

STEDENBOUWKUNDIGE VERKENNINGEN

INPASSING NIEUWBOUW MARIASCHOOL – DEN HOORN

Ter illustratie

5 JANUARI 2026





01

LOCATIE

INLEIDING – AANDACHTSPUNTEN EN AMBITIES

Inleiding:

De Mariaschool is een verouderde basisschool die met urgentie vernieuwd moet worden. Het huidige schoolgebouw verkeert in slechte staat: zowel technisch als functioneel voldoet het niet meer aan de eisen van deze tijd. In het Integraal Huisvestingsplan van de gemeente Midden-Delfland is de Mariaschool daarom ook aangemerkt als urgente opgave. Door het realiseren van een nieuw schoolgebouw ontstaat de mogelijkheid om het onderwijs op een veilige en toekomstbestendige manier te kunnen voortzetten. De ambitie is om een duurzaam nieuw schoolgebouw te realiseren met in totaal 22 lokalen.

Om te komen tot een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwbouw op de locatie en een zorgvuldige inrichting van de kavel is een eerste stedenbouwkundig verkenning verricht. In dit boekwerk zijn de eerste resultaten hiervan opgenomen. Deze eerste verkenning vormt de basis voor de nadere uitwerking.

Massa en positionering van het bouwvolume.

De locatie voor de school is langgerekt en relatief smal en wordt omringd door de bestaande straten en aanliggende woningen. Deze wordt versterkt door de begeleidende groenstructuren. De vorm en de positionering van het nieuwe gebouw zal zich dan ook moeten vormen naar dit specifieke karakter waarbij zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met de afstand ten opzichte van de omliggende woningen. Ambitie is om hierbij te voorzien in een profielbreedte passend bij de context. Een gebouw volume gecentreerd op de locatie met aan zowel de west als oostzijde een speelplein met ruime maat is op deze plek goed voorstelbaar.

Met een beoogde bouwhoogte van 2 bouwlagen sluit het nieuwe gebouw aan op de bouwhoogte van de direct aangrenzende woningen. En als gevolg van de oost- west oriëntatie is een (zeer) negatieve schaduwwerking op omliggende woningen en tuinen niet te verwachten.

Groenstructuur

Op en rond de locatie zijn diverse groenstructuren aanwezig. Aan de noordzijde betreft het een doorgaande bomenrij die de rijbaan van het Oranje Nassaplein begeleidt en aan de westzijde is er een robuust bomencluster aanwezig. Daarnaast zijn er nog een aantal solitaire bomen op de locatie aanwezig alsmede een groenzone aan de zuid-oostzijde.

Ambitie is om zoveel mogelijk van de bestaande bomen in te passen. Hierbij moet worden opgemerkt dat vooral de bomen langs de Oranje Nassaulaan aandacht behoeven. Deze bomen staan zeer dicht langs de bestaande rijbaan, de groeiplaatsen zijn erg compact en verhard en er is sprake van wortelopdruk. De boomkruinen zijn fors en hebben invloed op de bebouwingsmogelijkheden op de locatie. Er zal in de vervolgfase een boomeffect analyse worden uitgevoerd (BEA). Hierin wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar de kwaliteit en levensverwachting van de bomen. De uitkomsten van de BEA worden meegenomen in de nadere uitwerking.

Deze 1e stedenbouwkundige verkenning geeft inzicht in de mogelijkheden van zowel:

- De inpassing van de bestaande bomen zonder herinrichting van het straat profiel
- De inpassing van de bestaande bomen met herinrichting van het straat profiel
- Een alternatief profiel met nieuwe boom/groenstructuur.

Verkeer en parkeren

De verkeersstromen en het (tijdelijk) parkeren rond een schoolgebouw zijn zeer complex, zeker in een bestaande omgeving. Piekdrukke tijdens halen en brengen, parkeren voor werknemers en bezoekers en kruisende verkeersstromen kunnen zorgen voor ongewenste situaties. Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte is een onderzoek uitgevoerd (Kwirkey d.d. 1-10-2025). Uit dit onderzoek blijkt dat er 22 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd en er een maatwerkoplossing voor Kiss & Ride kan worden onderzocht.

Ambitie is om de aanvullende parkeerplaatsen zoveel als mogelijk verspreidt langs de bestaande rijbanen in te passen. Dit leidt tot een efficiënt ruimtegebruik en spreiding van het verkeer. Het aanpassen van de breedte van de rijbanen ten behoeve van het inpassen van de parkeerplaatsen kan leiden tot een verbeterde doorstroming van het verkeer. Bij het aanpassen en/of herinrichten van de straten dient zorgvuldig te worden gekeken naar de aanwezige kabels en leidingen en overige inrichtingselementen (ondergrondse containers).

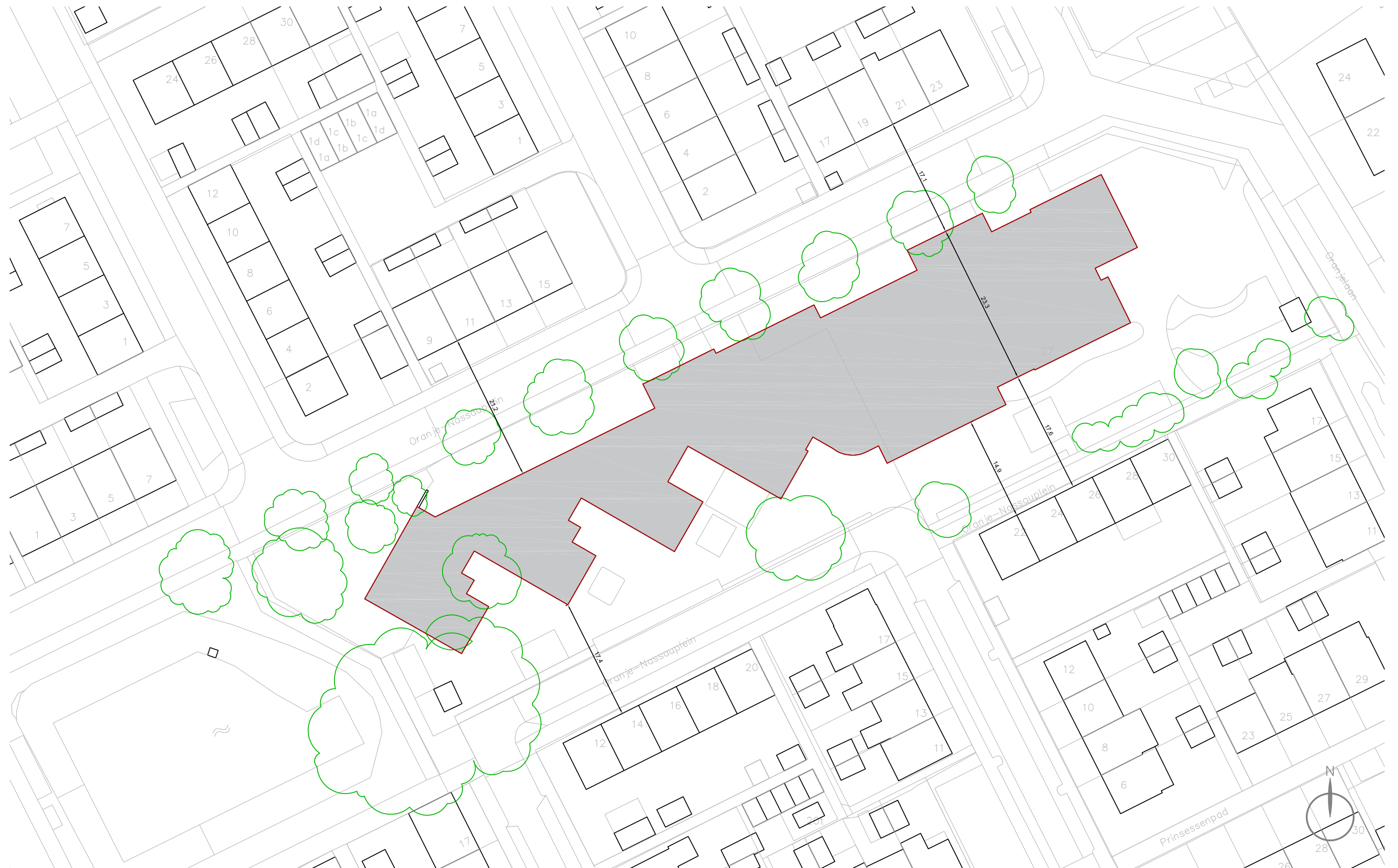
Het realiseren van geclusterd parkeren op de locatie zelf leidt tot afname van de beschikbare ruimte voor speelpleinen en gebouw en heeft niet de voorkeur.



LUCHTFOTO - LOCATIE



SITUATIETEKENING - BESTAANDE SITUATIE



02

STEDENBOUWKUNDIGE VERKENNINGEN



SITUATIETEKENING - VARIANT 1



TOELICHTING – VARIANT 1

Algemeen:

De hoofdpopzet van deze variant gaat uit van het zoveel mogelijk inpassen van de bestaande groenstructuren op en rond de locatie en het verkeerkundig inpassen van:

- Kiss and Ride zone aan de noordzijde
- Inpassen van dwarsparkeren rond de locatie aan oost en zuidzijde.

