

HOOFDSTUK 2 Doelstellingen van het bestemmingsplan

2.1 Voormalige stedenbouwkundige opzet

Het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan voor Waterdonken Noordoost, waar bestemmingsplan "Waterdonken en Waterakkers" op was gebaseerd, ging uit van drive-under woningen. Dit principe is toegepast bij Lange Weide 236 t/m 246 en 218 t/m 228.

Op maaiveld is een private parkeergarage gebouwd en de woningen zijn hier overheen geplooid. De woningen beschikken over een voordeur op de begane grond en hebben de woonkamer en keuken op de eerste verdieping. De slaapkamers bevinden zich op de tweede verdieping.

De achtertuin ligt op twee niveau's en middels een trap heeft men toegang tot de openbare ruimte.

Het drive-underprincipe is toegepast zodat het parkeren uit het zicht plaatsvindt, waardoor bebouwing en landschap zoveel mogelijk met elkaar verweven kunnen worden. De woningblokken liggen als losse strengen in het groen. Door richtingsverdraaiingen tussen de strengen onderling ontstaan er gerende ruimtes die de beleving van het landschap versterken en mede vormgeven aan de openheid.

Aan de zijde van de Waterakkers zijn op de koppen van de strengen, woningen parallel aan de dijk gebouwd. Dit betreft grote dijkwoningen die optimaal profiteren van het zicht op de Waterakkers. Ze zijn per drie geschakeld en de bijbehorende parkeerplaatsen liggen aan de noordzijde van de blokjes van drie.

Van het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan zijn alle dijkwoningen gerealiseerd. Van de drive-under woningen zijn echter alleen de twee meest noordelijk gelegen strengen gebouwd. De overige drive-under woningen zijn tot nu toe niet verkocht.

Een tweede reden om het stedenbouwkundige plan aan te passen is het te verwachten tekort aan bezoekersparkeerplaatsen in het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan.

2.2 Nieuwe stedenbouwkundige opzet

De herziening van het bestemmingsplan laat het drive-under principe los omdat er geen vraag is naar dit type woningen. Het stedenbouwkundige concept gaat wel nog steeds uit van verweving van bebouwing en landschap, dit wordt niet los gelaten. Het parkeren vindt nog steeds zoveel mogelijk uit het zicht plaats en de woningblokken liggen nog steeds als losse strengen in het groen.

In plaats van parkeren onder de woning wordt in onderhavig bestemmingsplan parkeren in de achtertuin mogelijk gemaakt. Op die manier blijft het parkeren uit het zicht plaatsvinden, maar kunnen er goed verkoopbare woningen ontwikkeld worden met woonkamer en keuken op de begane grond en een tuin op maaiveld. De tuin zal een zodanige diepte kennen dat er niet alleen parkeren plaatsvindt, maar dat er tevens ruimte is voor terrassen, gazons en plantenborders.

In de verbeelding komt de nieuwe stedenbouwkundige opzet tot uiting in de veranderde ligging van de bestemming Verkeer. Bij de twee meest noordelijke strengen ligt de straat, die de parkeerplaatsen van de dijkwoningen ontsluit, aan de voorzijde van de woningen. Bij de nog te bouwen strengen komt de straat aan de achterzijde van de strengen te liggen zodat de auto's de achtertuin in kunnen rijden. Aan het eind maakt de straat een bocht in de richting van de parkeerplaatsen van de dijkwoningen.

Om achteruit steken en keren mogelijk te maken worden de straten achter de woningen iets breder dan de straten gelegen aan de voorzijde van de meest noordelijke strengen. De maximale bouwhoogte van 10 meter blijft gehandhaafd.

Het bezoekersparkeren wordt aan de westzijde van de strengen gesitueerd. Alleen ter hoogte van de bebouwing komen parkeerplaatsen. Ter hoogte van het groen mag niet geparkeerd worden zodat de openheid gewaarborgd blijft. Alleen ter hoogte van de strengen wordt de bestemming Groen omgezet in de bestemming Verkeer ten behoeve van het bezoekersparkeren. Het overige deel van de bestemming Groen blijft gehandhaafd.