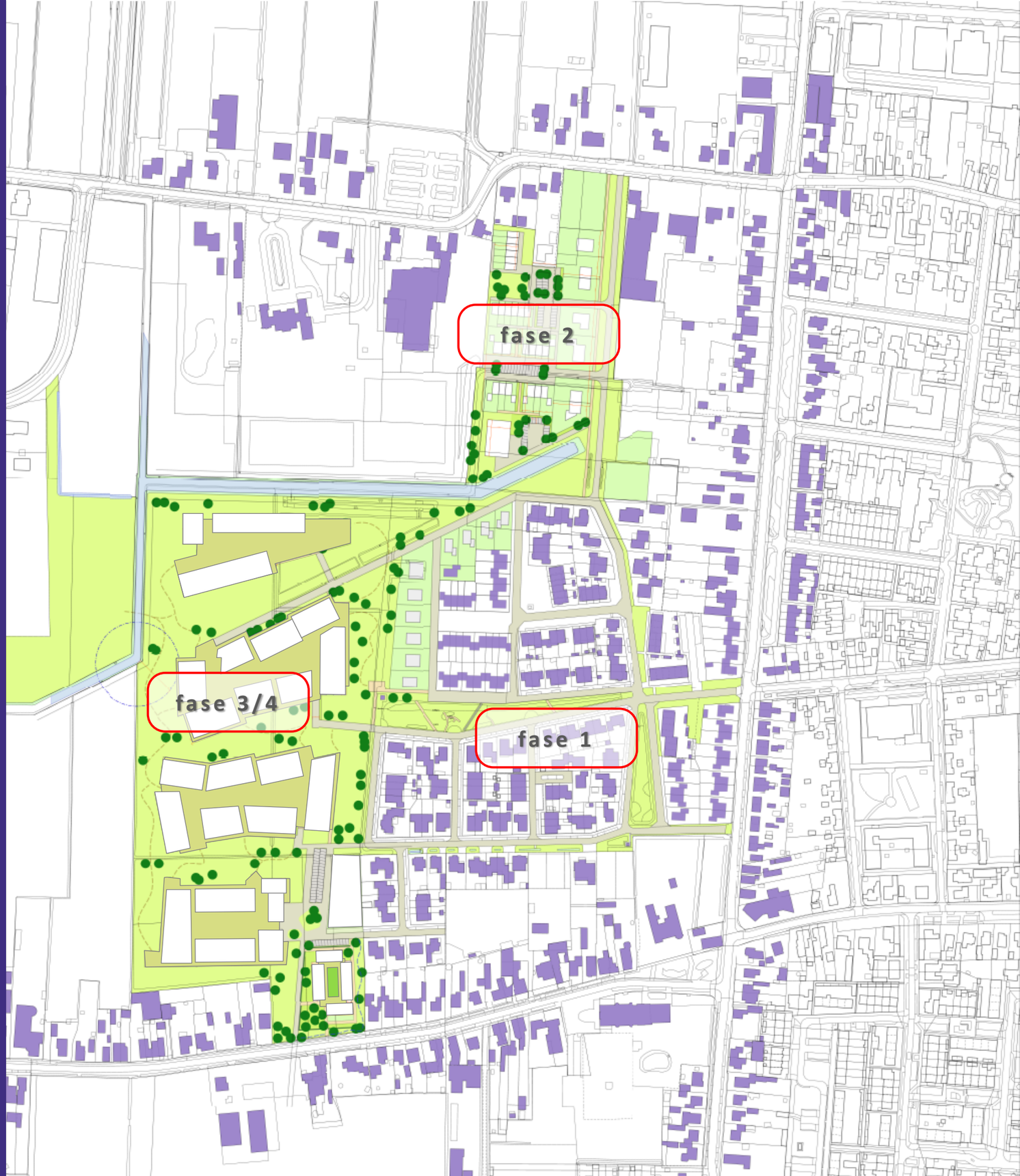
WESTWAARD FASE 3 + 4
KAATSHEUVEL

STEDENBOUWKUNDIGE HOOFDOPZET



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

STEGENGA
WERKPLAATS VOOR STEDENBOUW

gemeente Loon op Zand

juni 2025

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE	2
HOOFDOPZET | WOONVELDEN IN HET LANDSCHAP	3
WONINGBOUW	7
BEELDKWALITEIT EN KWALITEITSBEWAKING	8
ALGEMEEN | LANGZAAM VERKEER	9
ALGEMEEN | AUTOVERKEER	10
ALGEMEEN | KANSEN BIJZONDERE BEBOUWINGSCLUSTERS	11
ALGEMEEN | ZOEKGEBIEDEN WIJKTRAFO'S	12

