Stedenbouwkundig kader

Gemeentewerf Wassenaar



Gemeente Wassenaar

Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen in opdracht van de Gemeente Wassenaar

Projectnummer 2023-015
11 november 2025

adres Westblaak 51
3012 KD Rotterdam

T 010 240 05 40
E bgsv@bgsv.nl
W www. bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Inhoud

1. Inleiding 4

2. De ontwikkeling 6
- 2.1. Huidige situatie 6
- 2.2. De fasering en ontwikkelstrategie 6

3. Programma van eisen 9
- 3.1 Cultuurhistorie 10
- 3.2. Verkeer en parkeren 14
- 3.3. Groen en water en duurzame leefomgeving 16
- 3.4. Programma en bouwvolume 18
- 3.5. Milieutechnische aspecten 20
- 3.6. Participatie 21

4. Ruimtelijke randvoorwaarden 24
- 4.1. Het ruimtelijke concept 25
- 4.2. De bouwenvelop 26
- 4.3. De proefverkaveling 30
- 4.4. Groen en water 34
- 4.5. Nutsvoorzieningen 34
- 4.6. Beeldkwaliteit 36

1.Inleiding

In het hart van Wassenaar liggen het gemeentekantoor en de gemeentewerf. Dit terrein zal een transformatie ondergaan en geschikt gemaakt worden voor woningbouw. Hiervoor zullen functies gefaseerd uitgeplaatst worden en zal bodemsanering plaatsvinden. Met de transformatie wordt aangesloten op het coalitieakkoord, waarin het project Gemeentewerf specifiek genoemd wordt.

Het voorliggend stedenbouwkundig kader betreft vooral de ruimtelijke aspecten van de herontwikkeling. In het kader worden de ambities beschreven. Daarnaast wordt een voorzet gedaan voor de ruimtelijke invulling met de daarbij behorende stedenbouwkundige randvoorwaarden. De opgenomen proefverkaveling vormt de basis voor het financieel kader maar is geen stedenbouwkundig plan. Op basis van voorliggend document kunnen de gemeente, marktpartijen en corporaties stapsgewijs werken aan de verdere uitwerking van stedenbouwkundige plannen, bouwplannen en inrichtingsplannen.

De herontwikkeling moet ertoe leiden dat het gebied een toekomstbestendige invulling krijgt die passend is in de omgeving. Daarbij staan de volgende ambities centraal:

- Maak de ontwikkeling een vanzelfsprekend onderdeel in het dorp;
- Realiseer een gemengde buurt die ontmoeting uitlokt;
- Sluit aan op de gemaakte afspraken over differentiatie en doelgroepen;
- Creëer een flexibel kader die in programma en fasering enige vrijheid toelaat.

In de verschillende hierna volgende hoofdstukken worden deze ambities concreet gemaakt en vertaald naar randvoorwaarden.

Tijdens het opstellen van het kader heeft tweemaal participatie plaatsgevonden met de omgeving. Daarbij zijn aandachtspunten opgehaald en zorgen en wensen besproken. Deze hebben invloed gehad op voorliggend kader. Bij de verdere uitwerking van (bouw) plannen zal opnieuw participatie plaatsvinden.




BRANDWEER

2. De ontwikkeling

2.1. Huidige situatie

De locatie, gelegen tussen de Johan de Wittstraat, de watergang tussen de Haven en de Zijlwatering, de Havenstraat en de achterzijde van de woningen aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat, is ca 1,5 hectare groot. Momenteel is het grootste deel in gebruik als gemeentewerf, met als onderdeel daarvan een beeldbepalend gebouw bij het water (een voormalige stokerij met kolenloods) en meerdere werf loodsen. Aan de Johan de Wittstraat ligt het gemeentekantoor met een parkeerplaats en aan de waterzijde staat een trafo en twee grote gastransformatorstations. Aan de zijde van de Havenstraat is een deel van het terrein in gebruik als (openbare) parkeerplaats. Het gehele terrein wordt ontsloten vanaf zowel de Havenstraat als vanaf de Johan de Wittstraat. Onlangs is aan de zijde van het water een nieuwe, robuuste betonnen beschoeiing aangebracht.

2.2 Fasering en uitvoeringsstrategie

Op de locatie zijn twee verschillende deelgebieden te onderscheiden. Daarbij is het uitgangspunt dat de locatie van de gemeentewerf inclusief het parkeerterrein én de herontwikkeling of transformatie van het gemeentekantoor onafhankelijk van elkaar plaats moet kunnen vinden. Op de lange termijn is het denkbaar dat de locatie van de twee gastransformatorstations ook onderdeel wordt van het woongebied. Het is van essentieel belang dat ieder deelgebied/fase in zichzelf voldoende kwaliteit heeft om ook zonder het vervolg te kunnen functioneren.

Fase 1
Deze fase betreft het bouwen op het terrein van de gemeentewerf daar waar grotendeels de sanering plaatsvindt. De faseringsgrens wordt mede bepaald door de hindercontour van het gastransformatorstation en de ligging van de ondergrondse infra. De transformatie van de kolenloods, de inrichting van de omliggende openbare ruimte en het parkeren maakt onderdeel uit van de eerste fase.
Fase 2
Deze fase betreft het gemeentekantoor. Zowel het transformeren als het vervangen van het gebouw door nieuwbouw moet passen in het ruimtelijk kader. Voorwaarde is dat de entree het gebied in vanaf de Johan de Wittstraat veilig en zichtbaar wordt en het parkeren wordt opgelost. Dit stelt randvoorwaarden aan de rooilijn en de positie van nieuwbouw.
Fase 3
Deze fase betreft de locatie van de gastransformatorstations aan het water. Fase 3 maakt geen onderdeel uit van de huidige beoogde ontwikkeling omdat beide stations voorlopig nog in gebruik zullen blijven en niet eenvoudig uit te plaatsen zijn. Dat neemt niet weg dat anticiperen daarop wenselijk is zodat mocht het aan de orde komen een goede inpassing mogelijk is.

De gemeente Wassenaar is als grondeigenaar de initiatiefnemer voor de herontwikkeling. Om tot realisatie te komen wordt een samenwerking gezocht met corporaties en met marktpartijen. De beoogde uitvoeringsstrategie bestaat uit de volgende stappen die samenhangen met de bovenstaande fasering.

1. Besluitvorming sted.bouw kader
2. Intentieovereenkomst met corporaties voor fase 2
3. Procedure bestemmingswijziging door gemeente
4. Opstellen tenderstukken fase 1 door gemeente + definitieve bouwenveloppe fase 2 door gemeente en corporaties
5. Tender fase 1 door gemeente
6. Overeenkomst corporaties voor fase 2
7. Uitwerken plannen fase 1 door marktpartijen
8. Uitwerken plannen fase 2 door corporaties
9. Verhuizen gemeentewerf
10. Sloop fase 1 en saneren gronden
11. Realisatie fase 1
12. Verhuizen gemeentekantoor
13. Sloop-nieuwbouw of transformatie fase 2
14. Overdracht openbare ruimte naar gemeente



Projectgebied Gemeentewerf Wassenaar

Het voorliggend stedenbouwkundig kader vormt de basis voor de verschillende benodigde producten.

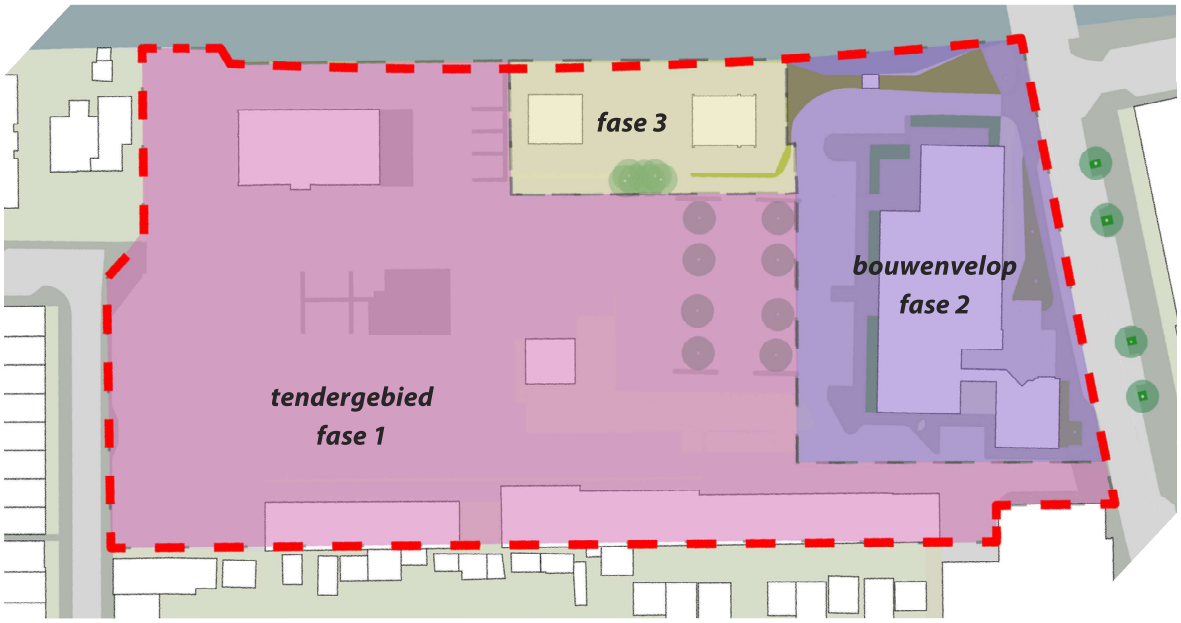
1 Op basis van de proefverkaveling zal voor het hele gebied een planologische procedure worden gestart, waarbij waarbij de uiterste contouren van de bouwvlakken, de maximale hoogte en de bandbreedte van het programma worden vastgelegd.

2 Het stedenbouwkundig kader vormt een onderdeel van de op te stellen tenderdocumenten voor fase 1. De daarin opgenomen proefverkaveling is een voorbeeld van een mogelijke invulling. In het tenderdocument zal deze worden geoptimaliseerd en verder uitgewerkt. Parkeeroplossing, woningen en openbaar gebied moeten daarbij integraal worden ontworpen. Het kader geeft harde stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden mee, maar laat ook enige vrijheid in de invulling. Omdat de locatie wordt opgevat als een enigszins verscholen gebied (een enclave) met een eigen identiteit, worden wel een aantal handvatten meegegeven voor de beeldkwaliteit, maar geen uitgebreid beeldkwaliteitsplan.

De marktpartij die de tender wint stelt een stedenbouwkundig plan op. Daarin wordt de exacte verkaveling en het programma vastgelegd. Het stedenbouwkundige plan zal ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Vervolgens vindt een uitwerking plaats van het inrichtingsplan en zullen bouwplannen worden opgesteld.

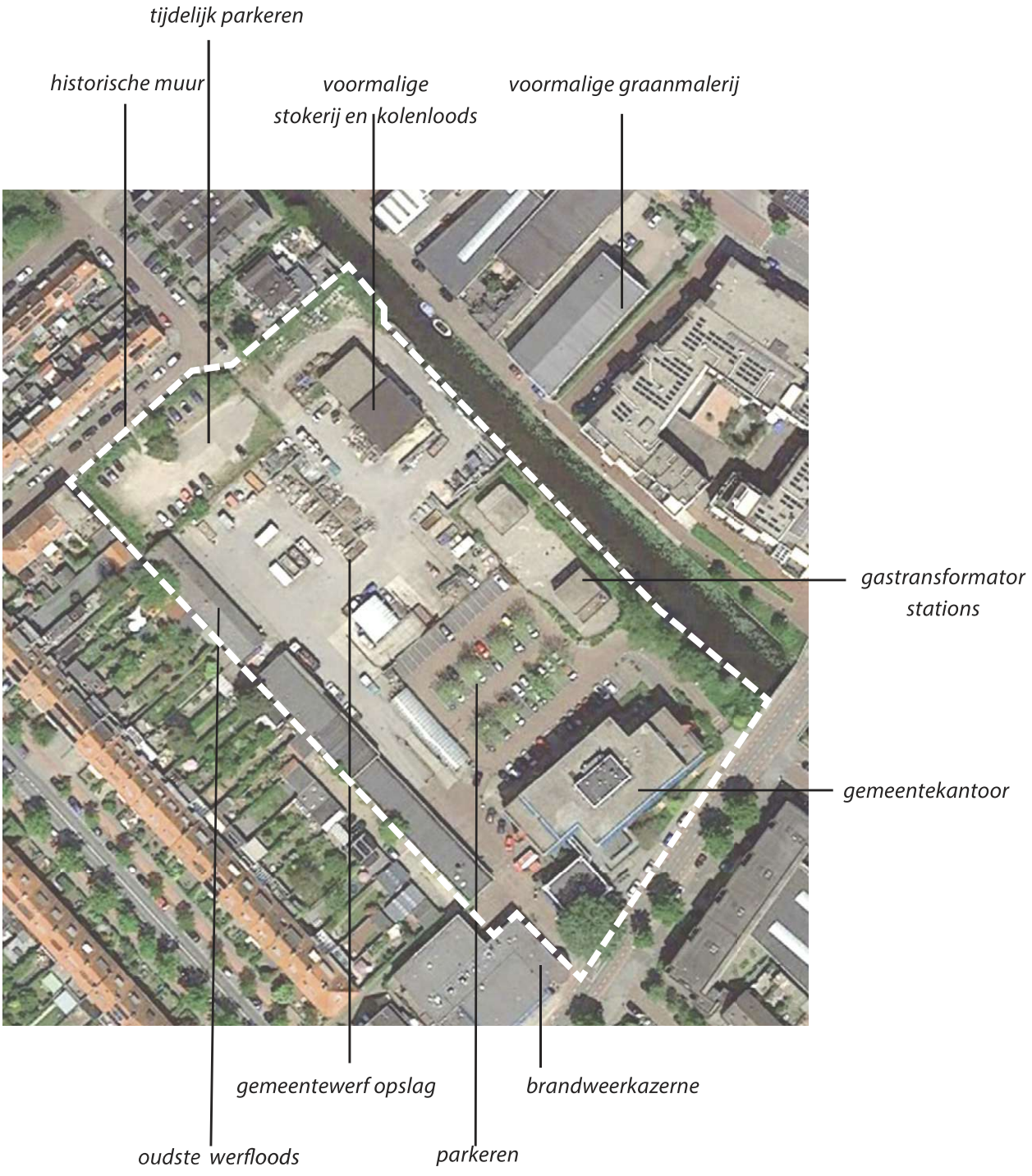
3 In dit stedenbouwkundig kader wordt voor de herontwikkeling van het gemeentekantoor een concept bouwenvelop opgetekend met stedenbouwkundige randvoorwaarden en aandachtspunten voor de beeldkwaliteit. De envelop wordt onderdeel van de intentieovereenkomst met de corporaties. Na vaststelling van het stedenbouwkundig kader door de gemeenteraad wordt de concept bouwenvelop uitgewerkt tot een definitieve envelop en daarin worden randvoorwaarden concreet en toetsbaar gemaakt. Binnen de envelop kan volgens de principes van bouwstroom Haaglanden het gebouw en de bijbehorende parkeeroplossing verder worden uitgewerkt.

Ten behoeve van de ontwikkeling en de gekozen strategie kan het gebied worden opgedeeld in 3 fases; het te tenderen gebied (fase 1) en de locatie met de bouwenvelop voor het sociale en middeldure huurprogramma (fase 2) en een eventuele toekomstige invulling van de gastransformatorlocatie (fase 3). Hieronder staan daarvoor de plangrenzen aangegeven.



3. Programma van eisen

In de komende paragrafen wordt de context voor de ontwikkeling beschreven vanuit een bepaald perspectief. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaande beleidskaders en onderzoeken die zijn uitgevoerd, zoals bodemonderzoek, externe veiligheid, geluidsonderzoek, ecologisch onderzoek, adviezen uit de gezondheidsscan en de (concept) Havenvisie. Daarnaast is in het kader van deze ontwikkeling een ruimtelijke analyse van de locatie en zijn omgeving gemaakt. Per perspectief wordt in een apart kader aangegeven welke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling hieruit zijn voortgekomen. In hoofdstuk 4 zijn deze uitgangspunten vertaald naar een ruimtelijk kader.



3.1 Cultuurhistorie

Het dorp Wassenaar is ontstaan op een hoge en droge strandwal op de kruising tussen de route Den Haag-Leiden en de verbinding van Voorschoten met de zee. Evenwijdig aan de kustlijn lagen verschillende strandwallen met daarop verbindingsroutes en landgoederen. In de daartussen gelegen laagtes, de strandvlakten, was het natter en bevonden zich graslanden en later ook bollenteelt. In de stedelijke structuur is het onderliggende landschap nog altijd zichtbaar. De ten noorden van de locatie gelegen Oosterdorperweg is één van die lange lijnen. De Zijlwetering lag als lange lijn centraal in de laagte.

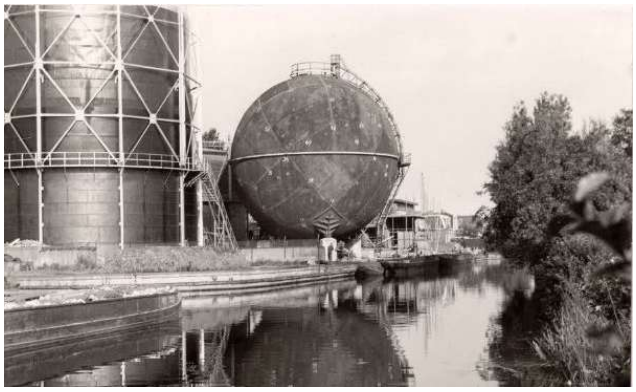


Historische bodemstructuur rondom Wassenaar

Geschiedenis van de haven en het gasterrein

Oorspronkelijk bestond er een waterverbinding van de Zijlwetering naar de dorpskern op de plek van de Langestraat. Door het groter worden van de schepen en verlanding van de watergang is eind 1800 besloten tot het graven van een nieuwe haven op de huidige plek, naast het plangebied. De watergang werd gebruikt voor de aan en afvoer van goederen, waaronder turf en bollen, bouwmateriaal en steenkolen. Mede daarom werd pal naast de haven, op de plek van de huidige gemeentewerf, in 1900 een gasfabriek werd opgericht die de steenkool omzette naar gas. Op het terrein bevond zich een kleine insteekhaven net ten noorden van waar nu de Johan de Wittstraat ligt. De kade maakt een essentieel onderdeel uit van de geschiedenis van de plek. Onderdeel van de gasfabriek waren verschillende kolenloodsen en gashouders, die met de tijd veranderden van gebruik en vorm. De oudste kolenloods is inmiddels aangewezen als beeldbepalend pand. De werfloodsen, zowel de houten als de bakstenen aan de rand van het terrein zijn karakteristiek en maken de geschiedenis van het terrein zichtbaar. Aan de Havenstraat staat een muur met penanten en een invulling met een spijlenhekwerk. Als onderdeel van de oorspronkelijke terreinafscheiding is dit een karakteristiek element. Zowel de werfloodsen als de terreinafscheiding zijn niet als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt, maar wel wenselijk om (waar mogelijk) te behouden. Als gevolg van het gebruik en de opslag van kolen is de grond vervuild geraakt. Vanwege deze vervuiling en het beoogde gebruik als woningbouwlocatie is bodemsanering, voornamelijk onder de gemeentewerf (fase 1) noodzakelijk. Behoud van de werfloodsen is daarom niet mogelijk.

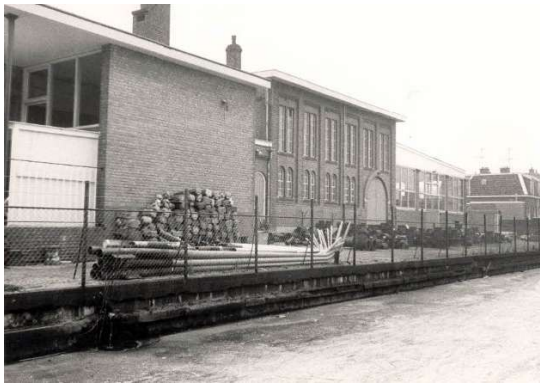
Gashouders



Havenstraat met muur



Kolenloods



Graanmalerij

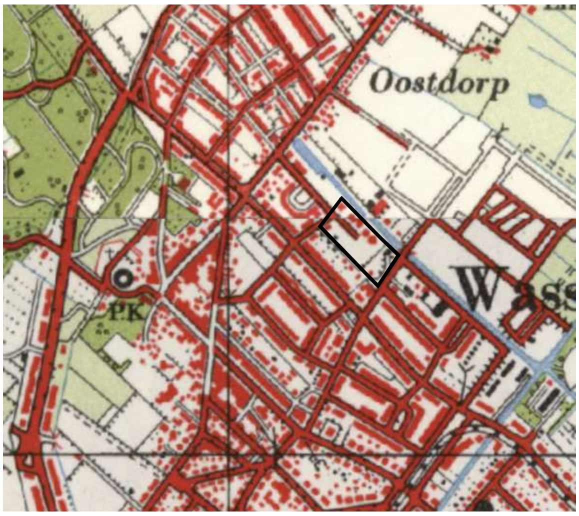


Ook aan de overzijde van het water groeide rondom de haven de bedrijvigheid. Recht tegenover de beeldbepalende kolenloods ligt een oude graanmalerij, nu gebouw de Hofcamp, een gemeentelijk monument en onderdeel van het industrieel erfgoed. Tot de oorlogsjaren bleef het terrein een industriële locatie aan de rand van het dorp. Dat veranderde toen in de jaren 60 grootschalige uitbreiding plaatsvond. Daarmee kwam het gasterrein en de industrie aan de overzijde van het water middenin het stedelijk gebied te liggen. Door het ontbreken van voorkanten aan de waterzijde en het verlies van de watergebonden functies, niet alleen op het gemeentewerf terrein maar ook bij de bebouwing ten noorden daarvan, is de samenhang met de haven en de bedrijvigheid aan de overzijde nu beperkt. Als gevolg van zijn functie als gasterrein maakt de locatie nauwelijke onderdeel uit van het stedelijk weefsel en ligt het enigszins verscholen. Als gevolg van deze positie is de geschiedenis van de plek als gasterrein en de met de haven verbonden bedrijvigheid enigszins in de vergetelheid geraakt.

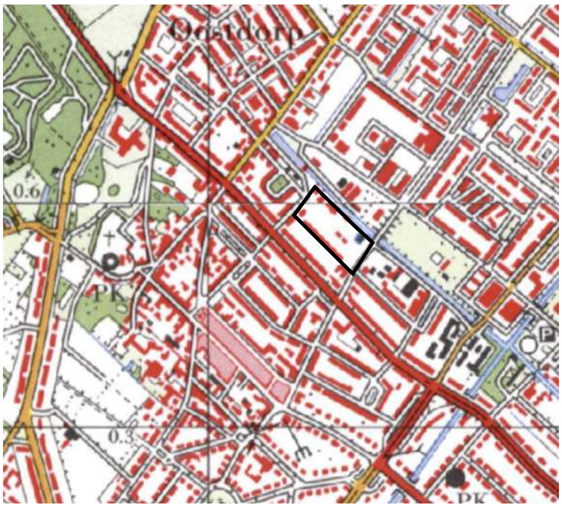
De positie binnen het dorp Wassenaar

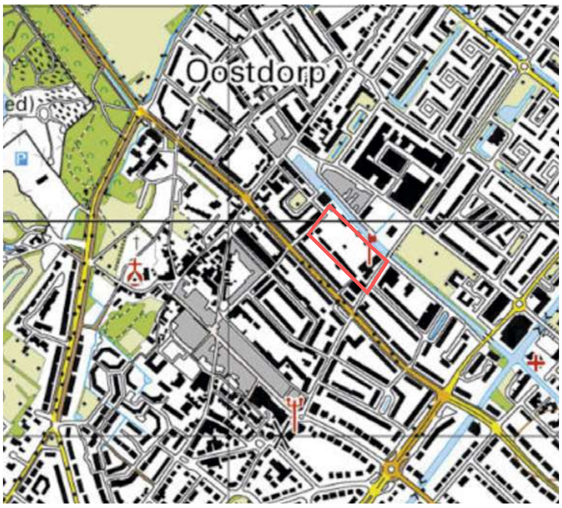
De ontwikkellocatie ligt op een scharnierpunt van verschillende historische stedelijke ensembles.
Ten noorden liggen rondom het Havenplein en Oostdorp kleine woningen voor de arbeidersklasse ontworpen op basis van de tuinstad gedachte. Aan de zuidwestzijde ligt een meer homogeen geplande buurt voor de gegoede burgerij met lange aaneengesloten bebouwing aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat. Beide zijn ontstaan in de jaren ‘20 en ‘30 van de vorige eeuw om de reeds bestaande gasfabriek heen. Aan de noordzijde, de overzijde van de haven, liggen de naoorlogse wijken met een heel eigen stedelijke structuur. De zone langs het water waar de locatie onderdeel van uit maakt is een gemengde zone met groen, bedrijvigheid en wonen als inbreidingen en transformaties uit verschillende tijdsperiodes. Deze strook kent weinig structuur en samenhang, zowel ten opzichte van de omgeving als binnen de strook zelf.


1925



1960


1975



2000

De locatie is in feite een groot bouwblok tussen de haven, de Van Zuylen van Nijenveltstraat en de Johan de Wittstraat. Door de aaneengeloten bebouwing aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat, het gemeentekantoor en het ontbreken van een route langs het water, ligt de binnenzijde van het blok in de luwte en enigszins uit het zicht. Transformatie van het terrein biedt kansen om om deze positie te heroverwegen en meer aansluiting te zoeken met de omgeving. De bijzondere positie tussen verschillende stedelijke eenheden en de geschiedenis van de plek als gasfabriekterrein, rechtvaardigen echter ook een eigenzinnige en juist afwijkende identiteit van een nieuwe invulling. Door een eigentijdse enclave te maken die losjes is verbonden met de omliggende structuur, behoud het deze bijzondere positie binnen het stedelijk weefsel. Voor de herontwikkeling van het terrein, waarbij ook de gewenste fasering in ogenschouw wordt genomen, is dat de meest kansrijke richting.

De enclave is niet verbonden voor de auto maar wel voor langszaam verkeer aangesloten op routes en groenstructuren vanuit de omgeving. Het doortrekken van de Havenstraat en deze via een bajonet in het gebied te verbinden met de Cornelis de Wittstraat, kan zorgen voor een bijzonder hart met een meer informele kwaliteit die past bij de binnenzijde van het grote bouwblok. Een eigentijdse uitstraling, waarbij relicten van het industriele verleden zoals de kolenloods, de gemetselde muur aan de Havenstraat en de kade zijn ingepast en als inspiratie dienen, geeft het nieuwe woongebied een identiteit die aanvullend is op de omgeving.



De drie stedelijke ensembles en het oude lint
Ligging plangebied tussen de ensembles in de gemengde zone rondom het water



Het grote bouwblok waar het plangebied onderdeel van uitmaakt.

Gemeentekantoor

Het gemeentekantoor aan de Johan de Wittstraat is een gebouw uit begin jaren '80 en volledig in gebruik als kantoorgebouw met publieke functie. Als gevolg van de hogere ligging van de brug en het aansluitend straatniveau (circa 1,50 hoger dan het achterliggende parkeerterrein) sluit het gebouw aan verschillende zijden anders aan op het maaiveld. Aan de voorzijde ligt de begane grond opgetild ten opzichte van de de Johan de Wittstraat met een talud en een hellingbaan. Daardoor heeft het gebouw een vrij gesloten uitstraling en maakt het weinig contact met de straat. Aan de achterzijde sluit een kelderverdieping wel aan op het maaiveld en heeft het gebouw een meer open uitstraling. Het gebouw is een goed voorbeeld van de architectuur uit deze tijdsperiode. Hoewel vrij gesloten en met een weinig fijnzinnige uitstraling, is het een heel herkenbaar en karakteristiek gebouw, met daardoor een zekere architectonische waarde die past in het Post 65 erfgoed. Het transformeren van het gebouw tot woongebouw, met een meer toegankelijke en open uitstraling aan het openbaar gebied is vanuit cultuurhistorie goed denkbaar. Het gebouw heeft geen cultuurhistorische bescherming, waardoor ook nieuwbouw op deze plek een mogelijkheid is.

Met de transformatie van de locatie kan de geschiedenis van het terrein zichtbaar blijven. Voor de uitwerking worden daarom de volgende randvoorwaarden meegegeven:

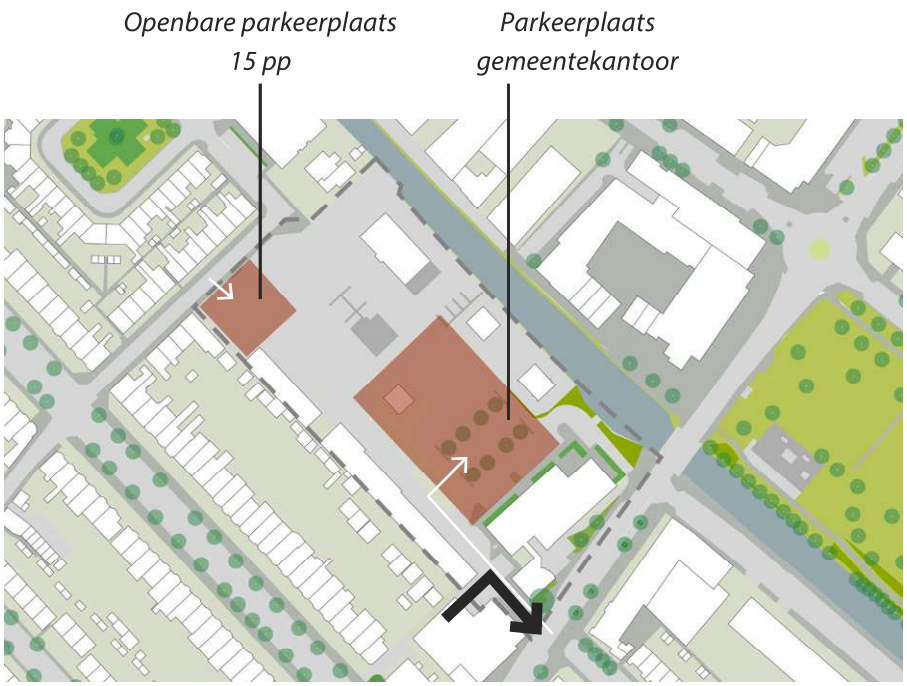
- Benut de verscholen positie, als binnenwereld van een groot bouwblok, om een eigen en ten opzichte van de omgeving onderscheidend ensemble te maken, maar tegelijkertijd te zorgen voor continuïteit in structuur en oriëntatie;
- Geef het beeldbepalend pand (de kolenloods) een zichtbare plek en bijzondere (bij voorkeur openbare) bestemming in het gebied;
- Maak het water en de kade zichtbaar en geef het daarmee een betekenis in het gebied;
- Onderzoek of behoud van (een deel van) de terreinafscheiding de houten werfloods en het gemeentekantoor behouden kunnen blijven;
- Gebruik de industriële geschiedenis als inspiratie voor het gebied; in architectuur of materialisatie van de openbare ruimte.

3.2. Verkeer en parkeren

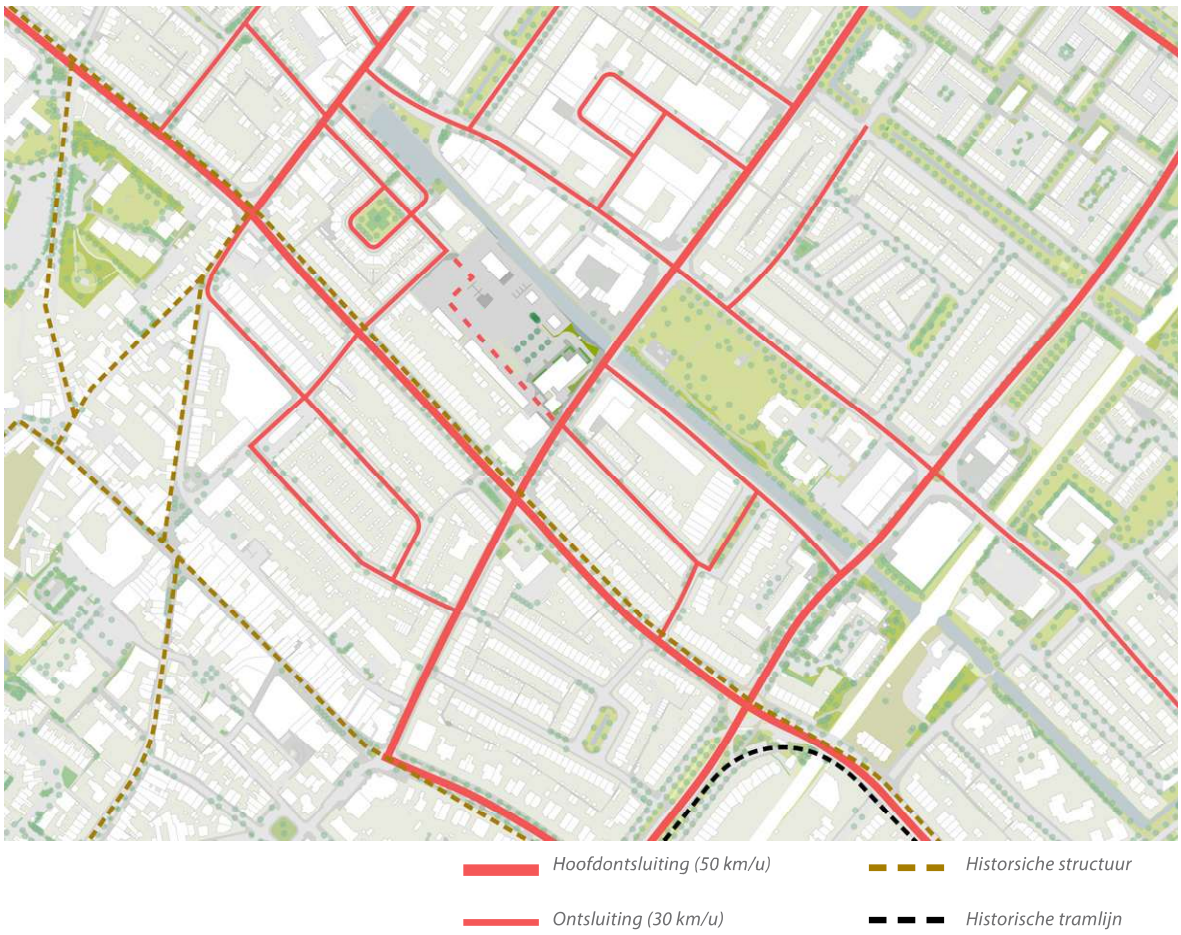
Het gemeentewerfterrein ligt goed bereikbaar aan de hoofdverkeersstructuur van Wassenaar, maar is slecht zichtbaar (vindbaar) omdat het enigszins verscholen ligt achter het gemeentekantoor. Momenteel maakt het terrein geen onderdeel uit van een fijnmazig verkeersnetwerk. Het verbeteren van het netwerk, zowel met de gebieden ten noorden als ten zuiden, als met de overkant van het water, is wenselijk. Het luwe karakter, als enigszins verscholen enclave is echter ook een kracht van de locatie. Tegelijkertijd met het verbeteren van de ontsluiting en het voor langzaamverkeer verbinden met de omgeving, is het daarom voorkomen van een doorgaande autoverbinding wenselijk. Het terrein moet echter wel met een doorgaande verbinding bereikbaar blijven voor hulp- en nooddiensten, voor de afvalinzameling en onderhoudsvoertuigen voor de gastransformatorstations.

Een autoluw gebied waar volop ruimte is om te wandelen, fietsen, spelen en ontmoeten vormt een aanvulling op de bestaande woonmilieus in de kern van Wassenaar. Daarnaast draagt het bij aan het stimuleren van gezonde beweging. Uit de gezondheidsquickscan van de gemeente Wassenaar blijkt dat dit gebied laag scoort op het gebied van beweging en mentale gezondheid en er relatief veel overlast is van autoverkeer en parkeren. Het stimuleren van bewegen in de openbare ruimte is daarom extra belangrijk.

Op de locatie wordt nu geparkeerd door werknemers van het gemeentekantoor, de brandweer en aan de Havenstraat door omwonenden. Voor de brandweer moeten in de toekomst 8 parkeerplaatsen behouden blijven, waarvan minimaal de helft exclusief voor de brandweer en de rest in dubbelgebruik met bezoekers van woningen. Daarnaast moet de inrit naar de werkplaats van de brandweer vrij blijven. De ca. 15 openbare parkeerplaatsen ontsloten vanaf de Havenstraat kunnen straks op het terrein worden gecompenseerd. Voorkomen moet worden dat de nieuwe woningen die onderdeel zijn van de ontwikkeling een extra druk leggen op de parkeervoorzieningen in de omgeving. Door het parkeren voor bewoners (volledig) op te lossen uit het zicht van het openbaar gebied (binnen de bouwblokken) en deze te ontsluiten vanaf de Johan de Wittstraat, kan de druk op het openbaar gebied worden beperkt. Bij een grote garage of andere pakeerconcentratie moet de entree duidelijk vindbaar zijn en voor de omliggende bebouwing zo min mogelijk overlast opleveren. Als daarnaast het bezoekersparkeren (op maaiveld) aan de randen van het terrein worden opgelost in twee parkeerhofjes, ontstaat de kans de rest van het terrein autovrij of op zijn minst autoluw te maken.



Route brandweer vanuit werkplaats



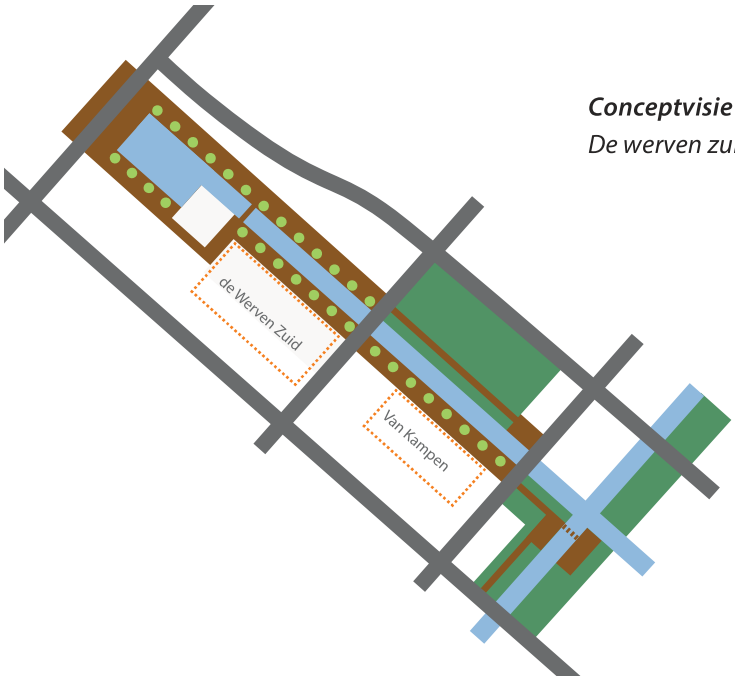
Het 50 km regime op de Johan de Wittstraat en de aanwezigheid van de brandweerkazerne vormen een aandachtspunt bij het uitwerken van de ontsluitingsstructuur van de ontwikkeling, inclusief de parkeeroplossing voor bewoners, aan deze zijde. Onderzoek naar hoe de aansluiting van het nieuwe woongebied verkeersveilig kan worden aangesloten op de Johan de Wittstraat moet onderdeel zijn van de uitwerking.
Voor de uitwerking gelden de parkeernormen van de gemeente Wassenaar, waarbij maatwerk mogelijk is, afhankelijk van woningtypologieën, type bewoners, woonoppervlakten en parkeerdrukmetingen in de omgeving. Daarnaast kan in overleg aangesloten worden op de norm uit de provinciale ogevingsverordening. De locatie ligt in de nabijheid van een bushalte en voorzieningen liggen op loopafstand. Dit biedt kansen voor een lagere norm in combinatie met het verhogen van het aantal woningen en het verbeteren van de haalbaarheid van de ontwikkeling.

De ambitie is het maken van een aantrekkelijke, veilige en verkeersluwe buurt. Voor verkeer en parkeren worden de volgende randvoorwaarden meegegeven:

- Zorg dat de voetganger en de fietser zich op een prettige en logische route door het gebied kunnen bewegen: verbind de Havenkade met de Havenstraat en onderzoek de mogelijkheid van een eenvoudige brug naar de overzijde van de Haven;
- Maak goede voorzieningen voor het stallen van fietsen, zodat het nemen van de fiets sneller en makkelijker is dan het nemen van de auto;
- Minimaliseer parkeren in de openbare ruimte, zeker in het hart van het gebied;
- Realiseer een overmaat aan maaiveldparkeerplaatsen als buffer voor flexibiliteit in nieuwbouwprogramma en buurtparkeerplaatsen;
- Realiseer voldoende parkeerplaatsen voor de brandweer (minimaal 4);
- Los voor alle woningen het bewonersparkeren uit het zicht op, ontsloten vanaf de Johan de Wittstraat;
- Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt de parkeernota van de gemeente Wassenaar gehanteerd, waarbij maatwerk mogelijk is.

3.3. Water, groen en duurzame leefomgeving

De langs het gebied gelegen watergang verbindt de haven via de Zijlwatering met Leiden en via Leiden met Den Haag en Utrecht. De haven en de kade zijn daarom van grote recreatieve waarde. De grote haven van Wassenaar ligt aan de noord-oost zijde van het dorp, maar de dorpshaven ligt tegen de dorpskern aan dichtbij de planlocatie. De dorpshaven heeft een heel informeel en intiem karakter met een eigen charme. Door deze te koppelen aan de industriële geschiedenis en de bestaande beeldbepalende panden kan de identiteit worden versterkt. Een openbare kade met een eenduidige inrichting en levendigheid daaraan, is essentieel voor het zichtbaar maken van deze identiteit. Met het realiseren van een brug en langzaamverkeersverbinding naar de overzijde wordt een groter samenhangend gebied gecreëerd waar de geschiedenis van het gebied afleesbaar is en die meer ruimte biedt voor het verblijven aan en om de dorpshaven. Dit sluit aan bij conceptvisie op de Dorpshaven.



Conceptvisie Dorpshaven
De werven zuid is het gemeentewerfterrein

In de structuurvisie Wassenaar is de ambitie uitgesproken om van Wassenaar de groenste gemeente van Nederland te maken. Daarbij hoort dat er voor alle inwoners voldoende groen in de nabijheid moet zijn en dat groen van voldoende kwaliteit is. Het terrein van de gemeentewerf en de directe omgeving voldoet (nog) niet aan deze ambitie. De wijk Zijlwatering heeft een groenstructuur met lanen en singels, maar rondom de oude dorpskern en de haven bestaat groen vooral uit voortuinen en straatbomen. Het Havenplein is daarop een uitzondering. Daarnaast is er het park aan de overzijde van de watergang; het Hofcampveld, met een skatebaan, een speeltuin en een grote speelweide. Met het toevoegen van groen in het plangebied kan de locatie functioneren als stapsteen tussen groengebieden in de omgeving. Er kan een verbinding gemaakt kan worden tussen het Hofcampveld en het havenplein, waardoor een meer robuuste groene structuur ontstaan tussen de Zeilwatering (de voormalige duinvallei) en het groen op de strandwal ten noorden van de Oostdorperweg. Dit verbetert de toegankelijkheid en het gebruik van groen.

Momenteel is de locatie vrijwel volledig verhard. Aan de Johan de Wittstraat staan vier behoudenswaardige laanbomen. Daarnaast staan op het parkeerterrein achter het gemeentekantoor acht bomen. Uit de gezondheidsquickscan blijkt dat hittestress in dit gebied een probleem is. Door het gebied te transformeren naar een woongebied kan en moet veel groen worden toegevoegd. Het groen moet een duidelijke betekenis hebben voor de woonomgeving en de bewoners en aansluiten op hun behoeftes. Afhankelijk van de doelgroepen en de woningtypologieen kan dat een speelplek zijn voor kinderen of juist een ontmoetings en beweegplek voor ouderen. Het groen draagt bij aan de identiteit van het gebied en moet daarom zowel aansluiten bij de geschiedenis (industreel) als bij de haven (conceptvisie Dorpshaven).

Met het toevoegen van groen ontstaat een prettiger leefklimaat met meer schaduw en meer mogelijkheden voor biodiversiteit en verschillende doelsoorten. De aanwezigheid van open water in de directe omgeving biedt kansen om op de locatie met een zichtbare en klimaatadaptieve manier om te gaan met water. Doordat bij herontwikkeling de hoeveelheid verharding afneemt zal water compensatie naar verwachting niet nodig zijn. Wel moet het regenwater dat in het gebied valt volledig van het riool afgekoppeld worden. Het onderzoeken van manieren waarop water tijdelijk vastgehouden kan worden op locatie (laagtes, watertuinen) en daarna afstroomt naar het de haven, is kansrijk.



Hoofdgroenstructuur omgeving en wens toevoegen stapsteen



Bestaand groen op op de locatie; zo mogelijk handhaven

Voor het verhogen van de leefkwaliteit moet groen worden toegevoegd en het water beter worden benut. Daarom worden voor de inrichting de volgende randvoorwaarden meegegeven:

- Maak de kade toegankelijk en onderdeel van een route;
- Bestaande bomen op de locatie en ander groen waar mogelijk inpassen en anders compenseren;
- Voeg substantieel groen toe, maak dat zichtbaar aan de randen en verbindt dat met de omgeving;
- Geef het groen betekenis, bijvoorbeeld als hof, als reeks van openbare/buurt tuinen of doorgaande parkstrook;
- Maak de buurt klimaatadaptief (water vasthouden) en natuurinclusief (middels beplanting en maatregelen aan de bebouwen afgestemd op lokaal voorkomende doelsoorten);
- Beperkt verharding en pas grastegels toe waar het kan.

3.4. Programma en bouwvolume

Het op de locatie te realiseren programma zal moeten voldoen aan de woonvisie en de woonzorgvisie van Wassenaar en de in het coalitie akkoord opgenomen differentiatie; minimaal 30% sociale huur, 40% middenhuur en -koop en 30% in het hogere segment. De verwachting is dat op basis van dit stedenbouwkundig kader een woningbouwprogramma mogelijk is van tussen de 100 en 120 woningen, met zowel grondgebonden typologieën als appartementen.

De locatie is geschikt voor veel verschillende doelgroepen. Gezien de ligging in de nabijheid van het winkelhart leent het gebied zich goed voor levensloopbestendige woningen en de doelgroep senioren. Door het aanbieden van woningen die aantrekkelijk zijn voor deze groep wordt doorstroming gestimuleerd en komen op andere plekken woningen vrij voor gezinnen. Dat neemt niet weg dat ook deze locatie aantrekkelijk is voor starters en gezinnen die worden aangetrokken door de dynamische omgeving met verschillende functies en sferen, zowel op de locatie zelf als in de gebieden eromheen. De voormalige kolenloods leent zich voor een invulling met een commercieel programma, zoals horeca, maar als dat niet haalbaar is, dan kan het ook een werkruimte/ atelier worden. Daarmee wordt de bijzondere geschiedenis van de plek zichtbaar voor een bredere doelgroep. Ook op de locatie van het gemeentekantoor zijn naast wonen ook voor voorzieningen, maatschappelijke of commerciële functies denkbaar. Het gemengde programma draagt bij aan de levendigheid die past bij de kern van Wassenaar.

De locatie biedt kansen voor een heel eigen identiteit waarbij de autovrije opzet van de ontwikkeling en collectieve voorzieningen, bijvoorbeeld in de vorm van een gebouwde parkeervoorziening of een daktuin, bijdraagt aan het ontstaan van een hechte gemeenschap. Het doel van de ontwikkeling is om niet alleen gebouwen te maken, maar te bouwen aan een nieuwe aantrekkelijke leefomgeving. Hierdoor ontstaan gemeenschappen die zich thuis voelen op de plek, betrokken zijn bij hun leefomgeving en waar nieuwe sociale verbanden ontstaan. Het realiseren van een goede differentiatie in woningtypen, die past bij dit concept en voor wie deze opzet ook meerwaarde biedt, versterkt de ontwikkeling. Zo valt te denken aan woningen rondom een (besloten) hof, woningen voor senioren al dan niet in combinatie met starters.

Naast een eigen identiteit in uitstraling moet nieuwe bebouwing passen in de maat en schaal van de omgeving. Deze bebouwing is wisselend van karakter. Direct ten noorden is de bebouwing van de dorpshaven kleinschalig; lage goten en steile kappen. Aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat is er sprake van typische jaren '30 architectuur van 3 lagen: twee woonlagen met eveneens een flinke kap. De bebouwing in de omgeving bestaat uit relatief lange aaneengesloten bouwblokken die ruimtelijke ensembles vormen, met accenten als schoorstenen, topgevels en dakkapellen. Meer richting de haven neemt de maat van de bebouwing af en wordt het bebouwingsbeeld individueler en dorpser. Met de nieuwe bebouwing van de Admiraal en het gebouw van Middin aan de Havenstraat is in de omgeving van de watergang een richting ingezet naar een meer kleinschalige, geparceleerde bebouwing met kappen die traditioneel past bij losse pandjes om een (historische) haven.

Rondom de Johan de Wittstraat is het bebouwingsbeeld meer gemengd, met bebouwing uit verschillende tijdsperioden, met kappen en met platte daken. Deze bebouwing is hoofdzakelijk 3 lagen hoog. Het gemeentekantoor is aan de straat zijde 3 volledige lagen op een hoge plint en aan de zijde van het parkeerterrein 4 volledige lagen hoog. In het verlengde van de Johan de Wittstraat aan de andere zijde van de haven loopt de bebouwing op tot 4 lagen (van de Havenaer) en 4 lagen met een kap. Ook de nieuwbouw van de Admiraal, aan de Havenkade is 4 lagen hoog. Als gevolg van de aanlanding van de brug, ligt de Johan de Wittstraat aan de zijde van het water ca 1,5 meter hoger dan het omliggende terrein. Daarnaast is er in het openbaar een helling aangebracht om de entree op de 2e bouwlaag bereikbaar te maken. De onderste bouwlaag van het bestaande gebouw, is in feite een gesloten plint aan de zijde van de Johan de Wittstraat en wordt vanaf de straat daarom niet als een bouwlaag ervaren. Toch is de huidige bouwhoogte circa 13 meter (4 lagen) ten opzichte van het omliggende peil.




Gemeentekantoor


De Admiraal


Van Zuylen van Nijeveltstraat


Havenstraat


Dorpshaven


Havenplein

Hoogteaccenten van meer dan 4 lagen zijn er nauwelijks in Wassenaar. De plek van het gemeentekantoor is echter wel een markante plek in de ruimtelijke opbouw van Wassenaar; de kruising tussen de watergang en de centrale as door de bebouwde kom. Een gebouw met een iets grotere hoogte dan de omgeving is hier passend en denkbaar.

Voor het creëren van een dorps/stedelijke leefomgeving moet de uitwerking aan de volgende randvoorwaarden voldoen:

- Zorg voor functie menging en plek voor verschillende doelgroepen;
- Maak plekken waar mensen elkaar ontmoeten en samen verantwoordelijk voor zijn.

Nieuwbouw moet goed aansluiten op de omgeving. Voor de bebouwing worden daarom de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Bouwhoogte aan de Havenstraat maximaal 3 lagen hoog;
- Bouwhoogte in het midden 4 lagen hoog;
- Bouwhoogte van een accent op de hoek Johan de Wittstraat en haven maximaal 5 lagen hoog;
- Bouwmassa's vormen een ensemble en een familie in volume opbouw;
- Kleinschaligheid creëren door binnen het geheel individuele woningen afleesbaar maken;
- Maak de kade openbaar en verbindt voor het langszaamverkeer de Havenkade aan de overzijde met de Havenstraat middels een eenvoudige brug.

3.5. Milieutechnische aspecten

In het gebied liggen twee gastransformatorstations en een ondergronds leidingen netwerk. Beide stations blijven op het terrein gehandhaafd. Het zuidelijke station betreft een gasdrukregelstation waarvoor een minimale afstand tot kwetsbare objecten in acht moet worden genomen. Voor de ontwikkeling wordt geadviseerd hiervoor 30 meter aan te houden. De ligging van ondergrondse leidingen stelt beperkingen aan de bouw en inrichtingsmogelijkheden bovengronds. Het is denkbaar dat in de toekomst, als het gevolg van de energietransitie de gastransformatorstations overbodig worden. In dat geval moet het mogelijk zijn om op deze locatie alsnog woningbouw toe te voegen.

In het gebied is bodemverontreiniging aanwezig. Om ontwikkeling mogelijk te maken wordt de grond gesaneerd. Op de plek waar grond wordt afgevoerd ontstaan kansen voor het realiseren van een verdiepte of halfverdiepte parkeergarage, waarbij de grote van de parkeergarage afgestemd wordt op de parkeervraag van de ontwikkeling en de grondbalans. In het gunstigste geval betekent dat dat er niet meer grond afgevoerd hoeft te worden dan vanuit de sanering nodig is, maar ook weinig schone grond hoeft te worden toegevoegd.

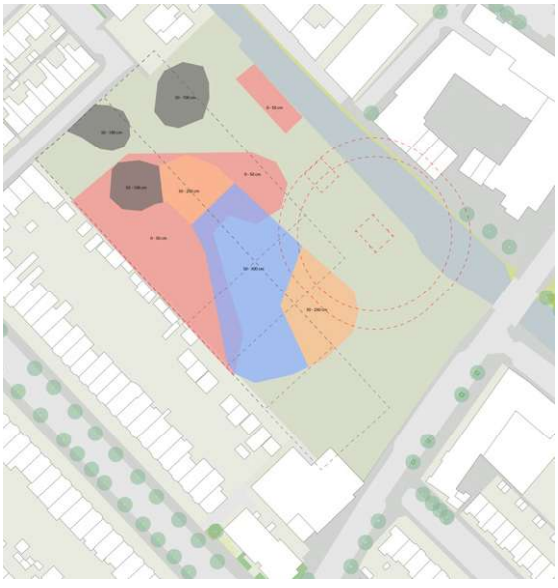
De Johan de Wittstraat is een 50km/uur weg met een (beperkte) geluidszone. Naast het gemeentekantoor bevindt zich de brandweerkazerne. Deze levert incidenteel geluidsbelasting op voor de omliggende bebouwing. Beide leveren waarschijnlijk geen ruimtelijke belemmering op voor de ontwikkeling zijn wel geluidsreducerende maatregelen aan de gevel nodig. Het afschermen van het geluid van de Johan de Wittstraat door een gebouw (het bestaande of een nieuw) levert een luw gebied daarachter op.

De manier waarop in het gebied afval ingezameld wordt, is nog nader te bepalen. De voorkeur heeft ondergrondse afvalinzameling waarbij één inzamelpunt met twee containers voldoende is.

Bij de ontwikkeling moet rekening gehouden worden met de volgende randvoorwaarden:
- Een hindercontour van 30 meter waar geen nieuwbouw kan plaatsvinden;
- De ligging van ondergrondse infrastructuur; hierop niet bouwen en geen bomen of heesters;
- Geluidswerende maatregelen in de gevel aan de Johan de Wittstraat;
- Afvalinzameling middels ondergrondse containers;
- De ontwikkeling moet rekening houden met, in de toekomst, bebouwing op de plek van de gastransformatorstations.



Ondergrondse infra en de hindercirkel van het gastransformatorstation



locatie bodemvervuiling

3.6. Participatie

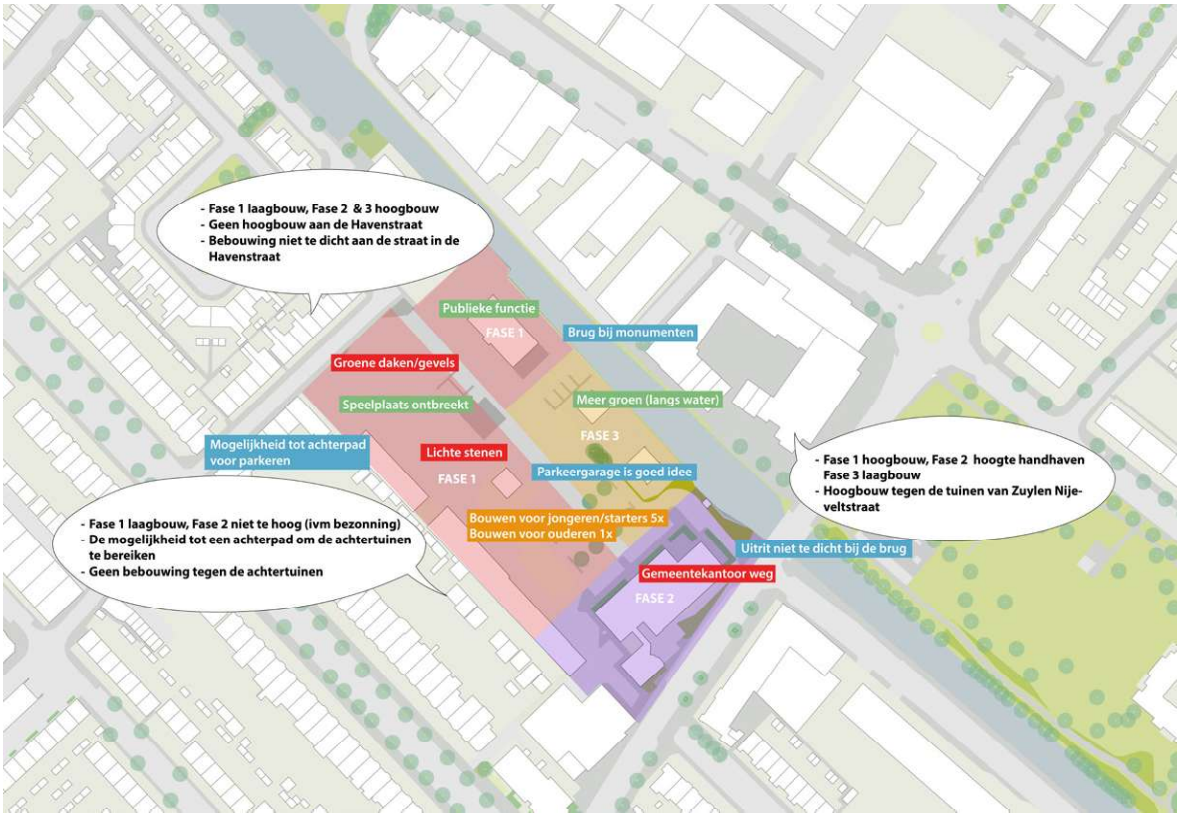
Bij het tot stand komen van een eerdere scenariostudie door Faro architecten in 2021 zijn diverse gesprekken gevoerd met betrokken bewoners, corporaties, private initiatiefnemers en werkgroepen. Dit is vervolgens verder uitgewerkt in het voorliggende stedenbouwkundige kader. Op twee momenten heeft participatie plaatsgevonden waarbij input is opgehaald voor de planontwikkeling.

Tijdens de eerste bijeenkomst zijn op basis van het eerdere scenario van Faro, de analyse van de plek en verschillende referentiebeelden bij de deelnemers aandachtspunten en zorgen geïnventariseerd. In deze bijeenkomst werden vooral zorgen geuit over bouwhoogte en afstand tot bestaande woningen. Over het algemeen genomen vond men een bouwhoogte van meer dan 2 lagen denkbaar als het eigen uitzicht en de bezonning er niet door beperkt zou worden. Hoger dan 4 lagen wordt door bijna iedereen als te hoog aangemerkt. Daarnaast wordt vanuit de buurt een hoge parkeerdruk ervaren.

In een tweede bijeenkomst zijn drie mogelijke uitwerkingen getoond en zijn op basis hiervan wederom aandachtspunten en zorgen opgehaald. Voor de drie uitwerkingen is de afstand tot de bebouwing aan de overzijde met name bij de Havenstraat in beeld gebracht en werd er inzicht gegeven in de schaduwwerking naar bebouwing aan de waterzijde op onder meer de Havenaer. Veel vragen en zorgen gingen om het verdwijnen van het vrije uitzicht en de afstand ten opzichte van bestaande bebouwing aan de Havenstraat. Daarnaast waren er veel vragen over de achterzijde van kavels aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat en teleurstelling over het niet mogelijk maken van een achterom met parkeermogelijkheden voor deze woningen. Zorgen zijn er ook over de bouwfase en bouwverkeer. Aandachtpunten die zijn meegegeven betreffen het realiseren van een speelplek, horeca in de voormalige kolenloods aan de kade, zo min mogelijk autoverkeer in de Havenstraat en een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen aan de zijde van aangrenzende grondgebonden woningen. Model 1, een hoofdopzet met een hof als knipoog naar het havenplein werd als meest favoriet aangewezen. De openbare ruimte van de hof spreekt aan en de ruimte tussen de bebouwing en de achtertuinen van de woningen aan de Van Zuylen van Nijenveltstraat werd prettig gevonden. Model 2 en 3 ogen dichter en stedelijker, wat minder passend wordt geacht.
Voor het gemeentekantoor is gesproken over behoud, optoppen en nieuwbouw. Het bestaande gebouw wordt door omwonenden niet erg gewaardeerd. Het verhogen van het bestaande gebouw (optoppen) of realiseren van nieuwbouw van meer dan 4 lagen ligt gevoelig.

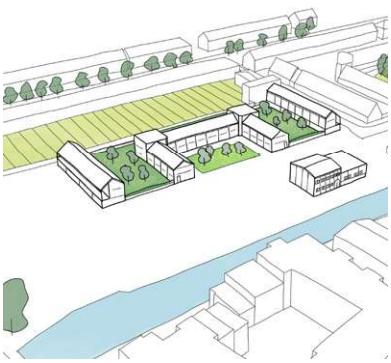
Met de verschillende in de bijeenkomst naar voren gekomen punten is bij de uitwerking tot een ruimtelijk kader/tot de bouwenvelop zoveel mogelijk rekening gehouden. De proefverkaveling die onder het kader ligt is gebaseerd op een mengvorm van model 1 en 2. In het eindmodel zijn aanpassingen gedaan om een meer gedifferentieerd programma mogelijk te maken, om de ruimtelijke kwaliteit aan de naar het water gerichte zijde te vergroten en om de ontwikkeling financieel mogelijk te maken. Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met gevoeligheden met betrekking tot bouwhoogte en afstand tot bestaande woningen.

Het is de bedoeling dat voorafgaand aan de besluitvorming in de raad over dit stedenbouwkundig kader een informatieavond wordt georganiseerd, waarin het kader wordt gepresenteerd.
Nadat het kader door de raad is vastgesteld worden de plannen voor fase 1 en voor fase 2 verder uitgewerkt door de te contracteren marktpartij(en) en corporaties. Die uitwerkingen dienen te worden geparticipeerd, alvorens de raad ze ter vaststelling krijgt aangeboden. Ook bij de definitieve bouwplannen zal moeten worden geparticipeerd.

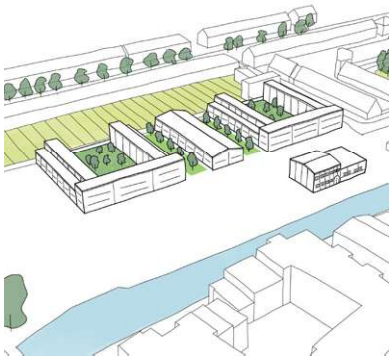


Resultaten, eerste participatie avond 7 december 2023

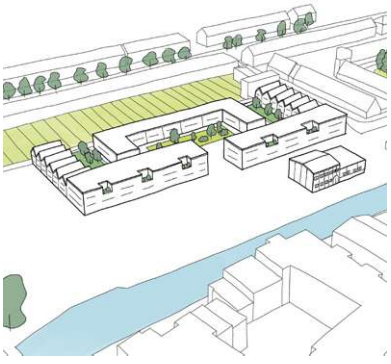
Getoonde varianten voor fase 1, tweede participatie avond 17 april 2024



Model 1



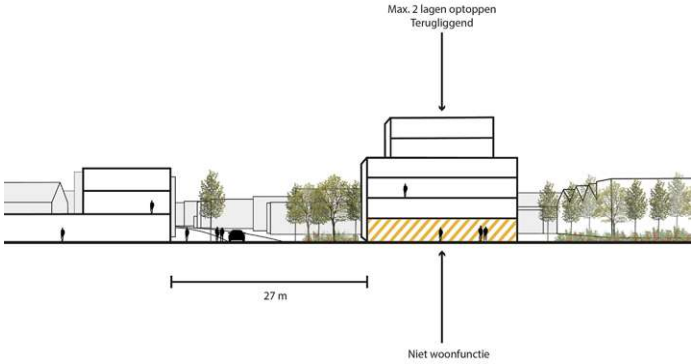
Model 2



Model 3

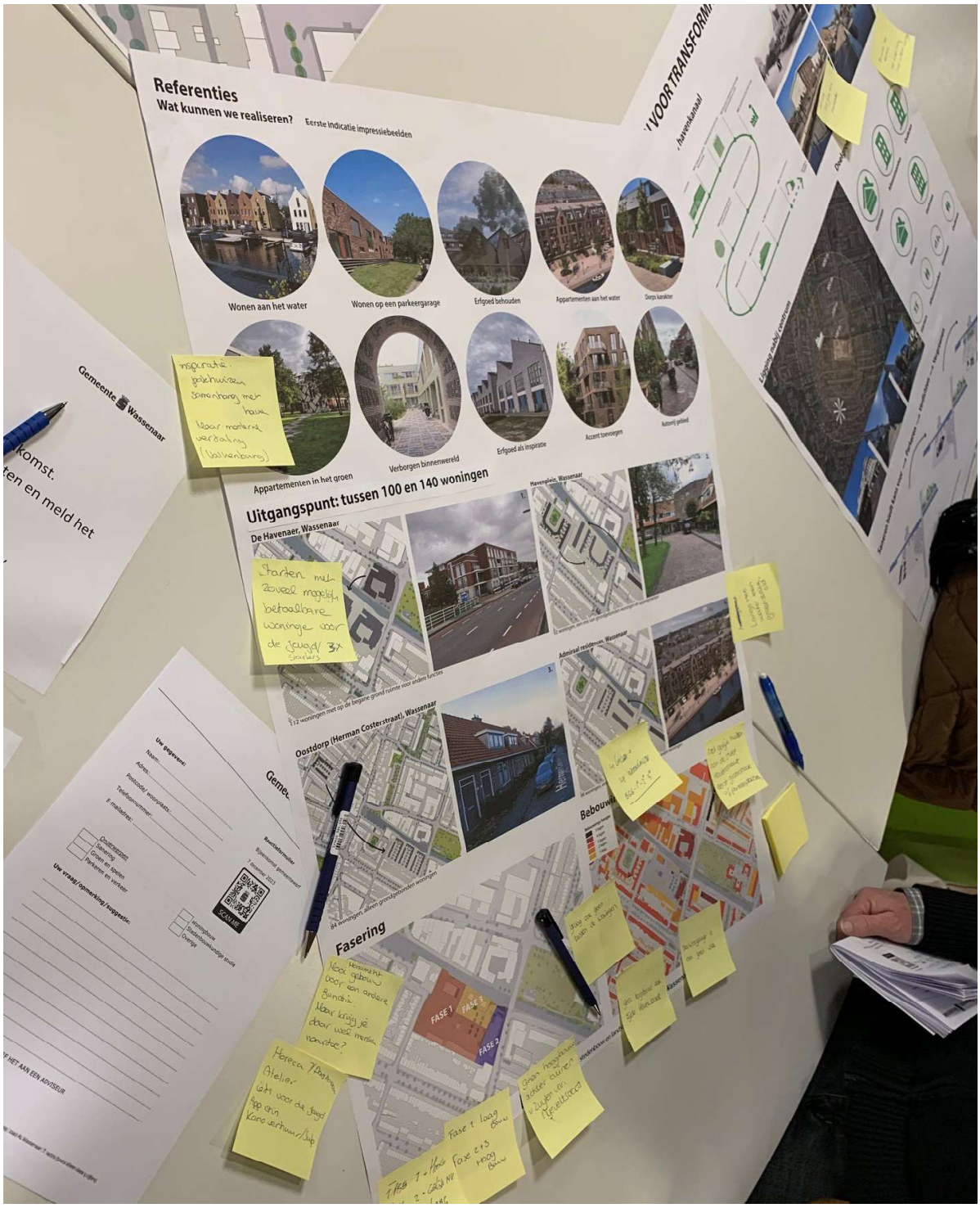


mogelijkheden gemeentekantoor



Bij de ontwikkeling moet rekening gehouden met:

- Een goede balans tussen bouwhoogte en straatbreedte aan de Havenstraat. Daarbij wordt gestreefd naar een dorpse verhouding en niet een stedelijke.
- Bij bebouwing aan de kade/waterzijde; houd afstand van de kade, voldoende voor een prettige voetgangersoute en met een gelaagde opbouw (met setback) of kappen.
- Een 'zachte overgang' naar de bestaande tuinen van de woningen aan de van Zuylen Nijeveltstraat met een achterpad, achterstraat of tuin.
- Nieuwbouw op de locatie van het gemeentekantoor in de vorm van appartementen is denkbaar.
- Een bouwhoogte van 4 lagen of meer ligt gevoelig.



Eerste participatie avond 7 december 2023

4. Ruimtelijke randvoorwaarden

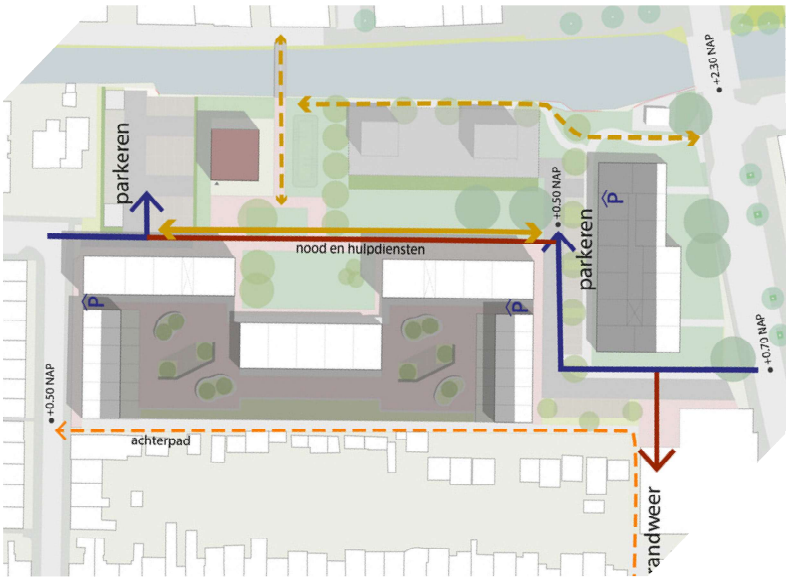
4.1. Het ruimtelijk concept

Op basis van zijn ligging, geschiedenis en huidige gebruik, heeft de locatie veel kansen die met een herontwikkeling verzilverd kunnen worden. De ambitie is het creëren van een dorpse/kleinstedelijke groene enclave met een heel eigen uitstraling; autoluw, met een besloten karakter die verblijf en ontmoeting uitlokt en met een gemengd programma.

Als gevolg van aanwezige ondergrondse infrastructuur, de afstand ten opzichte van de transformatorstations, het te behouden beeldbepalende pand, de bereikbaarheid van de brandweer en de noodzakelijke fasering, zal het grootste deel van de bebouwing zich concentreren op de zuidelijke zijde van de locatie. De afmetingen van deze te bebouwen zone en de eenzijdige oriëntatie ervan, vragen om een creatieve invulling met een bijzonder bouwblok. De invulling en uitstraling van dit blok is bepalend voor de eigenheid van de ontwikkeling. Tegelijkertijd wordt met zichten, routes en rooilijnen een verbinding gezocht met de omgeving. Zo wordt de ontwikkeling opgenomen in het stedelijk weefsel.

Het ruimtelijk schema bestaat uit een assenkruis die zorgt voor verbinding met de omgeving en met de geschiedenis van de plek. Enerzijds een verbinding over het water; de as tussen de graanmalerij, de kolenopslag en een nieuw woonhof. Door in de kolenloods ruimte te maken voor een commerciële of maatschappelijke functie (bijvoorbeeld horeca, een atelier of werkruimte) krijgt de plek ook betekenis voor zijn omgeving. Hof, haven en het industriële verleden komen hier bij elkaar, zij vormen het hart van de ontwikkeling en zijn bepalend voor de identiteit van de enclave. Anderzijds is er de as vanaf de Oostdorperweg via de Havenstraat (Havenplein) en het nieuwe hof loopt naar het gemeentekantoor/het stedelijk accent op de kop van het terrein. Deze centrale route wordt begeleid door voorkanten.

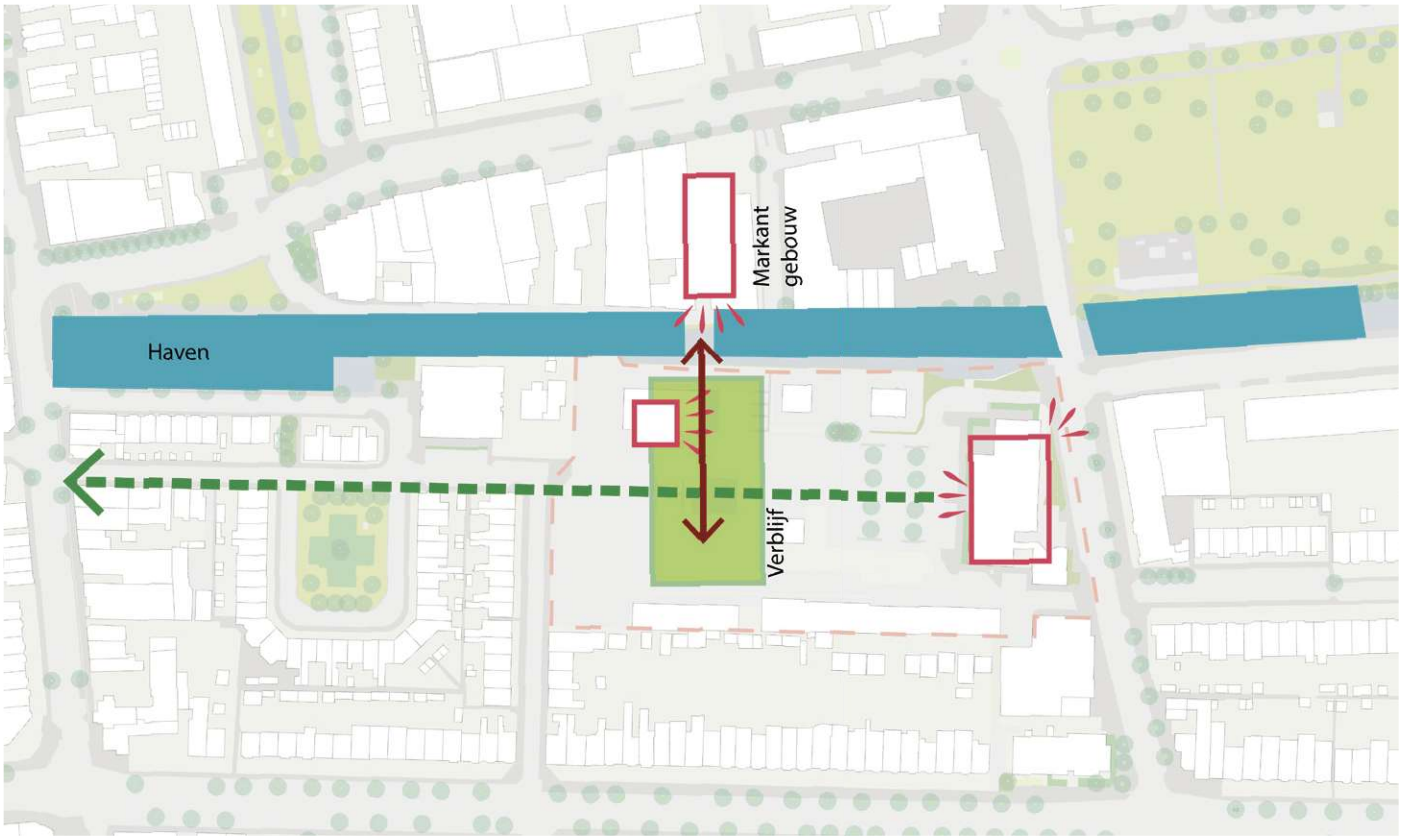
De autoontsluiting vindt vanaf twee zijden plaats, maar het centrale gebied is autovrij. Parkeren voor bewoners bevindt zich in (gebouwde) parkeervoorzieningen onder of achter gebouwen die grotendeels ontsloten worden vanaf de Johan de Wittstraat. Deze parkeerplaatsen liggen dus uit het zicht op privé terrein. Bezoekers, werknemers van de brandweer en omwonenden kunnen op maaiveld parkeren bij de beide entrees van het gebied. De centrale route is autovrij, maar wel voor nooddiensten en de afvaldienst bereikbaar. Een informele route langs de kade over terrein met de gastransformatie stations is een wenselijke kwalitatieve toevoeging aan het netwerk. De haalbaarheid hiervan moet in het kader van de ontwikkeling worden onderzocht.



De nieuwe bebouwing profiteert van de nieuwe ruimtelijke structuur, met markante gebouwen op zichtbare plekken. De nieuwbouw zelf is terughoudend en als een hechte eenheid vormgegeven met rondom, aan het openbaar gebied, voorkanten. Met de bebouwing wordt vervolgens op een terughoudende manier aangesloten op de omgeving. Laag en met grondgebonden woningen aan de Havenstraat en met behoud van zijn grotere bouwmassa aan de Johan de Wittstraat. Daarmee blijft het ten opzichte van de hoofdontsluiting een locatie in de luwte, met een eenvoudige, heldere opzet.



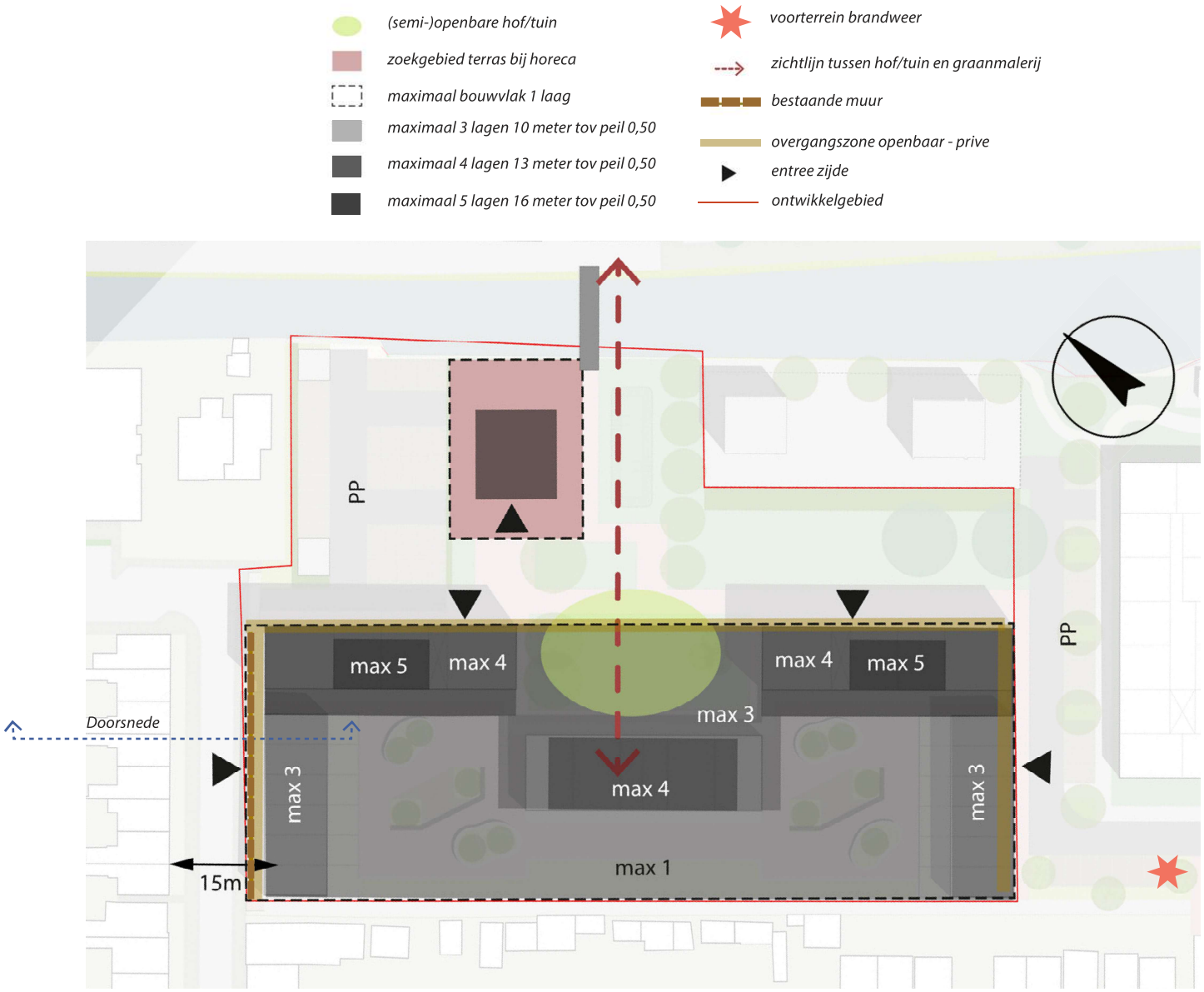
Mogelijke invulling van het concept met bouwmassa's



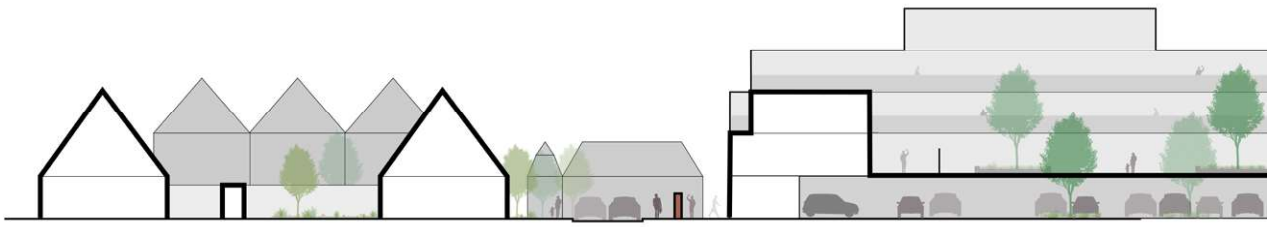
Concept

4.2 . De bouwenvelop

De ontwikkeling bestaat uit twee deelgebieden; de locatie van het gemeentekantoor en bebouwing op het terrein van de gemeentewerf. De ontwikkelingen vormen samen een nieuw woongebied met een samenhangd karakter. De twee deelgebieden hebben ieder een sluitende parkeerbalans die in principe binnen het deelgebied wordt opgelost.
Binnen de totaalontwikkeling is er binnen de bouwenvelop ruimte voor 117 woningen en maximaal 58 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Ten behoeve van de verdere uitwerkingen zijn voor beide fases een bouwenvelop opgesteld met bijbehorende ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden.



Doorsnede Havenstraat
met mogelijke pakeeroplossing binnen de bouwenvelop



Gemeentewerf
De bouwgrens wordt bepaald door de hindercontour en de ligging van de ondergrondse infrastructuur. Op het rechthoekige plot worden woningen gerealiseerd, deels rondom een hof of tuin die ruimtelijke verbonden is met de kolenoplag en vrij zicht heeft op het water en de brug. Aan minimaal de drie aangegeven zijden van het plot zijn voorkanten gelegen met entrees en een overgangszone (tuin of gevelstoep). Zijtuinen en achtertuinen aan het openbaar gebied komen niet of minimaal (met een tuinmuur) voor, net als gesloten plinten als gevolg van bergingen; deze liggen in het binnengebied, of hebben glas in de gevel. Binnen het bouwvlak wordt het parkeren voor bewoners opgelost, uit het zicht van het openbaar gebied en grotendeels uit het zicht van de woningen. Dit kan in de vorm van een volledig verdiepte, halfverdiepte of maaiveld garage zijn, onder een dak of dek.

De hof/tuin is een openbare of een collectieve open ruimte waaraan woningen zijn gelegen met een zachte overgangszone die toe-eigening van de ruimte en ontmoeting uitlokt. De woningtypologie rondom de hof versterkt het collectieve karakter en kent individuele voordeuren aan de hof (ook bij appartementen). Door de beslotenheid en het collectieve karakter van de hof ontstaat een woonmilieu dat aantrekkelijk is voor senioren. Aan de Havenstraat zijde ligt de bebouwing achter de bestaande tuinmuur. In de straat blijft minimaal 15 meter vrije ruimte tussen bestaande en de 2e en 3e laag van de nieuwe woningen. De begane grond mag dichter bij de bestaande muur worden gerealiseerd.

De bouwhoogte aan de zijde van het water is 4 bouwlagen hoog. Vanuit (een financiele) planoptimalisatie en de wens een gedifferentieerd woningbouwprogramma te kunnen aanbieden worden in de bouwenvelop twee penthouses in een ondergeschikte en minimaal 2 meter teruggelegen 5e bouwlaag mogelijk gemaakt. Dit geldt alleen voor de bebouwing aan de rand, niet voor bebouwing in het midden van het bouwveld aan de groene hof; daar zijn niet meer dan 4 lagen mogelijk. Aan de Havenstraat en naast de brandweerkazerne is de maximale bouwhoogte 3 lagen. Tussen/achter/onder de bebouwing ligt het parkeren met daarop privé terrassen en/of een collectieve daktuin. Het gehele bouwvlak kan bebouwd worden met een maximale hoogte van 1 bouwlaag, om parkeren in een maaiveld garage mogelijk te maken. De parkeervoorziening is niet zichtbaar aan de straat en rondom afgezoomd met woonfuncties. De hoofdentree van het parkeren bevindt zich aan de Johan de Wittstraat. In de uitwerking kan onderzocht worden of een opdeling in twee garages mogelijk is, met daarbij een tweede entree aan de Havenstraat. Dit heeft vanuit verkeersbewegingen echter niet de voorkeur. De bebouwing, die bestaat uit woningblokken en parkeervoorziening vormt samen één ruimtelijk ensemble.

Op het bouwvlak zijn ca 50 tot 60 woningen mogelijk zowel in een grondgebonden als appartementen typologie. Appartementen worden zodanig gepositioneerd dat het geen privacyconflicten oplevert met bestaande omliggende woningen. De zijde die uitkijkt op het water leent zich daarom het beste voor een gestapeld volume. Naar de achtertuinen van de bestaande woningen aan de Van Zuylen van Nijenveldstraat worden achtertuinen, (dichte) kopgevels of een (één laagse) parkeervoorziening gesitueerd. Aan het (deels) bestaande achterpad wordt minimaal 2 meter openbaar toegankelijk achterpad toegevoegd.

De kolenopslag krijgt een commerciele bestemming al dan niet in combinatie met wonen op de verdieping. Rondom het gebouw is er ruimte voor een collectieve tuin of buitenruimte bij de bestemming in de plint. Privétuinen zijn hier, gezien zijn prominente plek binnen het geheel, niet mogelijk.

Openbare ruimte
In de openbare ruimte worden voldoende parkeerplekken toegevoegd voor de ontwikkeling en een overmaat ten behoeve van enige flexibiliteit in het programma, dan wel ten behoeve van buurtparkeren. Binnen de plot zijn in totaal maximaal 35 parkeerplaatsen mogelijk, geconcentreerd aan de zijde van de Havenstraat.

Daarnaast moet substantieel groen worden toegevoegd; naast verblijfsgebied minimaal 20 bomen/ boomvormende heesters en ruimte voor waterberging. Dit groen kan gerealiseerd worden door het terrein rond de gastransformatorstations groen in te pakken. Het groen draagt bij aan het realiseren van een prettig verblijfsgebied met ruimte voor bewegen en ontmoeten.

Een brug naar de overzijde van het water is onderdeel van een nieuw te realiseren wandelnetwerk.

Gemeentekantoor
Bij de verandering van kantoor naar wonen vormt een woongebouw op deze plek het visitekaartje van de erachter gelegen enclave. Het is de schakel van het gebied met zijn omgeving en aan de aansluiting op het maaiveld moeten hoge eisen worden gesteld om de directe omgeving aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Transformatie van het bestaande gemeentekantoor naar wonen is mogelijk mits ook de parkeerbehoefte goed kan worden opgelost. De aansluiting van het gebouw op het maaiveld moet bij transformatie worden verbeterd middels meer levendigheid en transparantie in de plint. Daarnaast kan in het geval van transformatie het optoppen met 1 bouwlaag onderzocht worden. Sloop-nieuwbouw op deze plek is echter meer waarschijnlijk. Vanuit financiële haalbaarheid, vanuit woontechnische aspecten, om de gewenste woningaantallen te halen en om het benodigde parkeren goed op te lossen.

Nieuwbouw is grofweg binnen het bestaande bouwvolume mogelijk. Het aantal bouwlagen wordt daarbij gerekend vanaf de binnenzijde van het ontwikkelgebied. Aan de Johan de Wittstraat, die plaatselijk 1,5 meter hoger ligt, is de onderste laag een plint, parkeerlaag of souterrain verdieping. De bestaande bouwmassa van vier lagen waarbij de onderste laag aan de achterzijde op maaiveld ligt, kan worden verhoogd tot maximaal 5 bouwlagen. Binnen de concept bouwenvelop zijn maximaal 56 woningen mogelijk, al dan niet in combinatie met een maatschappelijk of zorg gerelateerde functie. Op straatniveau, onder het gebouw, is voldoende plek voor het oplossen van fietsparkeren en ca 30 autoparkeerplaatsen

Het gebouw kan ten opzichte van het huidige hoofdmassa in de lengterichting worden vergroot. De dominante richting van het hoofdvolume blijft gelijk aan het bestaande en gelijk aan de richting van het achtergelegen te realiseren bouwblok. Daarmee wordt de samenhang tussen beide delen versterkt. Het gebouw is in eerste instantie de kop van het nieuwe woongebied en daarna een gebouw aan de Johan de Wittstraat. Door afstand te houden van de brandweerkazerne en het gebouw terug te leggen ten opzichte van de Johan de Wittstraat wordt de entree van het gebied zichtbaar, wat ook de verkeersveiligheid rondom dat punt versterkt. Ten behoeve van een geleidelijke overgang naar de tegenoverliggende bebouwing (3 lagen) en de brandweerkazerne (2 lagen) moet in de bovenste laag zich onderscheiden van de 4 daaronder gelegen lagen. Dit kan in volume of in architectuur.

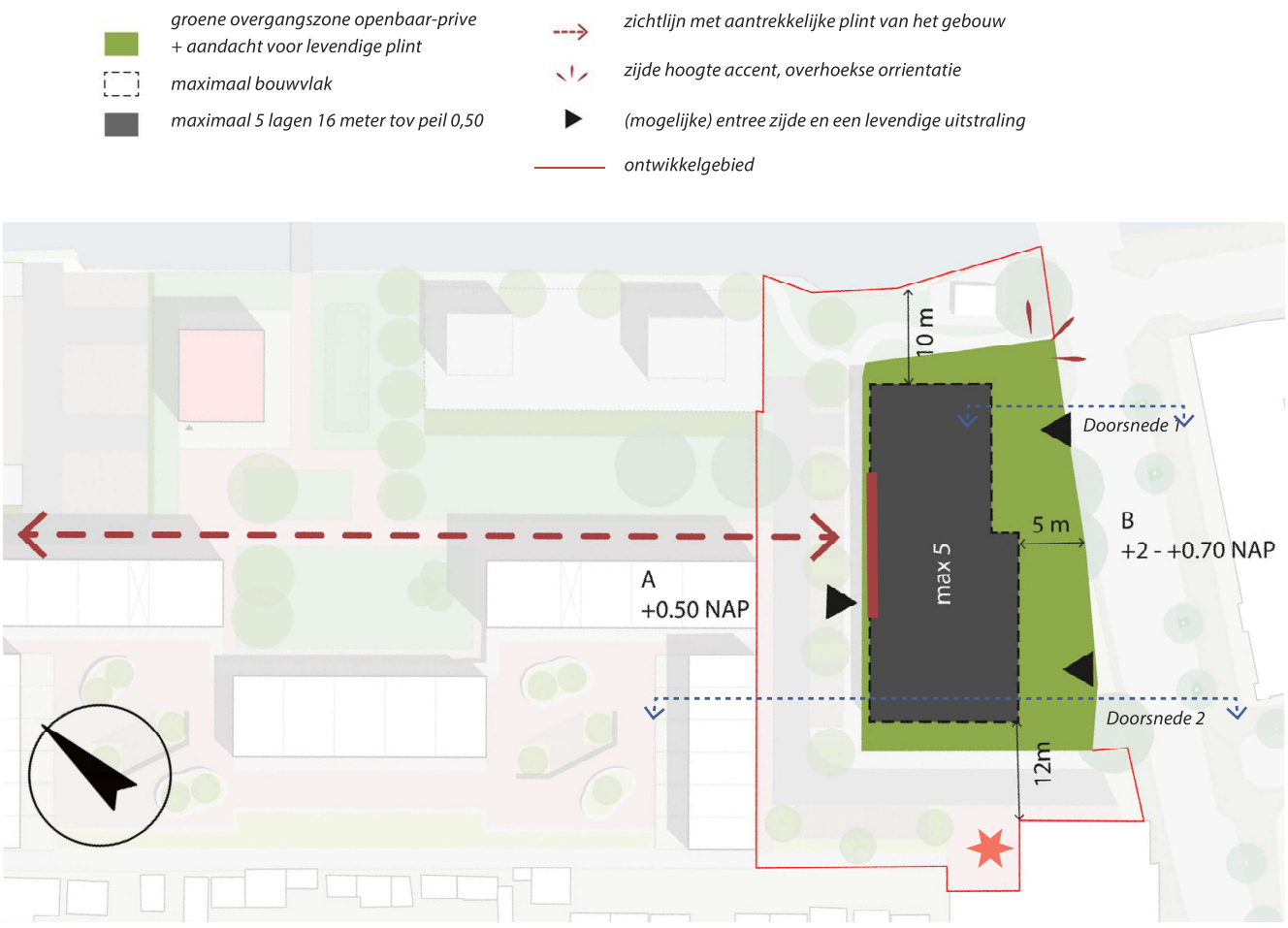
Binnen de contouren van het bouwvlak wordt op maaiveld parkeren voor bewoners gerealiseerd. Aan de zijde van het ontwikkelgebied moet de plint in de zichtas van de verlengde Havenstraat een aantrekkelijke en levendige uitstraling krijgen met een transparant uiterlijk, ook wanneer hier parkeren wordt gerealiseerd. Aan deze zijde is daarnaast een smalle (groene) overgangszone randvoorwaardelijk. Aan de zijde van de Johan de Wittstraat kan een dichte plint worden voorkomen door de gevel aan het zicht te onttrekken middels een talud of groen. Het gehele gebouw staat dus rondom in een groen kader.

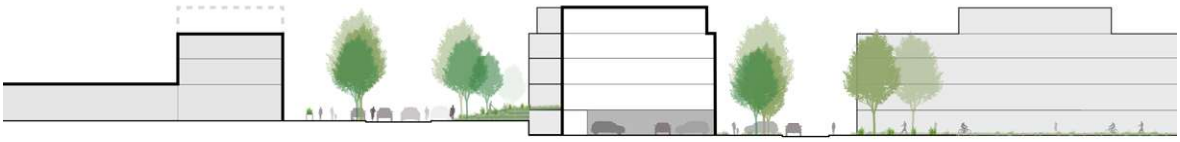
In het gebouw kan ruimte worden gerealiseerd voor een maatschappelijk programma, ontsloten vanaf de Johan de Wittstraat. Parkeren voor deze functie kan plaatsvinden aan de Johan de Wittstraat (de bestaande, maximaal 7, parkeerplaatsen) en hoeven niet binnen het plangebied te worden opgelost.

Openbare ruimte
Onderdeel van de ontwikkeling is het realiseren van 19 parkeerplaatsen aan de zijde van het binnengebied. Hier wordt parkeren opgelost voor bezoekers, mogelijk een restant van bewonersparkeren en 4 parkeerplaatsen voor de brandweer. In de directe nabijheid van de brandweerkazerne bevinden zich minimaal nog 4 parkeerplaatsen die zij kunnen medegebruiken.

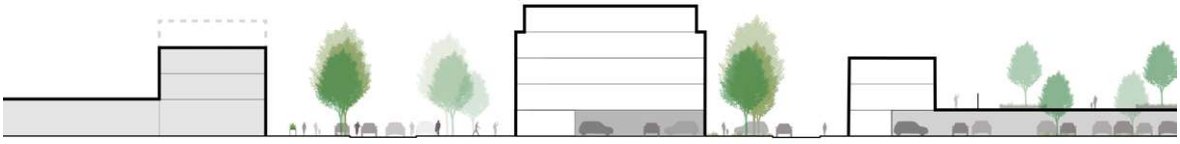
Het aanbrengen van groen en eventueel een talud en het daarmee inpakken van de dichte delen van de plint aan de zijde van de Johan de Wittstraat, maken onderdeel uit van het mee te ontwerpen openbaar gebied. Bij de entree wordt rekening gehouden met fietsparkeren.

Het realiseren van een wandelroute aan de zijde van het water, tussen het gebouw en de bestaande trafo, is onderdeel van het ontwerp.





Doorsnede 1 Johan de Wittstraat noordzijde



Doorsnede 2 Johan de Wittstraat zuidzijde

De proefverkaveling: een mogelijk invulling



4.3. De proefverkaveling

Binnen de bouwenvelop is een proefverkaveling opgesteld. Op basis van de proefverkaveling is de bandbreedte van het programma bepaald en heeft een financiële doorrekening plaatsgevonden. In de proefverkaveling is, naar aanleiding van gesprekken met de corporatie, uitgegaan van sloop van het gemeentekantoor. Met sloop-nieuwbouw kunnen meer woningen worden toegevoegd en neemt de haalbaarheid van de ontwikkeling toe.

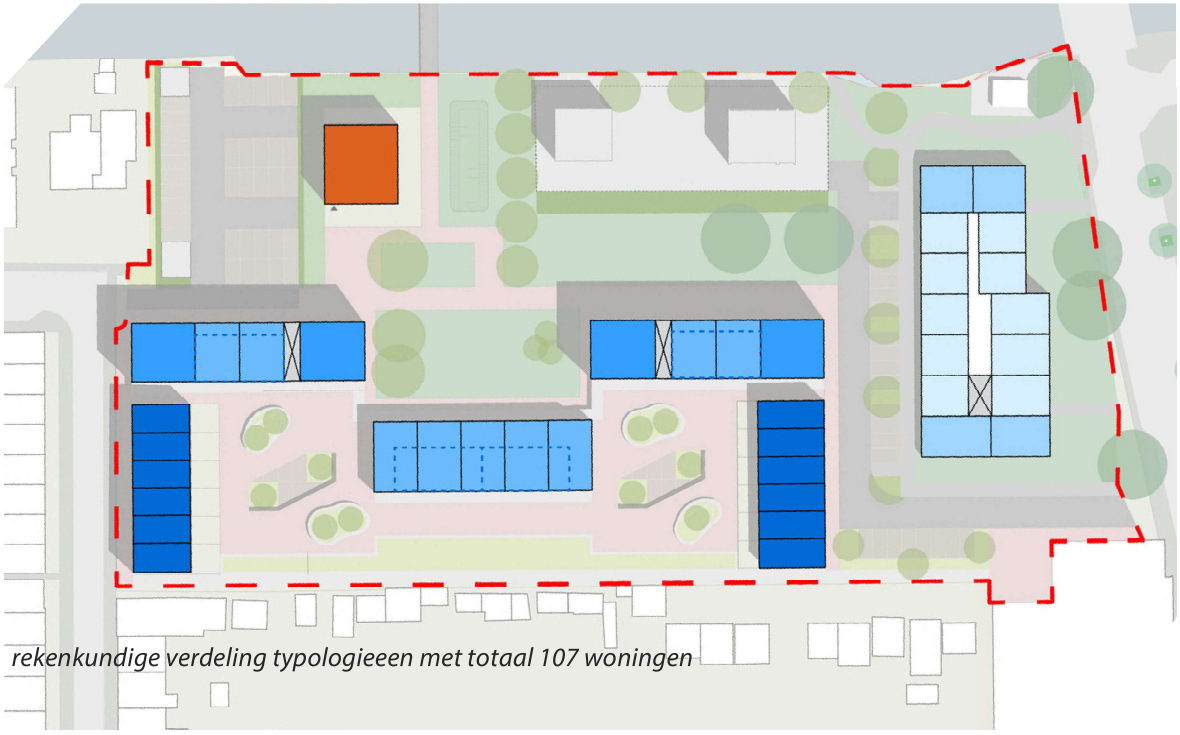
In de proefverkaveling is een bouwblok getekend met een openbaar hof. Vanaf het hof wordt een relatie gelegd met het water en de industriële gebouwen binnen het plan en aan de overzijde. Aan het hof zijn appartementen gelegen die hier voordeuren hebben, en op de verdieping buitenruimten al dan niet gecombineerd met voordeuren via een leefgalerij. Zo wordt sociale controle en levendigheid gestimuleerd. Achter de bebouwing bevinden zich parkeerplaatsen die zijn afgedekt met een leefdek. Aan twee randen wordt het dek afgezoomd met eengezinswoningen die zich om het dek vouwen en een privéterras hebben op het dek.
Op de locatie van het gemeentekantoor is nieuwbouw getekend met sociale en middeldure huur woningen die kunnen worden gerealiseerd op basis van de maatvoering van de Haagse Bouwstroom. Onder het gebouw, op maaiveld en ontsloten vanaf de gemeentewerfzijde, kan parkeren worden gerealiseerd voor het grootste deel van de bewoners en het fietsparkeren worden opgelost.

In de proefverkaveling is een mix opgenomen van grondgebonden woningen en appartementen. Uitgaande van een ontwikkeling van de deelgebieden gemeentewerf en gemeentekantoor zijn 117 woningen ingetekend (waarvan 89 % appartementen en 11% grondgebonden woningen), 100 parkeerplaatsen onder een dek/onder een gebouw voor bewoners en 57 parkeerplaatsen in het openbaar gebied.
Daarnaast is er rekening gehouden met ca 120 m2 commercieel programma onder in de kolenloods met daarop twee woningen. In de nieuwbouw ter plaatse van het gemeentekantoor zijn 56 woningen mogelijk.

Op bijgaande tekeningen is het programma en de parkeerbalans verder uitgewerkt.
Voor de gebouwen is tevens inzichtelijk gemaakt hoe het programma (aantallen, beukmaten en aantal lagen) in het volume past. Om te kunnen beoordelen hoe de verkaveling past in de omgeving en wat de bijbehorende ruimtelijke kwaliteit is, is daarnaast een 3D model opgesteld. Daarin is geconstateerd dat de hoogte en korrel welliswaar groter/hoger is dan de omgeving, maar dit met de voorgestelde positionering toch aanvaardbaar is en daarmee goed aansluit op de omgeving. Met een overgang van grotere bouwmassa's aan de Johan de Wittstraat en langs het water, naar laagbouw richting de Havenstraat en de achtertuinen van de Van Zuylen van Nijenveltstraat. Op basis van de proefverkaveling zijn een aantal sfeerbeelden gemaakt. De uiteindelijke uitwerking van beide plangebieden kan afwijken van de proefverkaveling, maar moet passen binnen de hiervoor meegegeven randvoorwaarden van de bouwenvelop.

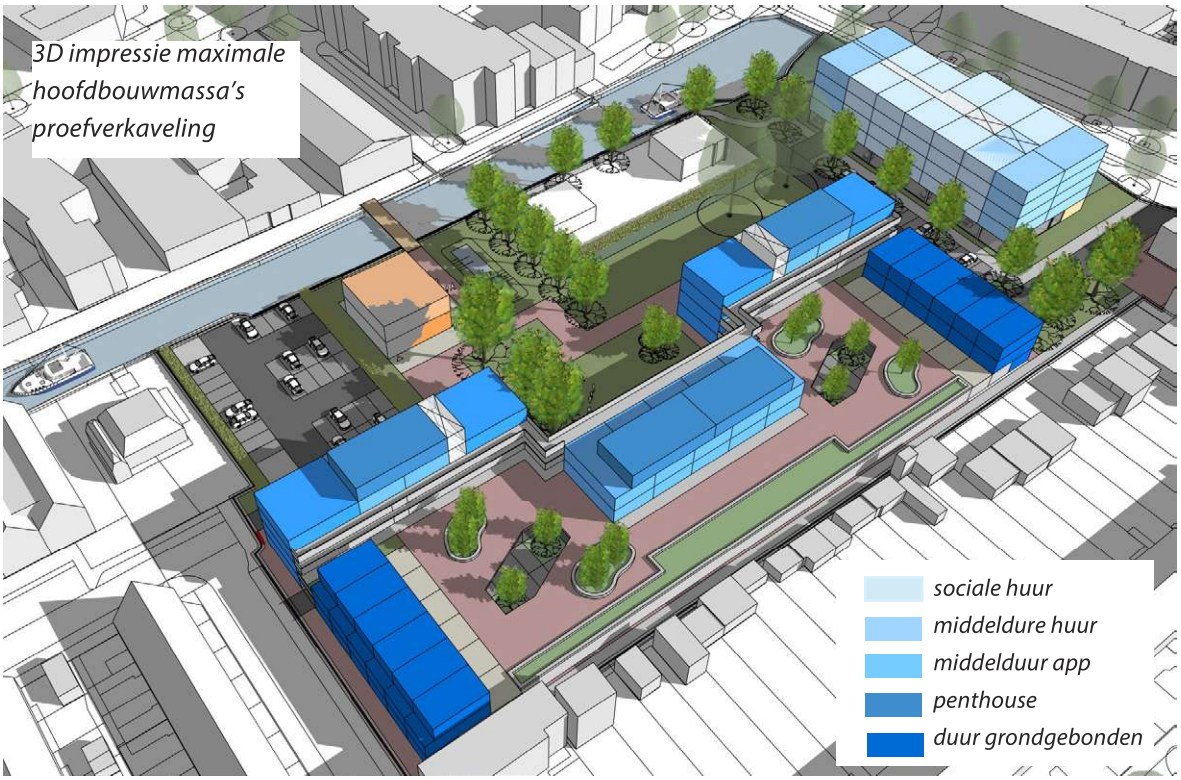


Sfeerbeeld van de de Havenstraat - de daadwerkelijke uitwerking zal hiervan afwijken



rekenkundige verdeling typologieeen met totaal 107 woningen

		Type woningen	GBO	ontsluiting	**aantal won.**	percentage
fase 1	gemeentewerf					
4 lagen app		midden appartementen	65 m2	galerij	27	23%
3/4 lagen app		duur appartementen	105 m2	galerij	16	14%
4e/5e laag app		penthouses	115 m2	galerij	4	3%
3 lagen lb		duur woningen	125 m2	eengezins	12	10%
				totaal	*59*	
fase 1	kolenloods					
		midden appartement	60 m2		2	2%
		werk/atelier ruimte	100 m2			
fase 2	stadskantoor					
5 lagen app		sociale appartementen	45 m2	corridor	38	32%
		midden huur appartementen	60 m2	corridor	18	15%
				totaal	*56*	
	totaal				117	

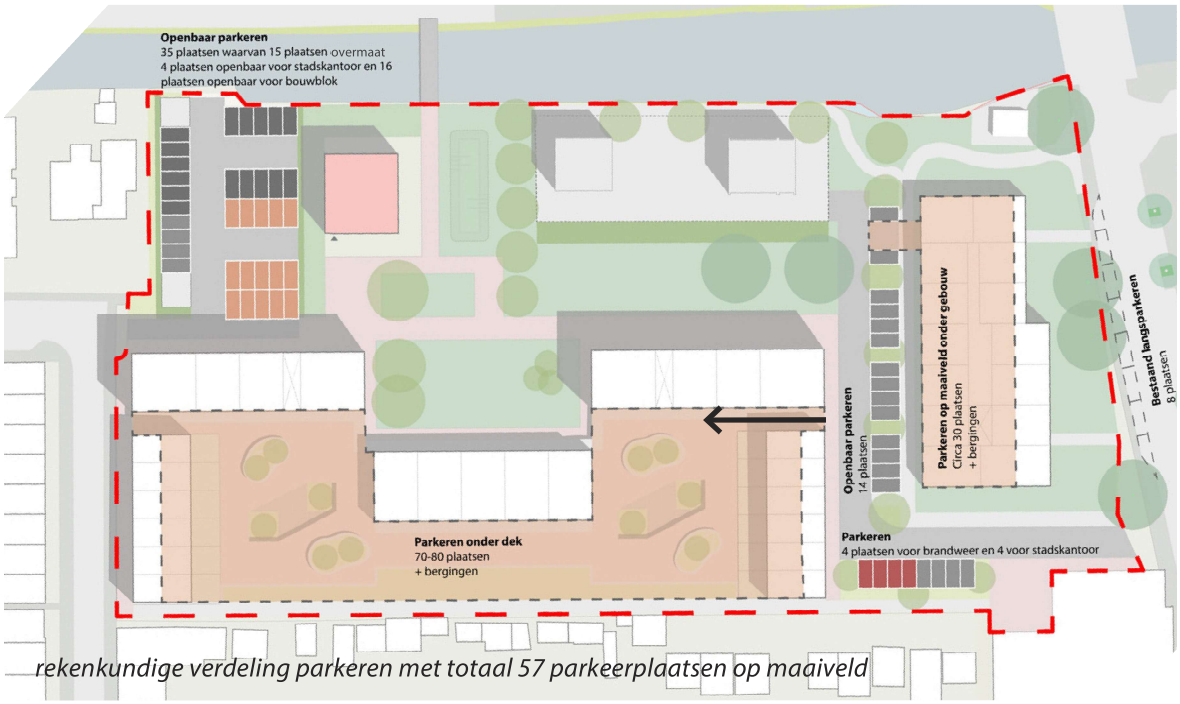


Parkeren

Het parkeren voor de twee deelgebieden wordt grotendeels binnen het deelplan opgelost. Voor de gemeentekantoorlocatie zijn echter 4 parkeerplaatsen voor bezoekers ingepast op het parkeerterrein aan de Havenstraat om de parkeerbalans sluitend te krijgen.

De inritten naar de parkeervoorzieningen voor bewoners worden gesitueerd aan het straatje tussen fase een en twee. In de proefverkaveling wordt voor het gemeentewerfterrein uitgegaan van 2 parkeerterreinen die achterlangs de nieuwbouw met elkaar verbonden zijn. Bij de uitwerking kan onderzocht worden of wellicht het deel aan de Havenstraat toch via die zijde een uitrit of een in- en uitrit kan krijgen en splitsen van beide delen mogelijk is. Wanneer in de uitwerking een oplossing met een geheel verdiepte of halfverdiepte garage wordt voorgesteld moet de inrit en hellingbaan binnen het bouwblok worden opgelost: hiervoor is in het openbaar gebied geen ruimte.

Als bij de uitwerking van het gemeentekantoor het oplossen van het parkeren onder het gebouw niet haalbaar blijkt moet gezocht worden naar andere parkeeroplossingen met parkeren elders (benutten overmaat in de omgeving), lagere parkeernormen, deelmobiliteit of minder woningen. Binnen de ontwikkeling is er geen ruimte voor meer parkeren in het openbaar gebied



rekenkundige verdeling parkeren met totaal 57 parkeerplaatsen op maaiveld

parkeren					
stadskantoor				bewoners	openbaar (0,2)
	sociale appartementen	0,7		19	7,6
	midden huur appartementen	1,2		18	3,6
			totaal	*37*	
gemeentewerf					
	midden appartementen	1,2		27	5,4
	duur woningen	1,7		48	5,6
			totaal	*75*	
kolenloods					
	appartement	1,2		2	0,4
	werk/atelier ruimte	aaname		1	0
totaal				115	22,6

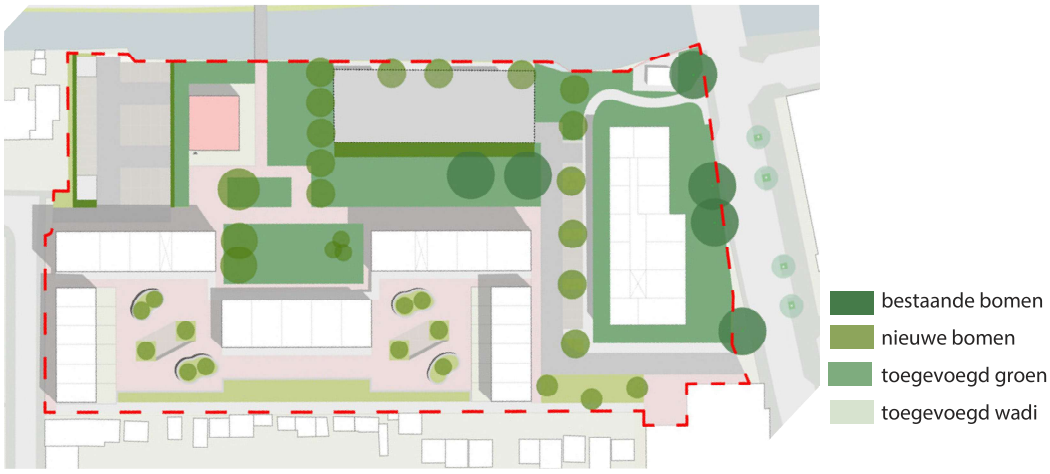
parkeren overmaat	15
parkeren brandweer	4
nodig in openbaar gebied ; bezoek+ omwonenden en brandweer	42
nodig bewoners	115
beschikbaar maximaal in openbaar gebied	57
beschikbaar onder gebouw en onder dek	100

4.4. Groen en Water

In het plan moet groen worden toegevoegd. Ten behoeve van een prettig leefklimaat en het tegengaan van hittestress. In de proefverkaveling worden circa 20 bomen toegevoegd en neemt het aandeel groen toe. Het plangebied is ca 14,5 hectare groot. In de huidige situatie is het terrein zo goed als geheel verhard. Alleen aan de waterzijde en rondom het gemeentekantoor is enig groen aanwezig (430 m2).

In de nieuwe situatie is meer groen aanwezig. Een deel is echter tuinen en groen op een parkeerdek. Dit groen speelt mogelijk een rol in de belevingswaarde en is goed voor de biodiversiteit, maar speelt geen rol in het bergen of infiltreren van water. In de constructie van het dak van de garagevoorziening (of het nu een verdiepte garage of een dek wordt) moet rekening gehouden worden met een voldoende dik grondpakket ten behoeve van daktuinen. Het groen (volle grond) neemt in de proefverkaveling toe van 3% van het plangebied naar 15% van het plangebied. Een deel van het groen kan ingericht worden als wadi. Extra water als compensatie is voor deze ontwikkeling is naar verwachting daarom niet nodig.

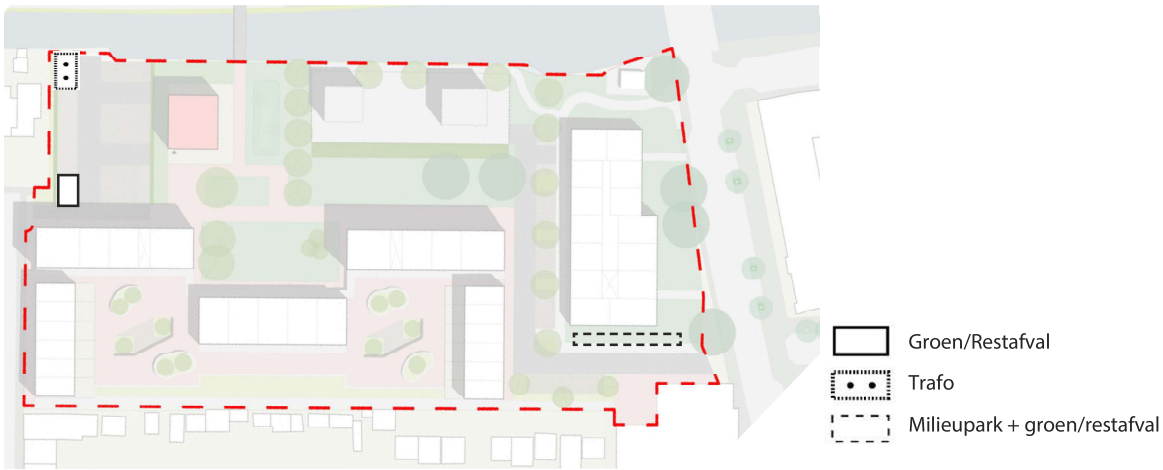
Wel zal als onderdeel van het klimaatadaptief maken van de ontwikkeling water dat tijdens piekbuien op de verharding valt tijdelijk op het terrein geborgen moeten worden. Dit is niet mogelijk op de reeds aanwezige zone met ondergrondse infra en is daarom ingetekend naast de kolenloods. Hoeveel het exact moet zijn kan berekend worden op basis van een definitieve verkaveling.



4.5. Nutsvoorzieningen

In het plan moet een trafo worden ingepast.
Ten behoeve van afvalinzameling is ruimte gereserveerd voor:

- Bovengronds groen (2 stuks)
- Glas/karton/textiel-milieupark
- Ondergrondse containers (2 stuks)





Sfeerbeeld van het centrale deel van het terrein - de daadwerkelijke uitwerking zal hiervan afwijken



Sfeerbeeld van de locatie van het gemeentehuis - de daadwerkelijke uitwerking zal hiervan afwijken

4.6. Beeldkwaliteit

Om te borgen dat straks een samenhangend gebied ontstaat met een dorpse/kleinstedelijke uitstraling die rechtdoet aan de geschiedenis van de plek, worden een aantal uitgangspunten meegegeven voor de beeldkwaliteit. De belangrijkste daarbij is dat de bebouwing een hechte eenheid moet vormen, met één sfeer, identiteit en uitstraling. Dit geldt met name voor het nieuw te bouwen 'superblok' van deelgebied 1. Maar ook nieuwbouw op de plek van het gemeentekantoor doet deze mee in dezelfde architectuur taal. De bestaande te handhaven kolenloods behoudt zijn industriële uiterlijk.

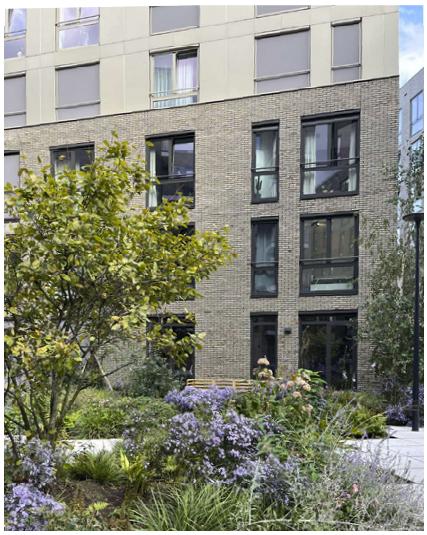
Aansluiten op de omgeving met een dorpse uitstraling:
- Maak individuele woningen afleesbaar door de aanwezigheid van entrees, buitenruimten gevelindeling of plastiek, maar binnen een herkenbare ritmiek van het geheel;
- Ambachtelijke uitstraling; bijvoorbeeld baksteen met veel aandacht voor details, textuur en plastiek;
- Grote bouwmassa's geleden door buitenruimten, setbacks en rooilijnsprongen waarbij appartementen en grondgebonden woningen op dezelfde manier behandeld worden;
- Accent op de locatie gemeentekantoor door grotere bouwhoogte, opvallende gevelindeling of robuuste uitstraling;
- Ruimte voor ontmoeten in het openbaar gebied en dicht bij de voordeur, zowel op maaiveld als op de verdiepingen, bijvoorbeeld door het realiseren van een leefgalerij;
- Collectieve voorzieningen die de gemeenschapszin bevorderen, zowel in gebouwen als in de collectieve of openbare ruimte;
- Toplagen van appartementen (4e en 5e laag) in het beeld ondergeschikt maken; bij voorkeur met een setback (dure woningen) of met een materiaalverschil of andere gevelindeling.

Goede overgangen openbaar-privé:
- Geen gesloten plinten; individuele bergingen en collectieve fietsenbergingen hoofdzakelijk als onderdeel van de gebouwde parkeervoorziening, in een souterrain of als onderdeel van een gebouw aan de achterzijde. Maximaal voor een klein deel met een transparante (glas) gevel aan het maaiveld;
- Parkeren in de plint (alleen op de locatie gemeentekantoor); een ontworpen gevel met transparante uitstraling, afgewisseld met entrees of andere verblijfsruimten;
- Voordeuren aan de straat en de entree van een appartementengebouw gemarkeerd met een grote pui/luifel of ander achitectonisch element;
- Groene overgangszones tussen openbaar en privé aan de voorzijde van woningen, minimaal 1,5 meter diep;
- Geen achtertuinen aan openbaar gebied, maar duidelijk afgebakende hoeken, gesloten met bebouwing of andere gebouwde elementen.



referentie beelden wonen rondom een hof als plaats voor ontmoeting







referentie beelden appartementen 3 tot 5 lagen met verbijzonderingen in bovenste laag

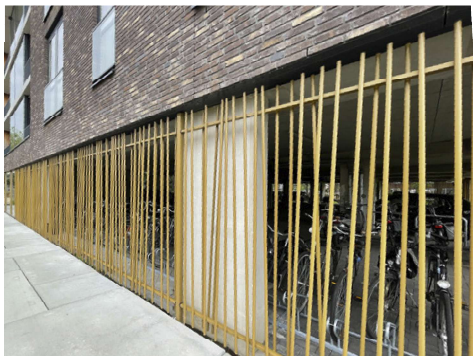



wonen op een parkeerdek met prive en collectieve tuin, entree tussen de bebouwing





referentie beelden accentueren entree:
vergroenen, overgangszone en ontmoeting stimuleren, ook op de verdiepingen (leefgalerij)






referentie beelden van een dichte plint
inpakken met groen of transparante gevel maken ondanks parkeren of berging




referentie beelden openbare ruimte met groene en industriele uitstraling

Geschiedenis van de locatie zichtbaar maken:

- Industrieel;
- Stoere uitstraling van het openbaar gebied, stelconplaten, klinkers of keien;
- Beleefbare kade;
- Niet al te aangeharkte uitstraling;
- Zoek verwantschap met de kolenloods;
- Stoere maar eenvoudige no nonsens brug.

Duurzaam en groene buitenruimte:

- Autoluw gebied met een minimum aan verharding;
- Weelderig en enigszins ruig groen in een gevarieerd assortiment;
- Sluit bij assortimentskeuze aan op het oorspronkelijke landschapstype: zeevlakte met een bodem van klei;
- Zichtbaar watersysteem; regenwater stroomt deels af naar de haven en infiltreren in gelijkvloerse groenvakken.





referentie beelden autovrij groen woonmilieu



referentie beeld beeldbepalend pand als onderdeel van de ontwikkeling inpassen

adres Westblaak 51
3012 KD Rotterdam

T 010 240 05 40
E bgsv@bgsv.nl
W www.bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap