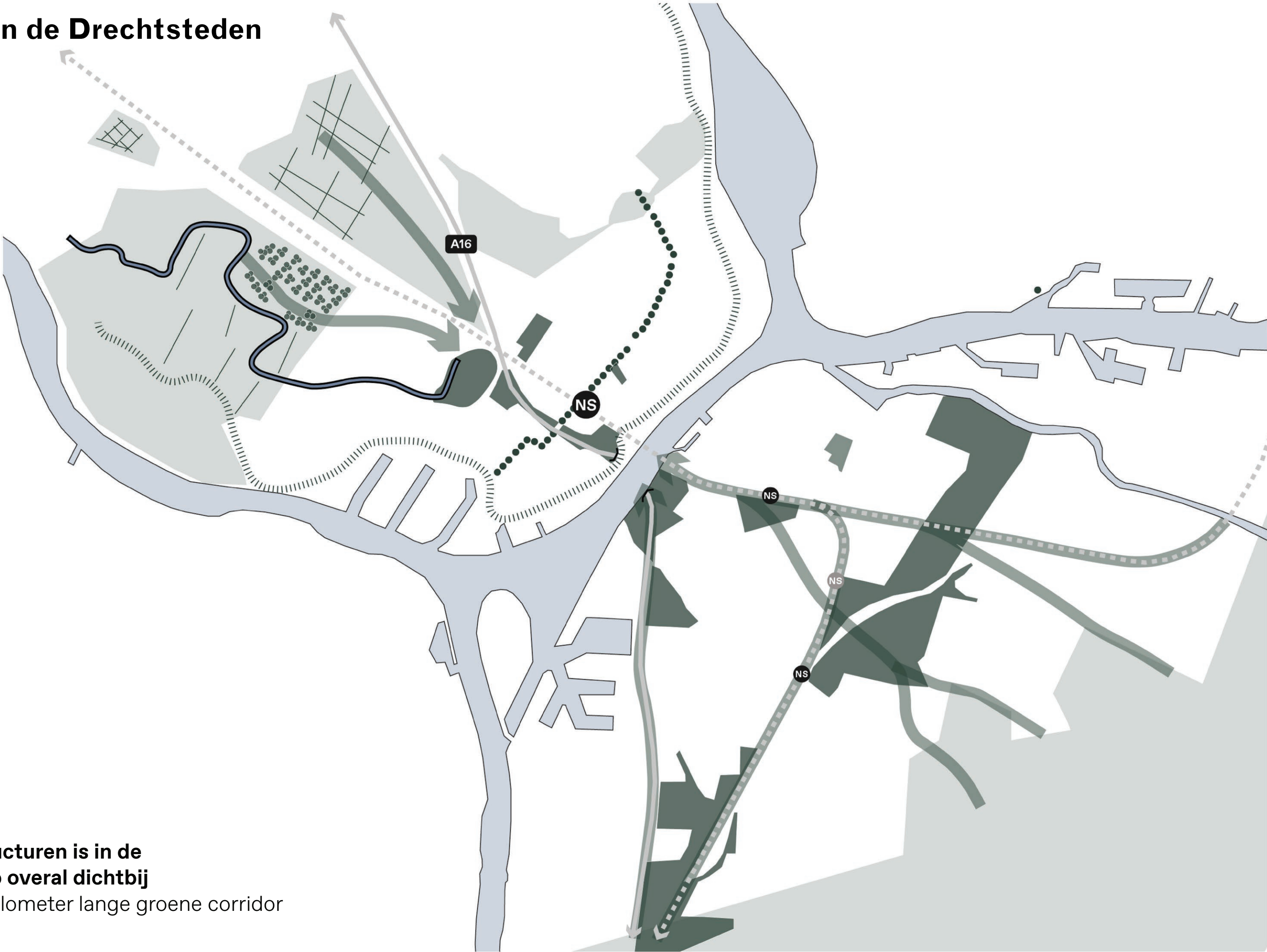
Omgeven door hinder van geluid en externe veiligheid, bij het station van Zwijndrecht maken we een bestemming in het stationsgebied.

Gezonde wijk in het oog van de orkaan

Een groen stedelijk woonmilieu en onderdeel van de groene schakel in de Drechtsteden.

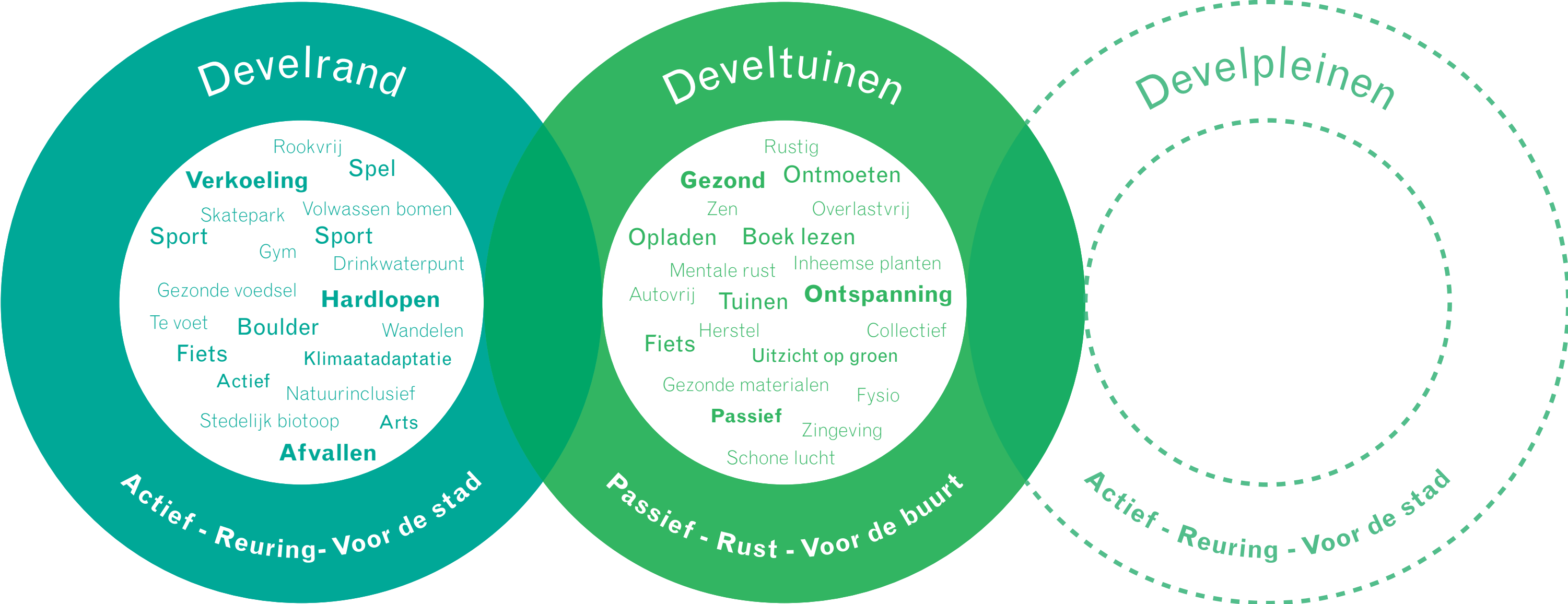


Groene schakel in de Drechtsteden



Via de verbonden groen structuren is in de Drechtsteden het landschap overal dichtbij
Maasterras verbindt een 15 kilometer lange groene corridor

Drie type groene plekken in het Maasterras



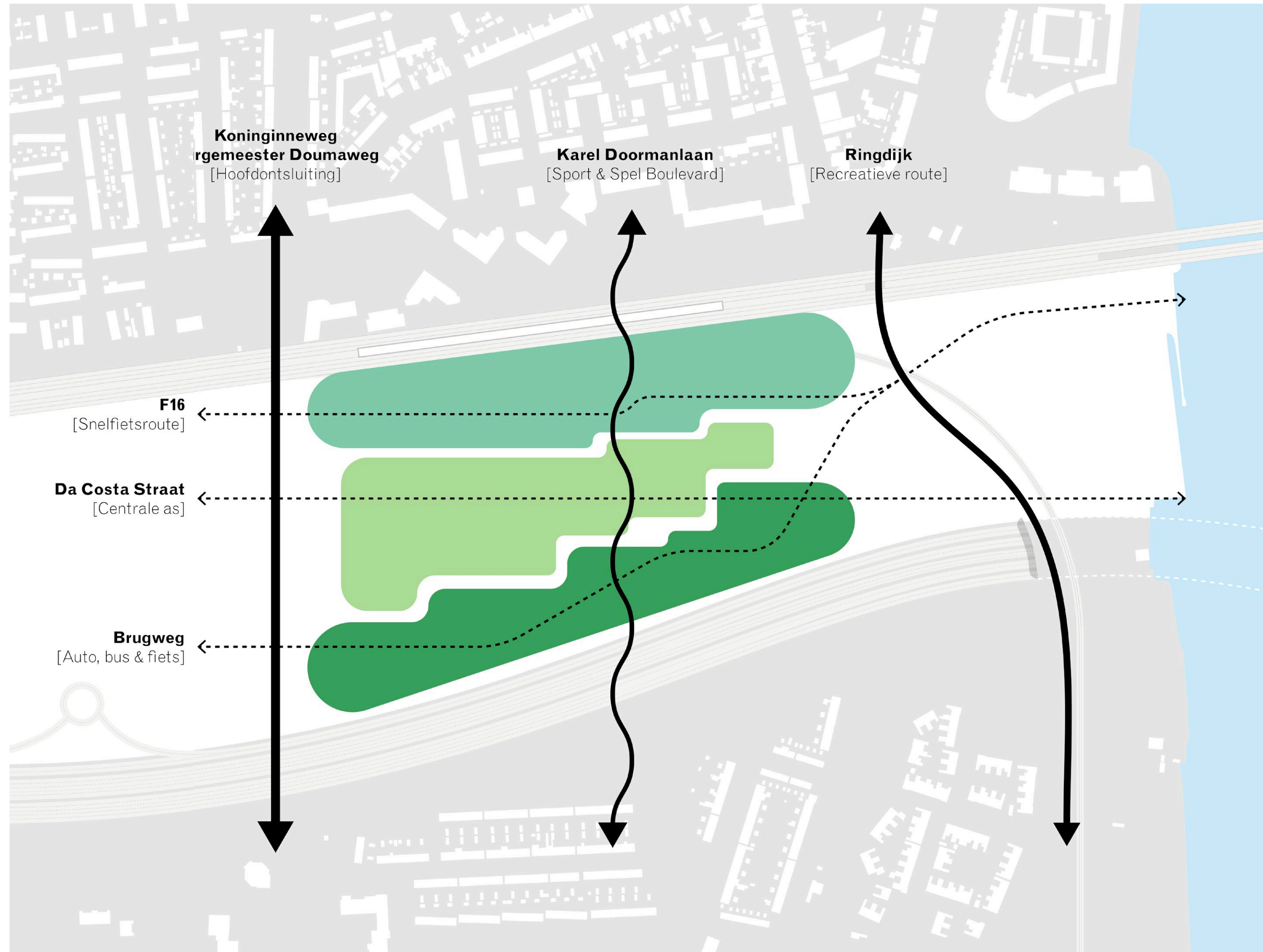
‘Drie sferen met ieder een eigen karakter die aansluiten op de identiteit van Zwijndrecht als tuinstad.’

Drie horizontale assen die elk door een eigen gebied gaan:

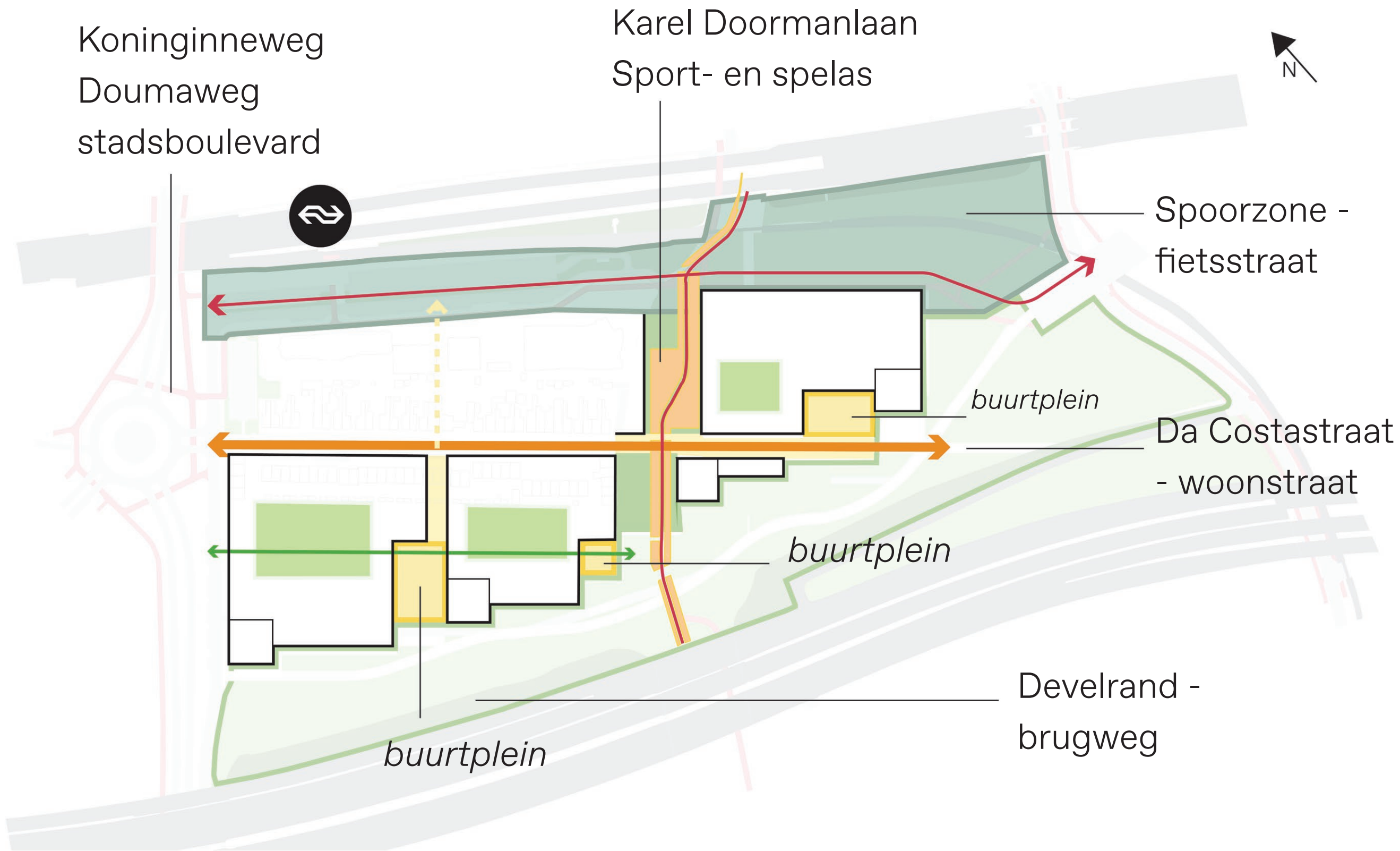
- *F16 (snelfietsroute) door Develpleinen (stationsgebied)*
- *Da Costa Straat onderdeel van de Develtuinen*
- *Brugweg als slingerweg door de landschappelijke Develrand*

Drie verticale assen die de drie deelgebieden verbinden :

- *Koninginneweg als hoofdontsluiting (Centrum & A16)*
- *Karel Doormanlaan als autovrije sport & spel boulevard*
- *Ringdijk als bestemmings en recreatieve route met uitzicht*

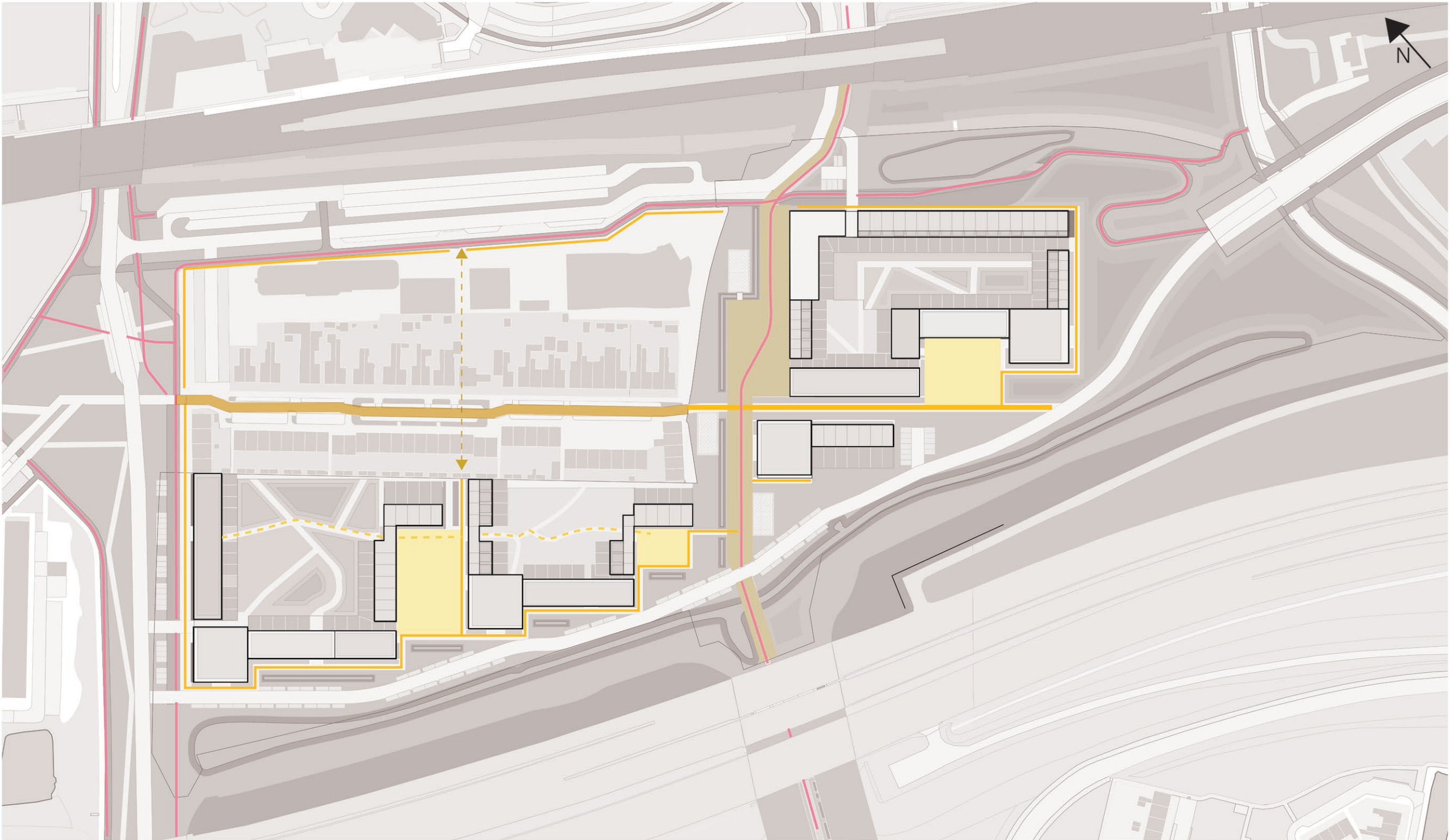


sferen en plekken



In het Maasterras Oost en West komen veel verbindingen samen die voor heel Zwijndrecht van betekenis zijn.

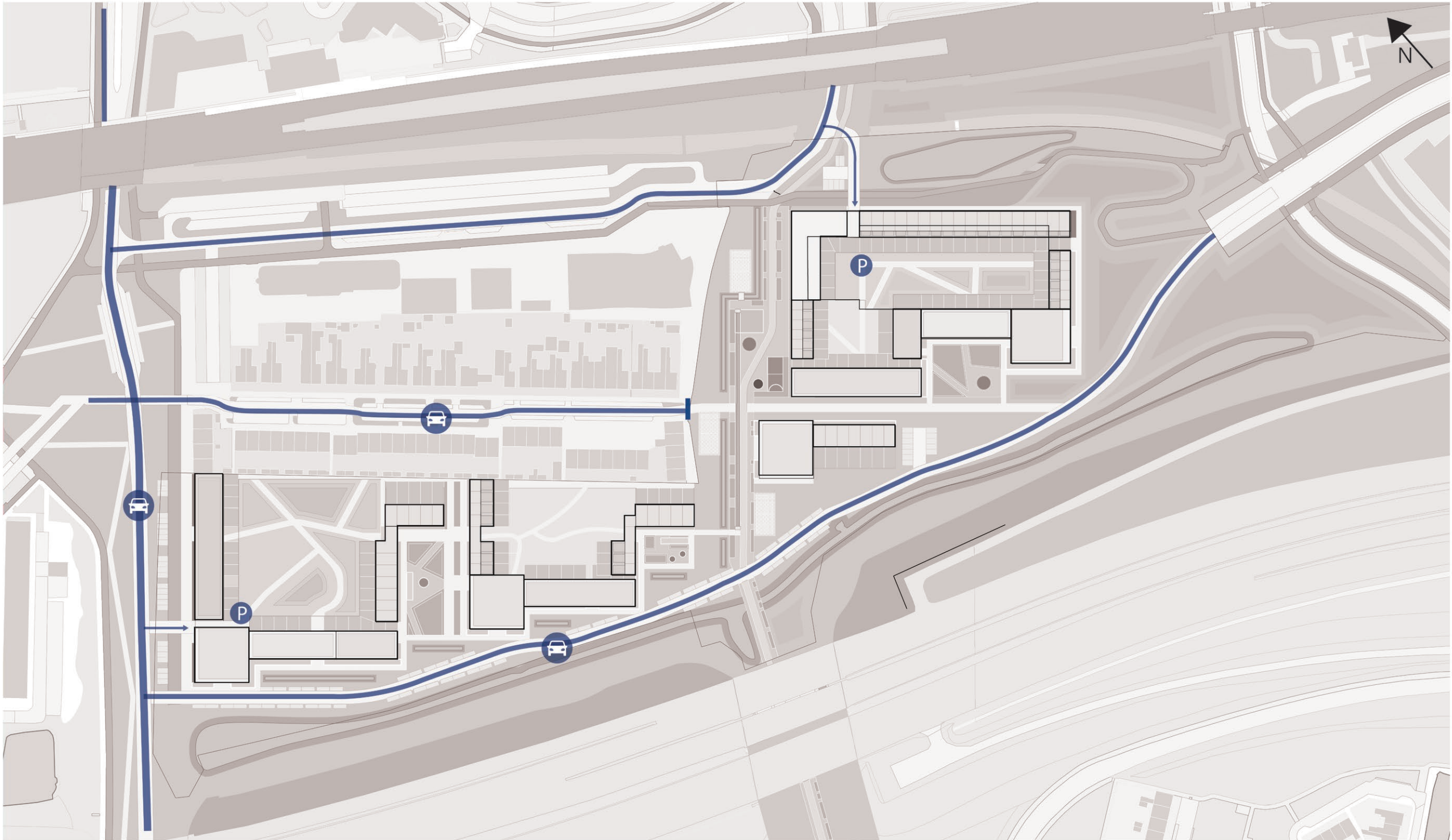
Voetgangers en fietsers fijnmazig verbonden



Toelichting
Het ontwerp zet in op een groene autoluwe omgeving. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit. De doorgaande fietsroutes rondom de woonbuurt zorgen voor een goede bereikbaarheid. De voetpaden pleinen en de sport as maken de woon buurt voor iedereen toegankelijk en zorgen voor verblijfskwaliteit. Verder zijn de binnentuinen van A en B toegankelijk voor voetgangers waardoor er een fijnmazig voetgangersmilieu ontstaat met verschillende sferen.

- Legenda**
- Fietspad
 - Voetpad
 - Sport as
 - Buurtpleintjes
 - Da Costastraat
 - Dwaalroute
 - Rode loper

Autoverkeer buitenom

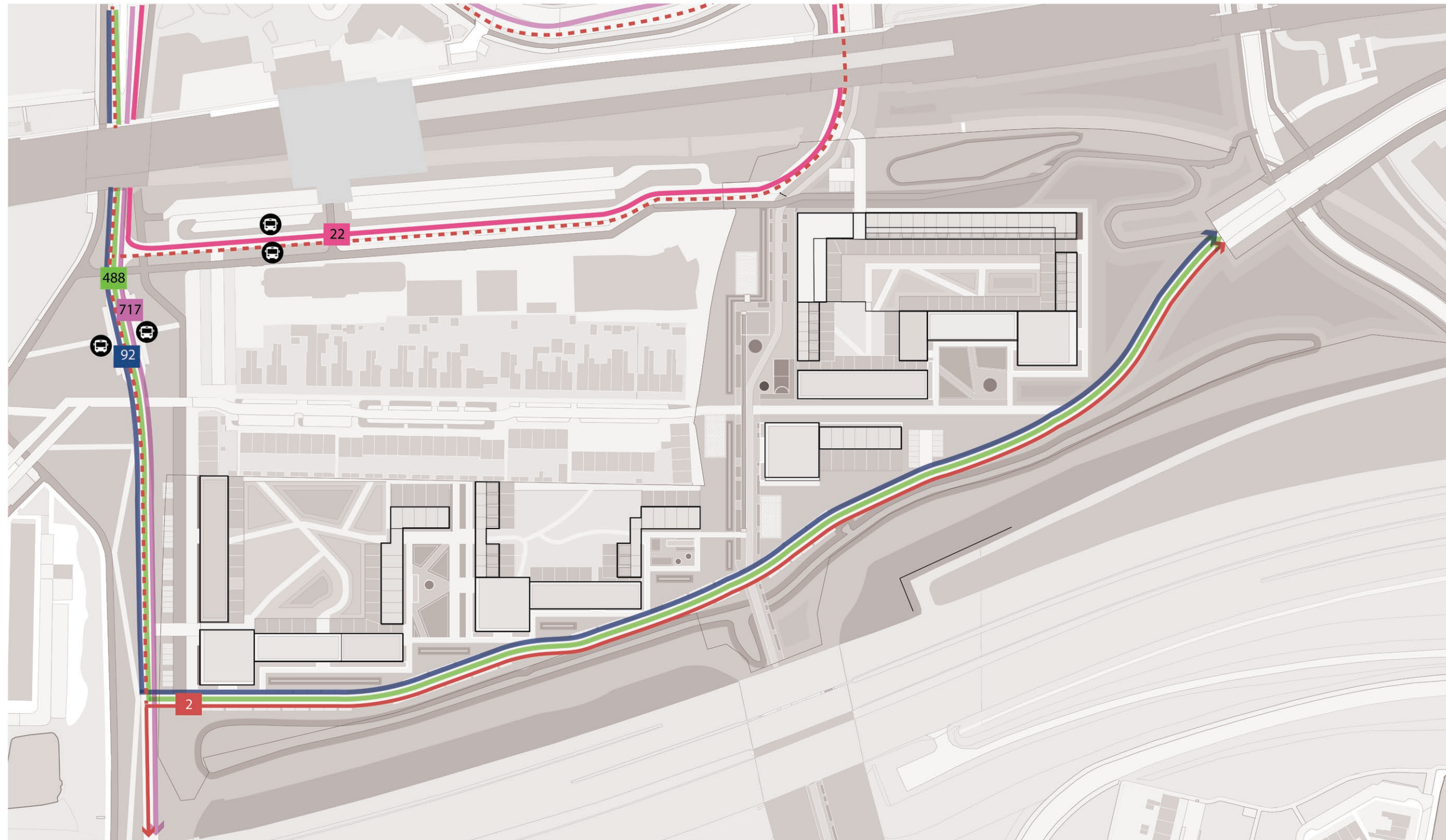


Toelichting
Een gezond en samenhangend woongebied is niet overal autotoegankelijk. Zo fungeert de koninginneweg als belangrijke doorgaande route en krijgt in de toekomst een mogelijke nieuwe invulling. De brugweg wordt een 30km/h weg die met een slinger door het groen de verbinding maakt met Dordrecht. De Da costa straat blijft toegankelijk voor de auto tot aan de Karel Doormanlaan. Daardoor is de sport-e en spelas en het verlengde van de Da Costastraat autovrij en staat de woonkwaliteit en veiligheid op straat voorop.

Legenda
Ontsluitingsweg
Auto toegankelijke straat
Ontsluiting parkeergarage
Parkeergarage



Bussen meenemen in herinrichting Koninginneweg

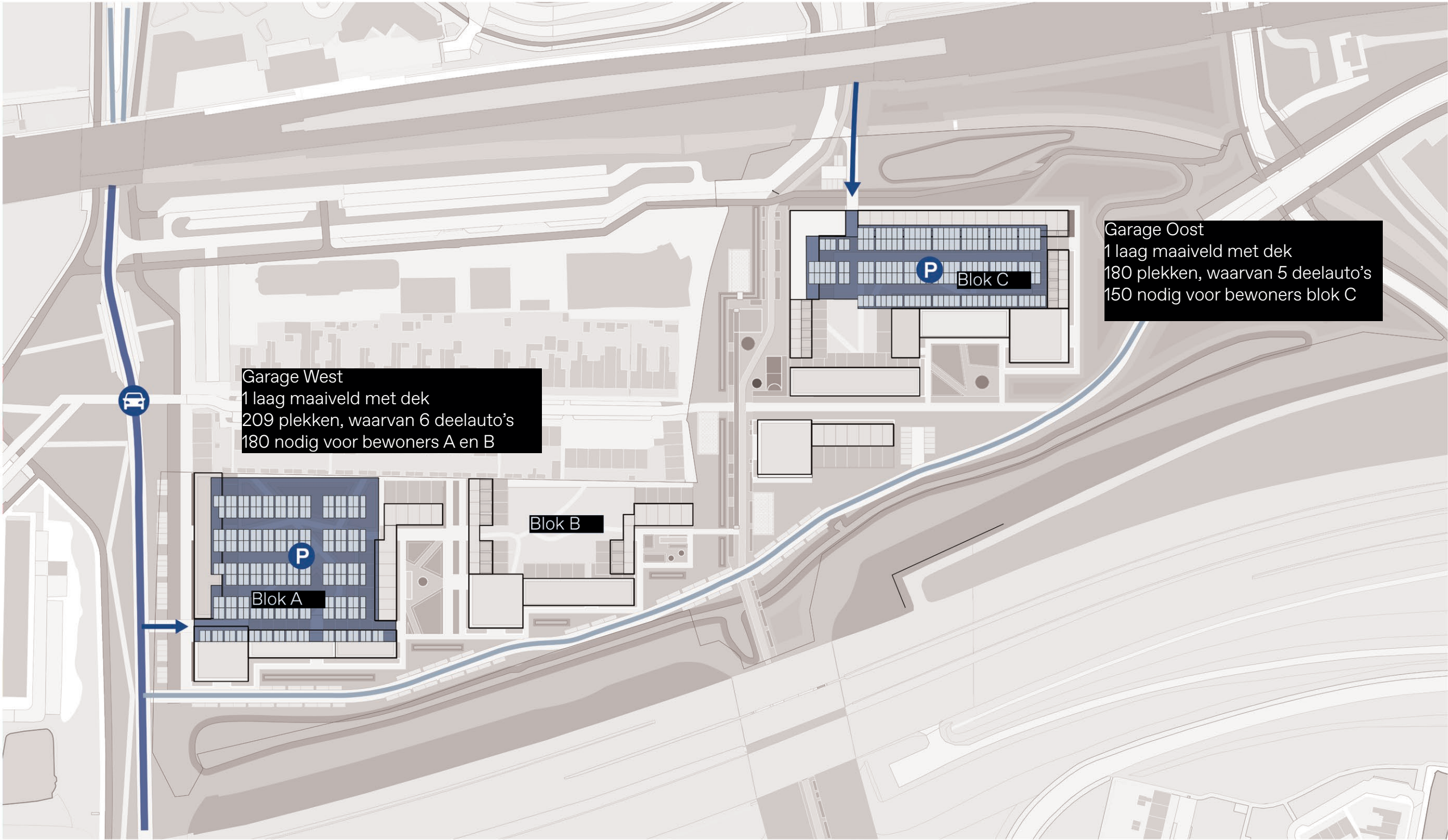


Toelichting

De bussen naar het station van Zwijndrecht gaan om het Maasterras heen, hierdoor zijn blok A, B en C beter met elkaar verbonden en in samenhang als woonmilieu.

De precieze uitwerking die deze wijziging heeft op het stationsgebied moet verder worden bestudeerd samen met de betrokken partijen.
De tekening hiernaast laat het principe zien van wat het betekent wanneer de bussen om het maasterras worden geleid. Het is voorstelbaar dat de bushaltes van het station het zwaartepunt krijgen aan de achterzijde. Ook de onderzoeken naar de herinrichting van het profiel van de Koninginneweg is op de uiteindelijke uitwerking van invloed.

overzicht parkeeroplossing bewoners



Voor bewoners geldt, volgens bestemmingsplan, een parkeernorm van 0,6/0,7 afhankelijk van het type woning. Deze plekken worden gerealiseerd op eigen terrein in garages. Blok A voorziet in de behoefte voor A en B, Blok C voorziet in de behoefte van de overige woningen.

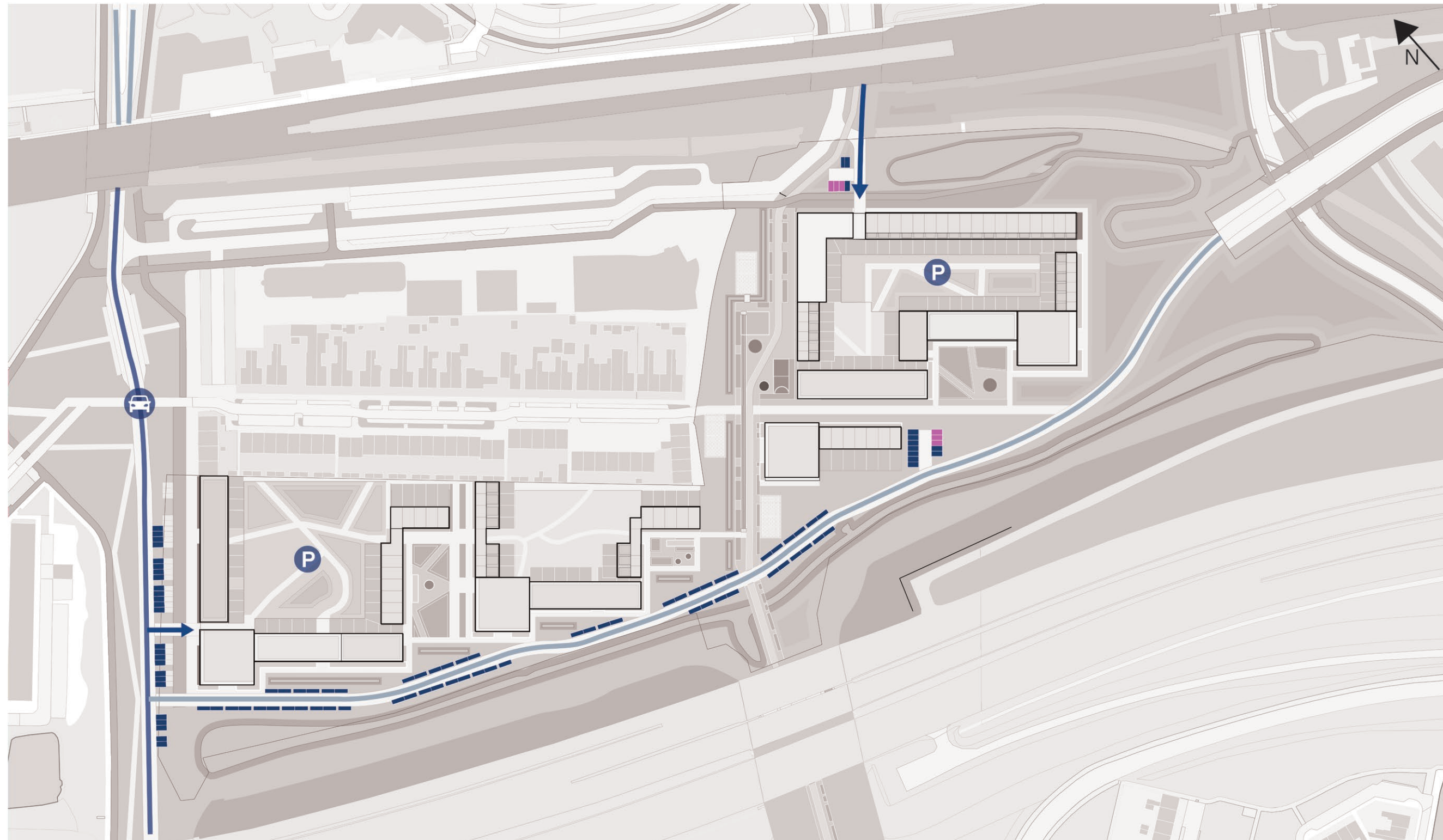
Een autoluwe ontwikkeling vraagt om een efficiënt parkeer ontwerp. Er is gekozen om het bewoners parkeren in stallingsgarages in te passen buiten het zicht.

Beide garages zijn 1 laag op het maaiveld en krijgen een dek dat als collectieve tuin dient voor de bewoners. In beide garages is er overschot aan parkeerplekken, deze plekken kunnen plaats maken voor bomen op het dek (en daglichtopeningen in de garage) of collectieve voorzieningen zoals fietsenstalling. De parkeergarages worden zo dichtmogelijk aan de hoofdontsluitingswegen ontsloten zodat de verkeersdruk op de openbare ruimte minimaal is.

- Legenda**
- Ontsluitingsweg
 - Auto toegankelijke straat
 - Ontsluiting parkeergarage
 - Parkeergarage



bezoekersparkeren in de openbare ruimte



Voor bezoekers geldt, volgens bestemmingsplan, een parkeernorm van 0,2. Deze plekken moeten worden gerealiseerd in de openbare ruimte. Voor 607 woningen komt het neer op 121 parkeerplaatsen voor bezoek.

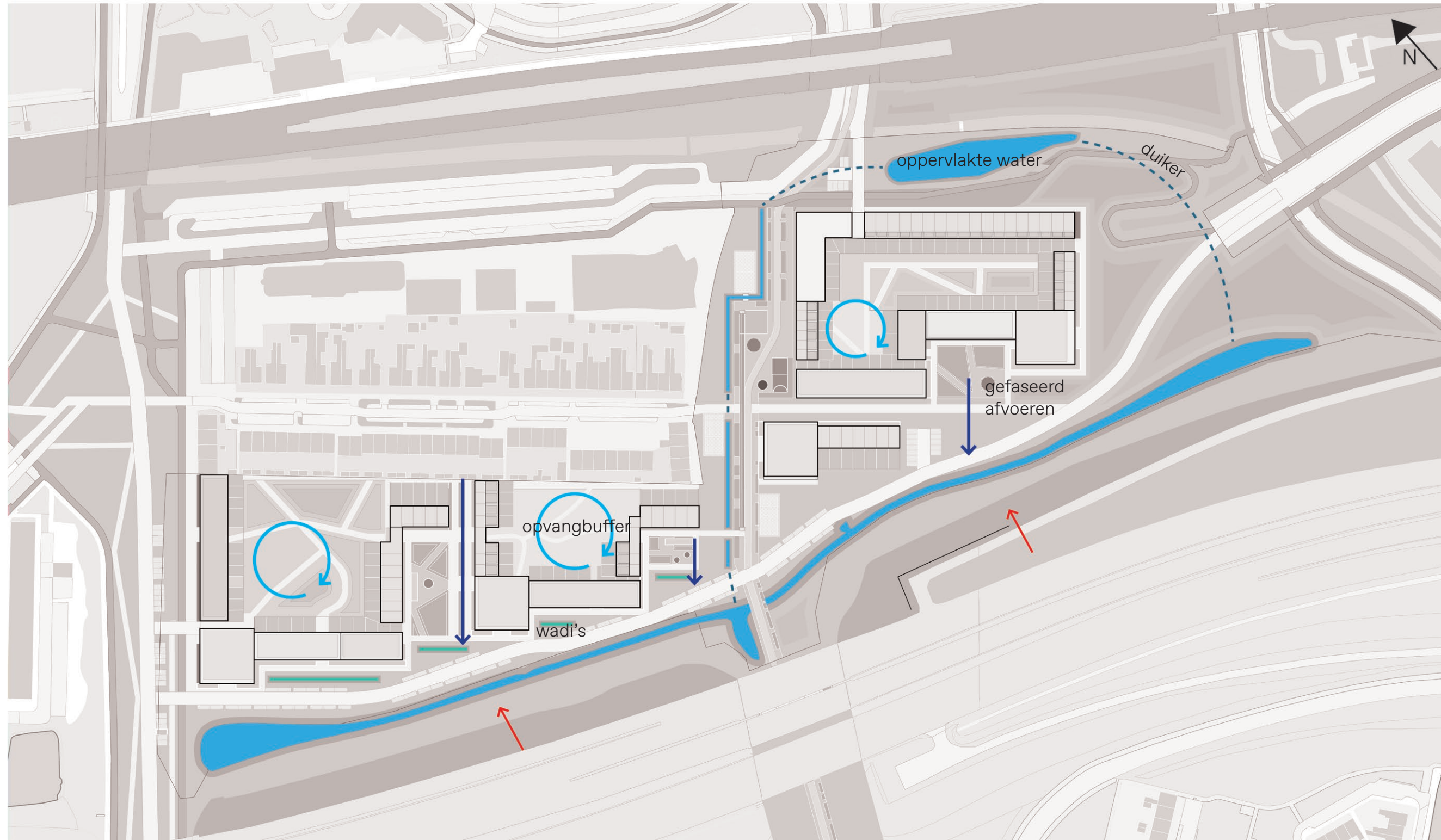
Deze passen we met 97 parkeerplaatsen in langs de Brugweg, Koninginneweg en direct ontsloten vanaf de Karel Doormanlaan/Stationsweg met de volgende verdeling:

- 91 gewone parkeerplaatsen
- 6 deelauto's die elk 5 gewone auto's vervangen, in totaal 30 reguliere auto parkeerplekken

Aanvullend onderzoek kan uitwijzen dat er nog capaciteit beschikbaar is in de reeds bestaande parkeermogelijkheden. Ruimtelijk zou het gebied tussen spoor en snelweg meer in balans worden gebracht wanneer er uiteindelijk minder parkeren nodig is langs de brugweg. Deze plekken kunnen op termijn worden getransformeerd naar groenruimte, mochten deze aantallen, gezien de locatie bij het station, niet nodig blijken. Ook parkeerregulering zal bijdragen aan ander mobiliteitsgedrag en daarbij de parkeerdruk op het openbaar gebied.

Het vervolg traject zal dit moeten uitwijzen. We gaan er voor het vervolg vanuit dat de benodigde hoeveelheid parkeren in het openbaar gebied nog kan afnemen.

Er komt meer oppervlaktewater bij en het systeem wordt meer robuust



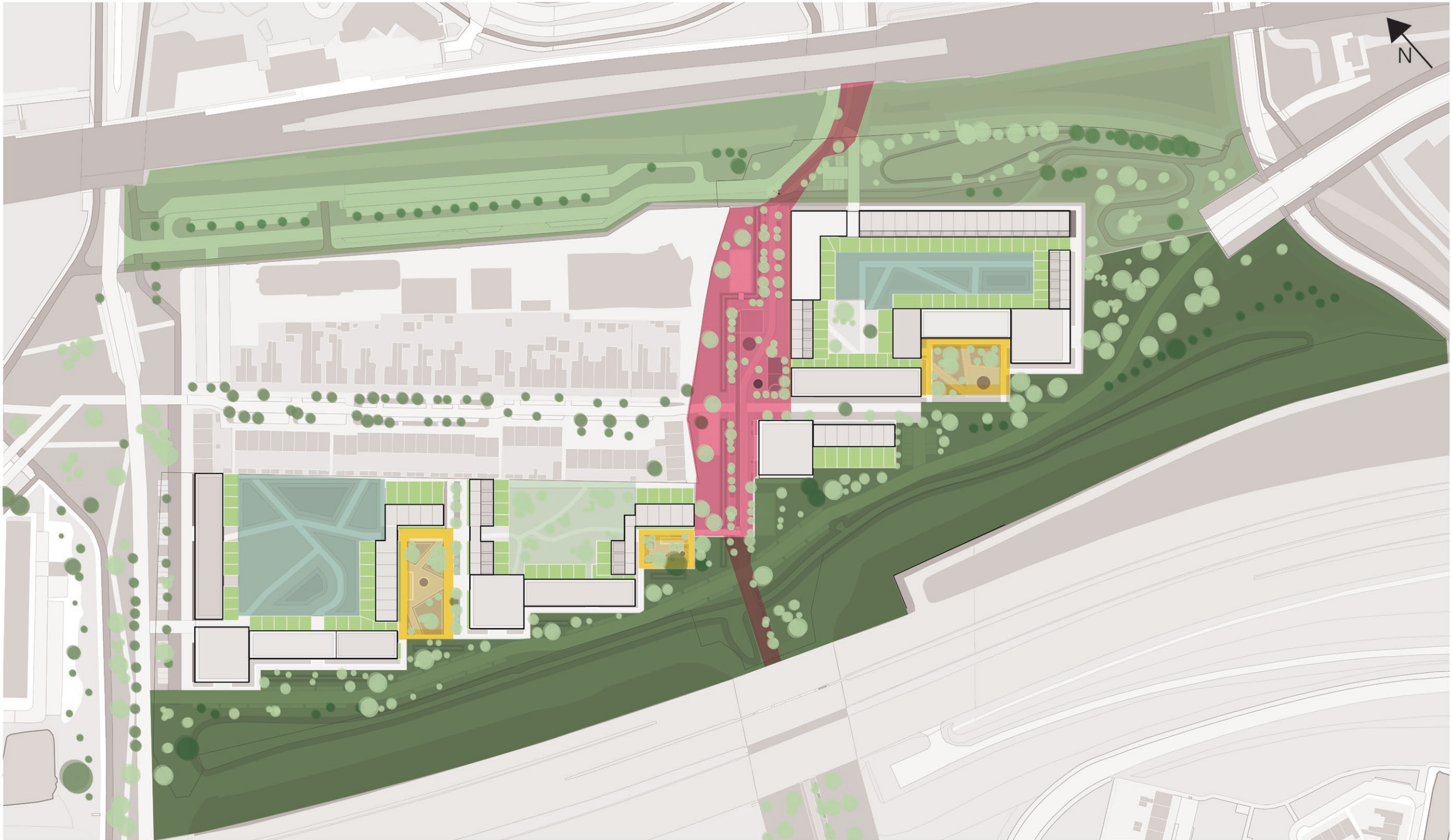
Wateroppervlakte nieuw:
er komt 1.896m² oppervlakte water bij

Het oppervlaktewater-systeem wordt robuust door er een gesloten en 'doorspoelbaar' systeem van te maken. De bestaande hoogteverschillen naar de brugweg en ringdijk en tussen spoor en snelweg maken dit lastig om op een volledige natuurlijke manier te realiseren. Er zal waar nodig gebruik worden gemaakt van duikers om het systeem te sluiten. De tekening hiernaast doet ook die suggestie.

Als compensatie van de toevoeging in verharding is er ruimte voor meer oppervlaktewater dan er in de huidige situatie is. De berekening op de vorige pagina toont in een mogelijke verhouding aan wat mogelijk is. De invulling openbare ruimte wordt in het landschapsonderwerp verder uitgewerkt. Het water wordt zoveel mogelijk landschappelijk ingepast en is waar mogelijk ook toegankelijk om in te spelen.

Regenwater wordt zo veel mogelijk opgevangen en gefaseerd afgevoerd naar het oppervlaktewater door ruimte te voorzien voor wadi's en andere buffer mogelijkheden bijvoorbeeld op daken en in de binnentuinen of door waterpleinen. Dit is onderdeel van de landschappelijke uitwerking.

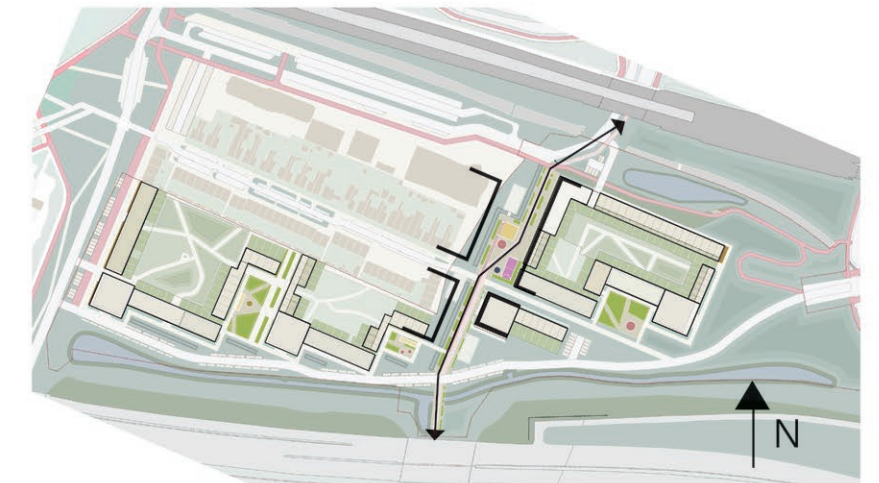
Groen- en stedenbouwkundige sferen maken nieuwe plekken voor Zwijndrecht



- Bomen bestaand
- Bomen nieuw
- Develrand
- Stationsomgeving
- Collectieve tuin parkeerdek
- Collectieve volle grond
- Privé tuinen
- Buurt pleintjes
- Sport as

Toelichting
In aansluiting op de beeldkwaliteitssferen zijn er ook verschillende groensferen gedefinieerd. De ambitie is om waar mogelijk bomen te behouden. Wanneer dat niet kan is het uitgangspunt om ten minste 1-op-1 te compenseren binnen het plangebied.

Karel Doormanlaan - Sport- en spelas voor Zwijndrecht



Wonen aan een actieve en autovrije openbare ruimte



Openbare ruimte daagt uit, ook het water



Herkenbare sport elementen als onderdeel van de inrichting



Sport- en spelas is intuïtief vindbaar en herkenbaar in heel Zwijndrecht



Activeren doorgangen onder het spoor en A16



Gebouwen worden de hoek om ontworpen en begeleiden de as

Sport- en spelas bebouwing uitgangspunten:

- wonen aan de as, tot op de begane grond
- met ruimte voor oppervlakte water, dat ook uitdaagt tot interactie
- formeel en informeel beweeg en voor alle leeftijden
- ruimte voor sportschool functie op de hoek, herkenbaar vanuit het noorden
- autovrij



station
Zwijndrecht

Koninginneweg

Burg Doumaweg

rode loper

toekomstige
ontwikkeldruimte

Da Costastraat

Karel Doormanlaan
Sport- en spel

Blok C

Blok B

Blok A

tuinroute

Brugweg

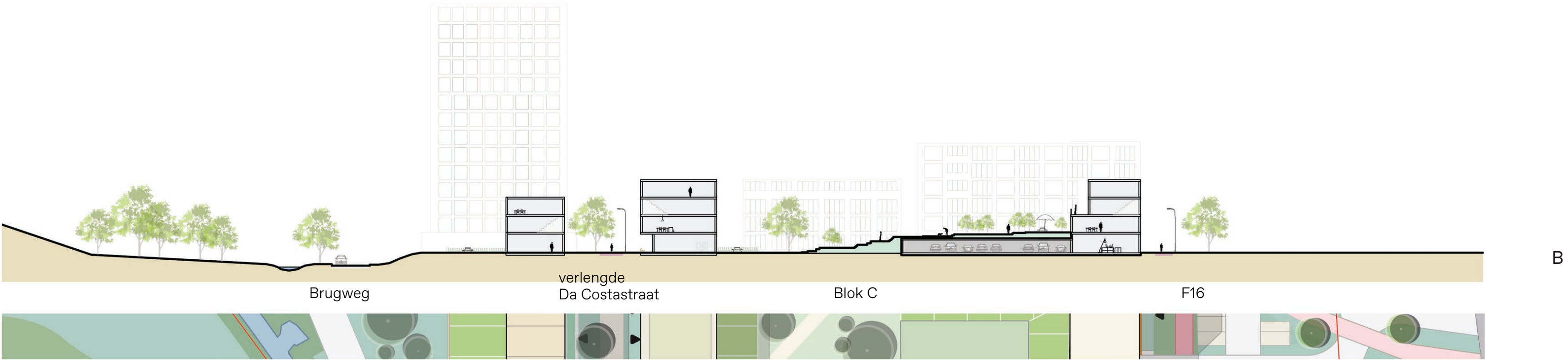
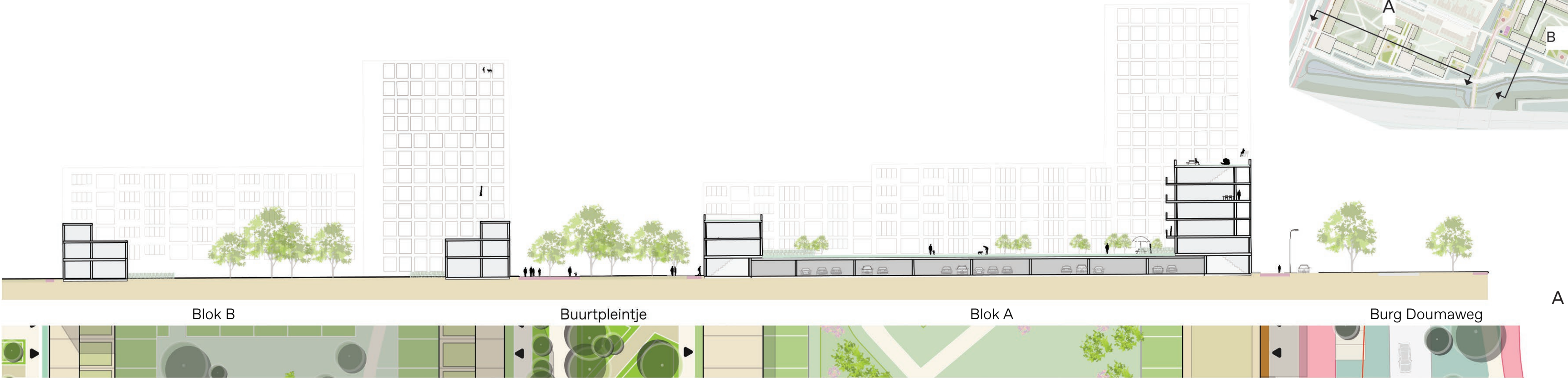
Ringdijk

plangrens

A16

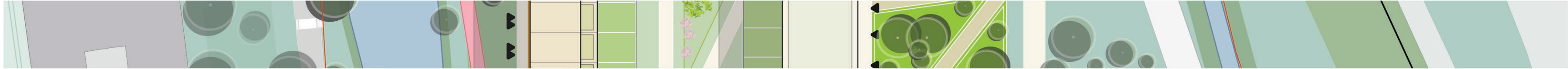
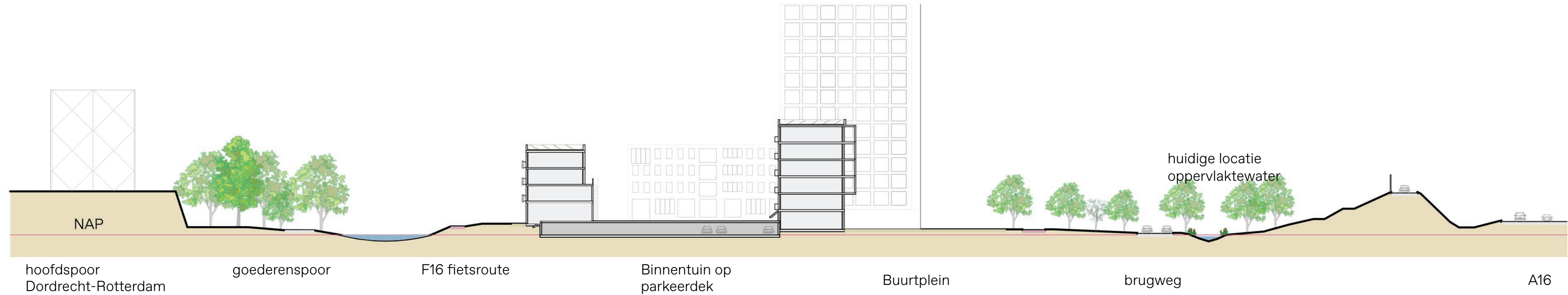
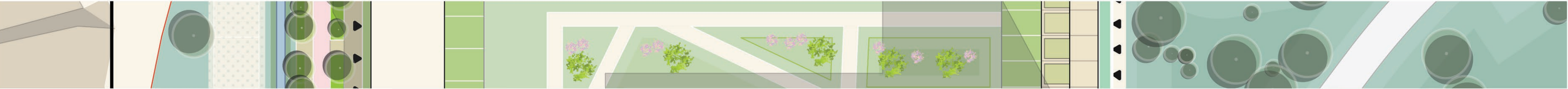
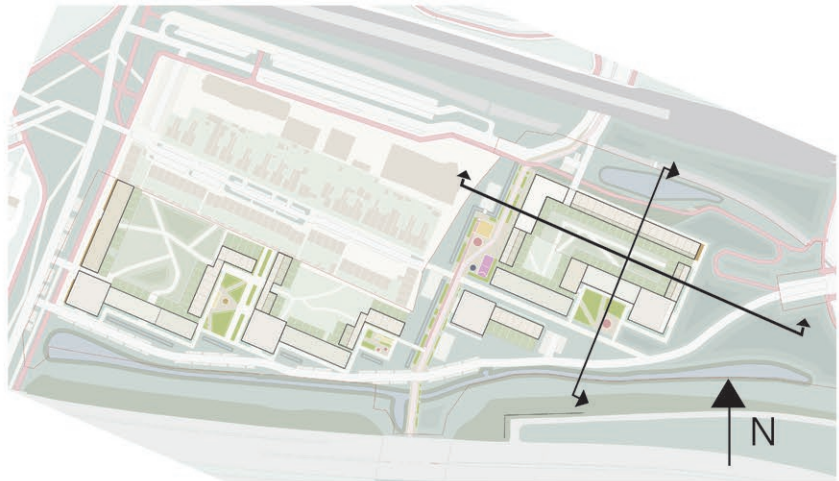


parkeren onder een dek in bouwblok A, bouwblok B is volledig autovrij

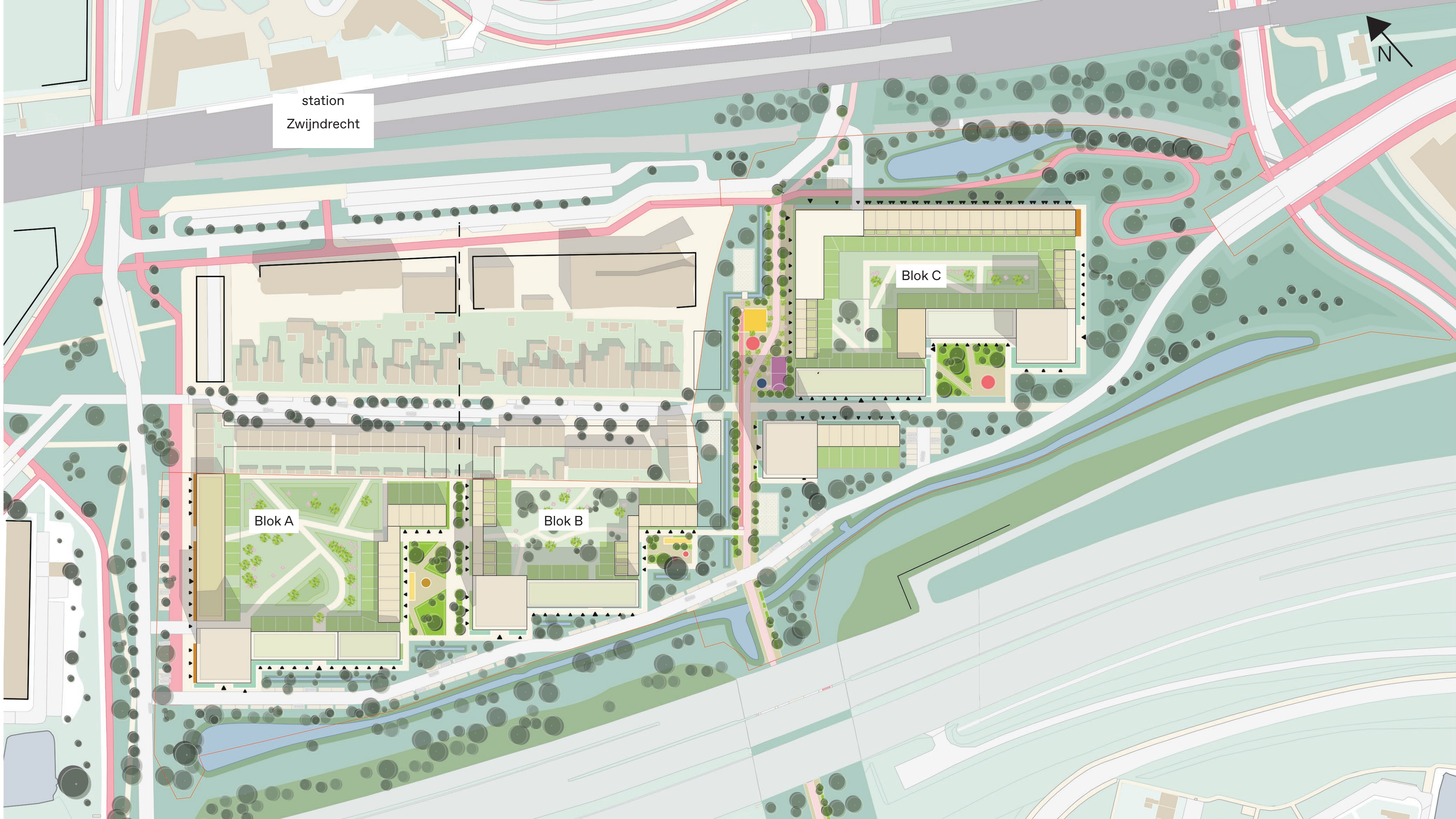


De inrichting openbare ruimte wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt.

parkeren in bestaand hoogteverschil van bouwblok C



De inrichting openbare ruimte wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt.



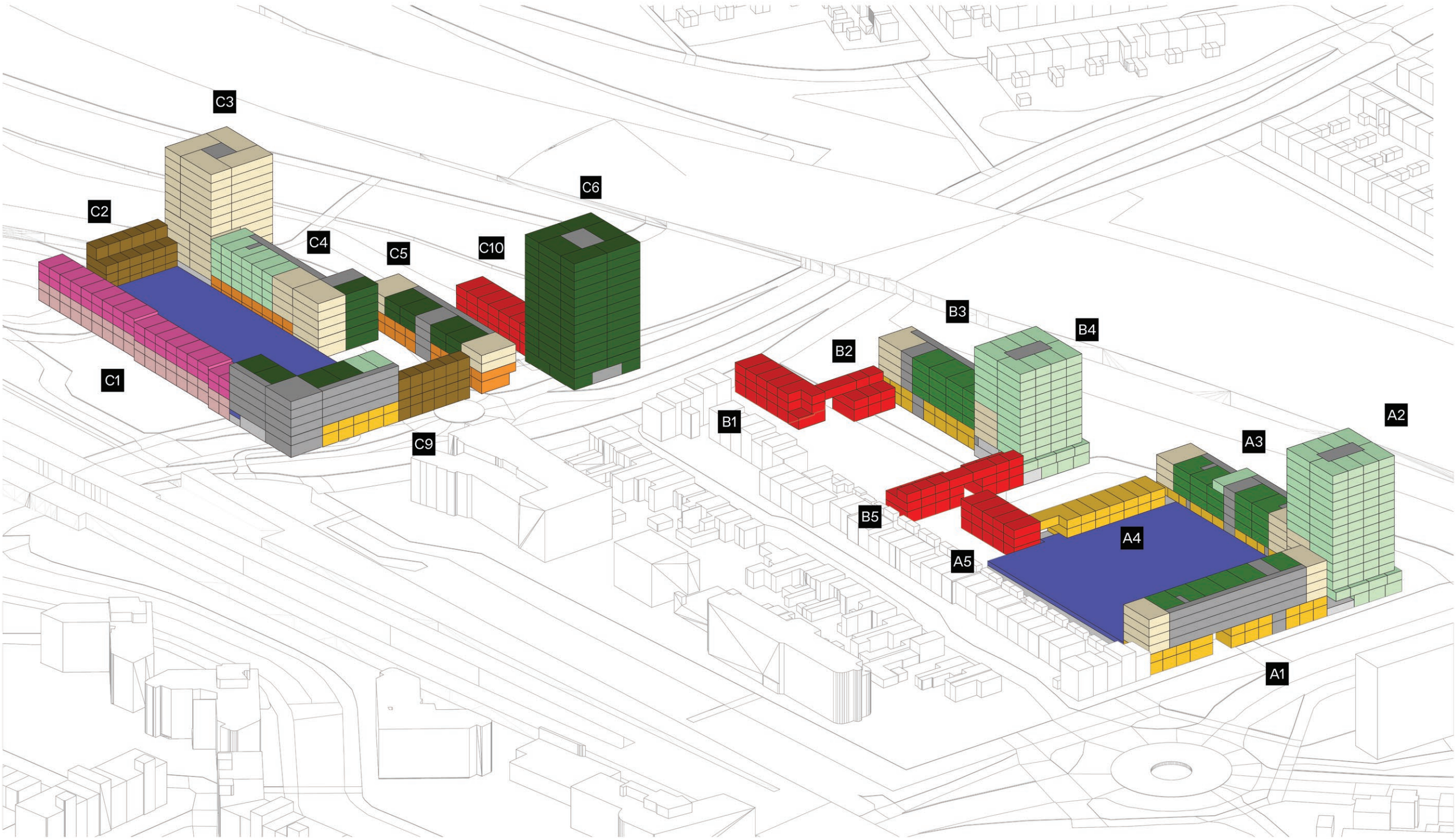
station
Zwijndrecht

Blok C

Blok A

Blok B

positionering van programma - gericht op de buurt in aansluiting op de omgeving

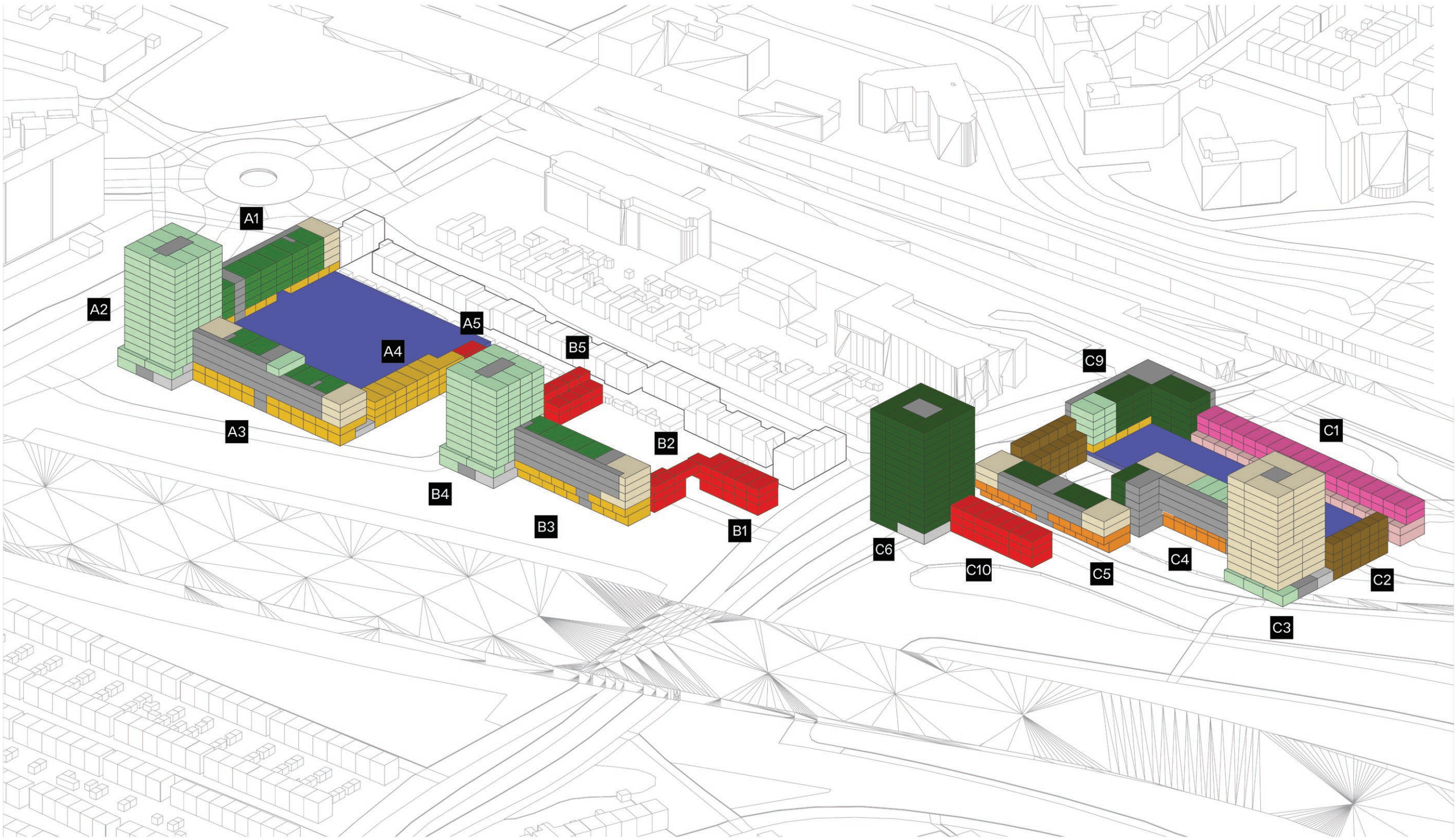


- 00. Galerijen en stijgpunt
- 02. GGB Onder App Rugzak
- 03. GGB Onder App
- 05. Stadswoningen 2,5/3 Laag
- 06. Herenhuis 3,5
- 07. BEbo
- 08. BeBO
- 09. App 2k
- 10. App 3k
- 11. App 4k
- 13. Landschap + Parkeren

Het programma bestaat hoofdzakelijk uit woonprogramma. Langs de straten en pleinen zijn woon-werkwoningen (A5, B5, B1, B2 en C10) voorzien waar kleinschalige bedrijvigheid een plek kan krijgen. Het hoekgebouw (C9) dat het visitekaartje van Maasterras-Oost is naar het station biedt in de plint nog voldoende kansen voor meer een commerciële invulling dat past bij het karakter van de sport- en spelas zoals een sportschool.

Aanzicht vanaf het spoor
Bouwblok A en B sluiten met getrapte verdiepingen aan op de bebouwing aan de zuidzijde van de Da Costastraat. Die getraptheid wordt ook gezocht in de uitwerking van architectuur. In de toekomst kan nieuwe bebouwing deze hoven afronden aan de zuidzijde van de Da Costastraat en een verbinding mogelijk maken direct vanaf de Develrand naar het station.

positionering van programma - zichtbaar en met uitzicht



- 00. Galerijen en stijgpunt
- 02. GGB Onder App Rugzak
- 03. GGB Onder App
- 05. Stadswoningen 2,5/3 Laag
- 06. Herenhuis 3,5
- 07. BEbo
- 08. BeBO
- 09. App 2k
- 10. App 3k
- 11. App 4k
- 13. Landschap + Parkeren

Per bouwblok is er een diverse mix aan woningtypes voor verschillende doelgroepen. De bewoners komen elkaar tegen in de collectieve tuinen of op een van de buurtpleinen in de openbare ruimte. Ook op maaiveld wordt zo veel mogelijk gewoond aan de openbare ruimte, wat de onderlinge samenhang bevordert. Dit is mogelijk door bergingen op de lastigere plekken in te passen.

Aanzicht vanaf de A16
Architectonisch meeontworpen galerijen zorgen voor een geluidsbuﬀer tussen de woning in het omgevingsgeluid van de snelweg. Deze woningen zorgen er ook voor dat elke woning ook een geluidsluwere gevel heeft, bijvoorbeeld aan de hofzijde.

Tuinstedelijk
wonen nabij het
station

