

# Masterplan Stadswerven

*nieuwe stedelijkheid voor Dordrecht*



*Gezicht op Dordrecht* Jan van Goyen, 1651 bron: Dordrechts museum





Augustus laat het voorjaar  
komen

en in de zomer overgaan,

maar ook in 't najaar en de  
winter

zal Augustus als een toren

bij Vlij en Wantij bly ves staan.



# VOORWOORD

Dordrecht heeft goud in handen: een nieuw stadsleven gaat zich afspelen op een steenworp afstand van de historische binnenstad; omringd door water bevestigt Stadswerven de unieke positie van Dordrecht als stad aan het water. De opgave voor het Masterplan is het creëren van een visie in een realistisch lange termijn perspectief, zodat het stedelijke leven zich als vanzelf gaat settelen. Dit Masterplan doet dat door het Wantij als een binnenmeer te zien, waaromheen afzonderlijke buurtjes een eenheid in verscheidenheid vormen. Een nieuwe stedelijkheid ontwikkelt zich. Stedenbouwkundig plan, openbare ruimte, woonmilieus en beeldkwaliteit komen in onderlinge samenhang aan de orde. Dit boek neemt u mee in het wordingsproces, zodat ook u daar deel van wordt.

1 februari 2009



# INHOUD

VOORWOORD	09	<b>1. AMBITIE</b>	19
INLEIDING	13	Betekenis van het Masterplan	
SAMENVATTING	17	<b>2. OPGAVE EN POSITIONERING</b>	23
COLOFON	108	Het verankeren van Stadswerven in de stedelijke regio	
		<b>3. MASTERPLAN</b>	31
		Nieuwe stedelijkheid voor Dordrecht	
		3.1 INTRODUCTIE VAN EEN BIJZONDER GEBIED	34
		3.2 ONTWERPEN AAN STADSWERVEN	36
		3.3 CULTUURHISTORIE	38
		3.4 ONTWERP OP HOOFDLIJNEN	44
		Algemene plantoelichting	46
		Gedetailleerde plantoelichting	48
		Water en Urban Flood Management	50
		Reliëf	56
		Groen	58
		Openbare ruimte	62
		Bebouwing	64
		Verkeer en Parkeren	66
		Programma	68
		3.5 DE BUURTEN	72
		3.6 BEELDKWALITEIT PER BUURT	74
		De Punt	78
		Stadserven	82
		De haven Noord	84
		Wervenpark west en oost	86
		Biesboschhal	88
		De haven Zuid	90
		Watertorenterrein	94
		Vlijkade	96
		Energiehuisplein	98
		3.7 DUURZAAMHEID	100
		3.8 TECHNISCHE RANDVOORWAARDEN	104
		3.9 FASERING EN PLANNING	108



# INLEIDING

Voor u ligt het Masterplan Stadswerven.

De gemeente Dordrecht heeft samen met de marktpartijen AM Zuid-Holland, Dura Vermeer Bouw Rotterdam en Aanneming Maatschappij JP van Eesteren, verenigd in OCW- gewerkt aan een nieuw stedenbouwkundig Masterplan voor Stadswerven. Vanuit de gezamenlijke ambities hebben partijen gewerkt aan een nieuwe visie die aansluit bij de oorspronkelijke uitgangspunten.

De stedenbouwkundige gelaagdheid sluit goed aan bij het schaalniveau van de stad. Het levert een levendig stedelijk milieu op met een grote mix van functies, waardoor het Masterplan niet alleen onderscheidend is voor de stad, maar ook voor de regio. Met zorg is hierbij aandacht geschonken aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Water en haar samenhangende kwaliteit blijven als verbindende elementen dragers in het plan. Het Water geldt als het centrale hart van Stadswerven. Door een nieuwe verbinding met de oude binnenstad is het fysiek ook mogelijk om de oude historie voelbaar te laten zijn. Kortom, het Masterplan biedt de leidraad om een nieuw stadsleven op een steenworp afstand van de binnenstad te realiseren. Met recht kan worden gesproken over een nieuw plan dat in vele opzichten niet alleen onderscheidend is, maar ook uniek.

## *Namens de gemeente Dordrecht:*

J.W. Spigt	F.J. van den Oever
wethouder gemeente Dordrecht	wethouder gemeente Dordrecht

## *Namens OCW:*

G.F. Bolk	J.A. van der Leeuw	P.J. Heijboer
AM Zuid-Holland	Dura Vermeer Bouw Rotterdam	Aanneming Maatschappij JP van Eesteren







Legenda Masterplan

-  water
-  kades (stortsteen)
-  bomen
-  tuinen / gazon / park
-  wegen en straten
-  trottoirs
-  pleinen
-  (binnen)hoven
-  bruggen / steigers / boardwalk
-  parkeren op straat
-  bestaande bebouwing
-  gebouwen (drijvende woningen)
-  gebouwen (2 – 3 bouwlagen)
-  gebouwen (4 – 6 bouwlagen)
-  gebouwen (7 – 12 bouwlagen)

# SAMENVATTING

In het Masterplan Stadswerven gaat een nieuwe ruimtelijke structuur gepaard met een functionele visie op de wijze waarop zich hier voor Dordrecht een nieuwe stedelijkheid zal ontwikkelen. Het plangebied ligt prachtig aangesloten op de hoofdinfrastructuur van de stad en heeft daarom de potentie de oostkant van de binnenstad een nieuwe stedelijke impuls te geven. Daarom is de eerste premisse voor het slagen hiervan een passende aansluiting op die binnenstad, met name voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en hoe de automobilist hier op weg naar de binnenstad voetganger kan worden. De positionering van een nieuwe brug voor langzaam verkeer op de Punt van het schiereiland is cruciaal: hiermee is het gebied via de Riedijkshaven direct aangesloten op de binnenstad, die nu op loopafstand komt te liggen voor de nieuwe bewoners en bezoekers. Hierdoor is de locatie nog meer geschikt voor een stedelijke levenssfeer, gekenmerkt door een compacte bebouwing en stedelijk interieur, en functies met een stedelijke betekenis aan bijzondere openbare ruimten. Daarbij komt het Wantij nu echt in het hart van het plan te liggen, als een 'binnenmeer' waar zich verschillende activiteiten kunnen nestelen. Bij de aanlanding van de brug op de kop zal een horecacluster met een waterplein komen waardoor deze plek een attractie voor de hele stad wordt. Rond de zuidelijke insteekhaven zal een commercieel cluster samen met havenactiviteiten de waterkant activeren.

Hierbij wordt de Biesboschhal gereconstrueerd als hart van het gebied. Het Wervenpark wordt een groene ruimte met de residuen van de werven, waaraan ook ruimte voor een nieuwe stedelijke functie mogelijk wordt. Rond de culturele voorzieningen in het Energiehuis is ruimte voor een openbaar parkeerhuis en een basisschool. Langs de hoofdroutes zullen de panden in hun plinten ook werkfuncties of praktijkruimten op kunnen nemen. Het Urban Flood Management (UFM) programma is een integraal deel van het plan en heeft tevens geleid tot een bijzonder pilotproject met onder andere waterwoningen aan het Wantij. De openbare ruimte is de basis voor het onderscheiden van afzonderlijke woonbuurtjes die ieder een eigen karakteristiek hebben. Parkeren vindt plaats zowel verdiept voor bewoners, als in de openbare ruimte waar dit ruimtelijk kan en met name voor bezoekers wenselijk is, zoals aan de Merwedekade en de insteekhaven, waarmee ook de openbare ruimte wordt geactiveerd. In het hele plan is een bijzondere hoogte opbouw bestudeerd, waardoor er een gelaagdheid ontstaat van laagbouw en appartementen, met een grote ruimtelijke afwisseling, en een overheersend gevoel van een grondgebonden woonmilieu, met voordeuren aan de straten. Het Masterplan is de basis en inspiratiebron voor de afzonderlijke stedenbouwkundige plannen, die per fase, en per buurt zullen worden opgezet.



# 1. **AMBITIE**

*betekenis van het Masterplan*

# BETEKENIS VAN HET MASTERPLAN

## AMBITIE

Stadswerven is zowel in Dordrecht, als in de Drechtsteden en de Randstad een uniek ontwikkelingsgebied. Uniek, omdat het tegen de binnenstad aanligt en door water omgeven is. Uniek, omdat het buitendijks ligt, met eb en vloed en wisselende waterstanden door de ligging aan rivieren. Dit schept verplichtingen. De gemeenteraad wil dat dit gebied een bijzondere invulling krijgt. Bijzonder als woongebied, met een functie en een aantrekkingskracht in Dordrecht, in de Drechtsteden, maar ook in de zuidelijke randstad. Bijzonder als voorzieningengebied, met een functie voor de wijk, de stad en toeristisch ook voor een (veel) wijdere regio. Anderzijds zullen de voorzieningen ook een rol vervullen om het gebied een binnenstadskarakter mee te geven, en daarmee een aanvulling op de binnenstad te maken. Ook wordt het gebied bijzonder door het werken met water, door de toepassing van ideeën en kennis van UFM en floodproof bouwen. Als je ergens het water in zijn aanwezigheid en zijn grilligheid kunt ervaren, is dat in Stadswerven. Zaak is dan wel om dat veilig te doen.



## AANPAK

Elke nieuwe stedenbouwkundige opgave vraagt om een specifieke aanpak. Bouwen in en aan een bestaande omgeving vraagt om de analyse van de aanwezige stedenbouwkundige karakteristieken en structuren. Dit leidt uiteindelijk tot de intelligente 'zet', die de huidige kwaliteiten van het projectgebied en de omgeving versterkt én er nieuwe kwaliteiten aan toevoegt.

De ontwikkeling van een strategie en van een stedenbouwkundige aanpak, gaat van grof naar fijn. Zoals aangegeven, is dit Masterplan de verdere uitwerking en ontwikkeling van voorgaande studies en rapportages. Dit Masterplan levert de definitieve ruimtelijk-functionele condities (de 'contouren' en 'enveloppes') waarbinnen concrete ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden. De contouren worden echter pas definitief en eenduidig vastgelegd door middel van meer gedetailleerde stedenbouwkundige (deel-)plannen en de uiteindelijke architectuuroopdrachten.





# 2. OPGAVE EN POSITIONERING

*het verankeren van Stadswerven in de stedelijke regio*



Hendrik-Ido-Ambacht

polder

-1.3

Groot Hoofdspoor

977

Slootweg

0.8

4.6

PI 100

BENEDEN ME

974

Merwedehaven

Groot Hoofdspoor

3.4

Prins Hendrikbrug

Wantij

DORDRECHT

Wantijbrug

Groot Hoofdspoor

Vondelbuurt

De Merwedehaven

Gram Fabr

RECHT

979

A16

E19

Wierboord

van Balk

-1.0

N3



# ONDERSCHIEDEND VOOR DE REGIO, SAMEN MET DE BINNENSTAD



SFEERBEELDEN



De historische binnenstad van Dordrecht kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan functies en vormt het belangrijkste centrum voor de regio. De stad onderscheidt zich van andere steden door zijn historische kwaliteit naast het moderne winkelhart en de unieke ligging aan het water. Dordrecht ontleent zijn identiteit aan de verbondenheid met het water. Stadswerven is water; het water is overal in het gebied. Deze kwaliteit moet ten volle worden benut. In het gebied liggen veel mogelijkheden voor vervoer over water, wonen aan en op het water en het creëren van bijzondere openbare ruimte.

Stadswerven ligt in het hart van de regio, Zwijndrecht, Papendrecht en op grotere afstand 's-Gravendeel, Sliedrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Alblasterdam. Met ruime uitvalswegen over het water, snelle uitvalswegen over het land positioneert Stadswerven zich aan het Drierivierenpunt. De beleving van het licht, de ruimte en de lucht op dit unieke punt is echt Hollands.

Stadswerven moet een plek worden in de stad die attractief en onderscheidend is als kwalitatieve aanvulling op de binnenstad. Samen met de binnenstad moet een meerwaarde worden gecreëerd en een verhoogde aantrekkingskracht gericht op het lokaal, stedelijk en regionaal schaalniveau. Nautisch, cultuur, bedrijvigheid, werken en ontspanning; naast de woonfunctie moeten veel andere functies een plek krijgen in Stadswerven zodat een levendig stedelijk woonmilieu ontstaat. Het gebied biedt door het grootschalige karakter ruimte aan publieksgerichte functies die vanwege hun schaal niet in de binnenstad passen, maar door deze

locatie er wel aan verbonden blijven.

De punt van de Kop van de Staart, het meest vooruitgeschoven deelgebied van het plan, krijgt een nieuwe attractieve invulling die voor de regio zichtbaar is. Deze plek krijgt een belangrijk openbaar karakter door de invulling met vooral horecavoorzieningen. Een tweetal pleinen biedt een prachtig zicht op het Drierivierenpunt, het Wantij en de historische binnenstad. Door middel van een langzaam verkeersbrug wordt Stadswerven op een directe wijze verbonden met de binnenstad van Dordrecht en met het knooppunt van openbaar vervoer over water (Waterbus) als verbinding met de regio.

Een tweede belangrijke knoop van voorzieningen is gelegen rondom de bestaande zuidelijke insteekhaven/Biesboschhal en aan de oostzijde van het Wervenpark. Beide gebieden zijn gelegen aan de hoofdverkeersstructuur van de stad en hebben een snelle verbinding met de N3. Door de goede ontsluiting kunnen in dit gebied voorzieningen komen die niet alleen een betekenis vervullen voor Stadswerven, maar ook een stedelijke, regionale of bovenregionale functie kunnen krijgen. De oostzijde van het Wervenpark vormt een goede locatie voor de vestiging van grootschalige publieksgerichte voorzieningen. Door de positionering aan de rand van het plangebied zal geen hinder ontstaan voor de overige onderdelen van Stadswerven. Het Wervenpark vormt een bijzondere openbare ruimte en kan als ondersteuning dienen van naastliggende functies. Door de inpassing van de scheepshellingen is de historie van het gebied voelbaar. Daarnaast vormt het Wervenpark door zijn ligging en vorm letterlijk het vizier op de regio. Het is één van de bijzondere plekken waar de Staart

als schiereiland te ervaren is door het zicht op zowel het Wantij als op de Beneden Merwede. Aan de kop van dit Wervenpark kan in de toekomst een nieuwe halte ontstaan voor het vervoer over water.

Rondom de Biesboschhal en de zuidelijke insteekhaven kan een veel intiemer en kleinschaliger milieu ontstaan. De beslotenheid van de haven maakt het mogelijk om functies in de haven te situeren en biedt daarnaast de gelegenheid om het gebied over water te bereiken.

Naast nieuwe voorzieningen zijn in het gebied al een tweetal belangrijke regionale en bovenregionale functies. Villa Augustus is na de verbouwing van het watertorenterrein uitgegroeid tot een restaurant/hotel met een landelijke bekendheid.

In het Energiehuis zal een bruisend cultureel klimaat ontstaan; het vormt een plaats voor actieve en passieve kunstbeoefening voor jong en oud. In het Energiehuis kan iedereen terecht voor zijn of haar culturele wensen. Tobe, de jeugdtheaterschool en Bibelot (dat een professioneel poppodium wordt) komen hier hun plaats. Ook komt er een horecavoorziening met mogelijkheden voor feesten. Niet alleen trekt het veel bezoekers, ook trekt het culturele bedrijvigheid aan.

De bijzondere positie en zichtbaarheid van het gebied in de regio vraagt ook om een zorgvuldige invulling. Niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk. Het effect van bebouwing op Stadswerven op het silhouet van de stad vraagt grote aandacht. Dordrecht heeft een prachtig stadssilhouet dat op vele schilderijen is terug te vinden. Door de wisselingen

in rooi-lijnen, een variatie in bouwhoogte, dakvormen en de aanwezigheid van bomen, torentjes, et cetera ontstaat een fascinerend beeld van schaduwvlakken, kleurschakeringen en coulissen en doorzichten (vista's).

De bebouwing op Stadswerven mag om deze reden dan ook geen hoge muur van woningen gaan opleveren. Het afwisselen van bouwhoogten, rooilijnen en een rijkdom in de architectuur moet een bijdrage leveren aan het nieuwe stadsgezicht van Dordrecht.



^ VILLA AUGUSTUS

< STADSWERVEN AAN HET DRIERIVIERENPUNT

∨ SILHOUET VAN DE STAD, JAN VAN GOYEN



# RIJKDOM VAN COLLECTIEVE RUIMTE

## DE STAD IS DE GELIJKTJDIGHEID VAN VEELVULDIGE AUTHENTIEKE VERSCHILLEN.

Het boeiende aan Dordrecht is dat het een stad is met een zeer lange geschiedenis en traditie. Typologisch bevat de stad een rijkdom aan gebouwen en plekken, daterend uit verschillende tijden. De identiteit van Dordrecht wordt bepaald door de traditie waarmee haar gebouwen en openbare ruimte doorheen de tijd, tot nu toe, werden gebouwd, herbouwd en ingericht. De gelijktijdigheid van oud en nieuw (verleden en heden) maakt de stad boeiend en biedt een aangename en levendige woon- en werkomgeving voor haar inwoners en bezoekers.

Stadswerven kan zich onderscheiden van de recente stadsuitbreidingen en aansluiting zoeken bij de identiteit van de binnenstad door voort te bouwen op die traditie, door de gelaagdheid van typologieën en openbare ruimte over te nemen. Dit wil niet zeggen de stad kopiëren maar wel een schaalprong maken door ze te herinterpreteren naar de noden, behoeften en comforteisen van vandaag.



^ TEKENING DORDRECHT

∨ HET GEZICHT VAN DORDRECHT, JAN VAN GOYEN



## OPENBARE RUIMTE

Een belangrijke taak van de stad, van het beleid en dus van de ontwerper stedenbouw en openbare ruimte is de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen. De inzet is een integrale en samenhangende visie op de stedenbouwkundige structuur van de bebouwing en dus van de openbare ruimte. De stad als structuur van betekenisvolle plaatsen, gemaakt door betekenisvolle gebouwen. De structuur van de stadsplattegrond, de stedenbouwkundige footprint, zal door de tijd heen weinig of niet veranderen. De bestemmingen zullen die footprint steeds anders opvullen. Deze schijnbare onbepaaldheid vraagt om zorgvuldige precisie, juist vanwege de onvoorspelbaarheid moet alles mogelijk gelaten worden. De structuur moet dus de bereidheid tot verandering in zich hebben.

## INTEGRAAL PLAN

Er wordt gekoerst op één, allesomvattend plan voor het gehele projectgebied. Het stadsontwerp beoogt het maken van een duidelijk (h-)erkenbaar en beleefbaar gebied, zowel ruimtelijk (openbare ruimte: straten en pleinen) als functioneel (wonen, werken, winkelen, stedelijke functies, et cetera).

## DE TUSSENMAAT - MARGE

Wat ons bezighoudt is aandacht voor het algemeen belang, dit is het openbare, het collectieve. Dit is hoe projecten privé aansluiten op het publieke, -het bindmiddel zijn met het openbare. Het gaat ons in eerste instantie niet om het op zich staand object, maar om de representatie van het publieke door middel van het architecturale project. Het gaat daarbij vooral om de aandacht voor overgangen, marges, het door-

gaan van het collectieve, openbare, publieke in het collectieve, private. Gebouwen vormen de niet gebouwde ruimtes, veelal de openbare ruimte. De gebouwen bezetten ruimte en laten zo de footprint van de publieke ruimte vrij. De zorg voor de grens, de marges, de overgangen is essentieel als het bindend vermogen tussen het publieke en de private projecten. Een rooilijn met voorschriften is onvoldoende om afzonderlijke gebouwen te binden. Om een dialoog van façades te verkrijgen, is het nodig ruimte te nemen aan beide zijden van de grens, over het publieke en het private. Openbaarheid opnemen in het gebouw als zelfstandig bouwkundig element zorgt voor de directe overgang tussen openbaar en privaat domein. Dit kan in vele vormen, bijvoorbeeld een overbouw of galerie, colonnade, onderdoorgang, aanbouw, een poort, een hek, een hal, een hof, een portiek, een trap, een loggia. Dit "tussen" maakt het gebouwtype herkenbaar en zorgt voor de vermenigving van stad en gebouw, een deel van een geheel. Op dit niveau bekent het project zich tot het algemene belang. Het gebouw neemt deel aan de ordening en betekenis van de stedelijke ruimte. Het gebouw heeft een verbindende rol, bijvoorbeeld als route door en naar de verbinding met de straat, geen afsluitende. Het gebouw heeft generositeit. Een project neemt plaats in, privatiseert oppervlak, maar geeft betekenis terug.

## DIFFERENTIATIE VERSUS EENHEID

Percellering impliceert differentiatie en verschil. Differentiatie in de architectuur is een belangrijk ontwerpsthema, echter op zeer genuanceerde en voorzichtige wijze. Immers eenheid en herkenbaarheid van de 'plek' als geheel is evengoed een

ontwerpthema. Er kan/mag dus niet gestreefd worden naar breuken maar wel naar de verschillen binnen de eenheid. Evenwicht is het sleutelwoord. Het gaat om verschillend zijn, maar tegelijkertijd toch familie zijn van elkaar. Het gaat om 'hetzelfde' steeds 'anders'. De differentiatie is al ingezet met het stedenbouwkundig plan waarin diverse gebouwen van verschillende korrel (breedte), schaal en maat gegroepeerd zijn rond, vorm geven aan van elkaar verschillende (semi-)openbare ruimtes. De verdere architecturale uitwerking van de verschillende gebouwen moet de differentiatie zeker ondersteunen echter zonder anekdotisch te worden. Differentiatie leidt dus tot de verticale en horizontale geleding/perceellering van en binnen het stadsdeel. De stadsplattegrond c.q. het (beeld)kwaliteitsplan geeft geen definitieve verkaveling aan ten aanzien van de beoogde differentiatie, hooguit worden enkele suggesties gedaan. Tenslotte wordt gesteld dat de perceellering strikt de volumewerking blijft volgen. Een gebouw zal dus te allen tijde herkenbaar moeten zijn/blijven, maar tevens deel moeten uitmaken van een groter geheel.

#### PERCEELLERING

Doelstelling van de stadsplattegrond is de juiste schaal en maat van de bebouwing te vinden, met aandacht voor de ruimtelijke potenties van de diverse deelgebieden in het bijzonder. Perceellering is hiervoor het instrument. De schaal en korrel van het individuele pand zijn hierin toonaangevend. De pandsgewijze opdeling van de bouwblokken bepaalt de indeling van de puien op de begane grond. De panden staan op de grond (hebben een eigen plint), niet op een doorgaande plint. Hoekpanden zijn als zodanig ontworpen: overhoeks.

