

# MAASTERRAS

Stedenbouwkundig Masterplan



mecanoo



# Inhoud

1. Inleiding	6
2. De evolutie van het Maasterras	14
3. Stedenbouwkundige opzet	28
4. Openbare ruimte en groen	44
5. Programma van een gemengde stadswijk	64
6. Spelregels en ruimtelijke kwaliteit	74

# Voorwoord

Dordrecht is een stad met zowel historisch erfgoed als een modern aantrekkelijk leefklimaat. Je ziet het misschien nog niet, maar de toekomst krijgt hier steeds meer ruimte. Ruimte voor generaties van nu en straks. In de nieuwe Stadsas maken we plek om te leren, te wonen, te werken, maar ook om te beleven in een groene buitenruimte. Stadsas Dordt vervaagt de splitsing tussen 'over het spoor' en het centrum van de stad. En alle wijken en gebieden daarom heen. Want de nieuwe Stadsas staat voor verbinding. Met elkaar, met Dordrecht en uiteindelijk met heel Nederland. Stadsas Dordt: zo maken wij hier de toekomst.

Een belangrijk onderdeel van de Stadsas is het Maasterras. Hier verrijst een nieuwe stadswijk waar Dordrecht via parken en paden opnieuw verbonden wordt met de Oude Maas en waar vele mensen een nieuwe woon- werk of verblijfplek zullen vinden.

Het Maasterras is decennia lang een gebied geweest dat slecht was aangesloten op de rest van de stad en weinig tot geen verblijfskwaliteit had. Toch is het een gebied met een zeer rijke historie waar de havens het Papegat met typische balkengaten en later de Spoorweghaven het levendige decor waren van handel en nijverheid. Door het dempen van de havens, de aanleg van de snelweg A16 en de aansluiting op deze snelweg is het gebied lange tijd een bedrijventerein geweest dat doorsneden werd door veel infrastructuur. Dit

gebied zal opnieuw tot leven komen, maar deze keer door een hoogstedelijk nieuw woon- , werk- en verblijfsgebied waar de beleving van groen en water overheersen. Een plek waar Dordrecht als stad groter van wordt, niet alleen in inwoneraantal maar ook door de mogelijkheden om te sporten, spelen, wandelen, fietsen en evenementen te bezoeken en te werken aan het water of in het groen. Een plek waar de auto in plaats van op de voorgrond (en op straat) op de achtergrond verdwijnt in parkeerhubs. Waardoor de Maas met haar rivierenpark weer beleefbaar wordt. Het oude betonnen tracé van de aanlanding tot een groene langgerekte route door een bruisende woonwijk wordt, aaneengeschakeld door prettige groene binnenruimtes waar het rustig en fijn verblijven is. Waar alle basisvoorzieningen op fiets- en loopafstand te vinden zijn waardoor je de auto niet mist.

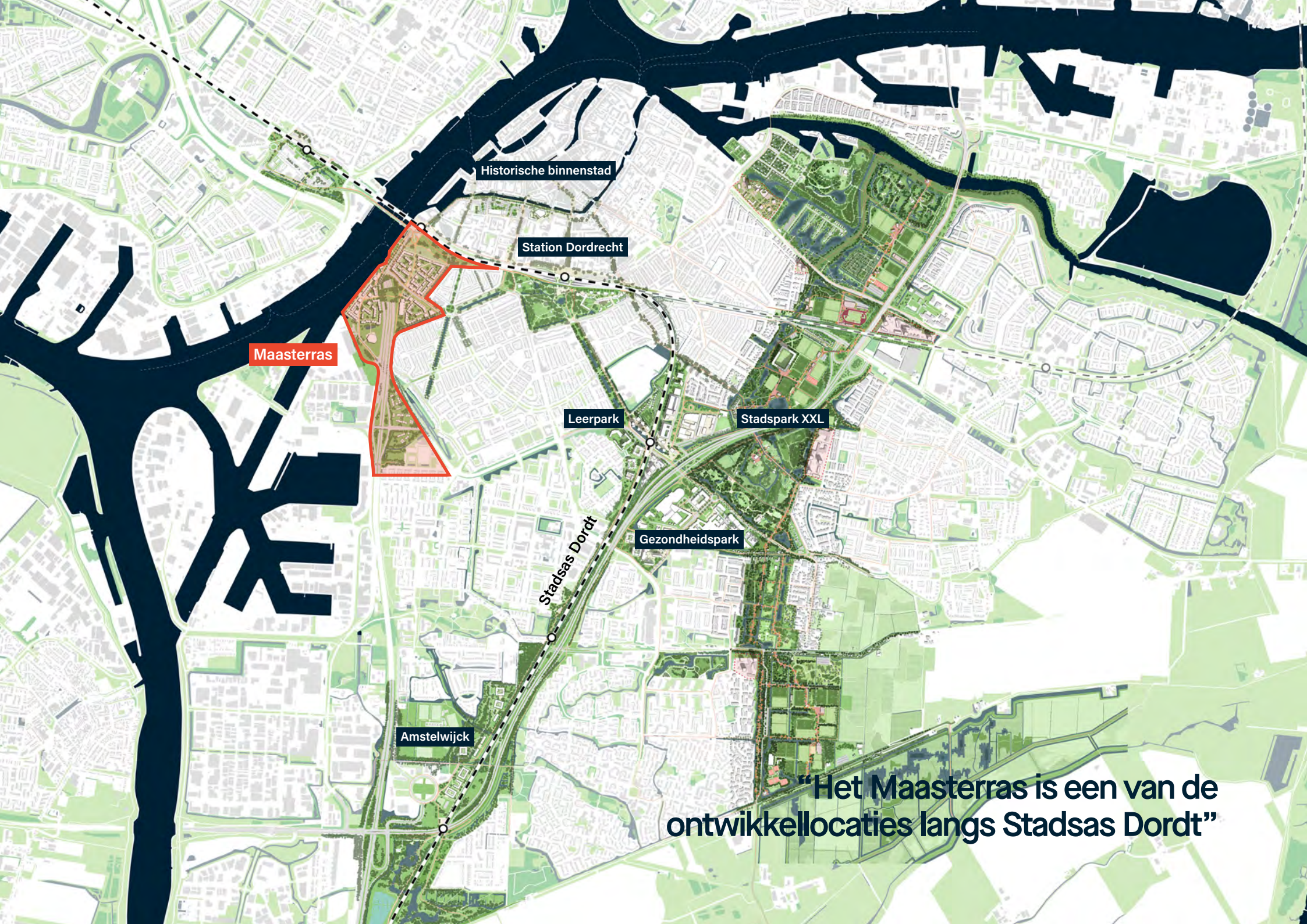


“Het Maasterras wordt een stedelijke omgeving als schakel tussen de omringende wijken, Oude Maas en de binnenstad”



# 01 Inleiding





Historische binnenstad

Station Dordrecht

Maasterras

Leerpark

Stadspark XXL

Gezondheidspark

Stadsas Dordt

Amstelwijk

“Het Maasterras is een van de ontwikkellocaties langs Stadsas Dordt”



# Aanleiding

## Maasterras

Aan de Oude Maas, naast de historische binnenstad van Dordrecht en begrensd door oude dijken, ligt het Maasterras. Een gebied dat lange tijd bekend stond als havengebied voor hout en later spoorbielzen, maar sinds het dempen van de havens voornamelijk in gebruik als bedrijventerrein. Hier, op deze uitdagende plek, ligt een ultieme kans om zowel een nieuwe stadswijk te bouwen nabij centrum en station, als een nieuwe entree te maken van Dordrecht. Uitdagend omdat vandaag de dag het beeld en geluid van infrastructuur het gebied bepaalt. Zowel hoog over door de aanlanding van de Zwijndrechtse Brug, als langszij: de Dokweg en Laan der Verenigde Naties (Dordtse Mijl). En zowel eronderdoor: de A16 als er bovenlangs: het spoor. Toch ligt hier een kans om een stadswijk te maken met een groen en levendig karakter aan de rivier en op loopafstand van de binnenstad. Het is de ultieme kans voor Dordrecht om haar woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren en het gebied een enorme metamorfose te laten ondergaan, passend bij het karakter van de stad.

## Stadsas Dordt en Stadspark XXL

Het Maasterras vormt onderdeel van een groter geheel. Een ambitieuze stadsontwikkeling in Dordrecht langs en op het spoor: Stadsas Dordt. Stadsas Dordt verbindt straks meerdere binnenstedelijke ontwikkelgebieden met elkaar; het Maasterras, het stationsgebied met de

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

## Verstedelijkingsalliantie

Het Maasterras als onderdeel van de Stadsas Dordt behoort tot één van de dertien ontwikkellocaties

langs de Oude Lijn Leiden-Dordrecht. De goede bereikbaarheid door de nabijheid van het station Dordrecht, de nabijheid van de historische binnenstad en voorzieningen, het water van de Oude Maas, de natuur van Stadspark XXL en het buitengebied richting de Dordtse Biesbosch maken het een voorbeeldlocatie met dé ingrediënten waar de Verstedelijkingsalliantie voor staat.

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

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



Maasterras langs de Oude Lijn Leiden-Dordrecht vormt één van ontwikkellocaties van de verstedelijkingsalliantie

### Ontwikkelvisie

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

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

### Samenhang met andere plannen

Om de bouw van het Maasterras mogelijk te maken zijn naast dit Masterplan ook een bestemmingsplan en een OmgevingsEffectRapportage (OER) ontwikkeld. Het Masterplan is tot stand gekomen door een proces waarbij tegelijk is getekend en gerekend. Alle zeven doelen en de daarbij behorende relevante subdoelen van de

Omgevingsvisie zijn als kapstok gebruikt om een Masterplan te maken dat zo goed mogelijk voldoet aan de randvoorwaarden uit de Omgevingsvisie.

### **Dordtse Omgevingsvisie 1.0**

Het Maasterras past als ontwikkeling binnen de visie van de Verstedelijkingsalliantie, maar het past ook binnen de Dordtse Omgevingsvisie 1.0. De omgevingsvisie 1.0 integreert al het huidige ruimtelijke beleid en beschrijft de opgaven en doelen voor de gewenste ontwikkeling van een gezonde fysieke leefomgeving in Dordrecht met als doel: het sociaal economisch sterker worden van Dordrecht. Eén van de middelen daarvoor is de groei van 10.000 woningen en 6.000 arbeidsplaatsen. De doelen, omschreven in de omgevingsvisie, vormen randvoorwaarden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen en dus ook voor het Maasterras. Op de volgende pagina wordt kort geschetst hoe de keuzes die binnen de ontwikkeling van het Maasterras moeten worden gemaakt passen binnen de gestelde doelen van de omgevingsvisie. Verderop in dit Masterplan wordt dit nogmaals in een matrix samengevat. Dit is vervolgens vertaald in een bestemmingsplan waarin alle regels zijn opgenomen waaraan voldaan moet worden om een omgevingsvergunning te kunnen verkrijgen om op het Maasterras te mogen bouwen.



Beeld Maasterras uit Ontwikkelvisie De Dordtse Spoorzone, december 2020

# Dordtse omgevingsvisie en het Maasterras



## Dordrecht is een aantrekkelijke stad

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



## Dordrecht is een bereikbare stad

Het groot aantal extra woningen in het Maasterras leidt tot nieuwe verplaatsingen in de stad. Door in Maasterras het STOMP principe te hanteren wordt de omgeving aantrekkelijker, vergroot de bereikbaarheid voor voetganger en fietser en gaan leefbaarheid en bereikbaarheid hand in hand. De aanleg van de snelfietsroute F16, het autoluwe karakter door HUB's aan de randen van de ontwikkeling te plaatsen en de nabijheid van openbaar vervoer waaronder de nieuwe busbaan, zijn ingrepen om de bereikbaarheid te vergroten.



## Dordrecht is een gezonde stad

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



## Dordrecht heeft een uitstekend vestigingsklimaat

In en rond het gebied van het Maasterras bevindt zich veel werkgelegenheid. In de transformatie naar een nieuwe stadswijk zal een deel van de huidige werkgelegenheid worden vervangen door nieuwe werkgelegenheid passend in een woonwijk. In een wijk met circa 3.500 woningen horen ook voorzieningen en werklocaties. In het Masterplan is hiervoor circa 50.000 vierkante meter gereserveerd. Tevens is er ruimte voor verschillende soorten onderwijs voor verschillende leeftijdsgroepen.



### **Dordrecht is in 2035 klimaatbestendig**

Waar het Maaspark in haar huidige vorm vooral een versteende vlakke is, zal de nieuwe woonwijk en het Maaspark dit gebied stevig vergroenen. Water zal buitendijks bovengronds worden afgevoerd naar open water en binnendijks zolang mogelijk vastgehouden. Door haar deels buitendijkse hoge ligging is het Maasterras één van de toevluchtsoorten bij hoogwater. Het terugdringen van autoverkeer en het ontbreken van parkeren op straat biedt plaats aan een groene inrichting van de openbare ruimte.



### **Dordrecht is in 2050 energieneutraal**

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



### **Dordrecht beschermt en bevordert biodiversiteit**

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



An aerial photograph of a port area, likely in Rotterdam, showing a river with several large cargo ships. The background features a dense industrial and residential area with various buildings and structures. The image is overlaid with a semi-transparent dark blue filter.

02

# De evolutie van het Maasterras

## 2.1 De evolutie van het Maasterras

### Maasterras en haar relatie met het water

De ligging aan de Oude Maas en het spoor geeft het Maasterras de eigen, typisch Dordtse sfeer van een bedrijvige omgeving in contact met de grote rivieren, geworteld in de geschiedenis. Het water maakte Dordrecht een ideale handelsstad die lange tijd floreerde door het zogenaamde stapelrecht van Dordrecht dat bepaalde dat handelswaar eerst moest worden uitgeladen in Dordrecht eer men het mocht doorvoeren. In deze tijd kwamen ten zuiden van de stad polders tot stand door de aanleg van dijken. De structuur van dit gebied wordt bepaald door radiale uitvalswegen vanuit de stad: de tegenwoordige Sluisweg, Spuiweg, Blekersdijk en Noordendijk. De dijkstructuur is goed bewaard gebleven en vandaag de dag nog steeds herkenbaar in het Maasterras in vorm van de 17de eeuwse Weeskinderendijk, een verwijzing naar de 'Weeskinderen weyde', een stuk grasland dat verbonden was aan het weeshuis in de stad.

### Houtindustrie, havens en molens

In 1304 kreeg Dordrecht het stapelrecht voor hout. Hierdoor bloeide de handel op en dit leidde tot de Gouden Eeuw van Dordrecht. Er werden meerdere houthavens, ofwel balkhavens, aangelegd waaronder het Papegat. De omtrek van het Papegat is nog altijd herkenbaar in de loop van de Weeskinderendijk en straks in de contouren van het nieuwe Maasterras. Op de oudste kadastrale kaarten van ca. 1825-1830 zien we

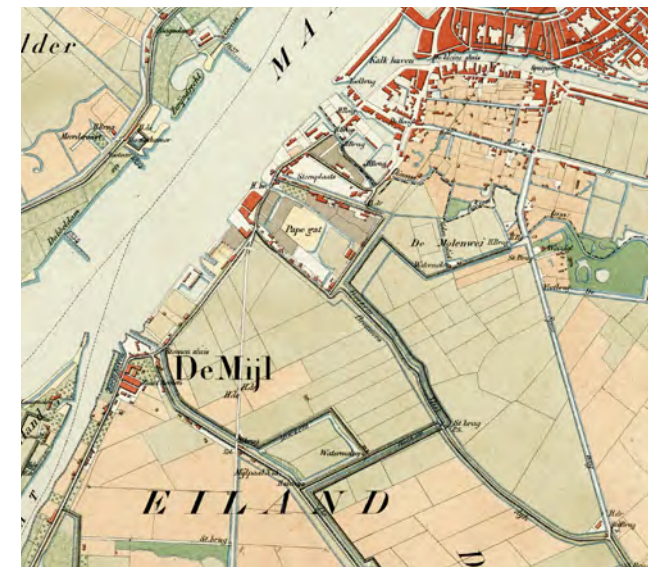


C.F. Bendorp - Houtvlot Dordrecht, zicht op Papegat en haar vele molens

zowel in de Spieringhaven als in het Papegat vele 'balkengaten', steenplaatsen en molens afgebeeld. Langs de Spuihaven waren al in de 18e eeuw verschillende sloopstimmerwerven gevestigd, waar straatnamen als Hellingen en Kromhout nog naar verwijzen.

### Spoorweghaven

Ook de spoorweg, de Oude Lijn, speelt een belangrijke rol in de vorming van het Maasterras. Spoorweg en haven kwamen in 1868 letterlijk samen in de aanleg van de Spoorweghaven op de plek van het huidige rangeerterrein. Dordrecht werd in 1860 door de Staatsspoorwegen uitgekozen voor de opslag van spoorbielzen. Schepen voerden het hout aan uit landen rond de Oostzee. Tussen



1858 - Molens rond Papegat



1864 en 1872 werd de spoorlijn tussen Rotterdam en Breda via Dordrecht en Moerdijk aangelegd. In 1869 werd bovendien de Spoorweghaven gegraven om goederenoverslag van schip naar trein mogelijk te maken. Voor deze haven en de aanleg van de spoorlijn verdwenen verschillende molens. Samen met de industrialisatie veranderde hierdoor het karakter van de plek. Het spoor kwam via een brug over de Oude Maas precies op de gemeentegrens tussen Dordrecht en Dubbeldam aan, midden in het houtindustriegebied Wilgenbos.

#### Infrastructuur en bedrijventerrein

Rond 1930 worden aan de zuid- en oostzijde van de Weeskinderdijk woningen gebouwd. Aan de noordzijde in 1937. De aanleg van de A16 en de bouw van de brug over de Oude Maas vinden in diezelfde tijd plaats. Het Papegat wordt gedempt. Ook de Spoorweghaven wordt rond 1960 voor een deel gedempt. In 1977 wordt de Drechtunnel geopend. De Zwijndrechtse brug blijft bestaan, maar met een andere oprit via de Hugo de Grootlaan, en heeft vooral een regionale functie. Rond 1980 is ook de gehele Spoorweghaven gedempt om plaats te maken voor het rangeerterrein.

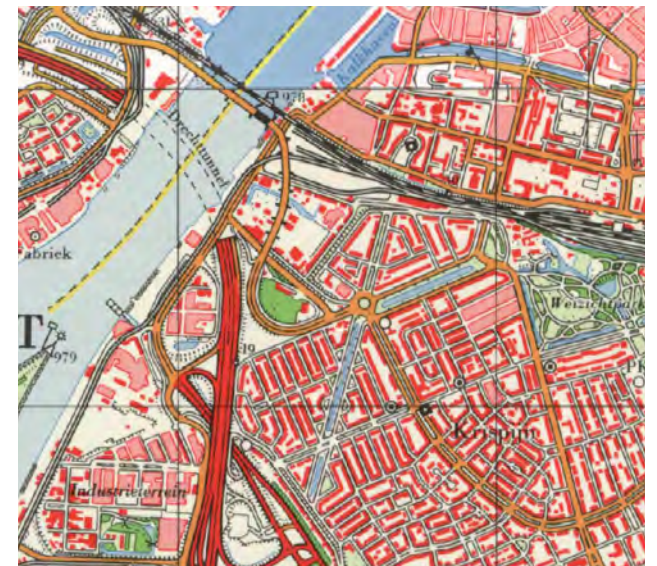
Het gedempte Papegat biedt inmiddels plaats aan verschillende bedrijven. Rond 1990 is dan in grote lijnen de stedenbouwkundige structuur aanwezig die we vandaag de dag kennen.



Tussen 1930 en 1934 - Luchtfoto Oude Maas, Spoorweghaven en Papegat



1954 - De houtzagerij aan de Weeskinderdijk aan het balkengat



1977 - Opening van de Drechtunnel

## 2.2 Maasterras vandaag

### Historische gebouwen en structuren

De aanleg van infrastructuur bracht gedurende de evolutie van het Maasterras ingrijpende veranderingen teweeg. Er is geen enkele haven meer in het gebied te vinden. Alle molens zijn weg. Vrijwel al het water is verdwenen. Ook de verbinding met de Oude Maas is door de aanleg van de Laan der Verenigde Naties afgesneden. Eigenlijk zijn de enige overgebleven herinneringen aan het bedrijvige verleden van de houtindustrie in het Maasterras de relatief jonge gebouwen van de houtzagerij aan de Weeskinderendijk 213 en de dijkstructuur van het landschap.

### Impact infrastructuur

De aanwezige infrastructuur resulteert in zones in het Maasterras die niet zonder meer bebouwd kunnen worden vanwege milieu- en veiligheidsnormen, waarbij geluidscontouren de grootste impact hebben. Deze worden globaal in kaart gebracht op de volgende pagina en verder gespecificeerd in de OER.

In dit stedenbouwkundig masterplan Maasterras zijn deze 'belemmeringen' zodanig aangepakt en ingekleed dat ze zullen worden ervaren als verbindende schakels in plaats van als hinderlijke barrières. Sterker nog, ze geven kleur en identiteit aan de ontwikkeling.



2003 - Luchtfoto Maasterras, impact van infrastructuur nog voor de aanleg van het Weeskinderendijk parkeerterrein



2023 - De houtzagerij aan de Weeskinderendijk 213 vandaag de dag



2023 - Maasterras vandaag de dag



Belemmeringen vaarweg  
30m  
niet bouwen

200m  
explosieaandachtsgebied

30m  
niet bouwen  
Belemmeringen spoor

100m  
Trillingszone

200m  
explosieaandachtsgebied

Belemmeringen rijksweg  
30m  
niet bouwen

200m  
explosieaandachtsgebied

## 2.3 De uitgangspunten van het Maasterras



### Het Maasterras belooft wat

Bij de eerste aanblik is dit misschien niet de meest voor de hand liggende locatie voor een binnenstedelijke ontwikkeling waar gewoond en gewerkt gaat worden, met de vele infrastructuur, belast door geluidhinder en veiligheidscontouren. Echter de potentie is er wel degelijk. Goed bereikbaar, dichtbij alle voorzieningen, op de grens van de Randstad en Brabant en prachtig gelegen nabij de historische binnenstad, de drie rivieren, oude landgoederen en een buitengebied met Europese allure: Nationaal Park De Biesbosch.

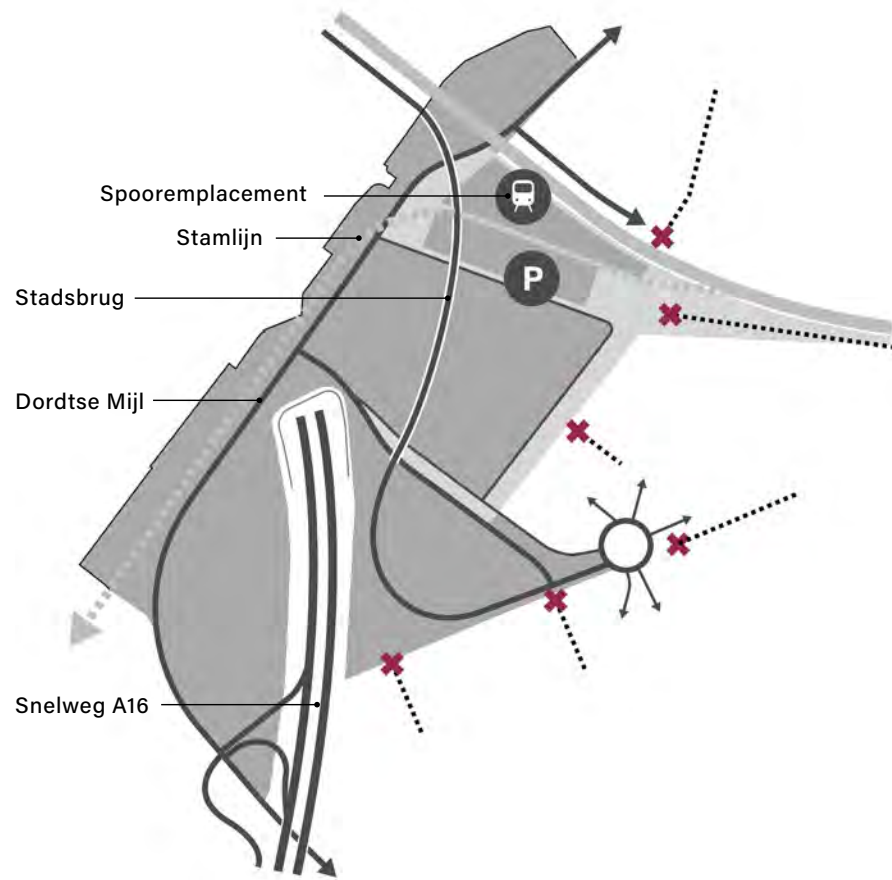
De uitgangspunten van het Maasterras zijn als volgt en worden verder in dit hoofdstuk toegelicht:

1. Van barrière naar binnenstedelijke schakel
2. Ruim baan voor voetganger en fietser, en autoluw
3. Levendige en diverse Dordtse Stadswijk
4. Hoogwaardig stedelijk wonen, werken en verblijven
5. Veelzijdige groene leefomgeving

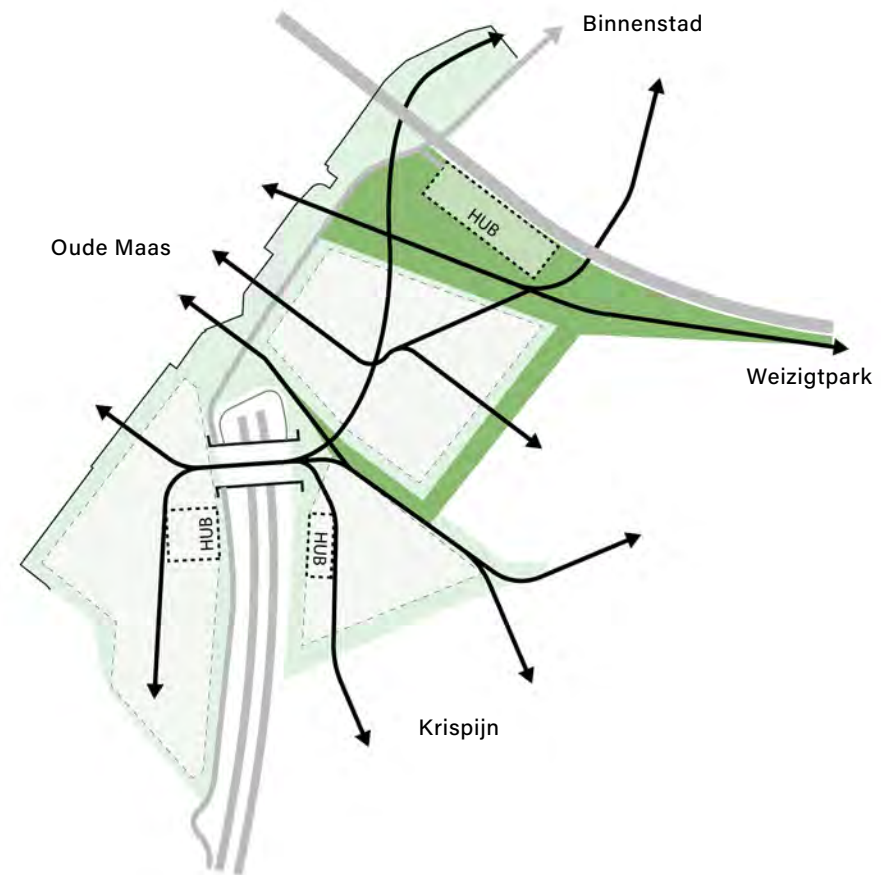


“De Oude Maas beleefbaar en  
toegankelijk voor de Dordtenaar”

Nu



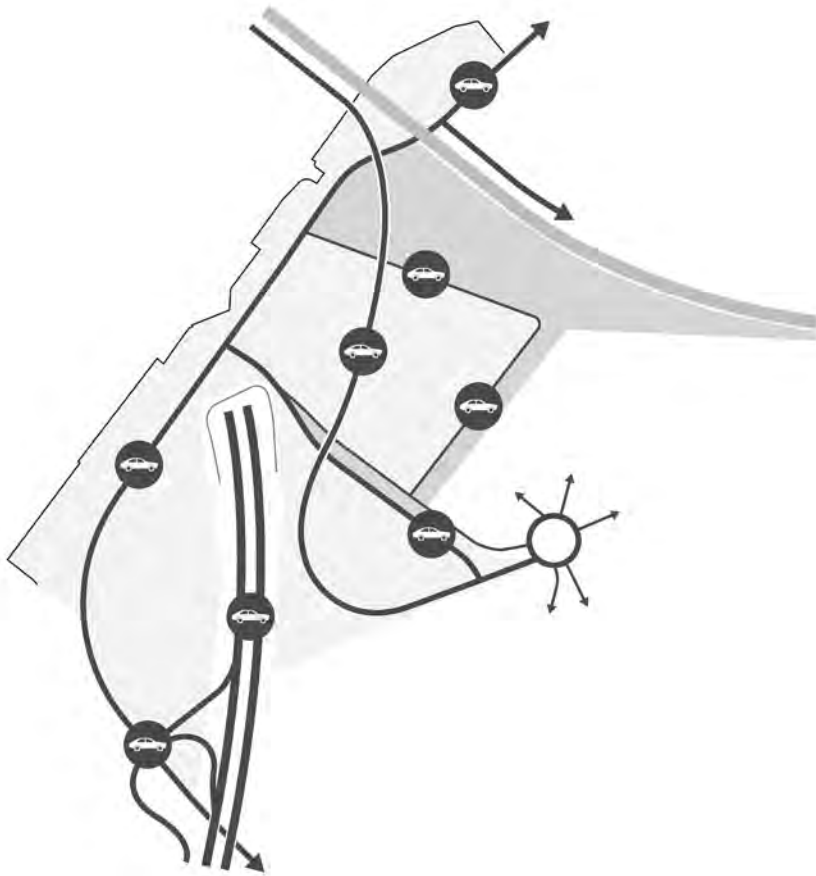
Straks



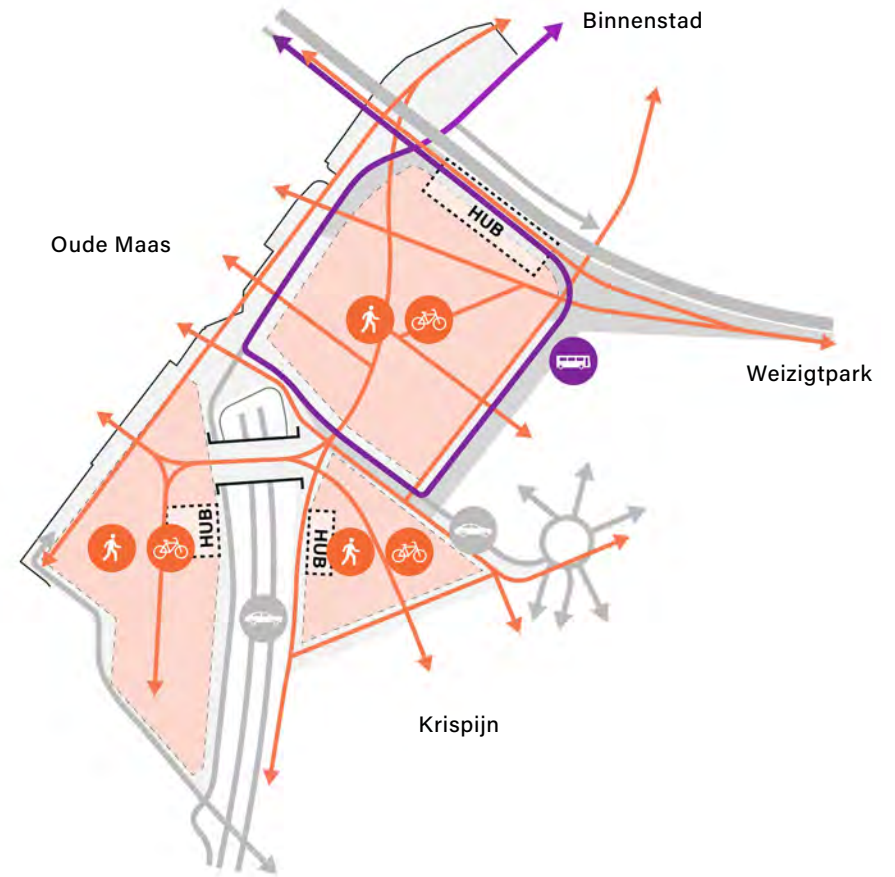
### **Van barrière naar binnenstedelijke schakel**

Groene routes, parken en fiets- en wandelpaden verbinden het Maasterras met de binnenstad, de bestaande wijken en het waterfront.