INTRODUCTIE

De stedenbouwkundige hoofdopzet voor fase 3 en 4 maakt een omslag in de ruimtelijke benadering en te hanteren ontwerpprincipes ten opzichte van de verkavelingskenmerken zoals die voor fase 1 en 2 zijn gehanteerd. Hiervoor zijn meerdere redenen:

- De Woondeal en de bijbehorende differentiatie is het uitgangspunt voor het woonprogramma. Het is een wezenlijk andere mix dan voorheen en heeft gevolgen voor het ruimtelijk resultaat voor onder meer uitbreidingsgebieden zoals deze. Het resulteert in een verdichting (meer woningen per hectare) en daarmee samenhangend ook een grotere ruimteclaim van rijdende en geparkeerde auto's binnen het beschikbare plangebied.
- Het ruimtelijk resultaat van fase 1 en het stedenbouwkundig ontwerp voor fase 2 laten zien dat het oorspronkelijk motto van 'landelijk wonen' niet overtuigend wordt gehaald.
- Bij deze finale fase van Westwaard is het vormgeven van de relatie met en de overgang naar het landschap een wezenlijke ontwerpopgave. Evenals de manier waarop de ruimtelijke relatie met het oude lint van de Erasstraat gestalte krijgt.
- Het steeds grilliger worden van het weer, met grotere extremen in natte en droge periodes, stelt steeds hogere eisen aan de veerkracht van het verstedelijkt gebied c.q. de woonomgeving. Er is steeds meer ruimte nodig voor de (piek)opvang van hemelwater.
- De energietransitie zorgt voor nieuwe ruimteclaims in het openbare gebied. Wijktrafo's worden groter en vragen meer dan ooit om een goede ruimtelijke inpassing. Door de overschakeling op elektrisch rijden zullen er steeds meer oplaadvoorzieningen voor auto's nodig zijn. Ook dergelijke voorzieningen vragen om een slimme ruimtelijke inpassing.
- Een proefverkaveling uit 2023, - opgesteld door een marktpartij -, toonde aan dat doorgaan op de 'oude leest' van verkavelingsprincipes zoals gehanteerd in Westwaard 1, resulteert in een ruimtelijke verschraling van het beeld van vooral de inrichting van de woonstraten. Dit mede als gevolg van een forse verdichting c.q. verhoging van het totale bouwprogramma woningen binnen die traditionele manier van verkavelen.
  Uit die ontwerpstudie is de conclusie getrokken dat met die stedenbouwkundige principes én de voorgestelde omvang van het programma, het uiteindelijke bebouwingsbeeld van de nieuwe buurt steeds verder weg raakt van het oorspronkelijke motto 'landelijk-wonen'.

Vanuit de overtuiging dat sferen als landelijk-dorps wonen en landelijk wonen hier niet (meer) haalbaar zijn, én dat een krachtige identiteit van het woonmilieu inclusief 'groene en blauwe prestaties' noodzakelijk zijn, is een andere ontwerpbenadering gekozen voor fase 3 en 4.
Die benadering is te typeren als 'landschappelijk wonen'.

HOOFDOPZET | WOONVELDEN IN HET LANDSCHAP

De woonvelden

De schets toont een hoofdopzet met een viertal woonvelden die min of meer vrij in de groene ruimte liggen. Deze robuuste groene ruimte is grotendeels autovrij. De woonvelden zijn zo gesitueerd dat de groene hoofdstructuurlijnen uit fase 1 een vanzelfsprekend vervolg krijgen in fase 3 en 4. Zo ontstaat een ruimtelijke continuïteit in een diepe groene dooradering van heel Westwaard.

De woonvelden bestaan uit woonkavels en een binnengebied. De klassieke, vertrouwde woonstraten ontbreken. Op de binnenterreinen wordt het merendeel van de auto's geparkeerd. De auto-ontsluiting van binnenterreinen ligt dicht bij de fase 1, om het woonlandschap zoveel mogelijk te vrijwaren van verhardingen voor rijdend autoverkeer.

De woningen zijn georiënteerd op de groene ruimten (het woonlandschap) en hebben hieraan hun ruimtelijk adres. Dit betekent dat de voordeuren aan het landschap gesitueerd liggen. Voortuinen ontbreken, zodat de woningen direct aan het landschap staan. Er ontstaat een helder en eenduidig beeld in de overgang tussen voorgevels en het landschap, waarvan de kwaliteit niet afhankelijk is van de inrichting van de voortuinen. Kleine privézones aan de voorzijde (tot circa 1.20 m diepte) voor uitstalling van een bankje o.i.d. zijn niet uitgesloten. De voordeuren van alle woningen zijn bereikbaar via een voetpad.

Aan de zijde van het binnenterrein liggen de privéachtertuinen. Afhankelijk van kavelomvang en prijsklasse van de woningen kunnen sommige kavels via het binnenterrein een auto op het eigen erf parkeren. De overgang tussen achtertuinen en het binnenterrein is nadrukkelijk een ontwerpopgave. Er zijn voldoende referenties van gerealiseerde of in uitvoering zijnde projecten die een goed ruimtelijk resultaat laten zien, waarbij soms zelfs carports met pv-panelen de parkeerplaatsen overkappen. Ook infrastructuur voor het opladen van *e*-auto's kan in deze overgangszone op een kwalitatief goede manier worden vormgegeven.

Om het woonlandschap een overtuigende, robuuste maat en continuïteit te geven stelt dit eisen aan situering, omvang en de vormcontouren van de woonvelden. Hoewel de woonvelden groter zijn dan de bouwvelden in fase 1, kan door een geknikt verloop van de buitenranden, in combinatie met het onderbreken van bouwseries, toch een schaal en maat worden gevonden die aansluit op de ruimtelijke geleding van fase 1.



ontwerpstudie voor fase 3 en 4 uit voorjaar 2024

Het woonlandschap

De gekozen ontwerpbenadering met ‘compacte-woonvelden-in-het-groen’, voorkomt dat het gehele plangebied integraal opgehoogd moet worden. Er is een onderscheid tussen de op te hogen vlakken van de woonvelden (die als eigentijdse terpen in het landschap liggen) en de overige, niet bebouwde delen van het plangebied die het robuuste woonlandschap gaan vormen.
Door deze selectieve ophoging wordt direct een basis gelegd om een veerkrachtig landschap te ontwikkelen dat extreme pieken in het aanbod van regenwater kan opvangen en vasthouden. Naast de te realiseren bergingscapaciteit van hemelwater voor dit plandeel zelf, is er bovendien nog aanvullende bergingscapaciteit nodig voor de fasen 1 en 2. De wateropgave vraagt dus veel ruimte.

Van het totaaloppervlak van het plangebied (ongeveer 8,3 ha.) is in de gepresenteerde stedenbouwkundige opzet circa 47% gereserveerd voor onverharde ‘groenblauwe’ openbare ruimte en circa 9% voor openbare verhardingen.
Uit een eerste globale doorrekening blijkt dat bij deze ruimtelijke hoofdopzet ruimschoots voldaan kan worden aan de benodigde bergingscapaciteit voor hemelwater van minimaal 78 mm. Om op onzekere toekomstige ontwikkelingen in te kunnen spelen is er ook een globale doorrekening gemaakt met 100 en 120 mm. Ook aan die hogere bergingscapaciteiten kan, door de strategie van selectieve ophoging, in principe worden voldaan.

Door bij ontwerp en aanleg van het woonlandschap de cruciale routes in het padennetwerk iets verhoogd te positioneren, evenals bijvoorbeeld enkele speel– beweeg- en verblijfsplekken, blijft ook in zeer natte periodes dit woonlandschap toegankelijk voor langzaam verkeer. Er is daarmee ruimte voor het aanbrengen van lichte reliëfs in deze groene ruimten, waardoor er voor flora en fauna ecologisch gezien waardevolle, wisselende overgangsmilieus kunnen ontstaan. Dit zonder eventueel toekomstige sterk verhoogde benodigde bergingscapaciteiten te blokkeren.

Bij een verdere ontwerpuitwerking moet en kan een interessante balans worden gevonden tussen een natuurlijke sfeer met zowel veel ruimte voor biodiversiteit én een gebruik als een buurtpark dat ruimte biedt voor recreatieve uitloop en ommetjes door de eigen buurt inclusief, speel-, beweeg- en verblijfsplekken.
De beoogde natuurlijke inrichting vergt ook een afgestemd beheer van het groen. Grote delen van het woonlandschap zullen gebaat zijn bij een extensiever beheer dan in een gemiddelde woonbuurt.

Het netwerk van paden sluit uiteraard aan op het weefsel van fase 1, maar legt ook verbindingen met de Erasstraat en het kavel van het beoogde nieuwe gemaal en Hoge Zandschel. Zo ontstaat ook een goede verankering met het landelijke gebied en het dorp.
Op enkele uitgekiende plekken in de groene ruimten zullen kleine clusters voor parkeren (voor tweede auto en/of auto’s van bezoekers) geïntegreerd moeten worden. Dit kan zonder dat loopafstanden van meer dan 100 meter voor bewoners of 250 meter voor bezoekers tot een woning nodig zijn. Dergelijke parkeerclusters liggen zo dicht mogelijk bij fase 1 en niet diep in het westelijke deel van het woonlandschap.
Iets dergelijks geldt ook voor de situering van wijktrafo’s van Enexis. Ook deze, steeds meer ruimte vragende units, moeten goed bereikbaar zijn en vereisen meer en meer een goede landschappelijke inpassing. Plaatsing nabij de overgang tussen fase 1 en 3/4 heeft uiteraard de voorkeur.







bronnen: vlnr:

Mix Architectuur
(Kerckebosch | Zeist)

www.nieuwbouw-bosrijk.nl
Bosrijk | Eindhoven

Wurck
Zandsche Hoogland

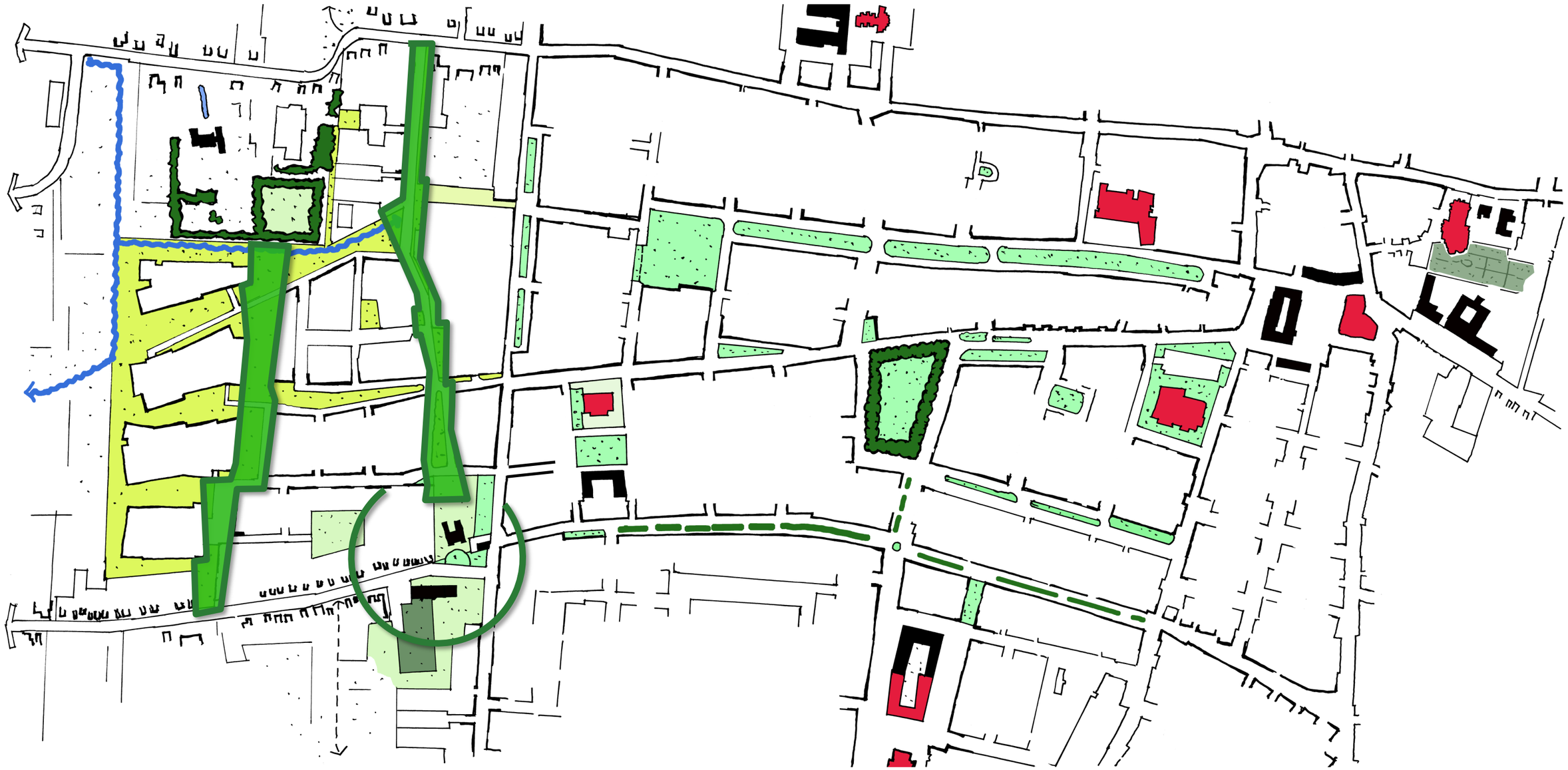
Westwaard: lange oost-west lijnen, weidse panorama's en geledingen

De ruimtelijke opbouw van Westwaard is onlosmakelijk verbonden met een reeks lange structuurlijnen die vanuit het midden van het dorp doorlopen tot in de nieuwe buurt. Op de overgang met fase 1 ontstaat het autoluwe woonlandschap. Woonstraten worden paden door robuuste groene ruimten die als 'groene vingers' vanuit het landschap diep tot in de buurt doordringen.
In de westelijke rand van het woonlandschap eindigen de lange lijnen in weidse uitzichten op het buitengebied.



In Westwaard liggen ook in noord-zuid richting twee belangrijke twee belangrijke groene geledingen. De betekenis van deze geledingen beperkt zich tot Westwaard zelf. Ze bevatten geen verbindingen in de vorm van lange lijnen die tot ver in het dorp of het landschap doorlopen. Wel hebben beiden een connectie met ofwel het lint van de Rechtvaart ofwel het lint van de Erasstraat.

De oostelijke structuurdrager- de groene as uit het masterplan van 2013 - koppelt fase 1 en 2 aan elkaar. Het is van belang dat hier een sterke groene continuïteit in het beeld ontstaat. In de bijlage die ingaat op fase 2 is de maat en indeling van dit noordelijke deel van deze groene drager verder gespecificeerd.



De westelijke groene drager heeft vooral een betekenis in de overgang tussen fase 1 en 3/4. Deze geledingszone heeft een robuuste maat nodig om de identiteit van landschappelijk wonen op een krachtige manier tot uiting te laten komen. Bij de twee middelste woonvelden is voor deze groene geleding een minimale breedtemaat van 35 tot 40 meter aangehouden. Het dwarsprofiel van de geleding ter hoogte van het lint van de Erasstraat varieert voor de geschetste openbare ruimte tussen de 20 en 24 meter.

WONINGBOUW

Bij het ontwerpen van deze nieuwe stedenbouwkundige hoofdopzet zijn voor de woonvelden proefverkavelingen gemaakt. Dit om zicht te krijgen op een passende woningbouwcapaciteit c.q. woningdichtheid, de daarmee samenhangende ruimteclaim voor het parkeren van auto's en de mogelijkheden voor woningdifferentiatie.
Die inzichten uit de proefverkavelingen zijn vervolgens weer terugvertaald in de stedenbouwkundige hoofdopzet. Zie tekening hiernaast.

Uit dat dat onderzoek met proefverkavelingen zijn de volgende conclusies getrokken:

- In de nu gepresenteerde hoofdopzet met het motto 'landschappelijk wonen' is er ruimte voor de bouw van 180 á 210 woningen. Een precieze invulling binnen de nu gedefinieerde contouren van de woonvelden kan later plaatsvinden op basis van eisen, inzichten en behoeften die op het moment van daadwerkelijke ontwikkeling gelden.
- Het merendeel zal bestaan uit grondgebonden woningen. Maar op stedenbouwkundig goed uitgekiende plekken kan op 2 of 3 koppen van de bouwblokken ruimte geboden worden aan de bouw van beneden-bovenwoningen, c.q. appartementen. Deze verbijzonderingen zijn maximaal 3 lagen hoog.
- Binnen ieder bouwblok is het mogelijk én gewenst een differentiatie in aanbod aan te brengen. Dat betreft zowel differentiaties in huur en koop, in doelgroepen, in woninggrootte etc.
- Voor het plangebied als geheel is de Woondeal en bijbehorende differentiatie haalbaar. Het plan als geheel is er bij gebaat om per blok deze mix zoveel mogelijk te realiseren.
- Voor de gronden op de overgang van de Erasstraat en de huidige westelijke percelen van fase 1 is een traditionele verkaveling voor grondgebonden mogelijk.
  Echter, dit is ook een goede locatie om te onderzoeken of hier een bijzonder bebouwingscluster kan ontstaan dat de ruimtelijke connectie tussen het bebouwingslint een extra bijzondere betekenis geeft. Denk bijvoorbeeld aan de bouw van een 'knarrenhof' c.q. meergeneratiehof, een kleinschalige woonvoorziening met zorgservices, of een maatschappelijke voorziening (al dan niet in een mix met wonen). Deze optie met een bijzonder bebouwingscluster is in de tekening verbeeld.
- Bij de vier grote woonvelden kan meer dan 1 parkeerplaats per woning binnen deze bouwblokken worden opgelost. Eén en ander is uiteraard afhankelijk van de uiteindelijke woningdifferentiatie en eventuele aanpassing van de nu geldende parkeernormen. Maar met behoud van bovengenoemde omvang van het woningbouwprogramma en de bijbehorende differentiatie moet het mogelijk zijn de geschetste robuustheid van het woonlandschap te realiseren, omdat er geen omvangrijke parkeerclusters buiten de woonvelden nodig zijn.



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

BEELDKWALITEIT EN KWALITEITSBEWAKING

Gelet op de omvang, de bijzondere karakteristiek, de verwachte ontwikkeltijd én de aanwezigheid van mogelijk meerdere ontwikkelpartijen is het voeren van regie op beeldkwaliteit voor fase 3/4 meer dan gewenst. Dit is ook het standpunt van de COK.
Het maken van een beeldkwaliteitsplan voor zowel de bebouwde- en onbebouwde omgeving is daarvoor een beproefd middel. Als instrument voor begeleiding van de verdere planontwikkeling is het zowel een uitwerkingskader, inspiratiebron en toetsingskader.

Ruimtelijk kader
Het beeldkwaliteitsplan moet inzetten op het definiëren van de benodigde ruimtelijke samenhang en gewenste beeldkwaliteit binnen het hele gebied. Daarbij gaat het zowel om de karakteristiek en ruimtelijke kwaliteit van openbare ruimten als de beeldkwaliteit van de bebouwing. Om de regie te behouden is het gewenst dat de gemeente in de volgende stap van de planvorming het voortouw neemt in het opstellen van dit ruimtelijke kader. Daarbij zijn de volgende punten relevant:

- In de voorliggende stedenbouwkundige hoofdopzet zijn juist de grote groene ruimten het ‘cement tussen de stenen’. Zowel in de ruimtelijke beleving, de gebruiksmogelijkheden (spelen, bewegen, verblijven.) als ook in de bijbehorende groen-blauwe-prestatie-eisen.
  Het is van belang dat er een ontwerpkader komt voor de totale woonomgeving en dat niet per subfase in de ontwikkeling een ‘eigen idee of interpretatie’ aan inrichting van het woonlandschap ontstaat. Bij het opstellen van kaders voor deze openbare ruimte van het woonlandschap is de inbreng van de disciplines landschapsarchitectuur en civiele techniek noodzakelijk.
- Voor de bebouwing is de architectonische samenhang binnen het bouwblok van belang, maar in zekere mate ook voor het gehele ensemble van de vier bouwblokken. Het overgangsgebied met de Erasstraat vraagt weer om een eigenstandige benadering om bij het bijzondere karakter van dit lint een passende aansluiting te vinden.
  Dit beeldkwaliteitskader voor de bebouwing (en de binnenhoven) vraagt om inzet van de stedenbouwkundige discipline. Bij het opstellen van dit deel is het goed denkbaar om ook (een afvaardiging van) de gemeentelijke COK te betrekken.

Gedurende het proces van totstandkoming van dit ruimtelijke kader is verstandig om tussentijds de betrokken marktpartijen te consulteren en mee te nemen in de inhoudelijke essenties van dit ruimtelijke kader. Zo kan draagvlak gecreëerd, maar ook inhoudelijke expertise ingewonnen. Daarmee wordt het kader als instrument effectiever. Een dergelijke werkwijze biedt de gemeenteraad ook meer comfort bij de uiteindelijke vaststelling van zo’n ruimtelijk kader.

Kwaliteitsbewaking
Gedurende het proces van de daadwerkelijke planontwikkeling is het verstandig dat een kwaliteitsteam de bouwinitiatieven begeleid op basis van de uitgangspunten die in het beeldkwaliteitsplan zijn verwoord.
Een dergelijke werkvorm van (kwaliteits-)begeleiding heeft als voordeel dat het op te stellen ruimtelijk kader zich kan focussen op de essenties van te realiseren waarden en kwaliteiten.
Niet alles hoeft dan ‘tot achter de komma’ in dat ruimtelijk kader beschreven te zijn.
Het kwaliteitsteam kan vanuit die overkoepelende waarden handelen en sturen op inzichten, behoeften en actualiteit van dat moment.
Dit voorkomt dat er gedurende de lange looptijd van de gebiedsontwikkeling bij relatief kleine, ondergeschikte afwijkingen, tussentijdse (tijdrovende) procedures doorlopen moeten worden. Althans, voor zover afwijkingen niet strijdig zijn met het te zijner tijd op te stellen omgevingsplan.

De samenstelling van zo’n team is nog nader in te vullen. Het is aan te bevelen enkele relevante ruimtelijke vakdisciplines vanuit de gemeente c.q. de projectgroep daarin zitting te laten nemen, aangevuld met een vertegenwoordiger vanuit de COK.
De vertegenwoordiging vanuit de COK in zo’n team kan zorgen voor een soepele overgang tussen de fase van kwaliteitsbegeleiding en de feitelijke toetsing van bouwplannen door COK als onderdeel van het traject van vergunningsverlening.
Een dergelijke werkwijze bij projecten van deze omvang vermindert de kans op ingrijpende, frustrerende en vertragende ‘hobbels’ in de fase van de bouwplanontwikkeling.

ALGEMEEN | LANGZAAM VERKEER

Om Westwaard goed te verbinden met haar omgeving zijn een viertal externe verbindingen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) van wezenlijk belang:

1.
De zuidelijke ontsluiting van Westwaard (Koolzaad) is uiteindelijk bedoeld als een ontsluiting voor langzaam verkeer. Door voorgenomen herontwikkelingen aan de oostzijde van de Sweensstraat en het gebied van de Asterstraat en Anjerstraat is de kans ontstaan om de verbinding voor langzaam verkeer tot in die buurt door te trekken. Daarmee wordt ook basisschool De Berk goed bereikbaar. Het langzaam verkeer hoeft dan niet gebruik te maken van de hoofdontsluiting voor autoverkeer van Westwaard op de relatief drukke kruising Wielewaal, Berndijksestraat, Sweensstraat.

2.
Na de geplande verplaatsing van het gemaal nabij de Hoge Zandschel komt er een smalle strook gronden vrij tussen de Sweensstraat en de (tweede) hoofdontsluiting van Westwaard vanaf de Rechtvaart. Hier ligt een ruimtelijke kans om voor Westwaard een extra verbinding voor langzaam verkeer te maken met de rest van het dorp. Via een oversteek van de Sweensstraat naar de Beethovenstraat is het centrum van Kaatsheuvel via de Vossenbergselaan vanaf dat punt per fiets, via een directe en aantrekkelijke route, in 5 á 6 minuten bereikbaar.

3.
In het noordelijke deel van fase 3/4 van Westwaard ligt er de mogelijkheid om een verbinding te maken tussen de Westwaard en de Hoge Zandschel. Zo ontstaat een koppeling voor recreatieve ommetjes tussen de nieuwe woonbuurt en het buitengebied van Kaatsheuvel. Dit vereist de realisatie van een bruggetje over de watergang tussen de woonbuurt en het kavel waarop o.a. het nieuwe gemaal is gepland.

4.
In de planontwikkeling voor de fasen 3/4 van Westwaard moet er in het zuiden via een robuuste ‘groene geleding’ een koppeling ontstaan voor langzaam verkeer met het oude bebouwingsllint van de Erasstraat. Net als bij punt 3 is dit een waardevolle schakel in het netwek van recreatieve ommetjes tussen de dorpsrand en het buitengebied.



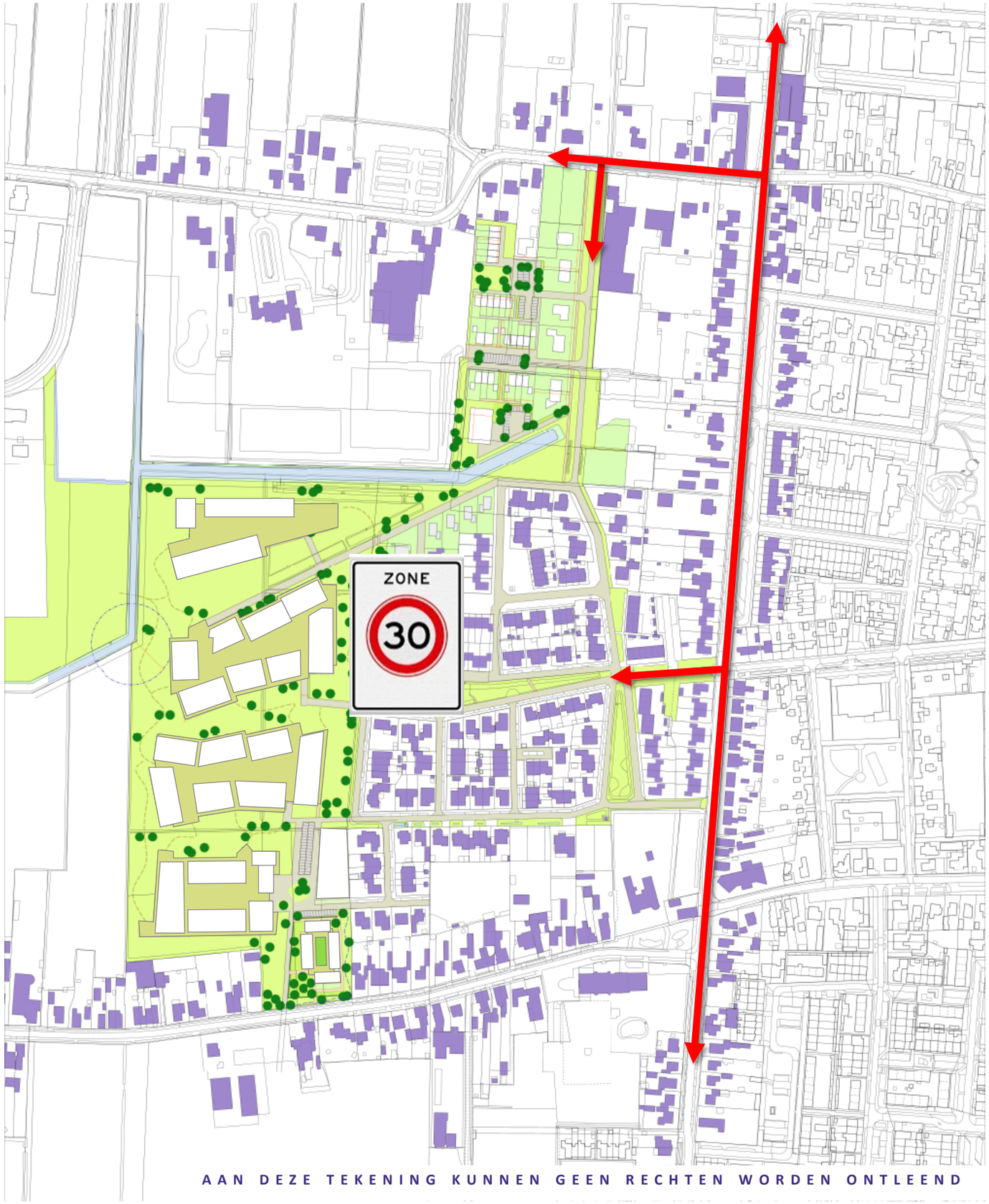
AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

ALGEMEEN | AUTOVERKEER

Westwaard krijgt twee hoofdontsluitingen voor autoverkeer. De ontsluiting vanaf de Sweensstraat is gerealiseerd. De tweede hoofdontsluiting vindt plaats vanaf de Rechtvaart en wordt aangelegd in fase 2.

Vanaf die ontsluitingen is het totale woongebied een 30 km/uur zone. Dit betekent dat er geen verkeerskundige hiërarchie is in wegen binnen de woonbuurt. Alle wegen zijn woonstraten. Westwaard is een verblijfsgebied waar de auto te gast is.

Dit impliceert niet dat er geen verschil bestaat in het ruimtelijke karakter van die straten. Voor autoverkeer toegankelijke openbare ruimten van de woonbuurt kunnen onderdelen zijn van hofjes, groene hoofdstructuren of 'gewone' woonstraten.



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

ALGEMEEN | KANSEN BIJZONDERE BEBOUWINGSCLUSTERS

De bestaande en toekomstige woningbouw in Westwaard wordt gedomineerd door ‘reguliere’ zelfstandige woningen. Uiteraard is en zal er sprake zijn van een differentiatie in types, prijsklassen en doelgroepen, maar de focus ligt tot op heden op zelfstandige huishoudens.

Bij de ontwikkeling van fase 2 en 3/4 zijn er ook locaties die door hun ligging en/of karakter kansen bieden voor de ontwikkeling van bijzondere bebouwingsclusters. Daarbij kan het gaan om kleinschalige woonvoorzieningen met zorg en services voor nader te bepalen doelgroepen. Maar ook een invulling met een passende maatschappelijke voorziening is denkbaar. Al dan niet in een combinatie met woonfuncties.

Op de kaart hiernaast zijn vanuit een ruimtelijke optiek twee kansrijke locaties aangegeven voor het realiseren van bijzondere wooncluster. Het gaat om:

- De zuidwestelijke hoek van fase 2, en
- de overgang van de ‘spatie’ in het lint van de Erasstraat naar fase 3/4.

Het vertrekpunt is dat bij de verdere planvorming kansen voor niet-reguliere woningbouw expliciet worden verkend. Zowel ruimtelijk als programmatisch.



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

ALGEMEEN | ZOEKLOCATIES WIJKTRAFO'S

De verdere uitbreiding van Westwaard vraag ok om de plaatsing van extra trafo's. Deze nieuwe trafo's zullen groter zijn dan de bestaande trafo's. Door hun afmetingen en bijbehorende eisen van bereikbaarheid is een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van wezenlijk belang.
In overleg met de betrokken maatschappij heeft een eerste verkenning plaatsgevonden naar mogelijke geschikte locaties. Daarbij is uiteraard ook rekening gehouden met de technische eis van een goede spreiding van deze voorzieningen door de wijk.

Voor Westwaard fase 2 wordt ingezet op een locatie die vrijkomt als het gemaal aan de Sweensstraat wordt vervangen door een nieuw gemaal na bij de Hoge Zandschel. De trafo kan daar goed worden ingepast en staat uit het directe zicht van bestaande en nieuwe woningbouw.

Voor Westwaard fase 3/4 zijn twee trafo's nodig. De zoeklocaties liggen in de overgangszone tussen fase 1 en 3/4. Ze zijn dan goed bereikbaar en er wordt voorkomen dat de trafo's prominent zichtbaar in het woonlandschap komen te staan.



BESTAANDE TRAFO'S

ZOEKGEBIEDEN NIEUWE TRAFO'S

INDICATIE KLANTTRAFO WATERSCHAP (NABIJ NIEUW GEMAAL)

AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND