

Stedenbouwkundige visie Piushaven update december 2009 samenhang & samenwerking

Dia 01. Titelblad.

Tussen 2007 en 2009 is gewerkt aan de concretisering van deelplannen. Tijdens deze periode is de noodzaak ontstaan voor minder appartementen en meer grondgebonden woningen. Bovendien zijn partijen overtuigd geraakt van het nut van meer samenwerking om de ambities in dit gebied waar te maken en de betekenis van dit gebied voor de stad duidelijk te stellen.

Hierdoor staat deze update van de stedenbouwkundige visie in het teken van samenhang en samenwerking.

Dia 2. Ontwikkelingsvisie Piushaven 2002.

Deze visie formuleert de basisuitgangspunten voor de ontwikkelingen in het plangebied. Ingezet wordt op een omslag naar een gevarieerd en levendig centrumstedelijk woonmilieu, dat door de aanwezigheid van water uniek en onderscheidend is ten opzichte van andere stadsdelen. De Ontwikkelingsvisie Piushaven is op 18 februari 2002 door de gemeenteraad vastgesteld.

Dia 3. De Piushaven als web van relaties met de omgevende stad.

+

Dia 4. Stedenbouwkundige visie 2007 – structuurbeeld.

Ter vervanging van een eerder opgesteld Regiedocument is op 7 april 2008 door de raad de Stedenbouwkundige Visie Piushaven vastgesteld. De stedenbouwkundige visie houdt rekening met de lange ontwikkelingstijd van het Piushavengebied. De ruimtelijke kaders en het procesmatige karakter van het project zijn in dit document op elkaar afgestemd. Deze visie zal periodiek worden verfijnd of bijgesteld op basis van nieuwe feiten, ontwerpervaringen en inzicht in planningsrisico's. Een dergelijke dynamische benadering van de stedenbouwkundige opgave past in de afspraak om de concretisering van de plannen te begeleiden vanuit een organisatiestructuur die bestaat uit het Projectbureau Piushaven, het Kwaliteitsteam en de Regiegroep, waarin ondermeer de bewoners en marktpartijen vertegenwoordigd zijn.

In 2009 zijn we volgens afspraak opnieuw toe aan een nieuwe update.

PROGRAMMATISCHE STAND VAN ZAKEN.

Dia 5. Ontwikkelgebieden raamovereenkomst.

Volgende locaties zijn initieel onderdeel van de ontwikkelingsvisie en de raamovereenkomst.

- Cementbouw
- Havenmeester
- Galjoenstraat Noord
- Spinaker (eerder genoemd Dienstencentrale)
- De Werf
- Kanaalzicht
- Lourdesplein
- Fabriekskwartier Noord
- Wolstad

Het totale woningbouwprogramma verdeeld over deze locaties bedraagt circa 1.900 wooneenheden en circa 6.500 m² commerciële functies dan wel bijzondere doeleinden.

In het gebied neemt het AaBe-complex als rijksmonument een bijzondere plaats in.

De fabriek wordt omgevormd tot winkelboulevard met een oppervlakte van circa 37.500 m², waarvan 5000 m² bvo voor het buurtwinkelcentrum.

Dia 6. Totaal aan deelplannen 2009.

In de periode 2007 – 2009 is er een aantal kleinere particuliere initiatieven bijgekomen en is aan een aantal ontwikkellocaties verder ontworpen.

Nieuwe particuliere initiatieven zijn

- locatie Koopvaardijstraat.
- Locatie VeHorn, Piushaven (*inmiddels raamovereenkomst getekend*)
De bedrijfsgebouwen van VeHorn zijn vorig jaar kerstmis afgebrand, waardoor herontwikkeling van deze locatie noodzakelijk werd.
- Locatie Triborgh (Doevendans), Hoogvenestraat.
Op deze locatie staan een aantal bedrijfsruimten en sluit aan op de locatie Spinaker. In beider belang is een samenhangende ontwikkeling noodzakelijk.
- Locatie Plato, hoek St. Josephstraat, Prinsenhoeven.
Het vertrek van de studentenvereniging uit het pand, maakte herontwikkeling noodzakelijk.
- Locatie Wilkin Sport, nu Gezondheidscentrum (*inmiddels raamovereenkomst getekend*)
Na het vertrek van Wilkin Sport naar Stappegoor, is de locatie op de markt gekomen. Dit is door het projectbureau ondersteund om leegstand en verloedering te voorkomen en te mee te werken aan de komst van een duurzame functie, een gezondheidscentrum.
- Locatie Sligro, hoek Ringbaan Zuid, Jan van Rijzewijkstraat.
Op vraag van Sligro heeft het projectbureau medewerking verleend aan de uitbreiding van deze functie.
- Locatie Piushaven 20 en achterliggend parkeerterrein.
Piushaven 20 is eigendom van de gemeente. De erfpacht voor het gebouw loopt af in 2012. Vanuit cultuurhistorische waarden wordt het pand aan de gemeentelijke monumentenlijst toegevoegd. Om de gehele front van dit bouwblok ontwikkelmogelijkheden te geven en de recreatieve uitstraling van de havenkom te waarborgen is het noodzakelijk nieuwe parkeerplaatsen in de nabije toekomst te kunnen voorzien. Om die reden is WVG gelegd op het parkeerterrein achter Piushaven 20. Deze locatie-aanduiding maakt integrale ontwikkeling mogelijk.
- Buiten het exploitatiegebied van de Piushaven wordt ook de locatie Tiwos Fase 2 vermeld.
Deze ontwikkeling staat in direct verband met de locatie Kanaalzicht en dient in samenhang te worden bekeken in het belang van de samenhang tussen Jeruzalem en Kanaalzicht.

De tekening geeft alle locaties weer. De locaties in rood hebben de raamovereenkomst getekend. De locaties in wit (Fabriekskwartier Noord en Cementbouw) hebben de raamovereenkomst nog niet getekend. Dit betekent dat nog voor ongeveer 1/3^e van het programma geen financiële dekking is gewaarborgd.

Dia 7. Locaties met meer gebiedsgerichte aanpak.

1. Jeruzalem – Kanaalzicht.

Omdat Jeruzalem geen deel uitmaakt van de planexploitatie Piushaven zijn deze beide gebieden in denken en handelen lange tijd gescheiden gebleven.

In de periode 2007 – 2009 is het inzicht ontstaan dat een integrale aanpak van het gebied Jeruzalem – Kanaalzicht noodzakelijk is om tot een goede programmatische en ruimtelijke aansluiting van Kanaalzicht op Jeruzalem te komen en om de integratie van bestaand en nieuw op meerdere fronten te bewerkstelligen.

2. Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein.

De samenwerking tussen de partijen die positie hebben in het gebied is een rechtstreeks gevolg van de 'ronde tafel gesprekken' met de ontwikkelaars die het Q-team en het projectbureau hebben georganiseerd. Partijen zoeken nu naar meerwaarde voor de ontwikkeling van het gebied, die op individuele basis niet haalbaar is. De samenwerking richt zich op de identiteit en de positionering van deze centraal in de Piushaven gelegen locatie en probeert de samenhang van het gebied ten opzichte van de binnenstad te versterken.

Dia 8. Opgaven voor de toekomst.

De 'ronde tafel gesprekken' met de ontwikkelaars die het Q-team en het projectbureau hebben georganiseerd, hebben het inzicht gebracht dat de aansluiting van de Piushaven op de binnenstad en het buitengebied de opgaven zijn voor de toekomst. De ontwikkellocaties die deel uit maken van de gebiedsontwikkeling Piushaven bevinden zich direct aan de haven. De aansluitingen met de binnenstad (Koopvaardijstraat als verlengde van de havenkom) en het buitengebied Moerenburg hebben nog onvoldoende aandacht gekregen. .

Niettemin is men er zich tevens van bewust dat eerst gebouwd moet worden in de Piushaven om als gebied geloofwaardig te worden. Pas daarna kunnen de beide aansluitingen opgepakt worden.

STAND VAN ZAKEN OPENBARE RUIMTE.

Dia 10. Havenpark visie 2007.

In 2007 is ook de visie op het havenpark vastgesteld. Omdat deze visie nog gebaseerd was op het gebiedocument en parkruimte werd geclaimd op ontwikkellocaties, is afgesproken dat deze visie verder zou worden geconcretiseerd met afstemming op de ontwikkeling van deelplannen.

Dia 11. Havenpark DO Noordoever.

In 2009 werd het ontwerp voor de noordoever definitief. Daarbij heeft afstemming plaatsgevonden met de locaties Spinaker, De Werf en de locatie van Rijkswaterstaat op de kop bij het Wilhelminakanaal.

Ter hoogte van de locatie Spinaker is de nieuwe weg langs de Havendijk aan de noordoever meer gekromd, waardoor het sfeergebied 'parkerf' zich meer richting brug kan uitstrekken.

Bij de locatie Spinaker wordt een tweedeling van het plan voorgesteld zodat de Galjoenstraat uitloopt in het park. Op dit punt ontstaat ook meer parkruimte en een zichtlijn naar het centrum, met een kijk op de Heikese kerk.

Ter plaatse van De Werf ontstaan meer parkniches door de meanderende rooilijn van het plan. Bovendien loopt het park uit op de vrijgemaakte kop van de locatie Rijkswaterstaat.

Met Rijkswaterstaat is overeengekomen dat de parkeerruimte compacter wordt aangelegd en de verbinding langs het water tussen De Werf en de brug bij de Oirschotsebaan via de locatie van RWS openbaar kan worden gebruikt.

Dia 12. Havenpark sfeerbeeld Parkkade.

Dia 13. Havenpark sfeerbeeld Parkweg.

Dia 14. Havenpark sfeerbeeld Parkerf.

De visie op het havenpark deelt de ruimte van de havenkom en de kanaalarm in drie delen, te weten:

- de parkkade, van havenkom tot de kanaalarm;
- de parkweg, van de kanaalarm tot de draaibrug;
- het parkerf, van de draaibrug tot aan het Wilhelminakanaal.

Voor elk van deze delen is de beeldkwaliteit bepaald.

- de parkkade wordt bepaald door gezaagde en ruwe kasseien. De rijweg is enkelrichting naar het centrum.
- de parkweg wordt bepaald door een asfaltweg en naastgelegen recreatieve groenaanleg. De rijweg voorziet tweerichting verkeer.
- het parkerf wordt bepaald door paden waarop de auto te gast is en houten paden dicht bij het water. Ter plaatse van De Werf is rijrichting op gesplitst in deels éénrichtings-, deels tweerichtingsverkeer.

De oevers zijn om ecologische redenen bewust ruw gehouden en in de groene zones wordt een aanzienlijke hoeveelheid bomen toegevoegd.

Dia 15. Havenpark en gebiedsontsluitingsweg.

De gebiedsontsluitingsweg ligt tussen de bestaande bomenrij in de Jan van Rijzewijkstraat en rooilijn van de gebouwen van Sligro en AaBe-complex. Daarnaast blijft de huidige Jan van Rijzewijkstraat bestaan, maar de rijweg wordt versmald en de ruimte wordt vergroend.

Op die manier vormt zich zowel een toegang tot de Piushaven voor doorgaand verkeer, als een groene verbinding tussen havenpark en het Leijpark.

De nieuw gebiedsontsluitingsweg maakt een verbinding met de noordoever via de nieuwe brug volgens ontwerp van J. Körmeling.

De weg slaat af richting centrum of Prinsenhoeven, maar de groene verbinding zet zich door via het pocketpark van de Havenmeester tot aan de Galjoenstraat.

Vanaf daar is de doorverbinding geprogrammeerd in het ontwikkelgebied Galjoenstraat Noord tot aan het pocketparkje in de Hoogvensestraat bij de nieuwe Andreasschool die thans in aanbouw is.

Overdag is langs de school en het kinderdagverblijf de doorsteek naar de St. Josephstraat mogelijk.

Bedoeling van de pocketparks in de ontwikkelingsvisie is altijd geweest om de achterliggende buurten dichter bij de Piushaven te betrekken. Soms is de dieptewerking ervan beperkt, maar deze keten van openbare ruimten tussen Hoogvensestraat en Leijpark voor langzaam en recreatief verkeer is mede structuurbepalend voor de Piushaven.

Dia 16. Openbare ruimte – Investeringsniveau's.

In de Piushaven worden in de grondexploitatie twee investeringsniveaus onderscheiden bij de herinrichting van de openbare ruimte.

Het havenpark en de aangrenzende pocketparks welke direct aansluiten op de deelplannen worden aangelegd op een hoger investeringsniveau. De hoge dichtheden in de deelplannen, met een groot aandeel appartementen en de verplichting tot gebouwd parkeren, maken een hoogwaardige openbare ruimte noodzakelijk. Bovendien heeft het havenpark een functie op stadsniveau.

In de grondexploitatie wordt het basis investeringsniveau aangehouden voor de overige inrichting van de openbare ruimte. De volgende straten en gebieden versterken de structuur van de Piushaven.

De aanloopstraten: Clercxstraat, Galjoenstraat, Koopvaardijstraat, Barkstraat en Schoenerstraat.

De inrichting is gelijk of zeer verwant aan de materialisering van de havenkom met de bedoeling een verbreding te bekomen van de havensfeer richting Piusstraat en de daarmee de aansluiting op de binnenstad.

De Fatimastraat, Lourdesstraat en Van Ierlandtstraat.

Deze straten behoren tot het Fabriekskwartier waarin de AaBe en Fabriekskwartier Noord door de functiemix van wonen, werken en winkelen. De inrichting van de openbare ruimte moet de dynamiek van dit gebied onderstrepen.

De Casper Houbenstraat en Twentestraat.

Deze straten bepalen in belangrijke mate de samenhang tussen Jeruzalem en Kanaalzicht. De Casper Houbenstraat is de toegangsweg. De Twentestraat is het parkeerhof.

De Casper Houbenstraat vormt samen met de Lourdesstraat en de Fatimastraat de 'Langestraat', welke de woongebieden aan elkaar rijgt en verrijkt met openbare ruimten en detailhandel.

Dia 17. Beheerniveau A.

Gezien het belang van het havenpark voor de deelgebieden en de stad wordt voorgesteld voor het havenpark beheerniveau A in te stellen. Separate besluitvorming hierover volgt.

Bijkomend wordt voorgesteld om de openbare ruimte rondom de supermarkten bij het AaBe-complex in beheerniveau A op te nemen, wegens de intensiteit van het gebruik. Het betreft het parkeerdek en de groene ruimte aansluitend op de Hoevenseweg.

STAND VAN ZAKEN DEELPLANNEN.

Dia 19. Havenfront van Koopvaardijstraat tot VeHorn.

Status: Stedenbouwkundige visie.

Dia 20. Parkkade als promenade.

Dia 21. Locatie Koopvaardijstraat.

Dia 22. Versterking havenfront oud en nieuw.

Dia 23. Havenfront – aansluiting achtergebied.

Dia 24. Profielen voor havenfront.

Doordat de Piushaven wordt ingericht voor enkelrichting verkeer naar het centrum, ontstaat meer ruimte voor verblijf en passanten. Niettemin zorgt de weg voor een tweedeling tussen gevelzijde en waterkant. Om het promenadekarakter van het 'waterterras' nabij de binnenstad te versterken is het wenselijk de ruimte aan de gevelzijde te verbreden, zodat verblijfsruimten kunnen worden verbonden aan leisure en horecafuncties. Om die reden wordt in de visie op de locatie Koopvaardijstraat de straatverbreding omgevormd tot pleinruimte middels het doortrekken van de bebouwing.

De ontwikkeling van dit deel van de locatie Koopvaardijstraat is geen hinderpaal voor de toekomstige optie om de rooilijn te corrigeren ter ondersteuning van de zichtrelatie tussen Koningsplein en Piushaven.

De stedenbouwkundige visie steunt op een studie van de gehele herontwikkeling van de Koopvaardijstraat, die een reeks van particuliere ontwikkelingen mogelijk maakt.

De bouwhoogte blijft beperkt tot vijf bouwlagen in aansluiting op de linthoogte in de Piusstraat. In het achtergebied verlaagt de bebouwing tot twee bouwlagen in aansluiting op de tuinen van de aangrenzende percelen.

De havenkom als stedelijke promenade aan het water heeft behoefte aan een duidelijker bebouwingsprofiel en herkenbaarheid van het verleden.

De huidige bebouwing is te laag, waardoor de havenkom, zeker vanaf de overzijde verdwijnt in het silhouet van de achterliggende binnenstad. Bovendien is meer programma nodig om voldoende draagvlak en levendigheid in dit gebied te krijgen.

Daarnaast is van belang dat de bestaande bebouwing, die uitdrukking geeft aan het industrieel verleden van de Piushaven, behouden blijft.

Deze uitgangspunten, gecombineerd met het gegeven dat het initiatief vooral aan de particuliere eigenaren is, hebben het ontwikkelingsbeeld van de havenkom bepaald.

Een reeks locaties laten toe oud en nieuw met elkaar te combineren tot een nieuw front in verschillende varianten – ertussen, erboven, of ernaast. Daarin zijn drie locaties leidend, het gemeentelijke eigendom Piushaven 20, Cementbouw en VeHorn. De bedrijfslocaties op de hoek Barkstraat - Piushaven zijn puur afhankelijk van particulier initiatief.

De visie is vervolgens toegesneden op de specifieke situatie van het bouwblok.

Voor het gevelfront tussen de Barkstraat en de Schoenerstraat wordt de achterliggende parkeerplaats in de visie opgenomen. De begane grond voorziet in bezoekersparkeren voor de functies aan de Piushaven en bewonersparkeren op verdieping voor het nieuwe programma in de front.

Voor het gevelfront tussen de Schoenerstraat en de Lanciersstraat wordt uitgegaan van het principe 'campus' karakter van de blokinvulling.

Het beeld van de achterzijde maakt duidelijk dat de front hoger is dan de achterzijde bij de Galjoenstraat met de bedoeling qua bouwhoogte aan te sluiten op de bestaande woonbebouwing.

Vanaf de zuidzijde zijn er twee mogelijke profielen. Ze wijzen op de onderlinge samenhang van de nieuwe bebouwing voor het havenfront, maar verbinden zich ook met de binnenstad en de Havenmeester, waarmee de continuïteit tussen binnenstad en Piushaven wordt ondersteund.

Dia 25. Locatie VeHorn.

Status: Goedkeuring door het Q-team.

Dit plan is een concrete uitwerking van de stedenbouwkundige visie met betrekking tot de ontwikkeling van het havenfront.

Oude en nieuwe bebouwing wordt naast elkaar geschikt en het plan voegt zich naar de campusgedachte van het bouwblok. De vrije ruimte tussen de meelfabriek en het plan wordt ingericht als tuin voor het kinderdagverblijf in de tweede lijn.

De plint van de nieuwbouw is uitgewerkt als basement voor kantoorfuncties. Daarboven wordt gewoond in een lichter en open volume, gericht op het water.

De parkeervoorzieningen zijn ondergronds en op maaiveld. De ontsluiting is vanaf de Piushaven.

Dia 26. Havenmeester.

Dia 27. Locatie Havenmeester – Plan.

Dia 28. Locatie Havenmeester – Perspectief.

Status: Goedkeuring Artikel19.

De locatie is onderdeel van het transformatiegebied Piushaven Noordwest. Dit gebied wordt begrensd door de Havendijk, de Lanciersstraat, de Hoogvensestraat en de Gondelstraat. De randen van het gebied langs de Lanciersstraat en de Hoogvensestraat worden gekenmerkt door grondgebonden woningen, 2 a 3 lagen, met relatief diepe achtertuinen. Het gebied daarachter is in de ontwikkelingsvisie benoemd tot transformatiegebied. Dit gebied wordt door de Galjoenstraat opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk plandeel. Het zuidelijk plandeel, begrensd door de Havendijk, de Lanciersstraat, de Galjoenstraat en de Gondelstraat, is de locatie voor het bouwplan de 'Havenmeester'.

Programmatisch invulling van de plandelen noord en zuid.

Tijdens de ontwikkeling van de Havenmeester zou het transformatiegebied Piushaven Noordwest door nagenoeg een zelfde partij ontwikkeld worden. Op die basis zijn verschuivingen in het programma doorgevoerd.

Volgens de raamovereenkomst is de programmatische verdeling als volgt:

- De Havenmeester:	214 woningen
- <u>Galjoenstraat Noord:</u>	<u>105 woningen</u>
Totaal:	319 woningen

Volgens het bouwplan de Havenmeester is de programmatische verdeling als volgt:

- De Havenmeester:	238 woningen
- <u>Blijft over voor Galjoenstraat Noord:</u>	<u>81 woningen</u>
Totaal:	319 woningen

Het totaalprogramma op basis van de raamovereenkomst voor de locatie Galjoenstraat Noord bedraagt 81 woningen. Dit aantal moet verdeeld worden over de verschillende ontwikkelende partijen in plandeel.

De planconcepten van de Havenmeester.

Het plangebied de Havenmeester is opgedeeld in drie plandelen.

° Bouwblok A: Havendijk, Lanciersstraat, Galjoenstraat, plein.

° Het plein met woontoren.

° Bouwblok B: Havendijk, plein, Galjoenstraat, Gondelstraat.

De driedeling is ontstaan vanuit de gewenste positie van het 'pocketpark' of plein. Dit plein ligt in het verlengde van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg ter hoogte van de Jan van Rijzewijkstraat. Het plein wordt aan de andere zijde van de woontoren verder opgepikt in het noordelijk plandeel en komt via een onderdoorgang uit op een parkje in de Hoogvensestraat. Vanuit de buurt Hoogvenne ontstaat op die manier een aaneenschakeling van openbare ruimten die deze plek in de buurt verbindt met het Havenpark en het Leijpark.

Het plein verdeelt het plangebied in links bouwblok A en rechts bouwblok B, waarbij de gevellingen aan het water verwant worden met andere bestaande en nieuwe bouwblokken. De lengtematen

onderstrepen de continuïteit van de Noordoever en geven daarmee een gewenst kader voor programmatische afwisseling.

Bouwblok A.

De bestaande grondgebonden woningen in de Lanciersstraat zijn richtinggevend voor de samenstelling van het bouwblok. Er wordt uitgegaan van grondgebonden woningen in 3 en 3^{1/2} laag die het bouwblok afwerken. Hiermee sluit Bouwblok A qua dichtheid aan bij de bestaande woningen en wordt gezorgd voor een zekere buffer voor de dichtheden die in de rest van het plangebied moeten worden gehaald.

De hoek van de Lanciersstraat en Havendijk is onderdeel van het bouwblok maar heeft ook een eigen opgave voor het Piushavengebied.

Die opgave is als volgt:

De hoek moet een eigentijds antwoord geven op de monumentale overbuur 'de graansilo' om de entree naar de Lanciersstraat te maken en de bestaande woningrij te beëindigen;

De hoek verdient in de Piushaven een bijzondere ruimtelijke plaats omdat daar de overgang plaats vindt tussen het steenachtig gedeelte van het havenpark bij de havenkom en de groene parkaanleg van de havenarm die zich uitstrekt tot aan de kop bij Rijkswaterstaat. Het is de entree naar het park. De hoekverdraaiing tussen havenarm en havenkom biedt op deze locatie een geweldig panorama op de havenkom. Dit draagt ertoe bij om de gewenste stedelijke herkenbaarheid en architecturale ambities zonder overmaat aan programma te verwezenlijken zodat aan Bouwblok A een bijzondere hoekoplossing kan worden meegegeven.

Bouwblok B.

Het ruimtelijk concept van dit bouwblok combineert hoge dichtheid met een gevarieerd aanbod aan woningtypen en open ruimte. De spiraalvorm maakt een binnenstraat en een binnengebied met deels private tuinen en het tast met veranderende bouwhoogten, pandbreedtes en verschillende woningtypen de randen van het bouwblok af.

Het plein met woontoren.

De stedelijke relevantie van de woontoren op het plein heeft betrekking op de relatie met de nieuwe gebiedsontsluitingsweg die in het verlengde ligt. Bij de afslag van Ringbaan Zuid wordt de benadering van het stadcentrum duidelijk gemaakt door de woontoren en wordt het Piushavengebied als centrumstedelijk woongebied aangekondigd.

De woontoren is onderdeel van het pocketpark dat op zich deel is van een reeks openbare ruimten. Van zuid naar noord: Leijpark, groene laan van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, het havenpark, het pocketpark, een groene doorsteek naar de Hoogvensestraat, het perk in de Hoogvensestraat (dat straks aansluit op de nieuwe schoolgebouwen). In die reeks openbare ruimten staat de woontoren ten opzichte van het havenpark naar achter geschoven. Daarmee blijft het pocketpark optimaal onderdeel van het havenpark en grijpt het havenpark in de nieuwe woongebieden aan het water. Hiermee wordt voorkomen dat het Havenpark aan de noordzijde enkel een smalle strip is aan de Havendijk.

Karakteristieken van het bouwplan voor de aangrenzende straten.

Galjoenstraat:

De Galjoenstraat ligt in de verlengde van de Clercxstraat en is zowel grens als onderdeel van het Piushavengebied.

Vanaf de Piusstraat tot aan de Gondelstraat evolueert de straat van een rustige woonstraat, naar een woonstraat die gecombineerd wordt met schoolvoorzieningen en kleine bedrijven. In het transformatiegebied Piushaven Noordwest wordt de noordzijde van de Galjoenstraat nadrukkelijk gekenmerkt door een diversiteit van bedrijven en bedrijfswoningen.

Belangrijk is dat de eenheid van de Galjoenstraat niet wordt opgeknipt door de bouwplannen van de Piushaven. Om die reden wordt gekozen om de bouwhoogte van de straatwand beperkt te houden en vooral hier de nadruk te leggen op de locatie van woonwerk woningen.

Deze benadering zal evenzeer worden gehanteerd bij de ontwikkeling van de Noordzijde van de Galjoenstraat.

Voor het gebruik van de plint in de Gondelstraat, de Havendijk en op het plein wordt uitgegaan van gemengde doeleinden, zonder bij voorbaat of op specifieke punten voorzieningen te plannen. Door toepassing van een verhoogde begane grondverdieping en andere architecturale kenmerken beoogt het bouwplan te voldoen aan het uitgangspunt om een centrum stedelijk woonmilieu te realiseren dat

zich in de loop van de tijd verder functioneel kan ontwikkelen. Alle voorstellen in het bouwplan voor gemengde doeleinden en horeca worden beschouwd als startmomenten.

Verkeer en parkeren

De Havenmeester is per auto bereikbaar vanaf Ringbaan Oost, maar in de toekomst vooral vanaf Ringbaan Zuid via de nieuwe gebiedsontsluitingsweg met bijbehorende brug. Vanaf de Havendijk wordt het verkeer via Gondelstraat naar de entree van een parkeergarage aan de Galjoenstraat geleid. De halfverdiepte parkeergarage ligt direct onder het complex en biedt plaats aan het parkeren voor bewoners en bezoekers.

De parkeervoorziening heeft met circa 375 plaatsen een grotere capaciteit dan volgens de vastgestelde normen (TVVP 2003) noodzakelijk is voor De Havenmeester. Daarmee is er ruimte voor de opvang van extra parkeerbehoefte die voortkomt uit de wens om parkeermogelijkheden in het havenpark te beperken.

Dia 29. Locatie Spinaker.

Dia 30. Locatie Spinaker – positionering.

Status: Stedenbouwkundige visie.

De positie van de deelplannen aan de noordoever verschilt per stadsblok. Cementbouw wordt begrensd door straten en sluit aan op een campusinvulling van het stadsblok. De Havenmeester sluit aan op de bestaande woningen in de Lanciersstraat, maar grenst verder vrij aan de omliggende straten. De Werf is een lange relatief smalle strook die aansluit op de woningen aan de Oirschotsebaan.

De positie in het stadsblok, maar ook de positie aan de noordoever is uitgangspunt voor specificiteit en samenhang. Bijkomende uitgangspunten zijn:

- nieuwe ontwikkelingen vangen de bestaande woonbebouwing op in een gesloten stadsblok, zodat private gebieden aan elkaar sluiten.
- hoe dichterbij de nieuwe bebouwing, hoe meer die bebouwing qua volume, type en functie aansluit bij de bestaande bebouwing. Hoe verder weg van de bestaande bebouwing, hoe meer de eigen vorm, type en functie kan gezocht worden om aan de programmatische eis te voldoen.

Deze uitgangspunten zijn op de locatie Spinaker gecombineerd met de kwaliteit van de locatie als stedelijk knooppunt.

Het knooppunt maakt bij de noordoever de omslag van een centrumstedelijke zone aan het water naar het woongebied oude stad aan het water, door tweedeling van de bouwvolumes.

Het volume aan het water sluit aan bij de Havenmeester en is centrumstedelijk van aard.

Het volume achterin sluit het bestaande stadsblok, sluit aan bij het volume en bebouwingstype van de bestaande woningen op basis van de regelgeving van woongebieden in beheerbestemmingsplannen.

Daartussen ontstaat openbare ruimte die de Galjoenstraat verlengt en ontsluit vanuit het havenpark. Daarmee wordt de Galjoenstraat meer onderdeel van het Piushavengebied en ontstaat met een nieuwe zichtlijn op de Heikese kerk een betere relatie met het stadscentrum.

De openbare ruimte op de hoek Havendijk – Prinsenhoeven is gebruikt om de verkeersweg Havendijk een grotere kromming te geven. Dit is niet alleen een bijdrage aan het lokale karakter van deze weg, zodat het parkerf zich meer richting de brug kan uitstrekken.

De Gondelstraat wordt aan de zuidzijde verbreed en aan de noordzijde versmald. De verbreding geeft gelegenheid om de straat als parkeerhof beter bij het park te betrekken en de woningen beter op het water te betrekken.

Dit gedeelte fungeert ook als toegangsweg naar de parkeervoorzieningen voor dit plandeel en de Havenmeester. Door het noordelijk deel van de Gondelstraat te versmallen, blijft het onderdeel van de achterliggende woonstraten.

Dia 31. Locatie Galjoenstraat Noord.

Dia 32. Locatie Galjoenstraat Noord – Positionering.

Dia 33. Locatie Galjoenstraat Noord – Programma verdeling

Dia 34. Locatie Galjoenstraat Noord – Volumestudie.

Status: Ontwerpfase.

De oorspronkelijke begrenzing van dit deelgebied omvatte alle bedrijfslocaties, maar de bedrijfshal Segers was te recent gebouwd om opnieuw te herontwikkelen.

Daarom werd het ontwikkelgebied verkleind.

Om een betere aansluiting op de woningen aan de Hoogvensestraat te bewerkstelligen is op basis van het thema “nabij – veraf” de locatie van de Havenmeester programmatisch opgeplust en de locatie Galjoenstraat Noord verminderd, van 105 naar 81 wooneenheden.

Vervolgens zijn ten opzichte van het oorspronkelijke ontwikkelingsgebied, de wooneenheden verdeeld naar rato van het terreinaandeel. Het aandeel op de behouden bedrijfslocatie Segers komt daarmee te vervallen, waardoor een extra verdichting wordt voorkomen.

De grondposities in het gebied zijn verdeeld over de percelen. De percelen zijn deels gericht op herontwikkeling, deels gericht op behoud van de bedrijfsvestiging (Janus).

Om die reden is gezocht naar een gefaseerde, perceelgerichte benadering die tolerant is voor de gevestigde bedrijvigheid en het tijdsperspectief van de verschillende ontwikkelaars.

Het stedenbouwkundig concept gaat uit van een compacte bebouwing met binnenstraten op de locaties van Van der Weegen, Van Beurden (gemeentelijk eigendom) en Intermedia (thans Interfour en mede ondertekenaar raamovereenkomst).

Onder het complex wordt half verdiept geparkeerd. De parkeergarage en de binnenstraten worden ontsloten aan de Galjoenstraat.

De woningen aan de straatzijde zijn vierlaags en een combinatie van werkruimten op de begane grond met een bovenwoning, waardoor de parkeergarage uit het straatzicht blijft. Op het dek staan rug aan rug eengezinswoningen in drie bouwlagen. Alle woningen in het complex hebben een private buitenruimte op de derde laag en een collectieve tuin tussen het complex en de aangrenzende woningen.

De positie van de collectieve tuin laat toe verder na te denken over aansluiting van de tuinen van de private woningen. Dit kan door een gang voor een achterontsluiting of een rechtstreekse toegang naar de collectieve tuin.

De opening aan de zijde van de Hoogvensestraat wordt uitgaande van de normale bebouwingsregeling voor het woongebied, ingevuld met drielaagse grondgebonden woningen, met atelierruimte die aansluit op de collectieve tuin.

Dia 35. Locatie Plato.

Dia 36. Locatie Plato – Positionering.

Dia 37. Locatie Plato – Plan en perspectieven.

Status: Goedkeuring Artikel 19.

Voor de locatie St. Josephstraat 38 werd de urgentie voor herontwikkeling erkend wegens de bouwvallige toestand van het pand. De hoeksituatie is dermate van belang voor de continuïteit van het lint in relatie tot het plangebied Piushaven, zodat is gezocht naar oplossingen die ook planeconomisch haalbaar zijn.

De St. Josephstraat wordt in totaliteit gekenmerkt door afwisselende typologie en bouwvolume. Vanaf de hoek Tivolistraat - Korte Heuvel - St. Josephstraat tot aan Prinsenhoeven zien we appartementsgebouwen, vrijstaande villa's en rijwoningen niet alleen met wisselende hoogten, maar ook met hoogten van 15 meter en meer.

Het hoekgebouw heeft een markante plaats aan het lint St. Josephstraat - Prinsenhoeven en nodigt uit om de historische betekenis te actualiseren.

Op de hoek splitste de St. Josephstraat zicht oorspronkelijk in drie richtingen, te weten: de huidige St. Josephstraat richting Ringbaan Oost, de huidige Prinsenhoeven richting Piushaven en een tussenliggend zandpad richting het buitengebied Moerenburg, de Kommerstraat. Door de komst van het Wilhelminakanaal en de Kanaalarm Piushaven, werd het straatje opgeknipt en is het door latere verkavelingen, de bouwblokken rondom de Hogendriesstraat, grotendeels verdwenen. Het Kommerstraatje is nog herkenbaar in de kavelvorm van het hoekpand en in het verloop van de rooilijn van het hoofdgebouw. Ook bij de positie van de twee woningen achter het hoekgebouw zijnde: St. Josephstraat 18 en 20 en aan de andere zijde van het viaduct van Ringbaan Oost, nu aan de rand van de speelplek de Holle Boom, is het straatje herkenbaar door een rijtje oude linden dat behouden blijft.



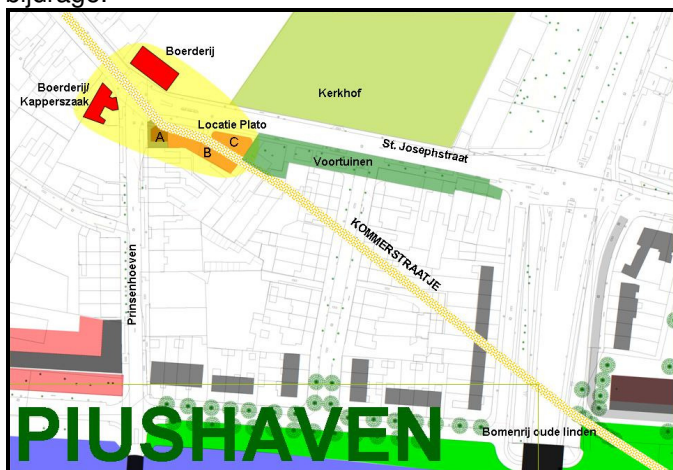
Historische kaart

De hoeksituatie van de St. Josephstraat - Prinsenhoeven kenmerkt zich ruimtelijk door de groepering van een aantal kenmerkende gebouwen: Het hoekgebouw zelf met zijn 19^e eeuwse baksteenarchitectuur, de boerderij St. Josephstraat 51 en de voormalige boerderij, nu kapperszaak St. Josephstraat 40, met de klokgevel.

De ietwat vreemde posities van de boerderijen bij de splitsing worden helemaal duidelijk als het Kommerstraatje in beeld is, want dat was de straat waar deze gebouwen op georiënteerd waren. Precies de combinatie van de splitsing van de wegen, de dispositie van de gebouwen en architecturale diversiteit ervan, maken deze locatie tot een markante plek met kenmerken van dorp en stad. Stads doordat het hoekgebouw zich manifesteert als eindpunt in het perspectief van de St. Josephstraat. Dorps omdat bij de hoek de ruimte verbreed tot een verzameling individuele gebouwen.

De Stedenbouwkundige visie van de Piushaven 2007 geeft aan dat de St. Josephstraat - Hoeveneseweg niet alleen historisch lint is, maar ook een belangrijke verbinding tussen het centrum (Heuvelplein) en het Piushavengebied met de opeenvolging havenpark, AaBe-winkelcomplex en het buitengebied richting Moerenburg en Koningshoeven. Deze route is tevens onderdeel van de sternetfietsroute.

Daarnaast is het ook een milieu voor gemengde doeleinden en woonvormen. Zowel in functionele als in ruimtelijke zin is het van belang dat we blijven investeren in de continuïteit, de levendigheid, de eigentijdsheid en de eigenzinnigheid van de linten. De herontwikkeling van de hoek levert hieraan een bijdrage.



Stedenbouwkundige visie

Voorgaande gedachten hebben ertoe geleid dat de locatie is opgevat als een verzameling specifieke volumes die in combinatie met de bestaande gebouwen op de hoek (de boerderij en de kapper) 'het plek-zijn' van de hoek verder moeten versterken.

Gebouw A: het bestaande hoekgebouw. Dit gebouw kan getransformeerd worden met behoud van de gevel en het dakfront, maar mag worden opgehoogd tot 13 meter, zijnde 4 bouwlagen.

Gebouw B: een langwerpig gebouw dat al dan niet aanhaakt bij gebouw A. Dit gebouw beperkt zich tot 3 bouwlagen en houdt voldoende afstand tot het buurperceel.

Gebouw C: dit gebouw staat op grond van de gemeente: De grond is een restgebied tussen de voormalige Kommerstraat en de St. Josephstraat. Op deze locatie kan een gebouw staan als deel van het lint, met maximaal 4 bouwlagen.

De gebouwen A, B en C zijn architectonisch als verschillende bouwwerken leesbaar, ook al is een fusie tussen A en B op bouwkundig en programmatisch niveau denkbaar.

De gebouwen A, B en C definiëren samen met de boerderijen een plek die het opsplitsen van de straten opnieuw benoemd.

Gebouw A staat in het perspectief van de St. Josephstraat en geeft de richting aan naar de Piushaven of naar het buitengebied, via Armhoef.

Gebouw B memoreert het Kommerstraatje samen met de boerderij aan de overzijde en actualiseert de historische gelaagdheid van de plek.

Gebouw C geeft de plek vanaf Ringbaan Oost een entreefunctie naar stedelijk gebied. Het gebouw groepeerde de voortuinen en het pleintje in het blikveld. Het pleintje zal opnieuw en in samenhang met de voortuinen worden ingericht. Het nieuwe bouwplan verstevigt de hoeksituatie in het perspectief beeld van de St. Josephstraat.

Dia 38. Locatie Gezondheidscentrum (vroeger Wilkin Sport)

Dia 39. Locatie Gezondheidscentrum – Positionering.

Dia 40. Locatie Gezondheidscentrum – Plan en perspectieven.

Status: Goedkeuring Q-team, procedure projectbesluit is gaande.

Prinsenhoeven behoort tot de oude linten als onderdeel van de verbinding tussen Heuvel en het buitengebied via Korte Heuvel, St. Josephstraat. Geheel volgens het karakter van de oude linten is dit een woongebied met voorzieningen, volgens bestemmingsplanbegrippen aangeduid als gebied voor 'Gemengde doeleinden'.

De voorzieningen op de route verlopen bij de Korte Heuvel van centrumfuncties, leisure, horeca, kantoren en onderwijs, naar detailhandelsfuncties op Prinsenhoeven, gericht op de omliggende woonomgeving.

Verderop mondt de straat uit in het havenpark van de Piushaven en de brug en loopt verder langs het AaBe-complex, waar de planvorming voorziet in grootschalige winkels rondom het thema wonen en een buurtwinkelcentrum.

Prinsenhoeven is onderdeel van het ontwikkelingsgebied Piushaven. Binnen dit gebied zijn diverse ontwikkelingslocaties aangeduid. De overige gebieden binnen de plangrens worden aangeduid als aandachtsgebieden.

Aandachtsgebieden zijn gebieden waar geen grootschalige ingrepen zijn voorzien in de planopzet. In die gebieden wordt ruimte geboden voor particuliere initiatieven die binnen de gebiedsontwikkeling Piushaven passen, die een bijdrage leveren aan de uitvoering aan andere aspecten van stedelijk ruimtelijk beleid, en die een versterking betekenen voor het functioneren van bestaande stedelijke structuren.

Gezien de situatie dat de voorzieningen op het lint als het ware 'uitdoven' en de route vanaf het centrum als een belangrijke aanlooproute wordt gezien voor de Piushaven, het AaBe-complex en het buitengebied, is het van belang investeringen in het voorzieningenniveau in dit gebied voor 'Gemengde Doeleinden' te stimuleren.

De inplanting van het complex bevestigt het behoud van de woonfunctie van het bouwblok, ook de particuliere woonsituatie aan het water. Mogelijke herontwikkelingen gaan uit van particulier initiatief binnen de stedenbouwkundige kaders voor woongebied.

Een gezondheidscentrum op de Prinsenhoeven.

De inplanting van nieuwe gezondheidscentra past in het gemeentelijk voorzieningenbeleid voor zorgfuncties. Dit beleid stelt de spreiding van zorgfuncties voorop, ten gunste van de nabijheid in woonbuurten.

Op basis van de verkeerstoegankelijkheid, het verbindende karakter van de linten, de aanwezige detailhandelsfuncties en de behoefte aan versterking van de voorzieningenstructuur behoort een gezondheidscentrum thuis in dit milieu.

De locatie is gelegen op het voormalige bedrijventerrein 'Wilkin Sport'. Deze bedrijfsfunctie is uitgeweken naar Stappegoor. Het vertrek van dit bedrijf betekende een bedreiging voor de functionele kwaliteit van het lint. Om leegstand en verdere verloedering van het terrein binnen het Piushavengebied te voorkomen wordt de inplanting van een nieuwe duurzame functie op korte termijn meer dan wenselijk geacht.

Stedenbouwkundig concept.

Het gebouw bestaat uit een vierlaagse voorbouw (hoogte: 14,6 m) en een tweelaagse achterbouw (hoogte: 7,46m). De voorgevel is 2,5 m achteruit geplaatst om de hoogte van de voorbouw optimaal af te stemmen op het straatprofiel en de toegangsruimte.

Zowel links als rechts staat het gebouw los in de straat. Links bevindt zich de entree naar de parkeergarage op niveau -1. rechts bevindt zich een tuinachtige strook die afstand laat tot de tuilmuren.

Uitgaande van de 45° regel vanaf de grond is de achterbouw aan de oost- en zuidzijde getrapd om de openheid van het achtergebied vanuit de private tuinen te optimaliseren. Ter hoogte van de tuin aan de Noordzijde is de tweede laag met hetzelfde uitgangspunt ook teruggetrokken om zontoetreding in de tuin maximaal te houden. Meer achterin, ter hoogte van de garageboxen staat de wand twee lagen op de erfscheiding zonder direct woongenot te schaden.

In vergelijking tot de bestaande situatie waar nu aan de oost- en zuidzijde bedrijfsgebouwen staan van twee lagen hoog, verbetert de situatie voor de omliggende bewoners.

Dia 41. Locatie De Werf en Rijkswaterstaat.

Dia 42. Locatie De Werf – Positionering.

Dia 43. Locatie De Werf – Perspectief.

Dia 44. Locatie Rijkswaterstaat – Plan en perspectief.

Status De Werf: Goedkeuring Artikel 19.

Status Rijkswaterstaat: Goedkeuring Q-team en akkoord RWS

Het plan combineert het maken van een gesloten bouwblok met het zoeken naar een zo optimaal mogelijke parkruimte.

Met maken van een gesloten bouwblok wordt voorkomen dat achterkanten van bestaande woningen worden geconfronteerd met openbare of semi-openbare ruimten. Tuinen sluiten aan op tuinen, waardoor in het bouwblok een stille groene ruimte wordt gegarandeerd. In deze binnenruimte zijn op sommige plaatsen bewonersparkeerplaatsen voorzien. Deze plekken sluiten direct aan op de achterkanten van de bestaande woningen. De verhouding tuinen / parkeerplaatsen levert in deze opzet de winst op van een permanent geprivatiseerd groengebied.

Aan de uiteinden van het deelplan, bij de speelplek 'de Holle Boom' en bij het waardevolle entreegebouwtje van de Werf, zijn woningen op maat toegevoegd om de achterkanten van bestaande aangrenzende woningen te beveiligen en om het bouwblok in zijn geheel ook effectief te sluiten.

In het plan wordt de parkruimte aan de Piushaven gemaximaliseerd in relatie tot de gewenste kavelgrootte van de woningen.

In het zoeken naar een optimale verkaveling beantwoordt het plan de kromming van de Oisterwijksebaan. Een rechte rooilijn vanaf het meest ondiepe kavel zou links en rechts onrendabele kavels opleveren. Door de rooilijn te laten meanderen ontstaat nu niet alleen geoptimaliseerde gevarieerdheid aan kavels, maar krijgt het Havenpark op meerdere plaatsen ook een aantal welkome verbredingen die uiteindelijk uitmonden bij het terrein van Rijkswaterstaat. Op het terrein zal het parkeerterrein worden geconcentreerd rondom het gebouw, waardoor de kop van de haven, conform de visie, vrijkomt als onderdeel van het havenpark. Er komt een informele oversteek over het water ter hoogte van de Twentestraat opdat wandelroutes over de noord- en de zuidoever gecombineerd

kunnen worden. Dit zal zeker géén brug worden, gedacht wordt aan een trekpondje, nadere uitwerking volgt.

De planopzet volgt verder de algemene regel voor aansluiting op bestaand woongebied. Wegens het overwegend smalle profiel van het bouwblok zijn de woningen die direct aansluiten op de bestaande woningen aan de Oisterwijksebaan grondgebonden woningen. Die woningen hebben bovendien één, twee of drie bouwlagen al naargelang de afstand tot de erfscheiding van de bestaande woningen.

De woningen vormen een nieuwe rand van Armhoef waarmee de wijk zich aan de Piushaven presenteert. Die rand is niet zoals aan het Wilhelminakanaal een strakke rooilijn. De rooilijn meandert, waardoor een verwevenheid ontstaat tussen de lokale betekenis van een openbare ruimte en de stedelijke betekenis van het havenpark, waarmee de natuur naar het stadscentrum wordt gebracht. De mix van het lokale met het stedelijke wordt in het plan zichtbaar gemaakt door de inplanting van een appartementgebouw van 12 bouwlagen tegen de erfgrans van Rijkswaterstaat.

Daar waar de grond- (en buurt) -gebonden woningen de nabijheid zoeken van Armhoef en daarmee bijdragen aan de parkruimte, zoekt het appartementgebouw in de uithoek van het plangebied naar een plek in het (stedelijk) havenpark. Vanaf het Wilhelminakanaal markeert het hoogteaccent de entree naar de Piushaven. Vanaf de stadskant wordt het Havenpark in de richting van Moerenburg in de maat gezet en zichtbaar gemaakt als een markant punt, namelijk: de grens tussen stad en natuur en het punt waar de natuur via de Piushaven en het havenpark de stad intrekt.

Dia 45. Locatie Kanaalzicht.

Dia 46. Locatie Kanaalzicht – Positionering.

Dia 47. Locatie Kanaalzicht + Jeruzalem – Plan.

Dia 48. Locatie Kanaalzicht + Jeruzalem – Perspectief.

Status: Goedkeuring Q-team.

Kanaalzicht wordt ontwikkeld als woongebied. Afgezien van een eventuele bescheiden horecavoorziening aan een bijzondere plek aan het water zal de bebouwing verder alleen bestaan uit woningen. Het huidige programma bestaat 481 wooneenheden in een mix van grondgebonden woningen en appartementen.

Stedenbouwkundige opzet.

In de zone langs de Twentestraat worden overwegend grondgebonden woningen gerealiseerd in drie bouwlagen, waarmee een goede aansluiting op de bestaande bebouwing in Jeruzalem wordt gerealiseerd.

In de zone langs het Wilhelminakanaal worden appartementengebouwen gerealiseerd. Dit kan zowel in een patroon van (half)gesloten bouwblokken en/of in de vorm van vrijstaande complexen van vier tot acht bouwlagen.

Aan de waterkant zijn hoogteaccenten voorzien in het verlengde van de Casper Houbenstraat, als onderdeel van het plein en bij de brug van de Meierijbaan, in het verlengde van Ringbaan Zuid.

Het hoogteaccent in het verlengde van de Meierijbaan refereert aan de toren op de locatie De Werf, zijnde twaalf bouwlagen.

Het hoogteaccent bij de Meierijbaan markeert de entree naar Moerenburg in het verlengde van de zichtlijn van Ringbaan Zuid. Dit hoogteaccent is zestien bouwlagen.

De appartementengebouwen staan op half verdiepte parkeerbakken. De grondgebonden woningen staan aansluitend naast of gedeeltelijk op de parkeerbakken, maar de tuinen blijven bovenop de volle grond,.

De parkeerbakken voorzien in de parkeerbehoefte voor bewoners en een deel van het bezoekersparkeren. Het overige bezoekersparkeren wordt ondergebracht in nieuwe parkeerhoven in de Twentestraat en in het noordelijk plandeel van Kanaalzicht ook op het parkeerdek.

In Twentestraat bestaat een nauwe ruimtelijke en planningstechnische samenhang met de beoogde herontwikkelingen van Jeruzalem door Tiwos, Het gaat dan met name om de flats aan de Twentestraat en aan de Caspar Houbenstraat. Het openbaar gebied in Kanaalzicht, in de Twentestaat en de Caspar Houbenstraat wordt integraal aangepakt, zodat alle delen van Jeruzalem één geheel worden.

De compositie van parkeerbakken en bebouwing is zodanig dat het plan gefaseerd kan worden uitgevoerd

De compositie van de bebouwing is zodanig dat er een weefsel ontstaat met een fijnmazig stelsel van (informele) openbare wandelroutes. Het bebouwingspatroon kent echter een van noord naar zuid 'drieslag' die is afgeleid uit de ruimtelijke opzet van het stratenpatroon in Jeruzalem. De volgende stedenbouwkundige geleidingen zijn daarom in de hoofdopzet herkenbaar: een sectie tussen de Piushaven en Casper Houbenstraat, een sectie tussen Casper Houbenstraat en Maaslandstraat en tot slot een sectie tussen Maaslandstraat en Meierijbaan. Daarbij is de geleiding die door het verlengde van de Casper Houbenstraat gevormd markant en herkenbaar door de breedte van het profiel, de ondersteuning met het torenaccent en de beëindiging van een bijzondere verblijfsplek aan het water met een oriëntatie op Moerenburg.

Aan de noordzijde heeft de bebouwing voldoende afstand tot het water van de Piushaven om de continuïteit van het havenpark te garanderen. De huidige noordelijke perceelsgrens van het bedrijfskavel vormt daarom de uiterste bebouwingsgrens voor de beoogde woningbouw.

Aan de zuidzijde, tussen de Meierijbaan en het verlengde van de Maaslandstraat, ontstaat een openbare groene plek (pocketpark) aan het water met een betekenis als schakelpunt in de recreatieve routes vanuit en naar het buitengebied. In dit pocketpark staan één of twee losjes geplaatste appartementengebouwen.

Tussen dit pocketpark en de Piushaven wordt het Wilhelminakanaal verbreed om een bijzondere kwaliteit aan dit compacte nieuwe woonmilieu en de rest van Jeruzalem toe te voegen. Hoewel de bebouwing pal aan de nieuwe kanaaloever kan staan, zal voorzien moeten worden in een de aanleg van een openbare wandelroute tussen het Havenpark en het genoemde pocketpark bij de Meierijbaan.

De verbreding van het kanaal dient niet alleen een ruimtelijk doel, maar ook een ecologisch doel. De nieuwe inrichting biedt betere condities voor behoud en ontwikkeling van natuurwaarden door een variatie in diepte van waterbodems en flauwere taluds. Plaatselijk is een meer stenige inrichting voorzien met kades en steigertjes voor de aanleg van boten. De stedenbouwkundige opzet en inrichting van deze zone langs het Wilhelminakanaal dient de huidige vaargeul en de daarbij behorende vrije zichthoek tussen de brug van de Meierijbaan en de aanhaking met de Piushaven te respecteren.

Herontwikkeling Jeruzalem, Tiwos.

Voor de flats aan de Casper Houbenstraat en de Twentestraat en de aansluitende woningen wordt een herontwikkeling overwogen. Deze flats hebben een lage woontechnische en bouwtechnische kwaliteit. Dit in samenhang met een herinrichting van het aanliggende openbare gebied. De planvorming voor deze locatie bevindt zich nog in een oriënterend stadium. Tiwos onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van herontwikkeling.

De Casper Houbenstraat behoudt in de visie haar rol als centrale groene ruimte en hoofdentree tot de wijk. De groene kwaliteiten van de Caspar Houbenstraat worden versterkt. Aan de oostzijde kan door sloop en herontwikkeling van de flats en de woningen kan het brede profiel doorgezet worden tot aan de nieuwe bebouwing van Kanaalzicht. Herinrichting van de openbare ruimte moet resulteren in een robuuste laan die tevens ruimte biedt voor aanleg van speelvoorzieningen. Voor het noordelijk deel van de Twentestraat wordt ingezet op een verbreding van het profiel door herontwikkeling van aanliggende woningen. De openbare ruimte van de Twentestraat wordt omgevormd tot een groene parkeerhof. De parkeerhof dient ruimte te bieden aan het bezoekersparkeren van Kanaalzicht en nieuwe en bestaande woningen in de Twentestraat aan de zijde van Jeruzalem. De noordelijke kop van deze groene parkeerhof raakt aan het Havenpark. Dit stedenbouwkundige 'moment' is uitermate geschikt voor een nieuwe oeververbinding voor langzaam verkeer tussen Jeruzalem en het deelgebied De Werf, waardoor een nieuwe wandelroute richting Moerenburg ontstaat.

De herontwikkeling van de flats richt zich op grondgebonden woningen in drie lagen aan de Twentestraat en aan Caspar Houbenstraat eveneens grondgebonden woningen in drie lagen en mogelijk een appartementcomplex (gericht op senioren) van drie á vier bouwlagen. Vanwege de bebouwingskarakteristiek van Jeruzalem en de aanliggende brede openbare ruimten, is het realiseren van heldere min of meer aaneengesloten gevelwanden per straatsectie gewenst.

Tiwos heeft de herontwikkeling van het gebied van het buurthuis, de Amarantlocatie en de tussenliggende eengezinswoningen aan de Betuwestraat voorlopig uitgesteld. Voor is Tiwos is het niet mogelijk om in de huidige markt een haalbaar plan te realiseren. Bovendien kan Tiwos op korte termijn niet over de Amarant-locatie beschikken. Verwacht wordt dat deze ontwikkeling over vijf jaar weer door Tiwos opgepakt wordt. Voor het buurthuis levert dit geen belemmeringen op. Dit kan nog zeker vijf á tien jaar met normaal beheer goed functioneren.

Tiwos heeft voorgesteld om de verouderde woningen, zodra deze in maart 2010 niet meer als wisselwoningen in het kader van de renovatie nodig zijn, te slopen. Deze woningen zijn woontechnisch en bouwtechnisch op en kunnen niet meer verhuurd worden. Tiwos heeft voorgesteld hier samen met de gemeente een tijdelijke speelvoorziening te realiseren voor de wijk. Dit voorstel wordt nu nader onderzocht. Indien dit haalbaar blijkt, dan zal er samen met bewoners uit de wijk een tijdelijke speelvoorziening worden ontworpen.

Dia 49. Kanaalzicht – Referentiebeeld nieuwe brug aan de Meerijbaan.

Status: Stedenbouwkundige visie.

De Meerijbaan en omgeving richt zich voor de toekomst op de volgende ontwikkelingen.

Het talud met restanten van de oude uitvalsweg inclusief brugdek worden opgeruimd en maken plaats voor een hoogwaardige parkzone met daarin een vervangende fietsroute (met hoge brug over het kanaal). Hiermee wordt een sterke aansluiting op landschapspark Moerenburg gerealiseerd.

Langs één van de randen van deze parkzone kan een tweede hoofdontsluiting van Jeruzalem komen te liggen. Het exacte verloop van het tracé is punt van nadere studie, maar de ontsluiting zorgt voor een koppeling van de Twentestraat met het kruispunt aan de Kempenbaan ter hoogte van Cenakel. De tweede ontsluiting is in de toekomst nodig om de het bijkomend programma van Kanaalzicht goed te ontsluiten en de Jeruzalem te voorzien van voldoende uitvalsmogelijkheden.

Dia 50. Locatie Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein.

Dia 51. Locatie Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein – Positionering.

Dia 52. Locatie Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein – Perspectief.

Dia 53. Locatie Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein – Referentiebeeld plein aan de oever.

Status: Stedenbouwkundige visie.

De locatie Fabriekskwartier Noord sluit aan op het AaBe complex dat de kern vormt van het Fabriekskwartier. Het gebied ligt centraal in het Piushavengebied tussen de Fatimastraat en het havenpark en tussen de nieuwe gebiedsontsluitingsweg en het dijklichaam voor de brug bij Ringbaan Oost. Daartussen ligt het oude lint Heuvelplein – Korte Heuvel - St. Josephstraat – Prinsenhoeven – Hoeveneseweg – richting buitengebied. Dat lint met zijn bebouwing verdeelt het gebied in twee delen: het gebied Lourdesplein en het gebied Fabriekskwartier Noord.

De totaalstudie van de deelgebieden Fabriekskwartier Noord en Lourdesplein is een gevolg van de wens van ontwikkelaars en Q-team om te komen tot een betere programmatische afstemming en samenwerking ten gunste van een gewenste identiteit van het gebied.

De motieven hiervoor zijn als volgt:

- 100% appartementen is niet wenselijk vanuit huidige behoeften.
- De centrale positie in het Piushavengebied en de relatie met AaBe moeten beter worden benut om het gebied op de 'kaart' te krijgen.
- De identiteit van het gebied moet opnieuw onderzocht worden vanuit een programmatische mix van wonen – werken – recreëren.

Het planconcept bestaat uit een aantal bouwstroken in oost – west richting, parallel aan de structurele opbouw van het Fabriekskwartier als geheel. Die stroken zijn: Ringbaan Zuid – de PDV winkels in Fabriekskwartier Zuid – Van Ierlandtstraat – AaBe zuid, de fabrieksgang, AaBe noord – Fatimastraat. In de noord – zuid richting zijn meer informele routes aangebracht in aansluiting op de hoven van AaBe en ter plaatse van het Lourdesplein, de Nazarethstraat.

Aansluitend op het havenpark worden twee pleinruimtes voorgesteld.

De pleinruimte bij Fabriekskwartier noord wordt voorgesteld als een stedelijke verblijfsruimte die wordt ondersteund door horeca en bedrijvigheid.

De pleinruimte bij het gebied Lourdesplein wordt groen voorgesteld als pocketpark en onderdeel van het havenpark.

De structuur van de programmering ondersteunt het parkfront, de informele doorsteken en de pleinruimtes in aansluiting op het havenpark. Daar situeren zich de woon-werk en horecavoorzieningen.

Bij de locatie Lourdesplein wordt tegen Ringbaan Oost een woon-werk gebouw voorzien. Dit gebouw richt zich op het ringbanen-milieu, maakt de maat van het gebied zichtbaar en vangt de geluidhinder op voor achterliggende woongebied en openbare ruimte.

De lintbebouwing aan de Hoevenseweg, bestaande uit grondgebonden woningen, detailhandel en achterliggende tuinen worden aan beide zijden opgenomen in gesloten bouwblokken met eveneens grondgebonden woningen en tuinen.

Het gebiedje met de voormalige ijzergieterij en het projectbureau wordt in het havenpark gesitueerd. Deze gebouwen zijn toegevoegd aan de gemeentelijke monumentenlijst en zijn een uitdaging voor de ontwikkeling van een meer sociaal-cultureel gericht programma.

Dia 54. Locatie Fabriekskwartier Noord / Lourdesplein – Parkkade aan de zuidzijde.

Dia 55. Locatie Fabriekskwartier Noord - Referentiebeeld stedelijke parkkade.

Status: Stedenbouwkundige visie.

Voor de verbetering van de positionering van het gebied aan de Piushaven gaat de gedachte uit naar een andere benadering van de onderverdeling van het havenpark.

De huidige visie gaat uit van de driedeling: parkkade, parkweg en parkerf die aan de noord- en zuidoever gelijk is. Dat maakt dat de frontlijn van Fabriekskwartier Noord in de parkwegsfeer komt te liggen.

Voorgesteld wordt verder na te denken om aan de noordoever het park zo dicht mogelijk naar de stad te trekken en aan de zuidoever de parkkadesfeer door te trekken tot aan het plein aan de oever.

Met dit voorstel schuiven stad en natuur beter in elkaar en verbetert de verankering van dit gebied met stad.

Dia 56. Locatie AaBe.

Dia 57. Locatie AaBe – Positionering.

Dia 58. Locatie AaBe – Perspectief bestaand en nieuw.

Dia 59. Locatie AaBe – Perspectief hoek Jan van Rijzewijkstraat, Fatimastraat.

Dia 60. Locatie AaBe – Perspectief kopgebouw, Hoevenseweg.

Dia 61. Locatie AaBe – Perspectief binnenstraat.

Status: Ontwerpfase.

De locatie AaBe vormt de kern van het Fabriekskwartier. Het gebied ligt centraal in het Piushavengebied tussen Ringbaan Zuid en het havenpark en tussen de nieuwe gebiedsontsluitingsweg en het oude lint Heuvelplein – Korte Heuvel - St. Josephstraat – Prinsenhoeven – Hoevenseweg – richting buitengebied.

Dit gebied wordt ook wel aangeduid als de economische motor van het Piushavengebied, waarmee de combinatie van wonen, bedrijvigheid en winkelvoorzieningen via de genoemde routes en het havenpark, de relatie met de binnenstad kan worden versterkt.

De AaBe-fabriek wordt in zijn geheel getransformeerd naar een grootwinkellocatie gericht op de thema's wonen 20.500 m² en vrije tijd 12.000 m². Daarnaast wordt aansluitend op de Hoevenseweg 5.000 m² voorzien als buurtwinkelcentrum.

De Jumbo supermarkt op het Lourdesplein verhuist naar het nieuwe AaBe-complex als onderdeel van het buurtwinkelcentrum, waardoor de voormalige ijzergieterij vrijkomt voor een meer attractieve bestemming aan het water.

De vergelijkende perspectieven laten de transformatie zien van het Aabe-complex.

De centraal gelegen hallen van 1930 zijn benoemd tot rijksmonument en worden geheel gerenoveerd. Dit geldt ook voor het theatergebouw aan de zuidzijde.

De hallen en de ververij die er op aansluiten worden gereconstrueerd.

De hal op de hoek van de Jan van Rijzewijkstraat – Fatimastraat wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw, alsook het directiegebouw aan de Hoevenseweg.

Parkeren.

Door uiteinden van het complex te slopen ontstaat de mogelijkheid om verdiepte parkeerruimten te maken onder de nieuwe en gereconstrueerde delen. Hierdoor voorziet het complex in zo'n 1.000 parkeerplaatsen, verdeeld over de Van Ierlandtstraat op maaiveld, de parkeerkelders op niveau -1/2 en in de hoven aan de zuidzijde op niveau +1/2.

Verkeersontsluiting.

Het verkeersontsluiting voor AaBe en de zuidstrook verloopt hoofdzakelijk via de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Om de zittende PDV-winkels aan de Ringbaan Zuid aan de voorzijde te blijven bedienen, wordt de rechtse afslag enkel voor toekomstig verkeer behouden. Alle auto's verlaten het gebied via de gebiedsontsluitingsweg.

Voor een vlotte verkeersafwikkeling (gegeven de beperkte opstelstroken en inritten naar de parkeervoorziening) in combinatie met het behoud van de bomen in de Jan van Rijzewijkstraat, is de rotonde de beste oplossing. Er zijn enkel nog verkeerslichten voorzien op het kruispunt met Ringbaan Zuid.

De Van Ierlandtstraat is nu reeds gezamenlijk privaat gebied van AaBe en de winkels in de zuidstrook, maar blijft publiek toegankelijk en feitelijk als openbare ruimte in gebruik. Vanwege de collectieve betekenis als entreegebied worden in samenspraak met partijen en de gemeente nog voorstellen uitgewerkt voor een meer hoogwaardige inrichting van deze openbare ruimte.

Voor expeditieverkeer zijn er laad- en losplaatsen voorzien in de buitenruimte pal langs de zuid-, west- en noordgevels van het complex.

Toegankelijkheid.

De organisatie van het winkelcentrum richt zich op de lange middengang in het complex, zodat het geheel op een verwante manier functioneert als de voormalige fabriek. Op de uiteinden zijn verbredingen aangebracht om de verbinding met parkeergarages te kunnen maken. In de gang zelf worden zorgvuldig openingen gemaakt voor de toegangen naar de winkels.

Het buurtwinkelcentrum is apart toegankelijk via de Hoevenseweg of via de inrit naar de parkeergarage in de Fatimastraat.

De zuidzijde van het complex is voornamelijk gericht op autoverkeer. Fietsers vinden hun toegang bij de hoven aan de Fatimastraat en voor het buurtwinkelcentrum bij de Hoevenseweg.

De hoven aan de Fatimastraat.

Door de inrichting en aansluiting op het winkelcentrum worden de hoven actief onderdeel van de 'lange' straat die de wijken Fatima en Jeruzalem aan elkaar rijgt.

De hoven worden stevig vergroend en krijgen een semi-openbaar karakter. De ligging sluit tevens aan op de stedenbouwkundige structuur van het deelplan Fabriekskwartier Noord. Beide hoven worden na sluitingstijd afgesloten.

In het hof aan de westzijde staat het ketelhuis en de schoorsteen. Dit hof voorziet in een horecagelegenheid gekoppeld aan de winkelruimte. Het hof aan de oostzijde geeft toegang naar het winkelcentrum, maar gebruikt ook de historische entree.

Dia 62. Locatie Sligro.

Dia 63. Locatie Sligro – Positionering.

Dia 64. Locatie Sligro – Perspectief entree.

Status: Goedkeuring Q-team, bouwaanvraag in behandeling.

De uitbreiding van Sligro bevestigt de zuidstrook van het Fabriekkwartier als PDV-locatie aan Ringbaan Zuid en wordt aangegrepen om de locatie bij de nieuwe gebiedsontsluitingsweg als entree naar de Piushaven duidelijker betekenis te geven.

De groene hagen die Ringbaan Zuid en de parallelweg afkaderen worden doorgezet om de Jan van Rijzewijkstraat te scheiden van de gebiedsontsluitingsweg en de locatie Sligro te omzomen. De hagen vervangen het huidige hekwerk, zodat het gebouw een meer representatieve uitstraling krijgt. Bij de parkeerplaats biedt de haag in combinatie met verborgen hekwerk voldoende beveiliging en worden auto's enigszins aan het zicht onttrokken.

De bestaande bouw is één laag. De uitbreiding aan de zuidzijde bestaat uit twee lagen. Om te voorkomen dat de uitbreiding leidt tot een verzameling van gebouwen, wordt rondom het gebouw met één hoogte een nieuwe gevel voorzien. De grijze geprofileerde staalplaten maken het gebouw herkenbaar als gebouw voor de groothandelsgebouw, maar wordt ingezet als achtergrond voor een houten ritmische bekleding die aansluit bij het groene karakter van de gebiedsontsluitingsweg.

Dia 65. Locatie Wolstad – Ideeënprijsvraag.

Dia 66. Locatie Wolstad – Positionering.

Dia 67. Locatie Wolstad – 3^e prijs.

Dia 68. Locatie Wolstad – 2^e prijs.

Dia 69. Locatie Wolstad – 1^e prijs.

Status: Stedenbouwkundige visie.

In overleg tussen Triborgh, de BNA en het projectbureau is afgelopen jaar een ideeënprijsvraag gehouden voor de locatie Wolstad.

De context voor de opgave werd gevormd door:

- De hoekpositie bij de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, de brug en het water.
- De hoekpositie van Fatima als een homogene volkswoningbouwwijk uit de jaren 50.
- De programmatische wensen van Triborgh.

De wedstrijd heeft drie laureaten opgeleverd.

Juryoordeel

De jury is aangenaam verrast door het grote aantal inzendingen en is ingenomen met de zorgvuldigheid waarmee deelnemers de opgave hebben beantwoord.

Het programma wordt in veel plannen op een geloofwaardige wijze op de kavel georganiseerd. Veel ontwerpers vinden op conceptueel niveau een antwoord op de uitdagingen van de context. Wel is de jury van mening dat dit te weinig overtuigend tot uitdrukking wordt gebracht in de architectonische uitwerking. Het industriële verleden en het havenkarakter worden vaak wel besproken in de tekstuele toelichting maar worden weinig op een plausibele wijze ruimtelijk en beeldend geïntegreerd. In veel plannen ontbreekt de nieuwe brug als ontwerpgeroepschap.

De winnende projecten slagen er in zich de opgave op uitdagende wijze eigen te maken. Zij weten de planlocatie op een verrassende manier aan te spreken en doen dit elk afzonderlijk en op geheel eigen wijze. Verschillend in abstractieniveau en gedifferentieerd in hun interpretatie van contextuele kansen en gevoeligheden. De jury hecht er dan ook aan te onderstrepen dat de winnende ontwerpen hun

overtuigingskracht ontleen aan zeer verschillende basiskwaliteiten. De bijzondere waardering van de jury geldt dan ook deze verrassende diversiteit.

Derde prijs: Thomas Bedaux, Pieter Bedaux (Bedaux de Brouwer Architecten BV BNA)

Een plan dat zich door zijn subtiliteit en scherpzinnige organisatie voegt in de context, zonder hierbij dienend te zijn.

Tweede prijs: Flip van Meurs

Een ontwerp dat zijn meerwaarde ontleent aan zijn zorgvuldige en ingetogen antwoord op de geschetste uitdaging. Simpel maar treffend.

Eerste prijs: Architectenwerkgroep, Gert-Jan de Rooij, Jan-Hubert Bisschops, Jeanine van der Vliet

Een ontwerp dat met recht de naam 'Wolstad' mag dragen. Een uitdagend pleidooi voor de herwaardering én herinterpretatie van een industrieel verleden en de werkende klasse als gewaardeerde eigenheid voor deze stad. Een ontwerp dat staat voor een even oorspronkelijke als innovatieve strategie.

Hiermee is de keuze voor dit winnende ontwerp vooral ook een keuze voor een winnende ontwerper. Een concept waarvan de uitwerking succesvol zou kunnen worden.

Het Q-team zal in nader overleg met de opdrachtgever (Triborgh) bepalen hoe verder met de ideeën van de laureaten zal worden omgegaan.

STAND VAN ZAKEN INRICHTING HAVENKOM.

Dia 71. Locatie Havenkom.

Dia 72. Locatie Havenkom – Positionering.

Dia 73. Locatie Havenkom – Perspectief.

Status: Stedenbouwkundige visie.

Het water in de havenkom wordt verdeeld in twee stroken in het noordelijk en zuidelijk deel. Aan de noordkade worden drie locaties voor watergebonden bedrijven voorzien. Dit betreft de bestaande kappersboot 'Hardy's' en de partyboot 'Albatros', en een nieuwe locatie voor een restaurant op het water, initiatief van 'Orion'. Deze drie locaties liggen verspreid tussen de Schoenerstraat en de Lanciersstraat en laten voldoende tussenruimte om het zicht op het water te behouden. De kaderuimte tussen de Schoenerstraat en de kop van de haven wordt vrijgehouden voor het aanmeren van pleziervaartuigen.

De levendigheid van de noordzijde is in de zomer door de pleziervaartuigen gegarandeerd, maar de bedrijfslocaties zijn permanent aanwezig en ondersteunen het levendige promenadekarakter van de parkkade in alle seizoenen.

Aan de zuidkade, bij het Vendeliërsparke worden de ligplaatsen voorzien voor de museumschepen en een ponton voor de ontvangst van evenementen op het water. De middenpier combineert een ligplaats voor een museumschip met ligplaatsen voor pleziervaartuigen met behoud van een vrij uitzicht over de as van de havenkom.

Om een antwoord te bieden op de vraag naar meer sociale veiligheid voor de ligplaatsen van de museumschepen en om het wonen ook echt op het water te houden, wordt voorgesteld de ligplaatsen op enige afstand van de zuidelijke kademuur te organiseren. Hierdoor ontstaan niet alleen duidelijke afsluitbare 'voordeuren' met voorzieningen voor fietsen en klike's, maar verbetert ook de aanschouwing van de schepen vanaf de kade.

Het ponton is met een trappartij direct gekoppeld aan het Vendeliërsparke en is openbaar toegankelijk.

De inrichting speelt in op de langwerpige ruimte van de havenkom, zowel om de activiteiten te zoneren als om de openheid van het water te behouden. De open water-ruimte is van belang voor de dagelijkse attractiviteit van de haven maar ook als uitnodigende ruimte voor stedelijke evenementen.

De aansluiting van de havenkom op de Koopvaardijstraat biedt een te krappe verblijfsruimte. In relatie tot het promenade karakter van de kade wordt voorgesteld verder na te denken over een tussenschakel tussen binnenstad en havenkom middels een ontvangstruimte dicht bij het water.

Dia 74. Locatie waterrestaurant Orion – Positionering.

Dia 75. Locatie waterrestaurant Orion – Interieurperspectieven.

Status: Ontwerpfase.

In het ontwerp is de locatie van het waterrestaurant Orion meer naar de kappersboot geschoven met de bedoeling de toegankelijkheid van de noordelijke havenkom te optimaliseren en een samenhangende 'eindoplossing' te bieden voor de nog niet gerealiseerde aanloopsteiger van de kappersboot.

Voorwaarden voor de bedrijvigheid op het water zijn het exclusief architecturaal karakter en de meerwaarde voor de promenade. Dit houdt concreet in dat ook openbare gelegenheden worden voorzien gekoppeld aan de kaderuimte. Voor Hardy's was dit de aanloopsteiger en het dak. Voor het waterrestaurant Orion is dit het terras dicht bij het waterpeil. Aangezien Hardy's de aanloopsteiger nog niet gerealiseerd heeft, biedt het waterrestaurant Orion te kans een nieuwe integrale oplossing te bewerkstelligen.

Het concept van het waterrestaurant Orion baseert zich op de tegenstelling kade – binnenruimte middels dicht en open. Op die manier reserveert de binnenruimte een unieke, exclusieve en intieme sfeer aan het water.

SAMENVATTING.

Dia 77. Totaaloverzicht projecten goedkeuring Artikel 19.

Volgende projecten hebben de artikel 19 procedure doorlopen:

- De Havenmeester. Bestemmingsplanaanduiding: gemengde doeleinden.
- Plato. Bestemmingsplanaanduiding: wonen + wonen gestapeld.
- De Werf. Bestemmingsplanaanduiding: wonen + wonen gestapeld.
- Gebiedsontsluitingsweg en brug.

Dia 78. Totaaloverzicht projecten goedkeuring Q-team.

Volgende projecten zijn door het Q-team goedgekeurd:

- Locatie Gezondheidscentrum, Prinsenhoeven (procedure projectbesluit is gaande).
- Locatie Vehorn, Piushaven.
- Locatie Kanaalzicht, Twentestraat.
- Locatie Sligro, Ringbaan Zuid – Jan van Rijzewijkstraat.

Dia 79. Totaaloverzicht projecten ontwerpfase.

Volgende projecten zijn in ontwerpfase:

- Locatie Galjoenstraat Noord.
- AaBe complex.

Dia 80. Totaaloverzicht projecten stedenbouwkundige visie.

Volgende locaties en deelgebieden zijn onderwerp van stedenbouwkundige visie:

- Het havenfront
- De inrichting van de havenkom
- Locatie Spinaker, Havendijk.
- Locaties Jeruzalem.
- De openbare ruimte Casper Houbenstraat, Twentestraat, Havenpark, Meierijbaan.
- Locatie Fabriekskwartier Noord
- Zuidoever Havenpark.

Dia 81. Totaaloverzicht deelplannen.

De tekening omvat alle deelplannen openbare ruimte, deelgebieden en de watergebonden voorzieningen.

Dia 82. PIUSHAVEN – STRUCTUURBEELD 2009.

De stedenbouwkundige update 2009 is gericht op een doorvertaling naar het nieuwe bestemmingsplan. Het ontwerp daarvan is medio 2009 in het kader van de burgerparticipatie voorgelegd aan bewoners en betrokkenen. Volgens planning zal het ontwerp bestemmingsplan in januari 2010 aan het college worden voorgelegd voor besluitvorming over de ter visielegging.

De stedenbouwkundige update 2009 moet gelezen worden als abstracte weergave van de stedenbouwkundige betekenis van de deelplannen. De huidige stand van zaken van de deelplannen bewijst dat de denkruimte die de stedenbouwkundige visie 2007 heeft geboden, goed is gebruikt om de deelplannen in onderlinge samenhang en in samenhang tot de stad tot uitwerking te brengen. Vele locaties die toen niet meteen aan de orde waren, zijn aangepakt en hun positie ten opzichte van het gebied en de stad zijn aangescherpt.

De huidige stedenbouwkundige update is op tal van punten nu preciezer en specifiek en tevens een aankondiging van nieuwe overwegingen voor een later moment.

Te noemen valt:

- De stedenbouwkundige visie voor het havenfront en de inrichting van de havenkom.
- De problematiek van het programma en de dichtheid: verdunning en diversiteit
- De voorstellen voor de investeringsniveau's en het beheerniveau van de openbare ruimte
- De herinterpretatie van de visie over het havenpark
- De opgave voor een goede aansluiting op Moerenburg via de noord- en zuidoever van de Piushaven.

Bij deze kennisgeving van de stand van zaken is enkel behoefte aan reflectie, niet alleen over de weg die tot nog toe bewandeld is, maar ook over de richting die we de komende tijd willen uitgaan.