Nu



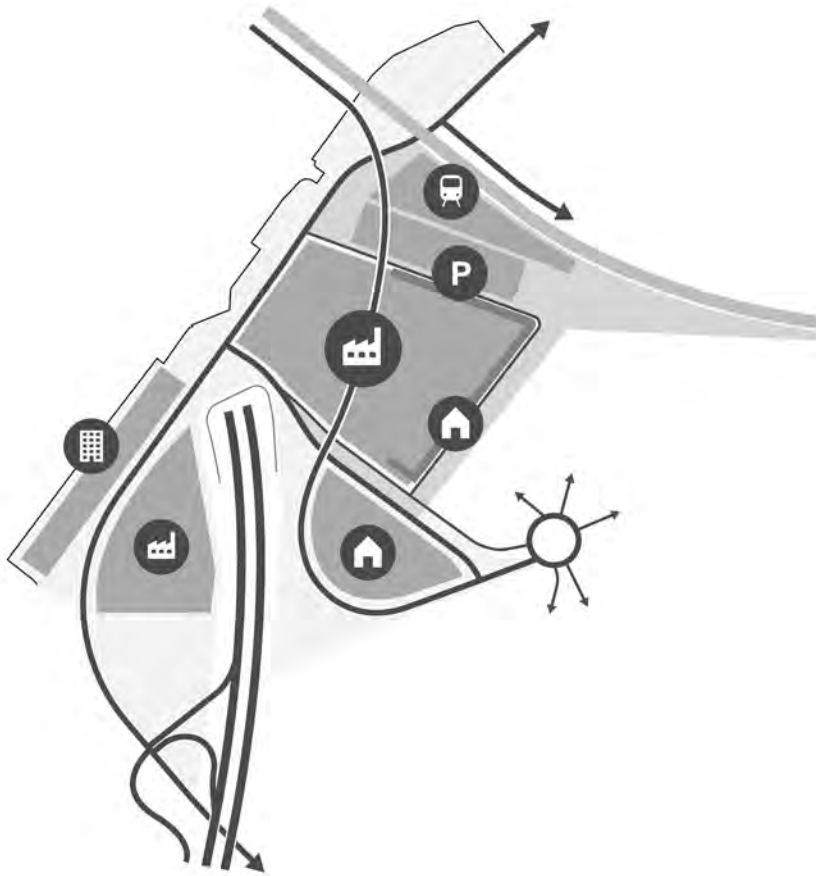
Straks



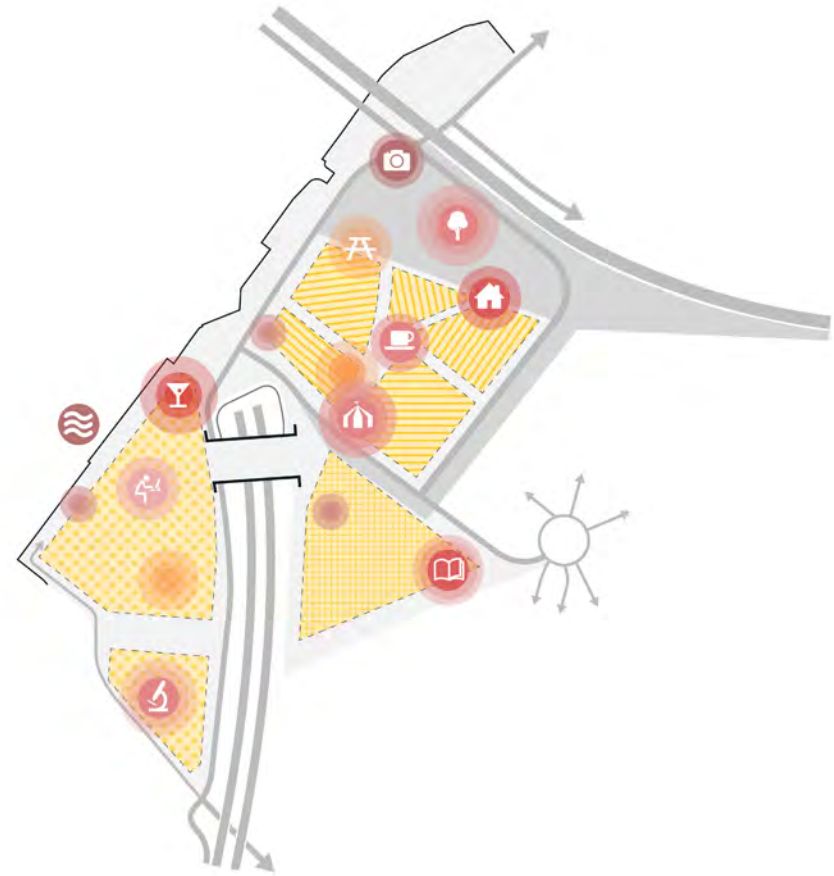
### Ruim baan voor voetganger en fietser

Een gezonde en groene wijk om te wandelen en te fietsen, autovrije buurten, met parkeerhubs OV nabij en een kleine CO<sup>2</sup>-voetafdruk. De toekomst van stedelijk leven.

Nu



Straks

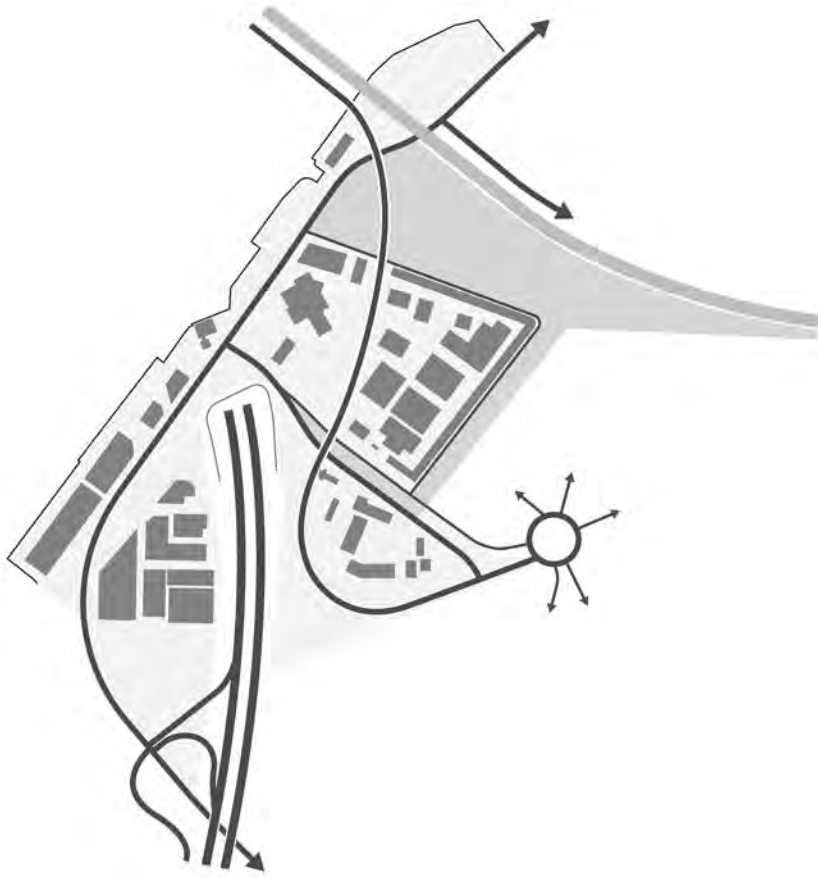


### Levendige en gevarieerde Dordtse stadswijk

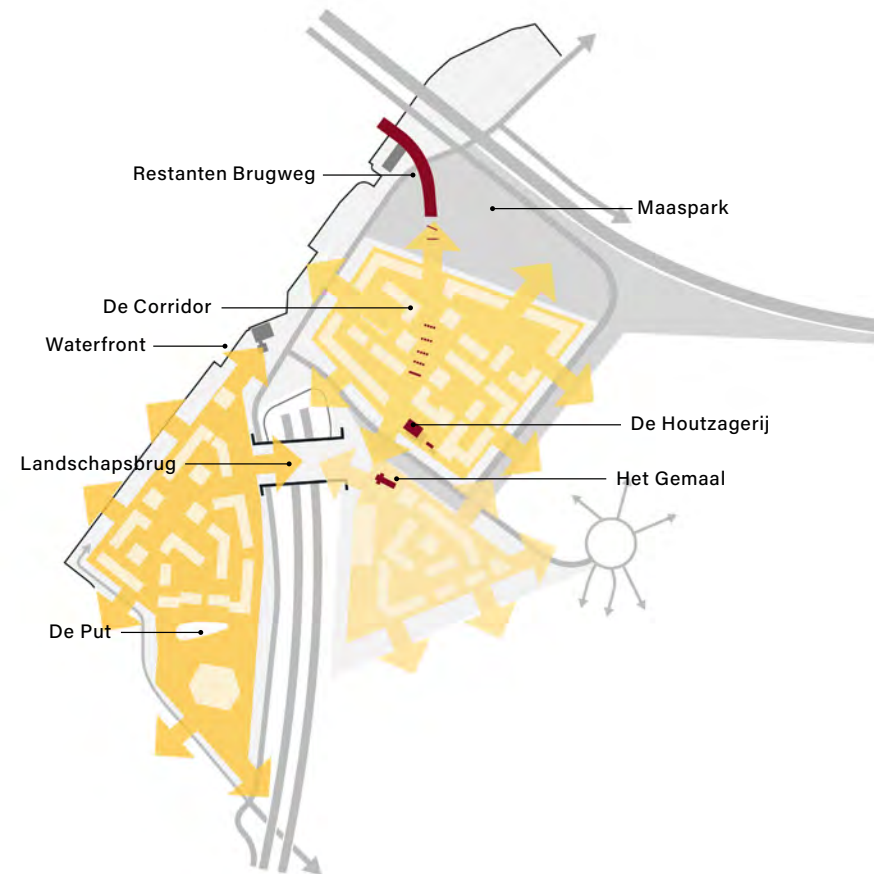
Een gemengde levendige stadswijk met alle voorzieningen op loopafstand. Een wijk waar comfortabele woningen, werkruimtes en ruimte voor ontspanning elkaar aanvullen.



Nu



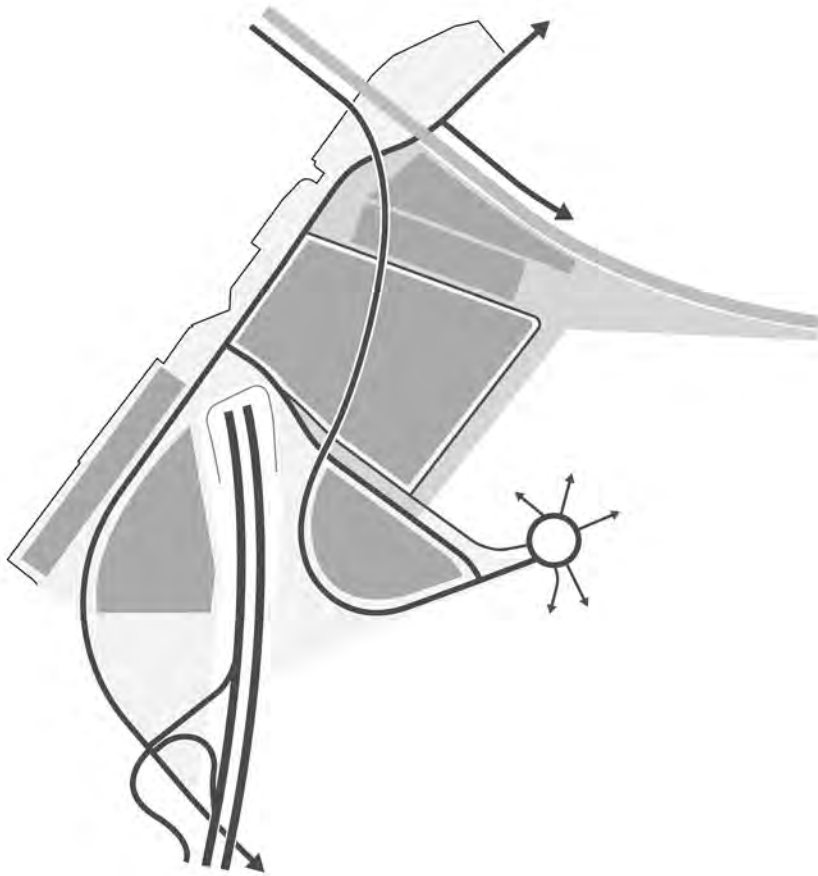
Straks



### Hoogwaardig stedelijk wonen, werken en verblijven

Een compacte eigentijdse wijk, waar hoge woningdichtheid hand in hand gaat met een hoogwaardig leefmilieu en een eigen Dordtse identiteit. Een unieke combinatie van woon-, werk- en verblijfskwaliteit, waarvan een deel tevens dient als schuillocatie bij extreem hoge waterstanden.

Nu



Straks



### Veelzijdige groene leefomgeving

Het Maasterras transformeert van een versteend gebied naar groene en open ruimte. Deze groene oase bevordert biodiversiteit, klimaatbestendigheid en de gezondheid van bewoners. Tegelijkertijd nodigt het uit tot ontmoeten en ontspanning en verbindt met het groenblauw van de Hollandse Delta.



**“De Maaskade transformeert tot aantrekkelijke recreatieplek als schakel tussen de oude stad en het Maasterras”**



An aerial architectural rendering of a city block. The scene is dominated by a cluster of modern, rectangular buildings with flat roofs, some featuring rooftop gardens. A multi-lane highway with several cars and trucks runs diagonally across the upper half of the image. To the right, a large, uniquely shaped building with a curved facade stands out. In the foreground, a wide river flows, with a long, narrow boat or ferry moving across it. The entire image is rendered in a monochromatic blue-grey color scheme, giving it a futuristic and clean aesthetic.

03

# Stedenbouwkundige opzet

## 3.1 Stedenbouwkundige opbouw



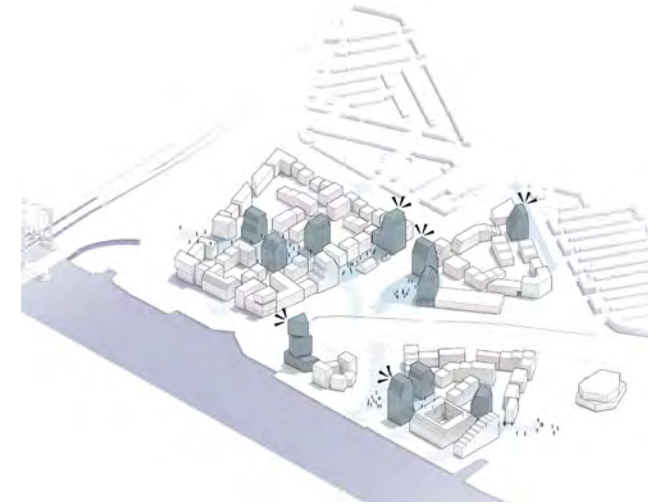
### Verbonden op de schaal van de stad

Het Maasterras wordt vormgegeven door bestaande lijnen in de context voort te zetten van noord naar zuid en van oost naar west. Zij verbinden dit deel van Dordrecht opnieuw met elkaar, met de historische binnenstad en met het water, waardoor de relatie tussen het nieuwe Maasterras en haar bestaande context direct versterkt.



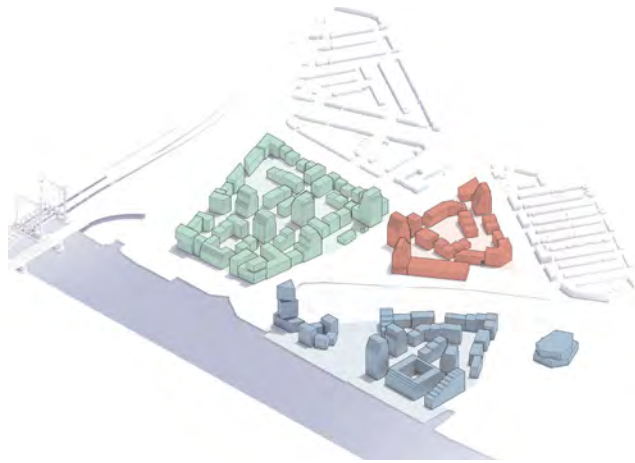
### Geluidsafschermende gebouwen langs de randen

De stedenbouwkundige opzet is zoveel mogelijk poreus en daardoor goed aangesloten op de omringende context. Daar waar het Maasterras wordt geraakt door geluid wordt geluidafschermende bebouwing toegepast aan de randen van bouwvelden, met als doel zo min mogelijk dove gevels en zoveel mogelijk geluidsluwe zijdes, echter niet ten koste van doorwaadbare stedenbouw.



### Middengebied met hoogteaccenten

Het Maasterras kent diverse hoogteaccenten. Zij dragen bij aan het huisvesten van zoveel mogelijk woningen, maar markeren ook stedenbouwkundig gezien belangrijke plekken in het masterplan. De hoogteaccenten versterken het stedelijk woonmilieu en vormen een herkenbaar silhouet. De lagere gebouwen definiëren straatjes en woonhoven, zorgen voor diversiteit in architectuur en helpen mee aan het verkleinen van de schaal van de ontwikkeling.



### Drie buurten met een eigen identiteit

De bestaande morfologische structuur verdeelt het Maasterras op in verschillende buurten. Zij zijn daarmee gerelateerd en gethematiseerd aan hun directe context. Zij hebben daardoor een duidelijke eigenheid, maar vormen ook één familie. Onmiskenbaar Maasterras, maar met een eigen identiteit. Zij vormen een eigentijdse weerspiegeling van hun omgeving in architectuur, programma en ontwerp van de openbare buitenruimte.



### Programma langs hoofdstructuren

Aan de hoofdstructuren van het plan bevindt zich een serie van parken en pleinen. Het zijn wijkoverstijgende verbindingen en plekken met daaraan gerelateerd programma in de plinten. Horeca langs het Maaspark, buurtgerelateerde functies rondom de oude houtzagerij en terrasjes en werkgelegenheid aan het waterfront. Maar ook scholen en een supermarkt krijgen een plek langs de hoofdstructuren op goed bereikbare plekken.



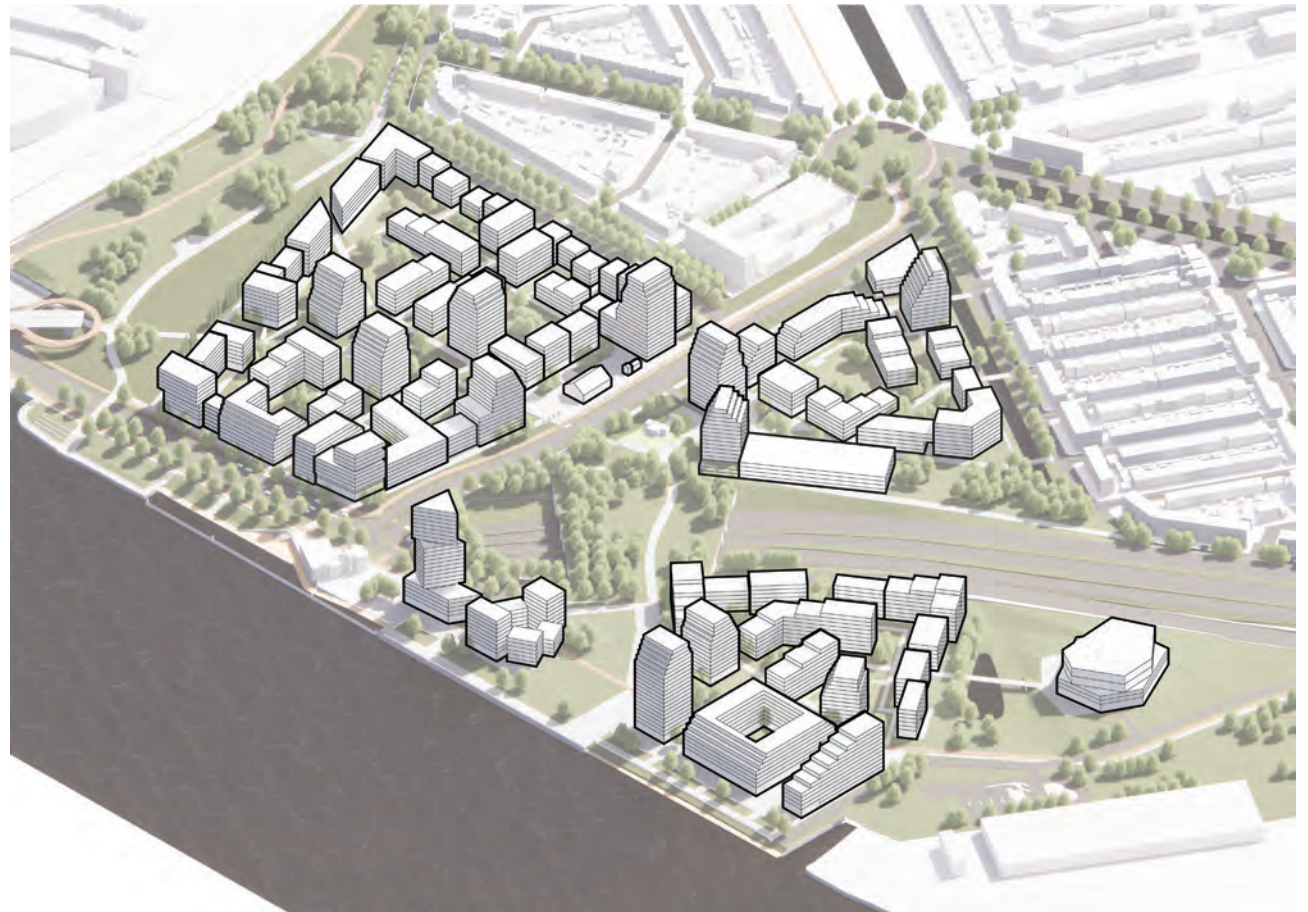
### Fijnmazig netwerk

Daar waar de hoofdstructuren bruisen, heerst rust in de woonhoven. Kleinschalige besloten buurtjes met hun eigen karakter worden gevormd door de positionering van de gebouwen. Deze gebouwen gaan een sterke relatie aan met de gemeenschappelijke buitenruimtes. De buurtjes zijn onderling met elkaar verbonden door een informele routes die bijdragen aan de doorwaadbaarheid en porositeit van het masterplan.

## Stedenbouwkundige voorkeursvariant

In dit hoofdstuk wordt een raamwerk vastgelegd welke voldoet aan de uitgangspunten uit hoofdstuk 2. Essentiële onderdelen zoals de verkeersstructuur, de bouwvelden en de openbare ruimte liggen daarmee vast. Ten behoeve van de OER zijn drie uiteenlopende alternatieven nader onderzocht (zie OER), daaruit is een voorkeursvariant naar voren gekomen die zo goed mogelijk scoort op alle zeven doelen uit de Omgevingsvisie.

Deze voorkeursvariant uit de OER is nader uitgewerkt in een proefverkaveling die de haalbaarheid en ambities van de ontwikkeling, (onder andere het aantal woningen, overig programma en de parkeervraag) aantoont. Deze vormt de leidraad voor planvisualisaties en benodigde berekeningen, maar is slechts één van de mogelijke uitwerkingen. Deze staat hier hiernaast afgebeeld. Deze proefverkaveling wordt in een latere fase, per deelgebied, verder uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen.



**Axonometrie voorkeursmodel**

De getoonde volumes zijn een eerste proefverkaveling en vormen één van de mogelijke invullingen van het masterplan.





Proefverkaveling op basis van het gemaakte raamwerk, als een van de mogelijke varianten.

## 3.2 Stedenbouwkundig raamwerk

### Onlosmakelijk onderdeel van Dordt

Het stedenbouwkundig masterplan Maasterras resulteert in de stedenbouwkundige raamwerkkaart zoals hiernaast is weergegeven. Hierin krijgen alle ambities, wensen, eisen en kansen een plek met als ultiem doel het op vanzelfsprekende wijze Maasterras onderdeel te laten vormen van de stad. Een naadloze aansluiting op het bestaande stedelijk weefsel en daarmee schakel tussen binnenstad, woongebieden, waterfront en groen.

### Plandragers

De ruimtelijke elementen die het Maasterras vormen noemen we de plandragers. Zij zijn de ruggengraat van de ontwikkeling en verbinden het Maasterras met de stedelijke context. De vijf plandragers zijn de Weeskinderendijk, het Maaspark, de Corridor, de Landschapsbrug en het Waterfront, onmiskenbaar onderdeel van het groenblauwe netwerk en hiernaast in de raamwerkkaart duidelijk herkenbaar. (zie 3.3 en hoofdstuk 4)

### Verschillende woongebieden

De bestaande morfologische structuur en de plandragers delen het Maasterras op in verschillende buurten: de Parkbuurt, de Tuinbuurt en de Rivierbuurt. Zij zijn daarmee onmiskenbaar gerelateerd en gethematiseerd aan hun directe context. (zie 3.5)

### Verbindingen

Op grotere schaal zijn de snelfietsroutes langs het spoor en de Dokweg/Laan der Verenigde Naties ingepast en weergegeven als hoofdfiets- en wandelroutes. Daarnaast zijn de buurten doorsneden door pijlen in de raamwerkkaart. De doorgetrokken pijlen liggen vast. De gestippelde pijlen suggereren verbindingen op een nader te bepalen positie. De verbindingen dragen bij aan een poreus masterplan met een afwisselende en fijnmazige aaneenschakeling van routes, pleintjes, groenplekken, parken, zichtlijnen en historische lijnen. Per buurt is in de raamwerkkaart een minimum aantal aan onbebouwde openingen aangegeven die verbindingen mogelijk maken, met een compacte en levendige stadswijk als resultaat. (zie ook 3.5)

### Randen en omgaan met omgevingsgeluid

De gewenste porositeit van het raamwerk is contrair aan de impact van geluid uit de omgeving op het Maasterras. Waar het moet zijn randen dicht en hebben een minimale hoogte: aan de Spoorzijde, de Dokweg, de snelweg en de hoek Weeskinderendijk-Zuid (voormalig Boven en Beneden)-Dokweg. De porositeit van de rivierzijde moet nog nader onderzocht worden (fase 2 van de ontwikkeling) want daar blijkt uit de OER dat er geen acceptabel geluidsniveau gehaald kan worden met behoud van het huidige industrielawaai.

### Hoogbouw en accenten

Hoogteaccenten worden ingezet om specifieke plekken in het masterplan te markeren. Het aantal en de posities zijn suggestief. Belangrijk bij de positionering van de hoogteaccenten is de invloed van schaduwwerking en windhinder op de omgeving, maar ook de invloed van geluid op de hoogbouw. Wanneer een hoogteaccent de geluid afscherpende bebouwing overstijgt, dan wordt het hoogteaccent alsnog geraakt door geluid en zullen geluidsvoorzieningen getroffen moeten worden. In de raamwerkkaart zijn indicatieve locaties voor hoogteaccenten met ster-symbolen aangegeven. Stedelijke accenten zijn in de raamwerkkaart gesuggereerd op stedenbouwkundig belangrijke hoeken of op zichtlocaties. (zie ook 3.5)

### Mobiliteit

Het gewenste stedenbouwkundig raamwerk is alleen haalbaar met het STOMP-principe. Parkeren van auto's wordt daarbij op centrale plekken aan de randen van de deelgebieden vormgegeven in zogeheten parkeerhubs. Eén onder het Maaspark, en twee ter weerszijde van de A16 (waardoor ze deels ook als geluidswerende voorziening kunnen worden gebruikt). De woongebieden zijn daarmee autovrij en alleen toegankelijk voor laden & lossen, mindervaliden, onderhouds- en calamiteitenvervoer. De HUB's zijn in de raamwerkkaart gestippeld en qua vorm en afmeting indicatief. (zie ook 3.6 en bijlage)



### Stedenbouwkundige principes

- Bouwkavels
- Indicatief hoogteverloop
- Bestaande te behouden bebouwing
- Indicatieve posities hoogteaccenten
- Stedelijke accenten
- Indicatieve positie specials
- Parkeerhub
- Primaire doorgangen bouwvelden
- Opening; n.t.b positie aan deze zijde
- Minimum aantal openingen

### Langzaamverkeer

- Doorgaande fietspaden
- Hoofd fiets- en wandelpaden
- Tunnel Hoge Bakstraat

### Groenblauw

- Openbaar groen
- Indicatieve collectieve binnenhoven
- Bestaand oppervlakte water
- Nieuw oppervlaktewater

### Grote groene plandragers

- 1 Maaspark
- 2 Oude Maaskade
- 3 Weeskinderendijk-Oost
- 4 Landschapsbrug
- 5 Brugwegcorridor

### 3.3 Groenblauw netwerk

De groene plandragers (zie 4.1) sluiten aan op het groenblauwe netwerk van Dordrecht. Hierdoor worden bestaande ecologische lijnen verlengd (zie 4.4). Het netwerk vormt een belangrijke basis voor de identiteit van het Maasterras als groene hoogstedelijke woonomgeving. Ze bieden ruimte aan een brede variatie aan programmering en activiteiten zoals een rondje wandelen, speelplekken, plekken voor feestjes, sport tot aan stedelijke evenementen in het Maaspark.

Naast het recreatieve belang ligt er een belangrijke nadruk op het stimuleren en ondersteunen van de lokale biodiversiteit. Dit resulteert in een gebalanceerd groennetwerk bestaande uit voornamelijk inheemse beplanting met ecologische rustzones. In het Maasterras wordt minimaal 40% groenblauw gerealiseerd, dit gebeurt in de vorm van groenaanleg, waterpartijen, groene daken en gevels. Binnen de buurten moet minimaal 30% groenblauw worden gerealiseerd.

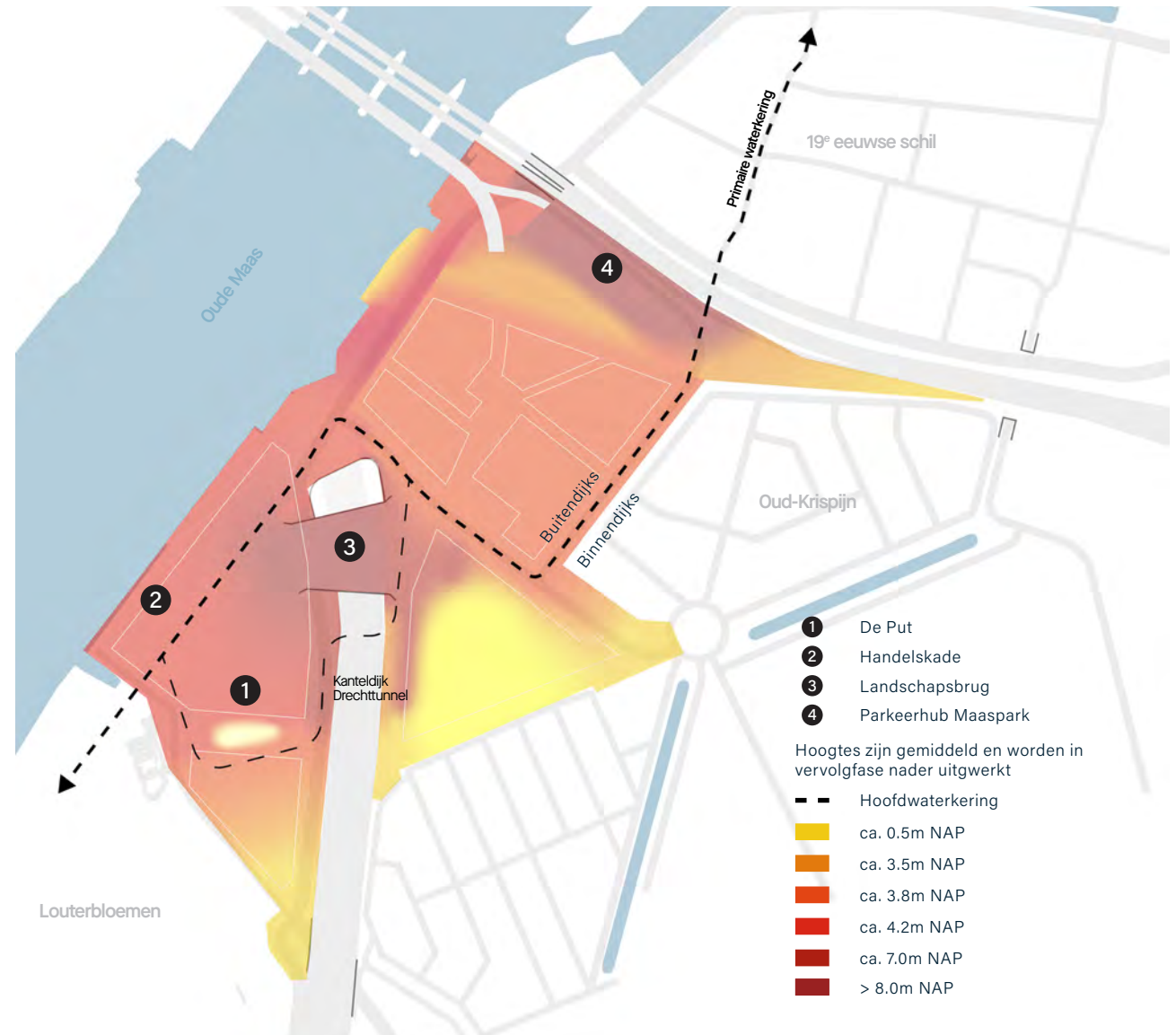
Het blauwe netwerk sluit ook aan op de omgeving. Daarbij is een belangrijk onderscheid tussen de Parkbuurt en de Rivierbuurt, die buitendijks liggen en de Tuinbuurt die binnendijks ligt. In de Parkbuurt en Rivierbuurt wordt water oppervlakkig afgevoerd naar de Oude Maas, in de Tuinbuurt water wordt geborgen in het oppervlaktewater van de nieuw aan te leggen singel.



## Hoogtes landschap

Het Maasterras bevindt zich op de overgang van buitendijks naar binnendijks. De primaire waterkering loopt dwars door het ontwikkelgebied. De zichtbaarheid van dit dijklichaam wordt verbeterd door op de overgang van binnendijks naar buitendijks de hoogteverschillen te benadrukken. Dit doen we door het verwijderen van het huidige talud van de Brugweg en het herontwerpen van de Weeskinderdijk. In de vervolgfases moet worden onderzocht of het ophogen van de primaire waterkering (en daarmee mogelijk de deelgebieden) wenselijk is.

De topografie wordt ingezet om barrières te slechten. Zo wordt het maaiveld van de huidige 'Put' opgetild door het maken van één of meerdere lagen onder het maaiveld voor functies die daarvoor geschikt zijn (bijvoorbeeld stadsrandparkeren en stadsdistributie) zodat er een grotere woonwijk ontstaat die direct verbinding heeft met de Handelskade. Deze ophoging gaat samen met de introductie van een landschapsbrug over de A16. Langs het spoor wordt het hoogteverschil ingezet om de parkeerhub in het Maaspark onder een groen landschap te leggen, welke tevens een deel van het geluid van het spoor weert.

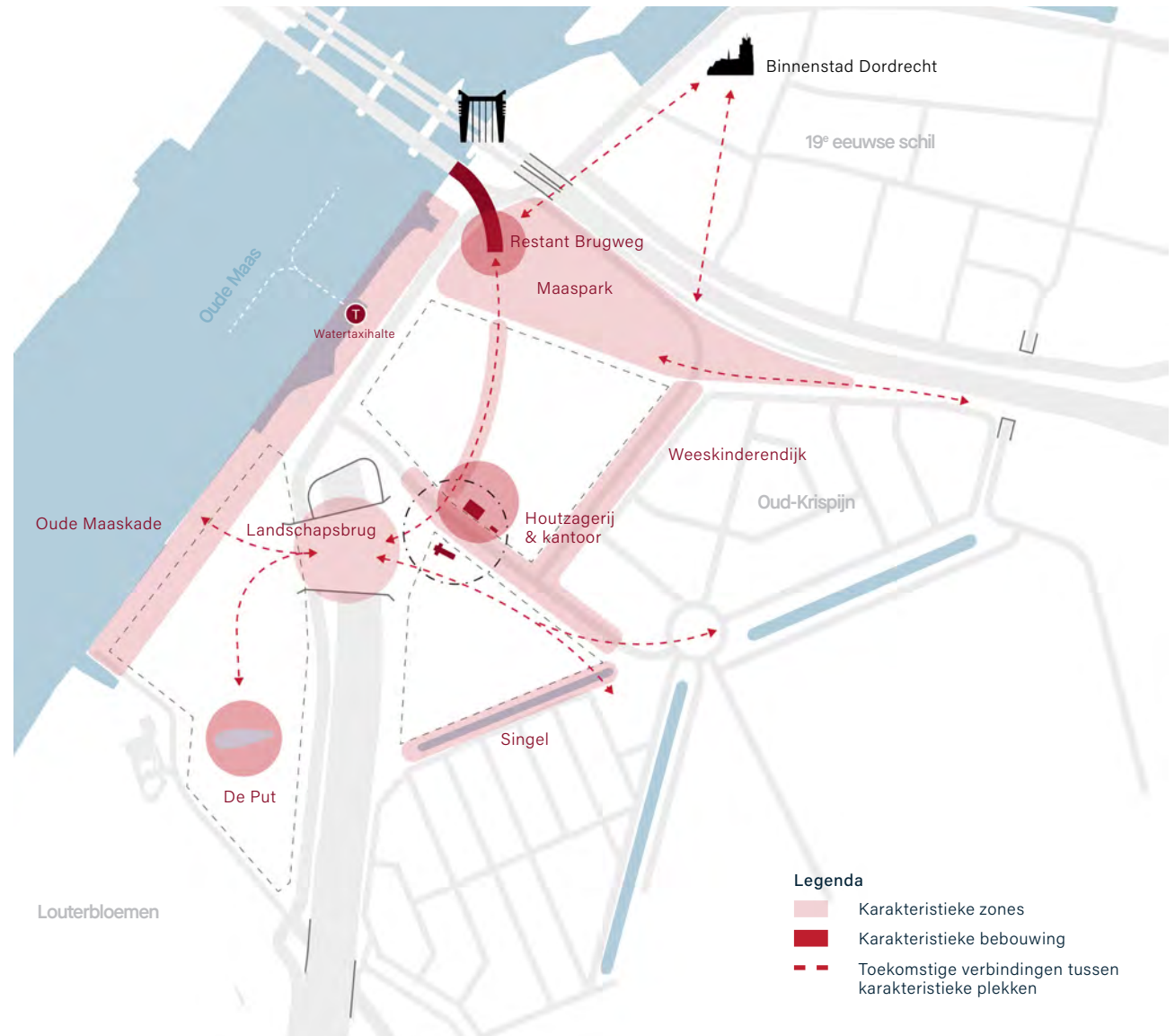


## 3.4 Karakteristieke plekken & verbindingen

Enkele kenmerkende elementen uit de huidige situatie blijven herkenbaar in het nieuwe Maasterras. Samen met de vijf groene plandragers vormen zij een netwerk van karakteristieke oriëntatiepunten in het Maasterras. Onderling zijn deze plekken met elkaar verbonden via wandel- en fietsroutes. Deze karakteristieke plekken geven een gevoel van herkenning, maken een link met het verleden en dragen in belangrijke mate bij aan de identiteit van het Maasterras.

De plekken en onderlinge verbindingen vormen de belangrijkste hotspots voor bedrijvigheid, cultuur en onderwijs. Centraal in het Maasterras op de kruising van de Brugweg-corridor, de Weeskinderendijk en de landschapsbrug vormen twee gebouwen uit het industriële verleden de basis voor een Cultuurplein: de Houtzagerij en bijbehorend kantoor. Een belangrijke programmatische schakel tussen de deelgebieden.

De samensmelting van landschap en geschiedenis tot identiteitsdragers maken het Maasterras een karaktervolle en unieke stadswijk.





“Inpassing van bestaande elementen  
maken een verbinding tussen verleden en  
de toekomst”

## 3.5 Ontwikkelgebieden

Het Maasterras bestaat uit drie verschillende ontwikkelgebieden. Alledrie hoogstedelijk met gestapelde woningen, elk hun eigen identiteit:

### Parkbuurt

De Parkbuurt volgt de contouren van de bestaande Weeskinderendijk, ligt buitendijks en relatief hoog ten opzichte van de Tuinbuurt. Het ontleent haar naam aan het Maaspark waar zij direct mee in verbinding staat. De Parkbuurt borduurt voort op het groene karakter van het Maaspark door aan de binnenzijde een groene oase te maken.

### Tuinbuurt

De Tuinbuurt ontleent haar vormgeving aan de bestaande contouren en zichtlijnen van Oud-Krispijn. Door haar binnendijkse lagere ligging zal het een andere uitstraling krijgen dan de Parkbuurt. Er wordt een singel geïntroduceerd in het verlengde van de bestaande singel aan de Hugo de Grootlaan met bruggetjes naar Oud-Krispijn. De Tuinbuurt ontleent haar naam aan Oud-Krispijn wat een typisch tuindorp is.

### Rivierbuurt

De Rivierbuurt is onmiskenbaar de buurt met de sterkste relatie met de rivier de Oude Maas. Het grenst direct aan de kade, ligt net als de Parkbuurt buitendijks en kent een wat ruwer karakter door haar relatie met het water, de scheepvaart en de industrie.



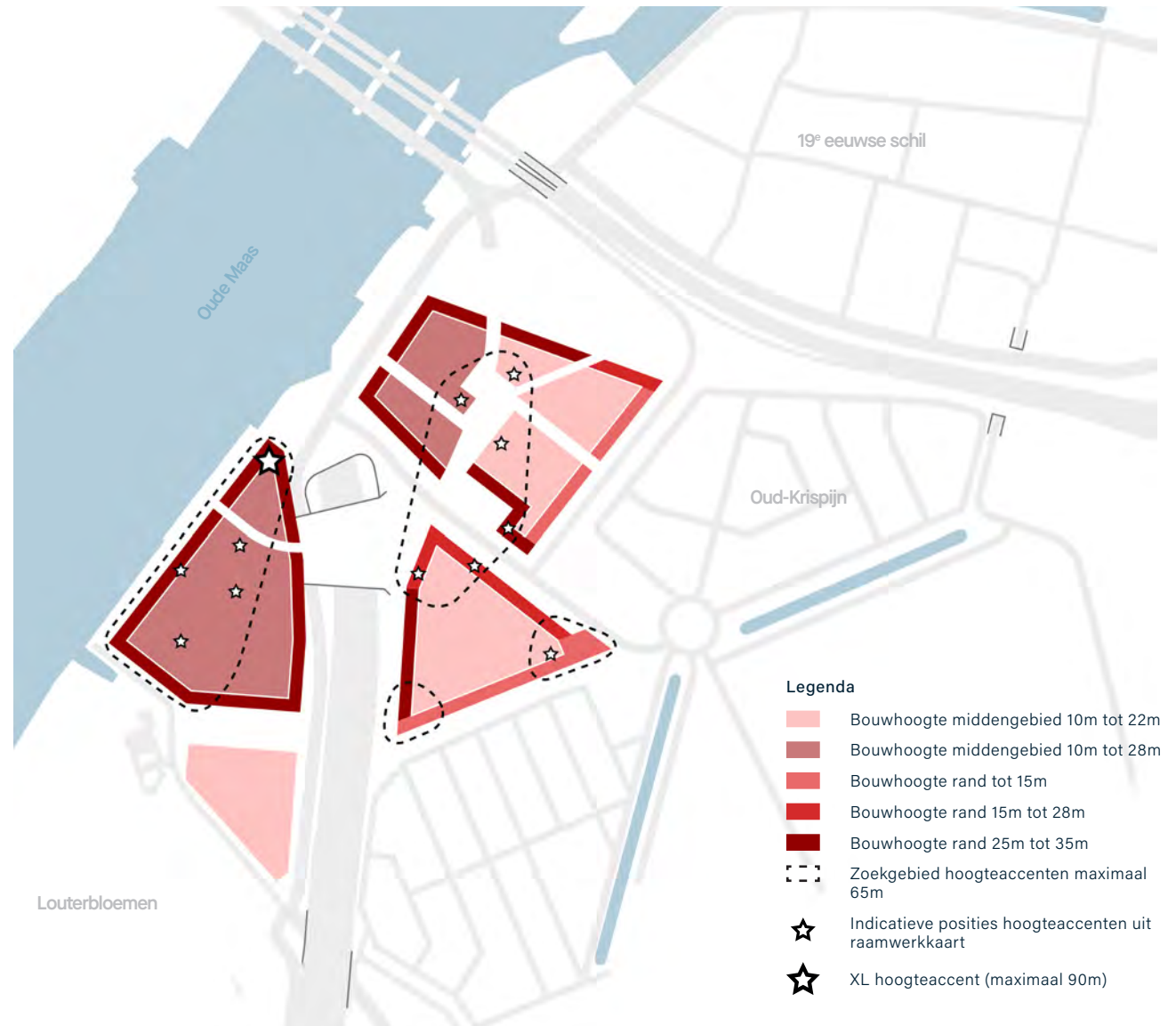


## Gemiddelde gebouwhoogtes

Het raamwerk biedt flexibiliteit in de ruimtelijke configuratie van de bouwvolumes. In de basis is het raamwerk samengesteld uit drie verschillende gebouwwormen: randbebouwing, vrijstaande gebouwen in het middengebied en hoogteaccenten

De randbebouwing met variërende hoogtes van 15m tot 35m wordt ingezet om geluid uit de omgeving tegen te houden en een gezicht te geven aan de nieuwe wijk. Het gebied binnen de randbebouwing, het middengebied, bestaat voornamelijk uit vrijstaande gebouwen met diverse hoogtes van 10m tot 22m of 10m tot 28m. Hoogteaccenten in het raamwerk dienen als herkenningspunten binnen het Maasterras en markeren belangrijke plekken. Zij hebben een hoogte van maximaal 65 meter. Met uitzondering van de noordhoek van de Rivierbuurt (Handelskade/laan der VN), hier mag een extra hoog accent komen van maximaal 90 meter. De hoogteaccenten vinden een plek binnen het gestippelde zoekgebied in het kaartje hiernaast.

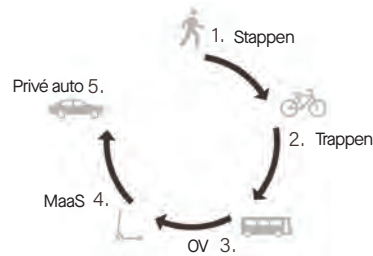
Het bereiken van een gebalanceerd evenwicht tussen de bouwwerken en hun maximaal toegestane bouwhoogte is van invloed op de leefbaarheid van het Maasterras. Er zal in de verdere uitwerking in stedenbouwkundige plannen voor de ontwikkelgebieden groot belang worden gehecht aan deze onderlinge afstemming.



## 3.6 Verkeersstructuur

### Ruim baan voor fiets en voetganger

De verkeersstructuur van het Maasterras is ontworpen aan de hand van het STOMP-principe. Hierbij wordt de meeste prioriteit gegeven aan duurzame vormen van mobiliteit. Voetgangers staan op 1 (Stappen), daarna fietsers (Trappen), dan bus en trein (Openbaar vervoer), dan deelvoertuigen als deel(bak)fiets, deelscooter, deelauto (Mobility as a service) en dan pas de Privé auto. Zo vormt de mens het startpunt en staan voetganger en fietser centraal.



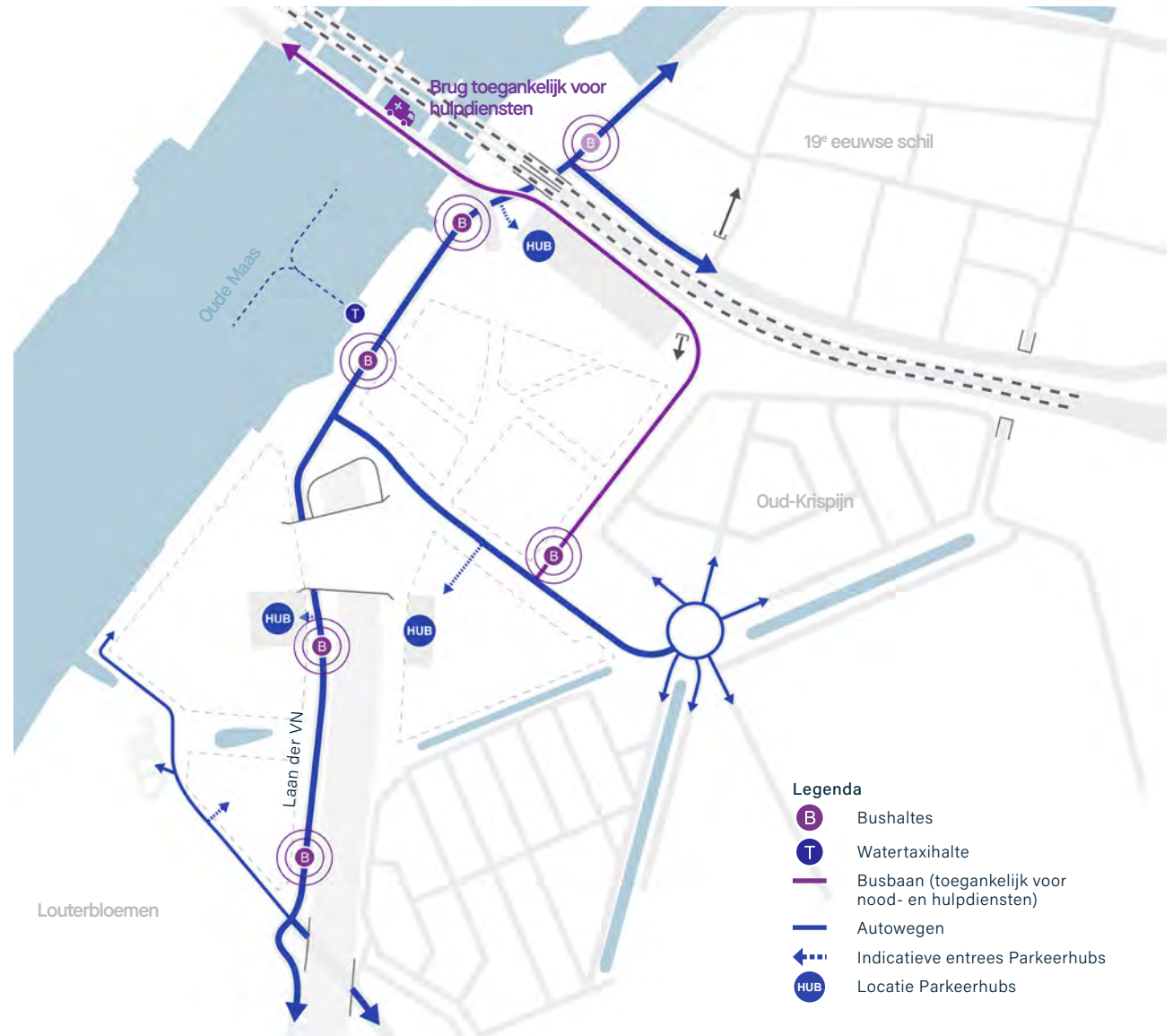
Voor dit ontwerpprincipe is een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk nodig met aantrekkelijke voetpaden en een uitgebreide en veilige fietsstructuur die uitstekend verbonden is met het bestaande netwerk en de nieuwe fietssnelweg F16. De ontwikkelgebieden van het Maasterras zijn daarmee grotendeels autovrij. Alleen incidenteel gemotoriseerd vervoer zoals hulpdiensten en verhuisdiensten zijn toegestaan. Voorzieningen op loopafstand en de nabijheid van het centrum zorgen ervoor dat voor de dagelijkse behoeften een auto niet nodig is. Fietsen zijn altijd binnen handbereik van bewoners. Zij worden gestald in



in pandige fietsenstallingen in de woongebouwen op logische en bereikbare plekken. Er is minder ruimte nodig voor asfalt en daardoor meer plaats voor groen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en maakt van Maasterras een gezonde wijk met gezonde inwoners.

### Gemotoriseerd verkeer

Het raamwerk zorgt ervoor dat het gemotoriseerd verkeer zich langs de buitenzijdes van het Maasterras beweegt, maar waarborgt de nabijheid van het OV met bushaltes en de watertaxi op een steenworp afstand. Het station van Dordrecht ligt binnen loop- en fietsafstand. Drie parkeergarages met voorzieningen als deelmobiliteit (de zogenaamde HUB's) en een beperkt aantal parkeerplaatsen voor de privé auto aan de randen maken dat de woongebieden autovrij zijn. Om de dominantie van de auto in dit gebied te verminderen wordt voorgesteld een deel van de Laan der Verenigde Naties van zijn huidige positie te verplaatsen en gedeeltelijk parallel langs de snelweg te leggen. Hiermee ontstaat een aanzienlijk groter en barrièrevrij ontwikkelgebied waar de impact van het doorgaand verkeer wordt verminderd. De snelheid op de Laan der Verenigde Naties kan op 50 km/u worden gehouden. Daarnaast verdwijnt de Brugweg en haar aanlanding en wordt de brug naar Zwijndrecht over de Oude Maas autovrij en is deze alleen bestemd voor fietsers en de bus.





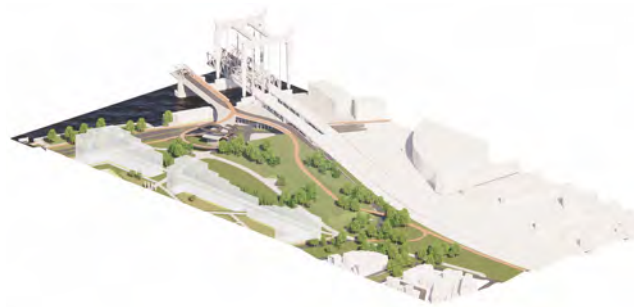


04

# Openbare ruimte en groen

## 4.1 Grote groene plandragers

De identiteit van het Maasterras in belangrijke mate gevormd door een stevig groenblauw netwerk waar spelen, bewegen, verblijven en ecologie een grote rol spelen. Het groenblauwe netwerk wordt gedragen door vijf grote groen plandragers én de binnenhoven.



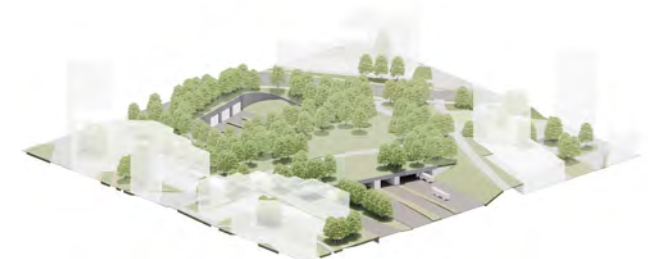
A. Maaspark



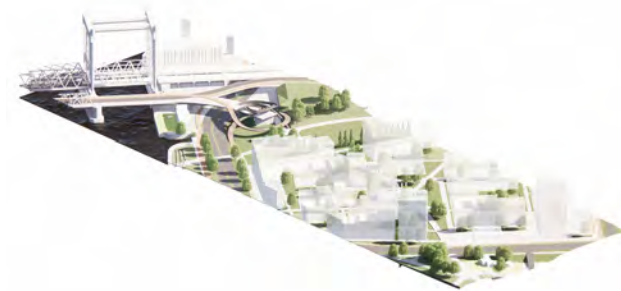
B. Oude Maaskade



C. Weeskinderdijk-Oost



D. Landschapsbrug



E. Brugwegcorridor

An architectural rendering of Maaspark, a modern urban park. The scene is set in a bright, sunny environment with a clear blue sky. On the left, there are several white, multi-story buildings with flat roofs and some greenery on top. In the center, a large, open green lawn is filled with people engaged in various activities: some are sitting on benches, others are walking, and a group is gathered around a red van. A paved path winds through the park, and a dog is seen running on the grass. To the right, a red running track curves along a grassy slope. In the background, a large, modern building with a distinctive, angular design is visible. The overall atmosphere is one of a vibrant, community-oriented public space.

**“In het Maaspark is ruimte voor een gevarieerd programma, van kleinschalige recreatie tot grotere evenementen”**

## A. Maaspark

Het gebied direct langs het spoor transformeert tot een nieuw park voor Dordrecht. Het creëert een groene verbinding tussen het Weizigtpark en de Oude Maas. Tegen de spoordijk wordt een parkeerhub geïntegreerd in het parklandschap. Hierdoor is een deel van het park vormgegeven als een groot talud. Bovenop het talud en de parkeerhub wordt de nieuwe fietssnelweg F16 ingepast richting het station. Door het talud ontstaat een bijzondere parkzone op hoogte waar gespeeld, gewandeld en geluierd kan worden.

Het vlak gelegen deel van het Maaspark biedt ruimte voor een meer actieve programmering, zoals sport & spel en huisvesten van diverse evenementen van kleine bijeenkomsten tot festivals. Bovendien is er vanaf hier een directe verbinding met de Oude Maaskade. Kenmerkend voor het vlakke deel van het park zijn de herinneringen aan de Spoorweghaven die hier heeft gelegen en in de padenstructuur deels wordt teruggebracht. Het handhaven van een deel van de Brugweg refereert naar een recenter verleden en laat letterlijk de overgang van een autogericht bedrijventerrein naar een mooie prettige verblijfsplek zien. In het park en langs de rand in de gebouwplint is ruimte voor horeca. Het Maaspark functioneert tevens als belangrijke noodopvangplek ten tijde van grootschalige overstromingen.



Het Maaspark biedt ruimte voor ontspanning, wandelen en luieren temidden van stedelijke natuur.

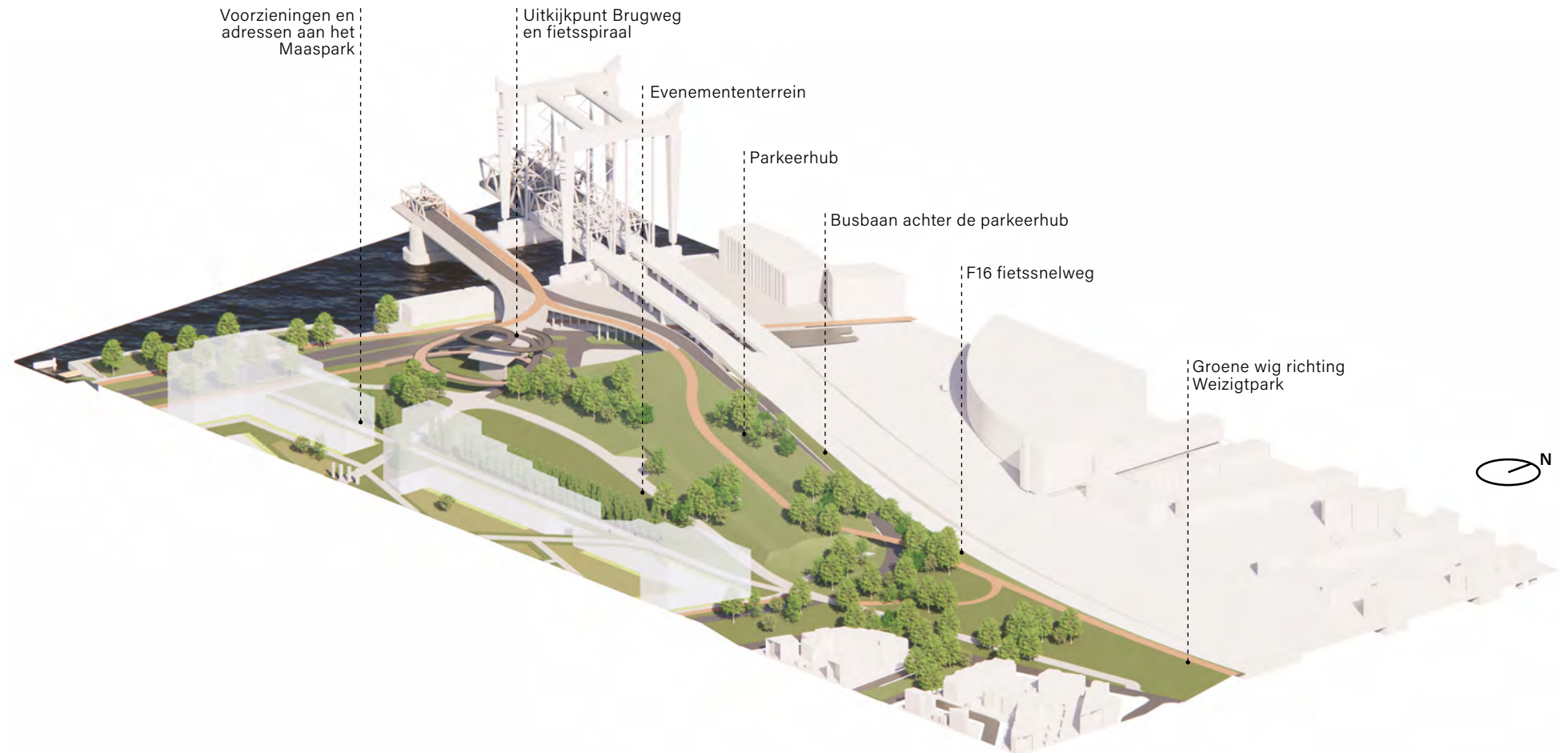


Het Maaspark biedt plaats aan evenementen.



Het Maaspark is een lineair spoorpark waar mensen samenkomen.





Doorsnede Maaspark met geïntegreerde parkeerhub onder het groene talud.

## B. De Oude Maaskade

De Oude Maaskade transformeert van een utilitaire verharde autoboulevard tot een recreatief verblijfs- en flaneergebied. Over de gehele lengte ontstaat een betere verbinding met het water. De kade bestaat uit twee langgerekte delen.

Het noordelijke deel, ter hoogte van het Maaspark en de Parkbuurt staat in directe verbinding met de binnenstad. Onder de spoorbrug door via het skatepark vinden verbeterde voet- en fietsverbindingen hun weg van en naar het centrum. Het Rivierenpark is groen en biedt een terras aan de Oude Maas. In deze zone wordt ook een watertaxihalte voorgesteld.

Het zuidelijke deel, de huidige Handelskade, behoudt zijn robuuste karakter, maar wordt autovrij. Langs deze kade blijven ook in de toekomst schepen aanleggen om bemanning te wisselen of auto's op de kade te lossen. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor horeca en kleinschalige bedrijvigheid. Op de kade zelf wordt groen toegevoegd, kan worden gesport en is ruimte voor activiteiten als tentoonstellingen voor outdoor kunstobjecten. Beide delen van de Oude Maaskade worden langs het tussengelegen kantoor van Rijkswaterstaat middels een netwerk van houten vlonders met elkaar verbonden.



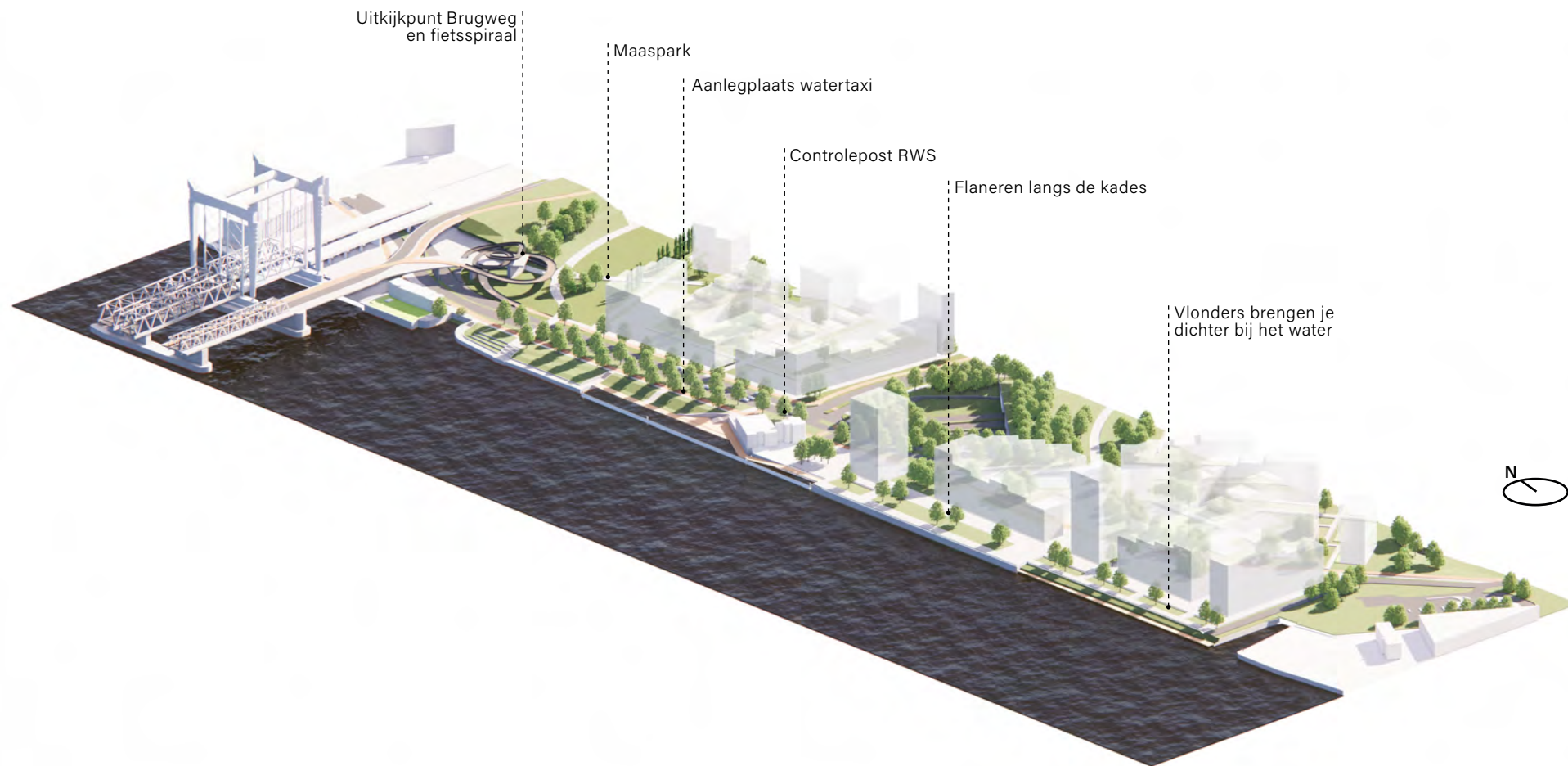
De Oude Maaskade wordt een groene kade met een hoogwaardige verblijfskwaliteit waar mensen kunnen vertoeven en genieten.



Het uitnodigende karakter van de kade draagt bij aan de verbinding van de stad met het water.



De kade vormt een combinatie tussen groene verblijfskwaliteit en een stoer en robuust en creatief maritiem karakter.



Doorsnede Oude Maaskade ter hoogte van de Dokweg en de Parkbuurt.



Doorsnede Oude Maaskade ter hoogte van de Handelskade.

## C. Weeskinderendijk-Oost

Onderdeel van de ontwikkeling van het Maasterras is het zichtbaar en beleefbaar maken van de historische dijkstructuur. De Weeskinderendijk speelt daarin een belangrijke rol. De bestaande structuur en uitstraling van de dijk met haar karakteristieke bomenstructuur zowel bovenaan als aan de voet blijft zoveel mogelijk behouden. Op enkele plekken worden verbeterde opgangen gerealiseerd waardoor verbindingen tussen Krispijn en het Maasterras mogelijk worden gemaakt. De Weeskinderendijk-oost (Vlietwegzijde) wordt gewijzigd in een autovrije route voor fietsers en een busbaan. De bebouwing op de dijk is poreus ten gunste van een goede overgang naar het lagergelegen Krispijn.

De Weeskinderendijk Boven en Beneden wordt hersteld naar een duidelijk dijkprofiel. De onnatuurlijke verlaging van de dijk ten behoeve van de onderdoorgang van de aanlanding van de Brugweg is niet meer nodig. Door het bundelen van het verkeer (auto, bus, fiets) krijgt het talud meer ruimte en is een vergroening van de dijk mogelijk. Bij de herinrichting van de dijk is de ambitie om zoveel mogelijk bestaande bomen te handhaven.

Het is mogelijk dat in samenspraak met het Waterschap de Weeskinderendijk opgehoogd wordt naar een toekomstbestendige hoogte. Hiermee wordt in dit masterplan al rekening gehouden.



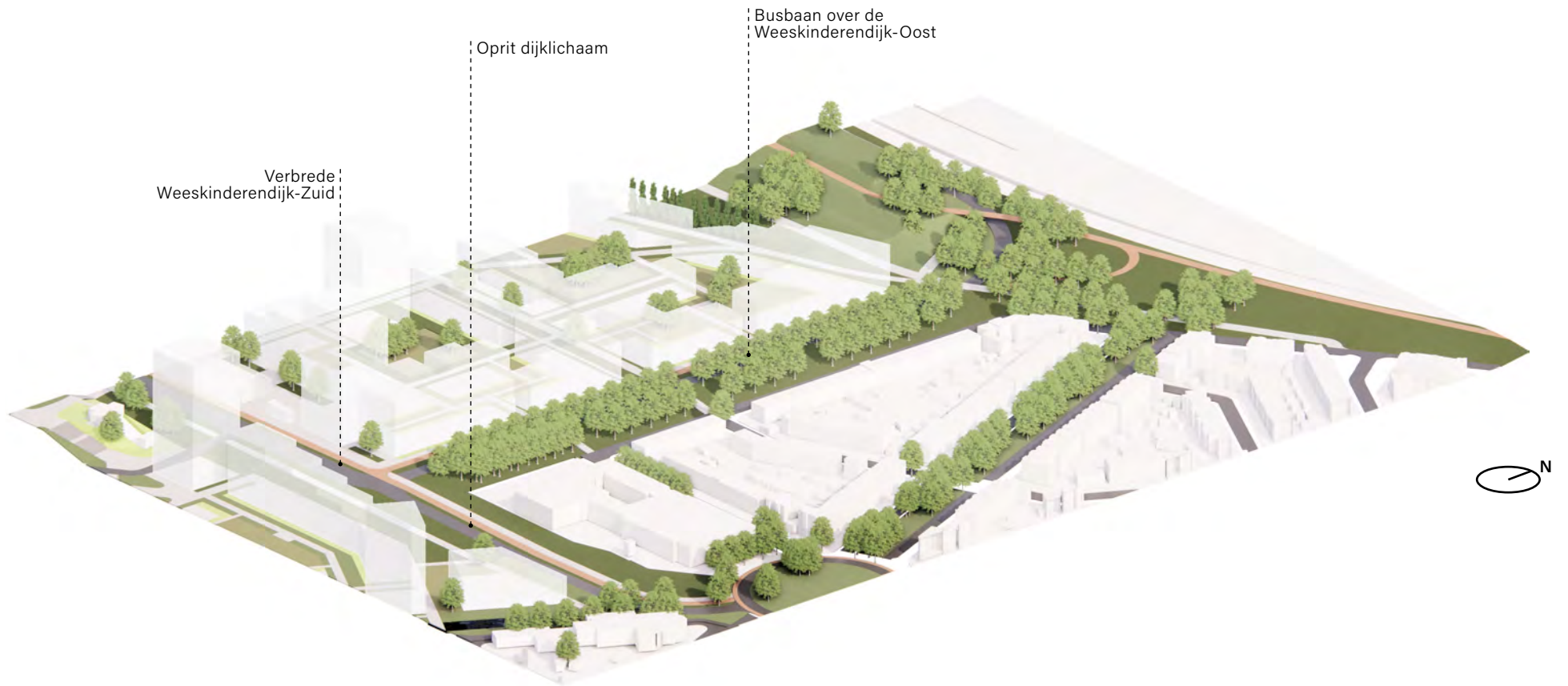
Bebouwing op de dijk is poreus waardoor sterke verbindingen ontstaan tussen Krispijn en het nieuwe Maasterras.



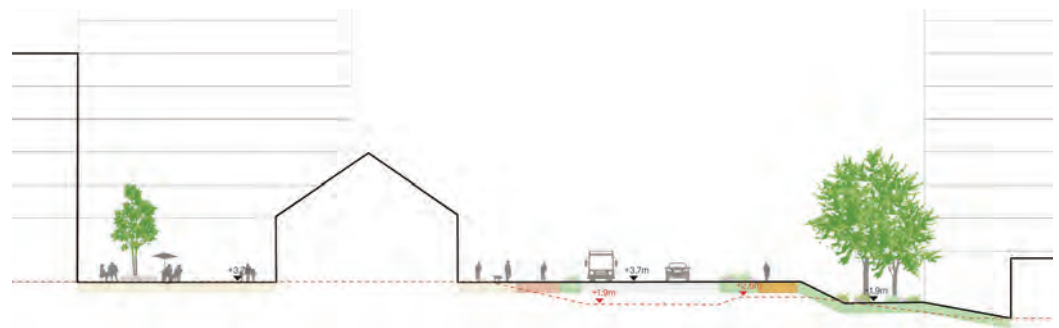
De verhoging van de dijk kan terugliggen t.o.v. van het huidige talud.



Zicht vanaf Weeskinderendijk richting Krispijn.



Doorsnede Weeskinderendijk-Oost.



Doorsnede Weeskinderendijk-Zuid en het Cultuurplein.

## D. Landschapsbrug

Een weidse landschapsbrug overkluist de A16 tussen de Tuinbuurt en de Rivierbuurt. Het slecht de barrière die de snelweg vormt binnen het Maasterras. Een via/ecoduct dat een samenspel vormt tussen natuur en infrastructuur. Naast het optimaal verbinden van de verschillende deelgebieden binnen het Maasterras zorgt deze landschapsbrug ervoor dat bewoners uit onder andere Krispijn straks veel gemakkelijker naar de Oude Maaskade kunnen lopen en fietsen. Op de landschapsbrug kan ook gesport worden.

Het dek van de brug vormt op deze manier een uniek park en staat in schril contrast met de drukke wereld van de snelweg eronder. Hier vinden voetgangers, fietsers en sporters hun weg voor beweging of ontspanning. Zo wordt de snelweg een aangename plek om te vertoeven en komen mens, natuur en infrastructuur samen.



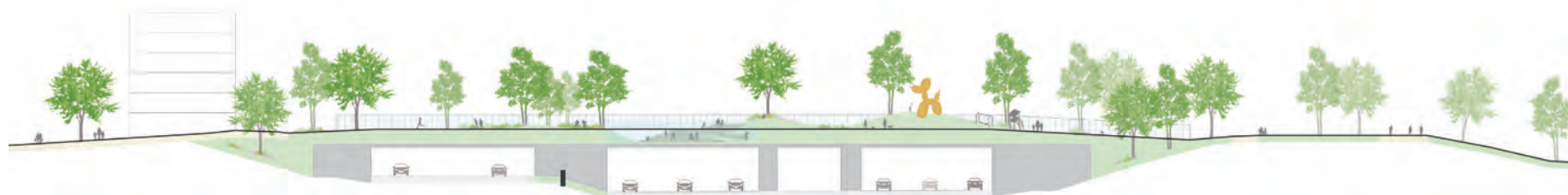
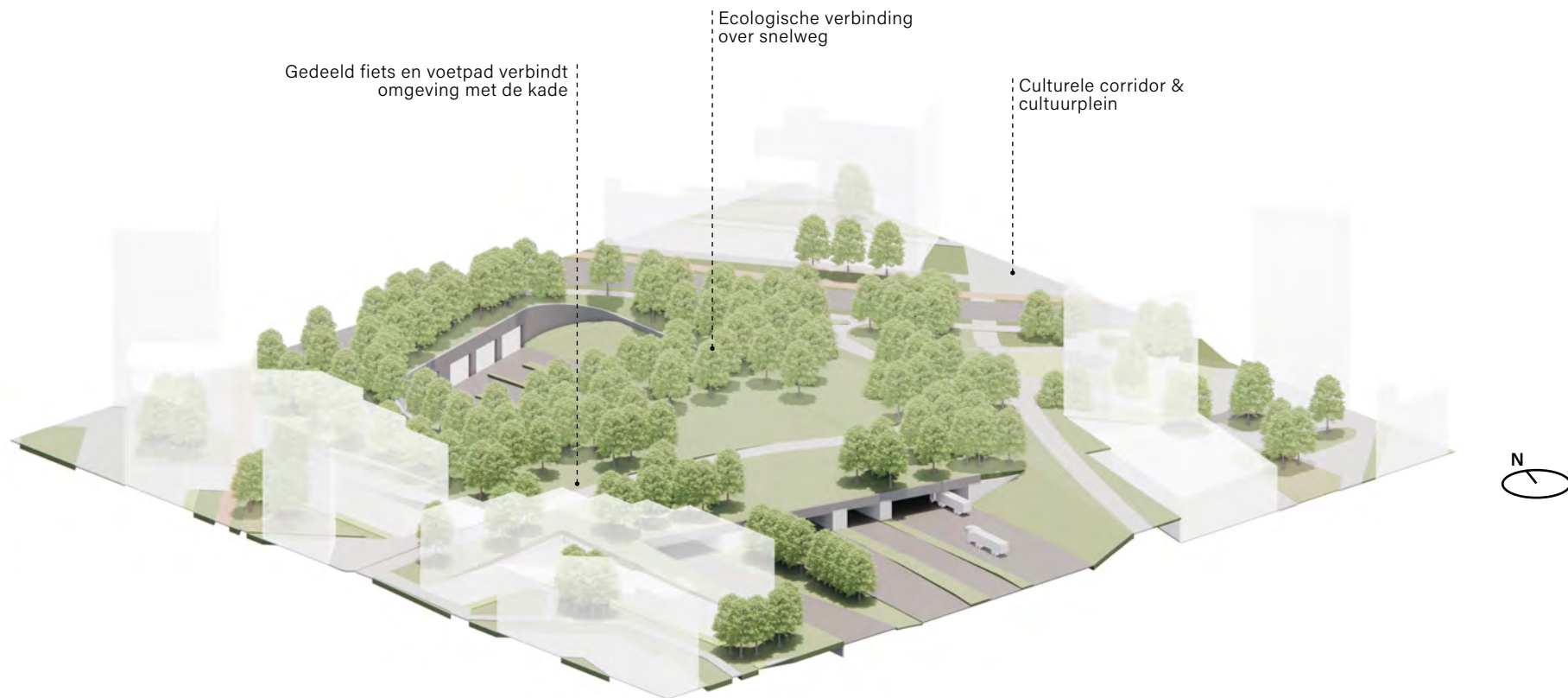
De landschapsbrug draagt bij aan het verlengen van ecologische verbindingen over de A16 heen en zorgt ook voor verbinding tussen buurten.



Natuur wordt verweven met ontmoeten, ontspannen, spelen en sporten.



Hoogteverschillen zoals taluds worden benut voor beweging en sport.



Doorsnede landschapsbrug.

## E. Brugwegcorridor

De oude Brugweg is onlosmakelijk verbonden met de historie van het Maasterras. Het oude tracé blijft zichtbaar en is opgenomen in de ruimtelijke structuur van de wijk. De route vormt een belangrijke ruggengraat binnen de wijk. De corridor is volledig ingericht op voetgangers en fietsers en verbindt het Maaspark, de Parkbuurt en het Cultuurplein aan elkaar. In het hart van de Parkbuurt zorgt een verbreding in de corridor voor een groene publieke ruimte als ontmoetingsplek tussen de verschillende gebouwen: het Buurtplein.

Onderzocht moet worden of op sommige plekken pijlers van de oude constructie van de Brugweg als relict behouden kunnen blijven. Als de elementen een nieuwe functie kunnen krijgen en een artistieke, landschappelijke of bouwkundige meerwaarde geven, dan ontstaat er een extra verankering van het nieuwe Maasterras met het oude.

In het Maaspark wordt een deel van het oude Brugdek behouden en getransformeerd tot een uitkijkplatform over het Maasterras. Vanaf dit dek cirkelt een fietspad naar beneden. Dit stuk brug vormt een sculpturale belichaming van het in het Maasterras geldende STOMP-principe.



Oude en nieuwe elementen zorgen voor een spannend samenspel in het landschappelijke ontwerp van de Brugwegcorridor.

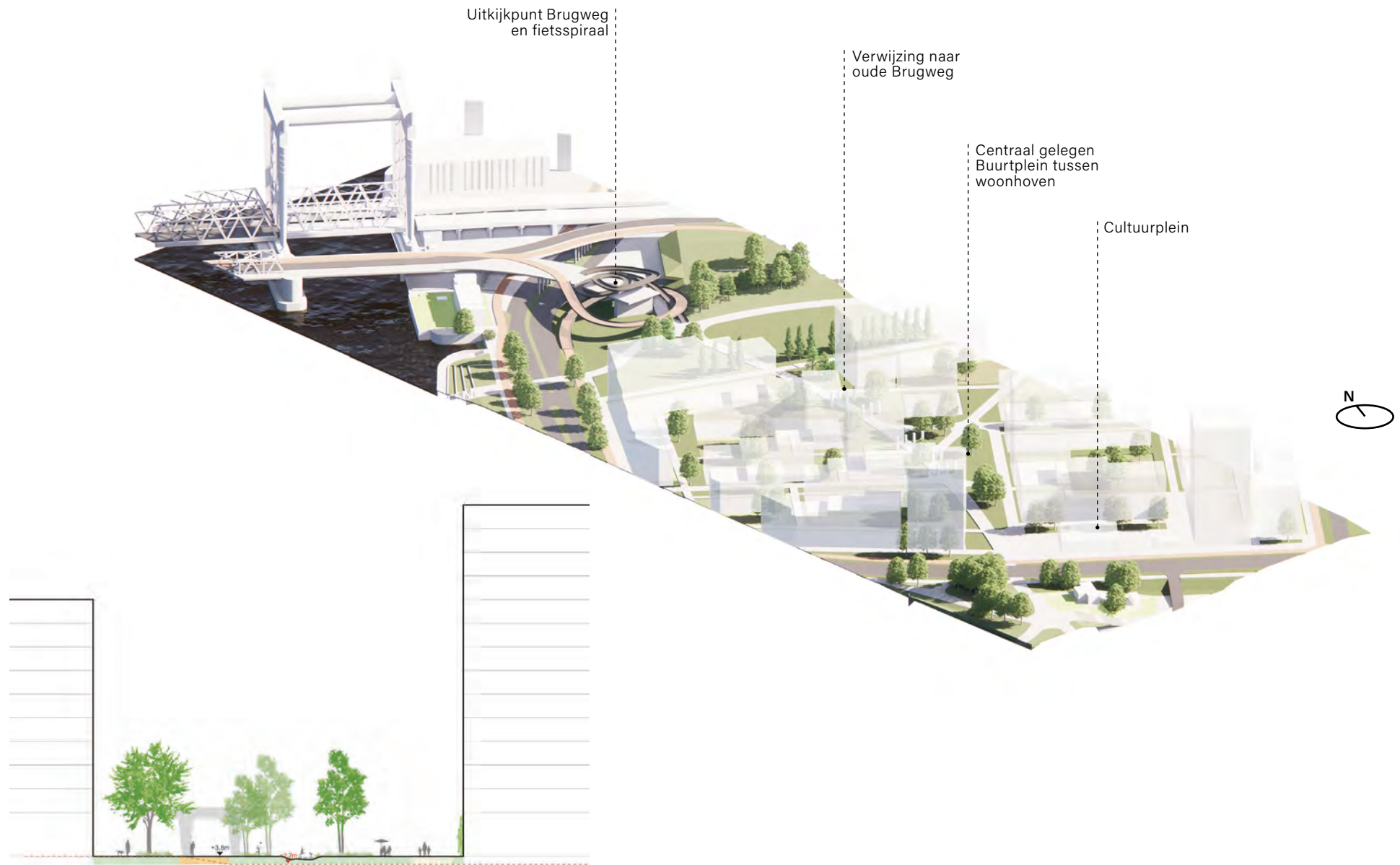


De Brugweg verandert in een icoon voor fietser en voetganger.



Voormalige infrastructurele objecten kunnen als ware kunstobjecten een plek behouden in het landschapsonwerp.





Doorsnede Brugwegcorridor.

## 4.2 Binnenhoven

De binnenhoven vormen een gelaagd netwerk van kwalitatief hoogwaardige buitenruimtes van verschillende afmetingen en vormen van beslotenheid. De buitenruimtes worden zo groen mogelijk ingericht. De fijnmazige structuur van hofjes, pleintjes en speelgelegenheden zorgt voor een veelzijdige buitenruimte waarin iedereen zich prettig kan voelen en kinderen zonder zorgen, in een autovrije omgeving, buiten kunnen spelen. De binnentuinen bieden plek voor buurtfeesten, tuinieren, sport- en spelaanleidingen of een rustige leestuin.

### Drie buurten

De buitenruimtes worden allemaal hoogwaardig kwalitatief ingericht, maar per buurt zijn er nuanceverschillen en ligt er nadruk op verschillende accenten. Zo geeft het publieke programma kleur aan de veelal collectieve buitenruimtes van de Parkbuurt, heeft de Tuinbuurt een intiemer karakter met deels privé tuinen en een focus op speelaangelegenheden door de aanwezig school en zijn de buitenruimtes van de Rivierbuurt meer open van karakter en bieden zij ook plek voor uitingen van creatieve of bedrijfsmatige activiteiten. Door deze rijke variatie ontstaan onderling sterk verschillende deelgebieden. Zie de regels voor de buitenruimtes in paragraaf 6.3, 6.4 en 6.5.



Principe doorsnede binnentuinen



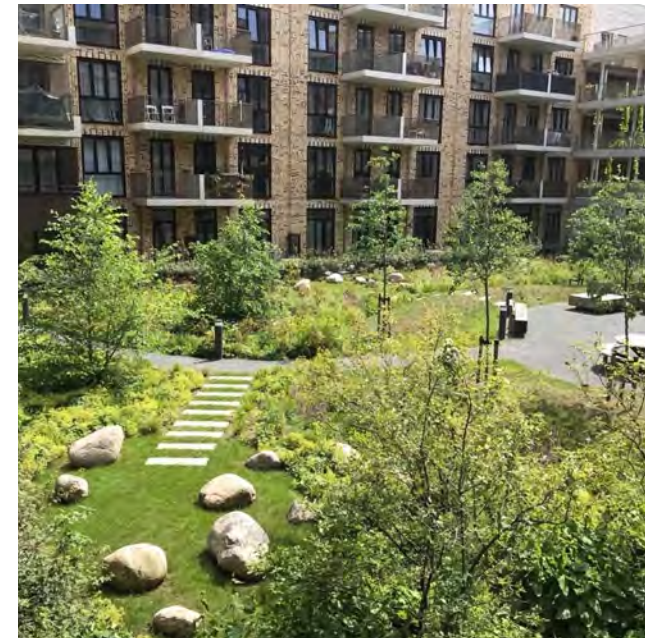
Fijnmazige groene hofjes.



Gezamenlijke binnentuinen.



Natuurlijke openbare ruimte.

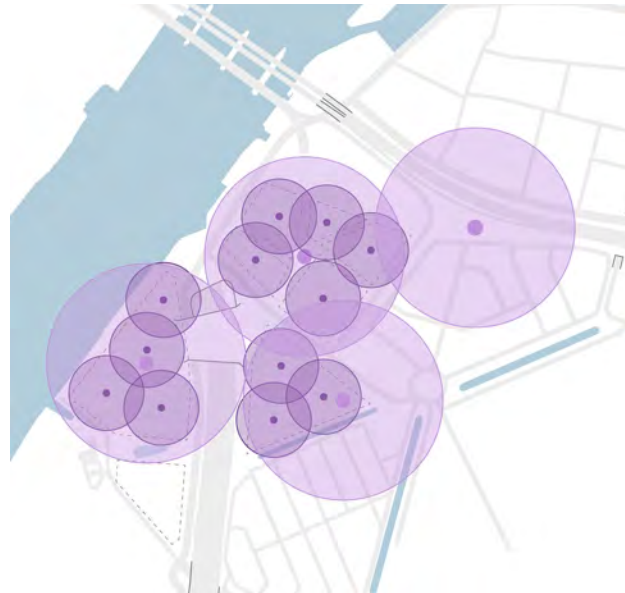


## 4.3 Spelen & bewegen

In de nieuwe wijk ontstaan diverse nieuwe ruimtes waar kinderen kunnen spelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende leeftijdsgroepen en activiteiten conform het gemeentelijke speelbeleid. Door de diepte van de bouwblokken zijn er collectieve binnenterreinen waar de allerjongste kinderen in de leeftijdscategorie 1-6 jaar veilig kunnen spelen. Er is geen gevaar van autoverkeer. Door het gemeenschappelijke eigendom en beheer van deze ruimte, krijgt deze speelplek een besloten karakter. Door brede paden en tussenruimtes ontstaan hoven, pleintjes en parkjes, waar de wat oudere kinderen kunnen spelen. Daarnaast zijn er diverse mogelijkheden voor speelplekken voor kinderen in de leeftijdscategorie van 7 tot 12 jaar. Dit zijn kleine plekken waar voetbal kan worden of speeltoestellen staan. In principe zijn alle buurten voorzien van een mooie speelgelegenheid. Voor de groep van 13 tot 16 jaar is er naast het Maaspark, de Weeskinderendijk-Zuid en nabij de parkeerhub in de Tuinbuurt en op de landschapsbrug een viertal plekken waar gedacht kan worden aan een plek voor sport en spel.

### Verdeling speelvoorzieningen

Leeftijdsgroep	Actieradius speelvoorziening	Afmeting speelvoorziening
● 0-5 jaar	150m	180m <sup>2</sup>
● 6-12 jaar	400m	720m <sup>2</sup>
● 13-18 jaar	1000m	700-1.500m <sup>2</sup>



Speelplaatsen kinderen 0-5 jaar en 6-12 jaar



Speelplaatsen kinderen 13-18 jaar



Speelplaats in combinatie met water.



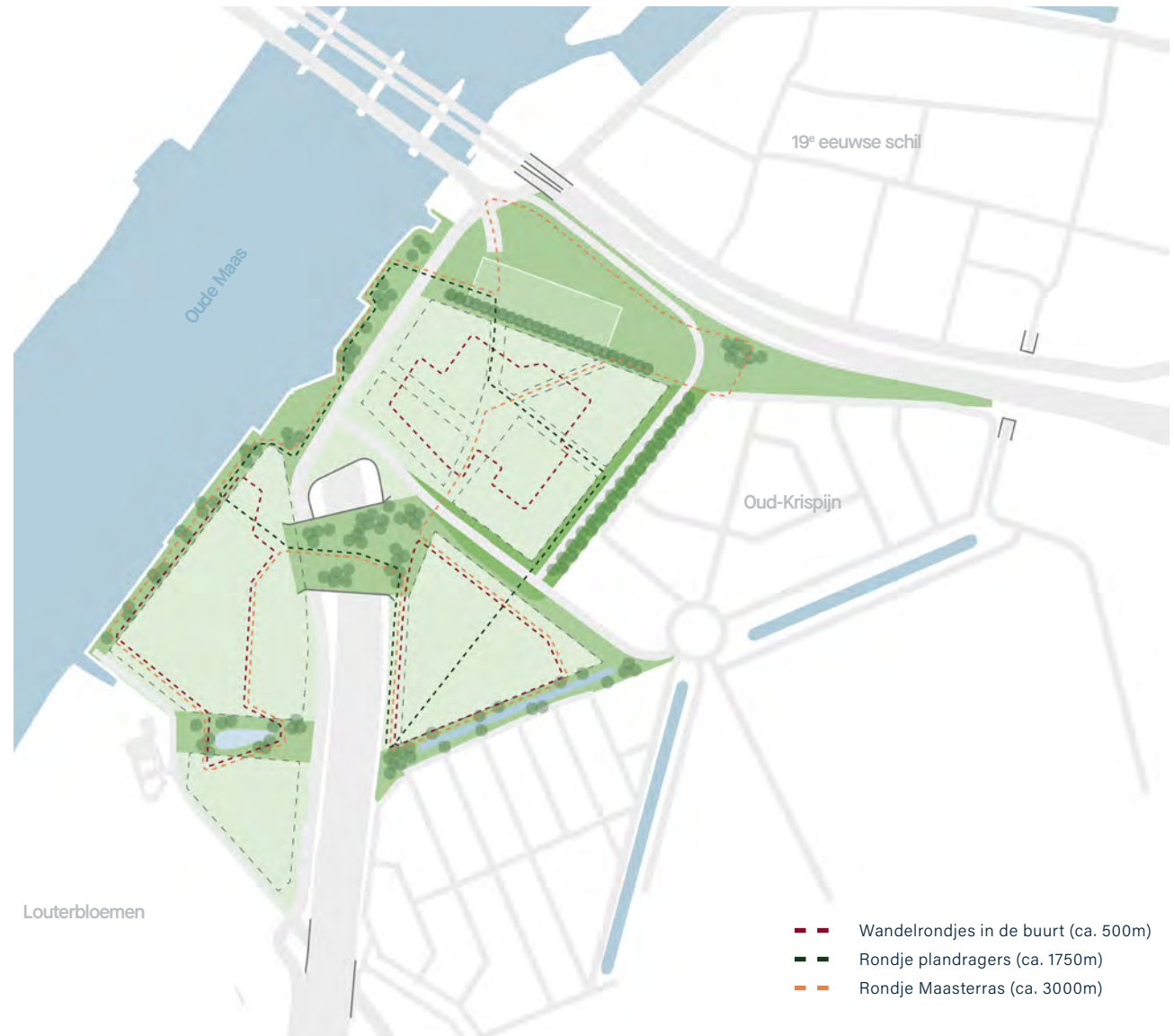
Natuurlijke speelelementen.

## Rondje Maasterras

Het Maasterras stimuleert bewoners van jong en oud tot beweging. Zowel de nabijheid van speel aanleidingen voor kinderen als de nabijheid van voorzieningen voor volwassenen, dragen bij aan een gezonde gemeenschap. In de buitenruimte van het Maasterras wordt veel ruimte geboden voor wandelrondjes door het groen van verschillende afstanden. De landschapsbrug is daarin een belangrijke schakel. Van korte wandelrondjes van ca. 500 meter in iedere woonbuurt voor bijvoorbeeld het wandelen met de hond, tot een wijk overstijgende wandeling van 3000m die door het hele Maasterras loopt.



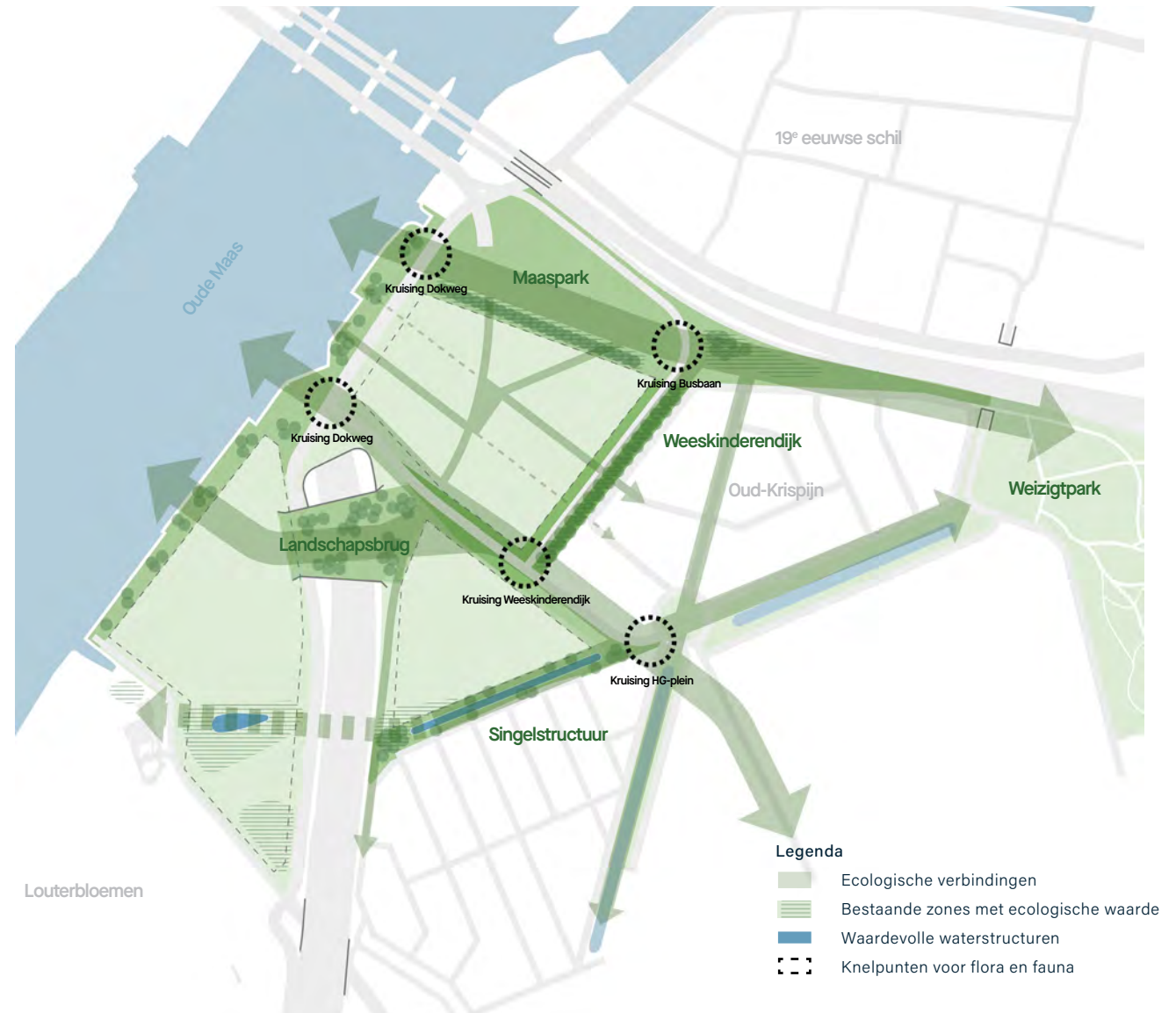
Wandelrondjes geschikt voor alle leeftijden.



## 4.4 Ecologie

In de toekomstige situatie is het van belang dat er voldoende geschikte verbindingen voor diverse diersoorten aanwezig zijn. Als aanwezige verbindingen gebrekkig blijken, kan verplaatsing van soorten worden vermoeilijkt of onmogelijk gemaakt. Een gebrek aan geschikte verbindingen zorgt ervoor dat maatregelen ten behoeve van verblijfplaatsen, veiligheid, voedsel, voortplanting en variatie geen effect hebben. Het is daarom van belang dat de te realiseren verbindingen in de toekomstige situatie van voldoende kwaliteit zijn om verspreiding van soorten te faciliteren. Deze verbindingen, dienen aan te sluiten op in de omgeving aanwezige verbindingen om groen(blauwe) dooradering binnen Dordrecht zoveel mogelijk te behouden. Deze verbindingen worden gewaarborgd door de groene plandragers van het Masterplan. Knelpunten in de verbindingen zijn op kaart aangegeven. In de uitwerking van de plannen moeten deze zoveel mogelijk opgelost worden.

In Dordrecht wordt de 6V-methode gehanteerd, dit is een manier om de natuurwaarde van een gebied te bepalen, waarbij gebruik wordt gemaakt van doelsoorten. De waarde van een gebied voor een doelsoort wordt bepaald aan de hand van de zes V's. Hoe meer V's een gebied omvat, hoe hoger de waarde van het gebied voor de doelsoort. Het streven is dat elk ontwikkelveld



voldoet aan minimaal vier V's. Hierbij moeten de overige V's bij voorkeur in aangrenzende ontwikkelvelden aanwezig zijn. De zes V's betreffen: voedsel, veiligheid, voortplanting, verblijven, variatie, verbinden. Voor het masterplan is het belangrijk duidelijk te hebben hoe de V Verbinding vorm krijgt op het Maasterras. Goed functionerende verbindingen tussen het Maasterras en de omgeving zijn nodig om dieren veilig het gebied in en uit te kunnen laten gaan. Het kaartje op de pagina hiernaast toont deze groene verbindingen. Hierbij staan ook de huidige

knelpunten voor fauna. De oplossingen voor deze knelpunten, zoals faunapassages, worden in de verdere uitwerkingsplannen nader uitgewerkt. De overige vijf v's krijgen ook verder uitwerking in de uitwerkingsplannen.

#### Doelsoorten vanuit de effectbeschrijving

Uit de beoordeling van de effecten van de voorkeursvariant uit de OER komt naar voren dat voor enkele beschermde soorten aantasting niet uit te sluiten is. Voor deze soorten moet en wil de gemeente Dordrecht maatregelen treffen binnen de ontwikkeling van het Maasterras. Deze soorten

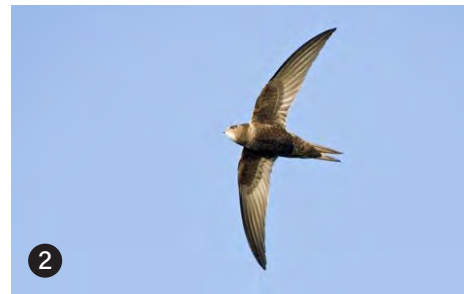
worden opgenomen als 'doelsoorten' voor het Maasterras. Dit betreft:

1. Huismus, 2. Gierzwaluw, 3. Gewone dwergvleermuis, 4. Ruige dwergvleermuis, 5. Laatvlieger, 6. Vos, 7. Bunzing, 8. Rivierrombout

#### Aanvullende doelsoorten

De doelsoorten zijn verder aangevuld aan de hand van het reeds aanwezige biotoop, het biotoop dat op deze locatie ontwikkeld kan worden en de in het Handboek Natuurinclusief aangegeven stedelijke soorten. De gekozen doelsoorten betreffen: Egel, atalanta, aardhommel, rosse metselbij, roodgatje.

## Doelsoorten van het Maasterras







An aerial architectural rendering of a city neighborhood. The scene shows a mix of building heights and styles, interspersed with trees and green spaces. A multi-lane highway with traffic is visible in the upper left. A river or canal runs along the right side of the image, with a large cargo ship and a smaller boat. The overall color palette is muted, with greys, blues, and greens.

05

# Programma van een gemengde stadswijk

# 5.1 Wonen

## Wonen in het Maasterras

Het Maasterras wordt een stedelijke woonwijk, met een divers scala aan woningen dat tegemoetkomt aan de behoeften van diverse doelgroepen. Deze beoogde stedelijke levendigheid wordt gecreëerd door een uiteenlopend woningaanbod en een juiste combinatie van voorzieningen. In het Maasterras zal er een ruim aanbod aan betaalbare woningen zijn inclusief woningen voor gezinnen. Het kent diverse woningtypen, zoals atelierwoningen, appartementen, eengezinswoningen en eengezinsappartementen, grondgebonden woningen, duplex woningen en compacte studio's, die geschikt zijn voor starters en studenten, maar ook woninginen voor ouderen.

De diversiteit van het aanbod is mede mogelijk door de gunstige ligging van het Maasterras nabij het stadscentrum, het station en de vele voorzieningen. Dit maakt het Maasterras een woonwijk die aantrekkelijk is voor mensen van alle leeftijden en doelgroepen.

## Woningbouwprogramma

Het weergegeven programma en de genoemde vierkante meters zijn op dit moment slechts richtinggevend. In de verdere ontwikkeling van het plan zal dit programma definitief worden vastgesteld.

Het stedenbouwkundig masterplan biedt ruimte voor 3.500 woningen en het bestemmingsplan

biedt de mogelijkheid om dit aantal te verhogen tot maximaal 4.000 woningen. Het Maasterras is verdeeld over drie buurten. Deze worden in twee fasen opgedeeld:

Fase 1: alles ten oosten van de A16, de Parkbuurt en de Tuinbuurt, dit is het plangebied van het bestemmingsplan Maasterras.

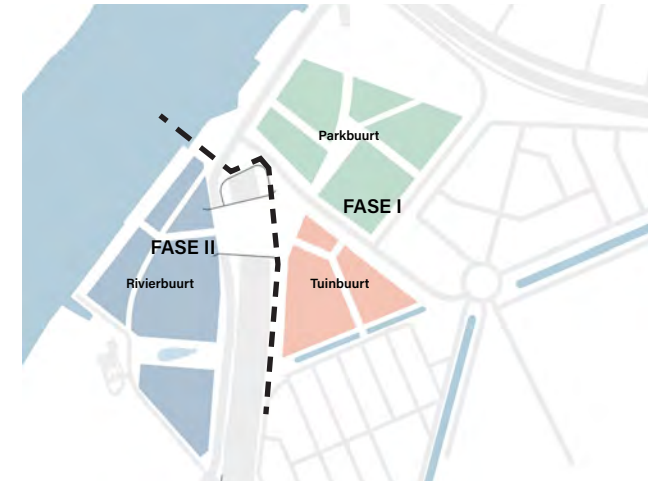
Fase 2: alles ten westen van de A16, de Rivierbuurt.

De eerste fase biedt plaats aan minimaal 2.500 woningen. De tweede fase zal minimaal 1.000 woningen omvatten.

## Woningtypes

Het plan bevat een evenwichtige verdeling van woningtypes die voldoet aan de doelstellingen van Dordrecht en de doorstroming in de bestaande woningvoorraad bevordert.

Concreet betekent dit dat ongeveer 18.8 procent van de woningen bestemd is voor sociale huur, 5 procent voor middenhuur, 31.2 procent voor betaalbare koopwoningen en 45 procent voor vrije sector huurwoningen. In dit stedenbouwkundig masterplan is uitgegaan van gemiddeld 100 vierkante meter bruto vloeroppervlakte per woning. Voor elk type woning worden specificaties opgesteld met betrekking tot minimale afmetingen en woonkwaliteit, waaronder buitenruimtes en het minimum aantal kamers.



## Overzicht woningen Maasterras

	Fase 1	Fase 2
Parkbuurt	1.659*	
Tuinbuurt	541*	
Rivierbuurt		1.300*
Totaal	2.200	1.300

\* op basis van 100 BVO per woning

## Overzicht woningbouwprogramma

Woningtype	Percentage	Aantal
Sociale huur	18.8%	658
Middenhuur	5%	175
Betaalbare koop	31.2%	1.092
Dure huur	45%	1.575

An architectural rendering of a modern urban green corridor. The scene is set between two large, light-colored, multi-story buildings. A paved walkway runs through the center, flanked by lush greenery, including tall trees, smaller shrubs, and vibrant purple flowers. Several people are depicted in various activities: some are walking along the path, others are sitting on wooden benches, and a few are pushing strollers. In the background, a series of tall, grey, rectangular pillars are spaced out along the corridor. The sky is bright blue with scattered white clouds. The overall atmosphere is one of a vibrant, pedestrian-friendly public space.

**“De Brugwegcorridor vormt een aantrekkelijke groene route voor voetgangers en fietsers”**

## 5.2 Maatschappelijke voorzieningen

Het beoogde maatschappelijk programma vormt een belangrijk onderdeel van het levendige en diverse karakter van het Maasterras. Het vormt een belangrijke schakel met de omgeving. In totaal is er ruimte voor circa 13.500 vierkante meter maatschappelijk programma. De positionering van dit programma is afgestemd op locaties die goed toegankelijk zijn. Hierbij vormt het Cultuurplein een belangrijk programmatisch hart van het Maasterras waar ruimte is voor horeca en kleinschalige culturele voorzieningen als een buurt- of filmhuis. In het raamwerk zijn zoekgebieden opgenomen waarbinnen programma kan landen. De definitieve locaties zullen in een later stadium worden vastgelegd. Tegenover het Cultuurplein, in de Tuinbuurt, is aan het Hugo de Grootplein een breed kindcentrum met ruimte voor basisschool, gym en kinderopvang voor de hele wijk opgenomen. In fase twee is plaats voor praktijkgericht onderwijs in een beeldbepalend gebouw. Hier ligt een kans om bedrijvigheid, werken en onderwijs te combineren. Hiervoor wordt de definitieve locatie in een later stadium vastgesteld.



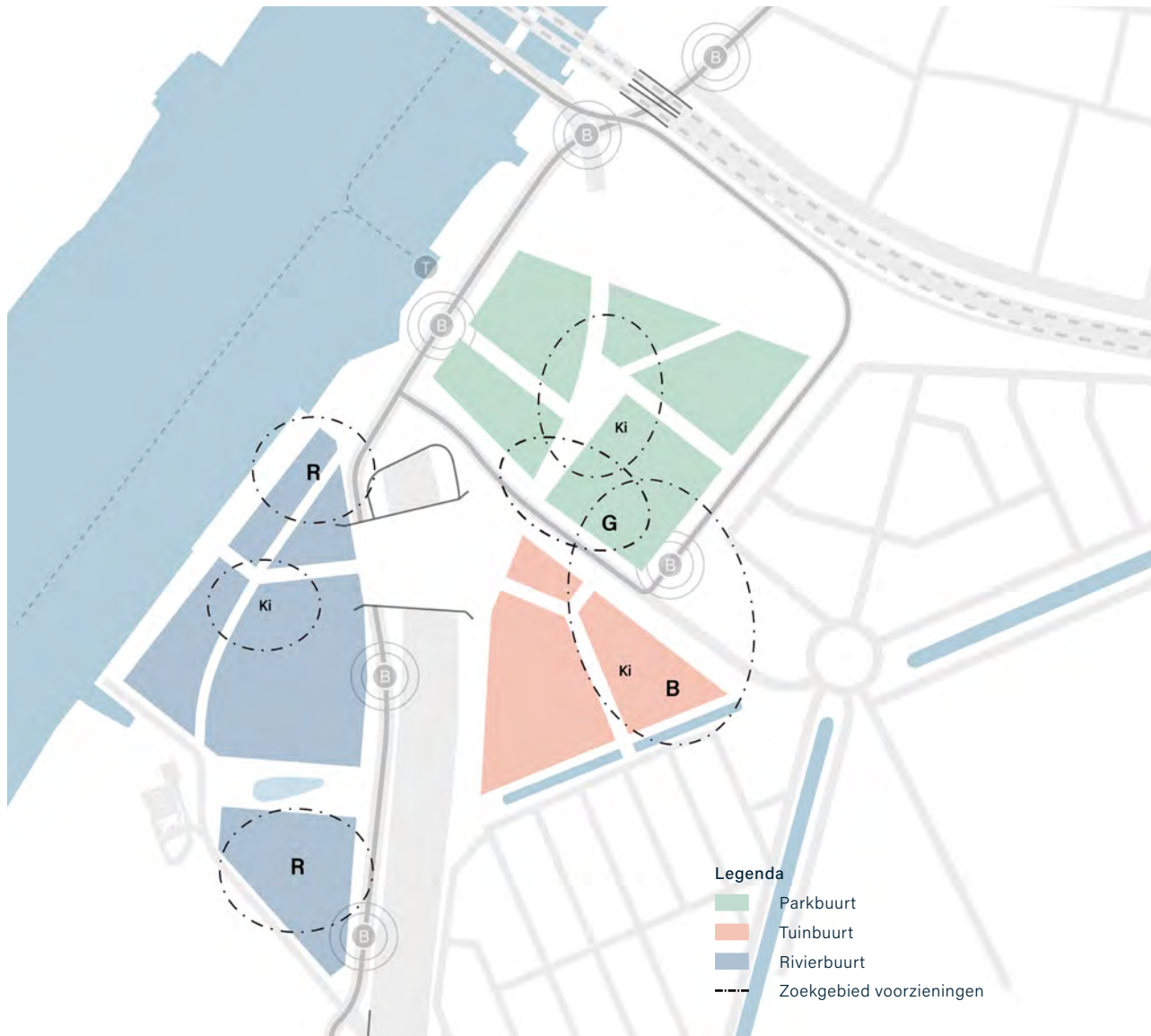
Stoere bebouwing op de kade met een sterke binnen-buiten relatie.



Een alzijdige school, verbonden met het landschap.



Iconisch vormgegeven ROC gecombineerd met bedrijvigheid



### Maatschappelijk programma

	Fase 1	Fase 2	Totaal
B Basisschool	3.307m <sup>2</sup>		3.307m <sup>2</sup>
R ROC (automotive)		4.935m <sup>2</sup>	4.935m <sup>2</sup>
G Gezondheidscentrum	3.125m <sup>2</sup>		3.125m <sup>2</sup>
Ki Kinderdagverblijven	1.409m <sup>2</sup>	625m <sup>2</sup>	2.034m <sup>2</sup>
<b>Totaal</b>	<b>7.841m<sup>2</sup></b>	<b>5.560m<sup>2</sup></b>	<b>13.401m<sup>2</sup></b>

## 5.3 Commerciële voorzieningen en bedrijvigheid

De stedelijkheid van het Maasterras wordt voor een deel gevormd door de grote variatie aan commercieel programma dat op verschillende plekken in het masterplan een plek krijgt. In totaal is er ruimte voor 40.000 vierkante meter commercieel programma. Voor de voorzieningen wordt zoveel mogelijk gezocht naar clustering op specifieke plekken om een duidelijk verschil te maken tussen bruisende ontmoetingsplekken en rustigere woongebieden. De beoogde clusterpunten liggen langs de rand van het Maaspark, op en rondom het Cultuurplein en langs de Handelskade. De karakters van de buurten bepalen de maat en schaal van het potentiële commerciële programma.

De Parkbuurt huisvest het Cultuurplein dat het programmatisch hart van het Maasterras vormt. Hier wordt de creatieve industrie gestimuleerd met bijvoorbeeld een broedplaats of klein cultuurpodium. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de te behouden historische panden. Het commerciële programma in de Tuinbuurt centreert zich rond de parkeerhub met de mogelijkheid tot 10.000 vierkante meter kantoorruimte. De Rivierbuurt met zijn grotere maat bouwblokken en maritieme invloeden huisvest grotere detailhandel en bedrijvigheid in de plinten, zoals een bouwmarkt of werkplaats voor jonge ondernemers.



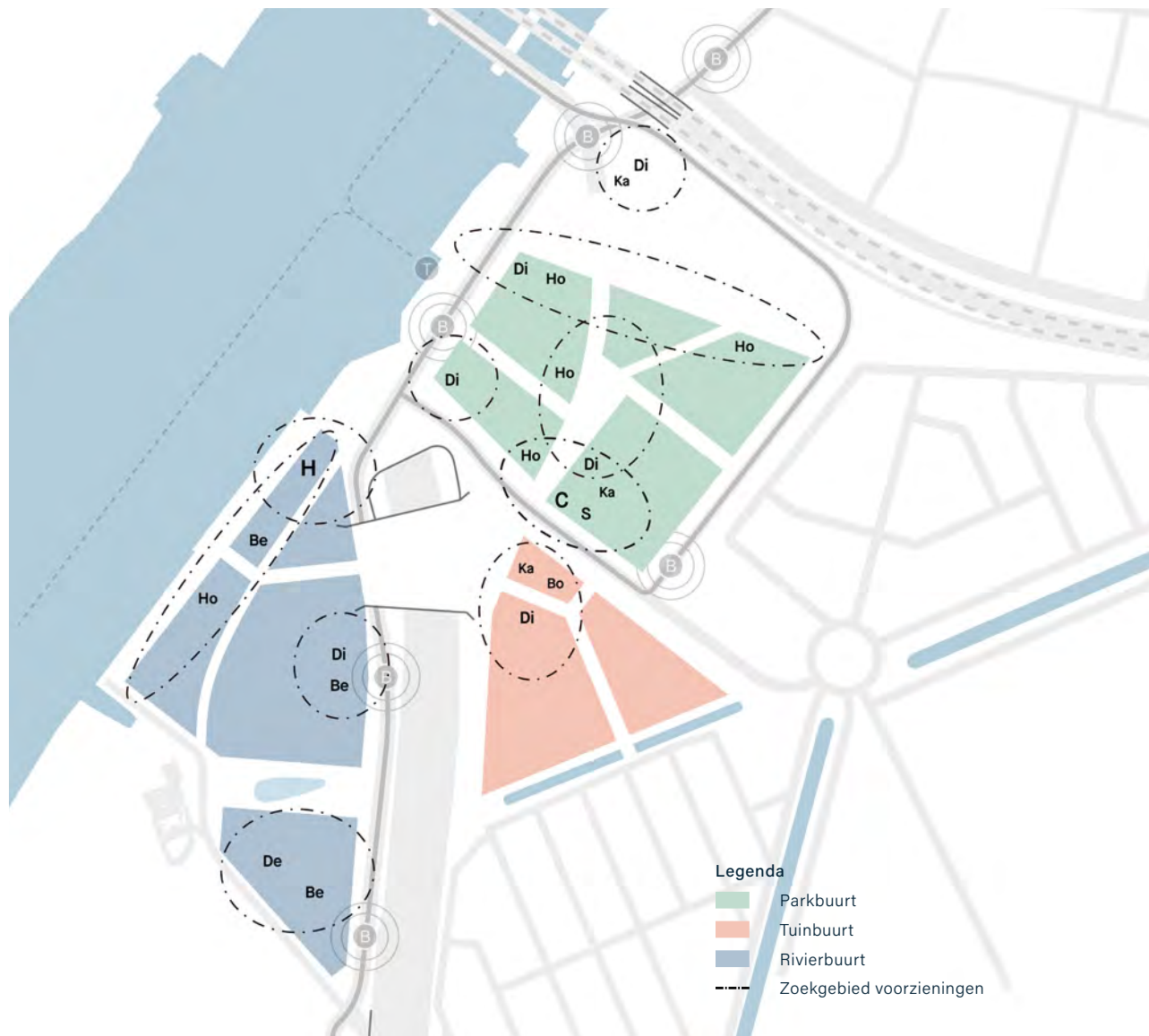
Actieve plinten met voorzieningen.



Voorzieningen worden gepositioneerd langs kwalitatieve buitenruimtes.



In de buurten is ruimte voor (kleinschalige) bedrijvigheid voor jonge ondernemers en start-ups.



### Overzicht voorzieningen Maasterras

	Fase 1	Fase 2	Totaal
Ka Kantoren	8.125m <sup>2</sup>		8.125m <sup>2</sup>
C Cultuur	421m <sup>2</sup>		421m <sup>2</sup>
Be Bedrijven	2.005m <sup>2</sup>	14.137m <sup>2</sup>	16.142m <sup>2</sup>
Di Dienstverlening	3.015m <sup>2</sup>	1.024m <sup>2</sup>	4.039m <sup>2</sup>
Ho Horeca	602m <sup>2</sup>	n.t.b.	602m <sup>2</sup>
De Detailhandel	1.024m <sup>2</sup>		1.024m <sup>2</sup>
S - supermarkt krijgt plek op of rond het Cultuurplein			
Bo Bouwmarkt (city)	300m <sup>2</sup>		300m <sup>2</sup>
H Hotel (casino/congres)		9.374m <sup>2</sup>	9.374m <sup>2</sup>
<b>Totaal</b>	<b>15.492m<sup>2</sup></b>	<b>24.535m<sup>2</sup></b>	<b>40.027m<sup>2</sup></b>

## 5.4 Parkeerstrategie HUB's

Het parkeren wordt conform het STOMP-principe gesitueerd in collectieve openbare parkeergebouwen, Hub genoemd. Hier kunnen bezoekers parkeren, maar ook bewoners. Ook wordt hier deelmobiliteit aangeboden voor mensen die overstappen van auto naar een meer duurzame manier van transport zoals een elektrische scooter of (bak)fiets. In de mobiliteitshubs wordt ook ander aanpalend programma voorzien zoals een pakketdienst, ophaal service online supermarkt, koffiecorner of fietsherstelplaats, skatepark, sportschool, ateliers of expositieruimtes waardoor de Hub geen levenloze dichte objecten in het stedelijk weefsel vormen, maar uitnodigende actieve en aantrekkelijke gebouwen passend bij het omringende woonprogramma.



De Hub is meer dan een parkeergarage, maar wordt een verzameling aan modaliteiten gecombineerd met ander ondersteunend programma.

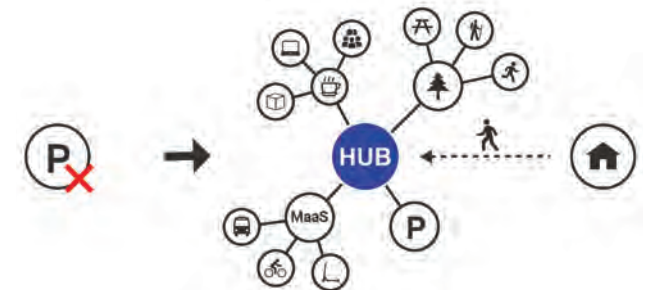
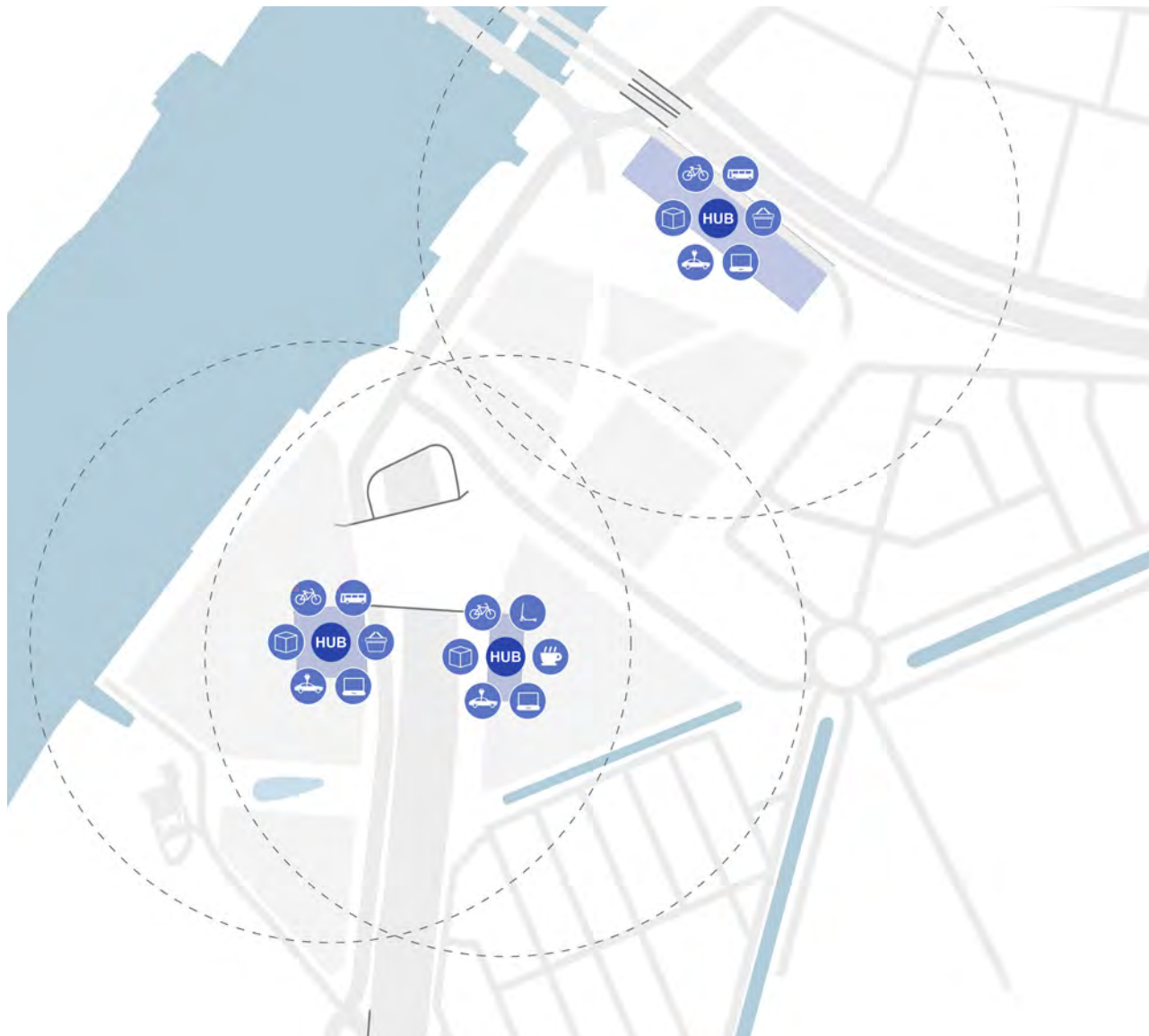


Parkeerhub opgenomen in het landschap.



De gebouwe Hub's hebben een aantrekkelijke uitstraling, gecombineerd met ander publiek programma.





Schematische weergave ambitie Hub's in het Maasterras, waar met het toevoegen van een variatie aan modaliteitsvormen en ondersteunend programma wordt gestreefd naar het ontwikkelen van ware mobiliteitshubs.

### Overzicht Parkeeraantallen per HUB

	Aantal parkeerplaatsen
HUB Maaspark	893*
HUB M5	600
HUB M7/8 (Fase 2)	n.t.b.

\*In de HUB in het Maaspark zijn 850 parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van de Binnenstad, door dubbelgebruik zijn deze ook te gebruiken voor bewoners van het Maasterras

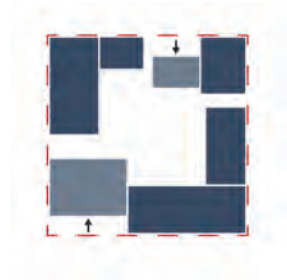




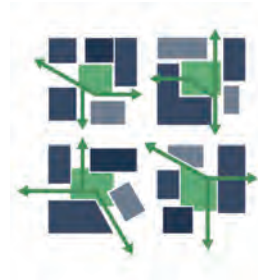
06

# Spelregels en ruimtelijke kwaliteit

## 6.1 Algemene spelregels



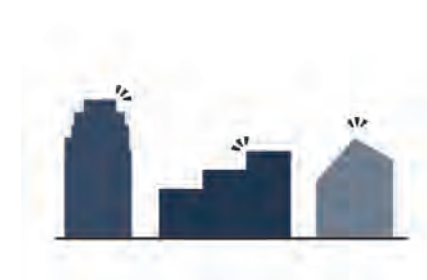
**Randbebouwing in de rooilijn**  
Maximaal 20% mag hier van afwijken.



**Bouvvelden zijn doorwaadbaar**  
met voldoende publiek toegankelijk  
groen binnen de bouwblokken. In  
de raamwerkkaart zijn per bouwveld  
een minimaal aantal onbebouwde  
openingen aangegeven.



**Bouvvelden voor voetgangers en  
fietsers**  
Gemotoriseerd verkeer blijft buiten de  
bouwvelden, waardoor een ultieme  
wijk voor langzaam verkeer ontstaat.



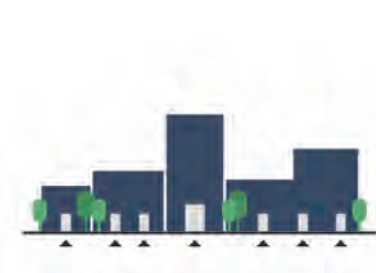
**Variatie in architectuur**  
Passend bij de stijl en karakter van de  
deelgebieden. Een monotoon beeld  
wordt voorkomen.



**Interactie met de burens**  
Entrees strategisch plaatsen en  
openbare ruimte is ingericht om  
spontane ontmoetingen te faciliteren.



**Stad op ooghoogte**  
Speciale aandacht voor de menselijke  
maat in het middengebied. Vastgelegd  
door stedelijke laag met setbacks te  
regelen.



**Zoveel mogelijk voordeuren op  
maaiveld**  
Om een actief en levendig maaiveld te  
creëren.



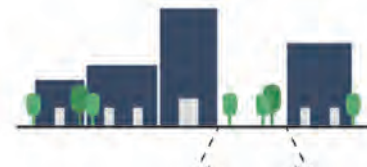
**Levendige plinten en publieke  
ruimtes**  
Op de aangewezen publieke hotspots  
wordt gezorgd voor een interessant  
programma gedurende de hele dag.



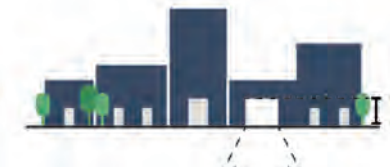
**Hoogteaccenten markeren  
bijzondere publieke ruimtes**  
Accent middels terrassen in de kroon.  
Tezamen vormen de accenten het  
silhouette van het Maasterras.



**Minimale plint hoogte**  
3m tot 4.5m voor woonplinten, 6m  
voor entree appartementengebouwen,  
4.5m tot 6m voor commercieel.



**Onbebouwde doorgangen**  
Minimale breedte van 10m. Langs  
deze doorgangen mogen geen blinde  
gevels voorkomen.



**Poorten**  
Minimaal twee bouwlagen hoog.  
Levendige invulling en geen blinde  
gevels. De gehele dag toegankelijk.



**Geluidsbelaste woningen**  
Woningen die worden blootgesteld  
aan hoge geluidsbelasting dienen een  
tweezijdige oriëntatie te hebben.



**Aanpalende functies**  
Fietsenparkeren, technische ruimtes  
en afvalcontainers zijn inpandig  
opgelost en hebben een minimale  
impact op uitstraling van de plinten.



**Buitenruimtes**  
Balkons zijn onderdeel van de gevel  
en onderdeel van architectuur.



**Technische installaties**  
Onderdeel van architectuur óf niet  
zichtbaar.

## 6.2 Identiteiten van het Maasterras

### Overzicht spelregels

De ruimtelijke kwaliteit van het Maasterras wordt geborgd en bewaakt middels een reeks spelregels voor elk van de drie buurten. Deze regels omvatten richtlijnen voor de algehele uitstraling en kwaliteit van gebouwen, wat zorgt voor samenhang in de ontwikkelingen. Binnen de buurten worden de volgende elementen voorzien van specifieke regels:

#### Parkbuurt

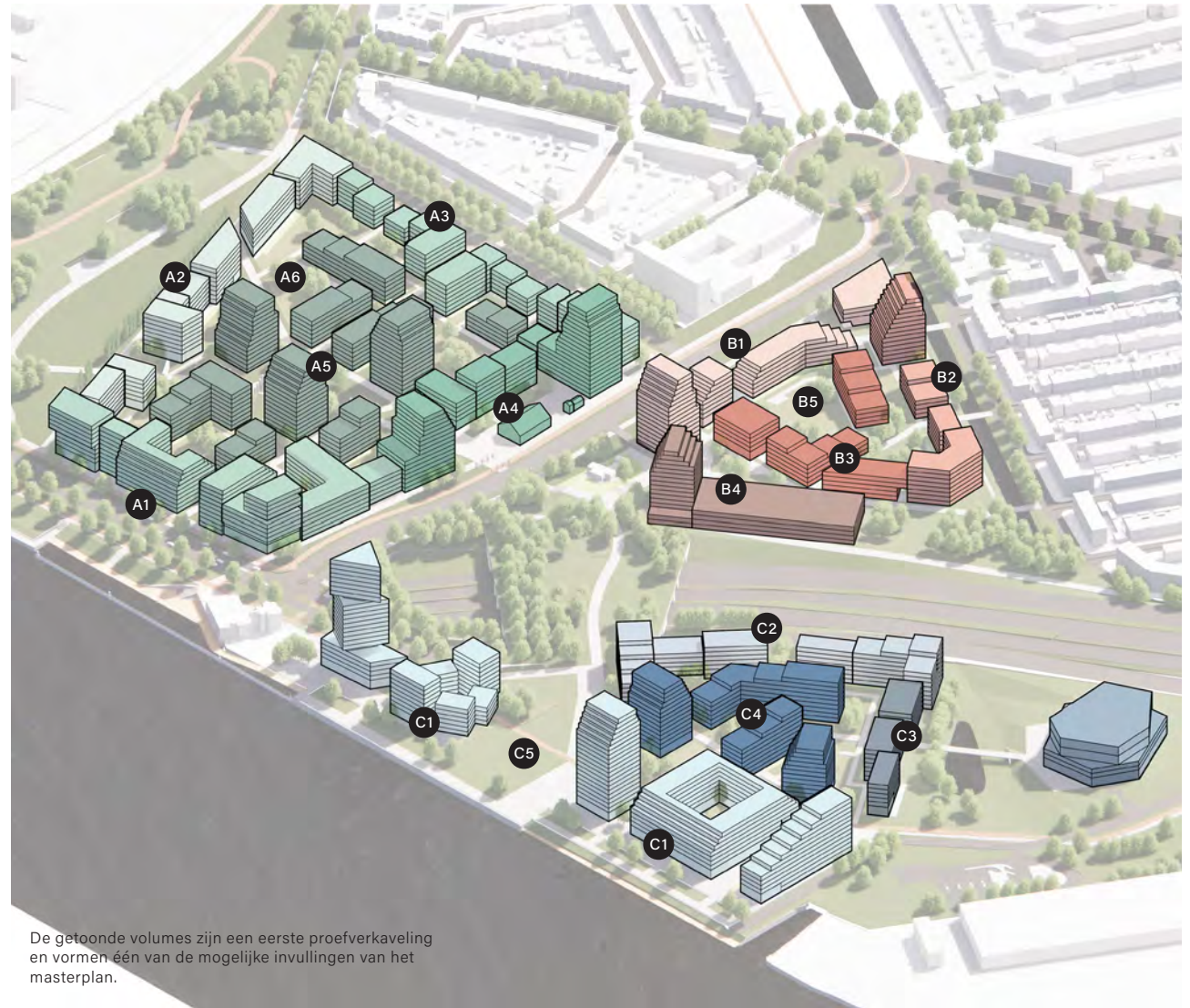
- A1 Grootschalige bebouwing aan het waterfront
- A2 Parkrand
- A3 Bebouwing Weeskinderdijk-Oost
- A4 Cultuurplein
- A5 Middengebied
- A6 Buitenruimte

#### Tuinbuurt

- B1 Stedelijke wand aan de Weeskinderdijk
- B2 Singelwoningen
- B3 Losse volumes in tuinachtige omgeving
- B4 Parkeerhub
- B5 Buitenruimte

#### Rivierbuurt

- C1 Losse gebouwen aan de Handelskade
- C2 Geluidswerende wand langs snelweg
- C3 Bebouwing bij de Put
- C4 Middengebied
- C5 Buitenruimte



De getoonde volumes zijn een eerste proefverkaveling en vormen één van de mogelijke invullingen van het masterplan.

## Materialisatie



### Parkbuurt

De historische houtindustrie vormt de basis voor het materiaalgebruik in de Parkbuurt. Hierbij wordt in constructie als in gevelbekleding gebruik gemaakt van hout.

### Tuinbuurt

De verbinding die de Tuinbuurt legt met Krispijn, wordt doorgezet in het materiaalgebruik. Baksteen is het primaire materiaal. Hierbij wordt gestreefd naar een variatie in legverbanden en tektoniek.

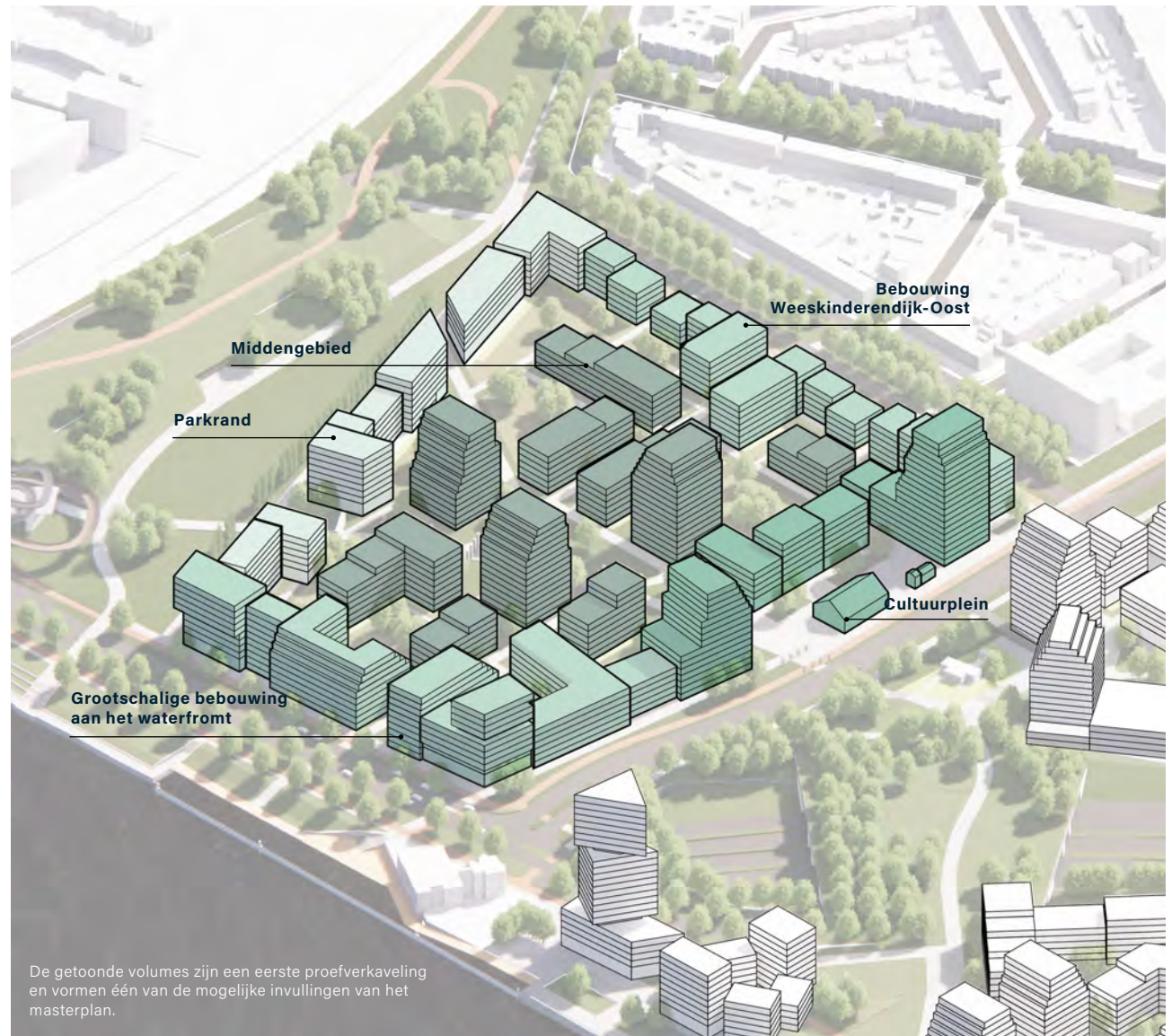
### Rivierbuurt

De materialisatie is geïnspireerd op de nabijheid van de Oude Maas en omliggende industrie. Hier wordt met name gebruik gemaakt van moderne of gerecyclede materialen, zoals staal, glas, hout en beton. De constructies mogen zichtbaar zijn en onderdeel van de architectuur.

## 6.3 Spelregels Parkbuurt

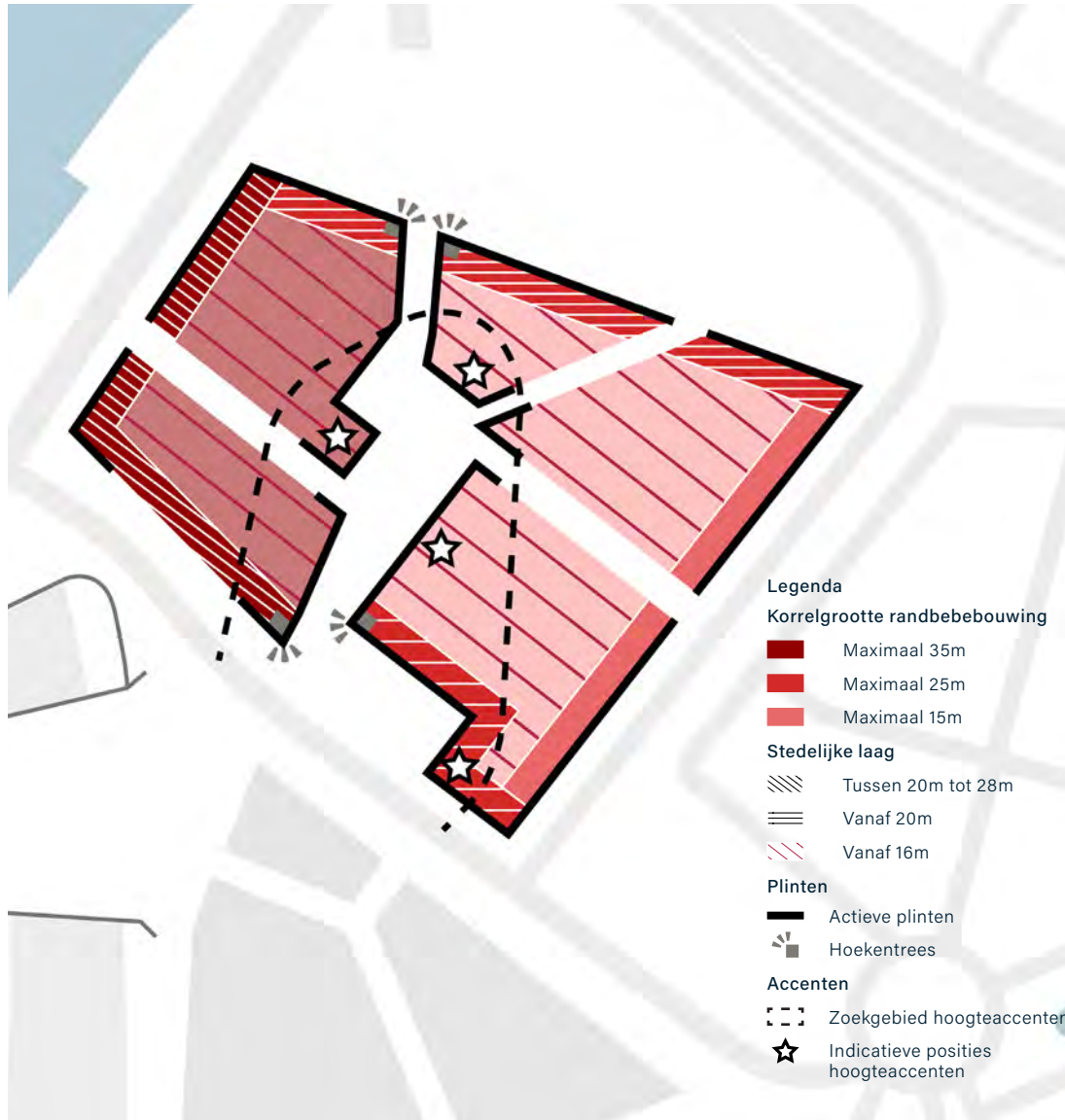


De parkachtige omgeving met een hoge dichtheid en ruimte voor bedrijvigheid maken deze buurt uniek voor Dordrecht. De Parkbuurt wordt omarmt door het Maaspark en de Weeskinderendijk-Oost. De corridor doorsnijdt het gebied. Langs deze Corridor bevindt zich een gemengd programma, de woningen bevinden zich deels boven een actieve plint of zijn twee bouwlagen hoog met een werk- of ontvangstruimte op de begane grond. Aan de westzijde van de Corridor liggen woonhoven achter een hogere wand. De woningen openen zich naar de rustige binnenhoven in contrast met de levendige buitenrand. Aan de oostzijde liggen meer open woonhoven die zich kenmerken door hun groene buitenruimtes en waar doorgangen de buurt verbinden met de dijk en Oud-Krispijn. De kenmerkende houten architectuur van de Parkbuurt legt een link naar het historische verleden van Balkengaten, houthavens, houtzagerijen en bielzenindustrie van deze plek.



De getoonde volumes zijn een eerste proefverkaveling en vormen één van de mogelijke invullingen van het masterplan.



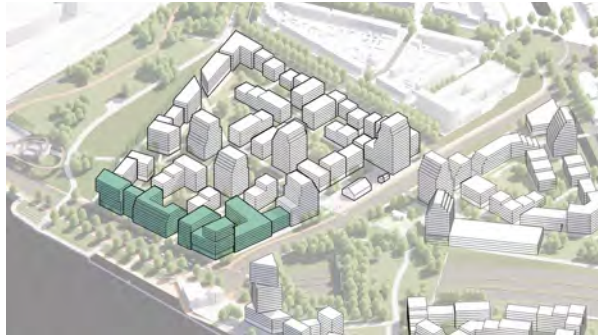


De positionering van bebouwing zorgt voor interessante openbare buitenruimtes.



In de Parkbuurt zal de nadruk liggen op houten architectuur.

## Grootschalige bebouwing aan het waterfront



### Korrelgrootte

Hoofdzakelijk grote korrel van maximaal 35m  
Uitstraling hoekgebouwen wordt de hoek om meegetrokken.

### Onderlinge hoogteverschillen

Stedelijke laag van 20m, daarna setback van minimaal twee meter.

### Geveluitstraling

Geen vlakke gevels door gebruik setbacks, loggia's en uitkragingen. Gallerijontslutingen worden vermeden. Maximaal één gebouw aan elke zijde van het bouwveld met galerijontsluiting toegestaan, nooit twee naast elkaar.

### Entrees

Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree. Hoekgebouwen aan Bajonet en Parkzijde hebben een terugliggende hoekentree.



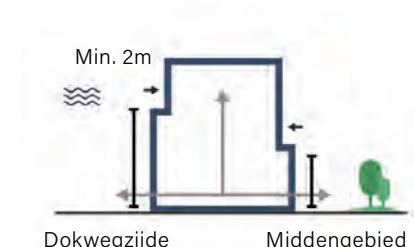
Een stedelijke laag van 20 meter, met daarboven een setback van 2 meter.



Gebouwen van grote maat karakteriseren het waterfront.

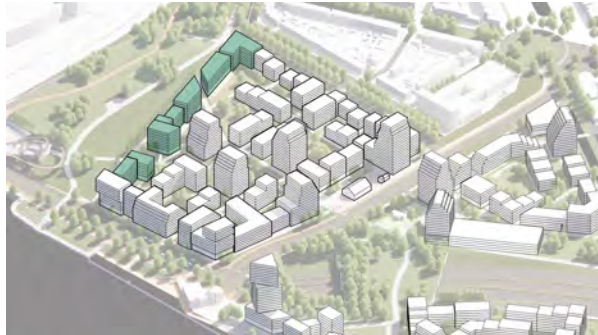


Hoofdzakelijk grote korrel



Volumes reageren op context

## Parkrand



### Korrelgrootte

Middelgrote tot kleine korrel met volumes van maximaal 25m breed. Met incidenteel volume van dubbele maximale breedte.

### Onderling hoogteverschil

Stedelijke laag tussen 20m en 28m, daarna setback van minimaal twee meter. Onderling verschil tussen volumes van minimaal twee bouwlagen.

### Geveluitstraling

Geen vlakke gevels door gebruik van setbacks of loggia's. Elke zijde van het bouwveld heeft maximaal één gebouw met galerijontsluiting, nooit twee naast elkaar.

### Entrees

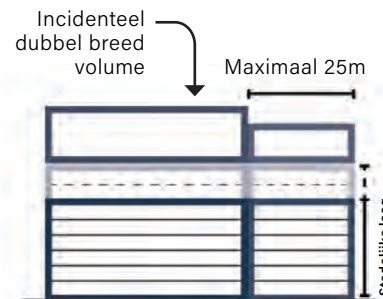
Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoefdentree. Hoekgebouwen in opening Brugwegcorridor hebben een terugliggende hoekentree.



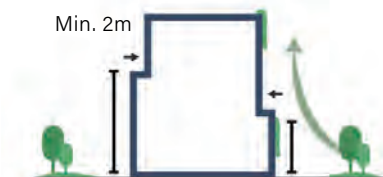
Middelgrote tot kleine korrel met setbacks zorgen voor een menselijke maat aan de parkrand.



Aaneengeschakelde houten gebouwen passend bij de Parkbuurt.



Hoofdzakelijk middelgrote korrel



Volumes reageren op context

## Bebouwing Weeskinderdijk-Oost



### Korrelgrootte

Hoofdzakelijk kleine korrel van maximaal 15m met incidenteel een volume met middelgrote korrel van maximaal 25m breed.

### Onderling hoogteverschil

Volumes hebben een onderling verschil van minimaal twee bouwlagen.

### Geveluitstraling

Buitenruimtes zijn onderdeel van de architectuur in vorm van loggia's en erkers. Aan deze zijdes is een galerij niet toegestaan.

### Entrees

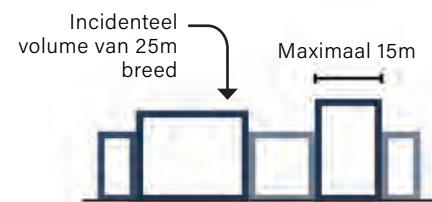
Hoofdentree van woningen bevindt zich aan de dijkzijde.



Incidenteel hoger en breder volume.



Interpretatie van de dijkwoning door hoogteverschillen.



Hoofdzakelijk kleine korrel



Interpretatie van de dijkwoning door hoogteverschillen

## Cultuurplein



### Korrelgrootte

Hoofdzakelijk middelgrote korrel van maximaal 25m. Uitstraling hoekgebouwen wordt de hoek om meegetrokken.

### Onderling hoogteverschil

Stedelijke laag van 20m, daarna setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

Plinten rond het Cultuurplein zijn minimaal 4.5m hoog en hebben een zeer transparant en publiek karakter. Buitenruimtes van woningen zijn onderdeel van de architectuur.

### Entrees

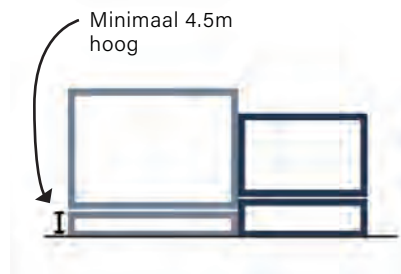
Hoekgebouwen in opening Brugweg hebben een terugliggende hoekentree.



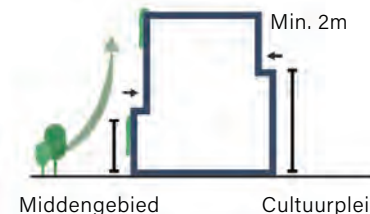
Hoge uitnodigende en transparante plinten.



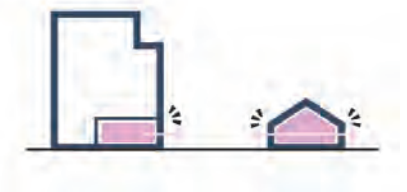
Een combinatie van oude en nieuwe bebouwing rondom het Cultuurplein.



Speelse plint rondom plein met minimaal 4.5m hoogte



Volumes reageren op context

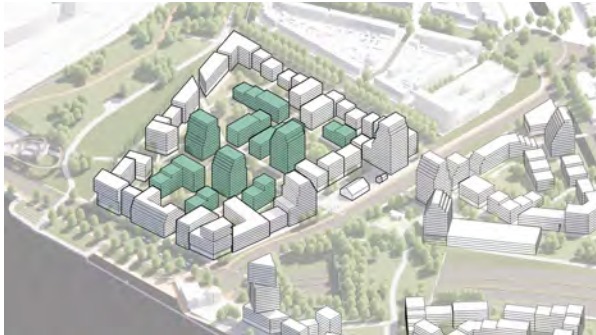


Plinten met gevarieerd en publiek programma



“Op het Cultuurplein komen oud en nieuw samen, met ruimte voor een gevarieerd programma”

## Middengebied



### Korrelgrootte

Verschillende korrelgrootte (15m-25m) waarbij elk volume een eigen uitstraling kent en zich richt naar de open(bare) ruimte.

### Onderling hoogteverschil

Volumes hoger dan 16m hebben een setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

Gebouwen hebben zoveel mogelijk een alzijdige oriëntatie. Er zijn geen achterkanten.

### Entrees

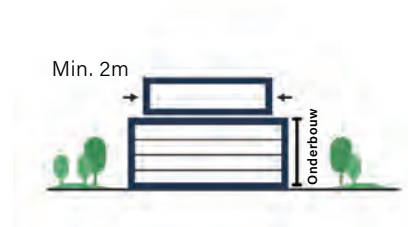
Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree.



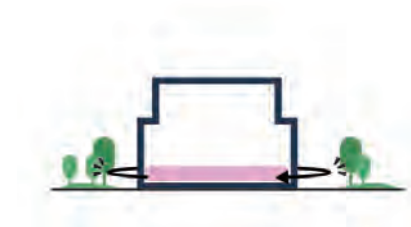
De bebouwing is alzijdig en heeft een krachtige individuele uitstraling.



Een collectie van vrijstaande gebouwen in een parkachtige setting.

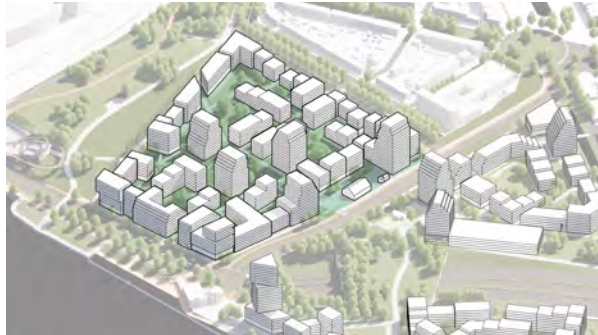


Volumes hoger dan 16m met een setback



Bebouwing is alzijdig

## Buitenruimte



### Materialisering

De Parkbuurt ontleent haar identiteit aan de oude balkengaten en binnenhoven van Dordrecht. Collectieve paden worden in hout uitgevoerd. De Corridor dient een hoogwaardig glad materiaal te zijn. Overig materialen sluiten aan op de Standaard+ van de KOR.

### Binnenterreinen

De binnenhoven zijn groen, met gazon en vaste planten. De kleinere semi-private hofjes krijgen een houten looppad met aan weerszijden natuurlijk groen dat tevens zorgt voor afscherming.

### Overgang openbaar prive

De beplanting en positie van paden vormen de overgang tussen openbaar en privé. In de Parkbuurt zijn geen gebouwde erfafscheidingen.

### Waterafvoer

Water wordt via het oppervlakte afgevoerd of eerst vastgehouden in Dordtse wadi's.



In de binnenhoven ontmoeten bewoners elkaar en heeft de inrichting van de buitenruimte een ongedwongen uitstraling.



Overgang van woning naar publieke ruimte is minimaal gedetailleerd in de Parkbuurt.



Tussen het Maaspark en de woonrand vormt de padenstructuur de overgang tussen openbaar en privé.



In de smalle binnenhoven vormen weelderige beplanting en verhoogde paden de overgang tussen semi-openbaar en privé.



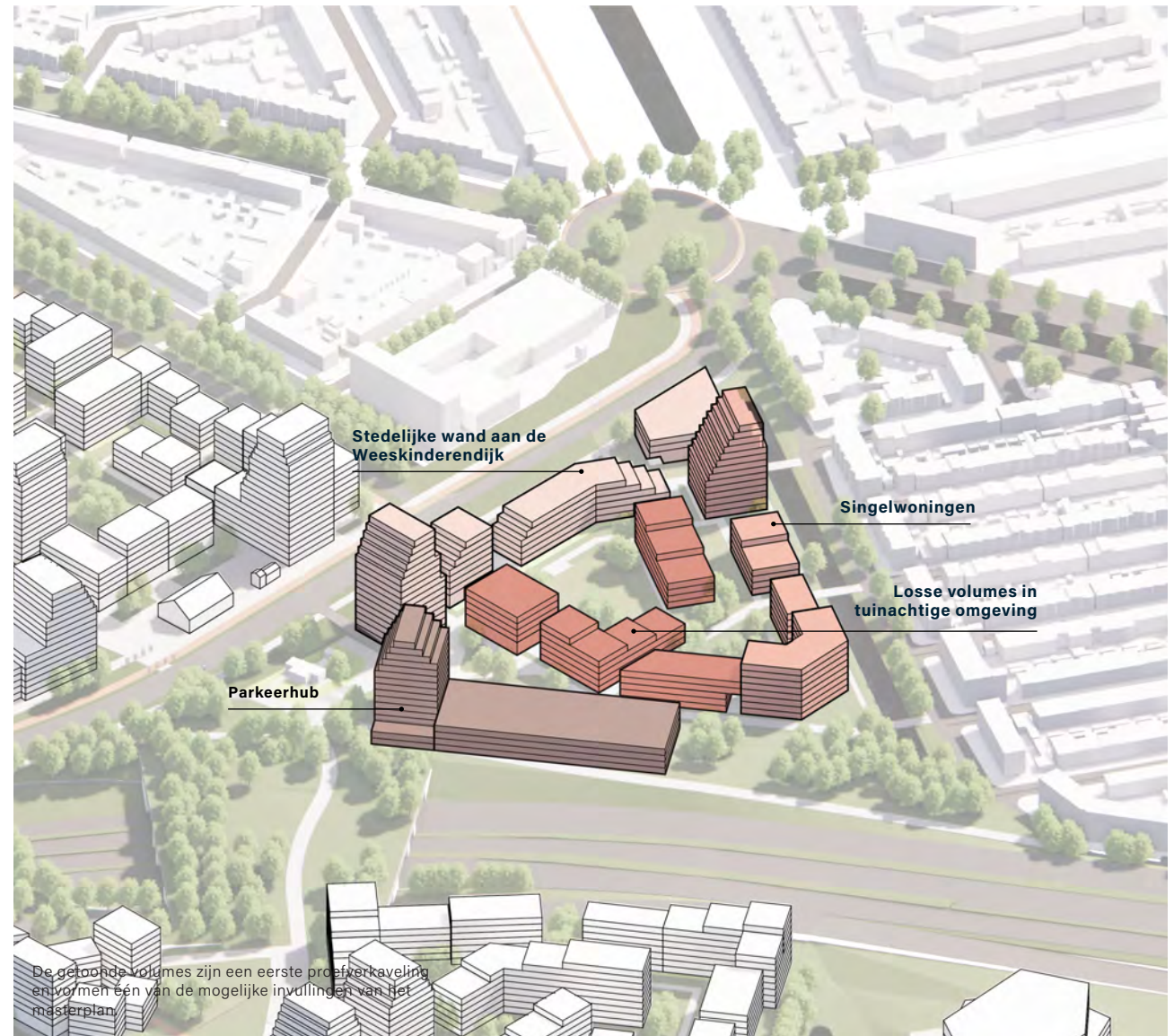


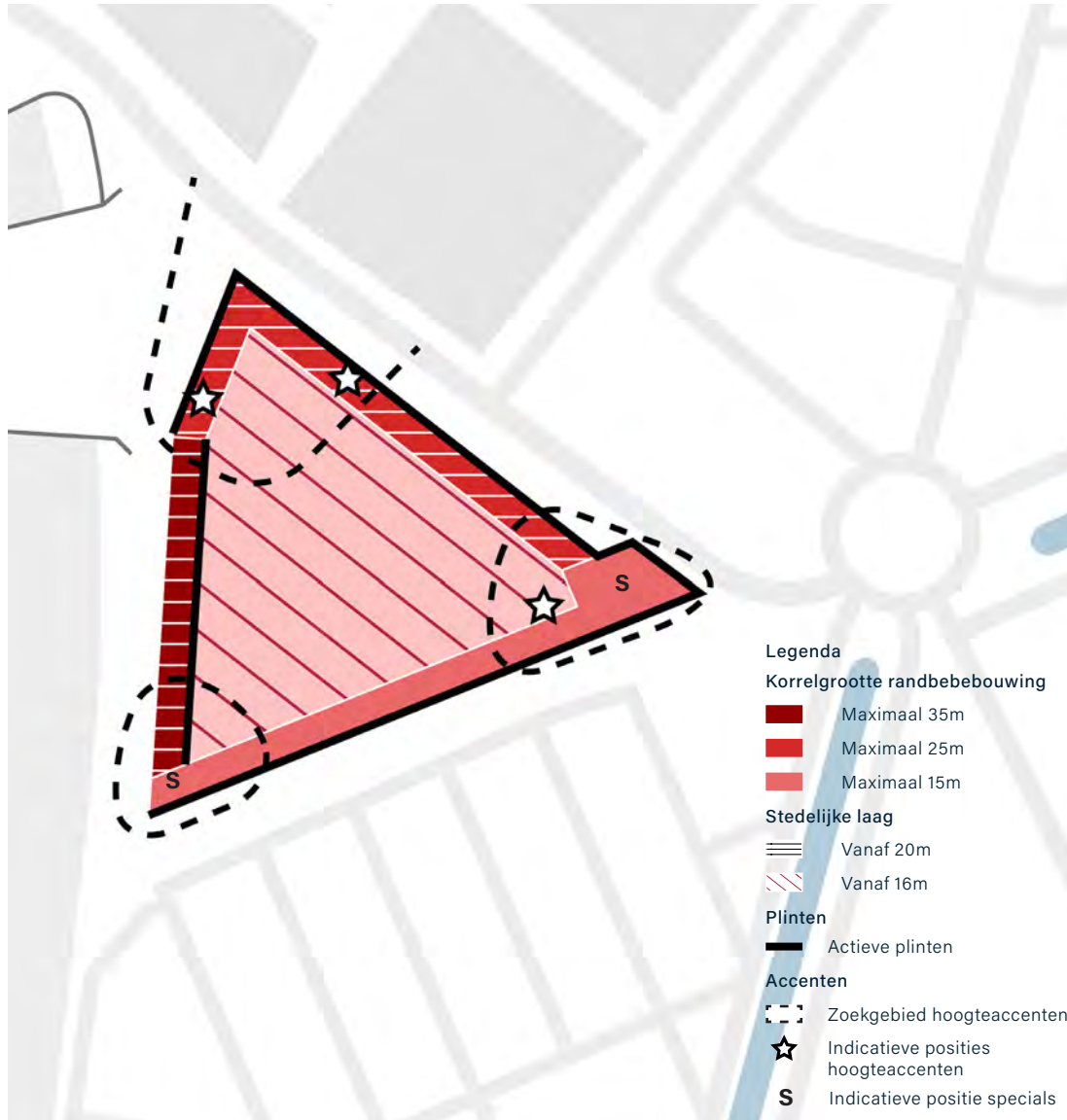
**“De parkachtige openbare ruimte vormt het karakter van de Parkbuurt”**

## 6.4 Spelregels Tuinbuurt



De Tuinbuurt combineert de rustieke sfeer van een tuinwijk met de levendigheid van een moderne stedelijke omgeving. De baksteenarchitectuur vormt een vloeiende overgang tussen nieuwe en bestaande wijken. Langs de nieuwe Diepenbrocksingel komen eigentijdse singelwoningen. Meer dan in de andere buurten is hier ook ruimte voor grondgebonden woningen met een eigen tuin. De wijk heeft veel zichtlijnen en openingen naar enerzijds de Weeskinderendijk-Zuid en anderzijds de singel. Omdat geluid hier een minder grote rol speelt (op de A16 na) woon je hier meer aan straten met duidelijke voor- en achterkanten. De hoogbouwaccenten vormen landsmarks van waaruit je een mooi uitzicht hebt over Oud-Krispijn. Bijzonder aan de Tuinbuurt is de prominente plek aan het Hugo de Grootplein, hier komt een integraal kindcentrum. Dit maakt de Tuinbuurt extra geschikt voor ruimere meerlaagse gezinswoningen.





In de Tuinbuurt vormt metselwerk het hoofdmateriaal van de bebouwing.



Gebouwen hebben zoveel mogelijk een alzijdige oriëntatie.

## Stedelijke wand aan de Weeskinderendijk



### Korrelgrootte

Middelgrote korrel met volumes van maximaal 25m breed. Incidenteel volume van dubbele maximale breedte

### Onderling hoogteverschil

Stedelijke laag van zes bouwlagen, daarna setback van minimaal twee meter. Aan zijde middengebeid een setback vanaf de vierde bouwlaag. Met uitzondering van hoogteaccenten. Volumes hebben een onderling verschil van minimaal één bouwlaag.

### Geveluitstraling

Weeskinderendijkzijde is voorzijde. Aan achterzijde, grenzend aan het middengebeid is er ruimte voor private buitenruimte.

### Entrees

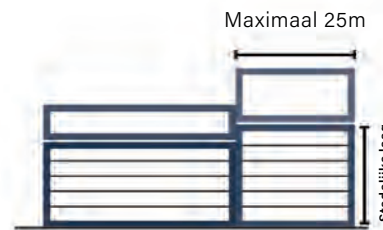
Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree.



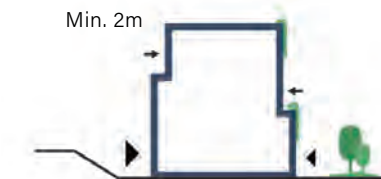
Stedelijke wand aan de Weeskinderendijk.



Incidenteel voorzien hoogteaccenten.



Hoofdzakelijk middelgrote korrel



Voorzijde woningen aan Weeskinderendijk-Zuid

## Singelwoningen



### Korrelgrootte

De singelwoningen hebben een korrel van maximaal 15m met incidenteel een volume met middelgrote korrel van maximaal 25m breed. Zij sluiten daarmee aan op de schaal van de aangrenzende woningen in Krispijn.

### Onderling hoogteverschil

Volumes hoger dan vier bouwlagen hebben een setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

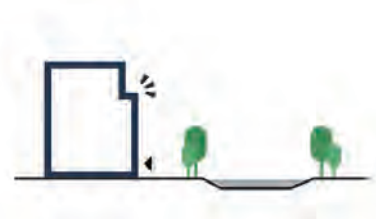
Singelzijde is voorzijde. Aan achterzijde, grenzend aan het middengebied is er ruimte voor private buitenruimte.

### Entrees

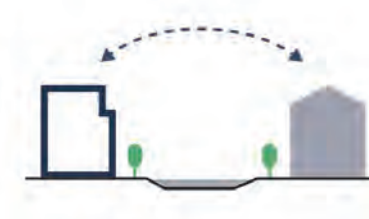
Hoofdentrees van woningen bevinden zich aan de singelzijde.



De singelwoningen hebben een sterke relatie met het water.

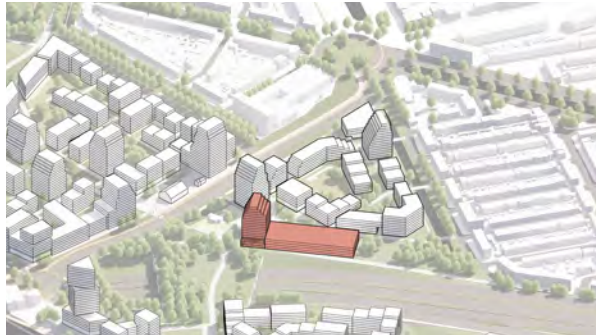


Singelzijde is voorzijde van bebouwing



Gebouwen reageren op context

## Tuinbuurt - Mobiliteitshub



### Korrelgrootte

Heeft een onderscheidende identiteit, door het specifieke programma. De korrelgrootte is daarom groter dan de rest van de buurt.

### Onderling hoogteverschil

Hoogte Hub past binnen de gemiddelde bouwhoogte van de Tuinbuurt (mits dit het geluid van de A16 afdoende kan weren) . Met uitzondering van hoogteaccent.

### Geveluitstraling

Publieke zijde grenst aan Tuinbuurt. Zijde A16 is met mogelijke geluidswerende functie nader te bepalen.

### Entrees

In uitwerking nader te bepalen. Voorzieningen zijn zichtbaar bij entrees en gericht naar de publieke ruimte.



De HUB heeft een aantrekkelijke uitstraling.



De HUB vormt geen levenloze gevel, maar draagt in architectuur bij aan de levendigheid van de openbare ruimte.



Programma met een actieve uitstraling in de plint



Hub sluit aan op gemiddelde hoogte Tuinbuurt



Hub weert geluid en heeft een aantrekkelijke uitstraling

## Losse volumes in tuinachtige omgeving



### Korrelgrootte

Verschillende korrelgrootte (15-25m) waarbij elk volume een eigen uitstraling kent en bijdraagt aan het karakter van een tuinstad.

### Onderling hoogteverschil

Volumes aan de rand van de Weeskinderendijk hoger dan zes bouwlagen krijgen een setback van minimaal twee meter. Overige volumes hoger dan vier bouwlagen hebben een setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

Gebouwen hebben zoveel mogelijk een alzijdige oriëntatie. Er zijn geen achterkanten. Er is ruimte voor private buitenruimtes rondom volume.

### Entrees

Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree.



Alzijdige bebouwing met een eigen uitstraling.



Geterrasseerde opbouw en baksteen details zorgen voor subtiel verschillen in het middengebied.



Volumes hoger dan 16m met een setback



Bebouwing is alzijdig

## Buitenruimte



### Materialisering

De Tuinbuurt ontleent haar identiteit aan de tuinwijken van Dordrecht en verbindt het Maasterras met de landschapsbrug. Daarom heeft deze buurt relatief veel (bestaande) bomen. Het materiaal is hier tegels en halfverharding



De sfeer van de buitenruimte wordt gevormt door de aanwezige en nieuwe aan te planten bomen. Hiertussen wordt de bebouwing gepositioneerd.

### Binnenterreinen

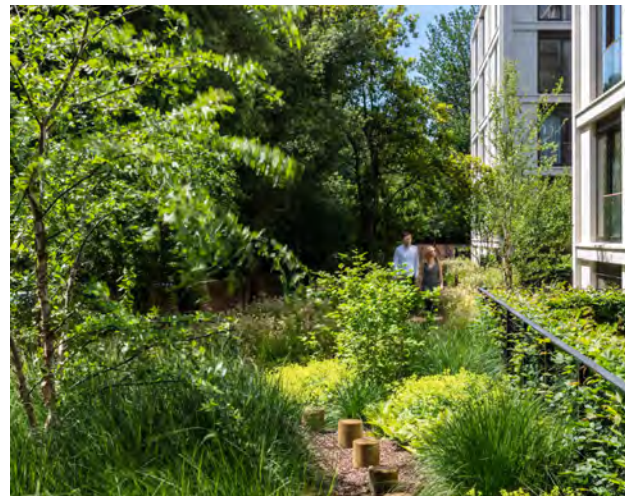
De Tuinbuurt kent naast een groen collectieve binnenhof met bomen, woningen met een eigen tuin.

### Overgang openbaar/privé

De overgangen zijn groen (hagen of plantvakken). Eventueel gecombineerd met een laag gemetselde muurtje.

### Waterafvoer

Water wordt ondergronds of via het oppervlakte afgevoerd naar de singels.



Weelderige groene omgeving met slingerende paden van halfverharding.



De scheiding tussen openbaar en collectief is laag en zacht.



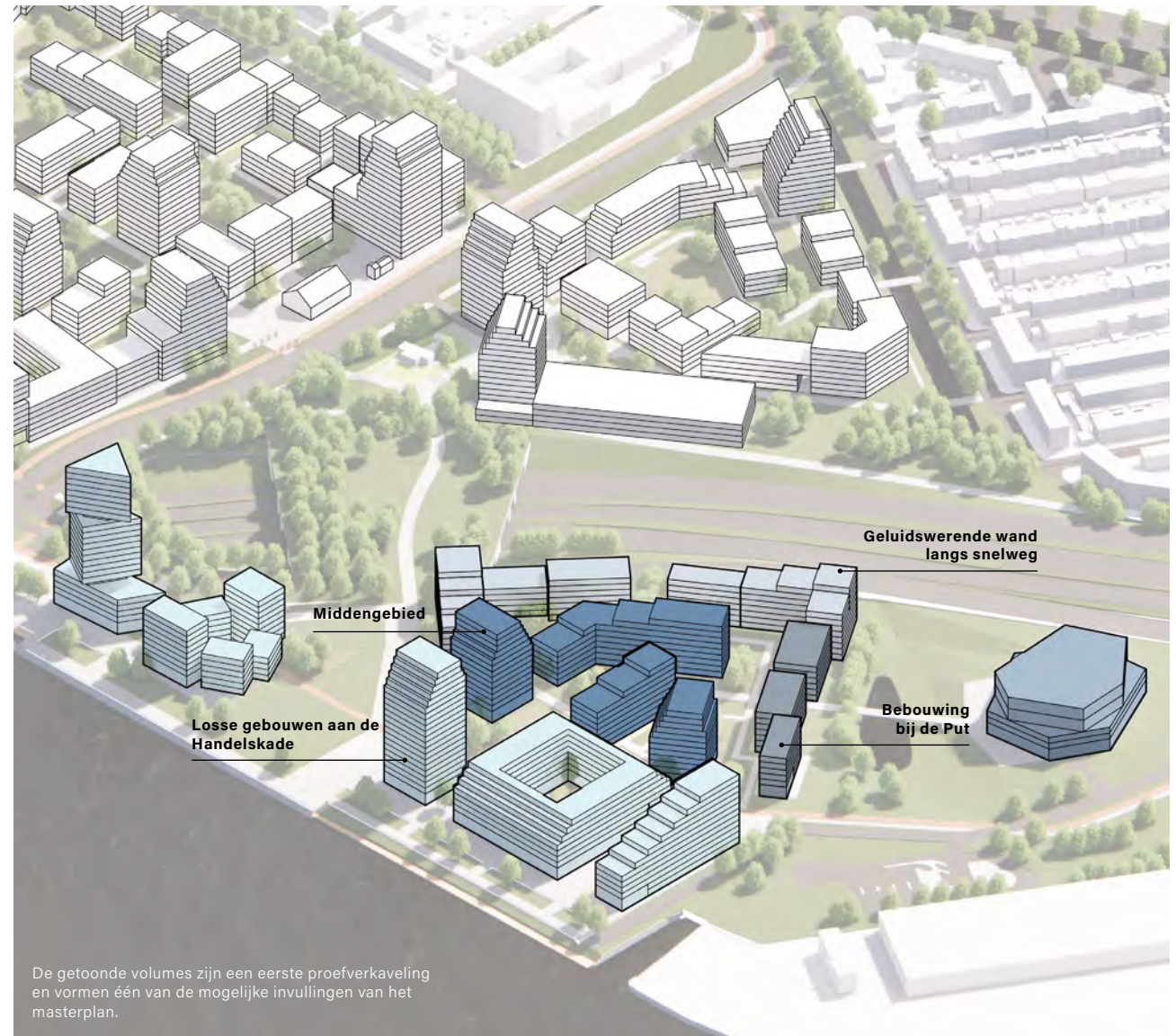


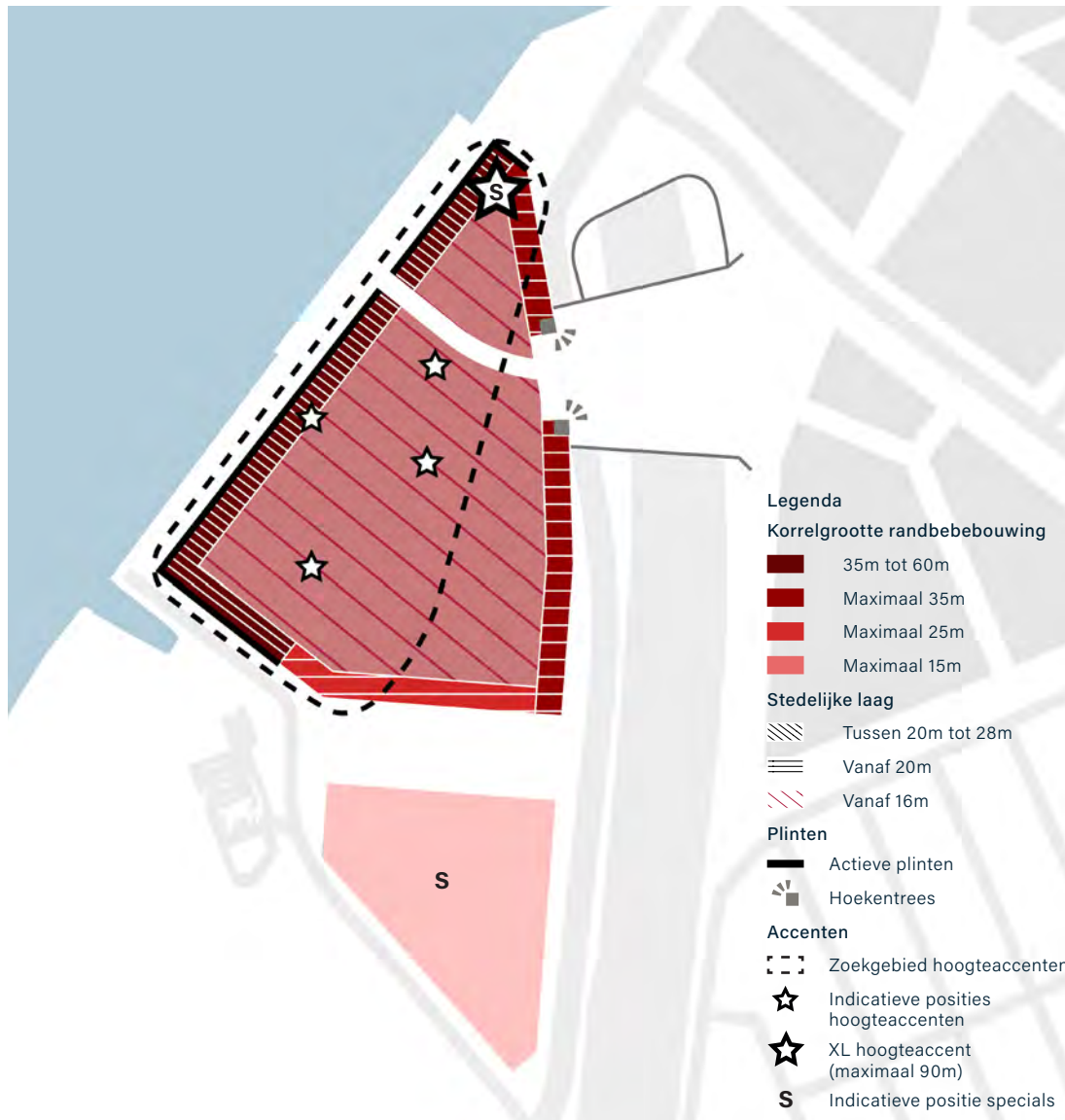
“De Tuinbuurt als scharnierpunt tussen het Maasterras en Krispijn.”

## 6.5 Spelregels Rivierbuurt



Aan de kades van de Oude Maas ontvouwt zich een woonwijk met een stoer karakter. Hier verrijzen imposante woonblokken van staal, glas en hout. Een knipoog naar de industriële erfenis van dit gebied. De Rivierbuurt is een proeftuin voor startups waardoor het enerzijds geschikt is voor wat kleinere starterswoningen, maar ook voor gelijkvloerse brede appartementen voor senioren die willen genieten van het unieke uitzicht. Door de dichtheid zal de woningbouw hier voornamelijk bestaan uit appartementen. Tussen de boulevard en de A16 ontstaat een geluidluwe binnenhof die uitkijkt op de oude vijver in de Put. In de rand zullen tweezijdig georiënteerde woningen gemaakt moeten worden vanwege de geluidsbelasting. De geluidluwe binnenhof zal aandoen als een rustige groene oase in contrast met de reuring van de verlegde Laan der VN en de A16.





Stevige, afwisselende bebouwing aan de kade met hoogteaccenten.



Kleinschalig, industrieel middengebied.

## Losse gebouwen aan de Handelskade



### Korrelgrootte

Groot gebaar met stevige kadeblokken van 35m tot 60m lang. Variatie in typologiën.

### Onderling hoogteverschil

Langs de kade is er een duidelijk verschil tussen torens en overige bebouwing. Volumes hoger dan acht bouwlagen hebben een setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

Zicht en relatie met de rivier is uitgangspunt. Gebouwen zijn alzijdig. Woningen op begane grond hebben een opgetilde of inpandige buitenruimte gekoppeld aan woning.

### Entrees

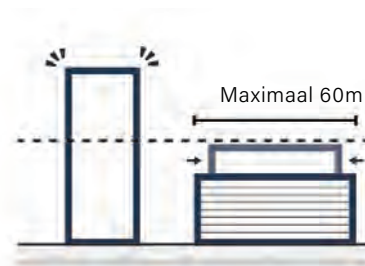
Hoofdentrees bevinden zich aan de kade. Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree.



Torens en stevige kadeblokken zorgen voor een afwisselend beeld aan de kade.



Hoge en actieve plint aan de kade versterkt binnen-buiten relatie.



Duidelijk verschil tussen torens en andere bebouwing



Royale plint langs kade van 3 bouwlagen



Hoofdentree aan kadezijde

## Geluidswerende wand langs snelweg



### Korrelgrootte

Hoofdzakelijk grote korrel van minimaal 30m breed. Pandsgewijze opbouw om wand-vorming te voorkomen. Een bijzonder (woon-) of gemengd woonwerkprogramma kan een XL maat hebben.

### Onderling hoogteverschil

Aan binnenzijde hebben volumes hoger dan zes bouwlagen een setback van minimaal twee meter. Volumes hebben een onderling verschil van minimaal twee bouwlagen.

### Geveluitstraling

Binnenzijde naar het middengebied is de voorzijde. Aan deze zijde liggen de primaire buitenruimtes. Aan A16 zijde zijn loggia's of erkers mogelijk.

### Entrees

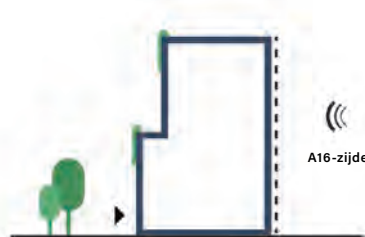
Entrees zijn georiënteerd naar het middengebied. Relatie tot onderliggende Hub nader te bepalen.



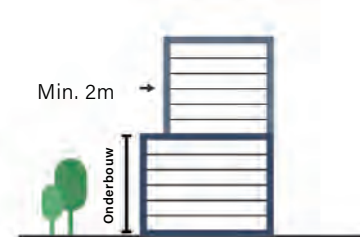
Monolitische bebouwing met loggia's langs de A16.



Afwisseling in hoogte zorgt voor een interessant silhouette.



Voor kant ligt aan binnenzijde



Setback aan binnenzijde na 6 bouwlagen



Bebouwing vormt een interessant silhouette

## Bebouwing bij de Put



### Korrelgrootte

Hoofdzakelijk grote korrel van minimaal 25m breed. Pandsgewijze opbouw om wand-vorming te voorkomen. Afwijking van rooilijn om waterpartij meer ruimte te geven

### Onderling hoogteverschil

Langs zowel binnen als buitenzijde hebben volumes hoger dan zes bouwlagen een setback van minimaal twee meter. Volumes hebben een onderling verschil van minimaal twee bouwlagen.

### Geveluitstraling

Bebouwing reageert op waterpartij. Gallerijonstluiting is in deze volumes niet toegestaan

### Entrees

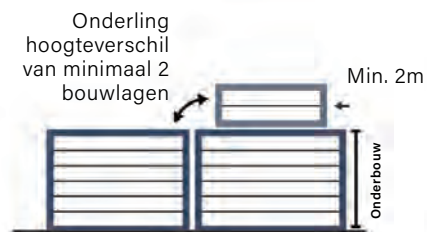
Hoofdentrees bevinden zich aan zijde waterpartij.



Wandvorming wordt voorkomen door pandsgewijze opbouw met onderlinge hoogteverschillen en afwijking van de rooilijn.



Hoogteverschillen, optoppingen en balkons zorgen voor een menselijke schaal en een interessant silhouette.



Volumes hoger dan 26m met een setback



Bebouwing reageert op aanwezige waterpartij



Bebouwing vormt een interessant silhouette met terrassen

## Middengebied



### Korrelgrootte

Elk volume kent een eigen uitstraling en vormgeving. De gebouwen begeleiden zichtlijnen naar de rivier en de Handelskade.

### Onderling hoogteverschil

Volumes hoger dan zes bouwlagen hebben een setback van minimaal twee meter. Met uitzondering van hoogteaccenten.

### Geveluitstraling

Gebouwen hebben zoveel mogelijk een alzijdige oriëntatie. Rondom volumes is ruimte voor private buitenruimtes op maaiveld.

### Entrees

Alle woningen hebben vanuit het woongebouw een directe toegang tot de collectieve buitenruimte. Bij voorkeur in combinatie met hoofdentree.



Pandsgewijze bebouwing met een industriële uitstraling en een eigen afmeting en vormgeving.



Alzijdige bebouwing in een doorwaadbare openbare ruimte.



Volumes hoger dan 20m met een setback



Pandsgewijze opbouw met gevarieerde architectuur



Bebouwing is alzijdig

## Buitenruimte



### Materialisering

De Rivierbuurt ontleent haar identiteit aan de kade en de Oude Maas. Dit is een zeer stedelijk gebied met groen in verharding. Materialen zijn rauwer en linken aan het maritieme en industriële verleden, beton, staal (stelconplaat) en keien.

### Binnenterreinen

In de Rivierbuurt worden lanen richting het water gemaakt. De openbare ruimte is daarmee meer lijnvormig. Hierin is ruimte voor zowel collectieve als private buitenruimtes.

### Overgang openbaar/privé

De overgangen zijn gedefinieerd in de vorm van hekwerken, eventueel gecombineerd met een haag of groenstrook.

### Waterafvoer

Water wordt zoveel mogelijk bovengronds afgevoerd naar de rivier.



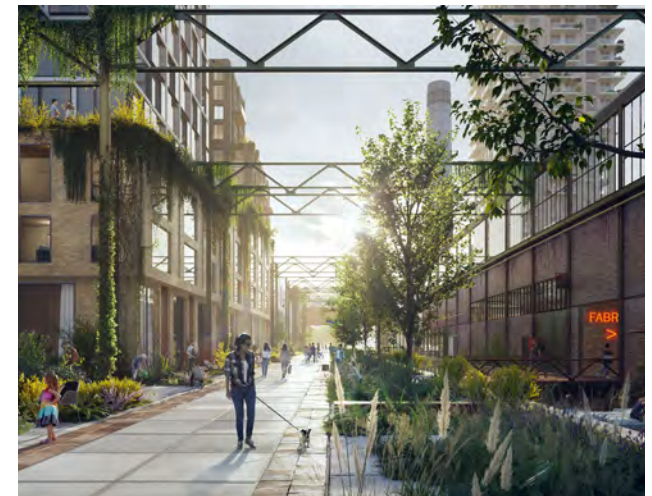
Overgang naar private buitenruimte heeft een industrieel karakter doormiddel van trappen, hekwerken of gebouwde afscheidingen.



Lineaire buitenruimtes verbinden de woongebieden met de kade en de Oude Maas.



De kade wordt ingericht met veel ruimte voor groen.



Industriële en martieme karakter vloeit voort in de openbare ruimte.





**“De Oude Maaskade, een stedelijk  
waterfront aan de Oude Maas”**



# Bijlage



# Hierarchie van modaliteiten

## Ultieme wijk voor voetganger en fietser

Het Maasterras is een duurzame gebiedsontwikkeling. Een belangrijk onderdeel hiervan is STOMP, dat wil zeggen eerst kijken naar Stappen, vervolgens Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en tot slot de Particuliere auto. De kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers krijgen hierbij een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld. Dit komt ten goede aan een aantrekkelijke leefomgeving en stimuleert bewegen en ontmoeten. Vanwege hoogteverschillen in het terrein zijn specifieke routes voorzien die bijdragen aan een goede toegankelijkheid voor mindervaliden met hellingen van maximaal 4%.



Voetganger (Stappen)



Fiets (Trappen)



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd verkeer (MAAS & Privé auto)

# Logistiek

## 1. Groot laden & Lossen

Laden en lossen voor voorzieningen zoals een supermarkt en andere detailhandel vindt alleen plaats aan de randen.

## 2. Verhuizen & klein elektrisch

Alle voordeuren zijn bereikbaar voor verhuizen en klein elektrisch vervoer voor deur-aan-deur bezorging. Pakketafhaaldiensten worden voorzien in de HUB's.

## 3. Hulp- en nooddiensten

Alle autovrije woongebieden kunnen door hulp- en nooddiensten worden binnengereden zodat iedere voordeur bereikbaar is. Voor de bereikbaarheid van de in de woonhoven gelegen gebouwen worden rijcurve analyses uitgevoerd met de projectie van een brandweerwagen uit de CROW 2012 met een snelheid van 5km/u.

## 4. Afvalinzameling

De woonhoven zullen bereikbaar moeten zijn voor afvalwagens.



1. Groot laden & Lossen (indicatief)



2. Verhuizen & klein elektrisch (indicatief)



3. Hulp- en nooddiensten (indicatief)



4. Afvalinzameling (indicatief)

# Zon- en daglichtstudies

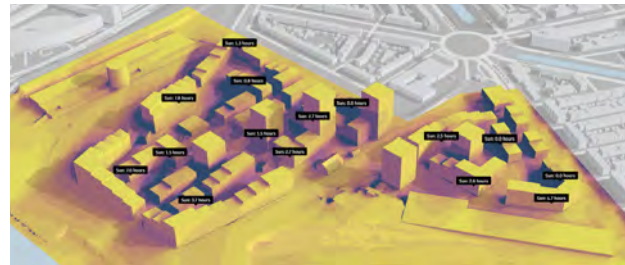
## Zonlicht

De zonanalyse laat het aantal uren zon per dag op het Maasterras zien. Voor de bezonningsstudie op maaiveld is rekening gehouden met een typische lente/herfst- (21 maart) en zomersituatie (21 juni). De bezonning op de gevels is onderzocht voor de peildatum 19 februari, de meest nadelige situatie binnen de Haagse bezonningsnorm en TNO norm (laagste zonnestand).

Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning, enkel normen. De 'lichte' TNO-norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen: de eis is ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende acht maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. In de Haagse norm is de bezonning van gevels maatgevend, onafhankelijk van de plaats van de ramen. Toetsingsdatum is 19 februari met een minimale zonshoogte van 10 graden en minimale potentiële bezonningsduur van twee uur.

Minste zon

Meeste zon



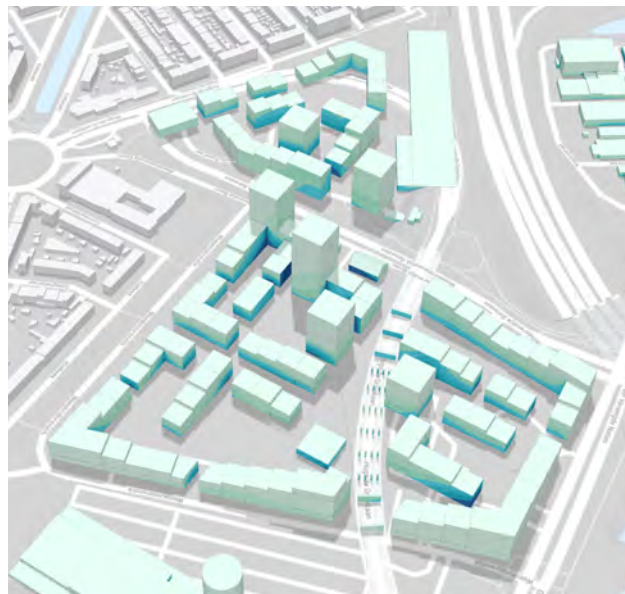
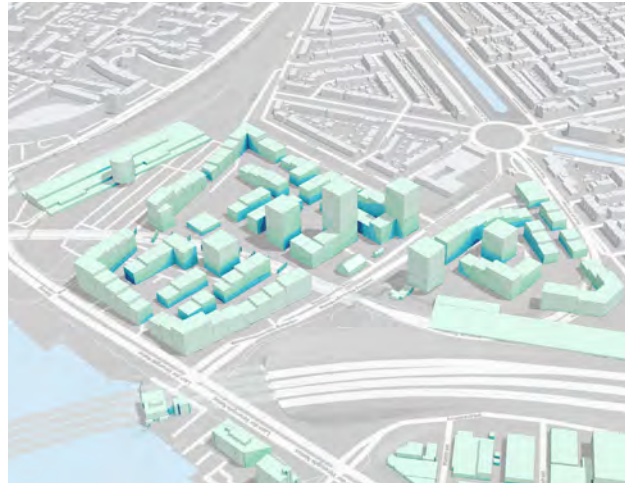
Zonlicht (19 februari)



Zonlicht (21 maart)



Zonlicht (21 juni)



Daglichtpotentie (vertical sky component)

Aan de hand van bezonnings studies is de positie van hoogte accenten geoptimaliseerd. Door deze te plaatsen aan de zuidzijde van grote openbare ruimtes wordt schaduw op gevels en kleinere buitenruimtes voorkomen. Aangeraden wordt om geen enkelzijdige woningen toe te passen in gebouwen met een gevel op het noorden (of noord-noord-oosten / noord-noord-westen). Daarnaast vormen hoekbebouwing met een hoek op het zuiden, woningen aan smalle straten en binnentuinen aan aangrenzende buitenruimtes een aandachtspunt voor bezonning.

#### Vertical Sky Component (VSC)

De VCS geeft de daglichtpotentie aan voor punten op de gevel. Het meet hoeveel licht de gevels bereikt, vergeleken met de hoeveelheid licht op een horizontaal vlak. De VSC score wordt aangegeven met een percentage. De maximale score is 40%. Onder de 15% is het moeilijk om voldoende daglicht te garanderen. Onder de 27% zijn grotere ramen of aanpassingen in de plattegrond nodig. Op basis van de analyses lijken er weinig problemen te ontstaan met daglicht toetreding. Advies is om in de onderste verdiepingen in het middengebied van de deelgebieden grotere ramen toe te passen.



# Windstudies

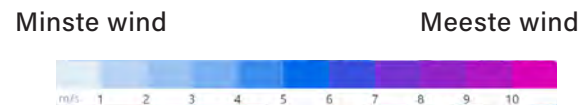
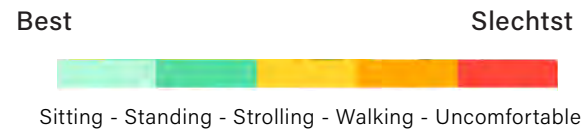
## Wind

De wind quickscan is uitgevoerd door middel van een CFD (computational fluid dynamics) model. De quickscan is beperkt tot de drie hoofdwindrichtingen, namelijk ZW, W en Z (meting boven maaiveld: 1.75m).

## Windcomfort

Het wind comfort, gebaseerd op NEN 8100, wordt berekend aan de hand van de mogelijke windsnelheid en de kans dat deze voorkomt.

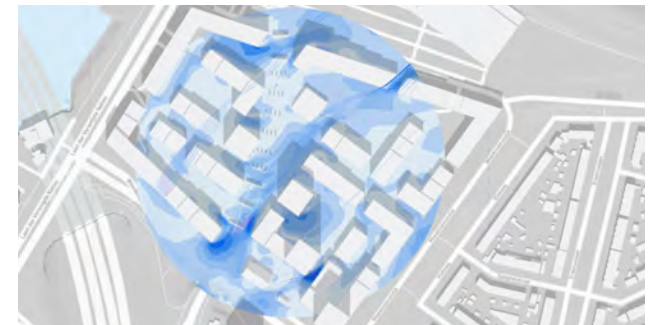
Door de opening in de bebouwing tussen de westzijde van de Parkbuurt kan een zuid-westen wind voor harde wind in het binnengebied zorgen. Waar torens of andere gebouwen dicht op elkaar staan ontstaat ook hardere wind. Op deze plekken moeten entrees of verblijfsplekken in de openbare ruimte worden voorkomen.



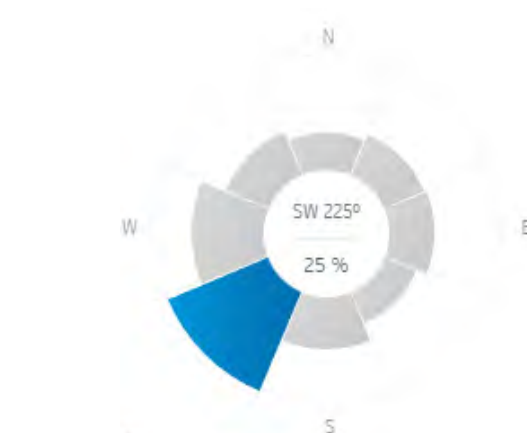
Wind (zuid-west)



Wind (zuid-west)



Windcomfort



Meest voorkomende windrichting





# Beeldverantwoording

Alle afbeeldingen en foto's die in dit boekwerk worden gebruikt en die mogelijk auteursrechten of eigendomsrechten bevatten, blijven strikt het eigendom van hun respectievelijke rechthebbenden. Wij erkennen en respecteren deze rechten volledig.

We verzoeken de rechthebbenden vriendelijk om onmiddellijk contact met ons op te nemen indien er sprake is van enige schending van auteursrechten, eigendomsrechten of andere rechten. We zijn vastbesloten om dergelijke geschillen op een snelle en eerlijke manier op te lossen.

Deze verklaring dient als een openbare toezegging om de rechten van de oorspronkelijke eigenaars van de gebruikte afbeeldingen te respecteren en om eventuele tekortkomingen of problemen met betrekking tot het gebruik ervan recht te zetten. We zijn bereid om te voldoen aan alle wettelijke verplichtingen met betrekking tot auteursrechten en eigendomsrechten en om eventuele stappen te ondernemen die nodig zijn om de rechten van rechthebbenden te waarborgen.

P16. C.F. Bendorp - Houtvlot Dordrecht, Beeldbank Regionaal Archief Dordrecht

P16. 1858 - Molens rond het Papengat, Topotijdreis

P17. Tussen 1930 en 1934 - Luchtfoto Oude Maas, Spoorweghaven en Papegat, Beeldbank Regionaal Archief Dordrecht

P17. 1954 - De houtzagerij aan de Weeskinderendijk aan het balkengat, Beeldbank Regionaal Archief Dordrecht

P17. 1977 - Opening van de Drechtunnel, Topotijdreis

P18. 2003 - Luchtfoto Maasterras, Beeldbank Regionaal Archief Dordrecht

P18. 2023 - De houtzagerij aan de Weeskinderendijk 213 vandaag de dag, Cultuurhistorisch onderzoek gemeente Dordrecht

P18. 2023 - Maasterras vandaag de dag, Topotijdreis

P19. Onderlegger belemmeringen infrastructuur, Google Earth

P20. Luchtfoto Maasterras, Google Maps

P48. Umgestaltung der Wallanlagen, Xanten Duitsland, Planergruppe Oberhausen

P48. Spoorpark Tilburg, Spoorpark Live

P48. Park am Gleisdreieck, Berlijn (Duitsland), Atelier LOIDL

P50. Westerkade Rotterdam, OKRA

P50. Leuvehoofd park, Rotterdam, Piet Oudolf

P50. Scendborg Harbour, EFFEKT

P52. Park Valley, Diemen, Mecanoo

P52. Hanzebad vallei, Zwolle, Mecanoo

P52. Zicht vanaf Weeskinderendijk richting Krispijn, Google Maps

P54. Park Overbos, Breda, Juurlink [+] Geluk

P54. Kastrup Activity park, Tarnby (Denemarken), MASU planning

P54. Bogaardplein Rijswijk, Delva

P56. Vridsloselille urban plan, Albertslund (Denemarken), Schmidt Hammer

P56. Fietsspiraäl, Leuven (België), Bureau Greisch

P56. Park Zollverein, Duisburg (Duitsland), Planergruppe GmbH

P59. Lieven campus, Amsterdam, Bureau B+B

P59. Stadswerf Oostenburg, Amsterdam, Dijk & Co Landschapsarchitectuur - Paul de Ruiter Architects - Ronald Janssen Architects - Bastiaan Jongerius Architects

P59. Rosenhøj Student Housing, Aarhus (Denemarken), EFFEKT

P59. Cartesiusdriehoek, Utrecht, Mecanoo

P59. Lieven campus Amsterdam, Bureau B+B  
P60. Tuin van Floddertje, Berkel en Rodenrijs, Bureau RIS

P60. Tuin van Floddertje, Berkel en Rodenrijs, Bureau RIS

P61. De Blaricummeent, Blaricum, Atelier Loos van Vliet

P63. Huismus, vogelbescherming.nl

P63. Gierzwaluw, observation.org

P63. Gewone dwergvleermuis, natuurenbos.be

P63. Ruige dwergvleermuis, inaturalist.org

P63. Laatvlieger, natuurpunt.be

P63. Vos, onzenatuur.be  
P63. Bunzing, wikipedia.nl  
P63. Rivierrombout, ozhz.n  
P68. Copenhagen International School, CF Moller - EFFEKT  
P68. Basisschool de Boemerang, EVA Architecten  
P68. Kilden Performing Arts Centre, Kristiansand (Norway), ALA Architects  
P70. 56th Street Market, Seattle (USA), Kamiak - Hybrid - Hewitt  
P70. KAMPUS, Manchester (UK), Mecanoo  
P70. SAMPLE, Amsterdam, Mecanoo  
P72. Dakpark Rotterdam, thegreencities.eu  
P72. Konditaget Lüders, Copenhagen (Denmark), JAJA Architects  
P79. De zagerij Dordrecht, Beeldbank Regionaal Archief Dordrecht  
P79. Krispijn, sociale-huurwoning.com  
P79. Spoorbrug Dordrecht, wikipedia.org  
P79. Aluminum towers rive seine social housing, Parijs (Frankrijk), tetrarc architectes  
P79. Hulme living leaf street housing, Manchester (UK), Mecanoo  
P79. Aarhus School of Architecture, Aarhus (Denenmarken), The studio Praksis Arkitekter  
P81. Vridsløselille's Former Prison Site, Albertslund (Denenmarken), SHL Architects - BOGL  
P82. AIR, Utrecht, Mecanoo - VSA - Space & Matter - OKRA  
P82. Fenix, Rotterdam, Mei architects and planners  
P83. AIR, Utrecht, Mecanoo - VSA - Space & Matter - OKRA  
P84. De nieuwe Veenmarkt, Zwolle, Studio Nauta  
P85. Amstel Design District, Amsterdam, Mecanoo  
P85. Vridsløselille's Former Prison Site, Albertslund (Denenmarken), SHL Architects - BOGL  
P87. The Gunsbourg block, Ivry (Frankrijk), LAN  
P87. AIR, Utrecht, Mecanoo - VSA - Space & Matter - OKRA  
P88. Brutopia, Brussel (België), hln.be  
P88. Funenpark, Amsterdam, LANDLAB  
P88. Quirijnpark, Tilburg, Karres & Brands  
P88. Farum Midtpunkt, Farum (Denenmarken), Ramboll Architecture and Urban Development  
P91. Vridsløselille's Former Prison Site, Albertslund (Denenmarken), SHL Architects - BOGL  
P91. Park Valley, Diemen, Mecanoo  
P92. Teglværkskvarteret, Esbjerg (Denenmarken), EFFEKT  
P92. WijCK, Pijnacker-Zuid, Studio Komma  
P93. ALO+, Groningen, Orange Architects  
P94. Konditaget Lüders, Copenhagen (Denmark), JAJA Architects  
P94. MHO – Mobility Hub 7, Oberbillwerder (Duitsland), STLH Architekten  
P95. Park Valley, Diemen, Mecanoo  
P95. Vridsløselille's Former Prison Site, Albertslund (Denenmarken), SHL Architects - BOGL  
P96. Holt, Groningen, Powerhaus Company - DELVA  
P96. Holland Park Villas, London (UK), Gillespies  
P96. De Halve Maen, Amserdam, Mecanoo  
P99. Amstel Design District, Amsterdam, Mecanoo  
P99. Stadswerf Oostenburg, Amsterdam, Dijk & Co Landschapsarchitectuur - Paul de Ruiter Architects - Ronald Janssen Architects - Bastiaan Jongerius Architects  
P100. The Silo, Kopenhagen (Denenmarken), Cobe  
P100. Amstel Design District, Amsterdam, Mecanoo  
P101. One Silk Street, Manchester (UK)  
P102. Wandsbek, Hamburg (Duitsland), ADEPT  
P102. Harbour Houses, Aarhus (Denenmarken), ADEPT  
P103. Stadswerf Oostenburg, Amsterdam, Dijk & Co Landschapsarchitectuur - Paul de Ruiter Architects - Ronald Janssen Architects - Bastiaan Jongerius Architects  
P103. Krøyer's Square, Kopenhagen (Denenmarken), Vilhelm Lauritzen Architects  
P104. Little C, Rotterdam, CULD - Juurlink [+] Geluk  
P104. Stadswerf Oostenburg, Amsterdam, Dijk & Co Landschapsarchitectuur - Paul de Ruiter Architects - Ronald Janssen Architects - Bastiaan Jongerius Architects  
P104. Amstel Design District, Amsterdam, Mecanoo  
P104. Westerkade Parkkade, Rotterdam, OKRA  
P104. Kabeldistrict, Delft, Mei architects and planners

**28 november 2023**

Opdrachtgever:

Gemeente Dordrecht

**Kernteam gemeente Dordrecht:**

Marc Bonekamp, Peter Kramer, Roelf Bollen, Dirk van de Rijdt,  
Patrick Kars, Susanne Muis, Oleg Urenev, Erik van Dijk,  
Robert Offermans & Projectgroep Maasterras

**Mecanoo team:**

Armand Paardekooper Overman, Ron van Logchem,  
Kai den Hollander, Emma van der Staaij, Pepijn Holthuis,  
Esmee van der Leeden, Michelle Moonen, Linda Kronmüller,  
Simone op den Kamp, Simone Creemers, Paul van den Hof,  
Coosje Tuijtel, Mohamed Mahmoud

**Antea:**

Marien Kornet, Hester Lindeboom, Tim Artz, Floris van der IJssel

**mecanoo**

+31 (0)15 279 81 00 | [info@mecanoo.nl](mailto:info@mecanoo.nl)

[www.mecanoo.nl](http://www.mecanoo.nl)