#### VERTICALE GELEDING Voet/Lijf/Kop

Bouwblokken, evenals gebouwen, hebben een "klassieke" opbouw en materialisering, dit is hun stedenbouwkundig soortelijk gewicht. De wijze waarop de diverse gebouwen in/op de openbare ruimte staan, het lijf en de kop van het gebouw, dient expliciet dan wel genuanceerd duidelijk leesbaar en herkenbaar te zijn in de verschillende ontwerpen. Deze geleding kan op velerlei wijzen tot stand gebracht worden: materiaalgebruik, metselwerkverbanden, detailleringen, raamritmes, toegevoegde elementen, et cetera. Bijzonder onderdeel in deze geleding zijn de plinten. De kwaliteit van de publieke ruimte wordt bepaald door de voorzieningen, de levendigheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de plinten zijn de publieke functies zoals winkels, horeca, onderwijs en verzorging te vinden. In de plinten bevinden zich eveneens de entree- en ontvangstruimten voor de verschillende bestemmingen.

#### DE DORDTSE SCHAAL, HET DORDTSE HUIS.

De typisch Dordtse identiteit kent verschillende hoedanigheden in dit Masterplan. Eerst is er het beschreven stelsel van water en land. Daarmee is een nieuw stadseiland met de verschillende typische plandelen bepaald. Dan is er de differentiatie van functies, die typisch is voor de oude en historische binnenstedelijke context. Wonen is op het water georiënteerd. Andere functies zijn weg- en watergerelateerd. Een bijzondere melange is het resultaat. Dit kan niet anders dan altijd zo'n bijzondere mengeling blijven. Ook dat is Dordts. En door het respecteren en versterken van de grote landschappelijke lijnen en gebieden blijft hier een typisch lokale schaal in een generieke strategie om tot stadsontwikkeling te kunnen

komen. Die schaal ligt uiteindelijk voor in dit open Masterplan. De overgangen tussen water en land, het stratenpatroon en de bouwblokken zijn een uniek en locatiegebonden stelsel gaan vormen. In de bouwblokken wordt de zogenoemde stedenbouwkundige korrel bepaald in relatie tot het Dordtse huis. Maar in de bouwblokken worden ook nog schaalessprongen gemaakt. Het Dordtse huis kan helemaal traditioneel zijn, zoals met de schetsen voor de grondgebonden woningen tussen 'stadserven' en 'gedempte haven'. Het Dordtse huis kan ook overdrachtelijk zijn, een metafoor, zoals met de hoge appartementgebouwen aan de Merwedezijde. Ook hierin wil het Masterplan opzettelijk meerduidelijk zijn en zo mogelijk meerdere verschillende betekenissen kunnen dragen die de stadsbewoners aan gebouwen en openbare ruimte zullen toekennen.





# 3. MASTERPLAN

*nieuwe stedelijkheid voor Dordrecht*





### 3. Masterplan *nieuwe stedelijkheid* voor Dordrecht

∨ VOGELVLUCHT EN PLATTEGROND "STADSWERVEN IN HET HART VAN DE DRECHTSTEDEN"



## 3.1 INTRODUCTIE VAN EEN BIJZONDER GEBIED

Het project 'Stadswerven in Dordrecht' gaat over integrale en duurzame herontwikkeling van circa 70 hectare water en land in het hart van de Drechtsteden. De bedoeling is te komen tot nieuwe binnenstedelijke ruimte, die typisch is voor Dordrecht en Drechtsteden. Men verlangt een verdieping en verrijking van de Dordtse binnenstedelijke sfeer. Uitgangspunten zijn een treffende nieuwe interpretatie van de context en het zo-veel mogelijk mengen van de functies wonen, werken aan huis en voorzieningen. Het studiegebied bestaat uit verschillende deelgebieden.

**Het eerste deelgebied** is de zogenoemde 'Kop van de Staart', een schiereiland aan de zuidelijke oever van de Merwede, waar sinds jaar en dag scheepswerven hebben gelegen. Deze zijn bijna volledig gesaneerd. Toch biedt juist wat verdwenen is enorm veel inspiratie en mogelijkheden voor de eigentijdse herontwikkeling. Aaneengeregen aan weerszijden van de Maasstraat zijn verschillende buurtjes getekend, die tezamen weer één geheel tot stand brengen. Hier kristalliseert een milieu dat onvervreemdbaar is als een nieuw stadseiland.

**Een tweede deelgebied** ligt rond het zogenoemde Energiehuis en over de volle lengte aan het Wantij. Nu is dit gebied nog voor de helft leeg en voor de andere helft is het met woningen bebouwd. De bedoeling is om in de leegte op den

duur nog zoveel mogelijk extra woningen te introduceren en een school te stichten. Op basis van een helder stratenplan kunnen deze functies worden gerangschikt rond het nieuwe culturele centrum Energiehuis op de zuidelijke oever van het Wantij. Dit hele deelgebied krijgt een aaneengesloten stedelijk interieur over de Lijnbaan en een gedifferentieerde oever aan het water van het Wantij.

**Een derde deelgebied** ligt op het tussenliggende eiland. Het wordt bepaald door de contour van het eiland en door stadstuinen: nu zijn dat Villa Augustus en de besloten groene ruimte rond het oude schakelstation. Tussen Villa Augustus en het schakelstation wordt een nieuwe stadstuin gemaakt, die half open is naar het water van het Wantij. Aan het water komt een passantenhaven met een drijvend hotel en een brug voor langzaam verkeer naar de nieuwe winkels in de Biesboschhal en aan de Maasstraat. In de nieuwe tuin is ruimte voor twee kleinere appartementgebouwen.

Een wezenlijk onderdeel van de hele herontwikkeling is het water. Stadswerven is één van de drie nationale voorbeeldprojecten voor Urban Flood Management: verantwoordelijk en uitdagend ontwerpen van stedelijk programma en openbare ruimte op de dynamische grens van water en land.



^ INDUSTRIE- EN WOONGEBIED  
< BRON: BRAUN AND HOGENBERG,  
CIVITATES ORBIS TERRARUM, 1575

### 3. Masterplan *nieuwe stedelijkheid* voor Dordrecht



Legenda Masterplan

-  water
-  kades (stortsteen)
-  bomen
-  tuinen / gazon / park
-  wegen en straten
-  trottoirs
-  pleinen
-  (binnen)hoven
-  bruggen / steigers / boardwalk
-  parkeren op straat
-  bestaande bebouwing
-  gebouwen (drijvende woningen)
-  gebouwen (2 – 3 bouwlagen)
-  gebouwen (4 – 6 bouwlagen)
-  gebouwen (7 – 12 bouwlagen)

---

## 3.2 ONTWERPEN AAN STADSWERVEN

### **‘Ontwerpen aan Stadswerven’, dat weerklinkt in je hoofd bijna net als de aanhef van het bekende gedicht van Marsman: ‘Denkend aan Holland...’**

Het is een buitengewoon dankbare taak om met dit Masterplan een periode van plannen maken voorlopig te voltooien, om na de besluitvorming verder te kunnen gaan met het detailleren van het dan benodigde stedenbouwkundig plan. Met het voorliggende ontwerponderzoek mochten de betrokken partijen op de schouders van hun voorgangers gaan staan. Van al het werk, zoals dat in de voorafgaande tijd voor Stadswerven is verricht, is namelijk niet voor niets geweest. Dankzij het vele werk kan nu een plan kristalliseren, dat in maat, schaal en sfeer klopt met deze inspirerende en fascinerende unieke omgeving.

Op deze bladzijde werpen we deze waarneming voor ons uit, niet alleen omdat we blij zijn met en trots zijn op het resultaat, maar ook om kenbaar te maken, dat we zo velen schatplichtig zijn, nu we zover zijn gekomen.

Debat en studie zijn inspiratie geweest om de complexiteit van het gebied te begrijpen. Na een ontwerpersselectie is hier in de zomer en het najaar van 2008 door de nieuwe combinatie van partijen voortvarend aan verder gewerkt. Met een nieuwe ploeg partijen en daarnaast altijd de oude ploeg ter beschikking, is het mogelijk gebleken een aantal nieuwe observaties te maken. Samen zijn deze richtinggevend geworden voor de uitwerking van het project in dit Masterplan. De eerste observaties van de nieuw samengestelde ploeg

lijken nogal obligaats. Ze gaan over de beperkingen van de uitsnede van het kaartbeeld, over een vergelijking van Dordrecht met Venetië en over de schoonheid van een paar oude foto's. Maar de observaties blijken fundamenteel en wezenlijk, om in de gezamenlijke ateliers echt verder te komen met het project. De observaties gaan over de verankering van het project, over de inspiratie en hoe die een rol speelt en over de fascinatie voor wat geweest is en hoe met nieuwe ontwerpen eenzelfde impact kan worden bereikt.

#### VERANKERING

Bij aanvang is sprake van een niet onmiddellijk te verklaren verschil tussen de kaartbeelden die op het atelier worden gebruikt en dat wat er in het studiegebied daadwerkelijk te zien en te ervaren is. Staande op de gesaneerde Kop van de Staart is de nabijheid van de binnenstad en dan met name de nabijheid van de nieuwgebouwde overkant (Aviolandapad en Veerplein van Papendrecht) een belangrijk gegeven. Op het atelier liggen geweldig goede kaarten en gedetailleerde luchtfoto's op schaal 1:1.000. Op de kaarten en luchtfoto's is door de weergave van het Lijnbaangebied en Energiehuis ook een gedeelte van de oude stadseilanden te zien, maar aan de noordzijde is de tekening begrensd door een zo op het eerste gezicht oneindig vlak met water.

Het feit dat het zien en voelen van de situatie ter plaatse zo

wezenlijk verschillend is, leidt er toe dat in dit stadium nader onderzoek wordt verricht. De vernieuwde oevers en kades van de andere Drechtsteden worden bezocht, om van daaruit naar Energiehuis, Villa Augustus en de Kop van de Staart te kunnen kijken. De Kop van de Staart kan zo 'meedoen' met de historische stadseilanden en havens, zo lijkt het. Maar een invulling van de Kop van de Staart betekent ook iets voor de positionering van de hele Staart, de connectie van de binnenstad van Dordrecht en de Staart met de Randweg (N3) en de connectie en betekenis van deze gebieden in het geheel van de Drechtsteden. De Staart is ook nog steeds een eiland in de Biesbosch. Met de eerste nieuwe ontwikkelingen op de Kop van de Staart maken de Drechtsteden een nieuwe schaa sprong. En met de ontwikkeling van de Staart en de lopende ontwikkelingen in alle andere Drechtsteden krijgt het waterlandschap in de Drechtsteden een steeds grotere betekenis. Door de kaart van de stadsregio als geheel een kwartslag te draaien wordt de samenhang tussen stad en water en de connectie met het landschap er omheen wel heel evident. Het lijkt wel alsof het begin van nieuwe ontwikkelingen op het westelijke uiteinde van de Kop van de Staart de ontwikkeling van de Drechtsteden tot één geheel bevestigt: een stedelijke agglomeratie in symbiose met het karakteristieke waterlandschap. Het lijkt er haast op, dat in dit landschappelijk stedelijk netwerk in ontwikkeling, de positie van elk van de historische kernen

wordt herbevestigd. Het opnieuw ontwikkelen van de Staart is een boeiende en verstrekkende ontwikkeling: het geconcentreerde en relatief beperkte werk op de Kop van de Staart heeft een belangrijke en veelzijdige impact. Besloten wordt om op zoveel mogelijk van de kaartbeelden en maquettes wel de beide oevers van de Merwede weer te geven, omdat de ontwerpgroep daarmee de kwaliteit van waterlandschap en binnenstedelijke sfeer het beste in gedachten houdt.

## 3.3 CULTUURHISTORIE

### DE WATERSTAD ALS FENOMEEN

Binnen het plangebied staat een aantal herkenningspunten, die diep in het collectieve geheugen staan gegrift. Het silhouet van de watertoren als landmark, de Enecogebouwen aan de Oranjelaan, de Biesboschhal, scheepshellingen en de aanwezigheid van de energiecentrale en de molen 'Kyck over den Dyck' die in hoogte ver boven hun omgeving uitstijgen.

Stuk voor stuk cultuurhistorische elementen die bij de nieuwe invulling van Stadswerven het gebied een grotere eigenheid en een unieke identiteit kunnen geven. Bovendien blijft op die manier de geschiedenis van de stad levend.

Lange tijd vormde het plangebied een buitengebied van de stad, onderhevig aan getijden. De Beneden-Merwede, het Wantij en het Vlij waren een stuk breder en op de door aanslibbing ontstane Staart was sprake van een Biesboschlandschap met grienden, rietlanden en kreken. De nabijheid van de Dordtse Biesbosch is nog steeds voelbaar langs de oevers van het Wantij en het groene karakter van het watertoren-terrein. Pas in de 19e eeuw werd het gebied betrokken in de stedelijke ontwikkeling. Op de kaart van 1910 zien we dat op de Kop van de Staart een schietbaan en een expeditieplaats voor pontonniers was gevestigd.

De rivieren zijn overal voelbaar in het gebied, het water vormt de drager van de bestaande landschappelijke en stedelijke structuur. De sierlijke natuurlijke bocht in het Wantij waarvan de oevers een belangrijke verblijfskwaliteit hebben en het grillige verloop van de oever aan de Beneden Merwede ont-

staan door het uitgeven van kavels aan bedrijven. In 1901 wordt besloten het gebied op te hogen en uit te geven als industriegebied, waarna de eerste bedrijven zich vestigden. Scheepsbouw voerde hier lange tijd de boventoon en bepaalde het karakteristieke beeld van scheepshellingen, kranen, staal en schepen. Langs het Wantij en de Eerste Merwede-haven vestigde zich een aantal bedrijven, waaronder de scheepswerf De Biesbosch, een betonfabriek en de gebouwen van de Lips-fabriek.

Het gebied direct ten noorden van de Noordendijk kwam al veel eerder tot ontwikkeling. Eind 17e eeuw was de stad dichtgegroeid waardoor bedrijven genoodzaakt waren zich te verplaatsen naar locaties buiten de stadsmuren, waaronder het Lijnbaangebied. Vanwege de ligging van Dordrecht aan de rivieren lag de nadruk van de economie op de handel. Dordrecht vormde een belangrijke verbinding met grote delen van Europa. Aan de Noordendijk vestigden zich scheepswerven, houthandelaren en – zagerijen. Verder verzezen meerdere molens die onder andere werden gebruikt voor het verzagen van het over water aangevoerde hout.

In de tweede helft van de 19e eeuw speelde zich in Dordrecht de overgang van handels- naar industriestad af. Molens en houthandels verdwenen en op den duur ook de scheepswerven. De aanwezige havens werden gedempt en nieuwe fabrieken verrezen. Opmerkelijke gebouwen vormden de Dordtse Meterfabriek uit 1898, en het elektriciteitsbedrijf uit 1910. Daarnaast nam ook de woonbebouwing in het gebied flink toe.

Door de sluiting van een groot aantal bedrijven in de jaren negentig ontstond de mogelijkheid om Stadswerven een nieuwe betekenis voor de stad te geven.

De geschiedenis van Stadswerven is voelbaar in de nieuwe invulling van het gebied. Met het verder uitwerken van het Masterplan moet het gebied ook een nieuw stuk architectuur-geschiedenis aan de stad toevoegen. Inspiratie kan gevonden worden in de bestaande stad.

∨ *ZAGERIJEN AAN DE NOORDENDIJK*

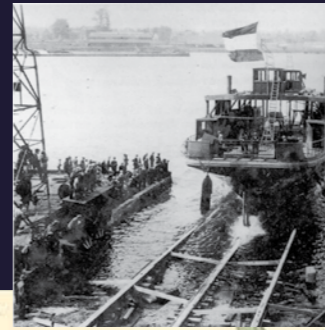




1773



1910



1940



1600

1700

1800

1900

2000

2008



1872



1990



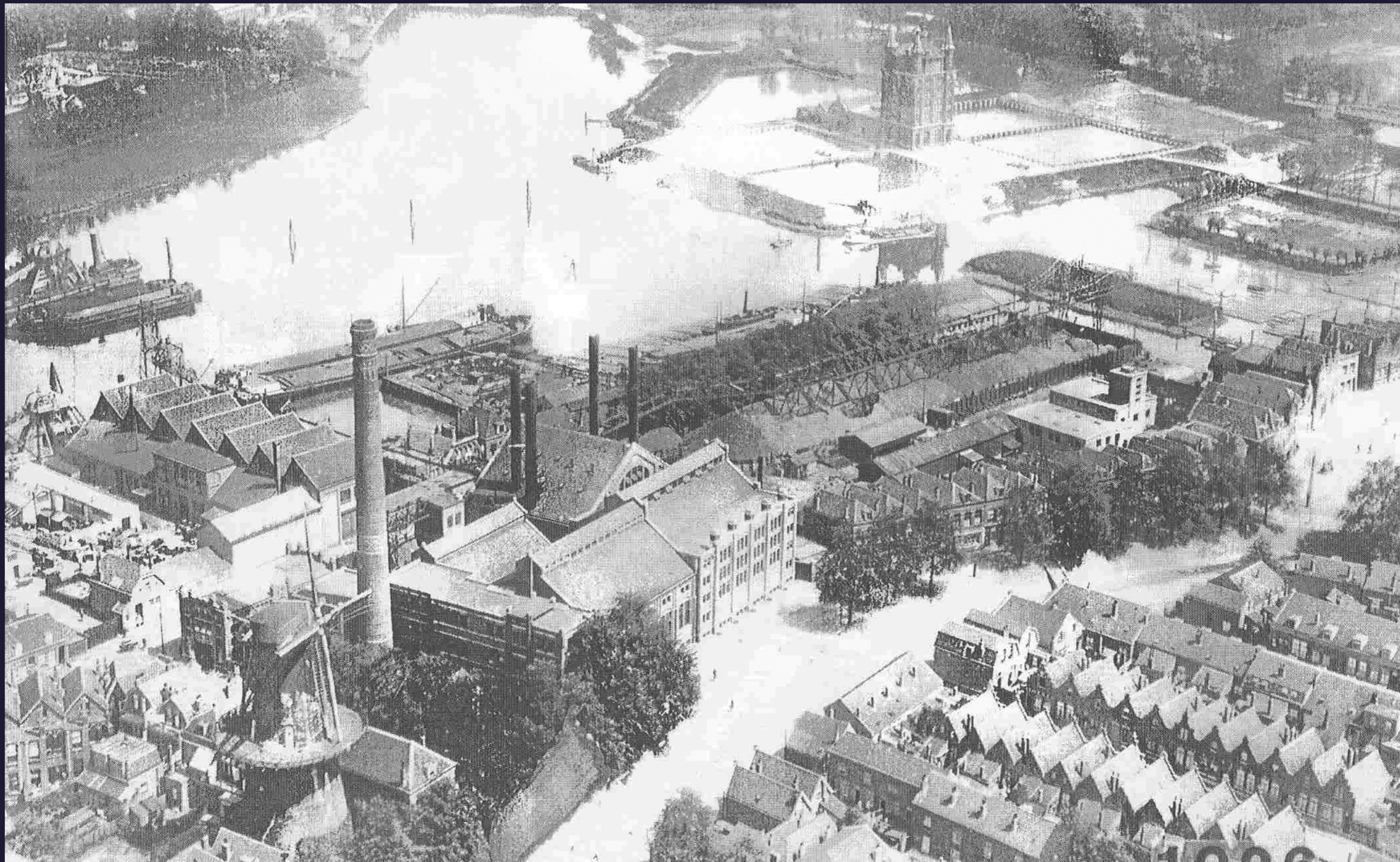
#### INSPIRATIE

Dordrecht is al vanaf haar begin een waterstad. Maar ontwikkelingen op de Kop van de Staart met wonen en stedelijke voorzieningen maken het water tot het 21e eeuwse thema van de Drechtsteden en tot één geheel. Water neemt met het begin van de herontwikkeling van de Staart een centrale positie in op alle schaalniveaus van deze stadsregio: in de unieke oude binnenstad, in de havens en op de stadseilanden, tussen de buurten onderling, op de kades en dijken, aan de uiteinden van de straten, voor vervoer, voor leisure, in de andere oude dorpsnaventjes, met de talrijke bruggen en tunnels en in de moderne bedrijvigheid. De vergelijking van Dordrecht met Venetië was al op zijn plaats. Want net als in Venetië is in Dordrecht vanaf het water het landschap soms zo nabij het stedelijk leven, dat het licht uit het landschap kleur geeft aan de stad. Maar door de ontwikkelingen op de Staart is de vergelijking in schaal en functies tussen Venetië en Dordrecht pas echt de moeite waard: met een bebouwde en bewoonde Staart wordt waarschijnlijk een nieuw stadseiland, maar ook een sprong over de Merwede gemaakt.

Een concrete vergelijking in schaal kan het bovenstaande nog eens 'bewijzen'. Met de voorstelling van een dichtbebouwde en bewoonde Staart op het netvlies is de maatvergelijking tussen de stadskwartieren San Marco en Dorsoduro (Kerk Salute met de Punta della Dogana) aan weerszijden van het Canal Grande en daartegenover La Giudecca aan de overzijde van het Canale della Giudecca en tussen het Noorderhoofd en de punt van de Kop van de Staart aan weerszijden van het Wantij en aan de overzijde van de Merwede Papendrecht op

het zuidwestelijke uiteinde van de Alblasserwaard, precies even groot en daarmee zo evident, dat van deze vergelijking meer werk gemaakt moet worden. De op-de-ontwerpbureaus en in-het-atelier-gemaakte stedenbouwkundige vergelijking, gaat verder dan de vergelijkingen tussen de Hollandse steden en Venetië die al door zo velen zijn gemaakt. Ook in Venetië zijn er de oude werven, waterfabriek en werkgebieden die met hergebruik van oude en nieuwe gebouwen in het stedelijk weefsel zijn opgenomen. Maat en schaal zijn in beide steden vooral de maat en schaal die bij de mensen en bij de context van stad en water passen. De zorgvuldig aan elkaar geschakelde straatjes en pleinen zorgen voor herkenbare sporen en routes in de stad en voor intimiteit. En telkens is er de afwisseling tussen die intimiteit en de overweldigende maat van het landschap met het water, die zich door de complexe, maar bijna altijd bereikbare oevers en kades overal weer verrassend anders toont. Dat is de Kop van de Staart, met Wantij en Merwede en met de koppelingen naar de andere eilanden.

Een andere vergelijking tussen Dordrecht en Venetië is zo mogelijk nog praktischer van aard. De Drechtsteden vormen nu al het enige stedelijk ensemble in Nederland waar het vervoer over water rendeert. Het kan haast niet anders, dan dat dit water- en vervoersthema in de verdere ontwikkeling wordt uitgebouwd. Zo op het eerste gezicht is er zelfs een concreet adres waar vervoer over water en vervoer over land elkaar heel dicht en heel praktisch naderen: in de bocht van de Merwedestraat ligt een potentiële koppeling en een sterk vizier op het water en de regio (Wervenpark). Dit zou een geweldig adres voor een transferium kunnen zijn.



### 3. Masterplan *nieuwe stedelijkheid voor Dordrecht*

#### FASCINATIE

Tijdens de ateliersessies komen steeds meer foto's beschikbaar. Een paar foto's zijn extra onthullend. Dat is een gekleurde oblique foto uit het begin van de jaren 50 van de vorige eeuw genomen in noordoostelijke richting over de Riedijkshaven (Noorderhoofd) in de richting van de Staart. Daar zijn de stadswerven in vol bedrijf: het hele eiland is dichtbebouwd met hallen en steegjes aan weerszijden van de beplante Maasstraat loodrecht op de rivier. Op de hellingen liggen flinke stalen casco's en een bijna complete romp van een kustvaarder. De noordelijke oever van het Wantij is wat rommeliger. De op de foto stilgevallen activiteit, maar dichte stedelijke bebouwing is in groot contrast met de leegte op de Kop van de Staart van vandaag. De dichte pakking van gebouwen en activiteiten op de Kop van de Staart spreekt tot de verbeelding. Stel, dat ongeveer hetzelfde mogelijk is met gebouwen voor woningen, ateliers, werken aan huis en voorzieningen.

Een tweede foto die opvalt is zwart wit. De foto is net na de vorige eeuwwisseling gemaakt. Ook dit is een oblique, maar nu precies vanuit het westen, zeg maar zwevend boven de Groothoofdpoort, regelrecht over de Maasstraat gemaakt. Op deze foto is de Staart nog een uitloper van de Biesbosch. De Kop van de Staart is niet leeg. Er is een flink bos met daarin een buitenzwembad. Aan de zuidzijde daarvan is een badstrand. De aanwezigheid van het bos zo bijna op de punt van de Kop van de Staart en het badstrand intrigeert. De Kop van de Staart beschikte al veel eerder over een 'stedelijk' interieur. Verder valt op dat de Maasstraat over de hele lengte is beplant. De Staart is gereed voor de ontwikkeling van de op dat moment nieuwe werven. Wat in dit perspectief opvalt is de

'dikte' van de Staart. De Kop van de Staart is een flink breed eiland en dat niet alleen als gevolg van het in deze foto zo vertekende perspectief. Op het eiland is ruimte voor de werven en voor het verdwenen interieur. De oever aan het Wantij komt met een mooie vloeiende beweging uit de Biesbosch. De Merwedezijde is grover en rafelig en van een hele andere schaal.

Wat verder opvalt is het Urban Flood Management van de 19e eeuw. Op het Wantij ligt een complete drijvende stad van binnenvaartschepen en misschien nog van hout, die afge-meerd lijkt aan de oude waterfabriek. En rechts op de foto zijn zelfs aanwijzingen te vinden voor de ruimte rond het huidige Energiehuis. Op deze oude zwart wit foto is er de beslotenheid en intensiteit en efficiency van de 19e eeuwse stadse zijde. Aan weerszijden van de dijk is een intensief ruimtegebruik. Met deze foto's uit het verleden lijkt een groot stuk van het verhaal voor de toekomst te kunnen worden verteld! Van groot en grof naar kleiner en naar de intieme stedelijke binnenwereld; het verhaal van cultuur en natuur die elkaar op de foto's zo gemakkelijk lijken te kunnen afwisselen en aanvullen. Deze informatie ontstijgt het krijgen van inspiratie. Het is fascinerend hoeveel stedelijke en landschappelijke feiten in deze foto's en dus ook in deze concrete actuele context verborgen blijken te liggen. Deze moeten voor de herontwikkeling kunnen worden gebruikt. Een paar van deze voor de Staart zo kenmerkende ruimtelijke thema's moeten mee kunnen worden genomen naar de dag van vandaag: het doorlopende besloten(!), groene karakter; de beslotenheid van de punt (met de besloten ruimte van het bad en de open landschappelijke ruimte aan het water); de mogelijkheid voor

'dikte' van het eiland; het cultiveren van de verschillen tussen de rivieroever en de oevers van het Wantij. De dichte 19e eeuwse setting rond het Energiehuis is een eye-opener. Ook de manier waarop de buurten op de zuidelijke oever vastzitten aan de stad en in oostelijke richting aan het landschap, lijken concreet te kunnen worden hergebruikt. En is er straks misschien ook nog ruimte voor het doen aangroeien van een drijvende stad?





#### AMBITIE

Het ontwerpen aan de drie deelgebieden van het project Stadswerven betreft niet slechts het saneren en bouwen van een paar nieuwe buurten. De drie deelgebieden van het projectgebied zijn sowieso onderling al zo wezenlijk verschillend gebleken, dat zij elk voor zich een toegesneden aandacht en ontwikkeling vragen. Daarbij is het mogelijk om met het project Stadswerven als geheel een aantal verschillende ambities te verwezenlijken, die onderling ook nog eens sterk met elkaar verbonden blijken te kunnen zijn. Een eerste ambitie is die van verdieping: hoe kunnen vandaag de dag de aanzetten voor een levendig en intiem stedelijk milieu worden gevestigd? De vraag moet ruimtelijk en programmatisch worden beantwoord. Een nieuwe interpretatie van de context en concreet hergebruik van de stedelijke en landschappelijke feiten uit de oude context van Stadswerven zijn het begin van het ruimtelijk antwoord op deze vraag naar het verwezenlijken van deze ambitie. Ook programmatisch gezien moet verder gegaan worden dan normaal. De herontwikkeling begint met wonen, maar nu al moet ruimte worden gereserveerd voor wat mensen in hun woonomgeving zullen ontwikkelen: ateliers, galleries, ruimte voor kinderen, ruimte voor werken en kantoor aan huis, ruimte voor voorzieningen, ruimte voor veranderen. Het stallen van de vervoersmiddelen heeft een grote impact op de stedelijke ruimte en op het gebouwde programma en is een grote kostenfactor bij de start van het project (omdat het parkeren van auto's vooral in de gebouwen wordt voorzien) die nu al moet worden verwerkt. Een tweede ambitie is de betekenis van dit project op de schaal van de Drechtsteden. Misschien nog wat aarzelend, be-

tekent het herontwikkelen van de Staart toch een sprong over de rivier. Een compleet gedetailleerde ontwikkeling van het hele project teruggelegd in de stadsregionale context heeft ontegenzeggelijk een grote samenbindende betekenis voor de stadsregio. De gebouwde stad en het open water winnen beide aan betekenis. Met het ontwerpen en straks daadwerkelijk ontwikkelen en bouwen van Stadswerven is een culturele opgave aan bod gekomen voor de gemeente Dordrecht die een impact heeft op het ensemble en samenleven in de Drechtsteden als geheel.



## **3.4 ONTWERPEN OP HOOFDLIJNEN**

# ONTWERP OP HOOFDLIJNEN

## TOELICHTING

In het voorgaande heeft u een beknopte omschrijving van het ontwerpen en de motieven bij het ontwerpen kunnen lezen: de ontwerpgroep is op onderzoek uitgegaan naar oude en nieuwe stedelijke en landschappelijke feiten. En de ontwerpgroep heeft het nodige kunnen vinden wat concreet bruikbaar is voor de herontwikkeling van Stadswerven als geheel en de drie deelgebieden afzonderlijk. Onderstaand volgt een concrete beschrijving van het ontwerp.

### ALGEMENE PLANTOELICHTING

Wat meer in het algemeen moet geconstateerd worden, dat het masterplan op verschillende kaartschalen en vanuit verschillende windrichtingen kan worden bekeken. Teruggelegd in de Drechtsteden op kaartschaal 1:5.000 of op kaartschaal 1:2.500 zijn de beide oevers van de Merwede in beeld. Ook is op dergelijke grote kaartbeelden niet alleen de Kop van de Staart te zien: de Kop van de Staart zit vast aan het werkgebied en de hele Staart zit goed vast aan de Randweg. In het kaartbeeld van het Masterplanontwerp moet af te lezen zijn dat de ontwerpgroep het herontwikkelen van de Kop van de Staart ziet als onderdeel van de Staart als geheel en als een onderdeel van de Drechtsteden. Daartoe is de noordelijke oever van de Staart in kenmerkende stukken gebroken. Nergens wil het een lange rivierkade zijn, zoals in Nijmegen of Rotterdam. En toch is het ritme van de kades waaruit de rivieroever is opgebouwd een zorgvuldig samengesteld geheel. Met deze aanpak wil de ontwerpgroep de maat van het landschap in de Drechtsteden bewaren. Meer in detail zijn de kadedeelten wel zo gerangschikt, dat er voor de waterbeheerder een vloeiende onderwateroever kan worden

gerealiseerd. En met de kaderuimtes, dwarsstraten, parallelle straten en opstellen aan weerszijden van het Wervenpark is de Kop van de Staart in compositie en proportie alvast aan de vervolgentwikkelingen gerelateerd. Dit thema komt ook terug in de voor de aanliggende deelgebieden en buurtjes ontwikkelde interne organisatie en gedetailleerde ruimtelijke opbouw.

Op deze schaal is ook goed te zien, dat de gevoelige bocht in het Wantij wordt gerespecteerd en uitgebouwd. Met nieuwe kades, een kadepark, een waterplein op de plek van het oude badstrand en bebouwing op het schiereiland aan de zuidelijke insteekhaven, wordt de kenmerkende bocht benadrukt. Op de Kop van de Staart worden aan weerszijden van de Maasstraat dwarsstraten gemaakt ongeveer in het ritme van de ruimtes tussen de verdwenen werkgebouwen. De straten reiken telkens net tot aan de rivier en aan de zuidzijde tot aan het Wantij. Aan de noordzijde van de Maasstraat wordt met een binnenplein, een parallelle binnenstraat en steegjes een binnenmilieu gemaakt, dat reikt tot aan het plein achter de punt van de Kop van de Staart. Door dit aan de Maasstraat parallelle stelsel van straten, pleinen en stegen en door de bocht in het Wantij worden de straten loodrecht op de Maasstraat nog een keer van elkaar onderscheiden. De bebouwde ruimte ertussenin biedt telkens een net iets andere buurt. Tegelijk is er nog steeds sprake van een sterke eenheid. Dit gedeelte van het Masterplan zou getypeerd kunnen worden als verscheidenheid in eenheid. Drie plekken op de Kop van de Staart verdienen hier nog een nadere toelichting. Op de punt van de Kop van de Staart moet een connectie met de

andere stadseilanden en met de binnenstad kunnen worden gemaakt. In het Masterplan is een brug voor langzaam verkeer opgenomen, die vertrekt vanaf het waterplein, met een aanlanding net buiten de as van de Maasstraat. Zo krijgt de brug een markante plek op een van de belangrijkste publieke ruimtes op de Kop van de Staart en zo blijft de as van de Maasstraat vrij voor een zichtlijn op het intrigerende torenspitsje van de Groothoofdspoor. Een tweede belangrijke publieke ruimte op de Kop van de Staart wordt bepaald door de zuidelijke insteekhaven en Biesboschhal. De zuidelijke insteekhaven is aan alle kanten bebouwd, ook het schiereiland in het Wantij krijgt woonbebouwing. Maar de noordelijke kade wordt een zacht glooiende boulevard met gazon en bomen en daarboven de Maasstraat met ruimte voor winkels en voorzieningen. De hoofdverkeersstroom buigt langs de gedempte noordelijke insteekhaven naar de oever van de rivier, om twee verschillende rondjes te kunnen maken. Zo blijft de hele Kop van de Staart verkeersluw. Een derde grote publieke ruimte ligt in het verlengde van Oranjelaan,-Merwedelaan en Prins Hendrikbrug. Op de monumentale fundering van de werven komt een groene ruimte, die goed en zorgvuldig moet worden ingericht. Dit is een markant adres van de stad aan het water en vice versa vanaf het water een belangrijke connectie met de stad. Door de wigvormige open ruimte blijft deze goed zichtbaar, zowel vanuit de stad, als gezien vanaf het water. Bovendien kan met deze groene ruimte en met de betonnen monumenten een bijzonder buurtpark worden gemaakt, dat begint bij het water en reikt tot aan de Maasstraat. Er is alle aanleiding om de weerszijden van het eerste gedeelte van de Maasstraat met de Biesboschhal en de promenade langs de

zuidelijke insteekhaven te laten uitgroeien tot een stedelijk knooppunt met een aantal serieuze voorzieningen die betekenis hebben voor de hele regio: winkels, een school, een nieuw regiokantoor of het verwezenlijken van het initiatief voor 'Holland Experience'. De waterkant van de rivier ter hoogte van het Wervenpark is dan zeker een goede plek voor een extra halte voor de waterbus.

Het zogenoemde Wantijeiland kan rekenen op een vergelijkbare landschappelijke afwerking. De contour van het eiland is vandaag de dag voor een groot deel bepaald door groen en water. Het eiland kan nog meer eiland worden, door het water tot dichterbij de Oranjelaan te voeren, in de kaart is een suggestie opgenomen die het potentiële karakter van de 'brug' bekrachtigt. De noordelijke oevers van het Watertorenterrein zijn fraai begroeid. De zuidelijke oevers en kades van het eiland zijn net vernieuwd. Hier zal met bomen, een haag, gazon en bankjes het openbare en groene karakter van de contour van het eiland worden versterkt. Zo komt het Wantijeiland met de sfeer van de Biesbosch als het ware onder de Oranjelaan door. De uitloper van de Biesbosch bepaalt op deze manier mede het aanzien van dit binnenstedelijke water. Op het Watertorenterrein is de dichtheid van de bebouwing niet zo groot. Hier domineren de tuinen, bomen en royale villa's het straatbeeld.

Op het eerste gezicht lijkt de zuidelijke oever van het Wantij misschien kaarsrecht en helemaal verstedelijkt als in de 19e en 20e eeuw. Maar de afwerking van de oever is zeer gedifferentieerd. Zo gedetailleerd mogelijk is ingespeeld op de huidige oevers en kades, dat is om werk met werk te maken (kostenbewust en efficiënt), maar ook om de lange lijn beter



-  water
-  kades (stortsteen)
-  bomen
-  tuinen / gazon / park
-  wegen en straten
-  trottoirs
-  pleinen
-  (binnen)hoven
-  bruggen / steigers / boardwalk
-  parkeren op straat
-  bestaande bebouwing
-  gebouwen (drijvende woningen)
-  gebouwen (2 – 3 bouwlagen)
-  gebouwen (4 – 6 bouwlagen)
-  gebouwen (7 – 12 bouwlagen)

te benutten en enigszins te breken. De nieuwe oostelijke kade kan iets worden verlaagd om een mooie groene omloop voor het buurtje rond het huidige regiokantoor te kunnen maken. Ter hoogte van het Energiehuis is op dit moment geen kade. In het masterplan wordt hier ook geen nieuw kade gemaakt, maar een afwisseling van steegjes die van en naar het water op- en aflopen. In het masterplan staat ter hoogte van het Energiehuis één van de gebouwen met drie zijden in het water, het volgende woonblok aan het water wordt zelf als kade gebouwd, met een steeg, een straat en een interne doorloop die toegang geven tot een steiger, die alleen beperkt publiek toegankelijk hoeft te zijn: tussen zonsopkomst en zonsondergang. De bedoeling is het publiek op het nieuwe uiteinde van de verlengde Lijnbaan te concentreren, zodat tegelijkertijd de grote publieke functie en hoogwaardig wonen aan het water, naast elkaar kunnen bestaan. Al met al gaat het hele Lijnbaangebied door de rustige ordening en door adequaat onderscheid tussen publiek en privaat weer mee doen in de opzet van de 19e eeuwse gordel onderaan de dijk. Dit wordt nog eens benadrukt door de ligging van het Energiehuis en de publieke ruimte daar omheen. Die ligt precies op de as die langs het monumentale Merwesteinpark vanaf het Sumatraplein over de Groenedijk naar het Wantij voert. Die lange lijn eindigt niet op de kade, maar op de nieuwe pleinruimte aan Lijnbaan en Noordendijk rond het Energiehuis. Op een subtiele manier wordt die lange 19e eeuwse lijn wel opgepakt door een hoogteaccent in het nieuwe waterfront. Dichterbij gekomen domineren de flinke parkeergarage, de opmerkelijke hoek van het Energiehuis en de stedelijke ruimte van geschakelde pleinen.

#### GEDETAILLEERDE PLANTOELICHTING

Het bovenstaande is in grote lijnen een toelichting op het Masterplanontwerp. Er is nog een andere manier om de plannen te kunnen doorgronden. 'Bottom up' kunnen de plannen nader worden uitgelegd aan de hand van de vijf gebruikelijke thema's water, reliëf, groen, openbare ruimte en opstallen. De kenmerkende en systematische lagen van een plan. Voor ieder stedenbouwkundig plan is het omgaan met water en waterbeheer in de eerste plaats bepalend. Tegelijk met het water organiseert men impliciet het omgaan met land. Dat is de hoogteligging van de straten en pleinen, het reliëf, en dus ook de overgangen van land en water. Hieruit volgt het plan voor de oevers. En de oevers, de overgangen tussen water en land en het reliëf moeten hier tezamen meer expliciet worden gemaakt: Stadswerven wil voor wat betreft haar waterbeheer en voor wat betreft het omgaan met de overgangen van water en land (met gebouwen en openbare ruimte) vooruitstrevend, duurzaam, uitdagend en een voorbeeld zijn. Als het water, het reliëf en dus ook de dynamiek van het water op de oevers binnen marges zijn gefixeerd, dan zijn ook de plekken voor structurerend groen, oeverbeplanting, parken en tuinen op te tekenen in de volgende laag van het groenplan. Vervolgens wordt de infrastructuur georganiseerd: de noodzakelijke ruimte voor alle verkeerssoorten bovengronds en de bundels voor kabels en leidingen ondergronds worden in schema's getoetst en in een samengesteld schema gereserveerd. Dit leidt tot een eerste schematisch overzicht van de openbare ruimte. Tenslotte is last but not least dat wat er overblijft de uitgeefbare ruimte voor de nieuwe bebouwing. Die kan in een

simpel schema voor 'opstallen' als het complement van de bij elkaar opgetelde hieraan voorafgaande schema's worden weergegeven. De ruimte voor de bebouwing komt voort uit de goed georganiseerde openbare ruimte. Maar dat is natuurlijk nog maar het begin van het maken van de voorstellen voor de gebouwen. Opstallen worden uitgewerkt in programma's voor woningtypes, voorzieningen, parkeren, gedifferentieerde parkeeroplossingen en in de uiteenlopende afzonderlijke buurten. Hiernaast volgt een toelichting van het plan in haar kenmerkende systematische 'lagen'.

Water en Urban Flood Management



Reliëf



Groen



Openbare ruimte



Bebouwing



Verkeer en routes



programma



Buurtjes



# ONTWERP OP HOOFDLIJNEN

## WATER EN URBAN FLOOD MANAGEMENT



### WATER

In ieder stedenbouwkundig plan is het omgaan met water (regenwater van daken en pleinen, oppervlaktewater en vuilwater) één van de richtinggevende principes voor het trekken van het stedenbouwkundig plan. Maar in het projectgebied Stadswerven is het ontwerpen van het omgaan met water een extra uitdaging, omdat het projectgebied omringd en doorkruist wordt door het water van een rivier met een dynamisch peil en met (beperkt) de invloeden van eb en vloed. Het maken van voldoende ruimte voor oppervlaktewater is niet zo'n probleem, het regenwater kan zo afvloeien naar de rivier, maar het omringende oppervlaktewater van diezelfde rivier kent flinke peilverschillen per dag en per seizoen. Bovendien moet rekening worden gehouden met incidenteel nog grotere pieken. Het water moet substantieel de ruimte krijgen, ook als het er niet is. Dit geeft een bijzonder spanning aan de publieke ruimte en is een opmerkelijk uitgangspunt voor de gebouwen. In het Masterplan is uitgegaan van een zo groot mogelijk (dramatisch) verschil in ruimte tussen de extreem hoogwater-situatie en de normale situatie. Verder is er vanuit gegaan, dat mensen bij een normale waterstand het water zo dicht mogelijk kunnen naderen, opdat het water ook daadwerkelijk onderdeel uit kan maken van de dagelijkse leefwereld. Het water kan worden gebruikt voor recreatie er op of er langs. In een normale dagelijkse situatie tonen de stadseilanden en schiereilanden zich met name aan de buitencontouren groot en ruim ten opzichte van de intieme binnenmilieus. Bij extreem hoogwater nadert het water de intieme binnenmilieus: flinke stukken van de kades en andere publieke buitenruimte (het park, een plein en een paar straten) kunnen

dan onder water lopen. Ook dan komt het water dicht bij de mensen, maar dan kunnen het water en de onderliggende kades en straatruimte niet meer worden gebruikt. Bij extreem hoogwater moeten alle woningen en voorzieningen nog steeds veilig en goed bereikbaar blijven. Dat neemt niet weg, dat het water de woningen heel dicht kan naderen en grote stukken van de publieke ruimte voor de (dynamiek van) het water kunnen worden ingeruimd.

In het Masterplan is er rekening mee gehouden, dat het Wervenpark bijna op het niveau van het water kan worden aangelegd als een heus rivierpark met ruimte voor sport, spel, wandelen en verpozen. Het Wervenpark herinnert door de lage ligging en door de scheepshellingen aan de verdwenen activiteiten op de werven. Een groot gedeelte van het park kan nog wat verder worden verlaagd.

Aan de zonzijde wordt een talud met bomen gemaakt. Bij extreem hoogwater kan het park dan zelfs helemaal onderlopen tot aan kruising met de Maasstraat. Het plein aan het andere uiteinde van de Maasstraat wordt ook heel erg dicht bij het niveau van het water aangelegd. Dan kunnen ook hier de mensen dicht bij het wateroppervlak komen en kan men omgekeerd vanaf het water direct de wal op. Bij hoogwater kan het plein bijna helemaal onderlopen. Ook de straat onderlangs de staderven hoeft niet hoogwatervrij te worden gemaakt: het is de bedoeling langs deze straat een parkachtige zone te maken met gras en bomen, vlak boven het water. Het waterpark en de straat kunnen onderlopen. Het circuit over de Kop van de Staart moet bij hoogwater tijdelijk over de Merwedekade en via het normaal gesproken

geheel autovrije woonerf op de Maasstraat worden geleid. De bebouwing op het schiereiland in het Wantij is ritmisch onderbroken om intieme hoven, doorzichten op het water en toegangen tot de jachthaven te kunnen maken. Bij een extreem hoge waterstand lijken de gebouwen stuk voor stuk en ogenschijnlijk helemaal vrij in het water van het Wantij te liggen. En het kleinste haventje van Dordrecht juist achter de Biesboschhal is een bijzondere plek, die misschien te koppelen is aan de voorzieningen en appartementen. In een hoogwatersituatie is dit haventje toch bijna twee keer zo groot. Het zuidoostelijk gedeelte van de zuidelijke Wantijkade kan nog een stuk worden verlaagd: zo is men bij normale waterstand veel dicht bij het water en bovendien kunnen kade en water dan gemakkelijker recreatief worden gebruikt. Ook aan de zuidoostzijde van de Oranjelaan kan de overstromingsvlakte nog een heel klein stukje worden uitgebreid. Dan is er nog wat meer ruimte om te spelen aan het water. En ter hoogte van het schakelstation lijken Wantij en Vlij in een hoogwatersituatie daardoor ineens en op een haast natuurlijke manier met elkaar verbonden. Het Wantijpark blijkt ineens weer op een eiland te liggen. Het gedeelte van de zuidelijke oever van het Wantij kan namelijk ook onder water lopen. Alle dwarsstraatjes lijken ineens dood te lopen op het hoge water van het Wantij. En zo is het nabije en het hoge water geen bedreiging, maar een bijzondere omstandigheid. Leven met water is boeiend en spannend, want nooit helemaal zonder verrassingen en risico.

-  water
-  kades (stortsteen)
-  bruggen / steigers / boardwalk
-  bomen
-  tuinen / gazon / park
-  pleinen
-  gebouwen (drijvende woningen)
-  gebouwen (2 – 3 bouwlagen)
-  gebouwen (4 – 6 bouwlagen)
-  gebouwen (7 – 12 bouwlagen)



*Hoogwater*



#### **Urban Flood Management (UFM) en pilots in het Masterplan Stadswerven**

Het grootste oppervlak van het plangebied Stadswerven bestaat uit water. Bovendien kent dit water een dynamisch peil: de dagelijkse invloed van eb en vloed en de invloed van de seizoenen. Zo nu en dan gaat dit gepaard met (extreem) hoge waterstanden. De rest van het plangebied bestaat uit schiereilanden omringd door water en een reep grond langs het Wantij. En zo behoort het plangebied tot één van de allermooiste en meest uitdagende stedelijke gebieden ter wereld.

#### **UFM OP DE STADSWERVEN**

Stadswerven is een buitendijks gelegen gebied wat betekent dat er bij de stedelijke ontwikkeling rekening moet worden gehouden met hoog water. De kennis die ontwikkeld is in het Urban Flood Managementproject biedt de mogelijkheid om de veiligheid t.a.v. hoog water te combineren met ruimtelijke kwaliteit. Het toepassen van UFM op Stadswerven maakt het mogelijk om met water om te gaan als ontwerpvariabele. Hierdoor doen zich nieuwe mogelijkheden voor om interessante en dynamische woon- en leefmilieus te ontwikkelen.

Alhoewel deze benadering nieuw is in Nederland en uitermate actueel, gaat Dordrecht al eeuwen om met hoogwater in buitendijks gelegen gebied. De helft van de historische binnenstad ligt buitendijks. Dordrecht is ontstaan aan de rivier en 'leven met water' is traditioneel onderdeel van het bestaan. Het toepassen van de UFM-kennis biedt een nieuw perspectief aan Dordrecht en bouwt voort op een traditie van eeu-

wen. Een actuele, eigentijdse en op de toekomst toegesneden benadering van stadsontwikkeling in een stad die van oudsher leeft met het water.

Door in de fysieke inrichting van de ruimte het water op te zoeken in plaats van de stad ervan af te keren (door aanleg van dijken of ophogen van gebieden), kan worden ingespeeld op twee unieke kwaliteiten van Dordrecht en de Drechtsteden. Uniek is de aanwezigheid van eb en vloed én het feit dat we te maken hebben met zoet water. Het beleefbaar maken van eb en vloed is een uitdaging in het UFM-project. Het feit dat het water zoet is, maakt het mogelijk groene openbare ruimten te maken tot aan het water en het groen ver de stad in te brengen. In delen van de stedelijke omgeving die met regelmaat onder water staan en droogvallen, kan zich een specifiek bij deze regio passend groen milieu ontwikkelen. Op Stadswerven kunnen binnenstad en Biesbosch bijna letterlijk met elkaar worden verbonden.

Het UFM-project bouwt voort op gerenommeerde kennis en ervaring in Dordrecht met betrekking tot (hoog)waterbeheer en versterkt de voortrekkerspositie en het imago van Dordrecht als waterstad. De toepassing van UFM-kennis en kunde op Stadswerven zou een manifestatie zijn van deze positie. Als één van de eerste voorbeeldprojecten zal een dergelijke ontwikkeling nationaal en internationaal de aandacht trekken, zowel van de vakwereld als van toeristische bezoekers. Een dergelijke manifestatie is voor Dordrecht niet zomaar een 'incident', maar verenigt de unieke kwaliteiten van Dordrecht: eb en vloed, binnenstad en Biesbosch.

Daarbij staat dit initiatief niet op zichzelf. Feitelijk is de historische binnenstad al een manifestatie van UFM. Een modern, kleinschalig project is Plan Tij. Elementen uit het gedachtegoed zijn toegepast in onder andere het plan voor Noordoevers. Waar het gaat om verdere kennisontwikkeling zijn er in Dordrecht contacten met Eco-Shape, het kennisinstituut voor waterbouw en ecologie. Samen met alle lokale partners én met nationale kennispartners zal de kennis verder worden verdiept en verbreed. In Dordrecht en de Drechtsteden zullen toepassingsmogelijkheden op meerdere terreinen in kaart worden gebracht (fysiek (buitendijkse binnenstad, Drechtsteden), organisatorisch (Waterschap, Veiligheidsregio), stads promotie, economische positionering, et cetera.).



< stadswerven ligt in buitendijks gebied (grijs)

## URBAN FLOOD MANAGEMENT IN EEN NOTENDOP

### ALGEMEEN

UFM is een lokale (bottum up) en integrale aanpak voor ruimtelijke inrichting van stedelijk gebied, waarbij overstromingsrisico expliciet als één van de ontwerpvariabelen wordt meegenomen door een multidisciplinair en multi-level consortium.

Ontwerptools die binnen het UFM-project zijn ontwikkeld, zijn een overstromingsmodel door Deltares en een schademodel door Dura Vermeer Business Development. Deze twee tools kunnen gebruikt worden om stedenbouwkundige ontwerpen voor Stadswerven te toetsen op overstromingsrisico en op schade. Het gebruik maken van deze toetsing kan een UFM-keurmerk opleveren, waarbij aangegeven wordt wat het overstromingsrisico is en wat de mogelijke schade is.

### STEDENBOUWKUNDIGE BEVINDINGEN

Stadswerven ligt buitendijks. In het oorspronkelijke plan voor Stadswerven is destijds gekozen voor het ophogen van het gehele maaiveld naar 4 m +NAP. Hiermee is de kans op hoogwater in het gebied zo klein geworden, dat er verder geen aanpassingen aan bebouwing of openbare ruimte nodig zijn. In het onderzoeksproject 'Urban Flood Management Dordrecht' is onderzocht of er naast het ophogen van het maaiveld ook andere oplossingen – in bebouwing en openbare ruimte – mogelijk zijn. Door het maaiveld niet op te hogen of misschien zelfs af en toe te verlagen, wordt het water en de dynamiek van dit water veel beter beleefbaar. Op plekken waar het water met enige regelmaat komt, wordt het bewustzijn van het leven in een deltastad vergroot en ontstaat een specifiek woonmilieu. In de gebieden waar het maaiveld verlaagd is neemt de kans op overstroming toe en zal het risico (op schade / slachtoffers) op een andere manier moeten worden teruggedrongen.

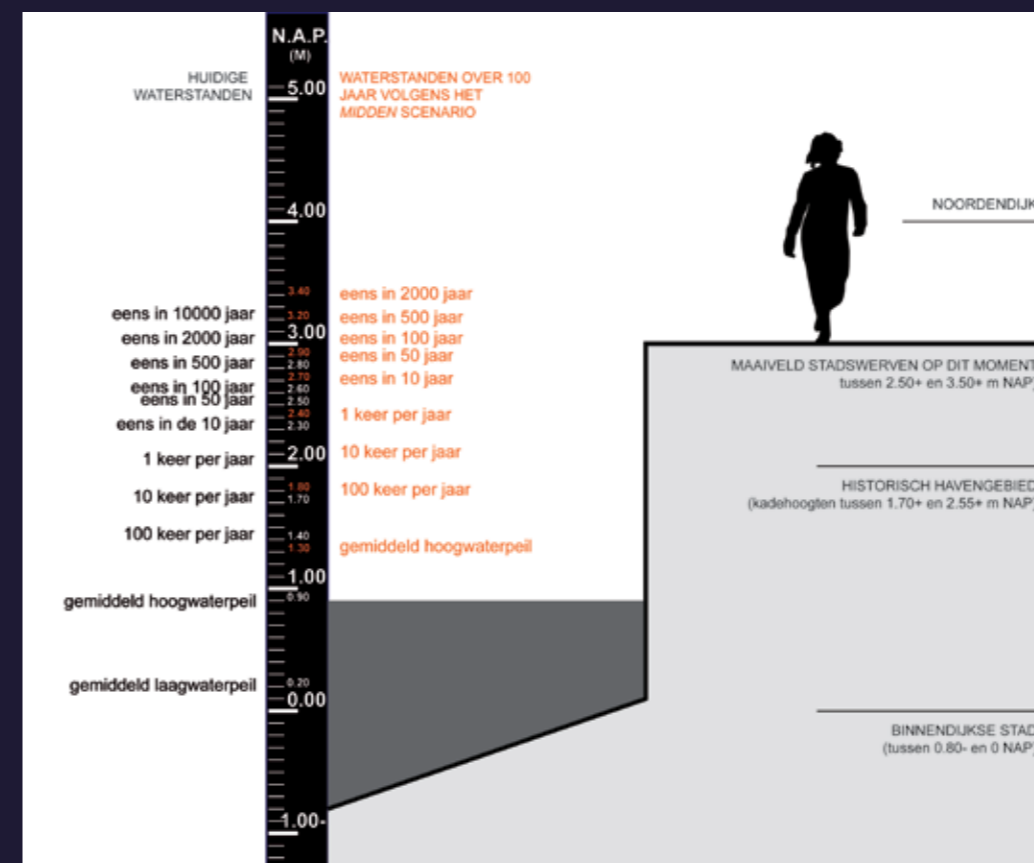
Op het moment dat het maaiveld niet wordt opgehoogd naar 4m +NAP, zal bebouwing en openbare ruimte 'hoogwaterbestendig' moeten zijn. De bebouwing heeft een veel directere relatie met het water waardoor een karakteristiek "Dordts" woonmilieu te maken is. Daarnaast betekent dit dat de materiële schade en de overlast bij hoog water zo laag mogelijk moeten zijn. Hoogwaterbestendige bebouwingstypen zijn bijvoorbeeld

bebouwing met een opgetild vloerpeil, op palen, drijvend, amfibisch (normaal op het droge, met hoogwater drijvend), of met een waterdichte voet.

### ENKELE BELANGRIJKE BEVINDINGEN UIT HET PROJECT:

- Hoogwater in een buitendijks gebied als Stadswerven is een heel ander fenomeen dan een overstroming binnendijks: het water komt langzaam op, stroomt niet hard, komt nooit heel hoog te staan en zal (met goede afschotten en afwatering) ook weer vanzelf uit het gebied verdwijnen. Waar een overstroming binnendijks een ramp zou zijn, is hoogwater buitendijks hoogstens een overlastsituatie.
- De fluctuaties in waterstanden zijn in Dordrecht relatief klein: het verschil tussen gemiddeld hoogwater en gemiddeld laagwater is op dit moment 70 cm, een extreme waterstand die eens in de 2000 jaar voorkomt zou volgens het gebruikte toekomstscenario (KNMI WB21 middenscenario over 100 jaar) 3.40 m +NAP bedragen. Dit is 2.50 meter hoger dan het gemiddeld hoogwater van dit moment (0.90 m +NAP). Ter vergelijking: in Hamburg is het verschil tussen gemiddeld laagwater en gemiddeld hoogwater 3.5 m en ligt het stormvloedniveau op 7,5 m +NAP).
- Dordrecht is een zoetwatergetijdengebied, dus veel vegetatie is mogelijk. Overigens is het wel zo dat met een noordwester storm het water wel tijdelijk brak kan worden en ook is onzeker wat er in de toekomst gebeurt, als de zeespiegel verder stijgt.
- In verband met het nautische regime lenen vooral de oevers van het Wantij en de zijtakken, zoals de zuidelijke insteekhaven en het Vlij, zich goed voor lager gelegen maaivelden met aangepaste bebouwing.
- Voor bepaalde bebouwingstypen is een juiste maaiveldhoogte cruciaal. Ter illustratie: een amfibische woning ontleent een deel van zijn kwaliteit aan het feit dat je kan meebewegen met water. Als dit vervolgens maar eens in de 10 of 100 jaar gebeurt, is de kans groot dat een gebruiker het nooit zal ervaren.

De uitdaging is om binnen Stadswerven te zoeken naar verschillende typen oplossingen, voor zowel nieuwe bebouwing als de openbare ruimte, die op een bijzondere wijze de spanning opzoeken met het omliggende water. Het zoeken van een directe relatie met het water kan zorgen voor een specifieke kwaliteit voor Stadswerven.







# ONTWERP OP HOOFDLIJNEN

## RELIËF

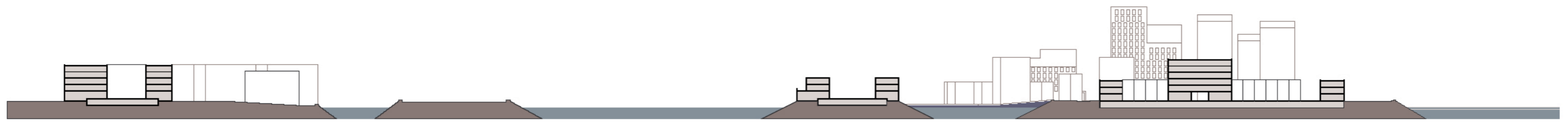
De voor het projectgebied ontwikkelde reliëfkaart komt zoveel mogelijk voort uit de bestaande situatie en terreingegevens en uit de manier waarop in het projectgebied met het water wordt omgegaan. Met reliëf kunnen zowel subtiele als abrupte en contrastrijke overgangen naar het water worden gemaakt. Met reliëf kan de afstand worden bewaard en met minder hoogte kan men het water naderen. In het algemeen zijn het huidige gesaneerde maaiveld en de bestaande locatie van de oever het vertrekpunt voor de gebouwen en de openbare ruimte. Dat geldt voor het hele gebied en voor elk van de afzonderlijke deelgebieden. Ondanks het feit, dat deze bestaande situatie als vertrekpunt wordt genomen, moeten toch veel nieuwe oevers worden gemaakt. Het ontwerpen van het reliëf is dan ook in de eerste plaats een pragmatisch zoeken naar randvoorwaarden. De huidige maaiveldhoogte van gemiddeld 3,00m1 boven N.A.P. is in zoverre vertrekpunt, dat deze zo min mogelijk wordt geroerd of verlaagd. De maaiveldhoogte gaat daardoor veranderen: de vloeren en straten van onder andere parkeergarages worden zoveel mogelijk vanaf de bestaande maaiveldhoogte opgebouwd. Dat betekent dat er een grote variatie in maaiveldhoogte van de openbare ruimte zal ontstaan. Misschien, dat daarbij niet de ligging en positie van de oevers verandert, maar dan toch de afwerking. En als de afwerking in de nieuw te maken stedelijke omgeving moet veranderen en wanneer ook de afwerkhoogte van het nieuwe maaiveld verandert, kan ook binnen de door de rivierbeheer gegeven marges een iets gewijzigde oeverlijn worden gerealiseerd. Voor de veiligheid en toegankelijkheid en voor permanent droge opstallen, moeten routes en hoogwatervrij terrein worden afgebakend. Voor het afvloeien van het oppervlakte-

water geldt hetzelfde. Zo blijken er binnen de strikte randvoorwaarden toch talrijke mogelijkheden te zijn voor gedetailleerde afwerking van de hoogte van de terreinen en van de precieze hoogteligging en positie van de begrenzing tussen water en land. De ambitie om met het reliëf het water te naderen en met reliëf ruimte te geven voor de dynamiek van het waterpeil, kan op verschillende manieren worden uitgewerkt.

Voor bijna de hele Kop van de Staart is het bestaande maaiveld van 3,00m1 boven N.A.P. vertrekpunt. Vanaf deze hoogte worden de gebouwen en buitenruimtes gemaakt. Voor een veilig circuit moeten de Merwedekades en een gedeelte van de Maasstraat op minimaal 4,00m1 boven N.A.P. worden aangelegd. Dat moeten de Merwedekades en (een gedeelte van) de Maasstraat zijn. Dus daartoe wordt 1,00m1 opgehoogd. Dat is meteen een mooie leeflaag voor de boombeplanting. De Maasstraat begint vanaf de kruising met de Merwedelaan bij de Prins Hendrikbrug op bijna 5,00m1 boven N.A.P. . Als de vloeren van de gebouwde parkeervoorzieningen aan weerszijden bij benadering op maaiveld gelegd worden, dan kan de vloer gemaakt worden zonder verder veel te vergraven of grond af te voeren. Op dat peil van circa 3,00m1 plus kan er zelfs gewerkt worden met een open verharding in de parkeergarages. De Maasstraat zou nabij de Merwedestraat deels op 5,00m1 plus kunnen komen te liggen. Het verschil tussen het peil van de Maasstraat en het dak van de parkeervoorzieningen is dan minder dan 1,00m1. Als er op de parkeergarages wordt verder gebouwd, dan sluit het maaiveld van de Maasstraat nagenoeg op de eerste vloer van de gebouwen aan. Dan vormen de Merwedekade en de Maasstraat tezamen het

hoogwatervrije terrein en bieden deze de vereiste twee veilige routes. Over het Wervenpark moet een route door middel van een brug worden gemaakt met een tweede aansluiting op de Merwedestraat.. Met deze hoogteligging van de Kop van de Staart vormt de Maasstraat een soort hoge rug en waterscheiding. De genoemde hoogtes vormen het vertrekpunt voor het Masterplan. In de openbare ruimte en in het te detailleren stedenbouwkundig plan zullen de hoogtes enigszins variëren. Vanaf de Maasstraat lopen de dwarsstraten in de richting van het water naar beneden. In de richting van de Merwededaalen de straten ongeveer 1,00m1. In de richting van het Wantij kunnen de verschillen groter zijn: de straat langs het Wantij kan op 2,00m1 of op bijna 3,00m1 worden aangelegd. Ter hoogte van de zuidelijke insteekhaven kan de Maasstraat iets naar beneden, omdat hier geen parkeervoorzieningen worden gemaakt. Zo worden op het principe de nodige uitzonderingen gemaakt. De afwerking van de oevers op de Kop van de Staart heeft ook alles met dit reliëf te maken. De Merwedekade wordt helemaal van stortsteen gemaakt. Onder water wordt de door de rivierbeheerder vereiste belijning gemaakt. Op de kade worden de kenmerkende en voor het stedenbouwkundig plan juist zo noodzakelijke verspringingen gemaakt. Tussen de vloeiende lijn en de verspringingen van straten en blokken, is met telkens dezelfde materialen een per kaderuimte verschillende ruimte voor beplanting gemaakt. Het Wervenpark is hierop een uitzondering. Ter hoogte van de oude constructies wordt een lage kade gemaakt, tot aan de kruising tussen Maasstraat en Merwedestraat, juist tot de aanlanding van de Prins Hendrikbrug. Over dit park moet dan wel een hoogwatervrije route in de vorm van een brug wor-

den gemaakt. Dit is meteen een wezenlijke koppeling voor het vervolg van de ontwikkelingen en een stedelijk interieur op de rest van de Staart. De Wantijzijde van de Kop van de Staart is nog meer gedifferentieerd als gevolg van het reageren op en verwerken van de lokale gesteldheid. Ook de zuidzijde van de punt van de Kop van de Staart is met stortsteen gemaakt. Aan de waterzijde van het laaggelegen plein is een kade voorgesteld. Iets meer oostelijk kan de oever voor het eerst worden bepaald door een appartementgebouw. Tussen dit gebouw en de insteekhaven wordt de straat verlaagd tot vlak boven het water. Parallel aan de straat wordt met stortsteen een waterpark gemaakt. Dan gaat de kade weer omhoog tot aan de Maasstraat. Hier wordt geen kade, maar een grazen talud met paden en boombeplanting gemaakt, met aan de voet een drijvende promenade die als passantenhaven kan worden gebruikt. De kade bij de Biesboschhal moet worden hersteld om er over de volle lengte een terras over het water aan op te kunnen hangen. Het schiereiland wordt met grondgebonden woningen in drie geschakelde blokken bebouwd. Op haar uiteinde bevindt zich boven het water een beplante plek met aan drie kanten water. Tussen de Biesboschhal en Prins Hendrikbrug kan het insteekhaventje blijven bestaan. Alle verdere nieuwe bebouwing komt precies op de kade te staan. Op het zogenoemde Watertorenterrein is de bestaande beplante contour van het eiland het uitgangspunt. In die contour wordt met stortsteen en een steiger een passantenhaven gemaakt. In het verlengde van de Parklaan wordt het maaiveld in geometrische vlakken iets verlaagd om een nieuwe villatuin te kunnen maken met daarin twee geschakelde appartementgebouwen aan een half open hof met over







••••• MERWEDE

de passantenhaven en door de alleen ter plaatse opgesnoeide boombeplanting uitzicht op het water. De kade rond Villa Augustus blijft intact, maar met een beter te detailleren inrichting kunnen het recreatief gebruik en de beeldkwaliteit aanzienlijk worden geoptimaliseerd.

Op de zuidelijke oever van het Wantij rond het Energiehuis is sprake van één aaneengesloten maaiveldniveau, vanaf de Noordendijk licht hellend naar het water van het Wantij. Zo kan het oppervlaktewater direct en ongehinderd afstromen. De afwerking van de oevers komt voort uit de situatie. De Lange Wantijkade blijft precies zo bestaan. Daarna zal in oostelijke richting een woongebouw de kade moeten maken. De Lange Wantijkade buigt af naar Lijnbaan en Biesboschstraat. Buitenom over het water kan een semi-openbare route worden gemaakt, die tegelijk als private aanlegsteiger dienst doet. Dan loopt de kade tegen een in het water geplaatst appartementgebouw. Hier is met een oplopend steegje connectie met het nieuwe plein op het uiteinde van de Lijnbaan gemaakt. Aan de oostzijde van het in het water geplaatste appartementgebouw is de vorig jaar opgeleverde oever het vertrekpunt. Het gedeelte met gras en bomen kan tot aan het keurig gerangschikte natuursteen worden verlaagd. Daarmee is er meer connectie mogelijk met het water. Daarmee is de oever gedifferentieerd ten opzichte van de verbeterde omloop rond Villa Augustus. En hiermee kan het water ook beter met de nieuwe woonomgeving aan de stadskant worden verbonden. Het water kan met slechts wat meerpalen en enkele trapjes voor het stallen van bootjes van de nieuwe bewoners worden gebruikt. In een hoogwatersituatie overstroomt de bovenkant van de kade. Alle verkeer moet dan over het verlengde

van de Lijnbaan. Met deze verlaging wordt het water van het Wantij nog dichterbij het water van het Vlij gebracht, daartoe hoeft er geen brug in de Oranjelaan te worden gemaakt. Maar dit naderen van water tot water kan nog wel wat worden gedramatiseerd. Bij extreem hoge waterstand, zal het zijn alsof er hier een brug ligt.

-  hoogwatervrije routes
-  hoogwatervrij terrein
-  incidenteel overstroombaar
-  bij hoogwater overstroomd



# ONTWERP OP HOOFDLIJNEN

## GROEN



Het projectgebied wordt een stedelijke omgeving aan het water. Groen wordt daar gemaakt waar haar plek duurzaam kan worden gegarandeerd. Daartoe is een groenstructuur voor het plangebied uitgewerkt. In het plan als geheel zal opvallen, dat de contour en het interieur van het Watertorenterrein zich als een villapark en misschien zelfs wel als een uitloper van de Biesbosch manifesteren. De beide andere plandelen hebben een meer stedelijke entourage. Voor het beschrijven van de ontwikkelde groenstructuur kan dezelfde route als in de voorgaande rubrieken nog een keer worden gevolgd. Op de Kop van de Staart is de Maasstraat tot aan de straat naar het plein op de punt, met bomen beplant. Bij de Merwedestraat als een stedelijke laan met haast solitaire bomen; dan een onderbreking ter hoogte van de Biesboschhal; langs de noordoever van de zuidelijke insteekhaven een beplante promenade en als interieur van de stadserven op de Kop van de Staart een plantsoen en speelplein met bomen. De Merwedekade is a-symmetrisch beplant eveneens met ver uit elkaar staande bomen met daartussen een eigen parkeervak. Ter hoogte van de stadserven is net als aan de Wantij-zijde ook aan de Merwedezijde een kadepark voorgesteld. Opvallend in de hoofdstructuur zijn verder het Wervenpark als groene wig in het verlengde van de Prins Hendrikbrug; het nagenoeg niet beplante meest westelijke plein met de brug; de twee beplante straten met tuintjes en hofjes in het centrale gebied; het beplante binnenstraatje en het speelplein in het buurtje boven de zuidelijke insteekhaven en de lange beplante straten op de overgang naar het oostelijk deel van de Kop van de Staart.

Het Watertorenterrein is al getypeerd. De beplanting op de oevers wordt gekoesterd en ter hoogte van de appartementen meer gecultiveerd. De omloop rond Villa Augustus wordt met bomen, hagen, gras en klimop verbeterd. Rond het Energiehuis is een nieuwe eigentijdse, stedelijke ruimte voorzien. In het verlengde van de Lijnbaan wordt een bomenplein (het Lijnbaanplein) gemaakt met een zichtas over de Lijnbaan naar de Nieuwkerk aan de overzijde van de Riedijkshaven. Het nieuwe Lijnbaanplein is leeg. Rond het regiokantoor wordt de boombeplanting voorlopig gespaard, om twee tuinen te kunnen maken. Een slijk begrensd voortuin als bevestiging van het entreegebied van het regiokantoor aan de Noordendijk. Een binnenmilieu met gras en bomen in het verlengde van Lijnbaan en Lijnbaanplein. Op de te verlagen kade aan het Wantij komen bij de tuinen van de appartementen telkens een paar treurwilgen te staan.



bomen



tuinen / gazon / park





# ONTWERP IN HOOFDLIJNEN

## OPENBARE RUIMTE



De openbare ruimte in het plangebied bestaat uit het wateroppervlak en uit het stelsel van straten en pleinen. De Kop van de Staart toont zich als een stadseiland. De afwerking is hoogwaardig en tijdloos als in de historische binnenstad: hetzelfde straatmeubilair, eerste orde grote bomen, gebakken klinkers en natuurstenen bandjes, om zo nu en dan op de pleinen met natuursteen en in de parken met grind of schelpen andere sferen en accenten te kunnen maken. Op het nieuwe stadseiland is de openbare ruimte bewust fijnmazig gemaakt. En dat is gebeurd met de meest traditionele en herkenbare typologieën als basis: straten, een laan, de brink schuin tegenover de Biesboschhal, pleinen, binnentuinen, binnenterreinen, een park, een promenade en de bijna eenvormige maar verspringende kades. Het Watertorenterrein is een onderdeel van de villabuurt geworden, badend in het groen, met een minimum aan bebouwd terrein. De openbare ruimte rond het Energiehuis tussen Noordendijk en Wantij vormt een normale stedelijke ruimte. Het is rustig geordend in het stratenpatroon dat ritmisch aan weerszijden van het Energiehuis over de Lijnbaan is doorgezet. Het 'luistert' nog even naar de ondergrondse kabels en leidingen, maar vervolgens wordt rond het huidige regiokantoor, precies het-zelfde ritme weer voortgezet. De ontwikkeling van het voorzieningen- en kantorenprogramma moet gezien worden in samenhang met de kwaliteit van de openbare ruimte, looproutes/ routing, doelgroepen en locatie parkeergelegenheid/garages. Daarbij gaat het om de juiste menging van kantoren en voorzieningen, zowel op gebieds- als gebouwniveau. Niet in elk deelgebied en/of gebouw hoeft sprake te zijn van een functiemenging. De Lijnbaan wordt mede door de onderbroken kade en door het rangschikken

van de voorzieningen de drager voor de binnenmilieus. Vanaf het Lijnbaanplein is er over de Noordendijk de connectie met de 19e eeuwse gordel langs het Merwesteinpark en tot aan het station. Over de Lijnbaan gezien in westelijke richting is er de connectie met de historische binnenstad. De buurtjes, het stadseiland, het Wantijeiland en de buurtjes rond het Energiehuis zijn onderling verbonden door het intrigerende stelsel van kades en een nieuwe brug tussen Biesboschhal en Villa Augustus.

### BRUGGEN

Het projectgebied als geheel is gekoppeld aan de binnenstad met een lange nieuwe brug van het plein op de punt van de Kop van de Staart tot op het Noorderhoofd. Vanaf het Noorderhoofd is er directe verbinding over de nieuwe Riedijkshaven, via Riedijk en Voorstraat tot aan het Scheffersplein, de Visbrug, het Stadhuis en de Grote Kerk. Door de situering van de bruggen, en de vormgeving van de openbare ruimte, ontstaat de mogelijkheid om een rondje te wandelen gekoppeld aan alle voorzieningen rond het hart van de Stadswerven, het Wantij. Door deze bruggen worden de verschillende onderdelen van het plangebied aan elkaar gekoppeld en kunnen de voorzieningen in het plangebied elkaar versterken.



-  water
-  kades (stortsteen)
-  bomen
-  tuinen / gazon / park
-  wegen en straten
-  trottoirs
-  pleinen
-  (binnen)hoven
-  bruggen / steigers / boardwalk

# ONTWERP IN HOOFDLIJNEN

## BEBOUWING



In het plangebied is de rangschikking van opstallen en de korrel van de opstallen niet zomaar met een paar woorden te treffen. In het fijnmazig stelsel van straten en pleinen op de Kop van de Staart zijn grotere bouwvelden, kleine blokken, grote blokken, langgerekte blokken, hofjes, torentjes, grote Dordtse huizen en zelfs kadewoningen getekend. Deze gedifferentieerde setting komt voort uit de intrigerende situatie. In het patroon van straten en in de ruimtelijke schakering van de opstallen wordt de geschiedenis van de context voortgezet. Er is alle aanleiding om daarop zo precies en zo gedifferentieerd met het opbouwen en uitbouwen van de bouwblokken verder te kunnen gaan.

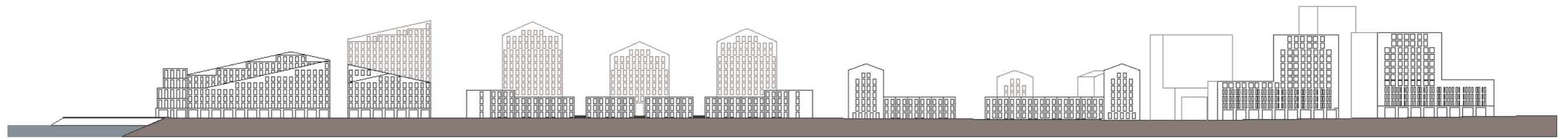
Het fijnmazig stelsel van straatjes leidt ertoe dat zo nu en dan in het verlengde van straten accenten zijn te maken met erkers, balkons of bouwhoogte of straks met afwijkende architectuur. Ook worden op enkele plaatsen poorten en galerijen voorgeschreven.

Een bijzondere opgave is om met deze dichtheid van bebouwing in de gebouwen voldoende woningen, voorzieningen en stalling van auto's te kunnen combineren. Daartoe zijn uiteenlopende oplossingen voor het parkeren getekend. Het reliëf en de buitencontour van het hoogwatervrije terrein zijn hiervoor gebruikt. Zo kunnen op de Kop van de Staart aan weerszijden van de as van de Maasstraat winkels, woningen en voorzieningen direct aan de straat worden gemaakt. Aan de lager gelegen kades zullen de lobby's van de appartementen, wonen op de beletages en daar beneden en in de dwarsstraatjes de toeritten voor de parkeergarages worden gemaakt. Maar op de percelen waar geen gebouwde parkeervoorzieningen zijn gedacht, staan de opstallen gewoon op

maaiveld, waardoor op het nieuwe stadseiland heel overtuigende nieuwe Dordtse huizen met behoorlijke achtertuinen kunnen worden gemaakt. Zo is het volume van de opstallen per straat, per blok en per perceel zeer uiteenlopend en gedetailleerd op elkaar af te stemmen.






Op het Watertorenterrein kunnen op het beperkt uitgeefbare terrein in een mooie nieuwe tuin twee appartementgebouwen worden gemaakt, die zich aaneengesloten in de grote groene ruimte als een nieuwe villa kunnen manifesteren.

Rondom het Energiehuis wordt een heldere orthogonale verkavelingsstructuur voorgesteld die aansluit bij de negentiende eeuwse structuur. Binnen deze verkavelingsopzet zullen hier vooral appartementengebouwen verrijzen. De gebouwen kunnen verschillen in architectuur, bouwhoogte en structuur. Hier kunnen op een parkeergarage rond een binnentuin aan het water van het Wantij woningen worden gemaakt. In het verlengde van de as over de Groene-dijk staat één van de nieuwe gebouwen op de rand van het water. Daarbij is op terughoudende wijze, rekening houdend met het molenbiotop, zorgvuldig ingepast in het stadssilhouet, toch een accent gemaakt. Dit om het buurtje en het Energiehuis in de enscenering van de 19e eeuwse gordel en in de beleving van de stad te kunnen verankeren. Hierbij wordt rekening gehouden met de zichtlijn op de molen vanaf de Prins Hendrikbrug.



..... MAASTRAAT



-  bestaande bebouwing
-  gebouwen (drijvende woningen)
-  gebouwen (2 – 3 bouwlagen)
-  gebouwen (4 – 6 bouwlagen)
-  gebouwen (7 – 12 bouwlagen)

# ONTWERP IN HOOFDLIJNEN

## VERKEER EN PARKEREN

### VERKEER

Merwedestraat en Oranjelaan vormen tezamen één van de hoofdverkeersaders van Dordrecht. Deze verkeersader bepaalt de ligging van Stadswerven in de Drechtsteden. Dat is verkeerstechnisch, want de verbindingen van en naar de stad over dit tracé zijn heel erg goed. En dat is ruimtelijk. Door het project Stadswerven en door de voorgestelde veranderingen in de openbare ruimte wordt de ligging van de deelgebieden in de stad veel helderder. Langs de Oranjelaan en Merwedestraat worden de stadsdelen tussen Merwede, Vlij en Wantij duidelijker herkenbaar. Het regelen van het verkeer komt voort uit hoe de openbare ruimte als stedelijke ruimte is geordend. Als de openbare ruimte van een stadsdeel goed ontworpen is, dan is een belangrijk deel van het verkeer daarmee ook al geregeld. Mensen kunnen makkelijker en veiliger hun weg vinden, wanneer zij zich een zogenoemde 'mental map' kunnen voorstellen van hoofd- en bijzaken. In Stadswerven passen de openbare ruimte en de verkeersruimte heel goed op elkaar. Er wordt een eenvoudige en logische opvolging in hiërarchie voorgesteld, die helemaal voortkomt uit de landschappelijke en stedenbouwkundige situatie. De grote waterpartijen scheiden de stadsdelen. De hoofdverkeersader over Merwedestraat en Oranjelaan verbindt die stadsdelen met markante bruggen en een wal over het Vlij. Het aantal aftakkingen van die hoofdverkeersader is beperkt tot drie: de Noordendijk voor het gebied rond Lijnbaan, Energiehuis en de oostelijke binnenstad; de Parklaan en het nieuwe verlengde van de Parklaan het villapark rond het Wantijpark en voor Villa Augustus en de nieuwbouw op het oude waterfabriekterrein (het zogenoemde watertorenterrein); de Maasstraat voor de


hele kop van de Staart (van Plein 1940-1945 tot de punt van de Kop van de Staart). De Noordendijk krijgt vanaf de kruising met de Oranjelaan een meer open en gestrekt profiel met aan weerszijden bomen en vrijliggende fietspaden en daarbuiten de trottoirs, juist tot aan de zuidoosthoek van het Energiehuis. Daar buigt het profiel van de Noordendijk uit om een veilige overzichtelijke kruising met de Groenedijk te kunnen maken. Zo ontstaat een pleinruimte bovenaan de Groenedijk, aan de voet van het Energiehuis en haar parkeergarage. Vanaf het westelijk deel van de Noordendijk tussen Oranjelaan en Groenedijk, kan een circuit gemaakt worden, dat rond het huidige regiokantoor voert. Dit circuit bedient alle gebouwen. Op het westelijk deel van de Noordendijk tussen Vest en Groenedijk gebeurt precies hetzelfde. Ook hier kan over de Noorderstraat en Lijnbaan een lus worden gemaakt. Zo ontstaat daar een zeer goed bereikbare plek die autoverkeersluw is gemaakt. Die plek ligt precies rond het Energiehuis. De parkeergarage is direct bereikbaar vanaf de Oranjelaanzijde. Achter het Energiehuis is een lus gemaakt langs de loading docks, langs het nieuwe Lijnbaanplein en langs de verschillende ingangen van het Energiehuis. Aan het verkeersluwe Energiehuisplein is een school gesitueerd. De verkeerslus kan ook heel goed voor halen en brengen worden gebruikt. In het verlengde van de huidige Parklaan ligt een kruising op de Oranjelaan die tot heden nog maar voor de helft wordt benut. Hier zou over het terrein van transformatorhuis een toegang kunnen worden gemaakt voor twee kleinere appartementgebouwtjes en het nieuwe park daar- omheen. Dit is een heel logische plek om de nieuwe villatuin, de woningen en de passantenhaven bereikbaar te maken. Zo blijft het hele terrein nagenoeg autovrij.

Daar waar de Oranjelaan overgaat in de Merwedestraat ligt de kruising met de Maasstraat. Dit is een flink verkeersknooppunt. In het masterplan Stadswerven wordt er zelfs nog wat meer ruimte voor het verkeer genomen, om een goede en heldere aantakking op stad en Staart te kunnen maken. Door aan drie zijden van deze kruising grotere gebouwen te situeren, kunnen de openbare ruimte en verkeersruimte ook iets groter zijn. De verkeerskundige hiërarchie moet veilig en overzichtelijk zijn. De Oranjelaan maakt over de Prins Hendrikbrug een vloeiende bocht naar de N3 over de Merwedestraat. Dat is de hoofdverkeersruimte. Die ruimte is helder begrensd door de rooilijnen van de gebouwen. De stedenbouwkundige hiërarchie mag veel genuanceerder zijn. Westelijk van deze kruising ligt tot aan de punt van de Kop van de Staart de Maasstraat. Dat is op de kruising met een royaal profiel met winkels en wijd uit elkaar geplante bomen goed zichtbaar. Hier is sprake van een stedelijk knooppunt. In het verlengde van de Prins Hendrikbrug ligt bovendien een park. Het Wervenpark is een wigvormige parkruimte die helt in de richting van de rivier. Zo is het park ook een vizier op het landschap en deze kruising een markante plek in de hele agglomeratie. In westelijke richting loopt de Maasstraat helemaal door, maar juist ter hoogte van Biesboschhal en Zuidelijke insteekhaven is in de richting van de Merwedekade een pleinruimte gemaakt. Zo kan de hoofdverkeersstroom van auto's naar de Merwedekade worden geleid en over het Wervenpark terug naar de Merwedestraat en vice versa. Zo wordt voor auto's de Merwedekade een herkenbare en veilige ruggengraat en niet de Maasstraat. De Maasstraat is een rechte lijn, waarop en waarlangs men zich oriënteert. Maar door versmallen en verbreden is de

Maasstraat meer dan de andere straten op wonen, winkelen, flaneren en spelen ingericht, als het interieur van dit nieuwe stadseiland als geheel. De voor auto's beschikbare ruimte wordt versmald en er zou hier zelfs eenrichtingverkeer kunnen worden gemaakt. Ter hoogte van 'de stadserven' kan de Maasstraat zelfs helemaal verkeersluw worden gemaakt, omdat langs Wantij en Merwede kades zullen worden gemaakt. De punt van de Kop van de Staart is uitstekend bereikbaar via de Merwedekade. Maasstraat en Merwedekade zijn met de brug over het Wervenpark ook de permanent hoogwatervrije straten, zodat een veilig, eenduidig en een nooit geblokkeerd circuit kan worden geboden. Wezenlijk voor de stad, voor haar bewoners en gebruikers zijn de verbindingen rond het Wantij en de verbindingen met de oude binnenstad. Hiertoe worden twee nieuwe bruggen gemaakt. Een brug van de Riedijkshaven naar het plein op de punt van de Kop van de Staart en een nieuwe brug tussen de voorzieningen van Biesboschhal en de tuinen op het Watertorenterrein. Zo wordt met het Masterplan Stadswerven eindelijk het 'rondje Wantij' gemaakt: een mooie en afwisselende nieuwe Dordtse stadswandeling, die langs historische en eigentijdse stedelijke ruimtes voert.

### KADER

De toekomstige inrichting van het gebied dient te voldoen aan de eisen/kenmerken die gesteld worden in het landelijke programma van Duurzaam Veilig en de ASVV. Voorgesteld wordt om in de verdere uitwerking een gedeelte van dit gebied binnen de 30 km zone te laten vallen en de hoofd-ontsluiting 50 km zodat een aantrekkelijk verblijfsgebied kan ontstaan.

-  wegen en straten
-  trottoirs
-  pleinen
-  bruggen / steigers / boardwalk
-  parkeren op straat
-  halfverdiept- en ondergronds parkeren
-  parkeerhuis



# ONTWERP IN HOOFDLIJNEN

## PROGRAMMA

Circa 70 hectare water en land, verscheidene stedelijke voorzieningen landen in de nabije toekomst in stadswerven, te weten: Scholen, winkels, ateliers, museum/expositieruimte, horeca, een wijkcentrum, een cultureel centrum, openbare parkeervoorzieningen en parkeergarages voor ca. 3.500 auto's, ca. 1.450 woningen en, kades, een jachthaven, bruggen, groene ruimte, pleinen, straten en tuinen

### PROGRAMMA

Stadswerven moet een nieuwe stedelijkheid leveren aan de gemeente Dordrecht, waarbij een directe link met de oude binnenstad aanwezig is, zowel fysiek als qua uitstraling. Het wordt wonen, werken en recreëren in een stedelijke setting, waarbij het water een belangrijke rol speelt. De Kop van de Staart is tenslotte niet voor niks een schiereiland tussen de Merwede en het Wantij, de vaarroute naar de Biesbosch. Op een dergelijke grote locatie worden verschillende functies



gecreëerd. (zie kaart) Deze zijn noodzakelijk voor het woonplezier maar versterken ook de beleving van de hele wijk. Een wijk van deze omvang bestaat niet alleen uit woningen, maar er moet worden nagedacht over commerciële functies en praktische parkeeroplossingen. Basis blijft dat juist deze optelsom van functies de kwaliteit verhoogd.

### WONEN

Zoals in elk stedelijk gebied zal het woonprogramma een gevarieerde mix (moeten) zijn. Deze mix ontstaat door een dynamisch proces en moet flexibel zijn met het oog op de toekomst. Flexibiliteit is een belangrijk uitgangspunt in het Masterplan. Het Masterplan is niet een strak, statisch uitgewerkt programma. Afhankelijk van de marktvraag kan het programma gedurende de looptijd van het project waar nodig aangepast worden. Het masterplan anticipeert op de behoefte vanuit de markt en heeft daarom voldoende mogelijkheden ingebouwd om zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit, deze markt te kunnen blijven bedienen. Dit betekent een flexibel ontwikkeld Masterplan.

Het programma omvat verschillende typen van grondgebonden woningen; stadswoningen, herenhuizen, rug aan rug woningen en woon-en werk eenheden. Daarnaast bestaat een deel van het woonprogramma uit appartementen. Hierbij wordt ook een zeer gevarieerd aanbod gecreëerd, van startersappartementen van ca. 60 m<sup>2</sup> tot ruime penthouses vanaf 200 m<sup>2</sup>. Daarnaast wordt er ingespeeld op de kracht van de aanwezigheid van het water, door specifieke woningen aan, in en op het water, waarbij de spanning en beleving van de rivier optimaal benut worden.

Uitgangspunt is dat elke woning een goede functionele buitenruimte heeft en optimaal gepositioneerd wordt ten opzichte van de zon en het uitzicht. Bovendien dienen de appartementen met een goede buitenruimte buiten het gebouw te worden ontwikkeld. Ook krijgen appartementen een goede externe berging. Dit zijn kwaliteiten die de verkoop maar zeker ook de leefbaarheid van een appartement vergroten. Er wordt gestreefd naar kleinschalige appartementgebouwen. Dit geeft een luxere beleving van het woongebouw. Daarnaast komt het de faseerbaarheid ten goede. Uitgangspunt is dat alle woningen, zoals te lezen in het hoofdstuk duurzaamheid, zijn aangesloten op een WKO-systeem (Warmte Koude Opslag). Uniek sellingpoint hierbij is dat woningen naast de vloerverwarming ook vloerkoeling krijgen.

### COMMERCIEËL

Bij een stedelijk gebied hoort naast een woonprogramma ook een divers commercieel en cultureel programma. Hiermee wordt niet alleen de levendigheid vergroot, maar is ook de leefomgeving een stuk interessanter voor bewoners. Zo bevindt zich in het plan een uitgebreid horecacluster, voornamelijk georiënteerd op de punt van de Kop van de Staart. Daarnaast is er een commercieel- en wellness cluster gevestigd in en rondom de bestaande Biesboschhal. Het Wervenpark Oost gaat mogelijk plaats bieden voor een nautisch centrum in combinatie met Holland Experience. Deze biedt, in combinatie met de Biesboschhal locatie, de mogelijkheid om custom made kantoren te ontwikkelen. In het zuidelijk deel tenslotte is tegenover het nieuwe cultuurcentrum in het voormalige Energiehuis plaats voor een Montessorischool.

### PARKEREN

Parkeren in een stedelijk gebied is in het algemeen een interessante uitdaging voor ontwerpers en ontwikkelaars. In het Masterplan Stadswerven is op een zorgvuldige manier met de verschillende parkeeroplossingen omgegaan. Op diverse plaatsen worden stallingsgarages half verdiept onder de bouwblokken ontworpen, specifiek voor de bewoners. Daarnaast zijn op plaatsen waar dit mogelijk is parkeergarages bovengronds gesitueerd. Deze plaatsen zijn specifiek geselecteerd, zodanig dat dit geen afbreuk doet aan de belevingswereld op maaiveld. Door voor een geïntegreerde opbouw van een gebouw te kiezen, waarbij boven op de commerciële plintfuncties een aantal lagen parkeren en daarop een aantal lagen woonfuncties worden ontworpen is het mogelijk om het parkeren naadloos op te laten gaan in het gebouwwerk. Tevens is op een inventieve wijze gebruik gemaakt van de noordelijke insteekhaven. Deze wordt deels gebruikt als depot voor te verwerken grond met daarboven een ondergrondse stallingsgarage. Het levert op maaiveld een stedenbouwkundige meerwaarde ten opzichte van verhoogde parkeergarages. Daarnaast is het technisch en economisch gezien ook nog een goede oplossing. Tenslotte is op het zuidelijk deel een bovengrondse parkeergarage bedacht die qua volume in de stedenbouwkundige setting is opgenomen. De uitstraling die een dergelijk gebouw biedt, mits goed ontworpen, past prima in een stedelijk gebied. Daarnaast is dit een economisch zeer verantwoorde oplossing. Hierdoor wordt de grote parkeerdruk op het zuidelijke gedeelte (door o.a. het cultuurcentrum, het regiokantoor en de P+R functie) op een goede en verantwoorde manier opgelost. De maatvoering en inrichting van de

stedelijke zones

- winkelgebied
- cultureel cluster
- waterrecreatie
- recreatie
- openbare ruimte aan het water
- plein of hof
- park of tuin

bestaande stedelijke functies

- eten en drinken
- overnachten
- cultuur
- veer

nieuwe stedelijke functies in stadswerven

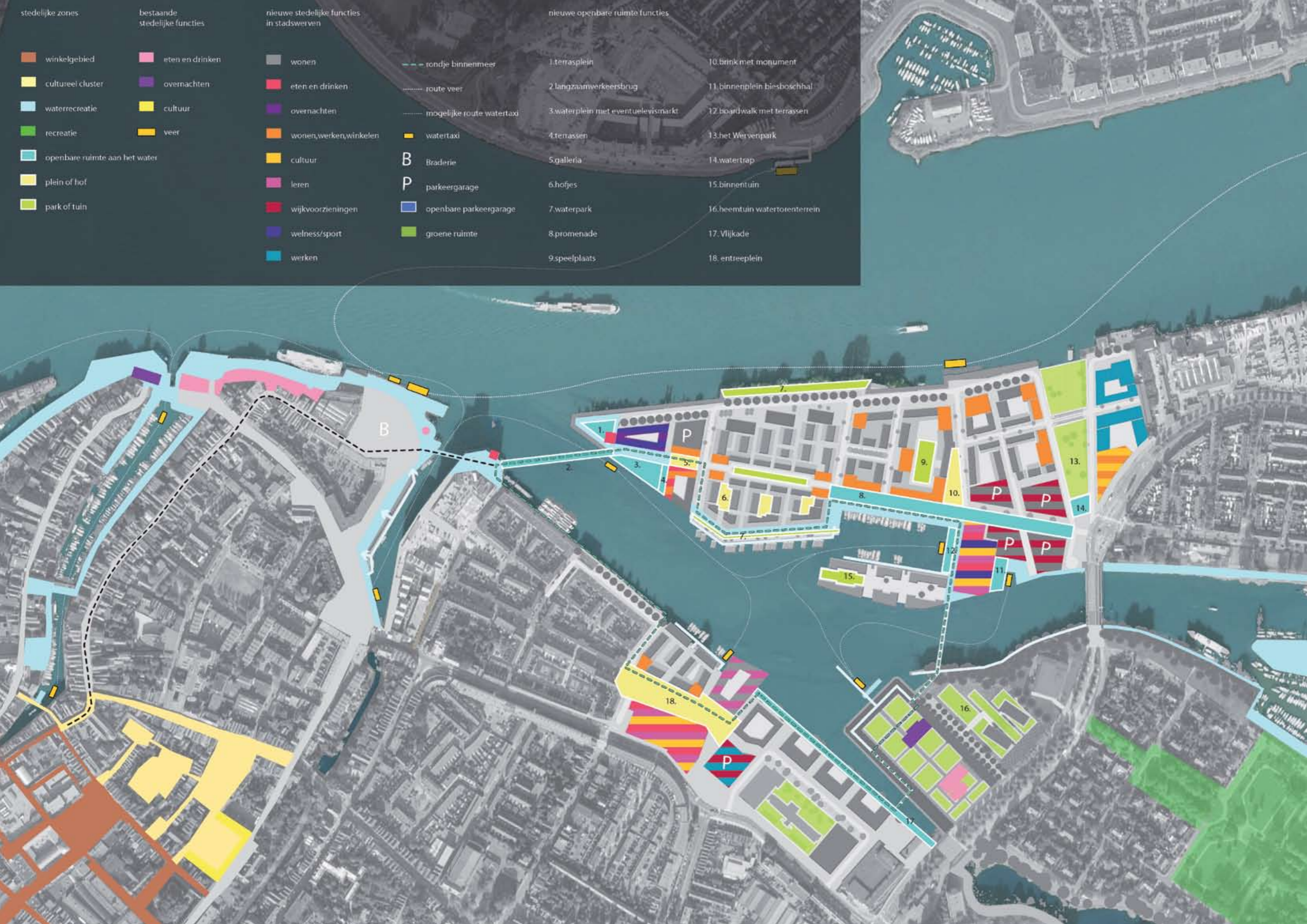
- wonen
- eten en drinken
- overnachten
- wonen, werken, winkelen
- cultuur
- leren
- wijkvoorzieningen
- welness/sport
- werken

nieuwe openbare ruimte functies

- rondje binnenmeer
- route veer
- mogelijke route watertaxi
- watertaxi
- Braderie
- parkeergarage
- openbare parkeergarage
- groene ruimte

nieuwe openbare ruimte functies

- 1. terrasplein
- 2. langzaamwerkeersbrug
- 3. waterplein met eventuele vismarkt
- 4. terrassen
- 5. galeria
- 6. hofjes
- 7. waterpark
- 8. promenade
- 9. speelplaats
- 10. brink met monument
- 11. binnenplein biesboschhal
- 12. boardwalk met terrassen
- 13. het Wervenpark
- 14. watertrap
- 15. binnentuin
- 16. heemtun watertorenterrein
- 17. Vlijkade
- 18. entreeplein





garage's is een belangrijke opgave voor de verdere uitwerking. In de uitwerking zal ook nader moeten worden bepaald waar de plek van de uit/inritten zal komen te liggen.

#### DE PUNT

De punt van de Kop van de Staart moet het verbindingspunt met de binnenstad van Dordrecht worden. Op de punt van dit schiereiland moet een culinair cluster (dining & wining) met een toprestaurant kunnen komen met rondom het lager gelegen plein aan het Wantij kleinschalige voorzieningen. Deze unieke plek wordt **de** nieuwe attractie van Dordrecht. Daarnaast biedt deze plek plaats voor luxe hoogstedelijke woonmilieus. In dit gebied zijn riante appartementen met uitzicht op Merwede en Wantij bedacht. Het parkeren is bovengronds opgelost met een commerciële plintfunctie.

#### STADSERVEN

Het buurtje heeft aan de Merwede kant forse kloeke gebouwen met mooie appartementen aan de rivier. Daarachter ontstaat een intiemer milieu waar grondgebonden stadswoningen worden afgewisseld met rug aan rug woningen. Hierdoor ontstaat een gezellig, wat diffuser woonmilieu met vooral langzaamverkeerroutes. Wonen aan hofjes en autovrije straatjes is hier een kwaliteit. Aan het Wantij is een interessant, direct aan het water gelegen woonmilieu gecreëerd. Bij (extrem) hoogwater stroomt een deel van het openbare gebied



zelfs onder waardoor de buitenruimte van de woningen direct aan het water komt te liggen. Tevens biedt de oever van het Wantij ruimte aan drijvende woningen. Hier wordt het UFM in optima forma beleefd!

#### DE HAVEN NOORD & WERVENPARK WEST

Hier worden grondgebonden woningen en stadswoningen met tuinen gerealiseerd. De slimme parkeeroplossingen zorgen voor een echt buurtje. Stadswoningen worden hier afgewisseld met kleinschalige appartementcomplexen langs de Maasstraat en de zijstraten. Aan de Merwedekant is er dan voldoende ruimte voor de wat grootschaligere appartementcomplexen. Binnen de bouwblokken ontstaan interessante semi-openbare ruimtes. Net als bij de oude noordelijke insteekhaven leveren deze ruimtes een prachtige ontspannings- en ontmoetingsplek voor de bewoners en hun kinderen.



### WERVENPARK OOST

Dit gebied kenmerkt zich door een wisseling tussen commerciële en culturele functies. Deze plek gaat plaats bieden aan het op te zetten Holland Experience in combinatie met een nautisch centrum. De rijke waterhistorie van Dordrecht wordt hier zichtbaar en kan ook écht beleefd worden. Het Wervenpark speelt hierbij ook een belangrijke rol met zijn nautische verleden.

Tevens biedt deze locatie plaats aan het ontwikkelen van custom made kantoren. Indien een opleidingsinstituut zich meldt is een deel van de locatie ook voor zo'n vestiging zeer geschikt. Het totale gebied zal door middel van een business case model onderzocht worden.

### BIESBOSCHHAL & DE HAVEN ZUID

De Biesboschhal wordt in oude ere hersteld en gerenoveerd. Deze prachtige locatie aan de zuidelijke insteekhaven gaat plaats bieden aan een wellnesscentrum met ondersteunende horeca. Tussen de Biesboschhal en de kruising langs de Maasstraat wordt een plint met een buurtwinkelcentrum ontwikkeld. Hierboven zal op een aantal lagen geparkeerd worden, waarboven zich weer appartementen en kantoren bevinden. Op het schiereilandje bij de Biesboschhal zal een prachtig woonmilieu met grondgebonden woningen direct aan de waterkant worden gerealiseerd, enerzijds georiënteerd op het Wantij en anderzijds op de zuidelijke insteekhaven, waardoor de mogelijkheid bestaat om een eigen bootje bij je huis te hebben. De woningen liggen met hun verblijfsgebieden direct aan het water en worden vanuit het binnenterrein, deels op de stallingsgarage, ontsloten.



### WATERTORENTERREIN

In de parken naast Villa Augustus ontstaat een ideale mogelijkheid voor twee urban villa's in het groen, gelegen langs een prachtige wateroever. Deze kleinschalige gebouwen passen perfect in de stedenbouwkundige setting en gaan heel natuurlijk op in hun omgeving. Deze urban villa's bieden plaats aan riante appartementen met zicht op het Wantij en het groen. Parkeren is hier halfverdiept opgelost.

### VLIJKADE & ENERGIEHUISPLEIN

Op de lange termijn wordt het regiokantoor herontwikkeld. Op korte termijn wordt een nieuw woonmilieu rond het regiokantoor gesitueerd. Dit woonmilieu met uitsluitend appartementen moet stedenbouwkundig aansluiten bij het woonmilieu rond het culturele centrum en het Lijnbaangebied. Deze woningen vallen binnen een wat hoger prijssegment, met voldoende kwaliteit en comfort. Wel zijn ze qua prijsniveau iets gunstiger geprijsd dan de appartementen op de Kop van de Staart. De grondgebonden woningen en appartementen rond het Energiehuisplein zijn juist een duidelijk verbindend element tussen het woonmilieu van Progrez in het Lijnbaankwartier en de nieuw te ontwikkelen woningen op de Vlijkkade. De appartementen aan het Energiehuisplein zijn deels bedoeld voor de startende woonconsument, en kunnen desgewenst ook voor een deel in het huursegment komen te vallen. Het parkeren in dit gebied is deels in een parkeerhuis bovengronds opgelost en deels half verdiept in de grond. In het gebied is tevens ruimte is voor een school en zorgvoorzieningen.





# 3.5 DE BUURTEN

# DE BUURTEN

Het wezen van het Masterplan is dat het door de modellering van de gehele openbare ruimte als vanzelf daarbinnen een aantal buurten doet ontstaan met ieder een eigen karakter. De gescandeerde Merwedekade, het grillige 'binnenmeer' van het Wantij, de Punt met het waterplein, de gelaagde waterkant langs het Wantij, de insteekhaven, het Wervenpark, de groene oase op het Watertorenterrein, het Energiehuisplein, de Vlijkade: al deze nieuwe stedelijke ruimten bepalen de specifieke identiteit van de aangrenzende buurten waarin gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. De stedelijke functies landen juist daar waar ze samen met die openbare ruimte een nieuwe stedelijkheid voor Dordrecht genereren. Zoals het commercieel cluster rond Biesboschhal en insteekhaven, direct aan de entree van de wijk, of de horeca met culinaire zaken aan hét verblijfsplein van Stadswerven op de Punt, gesitueerd in de luwte aan de zuidkade. Daardoor hebben de buurtjes elk ook een eigen type verkaveling, stratenplan, woonmilieu, hoogteopbouw en type interieur gekregen, met een heel eigen atmosfeer, door de functies die zij in zich hebben en hoe zij vanuit hun randen met de aangrenzende openbare ruimte eigen condities hebben gekregen. In het nu volgende kwaliteitsbeeld beschrijven wij deze specifieke sfeer van elke buurt.

DE PUNT: Aan het uiteinde van de Kop van de Staart bij de brug naar de binnenstad is een nieuw stadsplein - een waterplein - voor Dordrecht gecreëerd. Rond dit plein zijn drie bijzondere blokken geplaatst, die subtiel deze punt een heel eigen en gelaagd accent geven. Deze buurt wordt **de** nieuwe attractie voor Dordrecht.

DE STADSERVEN: Dit buurtje is de enige die ingeklemd ligt tussen Merwede en Wantij. Daarom is er in het hart een groen plantsoen, die een bijna dorps idioom geeft, samen met een intiem stratenpatroon schuin haaks op het water.

DE HAVEN NOORD: Dit buurtje heeft enerzijds, schuin, de view over het grote water van de Merwede, anderszijds de rechte oriëntatie op de haven.

DE HAVEN ZUID ligt als een schiereiland in het water en heeft alle Dordtse kenmerken van bouwen in het water.

HET WERVENPARK WEST verbindt de entree van het schiereiland met de Merwedekade en het Wervenpark.

HET WERVENPARK OOST begeleidt de route vanuit de stad naar de entree van de Maasstraat, en geeft vorm aan de oostrand van het Wervenpark.

DE BIESBOSCHHAL verbindt de entree van het gebied met de insteekhaven.

HET WATERTORENTERREIN versterkt de groene sfeer van het Wantij. Vlijkade: hier komt een robuuste verkaveling georiënteerd op de waterkant.

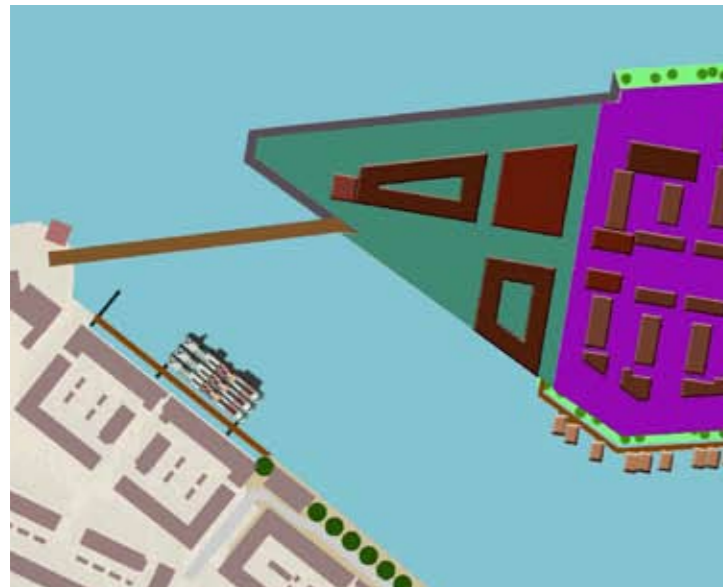
Rond HET ENERGIEHUIS komen gericht op de waterkant een aantal markante blokken tussen pleinruimte en water.





# **3.5 BEELDKWALITEIT PER BUURT**

# DE PUNT



## BUITENRUIMTE VOOR BEWONER EN STAD.

De grote kwaliteit van de plek ligt in het gegeven dat de Kop van de Staart aan drie zijden omsloten is door water. De markante kop aan het Drierivierenknooppunt, de noordelijke kades aan de Beneden Merwede en de meer intieme, zuidelijk gelegen en stedelijk georiënteerde kade aan het Wantij; ze benadrukken het specifieke karakter van deze plek. Een prominente plek in het stedelijk weefsel van Dordrecht, waar water en land elkaar ontmoeten. Een bijzondere locatie die zowel door bewoners als bezoekers ervaren moet kunnen worden. De sfeer van het Wantij en dynamiek van de rivier dringen overal in het plan door.

In het stedenbouwkundig concept wordt uitgegaan van een maximale footprint op de Kop van de Staart. De rand van het water, de karakteristiek van het gebied, opzoekend bij middel van de gebouwen. De brug, die de kop van de Riedijkshaven verbindt met de punt, 'landt' op een bijzonder, stedelijk plein, zuidelijk gericht, dat als een podium -met een gebouw in de rug- vrij uitzicht geeft op de stad.

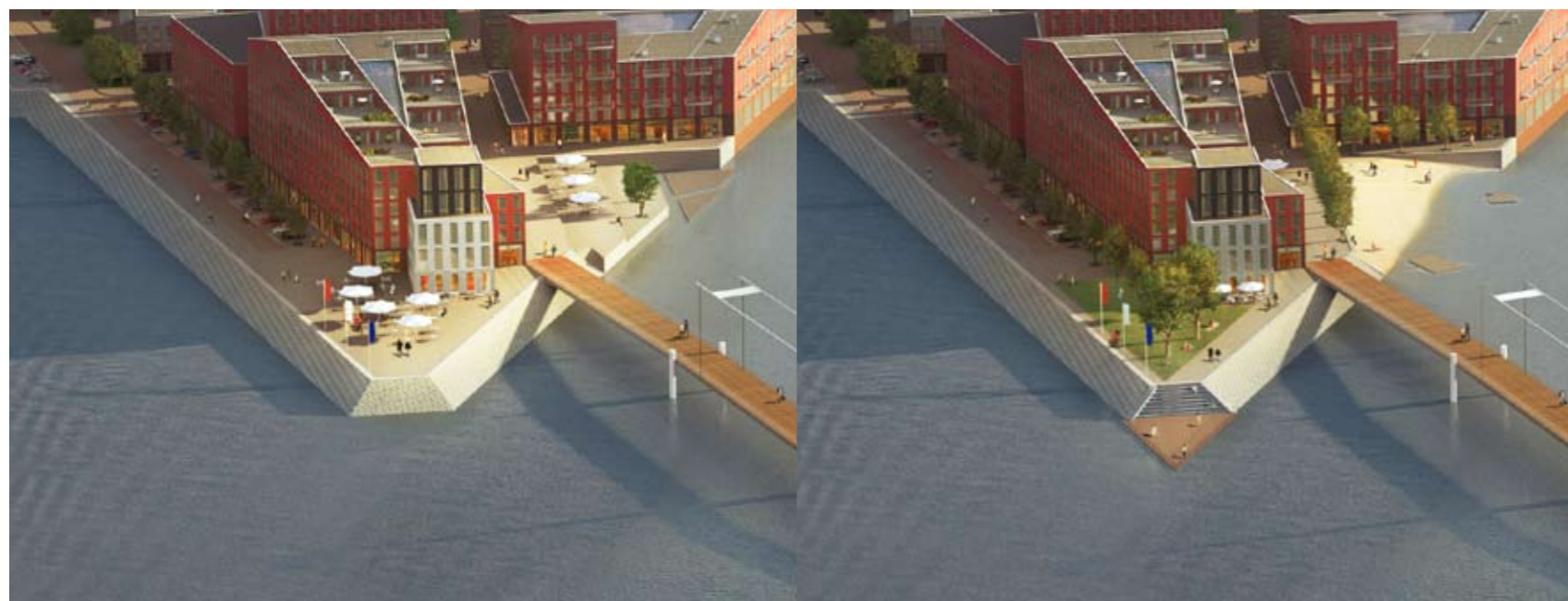
Drie bouwvolumes, ontworpen rondom dit waterplein, geven de plek een intimiteit en een beschutting ten aanzien van de ruigheid van de elementen op de punt.

Langs dit waterplein wordt activiteit verzekerd door kleinschalige voorzieningen waarboven gewoond wordt, en een horecavoorziening op de punt.

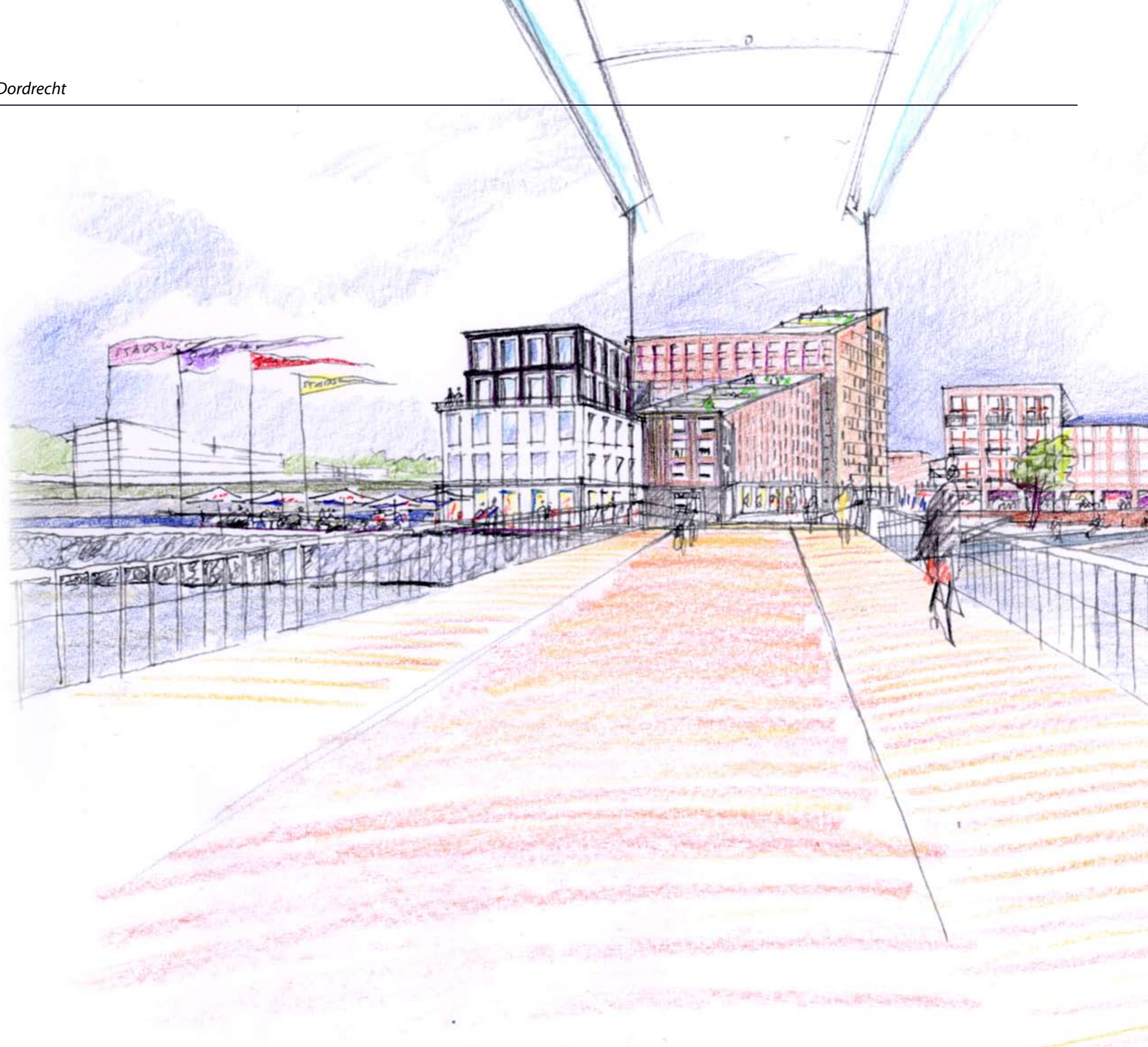
Zo wordt zoveel mogelijk (gebied) 'teruggegeven' aan de stad. Ongeacht het programma, is het essentieel dat deze plek een 'venster' biedt op de omringende landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.

Aan de noordzijde zoekt de bebouwing de ruigheid op van de Beneden Merwede. Een parkeergebouw waarboven gewoond wordt refereert naar de cultuur van stapel- en pakhuizen, verbonden met het maritieme milieu.

In de stedenbouwkundige uitwerking zal een keus gemaakt worden uit een meer groene of een meer stevige inrichting van de pleinen, dan wel een combinatie van beide. (zie links onder)

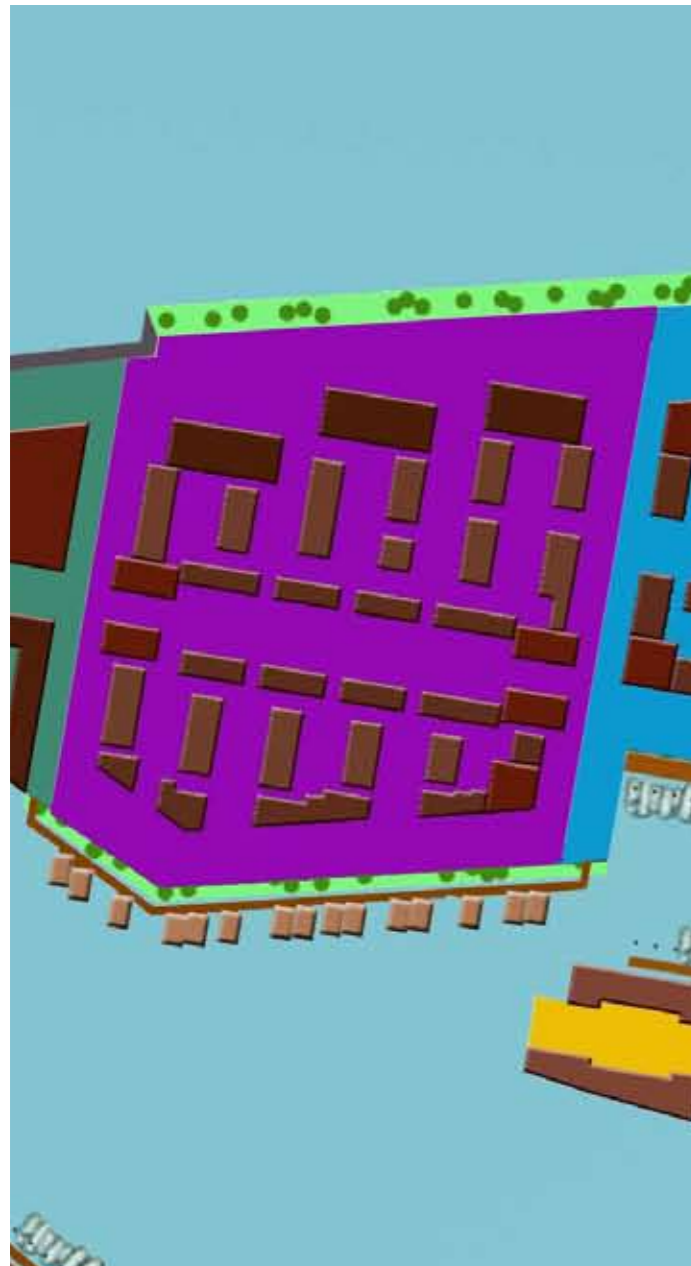








# STADSERVEN



## INTIMITEIT VOOR DE BEWONER IN DE STAD.

### DORP IN DE STAD

Het bouwveld tussen de 'punt' en de 'havens' wordt opgevat als een bouwblok met een formele rand en een informeel binnengebied; de binnenhoven. De rand is uitgewerkt als een aaneengesloten wand van gebouwen met een afwisselende maat en korrel, in functie van orientatie en uitzichten.

Aan weerszijden van het formele plantsoen worden op het binnengebied autovrije straatjes gevormd door grondgebonden woningen, kleine appartementgebouwen en ommuringen van tuinen. Het parkeren wordt voorzien onder het binnenterrein in halfverdiepte parkeergarages. Hierdoor hebben de gebouwen extra hoogte in de plint aan de straatzijde waardoor ook hier andere bestemmingen dan wonen – werken aan huis of commerciële activiteiten – kunnen worden

ingepast. De binnenhoven krijgen een eigen karakter dat aansluit bij de geborgenheid zoals we die terugvinden in de oude begijnhoven. Ze zijn opgevat als een orthogonale structuur van straatjes en pleintjes die als verblijfsgebied worden ingericht. De sfeer wordt bepaald door de tuinmuren, entrees, pleinen en rustplekken onder solitaire bomen. Het groen van de tuinen bepaalt tevens het beeld. Doorsteken, poorten in de rand van het bouwblok geven toegang tot dit binnengebied. De entreehallen van de appartementgebouwen in de noordrand maar ook de tuinen van de woningen rondom, geven eveneens toegang tot het binnengebied. Zodoende kunnen alle bewoners van deze bouwblokken genieten van de rust en ingetogen sfeer van deze verborgen wereld. Het geheel levert een rijke schakering van woningtypes en plekken die bijdragen aan een boeiend stadsweefsel, gebaseerd en aansluitend op de morfologie van de oude binnenstad.

De noordelijke rand aan de Beneden Merwede wordt gevormd door hogere appartementgebouwen, die zich voordoen als een uitvergroot 'Dordts Huis', in verhouding tot de schaal van de rivier en het contact zoekend met de ontwikkelingen van de Drechtsteden aan de overzijde. De bescheiden footprint van deze gebouwen moet ruimte geven aan 'het Dorp' zodat de voeling met de rivier wordt behouden.

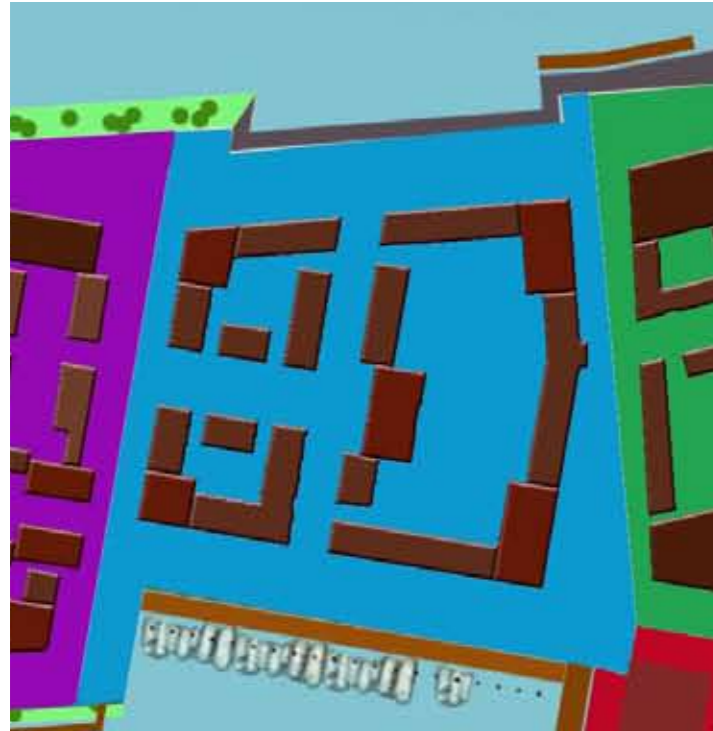
Aan de zuidelijke rand zoekt het openbaar gebied het niveau van het water op. De aangrenzende bebouwing wordt gevormd door kloeke herenhuizen met groene voortuinen, half verhoogd uitgevoerd ten opzichte van de straat, dus maximale privacy garanderend, badend in de zuiderzon en genietend van het zicht op het Wantij.

Op het Wantij wordt de mogelijkheid geboden tot 'watergebonden-wonen'.





## DE HAVEN NOORD



De noordelijke insteekhaven wordt benut met een grote ondergrondse parkeergarage. Op deze parkeergarage worden grondgebonden woningen voorzien, rond een groot binnenplein dat overdag voor spel en sport kan worden gebruikt. Dit binnenplein is door middel van poorten en poortgebouwen verbonden met de brink en de voorzieningen aan de oostzijde en het groene pleintje aan de westzijde.

Omdat de grootte van de voormalige insteekhaven een overmaat aan parkeren genereert, kunnen de westelijke twee bouwblokjes in dit deelgebied en hun private buiten- en openbare 'tussen'ruimte optimaal profiteren van hun grondgebonden situatie, een rijkelijke vegetatie mogelijk makend, met tuinen in de volle grond.

Fraaie grondgebonden woningen met een 19e eeuwse allure, met een weerbarstige, variatie zoekende korrelmaat, referend naar het 'Dordtse huis' in maat en schaal, kenmerken dit deelgebied. Aan de zijde van de zuidelijke insteekhaven en de brink kunnen voorzieningen in de plint opgenomen worden.

Aan de oostzijde van het Wervenpark, waar wonen voornamelijk niet goed mogelijk is, kunnen grootschalige publieksaantrekende voorzieningen zoals scholen of kantoren worden opgenomen. Ook wordt gestudeerd op de vestigingsmogelijkheid van voorzieningen op toeristisch-nautisch gebied: Holland Experience en Nautisch Centrum. Deze locatie is goed ontsloten vanaf het hoofdwegennet van de stad en kan gebruik maken van vervoer over water.





# WERVENPARK WEST EN OOST



Bij de kruising van de Oranjelaan met het Wantij geeft het schegvormige Wervenpark een vizier op de Beneden Merwede, doorsneden door een dwarse straat (en brug) die het westelijk deel van het projectgebied met de potenties van het toekomstige oostelijk te ontwikkelen stadsdeel confronteert. Aan weerszijden van het Wervenpark worden bij middel van gedifferentieerde bouwblokken stadstraten gemaakt. Door de variatie aan intensiteit en stedelijke activiteiten aan de randen ontstaat een gevarieerd milieu. Compact en grootstedelijk aan de rand met de Maasstraat met zijn voorzieningen, alsook aan de rand met de Merwede, als uiting van zijn centrale aanwezigheid in het Drechtstedengebied, rustig en binnenstedelijk aan het binnengebied. Het parkeren wordt deels half verdiept en deels boven het voorzieningencentrum aangebracht, zodat ook hier een mix van grondgebonden woningen, met een 'echte' tuin, en appartementen kunnen worden voorzien.

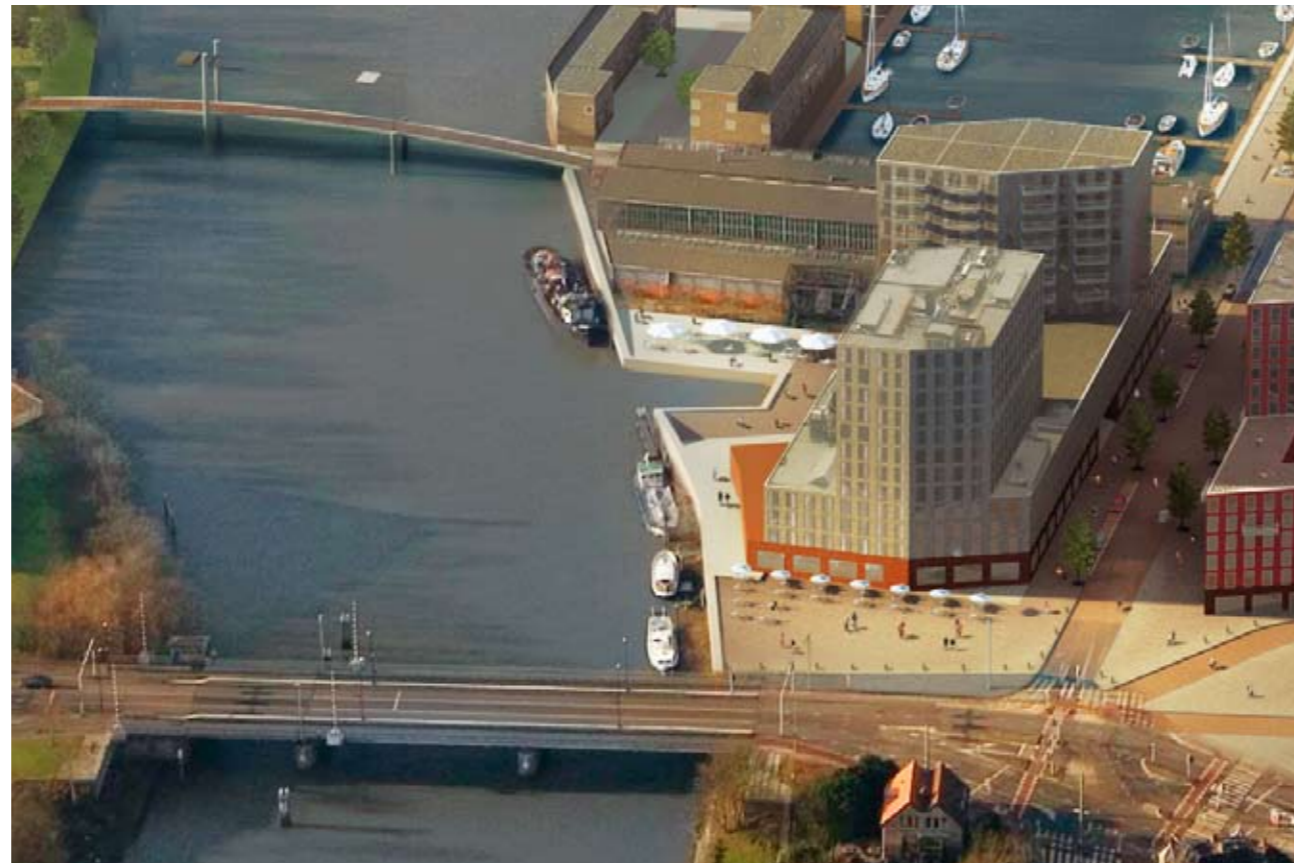




# BIESBOSCHHAL



Aan weerszijden van de Maasstraat worden voorzieningen gemaakt. Een commerciële plint, verbonden met de Biesboschhal, waar onder en boven geparkeerd kan worden. Twee woontorens markeren het stedelijk karakter en maken de binding met het noordelijk gelegen gebied. De Biesboschhal en haar omgeving vormen het voorzieningenknooppunt voor de Stadswerven. Naast winkels en horeca wordt hier de vestiging van culturele en wellnessvoorzieningen beoogd.





## DE HAVEN ZUID



Op het schiereiland, gelegen tussen Wantij en de insteekhaven, profiteren de woningen maximaal van de aanwezigheid van het water. Ze staan aan beide zijden, als het ware, met 'de voeten' in het water.

De woningen 'omwikkelen' het parkeren. Het bouwblokje wordt in drieën verdeeld, zodat doorzichten vanaf de noordelijke oever van de insteekhaven mogelijk worden met het zuidelijk stadsdeel. Openbare trappen in deze doorsteken leiden tot aan het water, een beeld dat refereert naar het oude Dordrecht.

Het meest westelijk gelegen gedeelte biedt een fantastische uitzichtplek op het water en heeft, omdat het parkeren zich beperkt tot het oostelijke deel, onbeperkte mogelijkheden wat de vegetatie betreft.









# WATERTORENTERREIN



## HET TERREIN VAN HET WATERLEIDINGBEDRIJF

Er is al veel gestudeerd op de mogelijkheden voor herontwikkelen en herinrichten van het resterende stukje van het voormalige waterleidingbedrijf op het 'Watertorenterrein' in het verlengde van het Wantijpark en Parklaan aan de Wantijzijde van de Oranjelaan.

In dit Masterplan is de ligging op het eiland een eerste wezenlijk uitgangspunt. Volgens dit Masterplan kan het eiland nog net iets meer eiland worden. Dat gebeurt, door op een paar cruciale plekken het water wat meer ruimte te geven en de groene oevers niet alleen te koesteren, maar ook nog echt

groener te maken en beter in te richten voor wandelen en verpozen. Hier zijn in het voorgaande gedetailleerde voorstellen voor gedaan. Dat is de achtergrond van waaruit de ontwikkeling voor deze locatie nu kan worden beschreven.

Het Watertorenterrein wordt begrensd door Villa Augustus, de nieuw te maken passantenhaven, de prachtig uitgegroeide groene oever, het schakelstation, de Oranjelaan en de fraaie villa's er tegenover.

Villa Augustus is een fraaie tuin en geweldige publieksvriendelijke trekker van bovenregionale (Randstedelijke/hogstedelijke) allure. Villa Augustus wordt nog veel groener en de openbare rand kan met zeer bescheiden middelen nog enorm aan kwaliteit winnen: een haagje, leibomen of geknotte elzen of Italiaanse populieren, bankjes, een pad, klimop op de muren en een goed onderhouden grazen talud voor picknick en zonnen. De passantenhaven wordt straks bevolkt door een hotelboot, haar gasten en passanten. En hier komt een extra brug voor langzaam verkeer naar het voorzieningencentrum. De noordelijke oever van het eiland is groen. Voor deze oever moet een beplantingsvoorstel komen zodat een goede transparante overgang wordt gemaakt naar het water. Vanaf de brug in de Oranjelaan gezien toont deze beplanting zich juist heel gesloten en één geheel met de andere oeverbeplanting. Het schakelstation staat eenvoudigweg in een keurig gemaaid gazon, precies als vandaag. Langs de elektriciteitscentrale is er een entree tot het gebied. Er kan een aftakking gemaakt worden op de hoek van het schakelstation die oversteekt naar de Villa. Daar kan een laantje worden gemaakt met beperkt parkeren voor bezoekers. Op het maaiveld ertussen is een nieuwe terreininrichting gedacht, die herinnert aan de oude

bassins. Te denken valt aan vier iets lager gelegen tuinen met een specifieke vegetatie als heemtuin of misschien zelfs als lelievijver. De geometrie van de lager gelegen tuinen komt voort uit de oorspronkelijke rangschikking. Daarbovenop komt de bebouwing, die precies in de richting gedraaid is van de bebouwing er tegenover aan de Oranjelaan en in het Wantijpark. Dit is de verklaring voor de rangschikking. Op deze rangschikking is met de vigerende voorwaarden uit het liggende bestemmingsplan verder gewerkt (maximaal 1.400m<sup>2</sup> bebouwbaar oppervlak en o.a. ook een beperkte hoogte). Aldus wordt met de randvoorwaarden uit het bestemmingsplan een evenwichtige compositie bereikt tussen het groen, de buurgebouwen en in een goede verhouding ten opzichte van de villa's aan de overkant. Er wordt voorlopig uitgegaan van twee appartementgebouwen. Deze kunnen los staan en ten

opzichte van elkaar verschoven. Deze zouden ook geschakeld kunnen worden tot een u-vorm, waardoor een halfopen binnenhof ontstaat. Dit laatste heeft niet alleen voordelen voor de compositie, maar ook voor de zichtbaarheid vanaf de straat, de privacy en het richten van de collectieve buitenruimte en de private buitenruimte van alle woningen naar het Wantij. Misschien dat met twee losse gebouwen de nabijheid van het Wantij beter kan worden benut. In de stedenbouwkundige uitwerking zullen beide mogelijkheden met architectonische studies en studies voor de maaiveldinrichting nader worden verkend.



# VLIJKADE



## OOSTELIJKE FLANK ENERGIEHUIS.

In het verlengde van de Energiecentrale op de hoek van de Oranjelaan en de Noordendijk en tevens in het verlengde van het Lijnbaangebied, worden op basis van een eenvoudig raster, bouwvolumes voorgesteld. Aan de Noordendijk ruimte gevend voor het zicht op het Energiehuis (cultureel centrum), en aan de Wantijzijde blokken genererend met een beschutte, collectieve buitenruimte.

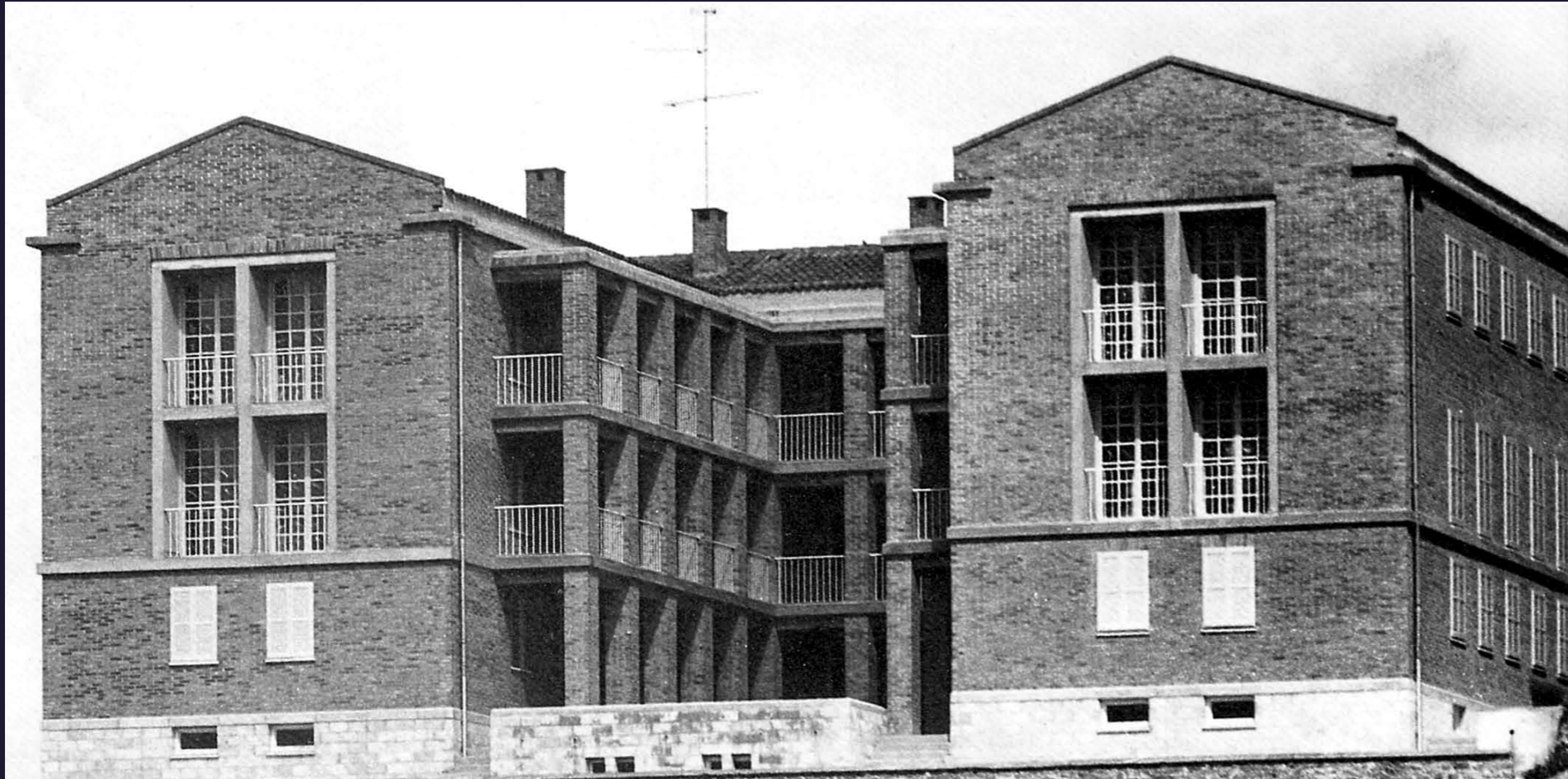
## AAN DE ZIJDE VAN DE WESTELIJKE FLANK VAN HET ENERGIEHUIS.

Aan deze zijde wordt het Lijnbaangebied versterkt door gewoon verder te bouwen op de bestaande buurt, met aandacht voor meer detail en zorgvuldige accenten. Het binnenmilieu wordt versterkt door een zichtas richting 'oude' stad. De plint geeft door zijn maatvoering ook mogelijkheden tot het ontwikkelen van bedrijvigheid aan huis (ateliers, kantoor-tjes, etc), alsook openbare functies (school) zodat de levendigheid aan dit centrale plein maximaal aanwezig is.

## WATERLOCATIE

Veel van de woningen zijn georiënteerd op het water. Deels op het ruime Wantij en deels op de smallere waterpartij naast Villa Augustus (doorgetrokken Vlij). Dit laatste woningdeel zal lager worden aangelegd, zodat bij zeer hoog water de kade overspoeld kan worden.





# ENERGIEHUISPLEIN



## OP ENERGIEHUISPLEIN/LIJNBAANPLEIN

grote gebouwen (parking, appartementen, het muziektheater) hier in een losse setting die zich heel even losmaakt van het 19e eeuwse patroon; zo kristalliseert de uitzondering en de basis voor een eigentijdse stedelijke ruimte

## AAN DE WESTELIJKE FLANK VAN HET ENERGIEHUIS

gewoon verder te bouwen op de bestaande buurt met aandacht voor meer detail en zorgvuldige accenten; bevestigen van het binnenmilieu met een zichttas en aan weerszijden daarvan liefst ook ruimte in de plint voor het tot ontwikkeling doen komen van wat bedrijvigheid aan huis (ateliers, kantoor-tjes et cetera)







## **3.6 DUURZAAMHEID**

# DUURZAAMHEID

## DUURZAAMHEID

Wat is duurzaamheid precies en wat verstaan we eronder? Duurzaam betekent letterlijk weinig vergankelijk, oftewel kan lang meegaan. In dit kader gebruiken wij duurzaam dan ook als het ontwikkelen van een leefomgeving waar zorgvuldig met de lokale omgeving, materialen en energie wordt omgegaan. De ontwikkeling van de Stadswerven is meer dan alleen het realiseren van huizen en gebouwen, het is het ontwikkelen van een nieuw stedelijk gebied waar wonen, werken en recreëren samen komen. Er wordt daarom rekening gehouden met facetten zoals waterberging, klimaatbestendig bouwen, recreatieve zones, zongericht bouwen et cetera. Stadswerven zal dan ook een klimaatrobuust ontwikkeld stedelijk gebied worden met een optimaal energiesysteem voor nu en in de toekomst. Daarnaast speelt duurzaamheid ook een belangrijke rol in het bestemmingsplan voor de Stadswerven, sterker nog het bestemmingsplan dient een stabiele en duurzame structuur te vormen voor de ontwikkeling van de Stadswerven. Dit betekent een plan met een hoge mate van flexibiliteit. Daarnaast is het zuinig omgaan met eindige bronnen een belangrijk uitgangspunt bij duurzaamheid. Het bestemmingsplan onderscheidt hierin een vijftal thema's: energie, verkeer en vervoer, bodem, afval en duurzaam bouwen.

## ENERGIE

Energiebesparing is een belangrijk beleidsuitgangspunt binnen de gemeente Dordrecht. De gestelde ambitie voor Stadswerven is dan ook een EPL die hoger moet zijn dan 7,5. De EPL is een maat voor het verbruik van fossiele brandstoffen van een locatie en in deze zin een gebiedsgerichte norm. Om

te kunnen voldoen aan deze eis is een combinatie van maatregelen nodig op zowel gebieds- als gebouwniveau. In het plan voor de Stadswerven zal een WKO (warmte koude opslag) systeem worden toegepast, wat onder andere een zeer gunstig effect heeft op de EPC van de woningen, waardoor deze substantieel lager uitkomt dan de eis van het bouwbesluit. Naast energiebesparing in de woningen is het ook verstandig om te kijken naar het openbare gebied. Een grote energieverbruiker in het openbare gebied is de openbare verlichting. Door het toepassen van LED technologie kan de energiebesparing oplopen tot meer dan 90%. Bijkomend voordeel is dat LED lampen aanzienlijk meer branduren hebben dan overige verlichtingssystemen. Op deze wijze zal ook worden bespaard op de onderhoudskosten. Op de Stadswerven zal de hoofdinfrastructuur worden voorzien van deze verlichting.

## VERKEER EN VERVOER

Terugdringen van het gebruik van de auto is een belangrijk aandachtspunt op het gebied van duurzaamheid. Met name de korte ritten verdienen aandacht door slim om te gaan met goede langzaamverkeersroutes voor de fietser en de voetganger. Ook het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer en het vervoer over water kunnen hier een belangrijke rol in spelen. In het masterplan van Stadswerven speelt de langzaam verkeer route een belangrijke rol. Een deel van het plan is autoluw en er is geprobeerd de hoofdverkeersroute langs de buitenrand (aan de Merwede) te laten lopen zodat het binnengebied alleen bestemmingsverkeer behelst. Voor de verbinding met de binnenstad is de brug op de punt van de Kop van de Staart van cruciaal belang, deze legt een snelle

en logische verbinding voor langzaam verkeer met de binnenstad van Dordrecht. Bewoners en bezoekers van de Stadswerven kunnen zodoende met de fiets of te voet op een prettige manier naar de binnenstad verplaatsen. Ook is er aandacht voor "het rondje Wantij", door een brugverbinding te leggen tussen de biesboschal en het watertorenterrein ontstaat de mogelijkheid om langs de oevers van het wantij een wandeling te maken. Door deze verbinding wordt er een goede link gelegd tussen de Kop van de Staart en de Vlijkkade en het Energiehuis. Voor wat het openbaar vervoer betreft zal de Stadswerven met de bus goed bereikbaar zijn, maar daarnaast is er op de kop van de staart in de buurt van het Wervenpark ook plaats voor de waterbus, waardoor ook het vervoer over het water prima geregeld is.

## BODEM

Grondbalans is een belangrijk onderwerp van discussie geweest bij de plannen voor het masterplan. Uitgangspunt bij de ontwerpen was dat de hoeveelheid aan en af te voeren grond geminimaliseerd moest worden. Dit hield ook verband met het feit dat veel grond van Stadswerven vervuild is en dat het storten van vervuilde grond een dure aangelegenheid is. Door slim om te gaan met de aanlegdieptes van stallingsgarages (gebruik maken van bijvoorbeeld de noordelijke insteekhaven) en op sommige plaatsen juist bovengrondse parkeeroplossingen te introduceren in combinatie met het niet maar domweg ophogen naar 4 meter van het nieuwe maaiveld hebben wij een geoptimaliseerde grondbalans weten te bereiken, waarbij de kwaliteit van het plan nooit uit het oog verloren is.

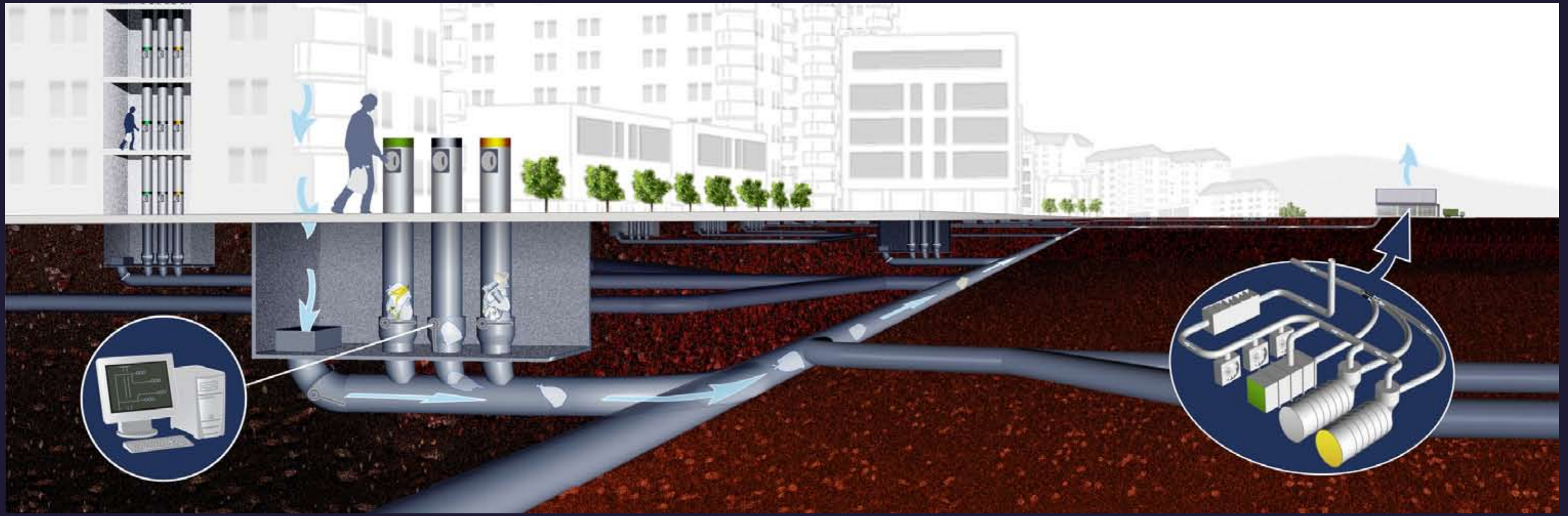


## AFVAL

De afvalinzameling op Stadswerven is met recht zeer duurzaam en efficiënt te noemen. Er is gekozen voor het zogenaamde ondergrondse afvaltransportsysteem, kortweg OAT. Dit betekent dat gebruikers van het gebied hun afval 24 uur per dag, 7 dagen per week en 52 weken per jaar kunnen aanbieden. Het systeem bestaat uit inwerpopening in het openbare en private gebied waar door middel van een pasjesysteem het afval aan het OAT kan worden aangeboden. Het afval wordt via een buizensysteem naar een centraal gelegen terminal vacuum afgezogen. Hierdoor heb je in het leefgebied geen last van hinderlijke geurtjes en volle afvalcontainers, waardoor vaak afval naast de daarvoor bestemde containers wordt gelegd. Het afval wordt gescheiden aangeboden, dat wil zeggen voor restafval en papier zijn separate inwerpopeningen voorzien. Het afval wordt verzameld in de terminal in grote perscontainers waarna het door Netwerk naar de verbrandingsovens wordt vervoerd. Voordeel hiervan is dat in Stadswerven geen afvalcontainers op straat zichtbaar zijn en dat er geen vuilniswagens door de straat hoeven te rijden.

## DUURZAAM BOUWEN

Uitgangspunt voor de Stadswerven is de checklist nieuwbouwwoningen regio Zuid-Holland Zuid, met een materiaalgebruik van niveau B, zoals ook omschreven in het bestemmingsplan.





## **3.7 TECHNISCHE RANDVOORWAARDEN**

# PLANVERANTWOORDING

Naast de inspiratie verkregen uit de geschiedenis van het gebied en de unieke ligging aan Wantij en Merwede is het voorliggende plan ook tot stand gekomen op basis van een aantal harde gegevens

Aan dit Masterplan heeft het geldende bestemmingsplan “de Stadswerven” van 2005 ten grondslag gelegen. In dit plan worden de mogelijkheden voor herontwikkeling van het gebied, ruimtelijk en functioneel, aangegeven. Het huidige voorstel past grotendeels binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Omdat de Merwede een belangrijke functie vervult voor de scheepsvaart zijn er vanuit Rijkswaterstaat eisen gesteld hoe omgegaan moet worden met de inrichting van de rivieroever en de bebouwingmogelijkheden langs deze oevers (o.a. de afstand van de bebouwing tot vastgestelde oeverlijnen). Het Masterplan speelt in op deze eisen en heeft een kwalitatieve vertaling weten te maken. Aan de zijde van de Merwede, waar de eisen een streng regime kennen, is de vereiste afstand van minimaal 25 meter in acht genomen. Met de positie van de oeverbebouwing is gekozen voor een ruimtelijk beeld dat inspeelt op de bestaande karakteristiek van de Merwede-oever.

Aan de zijde van het Wantij liggen ruimere mogelijkheden. Het hart van het plangebied wordt gevormd door het Wantij. Met het Masterplan is op verschillende wijze uitdrukking ge-

geven aan deze bijzondere ligging. Zowel met bebouwing als de openbare ruimte wordt het water opgezocht en ontstaat de mogelijkheid om, gekoppeld aan de voorzieningen, een rondje Stadswerven - binnenstad te maken.

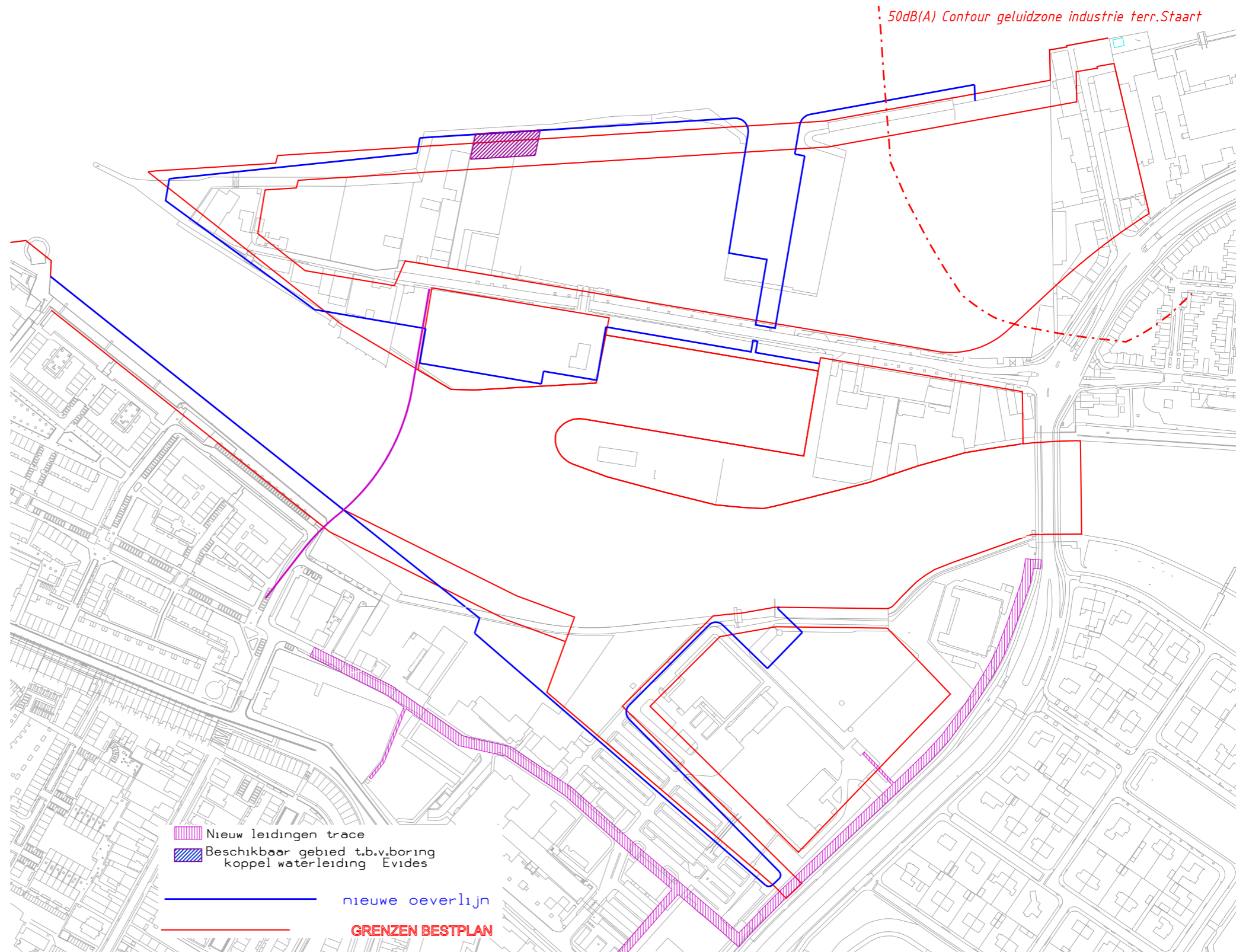
Vanuit de geschiedenis van de plek, het leveren van energie voor de stad en regio, hebben we in het gebied te maken met een omvangrijk pakket aan ondergrondse voorzieningen. Vooral in het zuidelijk deel van het plangebied ligt de ondergrond vol met kabels en leidingen. De bebouwingsstructuur heeft zich moeten voegen naar de ligging van deze ondergrondse infrastructuur. Gekozen is voor een opzet die zowel goed aansluit bij de 19e eeuwse structuur van het gebied en een nieuw aantrekkelijk binnenmilieu creëert.

Onder het Wantij, is ten behoeve van planontwikkeling op de Stadswerven een ondergrondse boring verricht. Nabij de Maasstraat ontstaat hierdoor een nieuw voedingspunt voor kabels en leidingen. Boven deze boring mag niet gebouwd worden. Het Masterplan heeft de ligging ingepast in de bebouwingsstructuur van het gebied.

Langs de oever van de Merwede is een locatie beschikbaar waarbinnen “Evides” een boring kan verrichten ten behoeve van een nieuwe waterleiding naar Zwijndrecht. Deze boring was goed in te passen vanwege de noodzakelijke vrije ruimte van 25 meter langs de Merwede. Het verdere verloop van de waterleiding binnen Stadswerven zal definitief worden bepaald in de uitwerking naar stedenbouwkundig plan.

## VERANTWOORDING IMPRESSIES

De impressies die in dit masterplan zijn opgenomen zijn enkel om de sfeer van het nieuwe stadswerven aan te geven. Aan deze beelden kan met btrrekking tot bebouwing en programma geen rechten worden ontleend.





# **3.8 FASERING EN PLANNING**

# PLANNING EN FASERING

Planning en fasering zijn altijd gekoppeld aan samenhangende actualiteiten in de tijd en de kennis en visie die op dat moment door partijen in ogenschouw kan worden genomen. Derhalve zijn wij in dit stadium slechts in staat de uitgangspunten die aan planning en fasering ten grondslag liggen op hoofdlijnen in beelden uit te drukken.

Wel zijn partijen in staat om vanuit de hoofdpzet kaders weer te geven die bij de verdere uitwerking maatgevend zullen zijn. Gemeente Dordrecht en OCW zijn de volgende uitgangspunten overeengekomen:

- met betrekking tot de planning is een flexibele systematiek overeengekomen, waarbij de planning en fasering zoveel mogelijk wordt gekoppeld aan de behoefte vanuit de markt;
- de fasering wordt gekoppeld aan het vigerende bestemmingsplan, waarbij de fasen die op basis van het bestemmingsplan kunnen worden gerealiseerd worden voorgetrokken;
- partijen zullen desgewenst plandelen in planning en fasering voortrekken indien dit vanuit onderliggende belangen wenselijk is.
- Partijen zijn het eens over snelle realisatie van een aantal onderdelen, nl.
  - Energiehuisplein, in verband met de verwachte oplevering van het Energiehuis in 2012-2013 en de vestiging van voorzieningen zoals een basisschool.
  - westelijk deel van de Kop van de Staart vanwege het beeldbepalende karakter en vanwege de realisatie van UFM-woningen in het eerste deel van het ontwikkelingstraject.

In de planning op de volgende pagina wordt bovenstaand uitgangspunt kader in een voorlopig schema uiteen gezet:









# COLOFON

Gemeente Dordrecht



OCW

Ontwikkelingscombinatie de Werven bv



OCW bestaat uit de volgende bedrijven



Paul van Beek landschappen BNT



AWG architecten cvba

**awg** architecten



---