Groenstructuur:

- Bomenrij aan de noordzijde. Deze blijft behouden. Wellicht is snoeien – kandelaberen noodzakelijk aangezien de beoogde nieuwbouw naar verwachting hoger wordt (2 lagen). Daarnaast is de boomspiegel vrij compact en is sprake van opdruk van tegels en trottoirbanden. Bomen staan erg dicht op de rijbaan. Dit is kwetsbaar.
- Groen tussen schoolplein en woningen aan zuidzijde. Deze groenstructuur kan worden behouden. Tussen de rand van het trottoir en de indicatieve zone voor het toekomstige fiets parkeren is ruimte voor de bestaande bomen en struiken.
- Bomen aan de zuidwestzijde. Deze kunnen worden behouden
- Solitaire bomen op de locatie. Afhankelijk van de uiteindelijke vorm van de bebouwen kunnen deze worden ingepast of moeten ze worden gekapt (of verplaatst indien mogelijk)

Positie bouwmassa en buitenruimte (schoolplein):

- Indicatieve footprint van 2.000m² met een afmeting van circa 86x23m
- Centraal gepositioneerd op de locatie
- Mogelijke geleiding in volume aanbrengen door verspringing in gebouw
- 2 schoolpleinen met een totaal gezamenlijk oppervlak van ca. 1.450m² (exclusief fiets parkeren)

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Noordzijde:

- Ter plaatse van nummer 9/11: huidige situatie: ca. 21,2m – wordt 16m
- Ter plaatse van nummer 19/21: huidige situatie: ca.17,10m – wordt 20,7m

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Zuidzijde:

- Ter plaatse van nummer 22/24: huidige situatie: ca. 14,9 meter – wordt 14,3m
- Ter plaatse van nummer 14/16: huidige situatie: ca. 17,4 meter – wordt 19,5m

Verkeerstructuur:

- Handhaven van het bestaande profiel aan de noordzijde van de locatie. Uitgaan de van een profiel met:
 - Trottoir van ca 2.1m aan de noordzijde van de rijbaan
 - Rijbaan van circa 5,6m voor verkeer in 2 richtingen met langsparkeren op de rijbaan.
 - Trottoir van ca 2.5m (wisselende breedte) met hierin boomspiegels

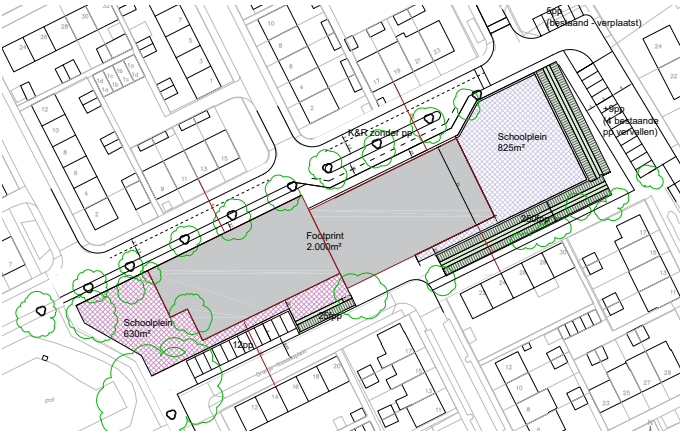
- Het inpassen van een Kiss and Ride zone (3,5m breed en aanliggend trottoir van 2,4m) aan de noordzijde. Er is hier geen parkeren voorzien tbv optimale doorstroming.
- Aanpassen van de kruising/ noordoosthoek in Oranje Nassaplein en verplaatsen/ herpositioneren van de hier aanwezige parkeerplaatsen Aandacht voor 1 te kappen (relatief kleine) boom – verplaatsen van de ondergrondse container en kabels en leidingen)
- Het na de “bocht in de rijbaan van Oranje Nassaplein ,” verbreden van de weg naar 6 meter in combinatie met het inpassen van dwarsparkeren. Door een rijbaan van 6 meter is het mogelijk voor auto’s om elkaar te passeren.
- Toevoegen van 12 parkeerplaatsen aan de zuidzijde – tussen Pr Marijkelaan en Pr Irenelaan. Ter plaatse van het parkeren de rijbaan verbreden naar 6 meter.

Parkeerbalans

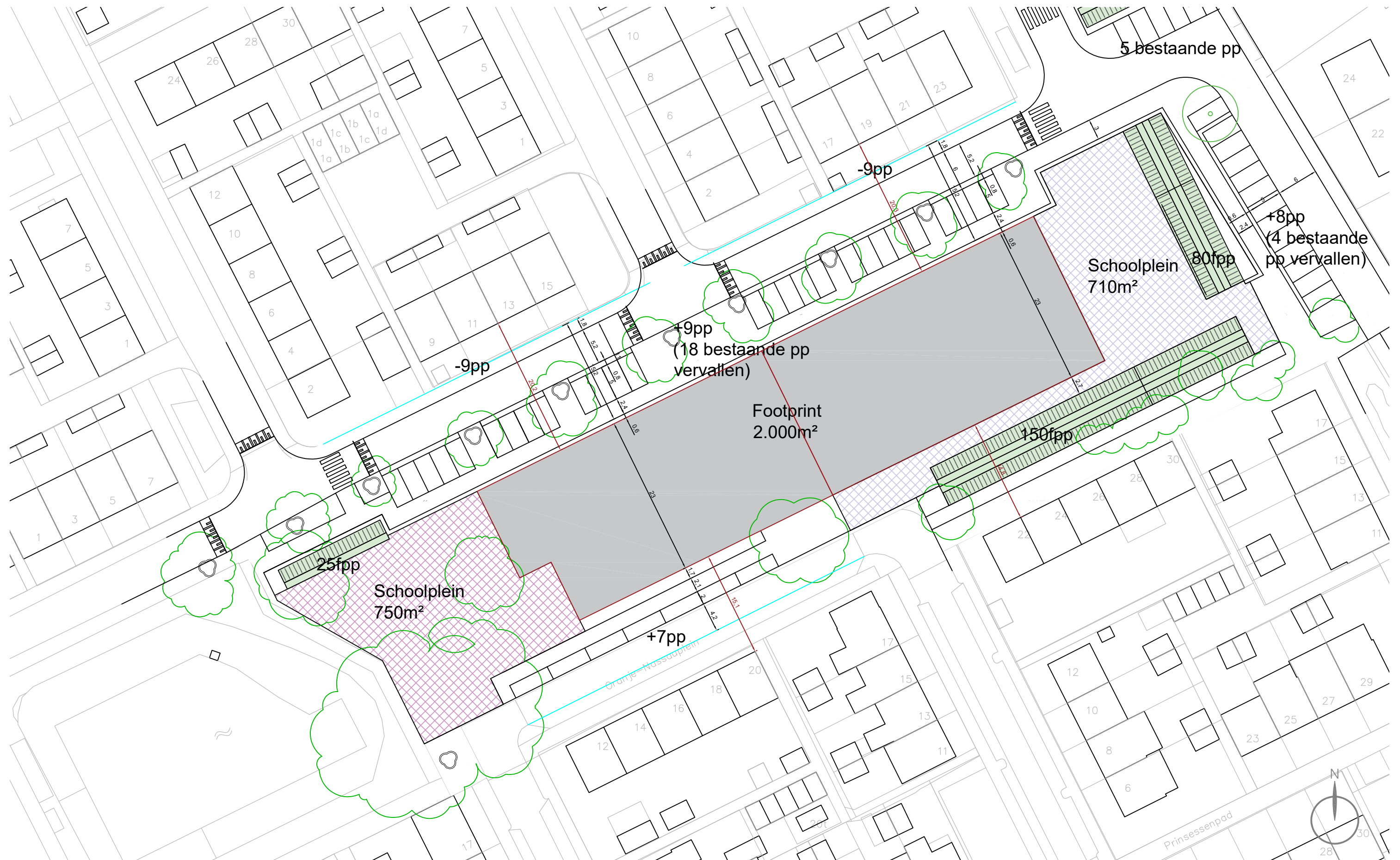
- In totaal worden er 21 parkeerplaatsen toegevoegd langs de bestaande rijbanen. Parkeerbehoefte conform onderzoek = 22pp. Saldo = -1pp
- Op de locatie is ruimte gereserveerd voor 275 fietsparkeerplaatsen

Analyse /1e bevindingen verkeerstructuur:

- Breedte van de bestaande rijbaan ten noorden van de locatie blijft kwetsbaar irt tot het twee richting verkeer.
- Inpassing kiss and ride zone (zonder extra parkeerplaatsen) leidt naar verwachting tot:
 - minder stilstaande auto’s op de rijbaan en betere doorstroming (zonder parkeren). De Kiss and ride is met name bedoeld voor het afzetten van kinderen en vervolgens doorrijden. Minder geschikt voor de onderbouw (kleine kinderen) die nog niet zelfstandig naar het plein/klas kunnen. Optioneel kunnen ze worden opgevangen door een medewerker van de school. Door de kiss and ride zone wordt het aantal stilstaande voertuigen op rijbaan naar verwachting verminderd en is er een verbeterde doorstroming.
- Inpassing van dwarsparkeren langs bestaande rijbanen:
 - Verdelen in clusters 12pp en 9pp aan de oost en zuidzijde (saldo +21)
 - Inpassen van het parkeren aan de bestaande infrastructuur is efficiënt (verharding en ruimtegebruik)
 - Verbrede rijbaan biedt mogelijkheid tot passeren. Zo hoeft er minder op elkaar te worden gewacht en is de doorstroming naar verwachting beter
 - Het parkeren wordt zoveel mogelijk gesitueerd in de hoek waar minste fietsbewegingen te verwachten zijn / niet bij entree’s tot het schoolplein
 - Verdeling van de parkeerplaatsen leidt tot spreiding van het verkeer (gelijkend aan de bestaande situatie)
 - Verbrede rijbaan aan de zuidzijde (voor het ingepaste dwars parkeren) kan incidenteel benut worden tbv stilstaan op de rijbaan zonder dat doorstroming wordt geblokkeerd.



SITUATIETEKENING - VARIANT 2



TOELICHTING – VARIANT 2

Algemeen:

De hoofddopzet van deze variant gaat uit van het zoveel mogelijk inpassen van de bestaande groenstructuren op en rond de locatie en het verkeerkundig inpassen van:

- Een herprofilering van de straat aan de noordzijde met inpassing van dwars parkeren tussen de bestaande bomen
- Inpassen van dwarsparkeren rond de locatie aan oost en zuidzijde.

Groenstructuur:

- Bomenrij aan de noordzijde. Deze blijft behouden. Wellicht is snoeien – kandelabreren noodzakelijk aangezien de beoogde nieuwbouw naar verwachting hoger wordt (2 lagen). Door het aanpassen van het profiel (zie ook onder verkeer) is het mogelijk om de boomspiegels te vergroten (circa 60-70cm ruimte voor het opschuiven van de trottoirbanden)
- Groen tussen schoolplein en woningen aan zuidzijde. Deze groenstructuur kan worden behouden. Tussen de rand van het trottoir en de indicatieve zone voor het toekomstige fiets parkeren is ruimte voor de bestaande bomen en struiken.
- Bomen aan de zuidwestzijde. Deze kunnen worden behouden.
- Solitaire bomen op de locatie. Afhankelijk van de uiteindelijke vorm van de bebouwen kunnen deze worden ingepast of moeten ze worden gekapt (of verplaatst indien mogelijk)

Positie bouwmassa en buitenruimte (schoolplein):

- Indicatieve footprint van 2.000m² met een afmeting van circa 86x23m
- Centraal gepositioneerd op de locatie
- Mogelijke geleiding in volume aanbrengen door verspringing in gebouw
- 2 schoolpleinen met een totaal gezamenlijk oppervlak van ca. 1.460m² (exclusief fiets parkeren)

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Noordzijde:

- Ter plaatse van nummer 9/11: huidige situatie: ca. 21,2m – wordt 20,2m
- Ter plaatse van nummer 19/21: huidige situatie: ca.17,10m – wordt 20,3m

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Zuidzijde:

- Ter plaatse van nummer 22/24: huidige situatie: ca. 14,9 meter – wordt 14,8m
- Ter plaatse van nummer 14/16: huidige situatie: ca. 17,4 meter – wordt 15,1m

Verkeerstructuur:

- Herinrichting van het profiel aan de noordzijde van de locatie. Uitgaande van een profiel met:
 - Trottoir van ca 1,8m aan de noordzijde van de rijbaan (was 2,1m)
 - Rijbaan van circa 5,2m voor verkeer in 2 richtingen (was 5.6 voor 2 richtingen met parkeren op rijbaan)
 - Dwarsparkeren aan de zuidzijde van rijbaan met extra diepte 5,8m (totale breedte rijbaan en parkeren – 11m)
 - Trottoir van ca 2.4m
 - Haag van 0,6m als overgangszone openbaar prive
- Aanpassen van de kruising/ noordoosthoek in Oranje Nassaplein en verplaatsen/ herpositioneren van de hier aanwezige parkeerplaatsen Aandacht voor 1 te kappen (relatief kleine) boom – verplaatsen van de ondergrondse container en kabels en leidingen)
- Het na de “bocht in de rijbaan van Oranje Nassaplein ,” verbreden van de weg naar 6 meter in combinatie met het inpassen van dwarsparkeren (8 extra plaatsen). Door een rijbaan van 6 meter is het mogelijk voor auto's om elkaar te passeren.
- Toevoegen van 7 langsparkeerplaatsen aan de zuidzijde – tussen Pr Marijkelaan en Pr Irenelaan.

Parkeerbalans

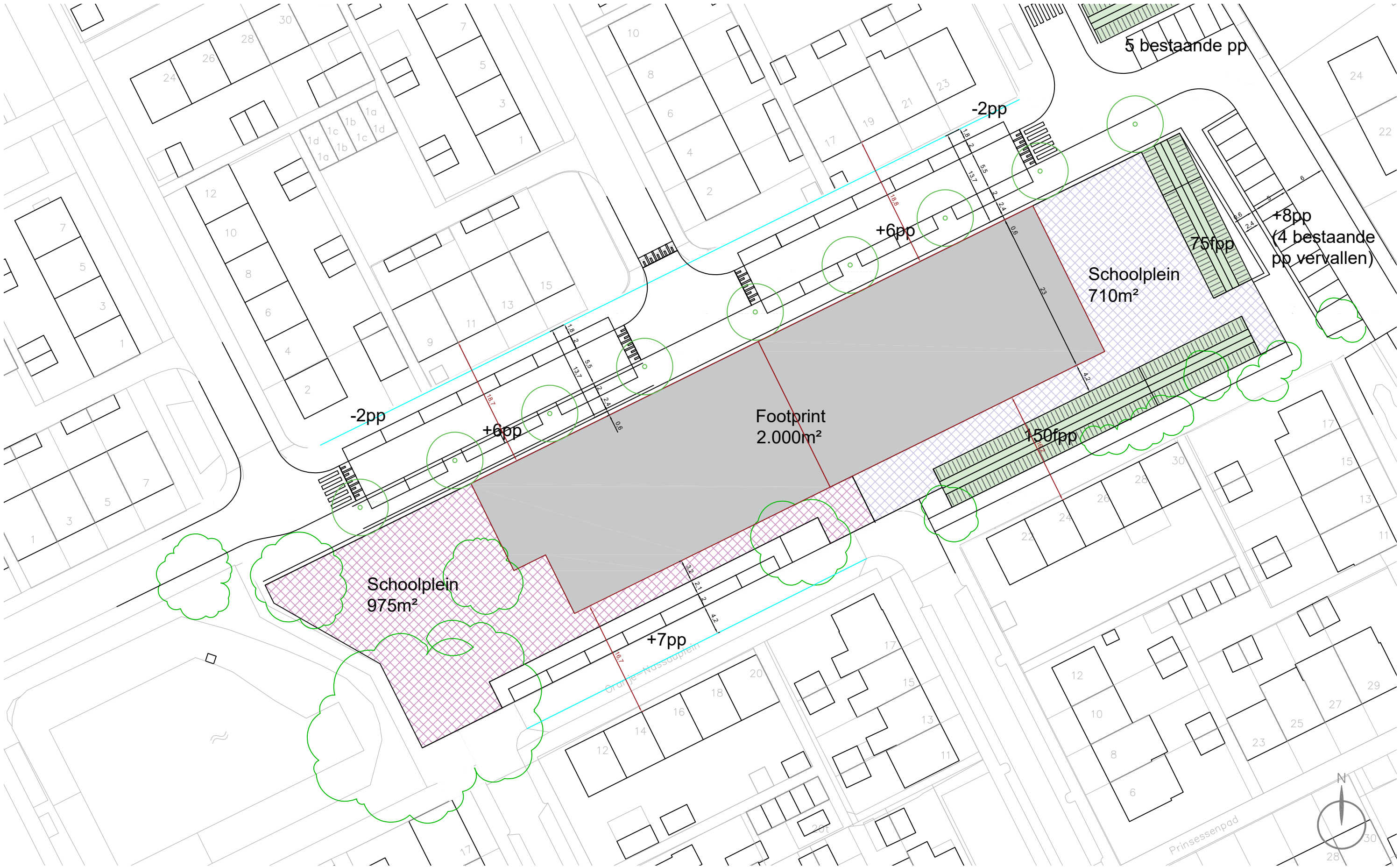
- In totaal worden er 24 parkeerplaatsen toegevoegd langs de bestaande rijbanen. Parkeerbehoefte conform onderzoek = 22pp. Saldo = +2pp
- Op de locatie en in de directe omgeving is ruimte gereserveerd voor 275 fietsparkeerplaatsen

Analyse /1e bevindingen verkeerstructuur:

- Door de herinrichting van het profiel van de weg aan de noordzijde is er hier naar verwachting een betere doorstroming. Na herprofilering is er 5,2m beschikbaar voor doorrijden ipv circa 3,6m in de huidige situatie.
- Het trottoir aan de noordzijde van de weg kan smaller- dit trottoir heeft een beperkte doorgaande functie en er zijn slechts 4 woningen aan gelegen per bouwblok.
- Breder (doorgaand) trottoir aan de zijde van de school.
- Dwarsparkeren aan de zijde van de school verminderd de oversteek bewegingen. Wel aandacht voor parkeerbewegingen irt tot fietsverkeer op de rijbaan.
- Inpassing van extra dwarsparkeren langs bestaande rijbanen.
 - Verdelen in clusters +9pp, +8pp en +7pp aan de noord,- oost,- en zuidzijde (saldo +24pp). Het inpassen van het parkeren aan de bestaande infrastructuur is efficiënt (verharding en ruimtegebruik)
 - Verbrede rijbaan biedt mogelijkheid tot passeren. Zo hoeft er minder op elkaar te worden gewacht en is de doorstroming naar verwachting beter
 - Verdeling van de parkeerplaatsen leidt tot spreiding van het verkeer (gelijkend aan de bestaande situatie)



SITUATIETEKENING - VARIANT 3



TOELICHTING – VARIANT 3

Algemeen:

De hoofdropzet van deze variant gaat uit van het deels inpassen van de bestaande groenstructuren op en rond de locatie en het verkeerkundig inpassen van:

- Een herprofilering van de straat aan de noordzijde met twee zijdig langsparkeren en de aanplant van een nieuwe bomenstructuur
- Inpassen van dwarsparkeren rond de locatie aan oost en zuidzijde.

Groenstructuur:

- Bomenrij aan de noordzijde. Deze dient ten behoeve van de herprofilering te worden gekapt.
- Groen tussen schoolplein en woningen aan zuidzijde. Deze groenstructuur kan worden behouden. Tussen de rand van het trottoir en de indicatieve zone voor het toekomstige fiets parkeren is ruimte voor de bestaande bomen en struiken.
- Bomen aan de zuidwestzijde. Deze kunnen worden behouden.
- Solitaire bomen op de locatie. Afhankelijk van de uiteindelijke vorm van de bebouwen kunnen deze worden ingepast of moeten ze worden gekapt (of verplaatst indien mogelijk)

Positie bouwmassa en buitenruimte (schoolplein):

- Indicatieve footprint van 2.000m² met een afmeting van circa 86x23m
- Centraal gepositioneerd op de locatie
- Mogelijke geleiding in volume aanbrengen door verspringing in gebouw
- 2 schoolpleinen met een totaal gezamenlijk oppervlak van ca. 1.685m² (exclusief fiets parkeren)

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Noordzijde:

- Ter plaatse van nummer 9/11: huidige situatie: ca. 21,2m – wordt 18,7m
- Ter plaatse van nummer 19/21: huidige situatie: ca.17,10m – wordt 18,8m

Afstand schoolgebouw ten opzichte van woningen - Zuidzijde:

- Ter plaatse van nummer 22/24: huidige situatie: ca. 14,9 meter – wordt 16,2m
- Ter plaatse van nummer 14/16: huidige situatie: ca. 17,4 meter – wordt 16,7m

Verkeerstructuur:

- Herinrichting van het profiel aan de noordzijde van de locatie. Uitgaande van een profiel met:
 - Trottoir van ca 1,8m aan de noordzijde van de rijbaan
 - Strook met langsparkeren: breedte 2m
 - Rijbaan van circa 5,5m voor verkeer in 2 richtingen
 - Strook met langsparkeren: breedte 2m
 - Trottoir van ca 2.4m aan de schoolzijde
 - Haag van 0,6m als overgangszone openbaar prive

- Aanpassen van de kruising/ noordoosthoek in Oranje Nassaplein en verplaatsen/ herpositioneren van de hier aanwezige parkeerplaatsen Aandacht voor 1 te kappen (relatief kleine) boom – verplaatsen van de ondergrondse container en kabels en leidingen)
- Het na de “bocht in de rijbaan van Oranje Nassaplein ,” verbreden van de weg naar 6 meter in combinatie met het inpassen van dwarsparkeren (8 extra plaatsen). Door een rijbaan van 6 meter is het mogelijk voor auto’s om elkaar te passeren.
- Toevoegen van 7 langsparkeerplaatsen aan de zuidzijde – tussen Pr Marijkelaan en Pr Irenelaan.

Parkeerbalans

- In totaal worden er 23 parkeerplaatsen toegevoegd langs de bestaande rijbanen. Parkeerbehoefte conform onderzoek = 22pp. Saldo = +1pp
- Op de locatie is ruimte gereserveerd voor 275 fietsparkeerplaatsen

Analyse /1e bevindingen verkeerstructuur:

- Door de herinrichting van het profiel van de weg aan de noordzijde is er hier naar verwachting een betere doorstroming. Na herprofilering is er 5,5m beschikbaar voor doorrijden ipv circa 3,6m in de huidige situatie.
- Het trottoir aan de noordzijde van de weg kan smaller- dit trottoir heeft een beperkte doorgaande functie en er zijn slechts 4 woningen aan gelegen per bouwblok.
- Breder (doorgaand) trottoir van 2,4m aan de zijde van de school.
- Extra parkeren aan de zijde van de school verminderd de oversteek bewegingen. Wel aandacht voor parkeerbewegingen irt tot fietsverkeer op de rijbaan.
- Inpassing van parkeren langs bestaande rijbanen.
 - Verdelen in clusters +8pp, +8pp en +7pp aan de noord,- oost,- en zuidzijde (saldo +23pp). Het inpassen van het parkeren aan de bestaande infrastructuur is efficiënt (verharding en ruimtegebruik)
 - Verbrede rijbaan biedt mogelijkheid tot passeren. Zo hoeft er minder op elkaar te worden gewacht en is de doorstroming naar verwachting beter
 - Verdeling van de parkeerplaatsen leidt tot spreiding van het verkeer (gelijkend aan de bestaande situatie





03

3D-STUDIE
STEDENBOUWKUNDIGE
VERKENNING

VARIANT 3

3D MODEL - VOGELVLUCHT VARIANT 3



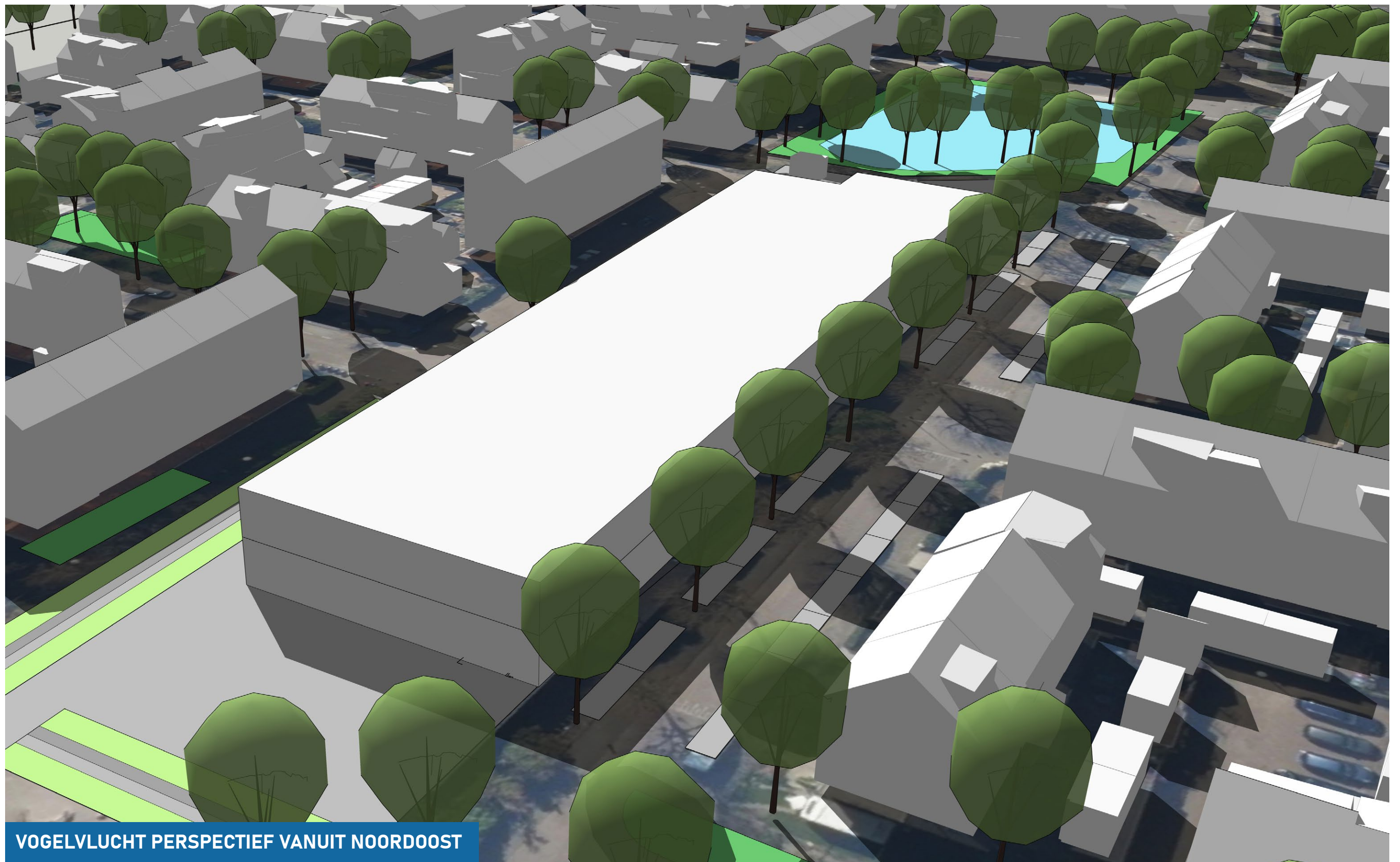
VOGELVLUCHT PERSPECTIEF VANUIT ZUIDWEST

3D MODEL - VOGELVLUCHT VARIANT 3



VOGELVLUCHT PERSPECTIEF VANUIT ZUIDOOST

3D MODEL - VOGELVLUCHT VARIANT 3



VOGELVLUCHT PERSPECTIEF VANUIT NOORDOOST

3D MODEL - VOGELVLUCHT VARIANT 3



VOGELVLUCHT PERSPECTIEF VANUIT NOORDWEST

3D MODEL - VARIANT 3 - BEZONNING 23 SEPTEMBER



