

DE COMPAGNIE I ZWAAG

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

URHAHN STEDENBOUW & STRATEGIE

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties



Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

URHAHN
STEDENBOUW & STRATEGIE

28 februari 2024

Colofon
Inhoud & Vormgeving : Urhahn | stedenbouw & strategie
in opdracht van Rijksvastgoedbedrijf

Tekeningen zijn gemaakt door Urhahn. Foto's zijn gemaakt door Urhahn of komen van internet. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een afbeelding, neem dan contact op met de auteurs.

INHOUD

INLEIDING	**5**
TOEKOMSTPERSPECTIEF	**6**
CONTEXT	**8**
KERNWAARDEN	**16**
STEDENBOUWKUNDIG PLAN	**18**
PRINCIPE DOORSNEDES	**36**
SPELREGELKAART	**42**
VISUALISATIES	**44**
BIJLAGEN	**50**
BOUWVELDEN	
BEZONNINGSSTUDIE	

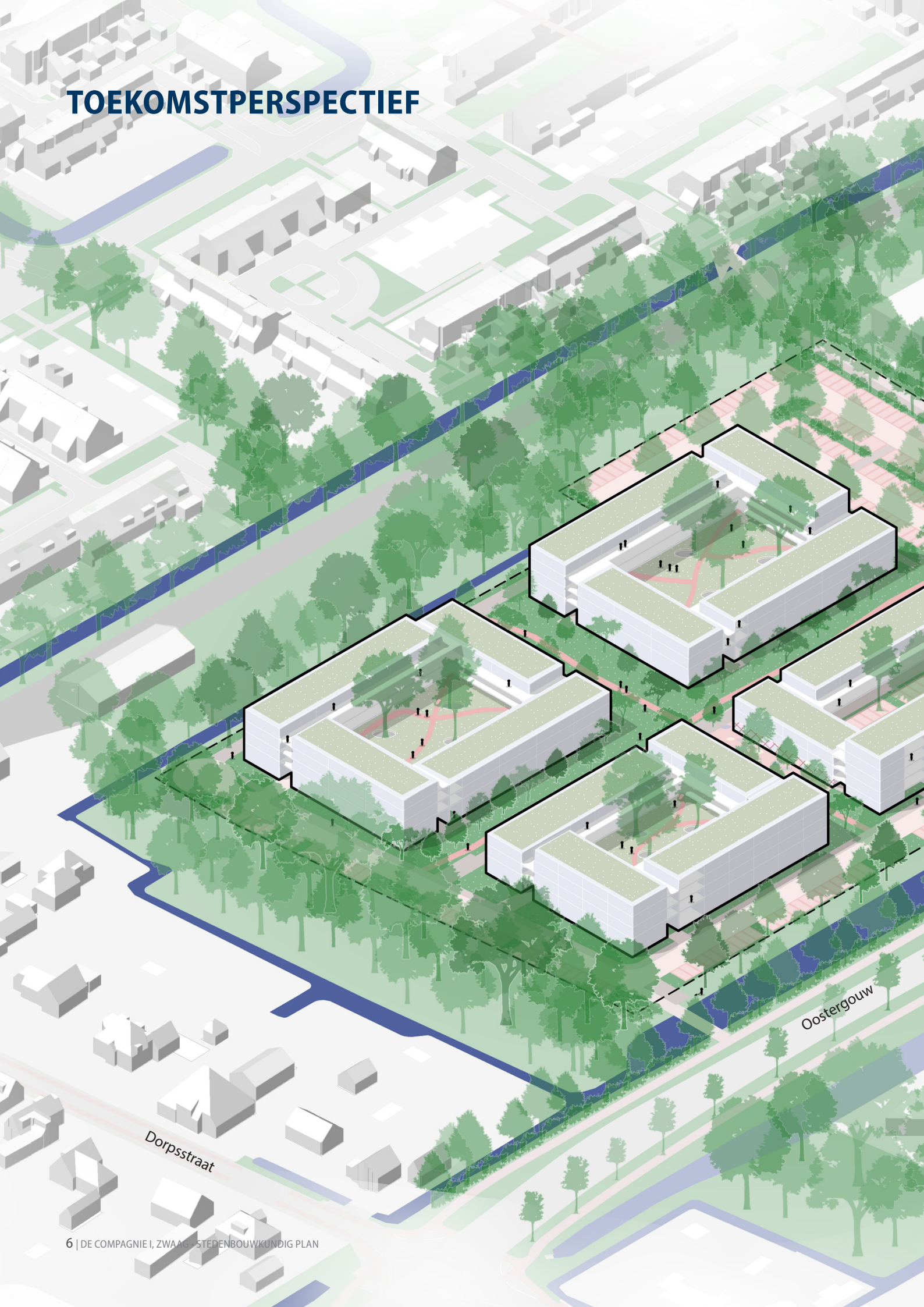


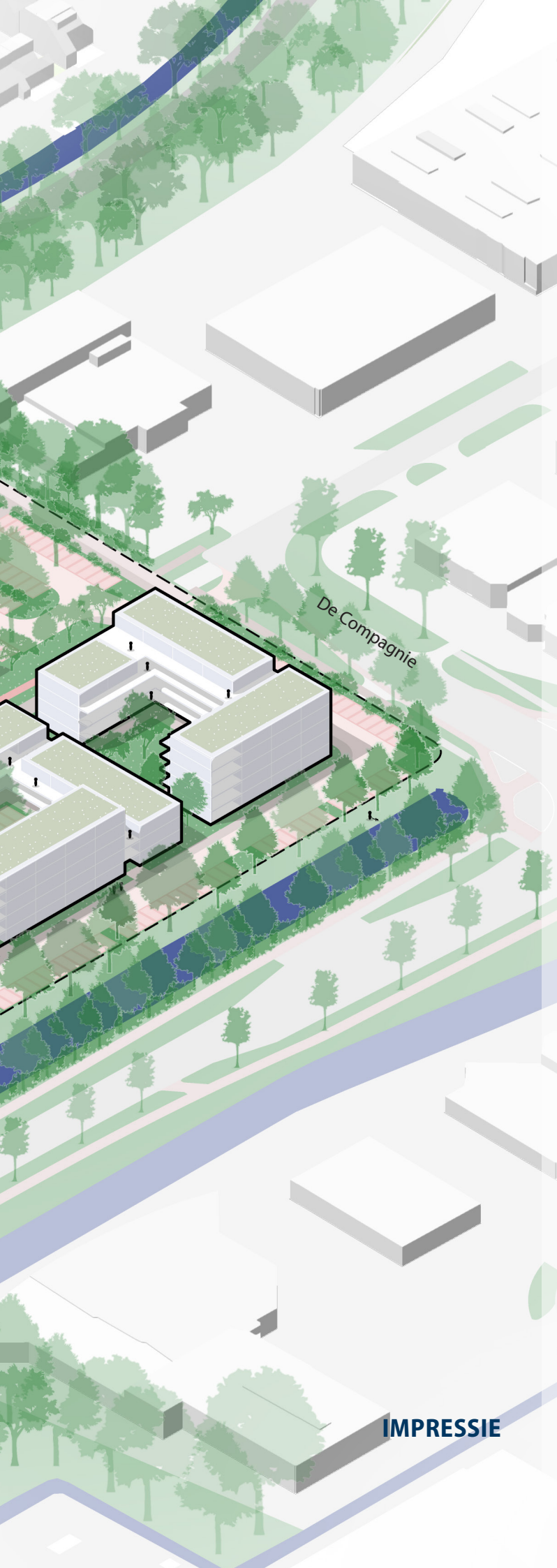
INLEIDING

Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan voor De Compagnie I in Zwaag. Het betreft het terrein van de voormalige Penitentiaire Inrichting te Zwaag dat getransformeerd gaat worden naar woongebied. Op 17 oktober 2023 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor dit gebied vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hoorn. In de NvU is een overzicht opgenomen van het beleid waar bij dit project rekening mee wordt gehouden. Daarnaast is in de NvU de stedenbouwkundige hoofdopzet inclusief spelregelkaart opgenomen. De NvU vormt het ruimtelijk kader om te komen tot een plan waaraan de gemeente planologische medewerking verleent in afwijking van het huidige bestemmingsplan c.q. tijdelijke omgevingsplan. Daarmee bevat de NvU kaderstellende uitgangspunten voor het plangebied.

Het Stedenbouwkundig Plan is een uitwerking van de NvU. In dit document behandelen we welke keuzes ten grondslag liggen aan de NvU en welke ruimtelijke kwaliteiten nagestreefd worden bij de uitwerking.

TOEKOMSTPERSPECTIEF





VAN GESLOTEN INRICHTING NAAR WONEN IN HET GROEN

De Compagnie I wordt een vanzelfsprekend onderdeel van de omgeving. Nieuwe bewoners voelen zich verbonden met elkaar en met hun omgeving. Er wordt op een prettige manier gewoond. Hoewel er sprake is van appartementen voelt het niet als een dichte woonwijk. De open structuur van de bouwblokken zorgt voor een landschappelijke beleving. De inrichting van de buurt wordt zo groen mogelijk. De groene rand aan de zijde van de Dorpsstraat is karakteristiek voor het gebied en wordt gerespecteerd in het nieuwe plan. Het groen wordt naar binnen in het plangebied getrokken en wordt natuurlijk ingericht met bomen, die terugverwijzen naar de fruitboomgaarden die hier ooit waren. Doordat het middengebied niet toegankelijk is voor auto's is het een prettige plek om je buren te ontmoeten. Gelegen aan het middengebied is ook het publiek programma. Met een terras op de zon is het hier goed toeven; een fijne ontmoetingsplek voor de buurt. Ontmoeten gebeurt ook in het eigen bouwblok. Men kent elkaar doordat het bouwblok zo georganiseerd is dat logistieke ruimtes zich zoveel mogelijk in de buitenruimte bevinden. Het versterkt het gevoel van 'buiten zijn' en zorgt voor veel zicht en openheid. De logistieke functies hebben tevens de functie van ontmoetingsplek: hier kom je je buren tegen en leer je elkaar kennen.

IMPRESSIE

CONTEXT

Van gesloten inrichting naar wonen in het groen

Tot 2019 was de locatie De Compagnie I in gebruik als Penitentiaire Inrichting. In 2022 is de Penitentiaire Inrichting van Zwaag – ook wel bekend als 'De Glasbak' – gesloopt. Dat biedt ruimte voor een nieuw toekomstperspectief. De woningvraag in de gemeente Hoorn is groot, en er is daarnaast een specifieke behoefte aan (tijdelijke) opvangplekken voor Oekraïense vluchtelingen. Om aan die vraag te voldoen zal het terrein van de voormalige PI transformeren naar een nieuw woongebied.

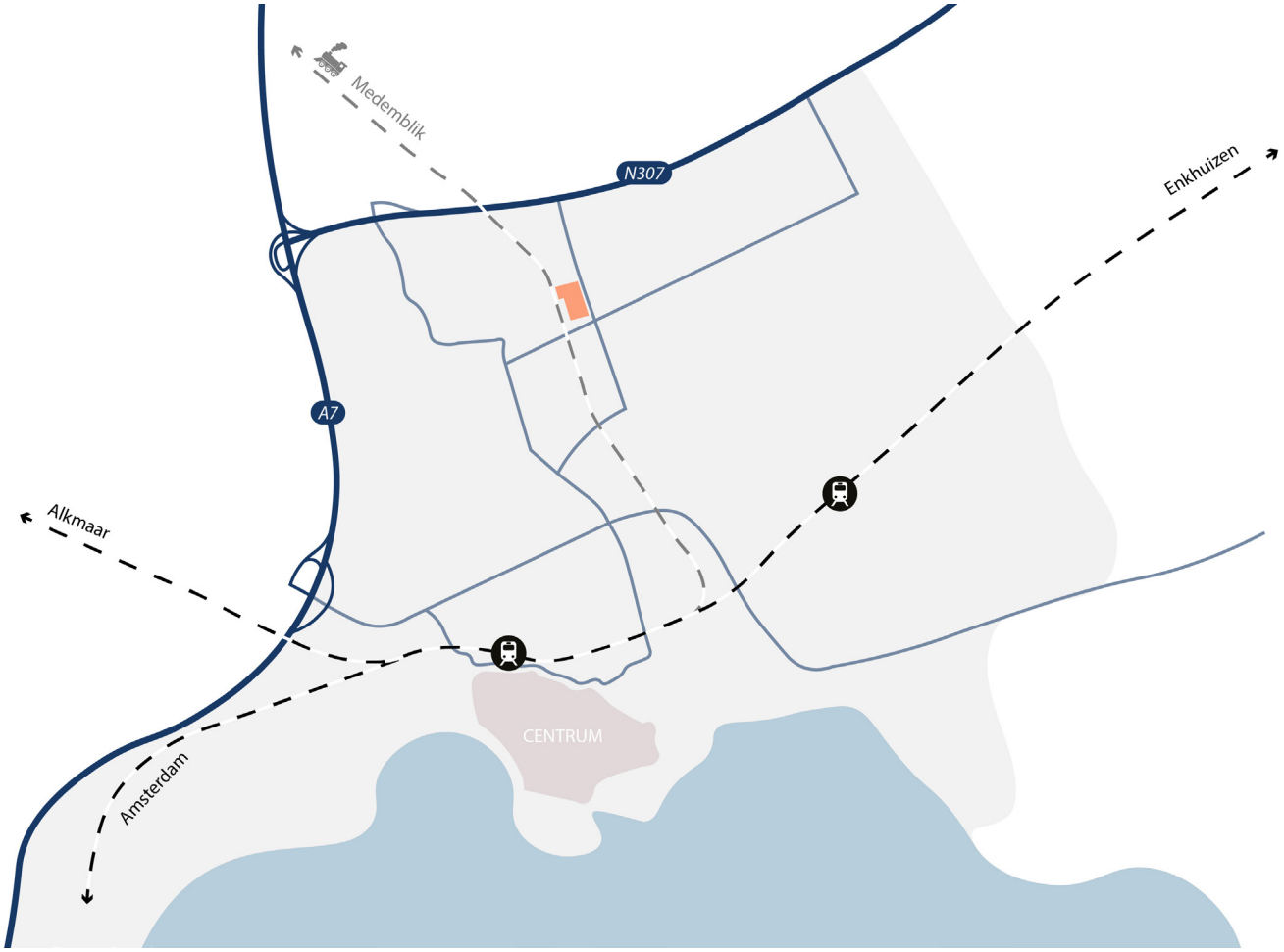
Het voorheen afgesloten terrein moet onderdeel gaan worden van de stad. Gelegen tussen een jaren 80 woonwijk en een groot bedrijventerrein is aansluiting met de omgeving niet vanzelfsprekend. Er is veel aandacht voor de verkeerssituatie en de inpassing van de randen van het gebied in de omgeving. De wijk zal goede verbindingen moeten krijgen met haar omgeving, zodat er niet langer sprake is van een geïsoleerde ligging en voorzieningen in de omgeving makkelijker bereikbaar worden.

Gezien de druk op de woningmarkt en de urgente huisvestingsopgave wordt onderzocht of een deel van de woningen uit de definitieve invulling van het plangebied versneld gerealiseerd kan worden. Het gaat hierbij om 100 sociale huurwoningen die (deels) tijdelijk ingezet zullen worden voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen. Nadat deze woningen niet meer voor deze doelgroep noodzakelijk zijn, kunnen deze wooneenheden toegevoegd worden aan het reguliere sociale woningbouwprogramma. Dit heeft impact op de fasering en op de segmentering van de woningbouw.

Ligging

Het plangebied ligt in Zwaag, nabij het oude cultuurhistorische lint: de Dorpsstraat. De locatie ligt tussen de Oostergouw, Dorpsstraat en de toeristische spoorlijn Hoorn-Medemblik en wordt aan twee zijdes (noordzijde en oostzijde) omsloten door het bedrijventerrein Westfrisia. De bedrijvigheid op bedrijventerrein Westfrisia is voornamelijk kleinschalig, maar biedt ook ruimte aan grotere bedrijven uit de distributie- en transportsector. Aan de westzijde en zuidzijde zijn de woonwijken Risdam en het dorp Zwaag gelegen.

Ligging plangebied binnen gemeente Hoorn



Bereikbaarheid

De positie van het plangebied aan de Oostergouw maakt het plangebied goed bereikbaar, met name voor autoverkeer. De Oostergouw is een belangrijke doorgaande weg die Hoorn verbindt met de N307 en de A7. Het plangebied is daarmee gemakkelijk en snel te bereiken vanaf de snelweg.

De afstand tot het centrum is zo'n 5 kilometer. Vrijliggende fietspaden langs de Oostergouw verbinden de stad met het buitengebied en met het centrum van Hoorn. Er is nu nog een buslijn aanwezig die stopt op de Oostergouw en het gebied verbindt met station Hoorn.

In de huidige situatie is de enige manier om het plangebied te betreden via De Compagnie aan de noordzijde. Dat geldt voor alle verkeersstromen. Door de spoorlijn is er geen voetgangersverbinding naar de woonwijk Risdam Noord aan de westzijde van het plangebied. Een extra ontsluiting voor langzaam verkeer en hulpdiensten aan de zuidoostzijde is noodzakelijk. Een extra ontsluiting voor langzaam verkeer aan de westzijde is wenselijk om de toegankelijkheid van het gebied tot de voorzieningen via woonwijk Risdam te vergroten.

Op dit moment is de kruising Oostergouw – Dorpsstraat een knelpunt voor de veiligheid van fietsverkeer. De veiligheid staat onder druk, doordat het druk is in de spits en de doorstroming daardoor stagneert.
Daarnaast is er geen veilige voetgangersroute naar de Dorpsstraat vanaf het plangebied. Er ligt een belangrijke opgave om de aansluiting op de Dorpsstraat goed vorm te geven voor fietsers en voetgangers, om een veilige aansluiting te maken voor deze weggebruikers op het kruispunt.

Het eerste verkeersonderzoek naar de invloed van de nieuwe buurt op de drukte op de kruispunten van de Oostergouw, toont aan dat het verkeer op het kruispunt Oostergouw- Dorpsstraat in 2030 vooral in de avondspits niet meer goed kan worden afgewikkeld. Deze toekomstige verkeerssituatie is voor Hoorn geen wenselijke situatie. Dit kruispunt zal in de toekomstige situatie door de gemeente moeten worden aangepast of ontlast. Hiervoor is nader onderzoek uitgezet in opdracht van de gemeente.



Voorzieningen
De Dorpsstraat is een historisch lint van het dorp Zwaag. Van oudsher is hier een verscheidenheid aan voorzieningen te vinden, variërend van huisarts tot café. Boodschappen en dagelijkse voorzieningen zijn te vinden in het wijkwinkelcentrum in de wijk Risdam te Hoorn op zo'n 2km van het plangebied of in Zwaag op zo'n 1,5km van het plangebied.

Groen
Karakteristiek voor het plangebied zijn de groene randen. Aan de westzijde, langs de spoorlijn en aan de zuidzijde zijn zeer brede en dichte groenstroken aanwezig met grote volwassen bomen. De groene zone langs de Oostergouw is erg belangrijk voor de kwaliteit van de toekomstige ontwikkeling en zorgt voor afstand tot de drukke verkeersweg en de bedrijvigheid aan de overzijde. De boszoom aan de zuidzijde zorgt voor een respectabele afstand tot de woningen aan de Dorpsstraat.

Aansluiting plangebied op de omgeving





Waterstructuur en langs de Oostergouw



Bedrijventerrein aan noordzijde van het plangebied



Groene rand langs het spoor



Groene zone tussen plangebied en Dorpsstraat



Dorpsstraat



Oostergouw



Bedrijventerrein Westfrisia



Risdam-Noord



De stoomtramlijn is van historische belang voor Hoorn.
De lijn loopt parallel aan de projectlocatie.



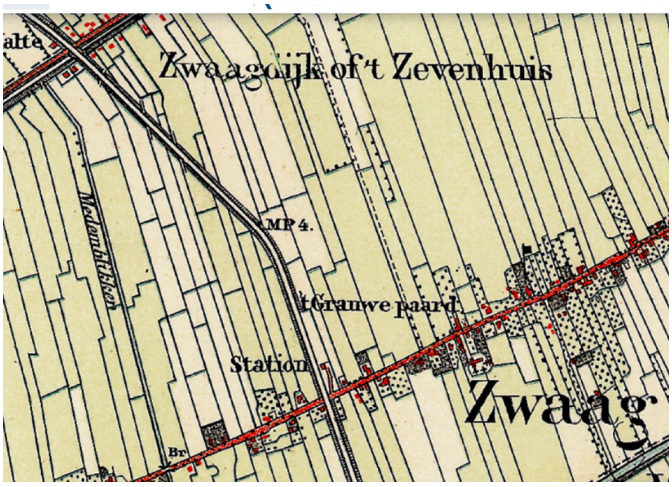
Historische ontwikkeling



topografische kaart rond 1850

De ontginning van het Westfriese veendek naar gebruik als landbouwgebied werd rond 1200 voltooid. Kenmerkend is de diepe slagenverkaveling loodrecht op de linten (Dorpsstraat en Zwaagdijk) en natuurlijke doorgaande waterloop (Kromme Leek). De smalle en diepe kavels loodrecht op de Dorpsstraat zijn in het plangebied niet meer aanwezig. In de Dorpsstraat is de historische structuur nog wel herkenbaar evenals in de stedenbouwkundige structuur van de wijk Bangert.

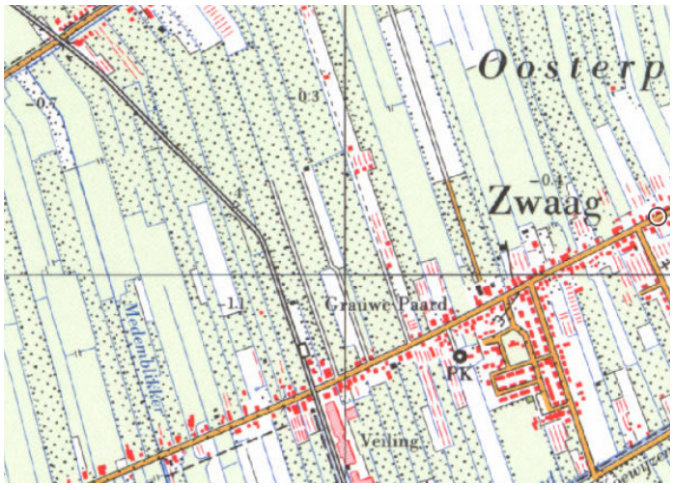
In 1887 werd de spoorweg tussen Hoorn en Medemblik aangelegd. Er werd in eerste instantie gereden met Stoomlocomotieven. De exploitatie van de lijn was in handen van Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Station Zwaag was het 4e station op de lijn komende vanuit station Hoorn. Het voormalige stationsgebouw is in gebruik als woning. In de loods naast het voormalige stationsgebouw staan (nog te restaureren) voertuigen van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik



topografische kaart rond 1900

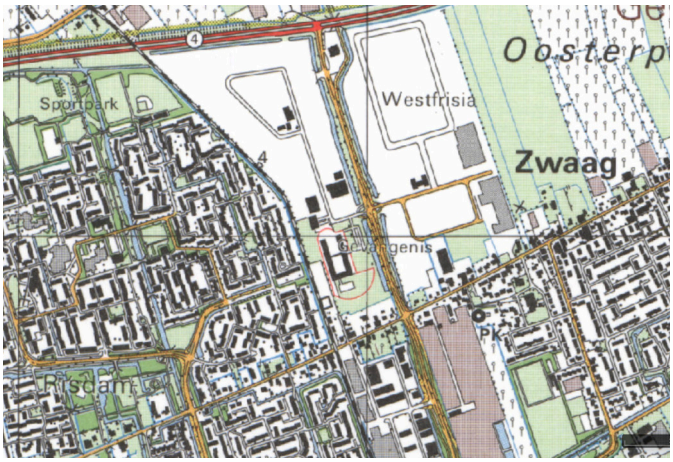


boomgaard



topografische kaart 1970

Het naastgelegen gebied De Bangert was eeuwenlang onderdeel van hét fruitteeltgebied van West-Friesland, toen ook wel bekend als 'De Betuwe van West-Friesland'. Een streek met vele boomgaarden, vol fruitbomen met onder andere aalbessen, appels, peren en pruimen. In de jaren 50 tot en met de jaren 70 breidde het gebied met boomgaarden zich sterk uit naar het westen. Ook de Compagnie werd destijds een fruitboomgaard met perenbomen ter plaatse van het plangebied. De windsingel die destijds rond de boomgaard werd geplant is ten dele nog aanwezig langs de Oostergouw. De hoge haag is gedeeltelijk doorgeschoten met volwassen Elzenbomen.



topografische kaart 1993

De gemeente Hoorn, als centrumgemeente van West-Friesland, is van oudsher de plaats waar de belangrijkste activiteiten van Handel en Industrie zich concentreerden. Vooral door de overloop vanuit de Randstad heeft dit een sterke ontwikkeling doorgemaakt.
In de jaren negentig maakte de boomgaarden plaats voor het werkgebied Westfrisia. Met de realisatie van de Westfrisiaweg werd de noordelijke stadsentree, de Oostergouw, gerealiseerd die tevens het bedrijventerrein ontsloot. De locatie werd vrijwel volledig in beslag genomen door de voormalige Penitentiaire Inrichting Zwaag, een fors complex van ca 20.500m2 dat in 1987 in opdracht van de Rijksgebouwendienst is gerealiseerd. Tussen de wijk Risdam en de Westfrisia en tussen de historische Dorpsstraat en het bedrijventerrein is een brede groene bufferzone aangelegd in de vorm van een boszoom. Door deze groenstrook werd PI Zwaag aan het oog onttrokken. De PI Zwaag is in 2019 gesloten en in 2022 gesloopt.



bouw van PI Zwaag in 1988



PI Zwaag in bedrijf

Ontwikkeling Rozenbuurt

De Rozenbuurt, een groene woonwijk aan de oostzijde van de Oostergouw, wordt de komende jaren ontwikkeld. Deze ontwikkeling gaat het beeld aan de Oostergouw veranderen met appartementengebouwen in het groen. De ontwikkeling van De Compagnie 1 sluit hierbij aan, met appartementengebouwen aan de Oostergouw.

impressies stedenbouwkundig plan Rozenbuurt





KERNWAARDEN

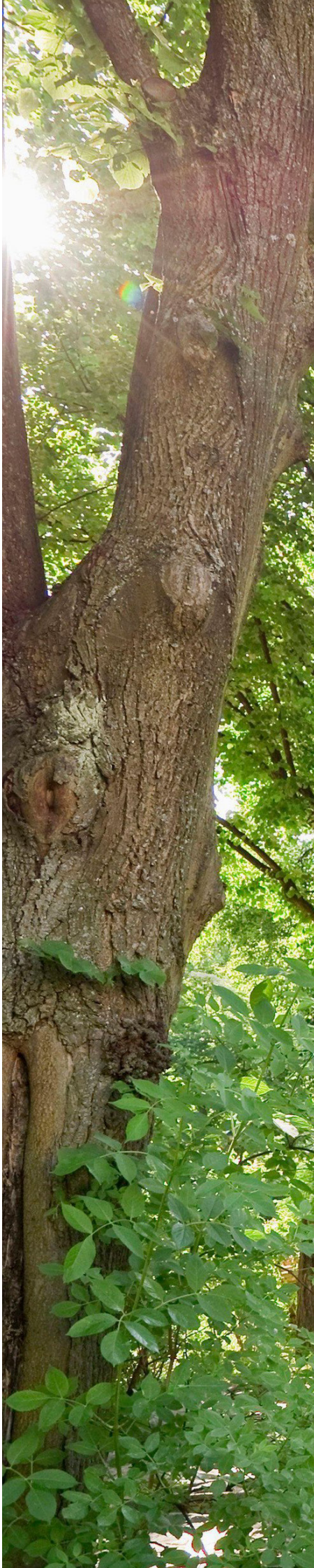
Met de ontwikkeling van het plangebied wordt het gebied getransformeerd van een gesloten inrichting naar een groene woonomgeving die aansluiting zoekt bij haar omgeving.

De stedenbouwkundige visie is gebaseerd op drie kernwaarden:

Wonen in de fruittuin
In De Compagnie I woon je in het groen. De locatie wordt gekenmerkt door de groene zomen met hoog opgaande beplanting. De vroegere boomgaard inspireert tot een thematisering van het landschap tussen de blokken. Toegankelijkheid en de mate van openbaarheid van de openbare ruimte zijn belangrijke thema's. Daarnaast gaat deze kernwaarde over de natuurwaarde en hoe het groen wordt ervaren vanuit de individuele woningen.

Geborgen en verbonden
In De Compagnie I wordt samengeleefd in een relatief hoge dichtheid. Door ontmoeting in de buitenruimte te stimuleren wordt gewerkt aan een buurt met een sociaal karakter. Het kennen van je directe buren, collectiviteit door middel van gedeelde voorzieningen voor het hele blok, een voorziening voor de buurt en verbinding(en) met de naastgelegen wijk zijn hier belangrijke uitgangspunten. Een goede overgang tussen privé domein en openbaar domein is een belangrijk thema.

Samenhangend ensemble
De Compagnie I ligt geïsoleerd ten opzichte van zijn omgeving. Door de afzonderlijke gebouwcomplexen onderdeel te laten zijn van een grotere eenheid draagt dat bij aan een sterke gebiedsidentiteit. Zowel maat en schaal als architectuurstijl worden op elkaar afgestemd. Samenhang komt verder tot uiting in het onderliggende landschap.



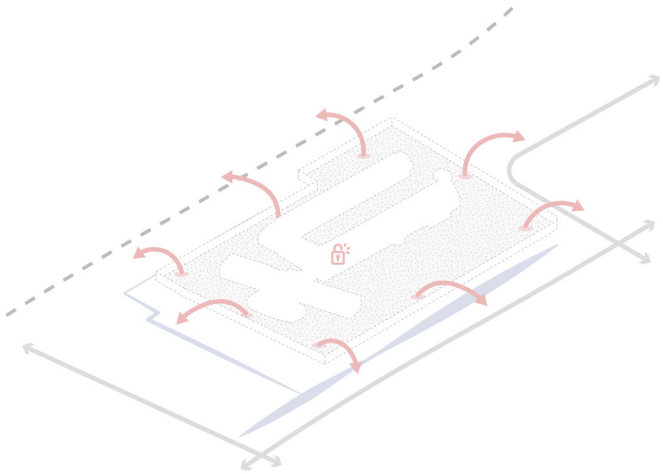


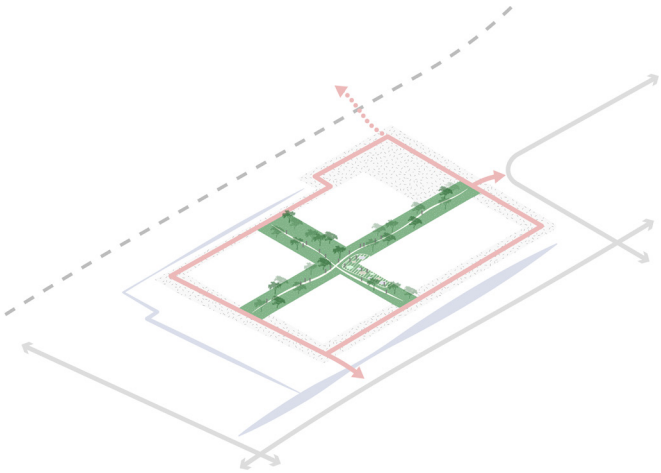
STEDENBOUWKUNDIG PLAN




N

STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT





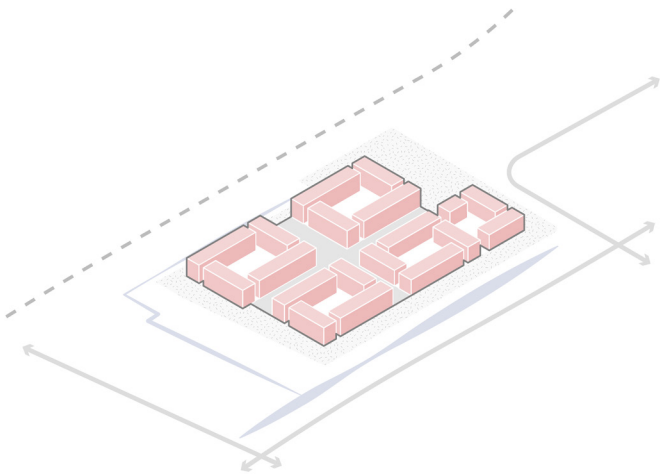
Van gesloten naar open
De voormalige Penitentiaire Inrichting was gesloten en afgezonderd van de omgeving. De functie was om mensen binnen de muren te houden. In de toekomst transformeert het gebied van een gesloten terrein naar een open woonomgeving. Een structuur van opengewerkte bouwblokken en betere verbinding(en) met de buurt moeten daarvoor zorgen.

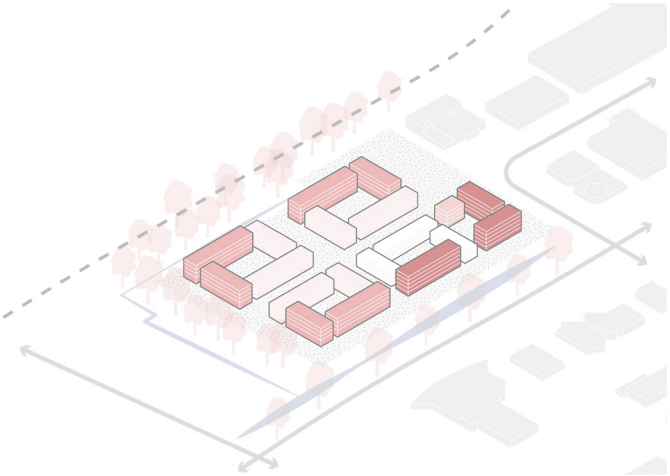
Autovrij middengebied
De ontsluiting van het gebied is langs de randen georganiseerd. Op die manier kan het middengebied vrij worden gehouden van verkeer voor een groene inrichting waar ruimte is voor ontspanning en ontmoeting. Een groen assenkruis ligt aan de basis van de stedenbouwkundige configuratie. Functies voor de buurt, zoals een gemeenschapsruimte of ter ondersteuning van de tijdelijke bewoners, worden gepositioneerd aan het groene middengebied.

Vroeger waren in de wijde omgeving (hoogstam)boomgaarden te vinden. Zo ook op deze plek. Geïnspireerd op het verleden wordt het openbaar groen ingericht als fruittuin.









Herkenbare identiteit
De bouwvelden die ontstaan worden ingevuld met bouwblokken die onderling een herkenbare identiteit en samenhang hebben. De schaal en maat komt met elkaar overeen, net als de architectuurstijl en materialisering. Open hoeken zijn kenmerkend voor het typische bouwblok van De Compagnie 1 en vormen de visuele verbinding tussen de binnen- en buitenzijde van het blok.

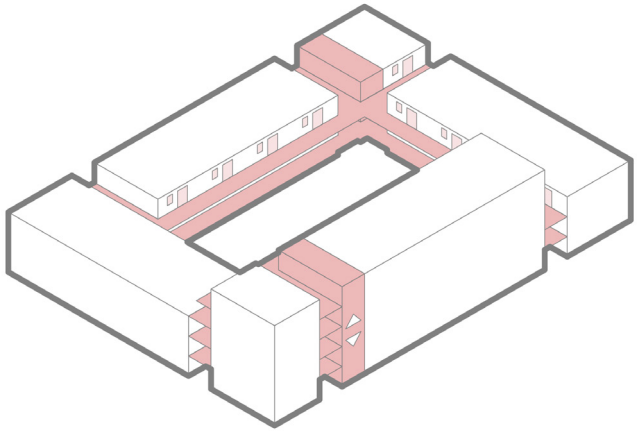
Bouwhoogtes reageren op context
Er wordt in bouwhoogte aansluiting gezocht bij de omgeving. Om te zorgen voor voldoende zon en een prettig binnenmilieu is de bebouwing aan het middengebied lager dan de bebouwing aan de randen. Hier zal straks ook de meeste levendigheid te vinden zijn. De bebouwing aan de randen sluit met vier tot vijf bouwlagen aan bij de omgeving en de ontwikkeling in de Rozenbuurt. Er wordt afstand gehouden tot naastgelegen bebouwing, zowel aan de noordzijde (bedrijventerrein Westfrisia) als aan de zuidzijde (woningen aan de Dorpsstraat).





HET 'OPEN' BOUWBLOK NODIGT UIT TOT ONTMOETING

Het bouwblok is zo ontworpen dat ontmoeting wordt gestimuleerd. Ieder blok heeft meerdere stijgpunten. We ontsluiten niet al teveel woningen per stijgpunt zodat anonimiteit wordt voorkomen. Logistieke ruimtes zijn zoveel mogelijk open en in de buitenlucht, zodat ze minder privé voelen. Galerijen zijn breed genoeg om als bewoner in de zon te zitten, wat uitnodigt tot een praatje met de buren. Ruime trappenhuizen worden gekoppeld aan collectieve ruimtes.



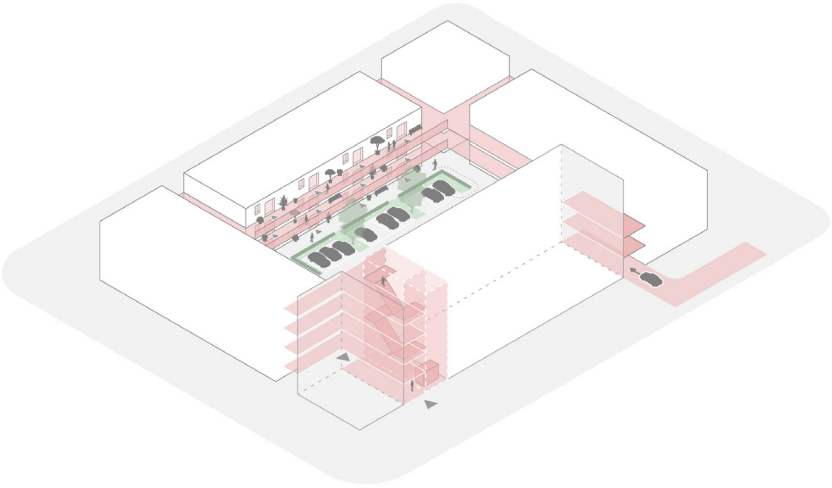
Gebouwdelen rondom een binnenhof
Een bouwblok bestaat uit meerdere gebouwdelen rondom een binnenhof. De gebouwdelen zijn aan elkaar geschakeld middels galerijen en trappenhuizen. Er gaat extra aandacht naar de verbinding van de gebouwdelen en de vormgeving van de trappenhuizen.

Binnen het gebouwdeel is er geen sprake van verspringing in hoogte. Gebouwdelen binnen het bouwblok kunnen wel verspringen in hoogte, afhankelijk van de context.





Gebouwdelen worden verbonden door logistieke ruimtes



Logistieke ruimtes functioneren als publieke buitenruimte

De adressering van de woningen en de hoofdentrees is aan de binnenzijde van het bouwblok. Centrale entrees verbinden de binnen- en buitenzijde van het bouwblok. Centrale entrees zijn nooit direct tegenover elkaar gepositioneerd maar verspringen ten opzichte van elkaar.

Aan de binnenzijde van het bouwblok wordt de woning ontsloten via een galerij of portiekontsluiting. Het aantal woningen dat per galerij of portiek wordt ontsloten is beperkt. De logistieke ruimte bevindt zich zoveel mogelijk buiten, zodat deze ruimtes worden ervaren als onderdeel van de semi-publieke ruimte.

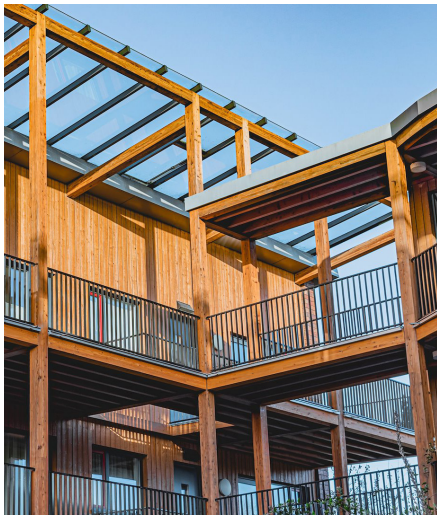
Daarnaast hebben ze enige overmaat. Trappenhuizen in de buitenlucht met liften nodigen, door een overmaat in breedte, uit tot ontmoeten en zijn rechtstreeks toegankelijk vanaf de galerijen. Deze ruimtes zijn open, bieden lucht en geven het blok de nodige transparantie. De galerijen zijn breed genoeg om er te kunnen zitten en elkaar gemakkelijk te passeren. De galerij aan de binnenzijde (westzijde) van de bebouwing aan de Oostergouw is extra breed: deze wordt ook gebruikt als terras. Hier ontmoet men de buren en kunnen kleine kinderen spelen.



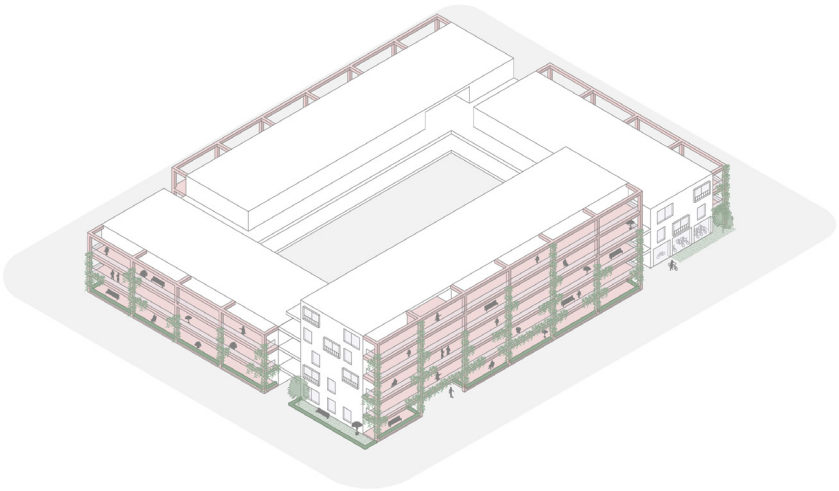
Adressen van de woningen zitten aan de binnenzijde van het blok



Gezamenlijke entrees zijn aan twee zijden bereikbaar en transparant



Logistieke functies voelen als buitenruimte



Informele buitenzijde
De buitenzijde van het bouwblok is de informele zijde en versterkt het groene karakter van de omgeving. Hoewel adressen van de woningen en de hoofdentrees aan de binnenzijde van het bouwblok zijn gesitueerd is het groene middengebied direct toegankelijk vanuit de centrale entrees. De begane grondwoningen hebben, naast de formele entree aan de binnenzijde, wel een informele toegang naar buiten. Aan de buitenzijde zijn de privé buitenruimtes georiënteerd. Op maaiveldniveau betreft het een terras. De overgang tussen privé en openbaar is collectief vormgegeven wat zorgt voor rust en eenheid in beeld en uitstraling. De vormgeving van de overgang is beperkt in hoogte en is bij voorkeur groen.

Op de verdiepingen is er sprake van ruime balkons. De balkons van de sociale huurwoningen hebben een minimale afmeting van 4,5m2. De woningen in het middeldure en dure segment hebben balkons van minimaal 6m2. Het gevelbeeld wordt gedomineerd door een uitwendige structuur met een constructie die doorloopt over de verschillende verdiepingen. De constructie heeft een natuurlijke uitstraling en is met zijn ritmiek beeldbepalend. Binnen de uitwendige structuur wordt vormgegeven aan de buitenruimtes. De constructie laat vergroening van de gevel toe.

Inpandige voorzieningen
De bouwblokken bieden ruimte aan gezamenlijke fietsenstallingen op de begane grond, zodat individuele bergingen beperkt kunnen worden. De fietsenstalling is aan de binnenzijde van het blok bereikbaar maar heeft aan beide zijden (binnenzijde en buitenzijde) een transparante gevel. Bergingen voor de woningen worden inpandig in de woning opgelost conform de Amsterdamse bouwbrief nummer 2015-130 maart 2015. Er wordt tevens ruimte gereserveerd in de nieuwe bebouwing om technische ruimten zoals trafo-voorzieningen inpandig op te kunnen lossen.

Daarnaast is er aandacht voor een goede vormgeving van de zij- en kopgevels. Er wordt bij voorkeur gewoond op de hoeken, en er ontstaan in elk geval geen blinde gevels.



Overgang openbaar-privé op maaiveld is bij voorkeur groen vormgegeven



Gezamenlijke, transparante fietsenstalling op de begane grond

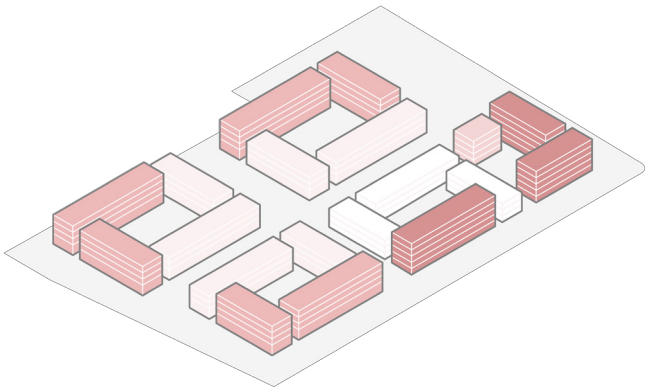


Geen blinde zijgevels



DE COMPAGNIE I, ZWAAG • STEDENBOUWKUNDIG PLANNING

BOUWHOOGTES



Legenda

- *5 bouwlagen (max 16 m)*
- *4 bouwlagen (max 15 m)*
- *4 bouwlagen (max 13 m)*
- *3 bouwlagen (max 12 m)*
- *3 bouwlagen (max 10 m)*

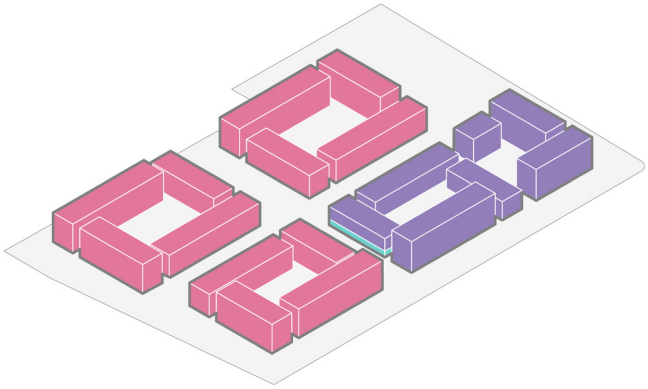
Het stedenbouwkundig plan is een samenhangend ensemble dat bestaat uit vijf bouwblokken. De bouwblokken hebben eenzelfde architectuurstijl en zijn 'familie' van elkaar. Schaal en maat is afgestemd op de context. Bij de sociale huur aan de rand van het gebied, de zijde van bedrijventerrein Westfrisia, is de bouwhoogte beperkt tot maximaal 5 bouwlagen (maximaal 16 meter). Dat wordt afgebouwd naar maximaal 4 lagen (maximaal 15 meter) aan de rand parallel aan de Dorpsstraat en langs het spoor (randen middelduur en duur). Aan de binnenzijde van het gebied is de bouwhoogte van alle bouwblokken van middelduur en duur beperkt tot maximaal 3 bouwlagen (maximaal 12 meter). Een uitzondering hierop is het gebouwdeel aan het middengebied bij de entree. Dit gebouwdeel met sociale huur kent een maximum van 4 bouwlagen (maximaal 13 meter). De overige gebouwdelen met sociale huur die grenzen aan het middengebied kennen een maximum van 3 bouwlagen (maximaal 10 meter).

In de bouwhoogten van het middeldure en dure segment is rekening gehouden met een eventueel halfverdiepte parkeergarage. Hiervoor is in de bouwhoogte 1,5 meter voor de halfverdiepte parkeergarage aangehouden en 0,5 meter deklaag op het dak van die halfverdiepte parkeergarage. In alle bouwhoogten is rekening gehouden met 1 meter ten behoeve van het ontwerpen van het dak als vijfde gevel. Voormelde extra meters mogen niet ingezet worden ten behoeve van een extra bouwlaag. Installaties op het dak zoals liftschachten, zonnecollectoren, raambewassing mogen indien ondergeschikt vormgegeven aan de hoofdmassa afwijken van gegeven hoogtes.



Gebouwdelen kunnen verspringen in hoogte

PROGRAMMERING



Legenda

- *Sociaal*
- *Middelduur & duur*
- *Buurtfunctie*

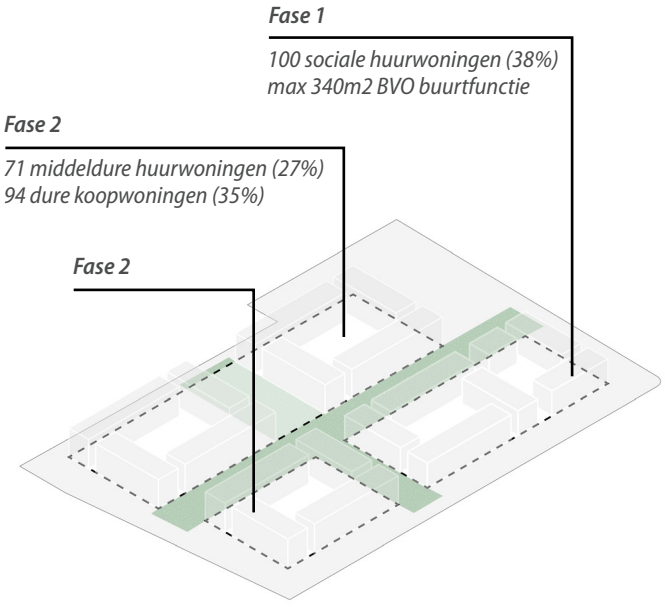
Één van de uitgangspunten is het bouwen van minimaal 100 sociale huurwoningen die tijdelijk (deels) ingezet kunnen worden voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen. Een tweede uitgangspunt is de doelstelling om te streven naar ten minste 65% van alle woningen in het betaalbare segment (goedkoop en middelduur). Daarnaast is het belangrijk om snel te kunnen starten met de bouw van in ieder geval het sociale programma. Deze uitgangspunten hebben geleid tot een bepaalde dichtheid en verdeling van de woningen binnen het plangebied.

De nieuwbouw op De Compagnie I bestaat uit twee deelgebieden met een totaal programma van ca. 265 woningen. Deelgebied I betreft de eerste fase van de herontwikkeling en voorziet in twee woonblokken met in totaal 100 sociale huurwoningen met bijbehorende fietsenbergingen. Daarnaast is er ruimte voor een maatschappelijke voorziening op de begane grond. De voorzieningen zijn voor de hele buurt bereikbaar en is (ook) bereikbaar vanuit de fruittuin. Er wordt gezocht naar een combinatie tussen voorzieningen voor de buurt en naar invulling voor tijdelijke huisvesting. Te denken valt aan gemeenschapsruimte, werkplekken, opslag collectieve speelvoorzieningen, wasmachineruimte, etc. Er is ruimte voorzien van maximaal 340 m^2 bvo maatschappelijke voorzieningen, waaronder in ieder geval een ruimte te gebruiken door een huismeester indien van toepassing.

De tweede fase bevat het middeldure en dure programma. Er is ruimte voor 71 woningen in het middeldure segment en 94 woningen in het dure segment. Het stedenbouwkundig plan laat het toe om de verschillende segmenten te clusteren in een bouwblok. Echter, wenselijker zou zijn om het middeldure en dure programma te mengen op blokniveau. Dat levert ook ruimtewinst op: met kleinere middeldure woningen op de 'dwarspoten' van het bouwblok kunnen er smallere bouwblokken gerealiseerd worden. Met de toevoeging van 10 middeldure woningen als vermeld in de raadsbrief, die als bijlage bij de vastgestelde Nota van Uitgangspunten is gevoegd, is de verdeling van het programma als volgt: 100 sociale huurwoningen (38%), 71 middeldure woningen (huur of koop) (27%) en 94 vrije sector woningen (huur of koop) (35%). Hiermee is het in 'de Woondeal opgenomen percentage van 65% betaalbare woningen gewaarborgd.

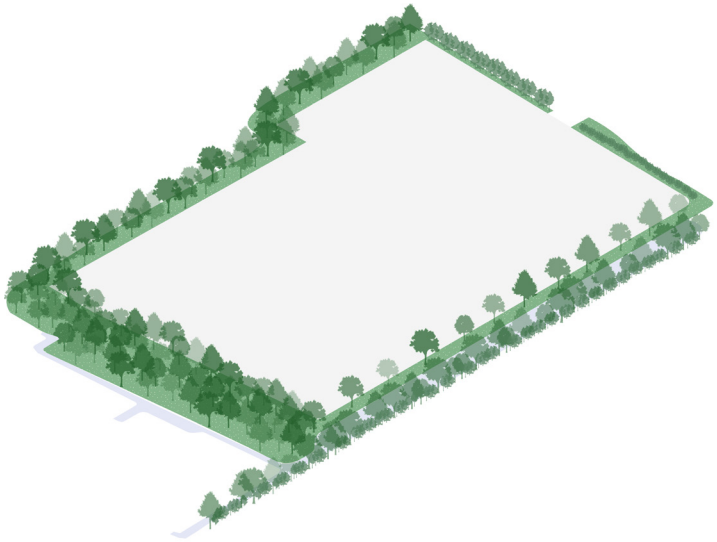
Het is wenselijk om op deze locatie voldoende ruime sociale huurwoningen te realiseren voor meerpersoonshuishoudens. De woningen liggen in een rustige groene omgeving en school- en wijkvoorzieningen liggen op fietsbare afstand. De locatie leent zich daardoor goed voor gezinnen met (jongere) kinderen. Met een minimale maatvoering wordt gegarandeerd dat nieuwe woningen aan een bepaalde basiskwaliteit voldoen en dat de locatie daadwerkelijk wordt benut voor de betreffende doelgroep. Vanuit een oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, in het bijzonder het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat voor de bewoners van de desbetreffende woning is dit noodzakelijk. Voorkomen moet worden dat er vooral kleine (starters) woningen komen. Deze zijn ook gewenst in Hoorn, maar niet in overgrote mate op deze locatie.

De verdeling van de 100 sociale huurwoningen is 30-35% 2-kamerwoningen en 65-70% 3-kamerwoningen. Hierbij wordt voor een 2-kamerwoning de richtlijn van 55 m^2 gbo aangehouden met een ondergrens van 50m^2 gbo. Voor een 3-kamerwoning is de richtlijn 65-70 m^2 gbo en is 60m^2 gbo de ondergrens.



GROEN ALS DRAGER VAN HET GEBIED

Een van de belangrijkste kwaliteiten van de plek is het groen. Met name aan de zuidzijde is een brede boszoom ontstaan, de groene buffer tussen het wonen en de voormalige penitentiaire inrichting. Daarnaast was er in het verleden een fruitboomgaard op deze locatie. Groen is dan ook een van de leidende thema's voor de gebiedsontwikkeling.



Groene randen
De groene buffers langs de randen zijn kenmerkend voor het plangebied en worden in de herontwikkeling versterkt.
Aan de rand langs de Oostergouw is de groene rand verstevigd met een bomenrij aan de westzijde van de singel. De oude windsingel langs de Oostergouw blijft gehandhaafd en biedt de nodige beschutting. Een paar openingen in deze singel maken het achterliggende Compagnie I zichtbaar vanaf de Oostergouw.
De groene zone tussen de woningen aan de Dorpsstraat en het plangebied valt buiten deze ontwikkeling. De groenstrook blijft behouden als een bestaande en mooie groene strook. Onderzocht kan worden of er door de strook eventueel een wandelpad kan worden aangelegd, zodat de strook toegankelijk wordt voor een wandeling.

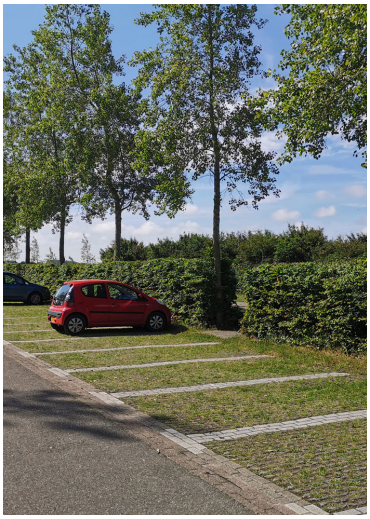
Aan de noordzijde, waar het plangebied grenst aan bedrijventerrein Westfrisia, wordt met de nieuwe bebouwing voldoende afstand gehouden tot de bedrijfsgebouwen om zo de kans op hinder tussen de woonfunctie en het bedrijventerrein zoveel mogelijk te verkleinen. Er wordt hier meer dan 50 meter afstand gehouden. De ruimte die ontstaat wordt benut om een groot gedeelte van de parkeervraag op te vangen. In de openbare ruimte wordt geparkeerd op grasbetontegels, die bijdragen aan een klimaatadaptieve inrichting en daarnaast aan het groene karakter van de buurt.

Er wordt voldoende ruimte gemaakt voor een groene zone tussen het parkeerterrein en het bedrijventerrein, met een hoge elzenhaag om het zicht op het naastgelegen bedrijfspand te ontnemen. Deze haag verwijst naar de windsingels die hier vroeger rond de boomgaarden aanwezig waren.

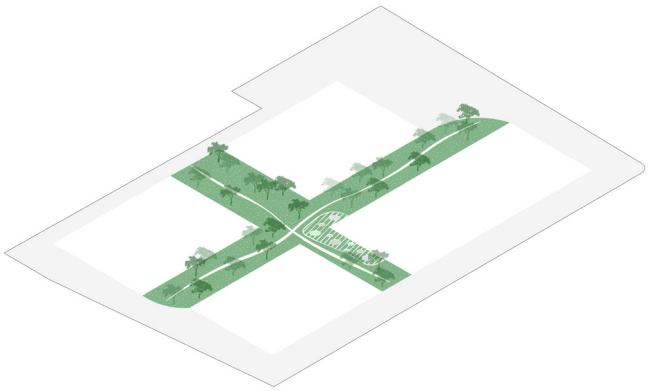
Ter plaatse van de kruising De Compagnie - Oostergouw wordt eveneens een haag gerealiseerd. Deze elzenhaag zal minder hoog zijn dan de overige windsingels zodat de woningen erachter zichtbaar zijn en er vanwege de sociale veiligheid voldoende zicht is op de het fietspad.



Elzensingel



In de openbare ruimte wordt geparkeerd op grasbetontegels



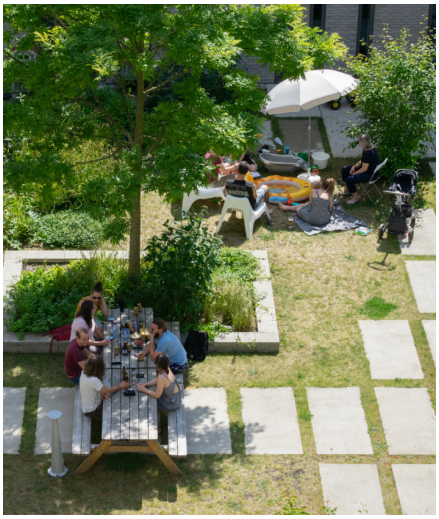
Groene middengebied

Centraal in De Compagnie I ligt een volledig autovrije groenzone die wordt ingericht als fruittuin, een verwijzing naar de (hoogstam) boomgaard die het vroeger was. De fruittuin is volledig openbaar toegankelijk en grenst aan de woningen. Er is ruimte voor een parkachtige invulling met paden en speel- en verblijfsplekken.

Balkons kijken uit op de groene ruimte en woningen op de begane grond hebben vanuit hun woning rechtstreeks toegang tot de fruittuin. Bij voorkeur wordt de overgang tussen de privé buitenruimte en de collectieve buitenruimte groen vormgegeven om het groene beeld te versterken, bijvoorbeeld door een groene haag. Vanuit de centrale entrees is er toegang tot de fruittuin. De maatschappelijke voorziening is te bereiken vanuit de fruittuin en heeft een (zonnige) buitenruimte in het middengebied.

Bomen

Er zal een aanzienlijke hoeveelheid bomen binnen De Compagnie 1 moeten worden geplant. De gemeentelijke norm is 1,3 boom per woning wat neerkomt op ca 345 bomen. Het is wenselijk om zoveel mogelijk bomen in en eventueel rond het plangebied te planten. Indien het niet mogelijk is om alle bomen te planten dan moet voor deze bomen een bijdrage gestort worden in het bomenfonds. Naast deze 345 bomen moeten ook de vergunningsplichtige bomen worden gecompenseerd die vanwege de herontwikkeling gekapt worden of al zijn gekapt. De afspraken hierover zullen worden vastgelegd in een Anterieure overeenkomst (AOK) en in de Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (Bopa).



Het groene middengebied is publiek toegankelijk voor de hele buurt



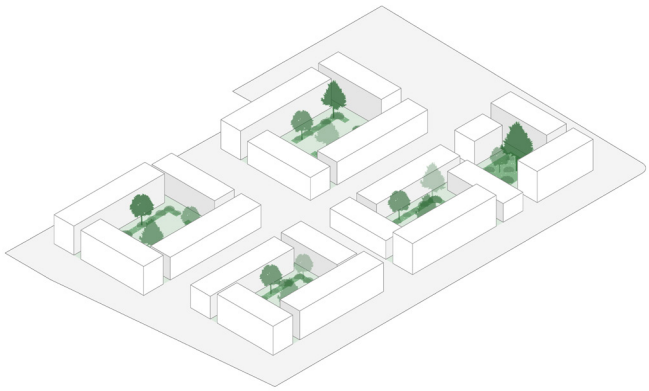
Het middengebied krijgt een parkachtige invulling met fruitbomen



Binnenhoven

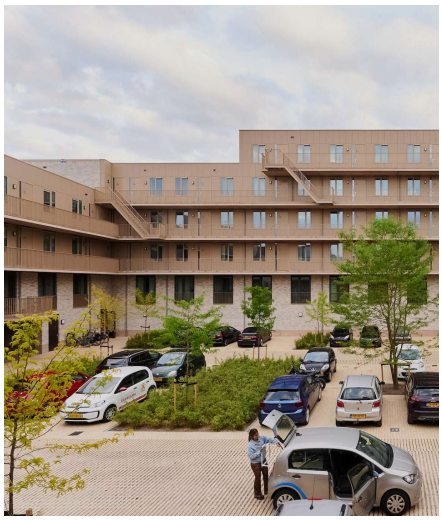
De woonblokken hebben binnenhoven die gebruikt kunnen worden als functionele parkeerterreinen. Een belangrijke ambitie is dat het parkeren in de binnenhoven van de middeldure en de vrije sector woonblokken (half)verdiept wordt opgelost waardoor de mogelijkheid ontstaat om een binnentuin hier bovenop te realiseren. In het halfopen blok van de sociale huurwoningen zal een binnentuin zonder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het naastgelegen blok van de sociale huurwoningen krijgt een groen ingericht parkeerterrein op maaiveld. Het maaiveldontwerp zal qua ambitieniveau goed moeten aansluiten bij de openbare ruimte van De Compagnie I.

De boomgaard en de binnenhoven zijn met elkaar verbonden. Via de hoofdentrees (open trappenhuizen) zijn zowel het binnenhof als de boomgaard te bereiken.



Er is nog veel te kiezen. De doorsnedes op de naastgelegen bladzijden geven verschillende oplossingen weer hoe met het parkeren in het binnenhof om kan worden gegaan. Het belangrijkste uitgangspunt is hierbij voldoende ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit te bieden voor de hieraan grenzende woningen.









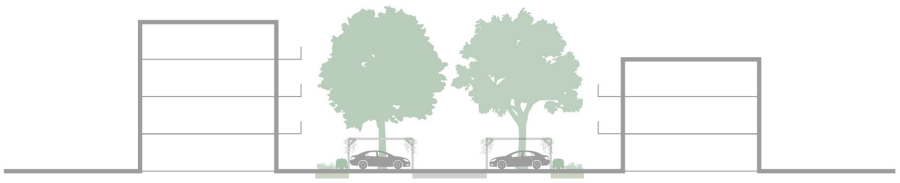
Parkeerdek half-verdiept
Een collectieve daktuin ontneemt het zicht op de geparkeerde auto's. Half overbouwde parkeerplaatsen maken het mogelijk bijzondere begane grondwoningen te realiseren met een extra hoge verdiepingshoogte.



Parkeerdek maaiveldniveau
Parkeerplaatsen op maaiveld worden door een dek uit het zicht onttrokken. Bomen komen via openingen uit het dek te voorschijn. De begane grond woningen hebben een eenzijdige oriëntatie.



Parkeren ondergronds
Een geheel verdiepte parkeerbak levert veel ruimtelijke kwaliteit. Op het dak van deze garage worden voorzieningen getroffen om een groene inrichting met opgaande beplanting mogelijk te maken.



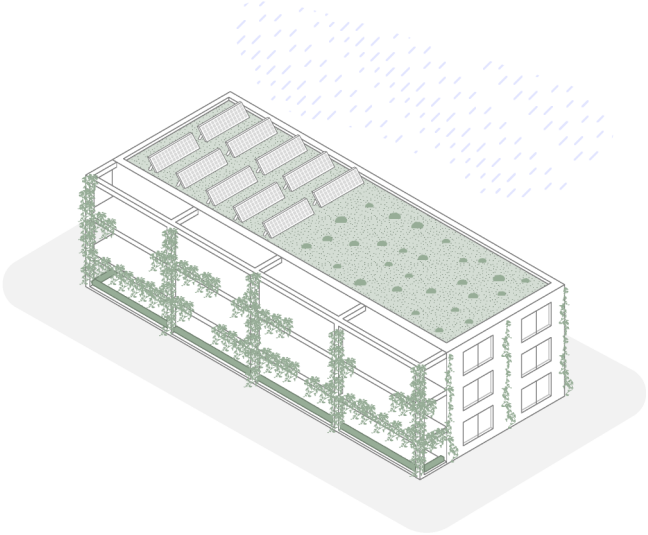
Parkeren op maaiveld
Het parkeren wordt op maaiveld gerealiseerd en wordt door middel van beplanting gescheiden van de plintstoep die ter ontsluiting van de begane grond woningen dient. Een bomendak onttrekt de geparkeerde auto's uit het zicht. Deze oplossing heeft minder parkeercapaciteit dan voorgaande oplossingen.



Autovrij binnenhof op maaiveld
Door geen parkeren te realiseren is het mogelijk een tuin van gevel tot gevel te realiseren. Dit is alleen haalbaar bij het meest noordelijke sociale huurblok (het U-vormige blok).

Groene daken / groene gevels

Natuurinclusiviteit is onlosmakelijk onderdeel van het gebiedsconcept. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om elementen op te nemen die een positieve bijdrage leveren aan de natuurwaarde van het gebied, aansluitend bij de ecologische waarde van de aangrenzende bossingels. Groene balkons en gevels versterken het karakter. Iedere woning krijgt een eigen buitenruimte van waaruit het landschap goed te beleven is. Ook de daken zijn in principe groen en worden tenminste als mos-sedumdak uitgevoerd. Dit mag gecombineerd worden met zonnepanelen.
Daken van appartementen worden functioneel ingezet voor zonnepanelen wat te combineren is met laagblijvend groen.











GOED VERBONDEN MET DE OMGEVING



Legenda

Parkeerzone

Entree autoverkeer

Ontsluiting autoverkeer



Legenda

Voetgangersgebied (autovrij)

Mogelijke spoorwegovergang

Ontsluiting fietsverkeer

Autoverkeer en parkeren

Het gebied is ontsloten aan de noordzijde van het plangebied via de Oostergouw en De Compagnie. Het middengebied is autovrij. Dat betekent dat het autoverkeer zich in twee richtingen langs de randen van het plangebied verplaatst. Langs deze ontsluitingswegen is het grootste gedeelte van het parkeren geclusterd, aan één zijde van de straat. In de noordwesthoek van het plangebied bevindt zich een concentratie van parkeerplaatsen. Op deze plek wordt een groot gedeelte van de parkeervraag opgevangen en wordt er tevens een buffer gecreëerd tot de bedrijvigheid aan de andere zijde van het plangebied. Een gedeelte van het parkeren wordt aan de binnenzijde van de bouwblokken opgelost. Via de ontsluiting langs de randen is er toegang tot de binnenhoven.

Voor het parkeren zijn de gemeentelijke parkeernormen van toepassing. Zie hiervoor verder de NVU. Maximaal 235 parkeerplaatsen kunnen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Groene stukken tussen parkeervakken doorbreken en veraangenamen het beeld. De overige vraag moet worden gerealiseerd op eigen terrein. De wens is meer plekken op eigen terrein te realiseren zodat dit ten gunste kan komen van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Indien een parkeervak eindigt met een haag moet rekening gehouden worden met een extra diepte van het parkeervak van 0,50m. Uiteraard moeten er in het gebied voldoende aansluitpunten voor elektrisch laden van auto's worden opgenomen.

Langzaam verkeer

Het plangebied is goed ontsloten voor de fiets. Er wordt ten minste één extra ontsluiting gerealiseerd voor langzaam verkeer aan de zuidoostzijde van het plangebied. Deze ontsluiting takt rechtstreeks aan op het fietspad naast de Oostergouw, richting de Dorpsstraat. Voor voetgangers moet een voetpad langs de Oostergouw gemaakt worden tot en met de kruising met de Dorpsstraat. Deze ontsluiting is ook geschikt voor nood-en hulpdiensten. Het fietspad langs de Oostergouw moet tot aan de nieuwe toegang verbreed worden om ruimte te maken voor twee rijrichtingen.

Aan de noordzijde van de locatie is het wenselijk om een directe route voor fietsverkeer en voetgangers te realiseren naar de naastgelegen wijk Risdam en het voorzieningen centrum de Korenbloem. Voor deze verbinding is een veilige oversteek over het spoor noodzakelijk. De gemeente neemt nog een besluit of de aanleg van de spoorovergang gerealiseerd wordt. Dit in verband met de dekking van het deel van de aanlegkosten, de exploitatielasten en de vervangingslasten dat voor rekening van de gemeente komt. De kosten voor het realiseren van de bewaakte spoorwegovergang komen ook deels voor rekening van de ontwikkelaar.

Gezamenlijke fietsenstallingen zijn gemakkelijk te bereiken aan de binnenzijde van het bouwblok. Net als bij de auto wordt het binnenhof via de rand ontsloten.



Legenda

Routing nooddiensten

Entrees nooddiensten

Standplaats brandweer

R Tankspuitauto 4,5x10m opstelruimte
T Redvoertuig 5x11m opstelruimte
O bluswater oppomp plaats

Nood- en hulpdiensten

Buiten de autowegen zijn er extra routes voor nood- en hulpdiensten om het gebied volledig te kunnen ontsluiten in geval van calamiteiten. Aan de westzijde, parallel aan het spoor, wordt de openbare ruimte op zo'n manier vormgegeven dat hij geschikt is voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast wordt er ook in het middengebied in de noord–zuid richting rekening gehouden met een route bij calamiteiten. Deze routes zijn 3,5 m breed met een vrije hoogte van 4,2 m en zullen 'onzichtbaar' worden vormgegeven door de toepassing van grastegels. Eventueel kunnen deze routes ook gecombineerd worden met een wandelpad. Een calamiteiten route door het middengebied in de oost–west richting in plaats van de noord–west richting is mogelijk maar minder gewenst. Deze is minder direct gekoppeld aan de hoofdentree van De Compagnie I. Ook zal deze het brede deel van het middengebied teveel doorsnijden wat beperkingen oplevert voor de inrichtingsmogelijkheden. De langzaam verkeerverbinding aan de zuidzijde is bij calamiteiten toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Ter plaatse van deze verbinding is een opstelplaats noodzakelijk voor een brandweerauto om bluswater uit de watergang te kunnen oppompen.

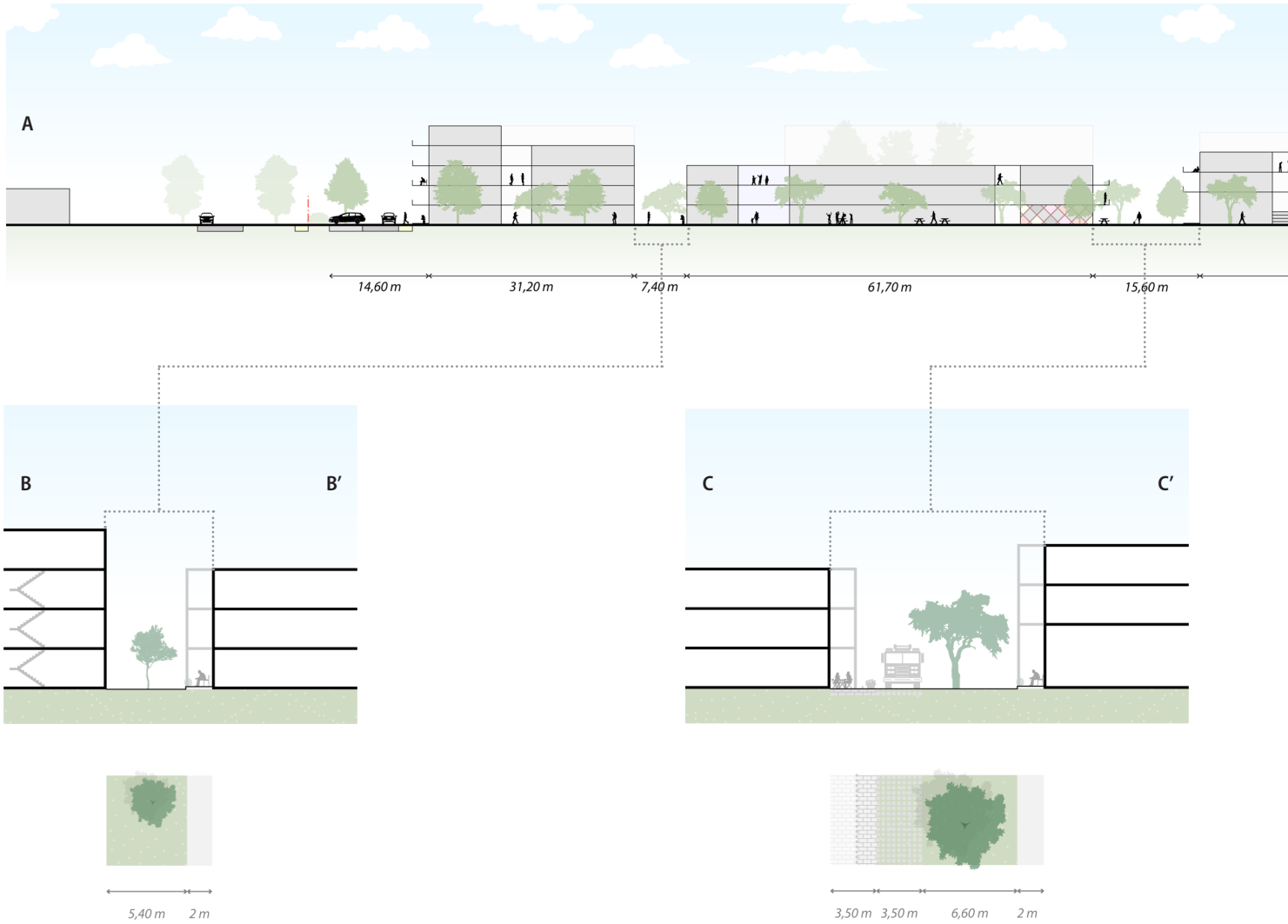
Er is nog ruimte voor maatwerk. Voor meer informatie en extra eisen wordt doorverwezen naar het advies voor bluswater, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van de veiligheidsregio.

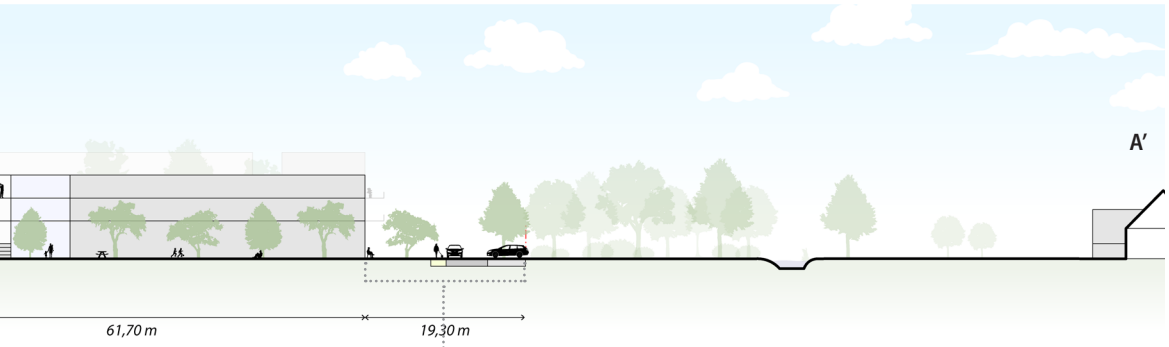
Nuts

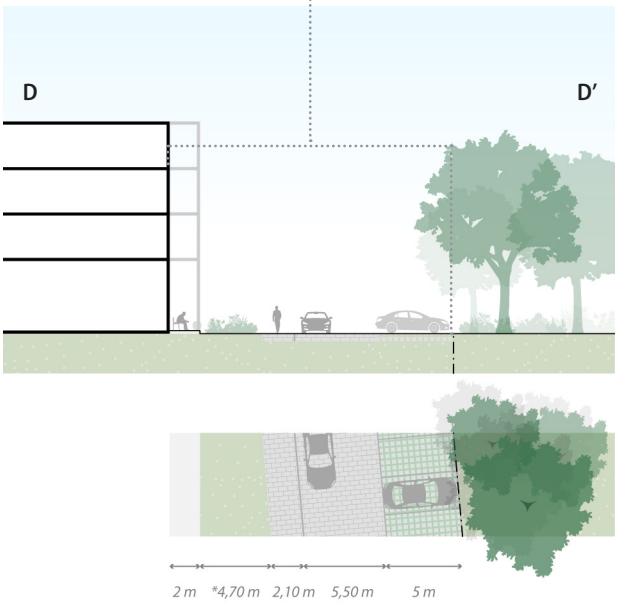
Er ligt een rioolgemaal net buiten het plangebied. Deze heeft voldoende capaciteit om het riool van de wijk op aan te sluiten. vanuit noordzijde aantakken op middenspanning. Er zijn zeker 3 trafo's noodzakelijk. Deze trafo's zullen inpandig moeten worden opgelost.

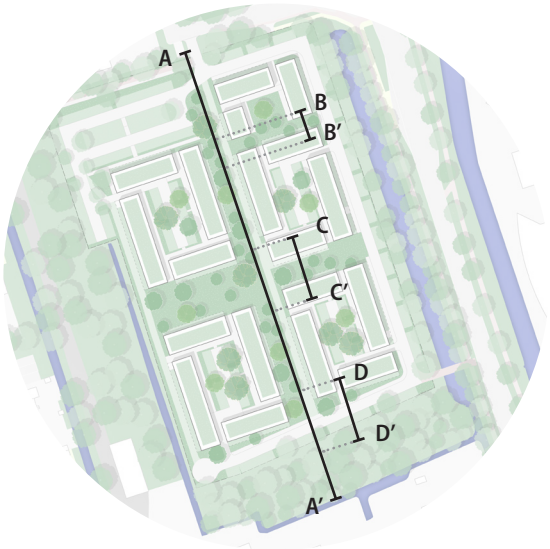
Het Kabels & Leidingen tracé ligt onder het trottoir aan de buitenzijde van de bouwblokken (een strook van minimaal 2m breed) en biedt onder andere ruimte voor electra, water en telecom.

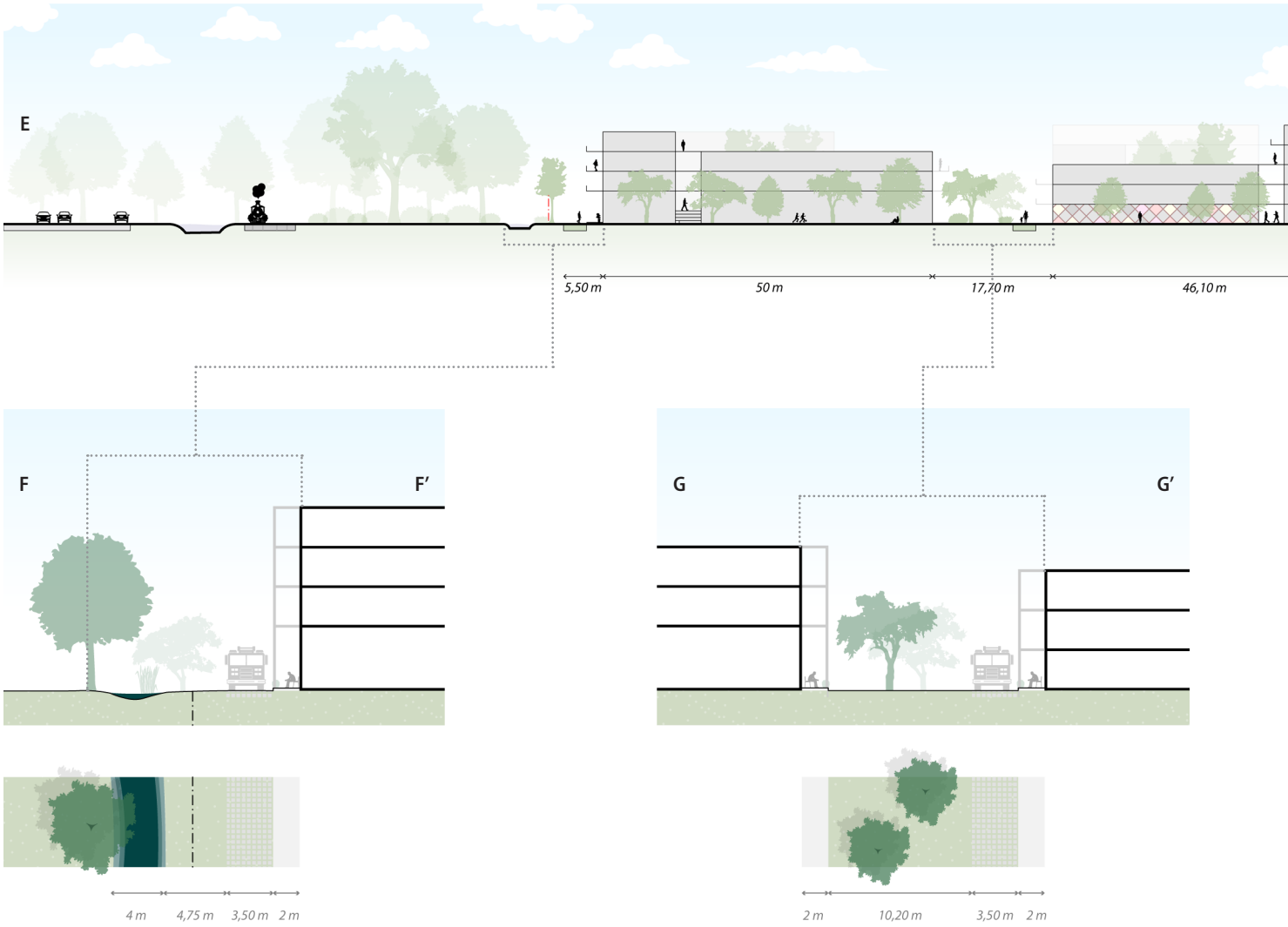
PRINCIPE DOORSNEDES

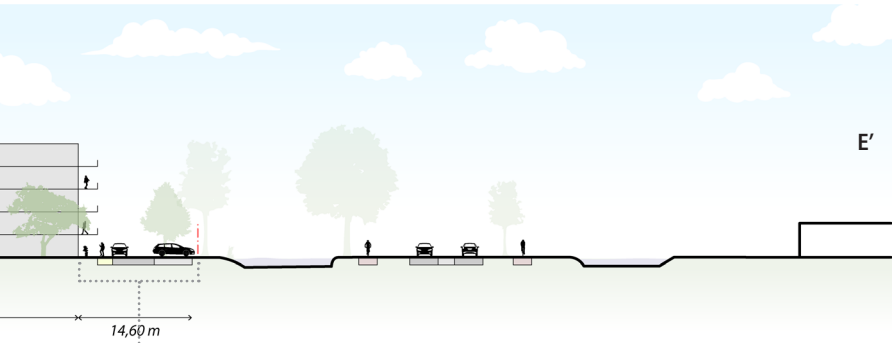


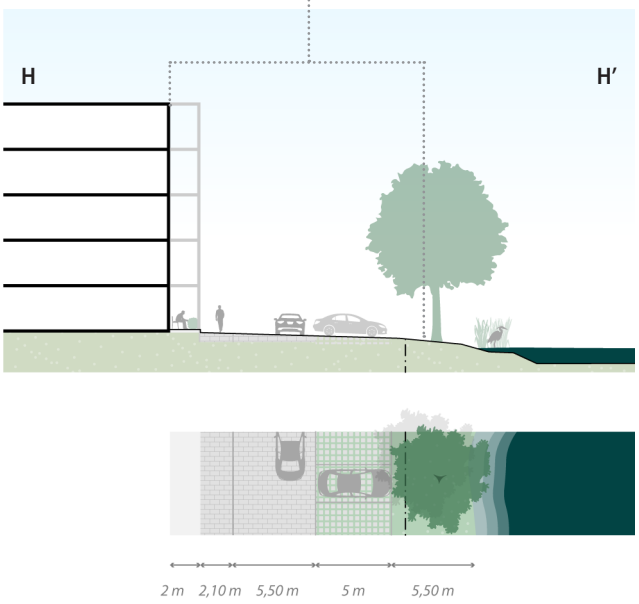

A'
61,70 m
19,30 m

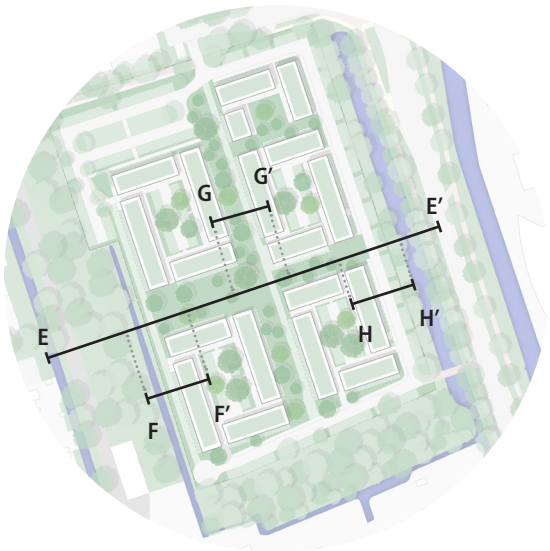

D
D'
2 m
*4,70 m
2,10 m
5,50 m
5 m


A
B
B'
C
C'
D
D'
A'


E
5,50 m
50 m
17,70 m
46,10 m
F
F'
G
G'
4 m
4,75 m
3,50 m
2 m
2 m
10,20 m
3,50 m
2 m

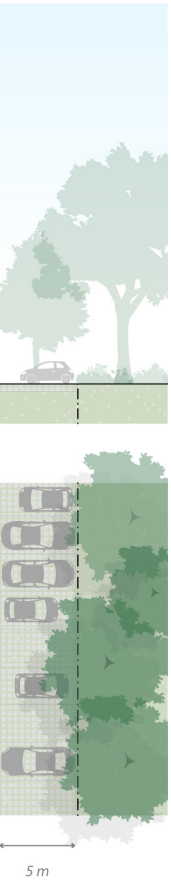

E'
14,60 m

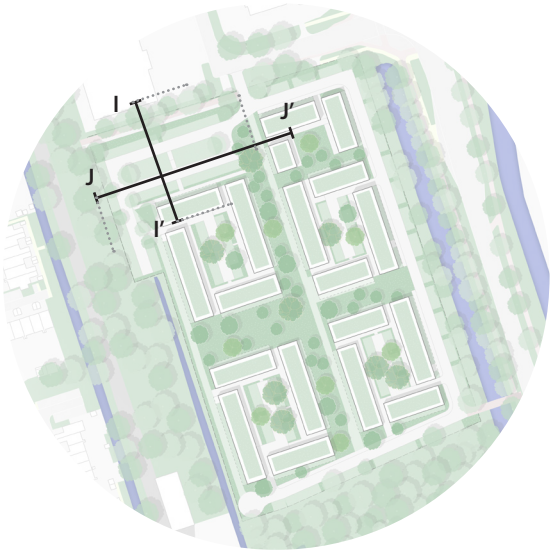

H
H'
2 m
2,10 m
5,50 m
5 m
5,50 m


G
G'
E'
E
H
H'
F'
F

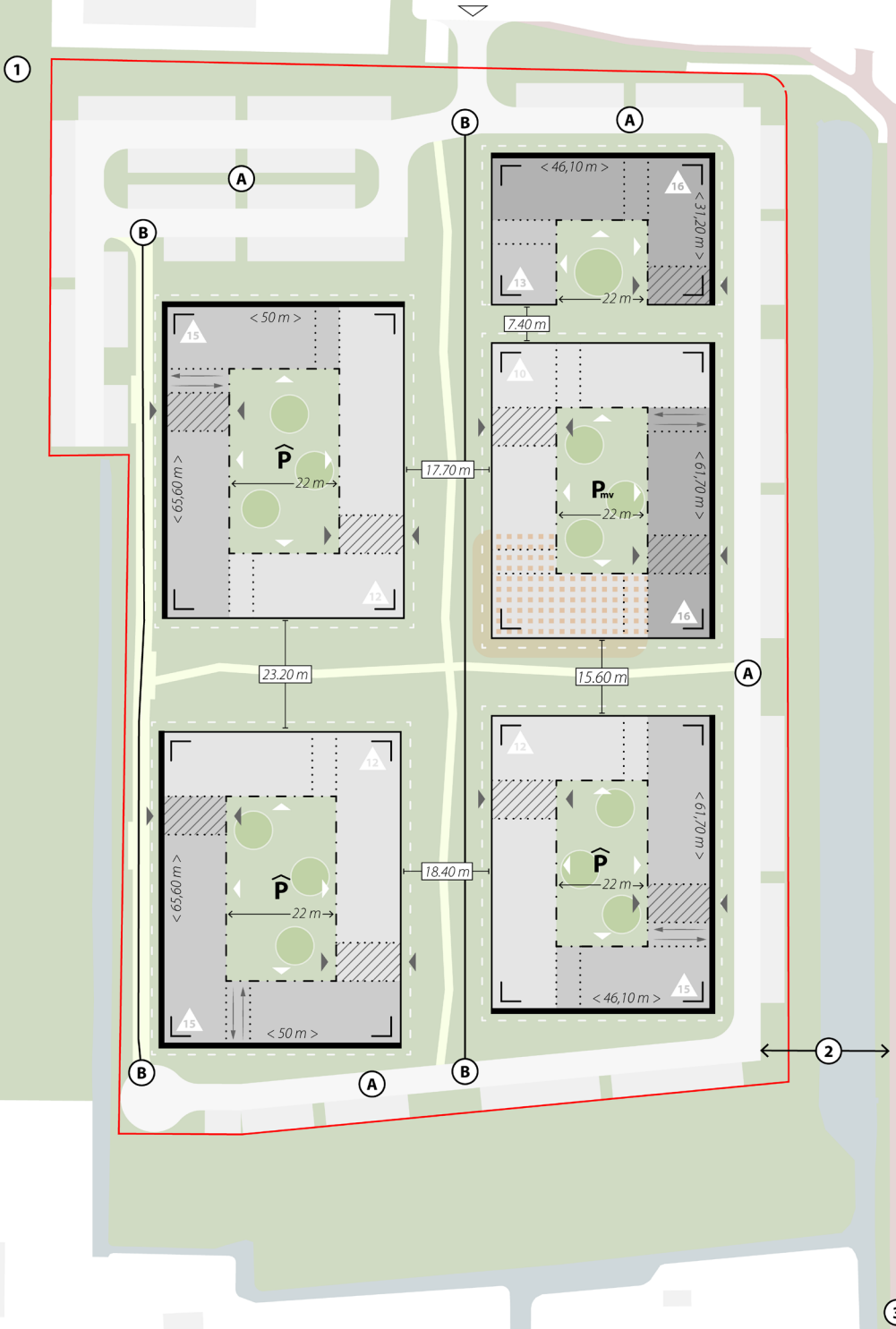

I
I'
5 m
3 m
3 m
1,80 m
1,80 m
5 m
6 m
5 m
2,5 m
5 m
6 m
5 m
5 m
2 m
2 m


J
2 m
5 m
10,50 m
6 m
57,50 m
6 m


5 m


I
I'
J
J'

SPELREGELKAART



LEGENDA SPELREGELKAART

- Indicatie woonfunctie (maximaal 3 bouwlagen)
- Indicatie woonfunctie (maximaal 4 bouwlagen)
- Indicatie woonfunctie (maximaal 5 bouwlagen)
- Zoekgebied buurtfunctie
- Zoekgebied buitenruimte tbv buurtfunctie
- Indicatie voetpad
- Verplicht bouwen in gevelrooilijn
- Uiterste gevelrooilijn
- Uiterste grens binnenzijde blok (inclusief brede galerij)
- Indicatie doorzichten (op alle verdiepingen)
- Uiterste grens t.b.v. balkons (maximaal 2 meter)
- Plangebied (eigendomgrens)

- 8 m — Minimale maatvoering in meters (gevel tot gevel)
- 19 m — Minimale maatvoering binnenzijde blok in meters (gevel tot gevel)
- < 50 m > — Maximale maatvoering buitenzijde blok in meters (gevel tot gevel)
- Indicatie positie entree parkeren blok
- Indicatie positie hoofdentree blok
- Entreezijde woningen begane grond
- Hoofdentree autoverkeer
- Nieuwe boom minimaal tweede grootte
- 16 — Maximale bouwhoogte in meters (inclusief opbouwen, dakranden en installaties)
- Kopse gevel ontwerpen als voorgevel
- P — Ambitie parkeren onder dek (halfverdiept)
- P_{mv} — Parkeren op maaiveldniveau
- 1 — Ambitie spoorwegovergang langzaam verkeer richting Risdam-Noord
- 2 — Brug langzaam verkeer naar Oostergouw (bereikbaar bij calamiteiten)
- 3 — Indicatie fietspad tweerichting en nieuw voetpad
- A — Indicatie parkeren openbare ruimte, inrichting in overleg met gemeente
- B — B — Calamiteitenroute van open verharding

VISUALISATIES



Bron: De Beeldenfabriek
Dronefotograaf: Paul Vaessen





Bron: De Beeldenfabriek
Dronefotograaf: Paul Vaessen



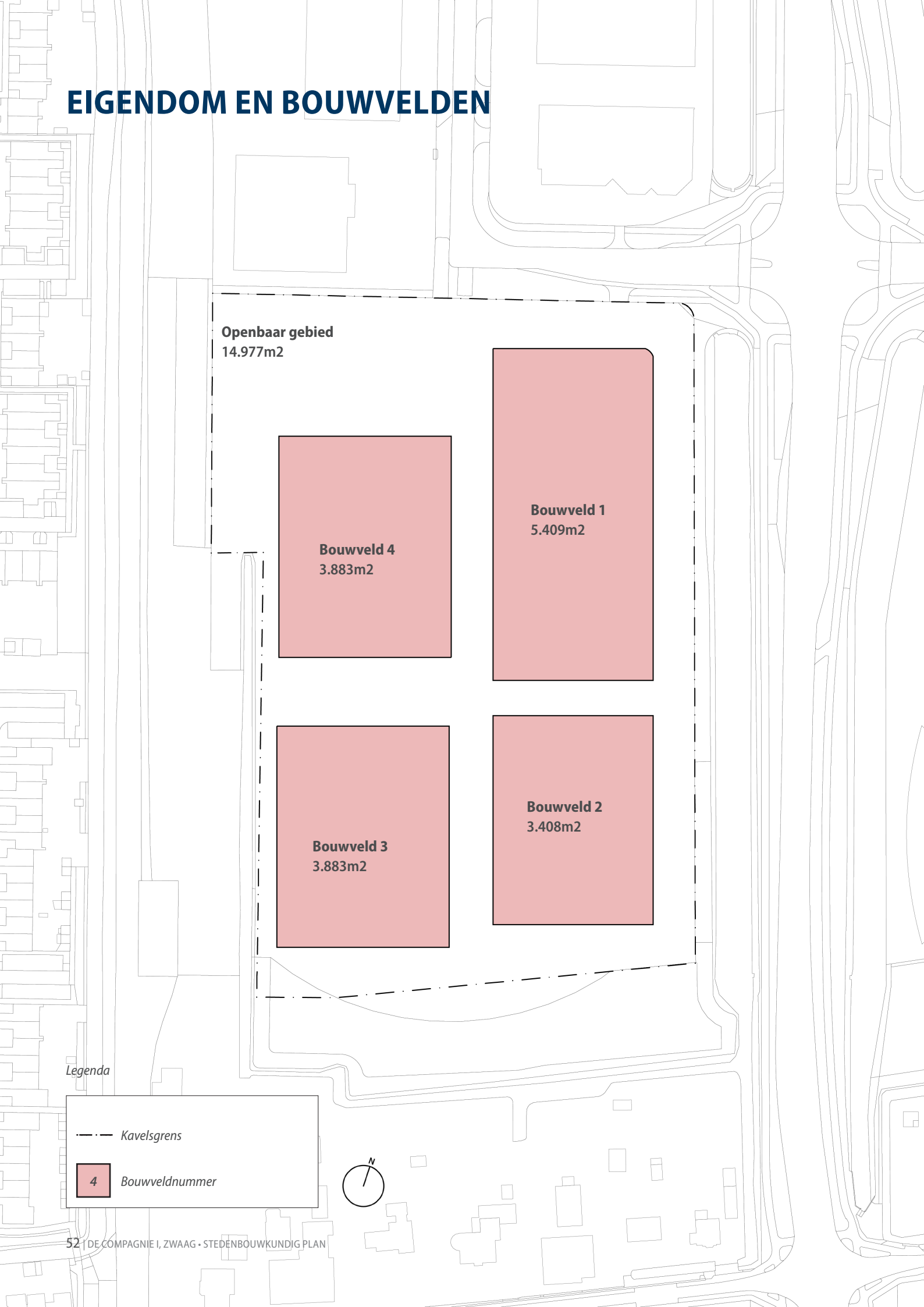


Bron: De Beeldenfabriek
Dronefotograaf: Paul Vaessen

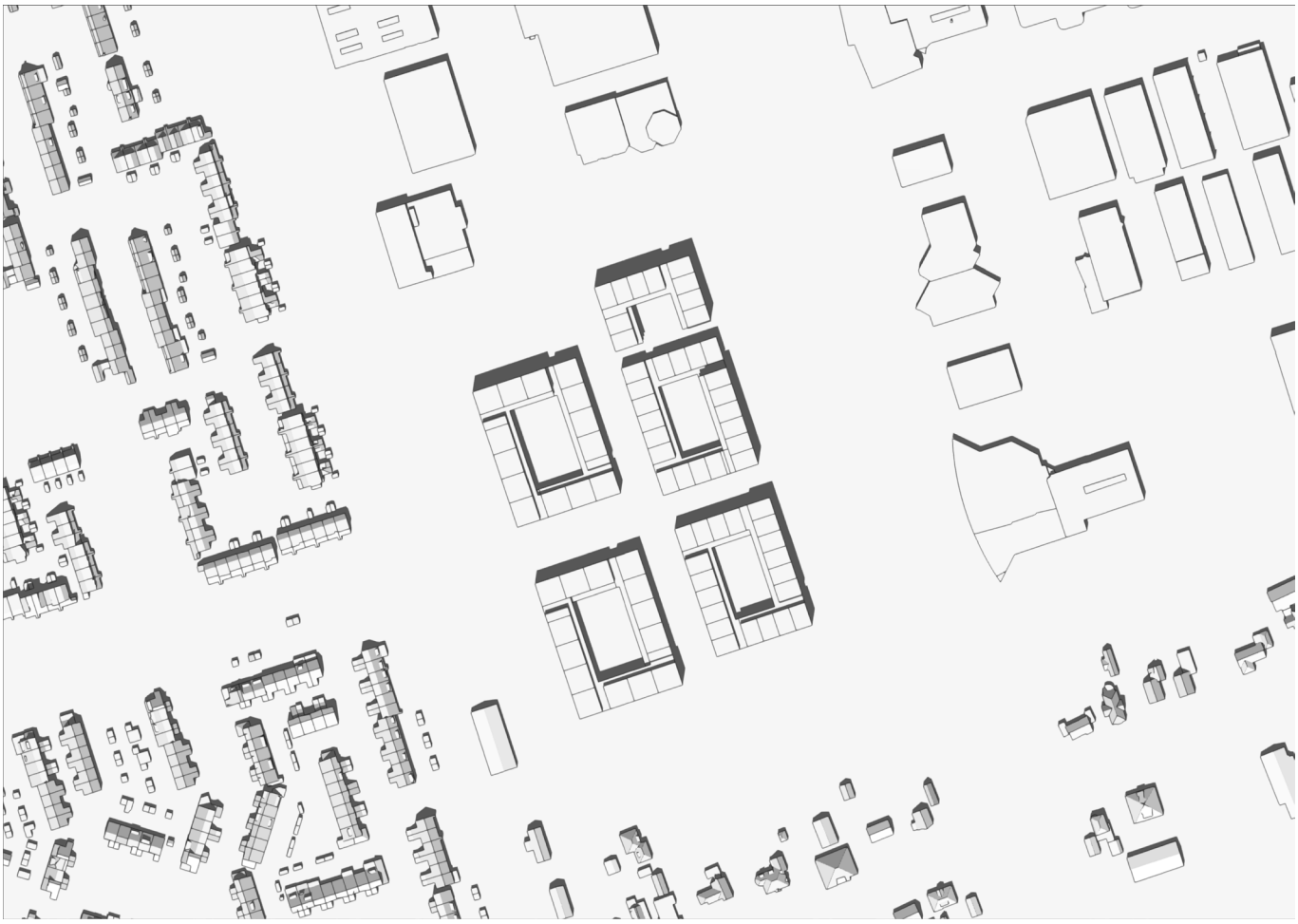


BIJLAGEN

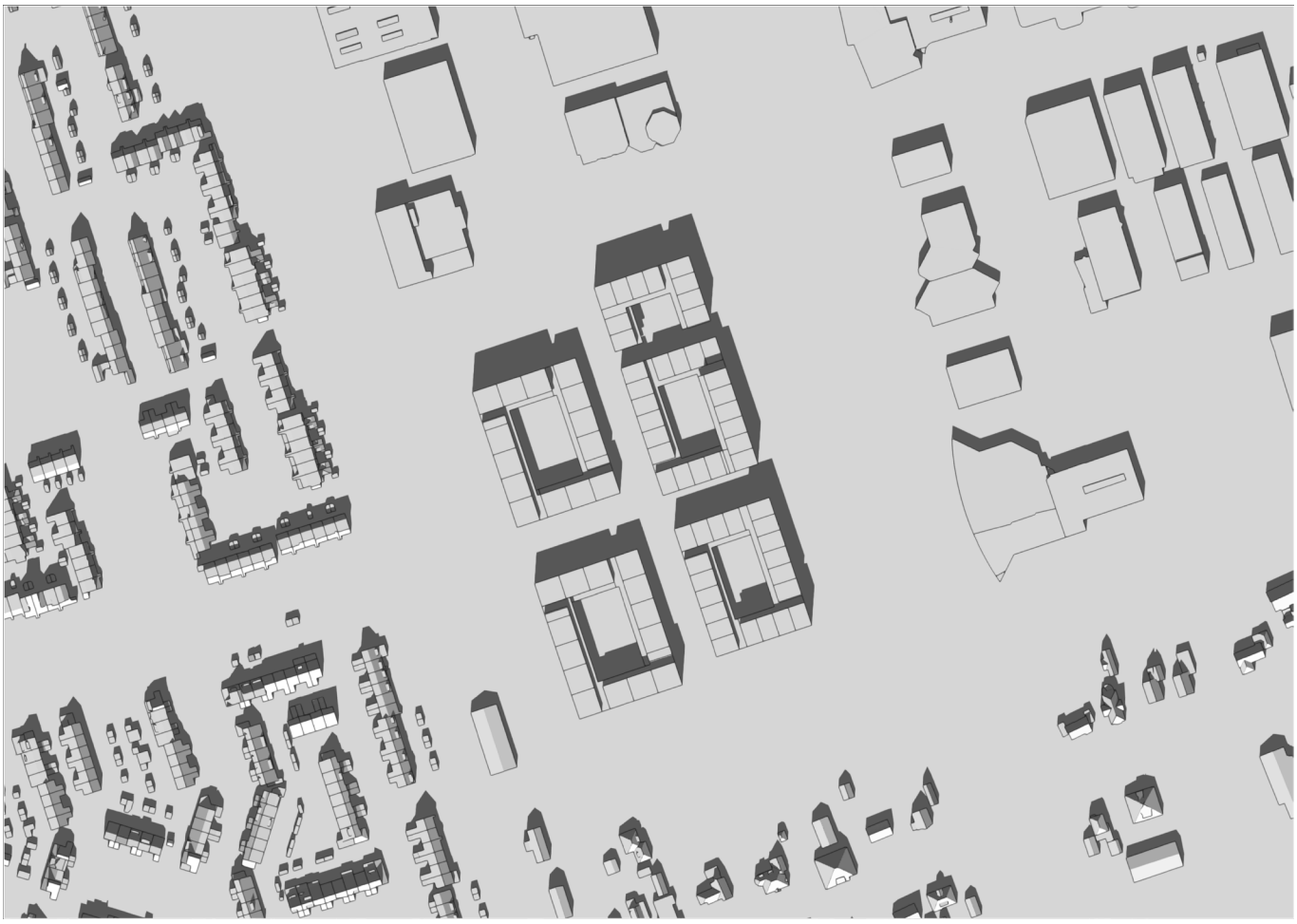
EIGENDOM EN BOUWVELDEN



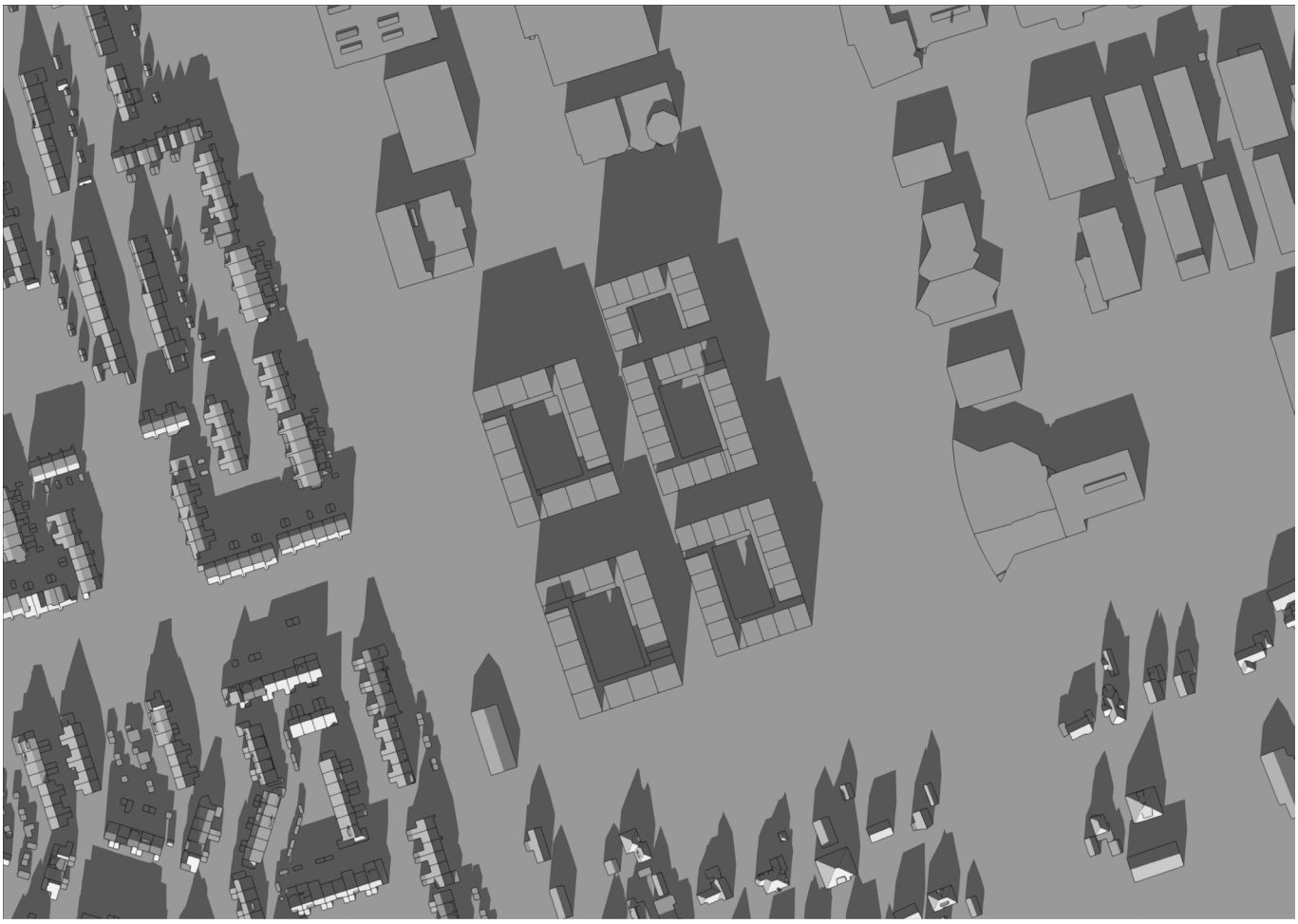
BEZONNINGSSTUDIE



Schaduwwerking 21 juni 13:00



Schaduwwerking 21 maart 13:00



Schaduwwerking 22 december 13:00