



Stedenbouwkundig plan De Veldwachter Schagen

Bot Bouw | Gemeente Schagen
MOKE Architecten, 2021



Vlekkenplan

Inhoud

1	Inleiding		
2	Participatie		
3	Stedenbouwkundige toelichting		
3.1	Ligging		
3.2	Ontwikkelgeschiedenis Schagen		
3.3	Geschiedenis locatie		
3.4	Beeld omgeving		
3.5	Straatprofiel		
3.6	Routes		
3.7	Bestemming		
4	Doelgroepen en programma		
4.1	Doelgroepen		
4.2	Programma		
5	Ruimtelijke opzet		
5.1	Stedenbouwkundige visie		
5.2	Typologie		
5.3	Ontsluiting wijk auto's en hulpdiensten		
5.4	Ontsluiting wijk voetgangers en fietsers		
5.5	Buitenruimte		
6	Toelichting plan		
7	Ontsluiting gebouwen		
8	Parkeren en mobiliteit		
5	8.1	Mobiliteitsconcept	30
7	8.2	Parkeernorm	30
9	8.3	Deelauto's	30
9	8.4	Fietsparkeren	31
9	9	Groen en water	32
11	9.1	Biodiversiteit en landschappelijke waarden	32
12	9.2	Bestaande natuur	32
13	9.3	Water	32
13	9.4	Natuurinclusief bouwen	33
14	10	Duurzaamheid	34
15	10.1	Algemeen	34
15	10.2	Energieverbruik	34
15	10.3	Divers woonklimaat	34
16	10.4	Elektrisch vervoer	34
16	10.5	Rainproof	34
17	10.6	Circulair en duurzaam materiaalgebruik	34
17	11	Brandweer en hulpdiensten	36
18	12	Beeldkwaliteitsparagraaf	37
18	12.1	Bebouwingsopzet	37
20	12.3	Welstandsnormen/Beeldkwaliteitscriteria	38
29	13.	Colofon	42
30			



Grens plangebied 2

Grens plangebied 1

Zuiderweg

Spartahal

Spor

Trambaan Oost

Atletiekbaan

Pen R terrein

Dorpen

Luchtfoto

Stedenboukundig plan De Veldwachter Schagen

Maart 2021

1 Inleiding

De locatie van De Veldwachter is de Oudshoornlocatie aan de Zuiderweg in Schagen Zuid. De Oudshoornlocatie huisvest op dit moment een bedrijf. Het perceel heeft een oppervlak van circa 10.000 m². Gezien de ligging nabij het treinstation en de Zuiderweg biedt het interessante mogelijkheden als locatie voor woningbouw. Het tekort aan woningen zorgt voor urgentie.

Dit document bevat het stedenbouwkundig plan voor de transformatie van deze locatie naar een gedifferentieerd en levendig woongebied.



2 Participatie

Zowel digitaal als middels een informatieavond is de mening van de omwonenden gepeild over de plannen. Er zijn in totaal zeventig reacties geregistreerd, waarvan 10 via de inloopavond en 60 via de site. Veel direct omwonenden hebben de informatieavond bezocht en zowel mondeling als schriftelijk op de plannen gereageerd. Eenenzestig procent van de bezoekers kwam komt uit Schagen. Eenenvijftig reacties (73%) betreffen belangstelling voor het project als toekomstige woonlocatie.

De Zuiderweg werd door veel participanten genoemd als een punt van aandacht, vanwege zorgen om veiligheid en geluidsoverlast. Opmerkingen hierover zijn niet in deze tekst verwerkt, maar aan de gemeente overlegd.

Op de informatieavond zijn twee varianten van het plan gepresenteerd. Deze varieerden met name wat betreft de configuratie van de gebouwen. Participanten hebben zich ook uitgesproken over een aantal keuzes, zoals de configuratie van de gebouwen, de inrichting van de buitenruimte, de stijl gebouwen en de voorkeur voor de wijze van ontsluiting van het gebied.

Een beknopte samenvatting van de reacties is als volgt:

- Er bestaat een lichte voorkeur voor een meer informele schakeling van gebouwen boven een regelmatige opzet (48% tegenover 43%).
- Er bestaat een lichte voorkeur voor een (auto)ontsluiting van het plangebied via een ventweg langs de Zuiderweg in plaats van de ontsluiting via de parkeerplaats van de Spartahal (48% tegenover 43%).
- Er bestaat een voorkeur voor een klassieke en dorpse uitstraling

van de gebouwen. Tien participanten hebben een voorkeur voor modern.

- Er bestaat een voorkeur voor een groene inrichting van de buitenruimte. Water wordt door veel participanten ook genoemd.

Behalve deze keuzes was er ruimte voor individuele opmerkingen.

Een aantal opmerkingen die vaker werden genoemd zijn:

- Een voorkeur voor diversiteit van woningtypes.
- Reacties met de vraag naar een specifiek woningtype, zoals woningen voor gezinnen met kinderen, senioren, starters, aangepaste woningen, koopappartementen, sociale huurwoningen en middensegment huurwoningen.
- De oversteekplek voor langzaamverkeer ter hoogte van de Dorpen wordt in een reactie genoemd als onwenselijk, terwijl andere reacties juist de oversteekplaats langs het spoor als te gevaarlijk betitelen. Deze oversteekplaats ligt buiten het plangebied.



1850



1930



1970



1980



1990



2016

3 Stedenbouwkundige toelichting

3.1 Ligging

Het plangebied Oudshoorn ligt aan Zuiderweg, de zuidelijke invalsroute van Schagen, op circa 350 meter afstand van het treinstation. In de directe omgeving liggen verscheidene voorzieningen, zoals een huisarts- en fysiotherapiepraktijk, een dependance van de Noordwestziekenhuisgroep, een apotheek en een bioscoop. Het centrum van Schagen ligt op ongeveer een halve kilometer afstand, ofwel zes minuten lopen.

Aan de zuidzijde grenst het gebied aan Trambaan Oost, een recreatieve langzaamverkeersroute. Het plangebied is omringt door een sloot.

Aan de oostzijde loopt het spoortracée richting Den Helder en Alkmaar / Amsterdam.

3.2 Ontwikkelgeschiedenis Schagen

Schagen vindt haar oorsprong op het hoogste punt van een kreekkrug en wordt al vanaf de tiende eeuw permanent bewoond. In literatuur uit het jaar 989 staat een tekst over zes hoeven, gelegen te “Scagha”, wat oorspronkelijk ‘vooruitstekende punt of landtong’ betekent. Rond de 15e eeuw ontwikkelde Schagen zich tot een centrale plaats voor de omgeving. Dit kwam onder ander door de stadsrechten die Willem VI in 1415 aan de stad schonk. Het slot en de grote kerk dateren uit deze periode. Schagen groeide na het verkrijgen van marktrechten geleidelijk tot een langgerekte stad rondom de Markt, een flauw gebogen gracht en de naar de markt toe leidende straten. De Gracht is inmiddels gedempt, maar de langgerekte stad, rondom de markt en de daartoe leidende straten bepalen vandaag de dag nog steeds het beeld van het historische centrum van Schagen.



Hoewel Schagen in de Gouden Eeuw geen bijzondere bloei doormaakte, zoals Hoorn en Enkhuizen, profiteerde het toch van de toegenomen welvaart. Vooral handel en veeteelt speelden een belangrijke rol. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw vergrootte Schagen zijn verzorgingsgebied. Een nieuwe impuls kwam aan het eind van de 19e eeuw met de industriële revolutie. In 1865, met de aanleg van de spoorlijn van Alkmaar naar Den Helder, werd de mogelijkheid geschapen voor een groter afzetgebied van de ambachtelijke nijverheid.

Deze periode is tevens ruimtelijk herkenbaar in Schagen doordat er in de bebouwing een differentiatie naar woningen ontstaat voor notablen, de zogenaamde 'middenklasse' en arbeiders. Woonbuurtjes met een tuindorpachtige aanleg stammen uit deze tijd. Na de oorlog, in 1945, werd de situatie gekenmerkt door een teruggang in de agrari-

sche werkgelegenheid en een stagnatie in de industriële ontwikkeling.

In Schagen, dat in de 2e Wereldoorlog door zijn verzorgende functie minder werd getroffen dan de agrarische gemeenten, trad omstreeks 1960 een kentering op en was er weer sprake van geleidelijke bloei. De stedenbouwkundige opzet van de buurten uit deze periode worden gedomineerd door reserveringen voor verkeer en parkeren. De indeling en maatvoering van de stedenbouwkundige plannen is toegesneden op de auto. De projectgrootte is na deze periode enorm toegenomen. Ook in de decennia daarna zijn grote uitlegwijken gerealiseerd. Met het historische centrum als middelpunt is Schagen in alle vier de windstreken gegroeid. Vandaag de dag vervult Schagen nog steeds de functie als streekcentrum voor de regio.



Diagram relevante historische elementen

3.3 Geschiedenis locatie

Historische kaarten laten met name vier historisch relevante elementen zien, namelijk:

1. Het spoortracée; dit traject bestaat sinds de 19e eeuw en is veranderd in de ruimtelijke inrichting van het landschap;
2. Trambaan Oost; het traject van de weleer hier ook rijdende stoomtram. Dit traject werd in 1934 opgeheven maar is nog steeds zichtbaar in het landschap;
3. Waterstructuur langs Trambaan Oost en Zuiderweg; deze stamt uit het begin van de 20e eeuw. De Laansloot en Dwarssloot waren belangrijke transportroutes van agrarische producten zuidwaarts;
4. In mindere mate de Zuiderweg; deze is begin 50er jaren aangelegd, maar het de ligging is parallel aan de (historisch relevante) Remiselaan en de Dwarssloot.

Het oorspronkelijke treinstation is gebouwd in 1865 en is in 1967 gesloopt en vernieuwbouwd. Zuiderweg 15, de voormalige school tegenover de locatie, is een monument. De Dorpen – Grotewallerweg is naast de historische waterstructuren een historische structuur waar (op enige afstand van het plangebied) diverse historische gebouwen aan liggen. Veel van de verder rond het plangebied aanwezige bebouwing en inrichting hebben weinig cultuurhistorische waarde. Zo is de richting van de huidige bebouwing geen gevolg van de richting van de oorspronkelijke verkaveling en slotenstructuur.

Het komt de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting ten goede als de bestaande waterstructuur en Trambaan Oost blijven behouden en zoveel mogelijk onderdeel worden van de ruimtelijke context van langzaamverkeerstructuur.

3.4 Beeld omgeving

De structuur van de bebouwing langs de Zuiderweg kent een gevarieerd karakter. Het bebouwingsbeeld in de omgeving wordt vooral bepaald door complexmatige kantoorbebouwing aan de Zuiderweg, woningen en appartementen aan de Dorpen. De locatie heeft een strategische ligging aan de hoofdstructuur van Muggenburg.

Aan de noordzijde van het plangebied langs het spoor heeft de bebouwing het organische karakter van het centrum. Ten westen daarvan kent de bebouwing een duidelijke richting, diagonaal op de Zuiderweg. Aan de westzijde van het plangebied zijn een aantal auto-

nome gebouwen bepalend, zoals de Spartahal en een aantal kantoorpanden. Het bedrijventerrein aan de oostzijde kent een eenduidige richting dwars op de Zuiderweg.

Kenmerkend aan de nieuwere complexen aan de randen/hoeken van de hoofdinfrastructuur rond de Zuiderweg is dat deze geen kap en een grotere hoogte hebben. Gelijktijdig is de locatie onderdeel van de structuur Dorpen/Grotewallerweg waar het met name in relatie met de Laansloot aansluit op de recentere transformaties.

Op het plangebied is het daarom voor-de-handliggend voort te borduren op de bebouwingsrichting gelijk aan de panden aan de west- en oostzijde en aan de overzijde van de Zuiderweg, waarbij er door

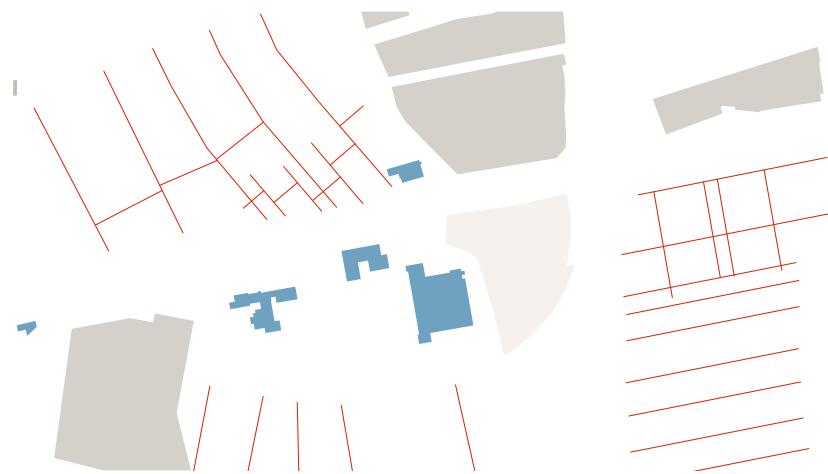


Diagram structuur bebouwing langs Zuiderweg

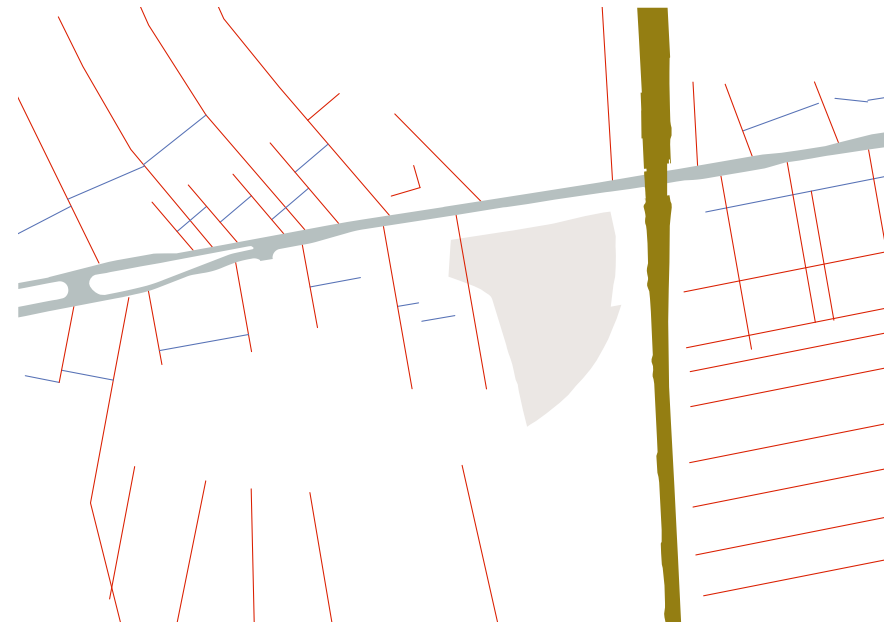


Diagram bebouwingsrichting langs Zuiderweg

een eenduidige bebouwingsrichting te hanteren, een relatie wordt gelegd met de recente woningbouw aan de Bernardstraat en het oostelijke bedrijventerrein.

3.5 Straatprofiel

De Zuiderweg kent een grillig profiel. De afstand van de gebouwen tot de rijbaan varieert sterk. Op sommige punten is de afstand van de bebouwing tot de weg meer dan 40 meter, terwijl de bebouwing aan de Spoorlaan / Dorpen dichterbij ligt, namelijk ruim 13 meter. Gezien de nabijheid van het centrum en het station is deze vernauwing passend, omdat op deze manier de stedelijke hiërarchie voelbaar wordt.

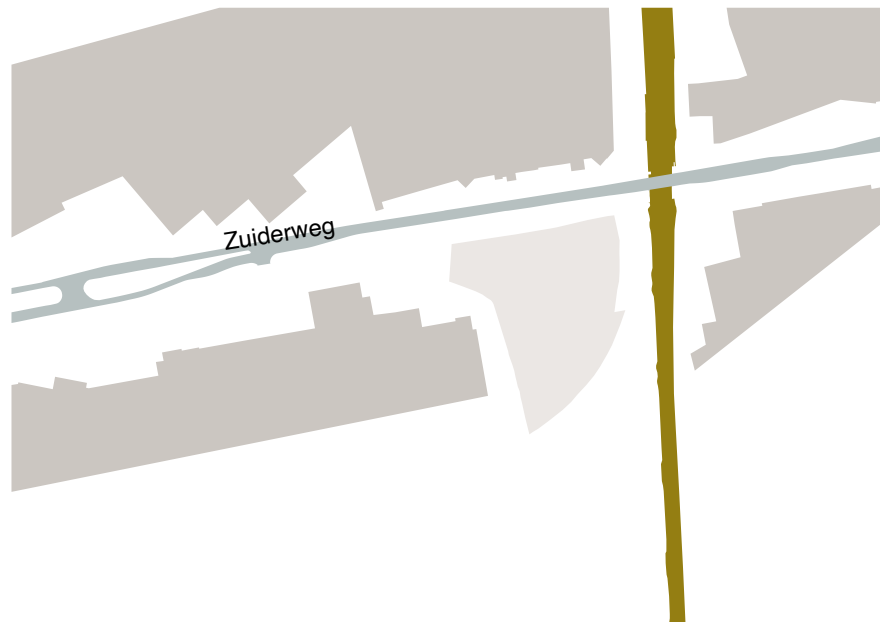


Diagram straatprofiel Zuiderweg

Aan de zuidzijde van de Zuiderweg is de afstand van de bebouwing tot de rijbaan groter. De thans nog aanwezige bedrijfswoning heeft een positie dicht op de weg. Een lichte vernauwing van het profiel is passend gezien de strategische ligging van de locatie op de kruising van de Zuiderweg en het spoor en de nabijheid van het centrum en station. Dit geeft mogelijkheden om stedenbouwkundig en architectonisch een relatie te leggen met de overzijde van de weg.

3.6 Routes

De Zuiderweg is een belangrijke verkeersader en vormt het huidige adres van het plangebied. Voor autoverkeer vormt deze weg de toegang naar het plangebied en een route richting omliggende gemeenten.

Toekomstige bewoners zullen via de Dorpen naar het centrum fietsen of lopen.

De Spoorlaan vormt de snelste route richting station en de belangrijkste busverbindingen. Direct ten zuiden van het plangebied ligt de atletiekbaan, te bereiken via Trambaan Oost. Er is een directe toegang naar de Spartahal ten westen van het plangebied via een bestaande brug.

3.7 Bestemming

De locatie ligt in het bestemmingsplan Woongebieden kern Schagen en heeft een bestemming voor bedrijf. Het perceel (langs trottoirs) is ca 1,1 ha waarvan ca 2.600 m² bestemd als bouwvlak met een maximum bouwhoogte van 10 meter en goothoogte 6m. Afwijkingen zijn beperkt en onder voorwaarden overweegbaar. Een nieuw bestemmingsplan is vereist om woningbouw op deze locatie mogelijk te maken.

4 Doelgroepen en programma

4.1 Doelgroepen

Gezien de ligging en de beschikbare voorzieningen is de locatie uitermate geschikt als woonlocatie voor diverse doelgroepen.

Vanwege de ligging nabij het station, gezondheidsfuncties en voorzieningen is het een goede woonlocatie voor senioren. De aanwezigheid van wandelpaden is hierbij ook een voordeel. Voor deze doelgroep worden appartementen voorzien met verschillende groottes en opzet.

Gezien de nabijheid van het station en de sportvoorzieningen, is de locatie geschikt voor woonstarters. Het plan biedt daarom voor deze doelgroep zowel huurwoningen als betaalbare koopappartementen. Het betreft een mix van studio's en tweekamerappartementen.

In Schagen en vanuit de regio bestaat een aanzienlijke vraag naar huurwoningen die in het middensegment worden aangeboden. Het plan voorziet in deze vraag.

Het plan voorziet zodoende in een ruim aanbod van diverse woningen, voor verschillende doelgroepen. Een divers woningaanbod waarborgt een levendig woonklimaat.

4.2 Programma

Het stedenbouwkundig plan behelst de nieuwbouw van 124 woningen.

Uitgegaan wordt van een aandeel van circa 40% sociale woningbouw, waarvan eenderde studio's. Deze studio's betreffen sociale koopwoningen en de 2 1/2 en 3-kamerwoningen zijn huurwoningen.

Het plan voorziet in 34 appartementen die in het middensegment worden verkocht of verhuurd.

Daarnaast bevat het plan 42 koopappartementen voor doorstromers en gezinnen.

De verschillende woningtypes verhouden zich als volgt:

WONINGTYPES

	<i>aantal</i>	<i>percentage</i>	
totaal aantal woningen	124	100%	
hoog segment koop	41	33%	61%
middensegment huur	29	23%	
middensegment koop	6	5%	
sociaal koop studio	20	16%	39%
sociaal segment huur	28	23%	

5 Ruimtelijke opzet

5.1 Stedenbouwkundige visie

Het complex markeert de entree van Schagen, overgang naar de woonwijk en kent een centrale positie aan de Zuiderweg. Ook heeft de planlocatie een markante ligging aan het spoor. Er wordt gekozen voor een inpassing door een gebouwconfiguratie met een overwegend samenhangende bouwblokvorm waardoor er een minimale achterkantsituatie ontstaat. Door behoud van de aanwezige en omliggende bomen en de groene invulling van de (bestaande) sportvoorzieningen in de omgeving heeft het complex een groene contramal.

De groene setting en de waterstructuur zijn de belangrijke dragers van de wijk Muggenburg. Een pleinvormige ruimte ontstaat door inpassing van de parkeervoorzieningen en hoogte van de bebouwing. Dit biedt ruimte voor contrasterende belevingswerelden.

De bebouwing krijgt een voorgevelrooilijn die deels afgestemd is ten opzichte van de aanwezige bebouwing langs de Zuiderweg en Spoorlaan. Twee licht inspringende gebouwen accentueren de bijzondere positie. De locatie heeft van historie mede door de Laansloot en de Trambaan een relatie met de Dorpen, in de positionering van de bebouwing, geleding en architectuur komt dit terug.



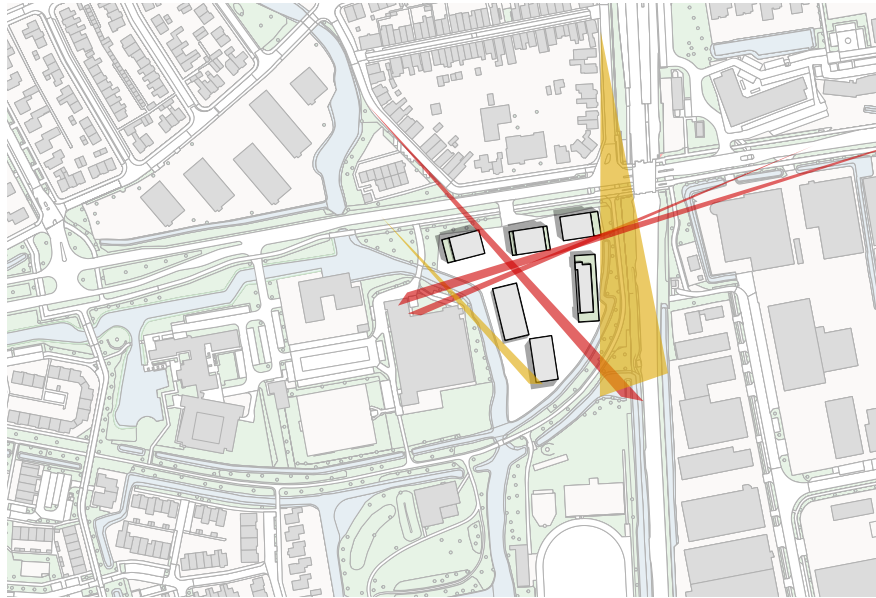
Diagrammatische afbeelding van de buitenruimtes

5.2 Typologie

Als gebouwtypologie is gekozen voor voor verschillende appartementengebouwen. De gebouwen staan in een losse configuratie op de locatie, zodat verschillende zichtlijnen het gebied kunnen doorsnijden en een afwisselend beeld van groen en bebouwing ontstaat. Gebouwen staan ingebed in het groen.

De parkeervoorziening ligt centraal in het plangebied. De omliggende gebouwen ontnemen grotendeels het zicht op de auto's. De oriëntatie van de woningen, wat betreft woonkamer en buitenruimte, is richting de omgeving.

Ook aan de Zuiderweg verspringen de gebouwen, waarbij het wegprofiel zich vernauwd richting de kruising met het spoor.



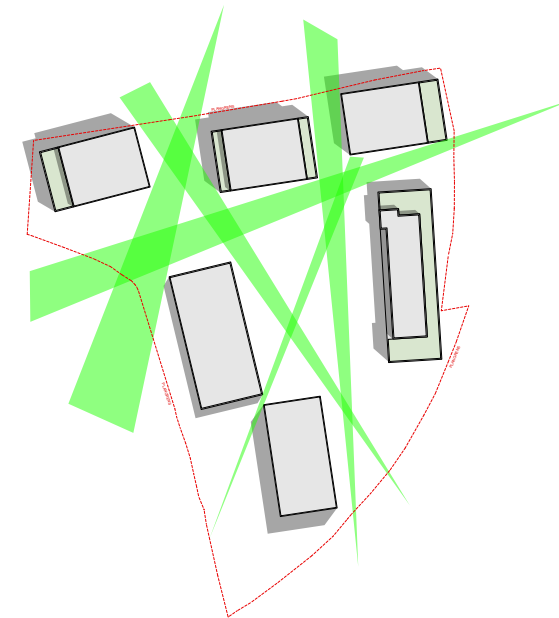
Zichtassen omgeving

De individuele gebouwen vormen een samenhangend geheel, terwijl allerlei doorzichten tussen de bebouwing door het groene en open karakter versterken.

5.3 Ontsluiting wijk auto's en hulpdiensten

De ligging nabij de bewaakte spoorwegovergang vereist bijzondere aandacht wat betreft de ontsluiting van het plangebied. Een ontsluiting direct naast de spoorwegovergang zou tot veel congestie leiden. De meest passende oplossing is daarom de ontsluiting via een ventweg, via de uiterste westelijke hoek van het perceel.

De door de gemeente aan te leggen ontsluiting via een ventweg takt aan op het aan de westzijde gelegen splitsing, die de inrit vormt van



Doorzichten

onder andere de Spartahal. Deze moet hiertoe worden opgewaardeerd. De exacte positionering van de ventweg verdient aandacht vanwege de noodzaak tot de aanleg van een extra brug, de kap van een aantal bomen en de mogelijke noodzaak tot versteviging van de oever van het aangrenzende water.

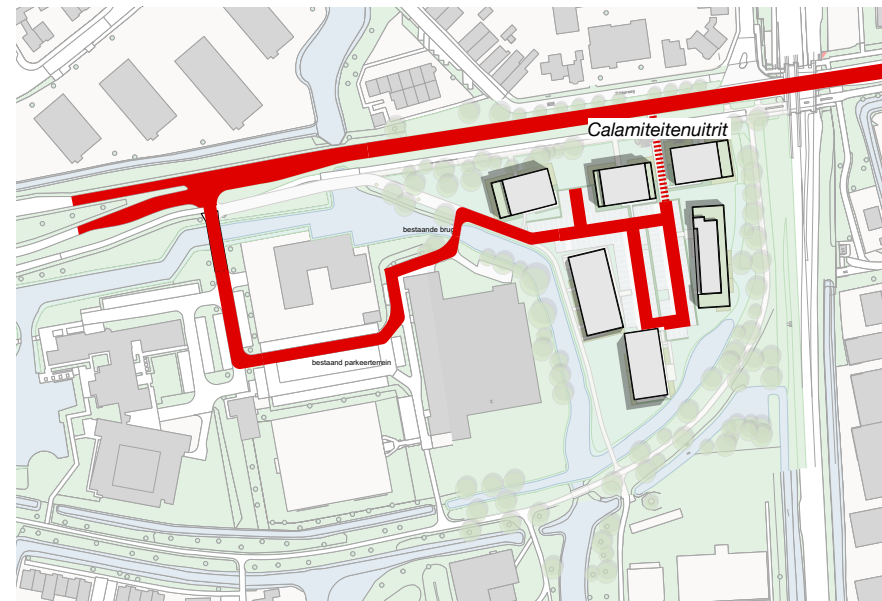
5.4 Ontsluiting wijk voetgangers en fietsers

Aan de westzijde van het plangebied verbindt een pad voor fietsers en voetgangers de Zuiderweg met het zuidelijke gebied. Samen met Trambaan Oost vormt deze verbinding een doorlopende padenstructuur. Ten behoeve van deze extra route wordt een langzaamverkeerbrug aangelegd op de meest zuidelijke hoek van het plangebied.

Een nieuw voet- en fietspad van de Dorpen richting het plangebied en de sporthal, over de Zuiderweg, zorgt voor een veilige en directe verbinding.

5.5 Buitenruimte

Het plan kent drie types buitenruimte. De ruimte rondom de appartementengebouwen blijft openbaar en wordt ingericht als een parkachtige groene buitenruimte. Deze zone sluit aan op het omringende water en wordt groen ingericht. Voetgangerspaden worden aan het bestaande padennetwerk gekoppeld. Ten behoeve van het onderhoud van de oevers wordt zoveel mogelijk een zone van circa 4 meter langs het water aangehouden.



Optie 1: ontsluiting door middel van ventweg

Op het parkeerdek bevindt zich de collectieve ruimte voor de bewoners van de drie noordelijke gebouwen. Een groene invulling wordt gecombineerd met beschutte gebruiksruimte.

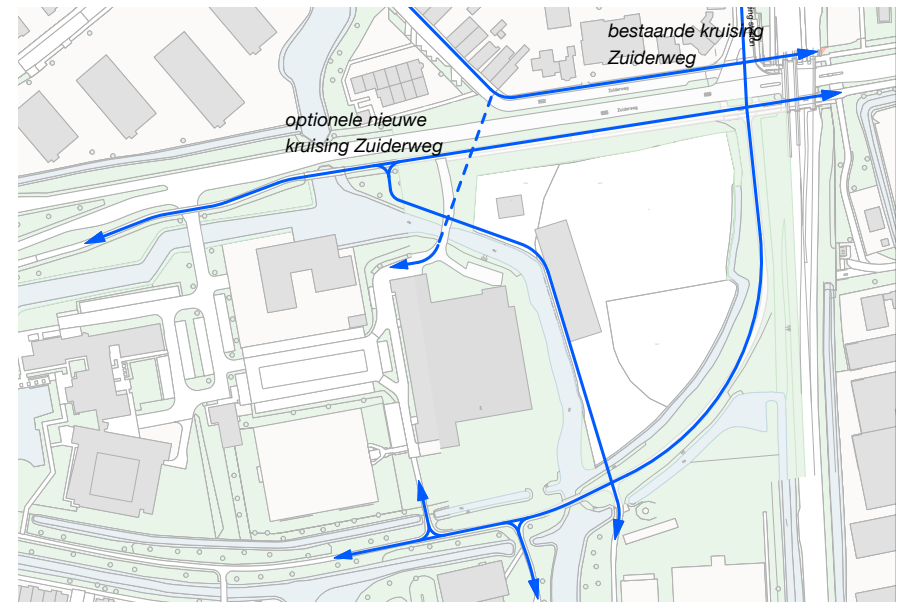
Ter plekke van de appartementen op de begane grond worden privé buitenruimtes gerealiseerd. Deze woningen met buitenruimtes zorgen

voor een levendige plint en een veilige openbare buitenruimte.

Door de openingen tussen de gebouwen ontstaan lange zichtlijnen die de verschillende types buitenruimte aan elkaar verbinden en een gelaagde beleving creëren.



Diagram buitenruimtes



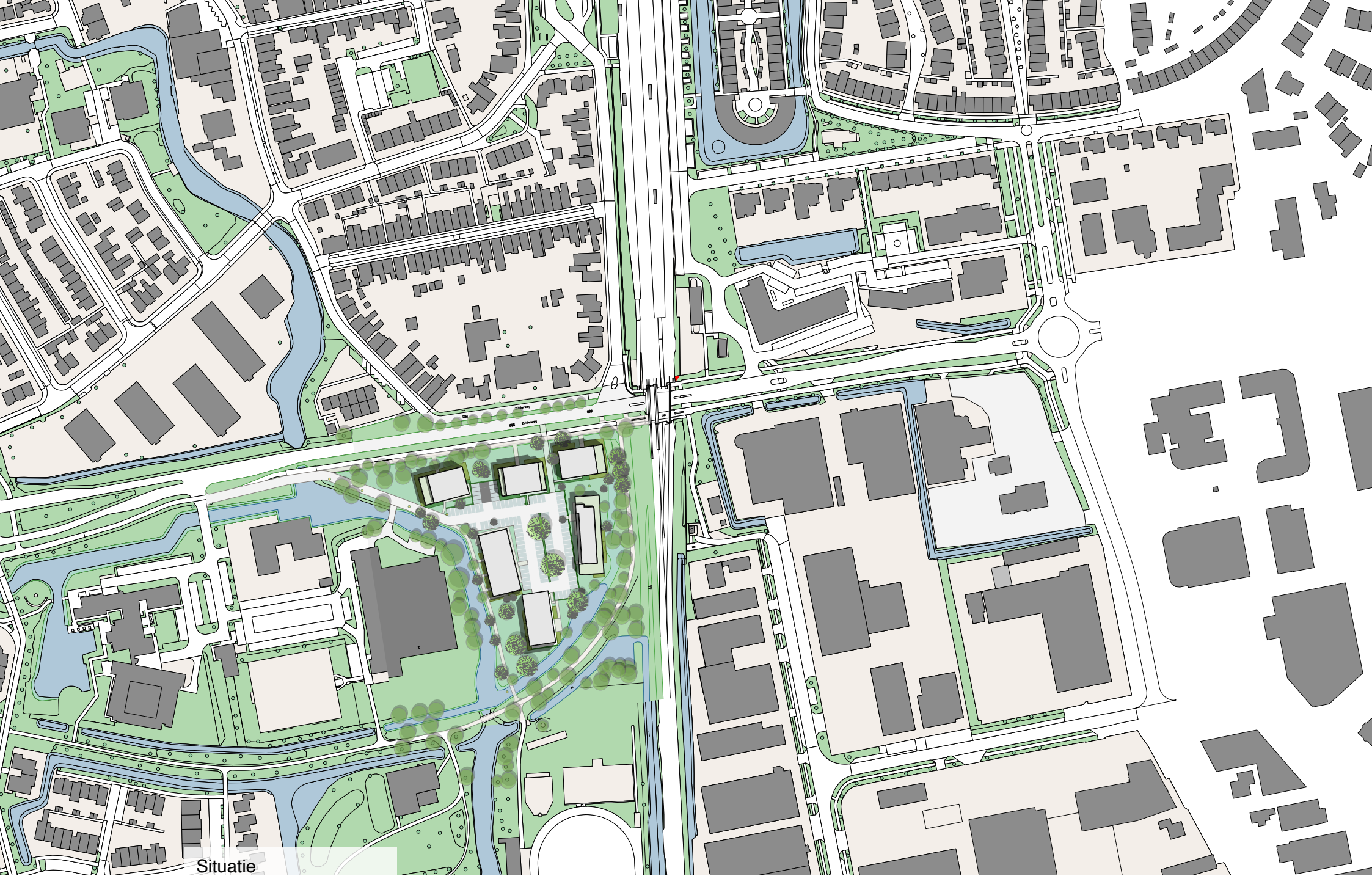
Optie 2: ontsluiting via parkeerterrein Spartahal

6 Toelichting plan

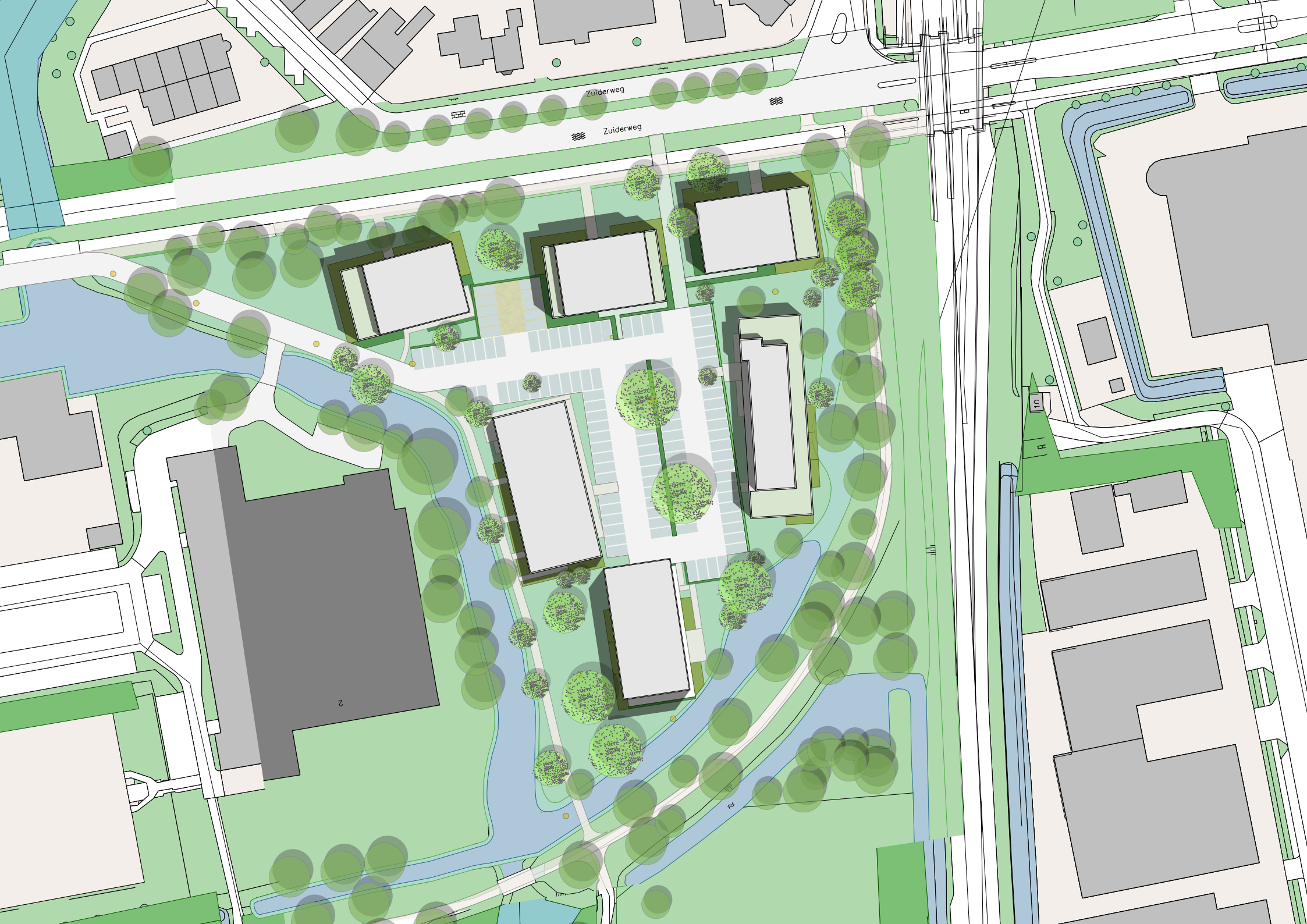
Het plan bestaat volledig uit appartementengebouwen, in een losse en informele schakering. De gebouwen hebben 4 bouwlagen, met één uitzondering. Het gebouw aan het spoor, aan de zuidzijde van het plangebied heeft een vijfde bouwlaag. De bovenste etage hiervan heeft een setback. Ook 3e verdieping van de gebouwen aan de Zuiderweg hebben een setback aan de zijde van de weg.

De verschillende bouwvolumes liggen als autonome massa's verspreid op het perceel. De gebouwen zijn grotendeels alzijdig, twee van de gebouwen hebben een korte galerij. De configuratie sluit aan bij de opzet van de omringende gebouwen, met name langs de Zuiderweg, die sterk in schaal varieert en geen samenhangend structurerend principe kent.

De drie 'urban villa's' aan de Zuiderweg worden aan de zuidzijde gekoppeld door een dek, waaronder geparkeerd kan worden. Het dek wordt groen ingericht. De zuidelijke gebouwen liggen rond een parkeerterrein. De rest van het plangebied bestaat grotendeels uit openbaar groen. Aan de westzijde ligt een wandelroute langs de sloot, die een verbinding vormt met Trambaan Oost. De open configuratie zorgt voor zichtlijnen dwars door het plangebied.



Situatie



Zuiderweg

Zuiderweg

2

2

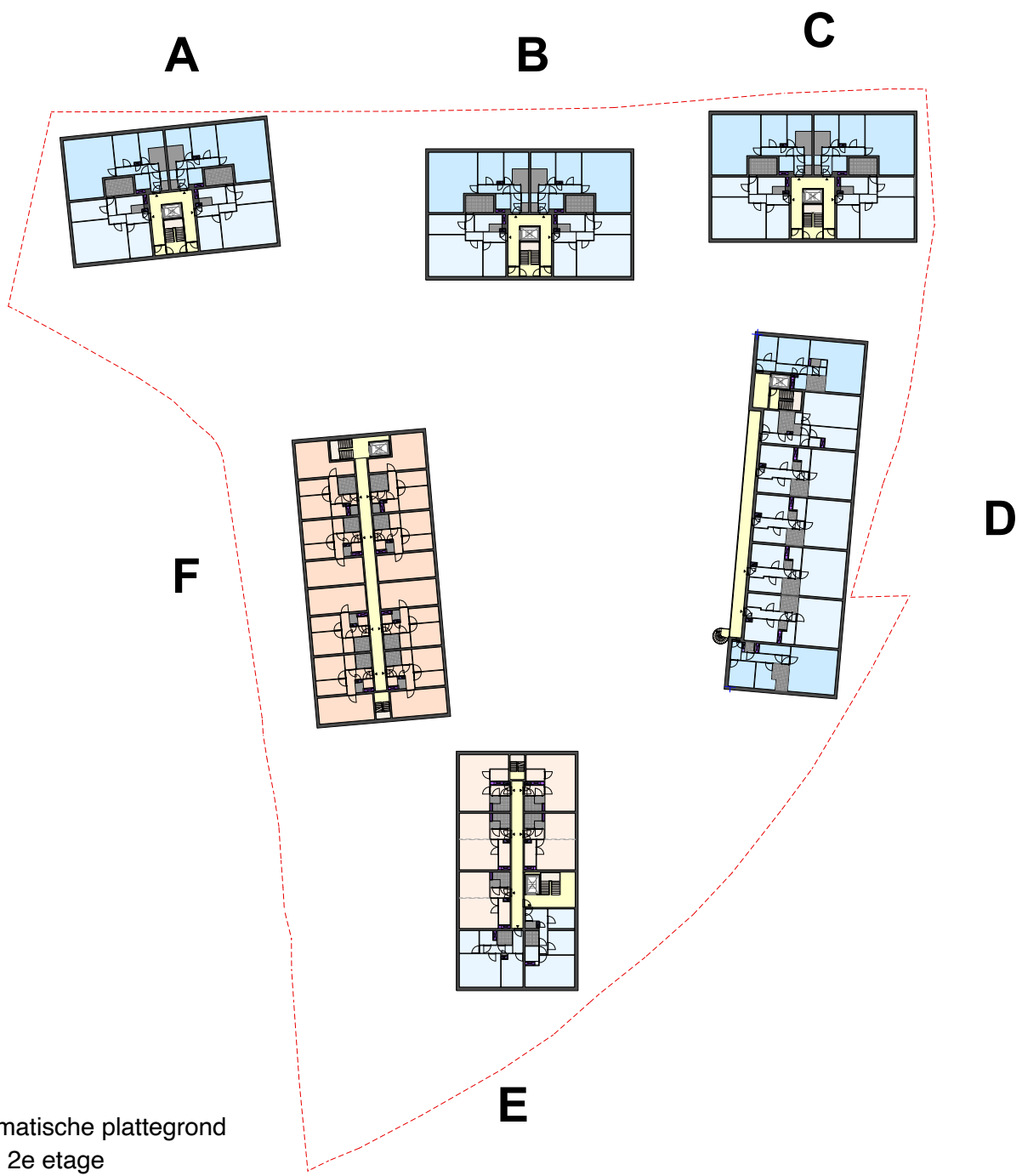
10

H

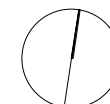
Zuiderweg

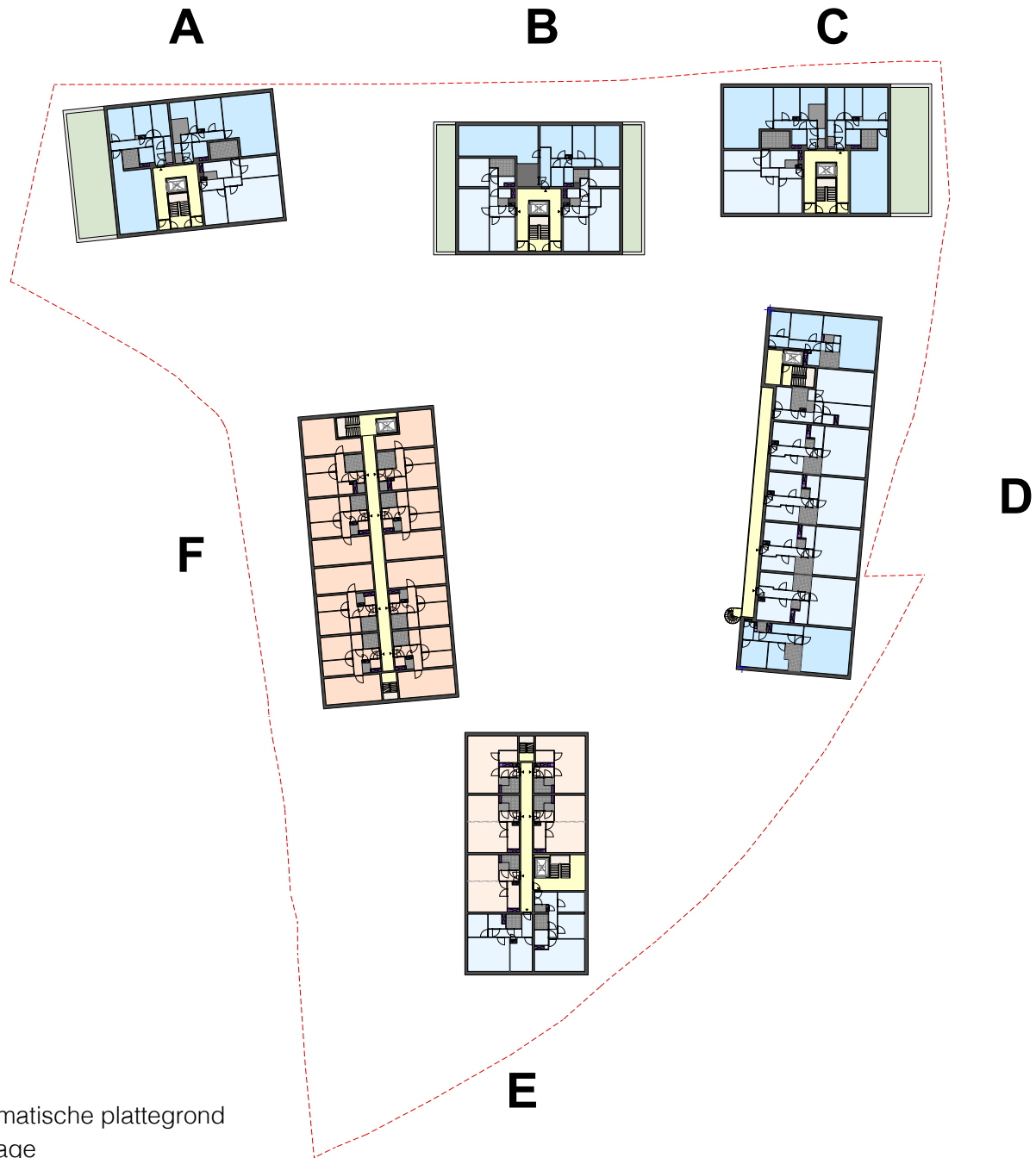


Schematische plattegrond
begane grond

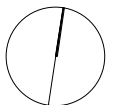


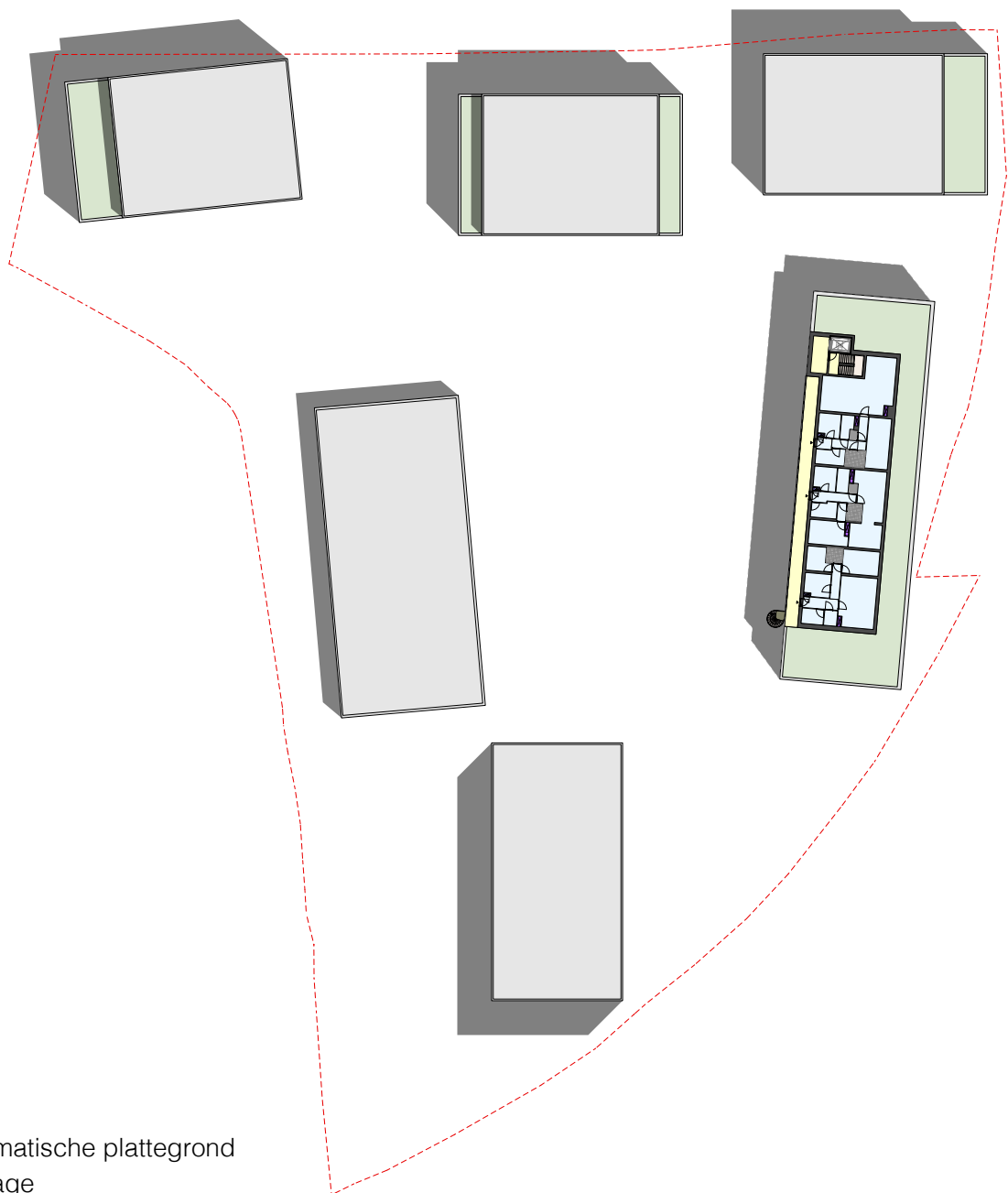
Schematische plattegrond
1e en 2e etage



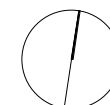


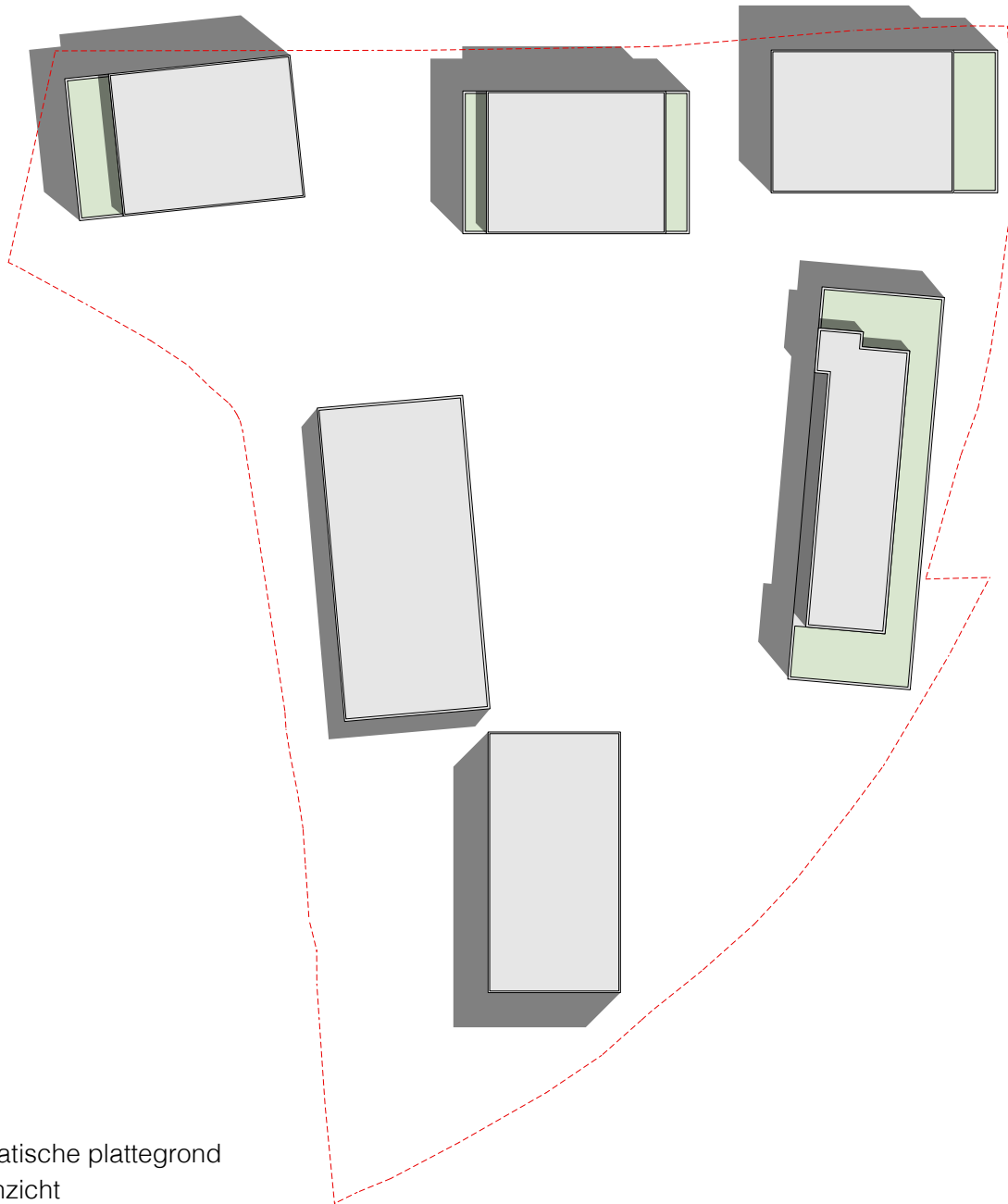
Schematische plattegrond
3e etage



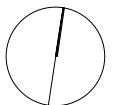


Schematische plattegrond
4e etage



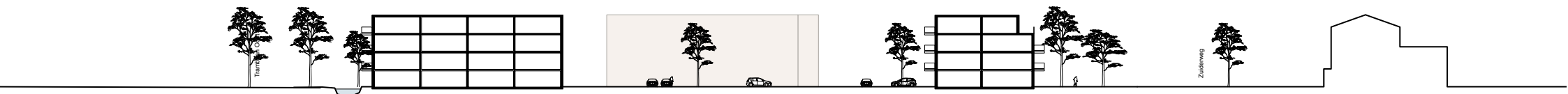


Schematische plattegrond
Dakaanzicht



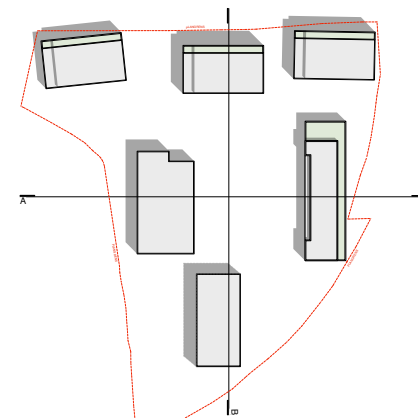


Doorsnede A



Doorsnede B

Doorsnedes

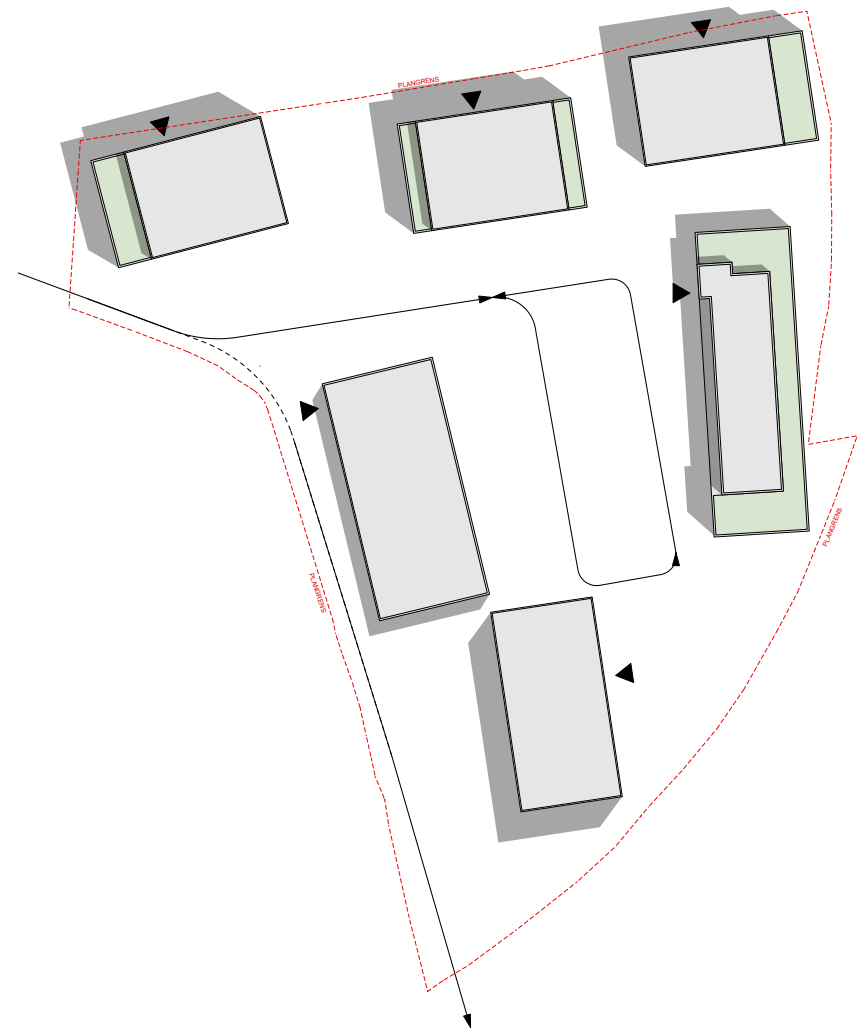


7 Ontsluiting gebouwen

Binnen het plangebied wordt autoinfrastructuur wordt zoveel als mogelijk beperkt. De enige toegangsweg leidt direct naar de parkeervoorzieningen. De individuele gebouwentrees zijn zodoende niet toegankelijk via een formele toegangsweg.

Hulpdiensten maken gebruik van de calamiteitenuitrit aan de noordzijde, min of meer op de plek van de huidige inrit naar het terrein. Voor incidenteel onderhoud kan het westelijke pad worden benut.

De noordelijke gebouwen hebben hun adres aan de Zuiderweg. De westelijke gebouwen hebben hun adres aan de parkeerhof of de westzijde.



8 Parkeren en mobiliteit

8.1 Mobiliteitsconcept

Een gewogen mobiliteitsconcept is onderdeel van een duurzame en toekomstbestendige ontwikkelingen. Naast de parkeervoorziening wordt ook een deelautoconcept en extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Hiermee wordt geanticipeerd op actuele mobiliteits-trends en een concrete invulling gegeven aan zowel duurzaamheidsambities en de mobiliteitsbehoefte van de beoogde woondoelgroepen. Dit sluit aan bij de duurzaamheidsambities van de gemeente Schagen met betrekking tot de ontwikkellocatie en de daarbij beoogde bereikbaarheid en woon- en leefkwaliteit.

Deze ambitie wordt concreet ingevuld door 3 deelauto's aan te bieden aan de bewoners van de 124 woningen. Het aantal van 3 deelauto's komt overeen met ca. 12 reguliere auto's. Dit kan worden beschouwd als een realistische ambitie gezien de toenemende populariteit van deelauto's, zeker bij de beoogde woondoelgroepen en in combinatie met de collectieve fietsparkeervoorziening. Bij de fietsparkeervoorzieningen wordt extra ruimte gereserveerd voor speciale fietsen zoals bakfietsen en e-bikes.

Aanvullend wordt een complementair verhuurmarketingbeleid ontwikkelen.

Voor een gedetailleerd overzicht wordt verwezen naar het rapport van 'Adviesbureau Stedelijk Verkeer Schagen Oudshoornlocatie Rapportage 645'.

8.2 Parkeernorm

De gemeentelijke parkeernorm is op onderdelen aangepast in relatie tot het mobiliteitsconcept. De motivatie hiervan betreft de nabijheid van het treinstation, in combinatie met de beoogde doelgroepen en de inzet van deelauto's.

Het autobezit van senioren is gemiddeld relatief lager, vooral bij goede openbaar vervoervoorzieningen en een autodeelconcept. Dit geldt ook voor jongeren. Naast de kosten van autobezit zijn deelconcepten meer gangbaar onder deze doelgroep.

Er geen norm voor studio's die in de sociale sector worden verkocht.

Bovenstaande resulteert in een parkeerbehoefte van 117 auto's. Op de locatie worden daarom 117 parkeerplekken gerealiseerd.

PARKEREN

<i>norm</i>	<i>aantal units</i>	<i>type</i>	<i>aantal pp</i>
1,2	42	koop, middenduur	50,4
0,9	34	etage, middensegment	30,6
0,5	20	Sociale koop, 1 kamer	10
0,9	28	sociale huur, 2 kamers	25,2
	124		116,2

Parkeren eis

117

Tabel parkeren

8.3 Deelauto's

Een onderdeel van de parkeeroplossing is het beschikbaar stellen van 3 deelauto's waarmee - in combinatie met een collectieve fietsparkeervoorziening - een deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners van de 124 woningen wordt gefaciliteerd. De parkeeroplossing

houdt er rekening mee dat deze deelauto's geparkeerd staan op evenzoveel vaste parkeerplaatsen in de parkeervoorziening. Hierdoor zijn deze auto's altijd gegarandeerd beschikbaar voor deze doelgroep en ook makkelijk toegankelijk voor de bewoners.

De gebruiksvoorwaarden voor de deelauto's worden samen met deze leverancier van de deelauto's uitgewerkt. Bot Bouw zal erop toezien dat gebruiksvoorwaarden laagdrempelig zijn door onder meer te zorgen dat de prijsstelling dermate aantrekkelijk is dat de keuze tussen een (2e) auto en een deelauto ook om financieel/-economische redenen te maken is. En omdat de deelauto's eenvoudig te bereiken zijn vanuit het woongebouw is deze kwaliteit vergelijkbaar met een auto voor de voordeur.

8.4 Fietsparkeren

Bot Bouw realiseert een aantal collectieve fietsparkeervoorzieningen op de begane grond. Fietsen behoeven daarom niet in de woningberging te worden gestald. De collectieve voorziening is eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg. In de collectieve voorziening wordt tevens rekening gehouden met stallingsruimte voor bijzondere fietsen en scooters, oplaadpunten voor elektrische fietsen en dergelijke.

De ligging, omvang, ontsluiting en de extra ruimte voor bijzondere fietsen en scooters zullen bijdragen in het bezit en gebruik van fietsen en scooters door bewoners als alternatief voor de auto.



9 Groen en water

9.1 Biodiversiteit en landschappelijke waarden

Voor het gezond houden van de flora en fauna in de buurt speelt biodiversiteit een sleutelrol. Groen beïnvloedt het leefklimaat positief: het zorgt voor reductie van fijnstof, hitte, geluid- en wateroverlast en vergroot de biodiversiteit en het gevoel van welbevinden.

Het plan streeft naar een gezonde leefomgeving. Hierin speelt groen en blauw een belangrijke rol, naast het stimuleren van duurzame mobiliteit door het goed faciliteren van langzaam verkeer in de wijk, en het introduceren van autodeelconcepten en het plaatsen van laadpalen. Interactie met groen, recreatief gebruik van het water en het koppelen van de locatie aan het langzaamverkeersnetwerk in de omgeving werken mee aan een prettige en gezonde leefomgeving,

9.2 Bestaande natuur

Het plan sluit aan bij de bestaande waarden en kwaliteiten in het gebied. Het sluit aan op de lokale natuur. De bestaande bomen zijn een kwaliteit, worden zoveel mogelijk gespaard en hebben een sleutelrol in de groene inrichting van de buitenruimte. De tweede drager is het bestaande water. In de buurt is het water prominent aanwezig en heeft een historische waarde, maar vooral langs Trambaan Oost is het nauwelijks zichtbaar door de dichte lage begroeiing. De lage begroeiing aan de rand van het plangebied (en bij voorkeur ook langs Trambaan Oost op gemeentegrond) wordt daarom verwijderd en tussen de boomstammen krijgt het water een prominente plaats. De oevers vergen meer onderhoud, zodat de dichte rietkraag het water niet overwoekert. Deze aanpassingen zorgen dat De Veldwachter aansluit bij het omringende groen: een parkachtig ruimtelijk groengebied met fraaie volgroeide bomen, verrassende zichtlijnen over mooie

waterpartijen, en, ondanks de beperkte omvang, een prettig ruimtelijk gevoel. Daarbij, doorkijkjes en zichtlijnen zorgen voor een beter gevoel van sociale veiligheid.

Het plangebied bevat op dit moment alleen wat bomen in de periferie, de mooiste bomen staan net buiten het plangebied. In het plan worden extra bomen aangepland met dezelfde open en parkachtig karakter. Aanbrengen gelaagdheid in beplanting (ruigte, heesters en boombeplanting) is essentieel voor het versterken van de biodiversiteit. De bomen worden losjes gegroepeerd en afgewisseld met open groenzones. Ook in het parkeerveld wordt deze beleving doorgetrokken. Door voldoende ruimte te reserveren voor nieuwe bomen, circa 10 bij 10 meter, zullen na verloop van tijd grote bomen de kwaliteit van de hof bepalen. Naast biodiversiteit zorgen grote bomen ook voor schaduwplekken en een reductie van hittestress.

9.3 Water

Naast het meer zichtbaar maken van de waterpartijen rondom de locatie, wordt de waterloop aan de oostzijde langs Trambaan Oost enigszins aangepast. Waar mogelijk wordt het verbreed, zodat het beter aansluit bij het karakter van het water in de rest van de buurt. De overgang tussen land en water wordt verzacht. Zachte oevers (vooroevers, flauwe oevers of plas-dras oevers) en niveaoverschillen in het aansluitende terrein zorgen voor een groengebied dat goed in staat is water te absorberen en bufferen. Hierdoor kan het regenwater geloost worden op het grondwater, kan het hemelwateropvang van de gebouwen worden afgekoppeld van het riool en kan worden gestreeft naar 100% lokale waterinfiltratie en –buffering.

De ‘zachte’ oevers, een zone die bij tijd en wijle iets drassiger kan zijn, stimuleren biodiversiteit. De plantsoorten kunnen worden afgestemd op de oeversoort. Het ‘netheidscomplex’ wordt losgelaten voor

wat betreft strakke gazons en dergelijke. Iets ruigere oevers vormen een mooi contrast met het water en de grote bomen, en hebben een grotere bijdrage in een biodiverse omgeving.

Mooi ontworpen oevers kunnen het water een recreatieve rol geven, met plekken om te spelen, te vissen of te ontspannen aan het water. Dit versterkt de belevingswaarde van het groen en blauw.

Het parkeerveld is ingebed in het groen, heeft een groene tussenstrook voor waterretentie en kan deels worden ingericht met grastegels zodat waterretentie wordt gewaarborgd.

9.4 Natuurinclusief bouwen

Gebouwen kunnen hun eigen rol vervullen in het stimuleren van een prettige groene en biodiverse omgeving. Dit gebeurt op verschillende manieren.

De afstand tussen de verschillende gebouwen zorgt voor luchtstromen tussen de bebouwing, een reductie van hittestress en windvang van het langere met extra bouwlaag voorziene oostelijke gebouw.

Nieuwbouw biedt de mogelijkheid de omgeving zodanig in te richten dat verschillende soorten vogels en insecten beter gedijen (zie 'Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën'; Gemeente Amsterdam, 2018). Dit gebeurt in de eerste plaats door een zo groen mogelijke omgeving te scheppen met een diverse ecologie. Door de aanwezigheid van water, oude bomen en andere begroeiing is dit grotendeels geborgd. Daarnaast kunnen de beplantingssoorten af worden gestemd op een aantal bouwkundige ingrepen. De bouwkundige ingrepen betreffen nestkasten of bouwkundige overstekken. Door deze ingrepen wordt een thuis geboden aan bepaalde vogelsoorten en vleermuizen.

Ook worden dichte gevels waar mogelijk vergroend met klimbeplanting in de volle grond. Hierbij kan worden gedacht aan klimjasmijn of vergelijkbare soorten. Hemelwater kan worden gebruikt voor de bewatering van 'groene' gevels.

Tuinen zijn relatief compact, hebben een groene erfafscheiding en zoveel mogelijk wordt het plangebied groen ingericht.

In het maaiveld worden relatief lichte materialen toegepast die hittestress reduceren. Overwogen kan worden om de verlichting in de openbare ruime 'smart' te maken met sensoren en een dimregime. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen oriëntatieverlichting (hoger) en dimverlichting (vlak bij de grond, bij plantvakken en zitgelegenheden). Dit zorgt voor minder lichtvervuiling voor dieren. Ook de compacte opzet met geclusterd parkeren en eenvoudige ontsluiting draagt ook bij aan minder verlichting.

10 Duurzaamheid

10.1 Algemeen

Een duurzame ontwikkeling kijkt naar energieverbruik, milieu, gezondheid, materiaalgebruik, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.

Bij het ontwikkelen van dit plan worden vier stappen gevolgd. Eerst is een zo goed mogelijke stedenbouwkundige opzet bepaald. Vervolgens wordt een goede bouwkundige schil ontworpen, met bijzondere aandacht voor optimale isolatie en luchtdichting. Een goede bouwkundige schil vermindert de energievraag. Ten derde worden energiezuinige installaties toegepast. Tenslotte wordt de sterk verminderde energievraag zo duurzaam mogelijk ingevuld.

Het plan combineert compacte gebouwen met voldoende stedelijk groen. Hierdoor wordt een invulling gegeven aan de woningenvraag, terwijl aan milieuaspecten, zoals waterretentie en biodiversiteit invulling wordt gegeven. De gebouwen vormen een buffer tegen het spoorweggeluid. Hierdoor verbetert de woon- en leefomgeving in de bredere omgeving.

10.2 Energieverbruik

Door de toepassing van een warmtepomp voor duurzame opwekking van warmte en zonnepanelen voor duurzame opwekking van stroom, worden de woningen zeer energiezuinig en duurzaam. Gestuurde ruimteventilatie en bijpassende laagtemperatuurverwarming zorgen voor een behaaglijk en comfortabel binnenklimaat.

De woningen worden zodanig ontworpen dat er maximaal en zo intelligent mogelijk gebruik wordt gemaakt van vrij verkrijgbare warmte en licht van de zon. De oriëntatie van de woningen en de optimale

hellingshoek voor geïntegreerde PV panelen worden meegenomen in het ontwerp van de gebouwen.

De woningen worden zogenaamd 'all electric' uitgevoerd. Ze worden niet aangesloten op het gasnet. Elektriciteit wordt deels opgewekt met duurzame energiebronnen, zoals zonne-energie.

10.3 Divers woonklimaat

Het plan kent een grote variatie van appartementen voor een gemiddelde doelgroep. De woningtypes variëren van starterswoningen tot appartementen voor senioren en van goedkope tot dure woningen.

10.4 Elektrisch vervoer

Bij een deel van de parkeerplekken wordt een oplaadmogelijkheid voor de elektrische auto geboden, zodat duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.

10.5 Rainproof

Hemelwater wordt zoveel mogelijk opgevangen en geïnfiltreerd op het eigen terrein en niet aangesloten op de riolering. De inrichting van het terrein wordt daartoe aangepast. In het openbare groen worden verlaagde zones aangelegd (bijvoorbeeld wadi's), die bij piekbelasting het regenwater kunnen opvangen en vertraagd doorgeven aan het grondwater en de omringende waterpartijen.

10.6 Circulair en duurzaam materiaalgebruik

Ook bij de realisatie van de woningen wordt duurzaamheid nagestreeft. Het betreft het gebruik van herbruikbare materialen, de toepassing van duurzame en onderhoudsarme materialen, het beperken

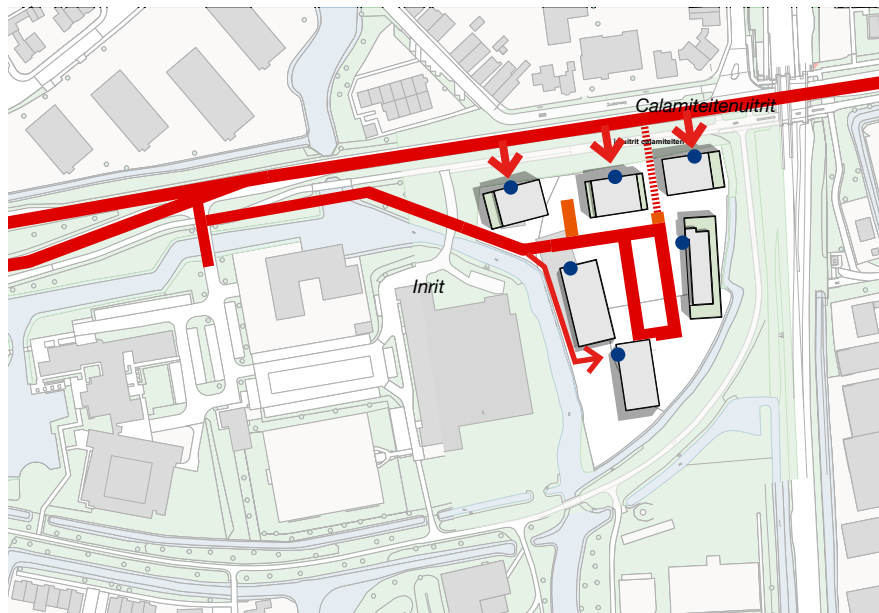
van transport en het beperken van afval. Kortom, de benodigde energie voor de realisatie van een nieuwe woning wordt zoveel mogelijk beperkt. Door keuzes te maken ten aanzien van de bouwmethodiek, afvalscheiding op de bouwplaats, maar ook bijvoorbeeld de reisafstand van bouwpersoneel te beperken en daarop de keuze te maken voor bouwpartners, kan de CO2 uitstoot worden beperkt. Onderzocht wordt of het transport van bouwmaterialen en machines op de bouwplaats tijdens de realisatie zoveel mogelijk van alternatieve energie gebruik kunnen maken.

Door ketenintegratie binnen het ontwikkel- en bouwproces worden bouwfouten zoveel mogelijk voorkomen. Omdat onderaannemers en leveranciers niet steeds 'het wiel opnieuw' hoeven uit te vinden, dus efficiënter werken, wordt duurzaamheid bevorderd.

Er wordt bij de realisatie een duurzaam grondstoffenbeleid gehanteerd en de hoeveelheid bouwafval zoveel mogelijk gereduceerd. Afvalstoffen worden gescheiden ingezameld, hergebruikt en/of gerecycled.

11 Brandweer en hulpdiensten

Het schema calamiteitentoeegang is als volgt:



Inrit brandweer, positie entrees met sleutelkluis en calamiteitenuitrit

12 Beeldkwaliteitsparagraaf

12.1 Bebouwingsopzet

Op basis van de historische en stedenbouwkundige analyse en de inbreng van bewoners tijdens het participatieproces zijn de volgende stedenbouwkundige (architectonische) randvoorwaarden gehanteerd;

- Alzijdige presentatie met representatieve zijdes naar spoor en Zuiderweg.
- Een relatie met de Dorpen in de positionering van de gebouwen, de geleding en de architectuur
- Een geschakeerd vormgegeven ensemble van woongebouwen als samenhangende eenheid.
- Meerzijdig toegankelijk plangebied voor langzaamverkeer, eenzijdig voor autoverkeer.
- Massageleding die in opbouw en ritmiek aansluit op de omgeving.
- Oriëntatie/bezinning zoveel mogelijk gericht op het zuiden, oosten of westen.
- Geen groot, gesloten bouwblokinnenzijde, maar herkenbare, individuele gebouwen.
- Geen galerijen aan de straatzijde/ spoorzijde in verband met de uitstraling naar de omgeving.
- Visueel open wanden op straatniveau.
- Zichtlijn(en) met vrije ruimte vanuit de locatie naar herkenningspunt(en) in de omgeving.
- Bomen in gebied zoveel als mogelijk handhaven.
- Zorgvuldige aansluiting van het gebouw op de begane grond als heldere overgang naar de parkachtige buitenruimte.



Referentie alzijdige presentatie



Referentie eenduidig vormgegeven ensemble van woongebouwen

12.3 Welstandsnormen/Beeldkwaliteitscriteria

Het doel is dat de beoogde woningen goed ingepast worden in de omgeving en in beeldkwaliteit aansluiten op het bestaande bebouwing. Door aansluiting op- en overname van de bebouwingsregels en welstandsregels in de directe omgeving is er ontwerpruimte om op een eigentijdse wijze tot een passende invulling te komen waarin wordt aangesloten op de aanwezige karakteristieken. Doel is dat het planvoornemen zich als nieuw markant complex in structuren voegt.

Ligging

- Grote, complexmatige bebouwing kent een zorgvuldige inpassing op stedenbouwkundig markante plekken.
- Het complex is als zelfstandige eenheid herkenbaar en met de voorgevel(s) georiënteerd op de straat.
- Gebouwdelen zijn als cluster verwant en vormen een compositorische eenheid.
- De bebouwing hanteert een duidelijke en coherente ruimtelijke opzet.

Massa

- De massa en configuratie van het complex is passend in de omgeving.
- Er is sprake van overwegend enkelvoudige bebouwingsmassa's met een nuancering of verbijzondering van de bovenste laag.
- Bijgebouwen worden zoveel mogelijk vermeden, onder andere door inpanning en bergingen en technische ruimten.



Referentie enkelvoudige bebouwingsmassa met nuancering bovenste laag



Referentie representatieve gevels

Detailering

- De gevels die zichtbaar zijn vanaf openbaar toegankelijk gebied hebben een representatieve uitstraling.
- De gebouwen hebben aantrekkelijk vormgegeven entrees vanaf de Zuiderweg en de centrale openbare hof.
- Grote, complexmatige bebouwing kent een fijne en zorgvuldige detailering.
- De bebouwing aan de Zuiderweg heeft een relatie met de Dorpen in geleding en architectuur.
- Er leeft bij een deel van de omwonenden een voorkeur voor een sobere en klassieke uitstraling – minimaal voor de gebouwen aan de Zuiderweg – passend bij een deel de bebouwing in de directe omgeving.
- De kozijnen, goten, dak- en gootlijsten en dergelijke zijn sober, maar zorgvuldig gedetailleerd.
- Technische ruimten en installaties zijn ruimtelijk mee/ontworpen of ondergebracht in het gebouw.



Referentie balkons als onderdeel van de gevel



Materiaal en kleur

- Het materiaal- en kleurgebruik is zorgvuldig en passend bij de architectuur van de omgeving.
- Eigentijds materiaal- en kleurgebruik is mogelijk met respect voor de architectuur en afgestemd op de (gebieds)karakteristieken.



Referentie zorgvuldige detaillering



Referentiebeeld kleurgebruik en detaillering gebouwen omgeving



Kleurgebruik passend bij de omgeving

Bijzondere aspecten

- Balkons, galerijen en erfafscheidingen zijn een ontworpen deel van de façade.
- Bij de wooneenheden behorende buitenruimten zijn onderdeel van het ontwerp en (ook op de begane grond) identiek vormgegeven en afgeschermd.
- De terreininrichting is parkachtig met aantrekkelijke openbare verblijfsruimte.
- De voortuinen vormen onderdeel van een zorgvuldig vormgegeven buitenruimte.
- Bij het complex behorende (semi) openbare ruimte is in samenhang met het gebouw en omgeving ontworpen.
- De functionele impact op de omgeving wordt beperkt en visueel aantrekkelijk door toepassing van groen.
- Parkeren is ingepast in de openbare ruimte en afgeschermd met groen.
- Materialisatie van de publieke ruimte is duurzaam, onderhoudsvriendelijk en gelijk aan het openbaar gebied.



Referentie groene inrichting parkeervoorziening



Referentie grastegels



Referentie beukenhaag

13. Colofon

MOKE Architecten, Ludo Grooteman

I.s.m. Gemeente Schagen

I.o.v.
Bot Bouw

© Moke Architecten, Bot Bouw, 2021