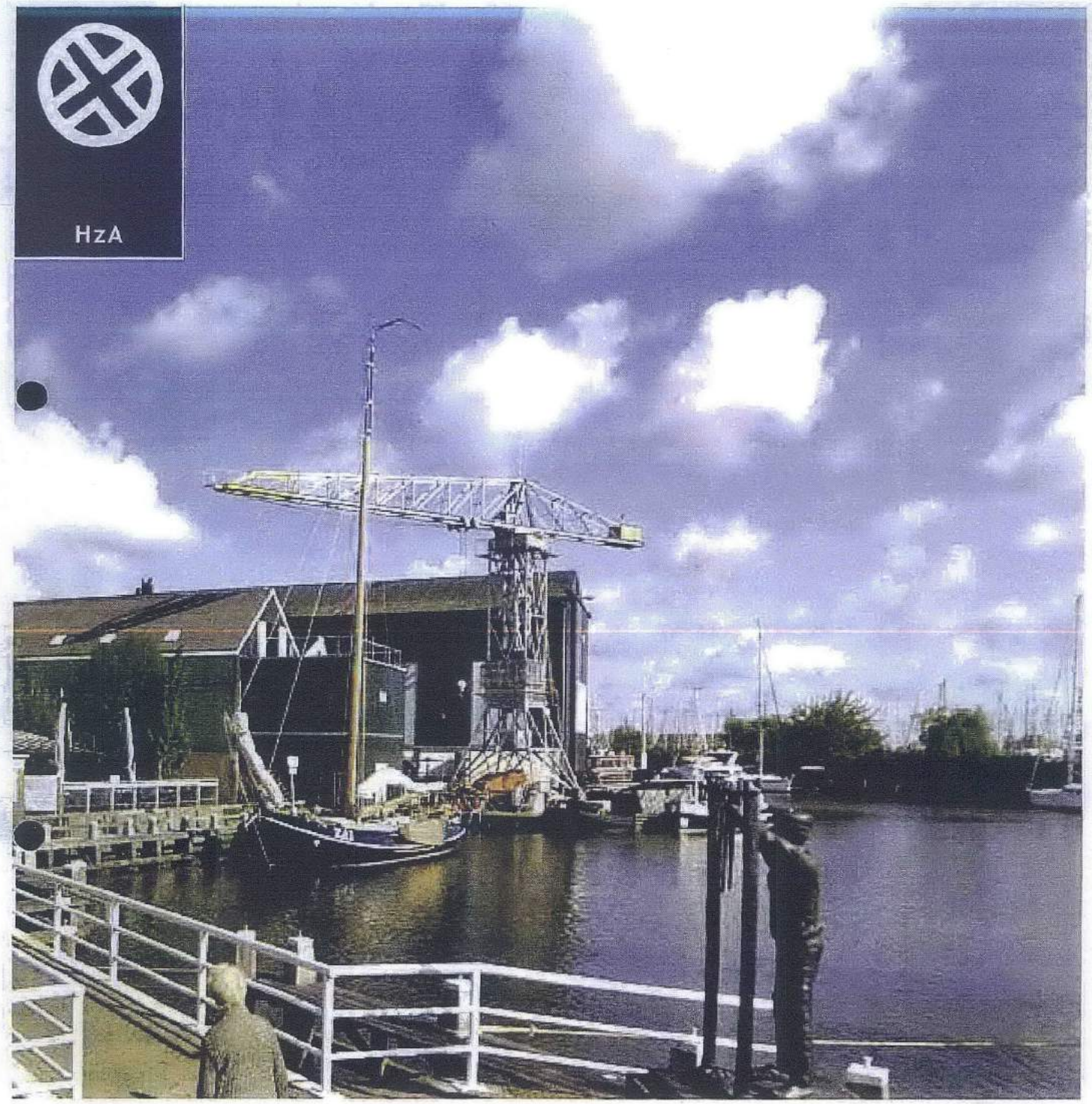


HAKVOORT monnickendam

stedenbouwkundig advies uitbreiding scheepswerf

In opdracht van:

Gemeente Waterland
Postbus 1000
1140 BA MONNICKENDAM
www.waterland.nl

en

Hakvoort shipyard
Havenstraat 22
1141 AX MONNICKENDAM
www.hakvoort.com

Versie 31 augustus 2012

HzA *stedebouw & landschap*

Schuijteskade 14
1621 DE HOORN
telefoon: 0229-216757
e-mail: info@hzabv.nl
web: www.hzabv.nl

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting 6

Leeswijzer

1. Aanleiding 8

1.1 De opgave
1.2 Impressie van de huidige situatie
1.3 Masterplan Hakvoort 2020

2. Beleidskader 16

2.1 Planologische ruimte op de locatie
2.2 Vestigingsbeleid gemeente Waterland
2.3 Ruimtelijk kwaliteitsbeleid gemeente Waterland
2.4 Ontwikkelingsruimte volgens Provinciale Structuurvisie
2.4 Conclusie: beleidskader voorgenomen ontwikkeling op deze locatie

3. Toets aan milieu- en omgevingsaspecten 22

3.1 Hinder bedrijven
3.2 Geluidhinder en parkeren
3.3 Bodemsituatie
3.4 Cultuurhistorie en archeologie
3.5 Waterhuishouding
3.6 Ecologie
3.7 Kabels en leidingen
3.8 Conclusie: toets aan omgevingsaspecten

4. Ruimtelijk kader 26

4.1 Schaalniveau van het landschap - ligging in de ruimere omgeving
4.2 Schaalniveau van de stad - historische en landschappelijke ontwikkeling
4.3 Schaalniveau van de straat - karakteristieke bebouwingsstructuur
4.4 Schaalniveau van de plek - de werfgebouwen aan de Havenstraat
4.5 Conclusie: ruimtelijk kader

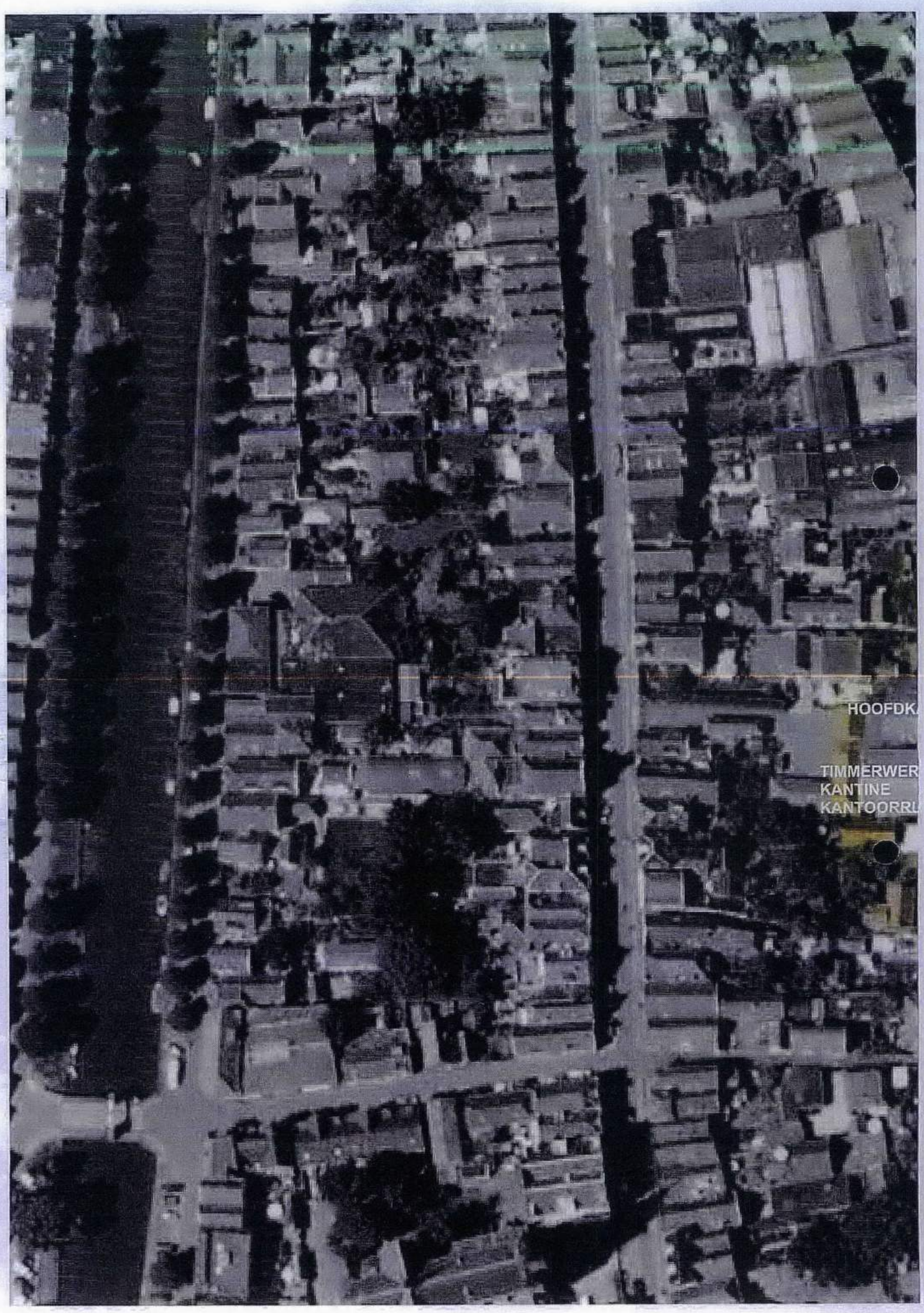
5. Mogelijke ontwikkelingsrichting 42

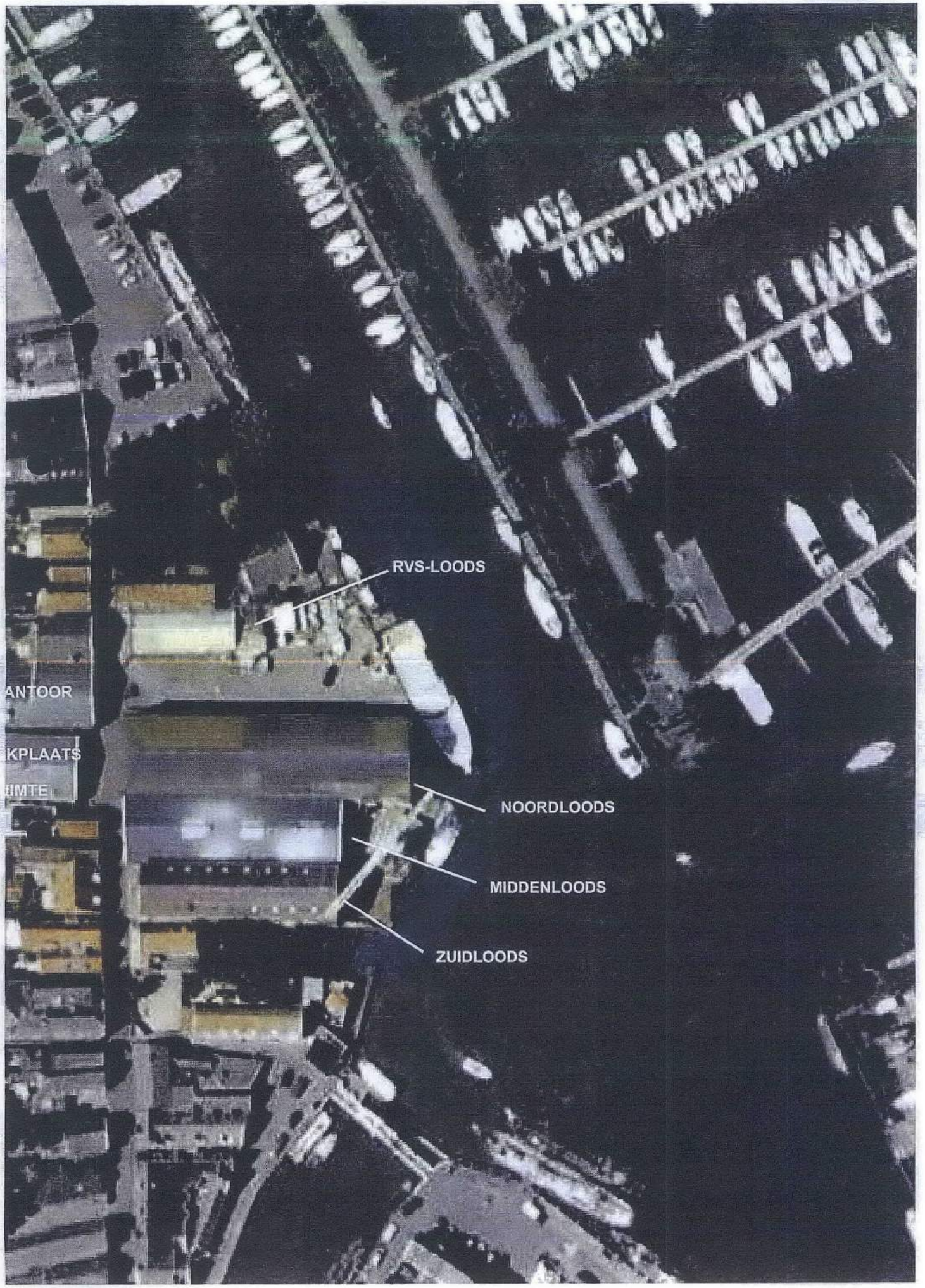
5.1 Sterke en zwakke punten huidige locatie
5.2 Programma van eisen Hakvoort, wensbeeld Masterplan
5.3 Drie ruimtelijke modellen
5.4 Conclusie: maximaal laadvermogen van de locatie

6. Stedenbouwkundig programma van eisen 58

6.1 Stedenbouwkundig richtbeeld
6.2 Toetsingskader

Bijlage 1. Belangrijke zichtlijnen 64
Bijlage 2. Aansluiting op de openbare ruimte 66


HOOFDK
TIMMERWER
KANTINE
KANTOORRU


RVS-LOODS
ANTOOR
KPLAATS
IMTE
NOORDLOODS
MIDDENLOODS
ZUIDLOODS

SAMENVATTING

Leeswijzer

Voor de snelle lezer:
Een samenvatting.

Voor de aandachtige lezer:
Na deze samenvatting volg tin de inleiding een weergave van het doel en de kaders van dit stedenbouwkundige advies.
De rapportage is opgebouwd uit drie delen.
Het eerste deel van de rapportage (hoofdstuk 2, 3, 4) is de analyse van de locatie en beschrijft de beleidsmatige, milieutechnische en ruimtelijke context en randvoorwaarden. Binnen welke kaders kunnen ontwikkelingen plaatsvinden.
Het tweede deel (hoofdstuk 5) beschrijft drie uitvoerbare modellen op basis van de wensen van Hakvoort, de (on-)mogelijkheden van de locatie, resulterend in een afweging op basis van positieve en negatieve aspecten kansen en bedreigingen en een model voor het maximaal laadvermogen.
Het derde deel (hoofdstuk 6) beschrijft het stedenbouwkundig programma van eisen, een conclusieparagraaf dat als Toetsingskader voor toekomstige omgevingsvergunningaanvragen kan worden gebruikt. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden voor wat betreft het milieu, de inrichting van de openbare ruimte en de vormgeving van de gebouwen beschreven.

Wat mag er nu?

Het huidige bestemmingsplan voldoet niet meer aan de ontwikkelwensen van het bedrijf voor wat betreft de functie van het gebied, de voetprint van de bebouwing, de hoogte en de diepte van de gebouwen.

Hakvoort heeft een Masterplan opgesteld omdat de huidige werfgebouwen van Hakvoort niet voldoen niet aan de productiewensen van het bedrijf qua omvang van de te bouwen schepen (tot ca. 65 m); het Masterplan beschrijft de gewenste vernieuwing, uitbreiding en aanpassing (verhoging, verlenging) van de werfloodsen.

Wat is het advies?

Voorliggend advies geeft een indruk van de ruimtelijke kansen voor de uitbreiding van de scheepswerf van Hakvoort op de huidige locatie, binnen het beschermd stadsgezicht van Monnickendam, op basis van een onderzoek naar het maximale laadvermogen van de locatie. Op het moment dat uitbreiding niet meer mogelijk is zou verplaatsing de enige optie zijn om te kunnen groeien.
De ligging aan het Markermeer, de ligging in dit deel van de stad, de ligging aan de entree van Monnickendam, de ligging aan de straat en de uitstraling en materialisatie van de bebouwing bepalen samen het "laadvermogen van de locatie: welke ontwikkelingsmogelijkheden zijn hier toelaatbaar, en in welke vorm.

Het maximale laadvermogen van de locatie voor de uitbreiding van Hakvoort is als volgt:

Hoogte van de gebouwen: door de hoogte en het volume is de huidige Noordloods op dit moment duidelijk en opvallend aanwezig in het historisch stadsgezicht. Nieuwe volumes die hier boven uit steken zijn niet gewenst., De hoogte van de huidige Noordloods (17.14 m nokhoogte) is daarom maatgevend voor toekomstige ontwikkelingen van de werf. Nieuwe loodsen hebben een kap die niet hoger is dan 17.14 m (een kleine variatie hierin is gewenst en komt de individualiteit van de panden ten goede). Op deze wijze blijft Hakvoort als bijzonder element in het silhouet van Monnickendam herkenbaar zonder het "dak van de stad" omhoog te tillen.

Diepte van de gebouwen: door de ligging aan het ruime water van de Gouwzee misstaan de loodsen van de werf niet aan de waterkant. Vanaf het water gezien kan de huidige gevelwand worden uitgebreid met extra loodsen. Daarmee is de volle diepte van de kavel benutbaar, met soms enige meters extra uitbreidingsruimte het water in. De scheepswerf heeft ook aan de waterzijde een "rooilijn": een grens waar overheen niet gebouwd mag worden.
Belangrijk bij het bepalen van de rooilijn aan de waterzijde zijn de karakteristieke zichtlijnen vanuit verschillende punten in de stad: nog het beschermd stadsgezicht, nog het uitzicht naar buiten mag afgeschermd worden *(zie bijlage 1)*. De conclusie uit deze studie is de volgende:

- De Noordloods kan uitbreiden tot de gewenste 7.20 m. Een verdere verlenging het water in zou een afscherming van het zicht op de vaargeul richting sluis betekenen.
- Uitbreiding van de Midden– en Zuidloods is mogelijk, waarbij in hoofdlijnen de bestaande waterlijn aangehouden moet worden om het zicht vanuit de historische haven naar buiten niet te belemmeren.
- Op de open ruimte ten noorden van de huidige Noordloods kan een nieuwe loods worden gerealiseerd. Een uitbreiding tot aan de waterlijn is denkbaar en passend.

Volume van de gebouwen: in het beschermd stadsgezicht is de relatie van (nieuwe) gebouwen tot de omgeving cruciaal. De scheepswerf is opgebouwd uit individuele panden met een eigen (symmetrische) kapvorm. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de opbouw van de historische stedelijke ruimte van Monnickendam opgebouwd uit individuele panden. De omvang van de werfloods is echter groter dan de omliggende gebouwen als het gaat over hoogte, breedte en diepte.
Met de verdere uitwerking van de plannen van Hakvoort zal ook de verhouding van open ruimte en bebouwing in dit deel van de binnenstad veranderen. In vergelijking tot de huidige situatie wordt de bebouwing compacter maar heeft meer volume. Door hierbij wel de historische karakteristieke wisselende rooilijn langs de Havenstraat te volgen en niet de eigendomsgrenzen, is deze volumetoename acceptabel.
Aan de zuidzijde is de directe aansluiting op de naastliggende kleine karakteristieke gebouwtjes van het Havenkantoor en het Marker Veerhuis (inclusief het semi-overdekt buitenterras aan het water) cruciaal. Aan deze zijde is met name de goothoogte maatgevend en de lengte van de gevel.

Invloed op de openbare ruimte in dit deel van de binnenstad: de kwaliteit van het plan liggen met name in kwaliteitsverbetering aan de noordzijde van het terrein, met extra parkeerplaatsen, een duidelijke wandvorming aan het plein en het verbeteren van de laad– en losmogelijkheden. De entree van de historische binnenstad krijgt hierdoor meer kwaliteit. Via een markant, hoog gebouw op de kop van de RVS-loods kunnen grote vrachtwagens op eigen terrein laden en lossen waardoor de verkeerssituatie ter plekke wordt verbeterd *(zie bijlage 2)*.

(Mogelijke) uitstraling van de gebouwen:
De gebouwen hebben zowel aan de wegkant als de waterkant een voorzijde. Grote gesloten gevelwanden moeten in de historische binnenstad worden voorkomen. Bij concrete bouwplannen dient nadere afstemming plaats te vinden met de monumenten- en welstandscommissie Waterland. Uitgangspunt is in vorm en functie herkenbare, stoere gebouwen.

1. AANLEIDING

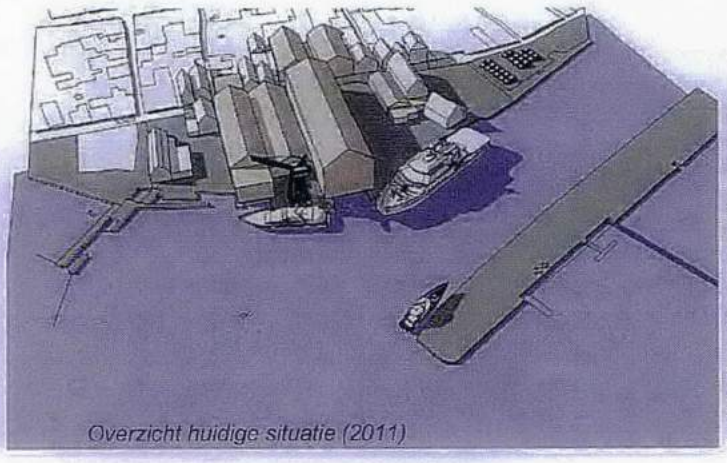
1.1 De opgave

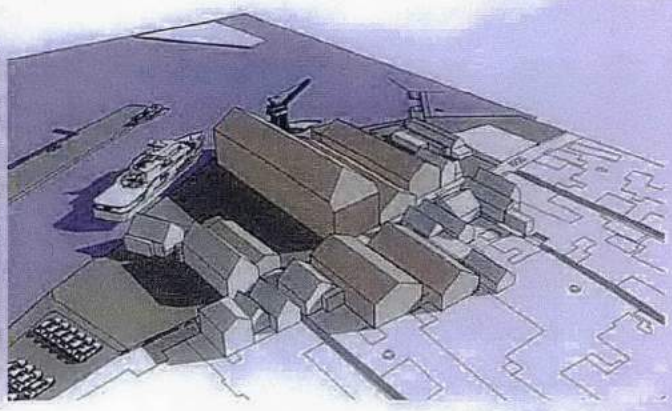
Nautische bedrijvigheid is van oudsher beeldbepalend voor Zuiderzeestadjes als Monnickendam. De scheepswerf Hakvoort in Monnickendam (hierna te noemen: Hakvoort) is door de jaren heen van een kleine locale werf uitgegroeid tot een grote internationale onderneming. Naast de rol voor de locale werkgelegenheid heeft de scheepswerf een prominente positie in het historische stadsgezicht.

De groei van het bedrijf heeft plaatsgevonden in een binnenstedelijke omgeving waar steeds meer (ruimtelijke) beperkingen en (milieu) grenzen worden gesteld aan dergelijke grote bedrijven. Het vigerende bestemmingsplan Monnickendam Binnenstad 1976 is gebaseerd op consolidatie van een bestaande situatie en voldoet niet meer aan de ontwikkelwensen van het bedrijf. Door de jaren heen zijn op projectbasis enkele ontwikkelingen toegestaan, zoals het verdiepen van de Noordloods. Hoofdstuk 1.2. beschrijft een impressie van de huidige situatie.

De huidige werfgebouwen voldoen niet aan de productiewensen van het bedrijf qua omvang van de te bouwen schepen (tot ca. 65 m); vernieuwing, uitbreiding en aanpassing (verhoging, verlenging) van de werfloodsen is gewenst. Hakvoort heeft vooruitlopend op definitieve planvorming een Masterplan op laten stellen door W3-architecten, en op basis hiervan verschillende omgevingsvergunningen ingediend ter uitbreiding van de bestaande scheepswerf. Hoofdstuk 1.3. beschrijft het toekomstige wensbeeld van Hakvoort.
Een actueel toetsingskader voor deze ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt. Voorliggend stedenbouwkundig advies vormt enerzijds een integraal ruimtelijk toetsingskader om de bouwplannen die het bedrijf nu en in de toekomst (voor de komende twintig jaar) heeft goed af te kunnen wegen, anderzijds vormt het voor het bedrijf ook een duidelijke basis voor investeringsbeslissingen. De randvoorwaarden kunnen vervolgens worden meegenomen in de actualisatie van het bestemmingsplan voor het historisch stadsgezicht van Monnickendam.

Het advies is in nauw overleg met de gemeente Waterland en de scheepswerf Hakvoort tot stand gekomen.

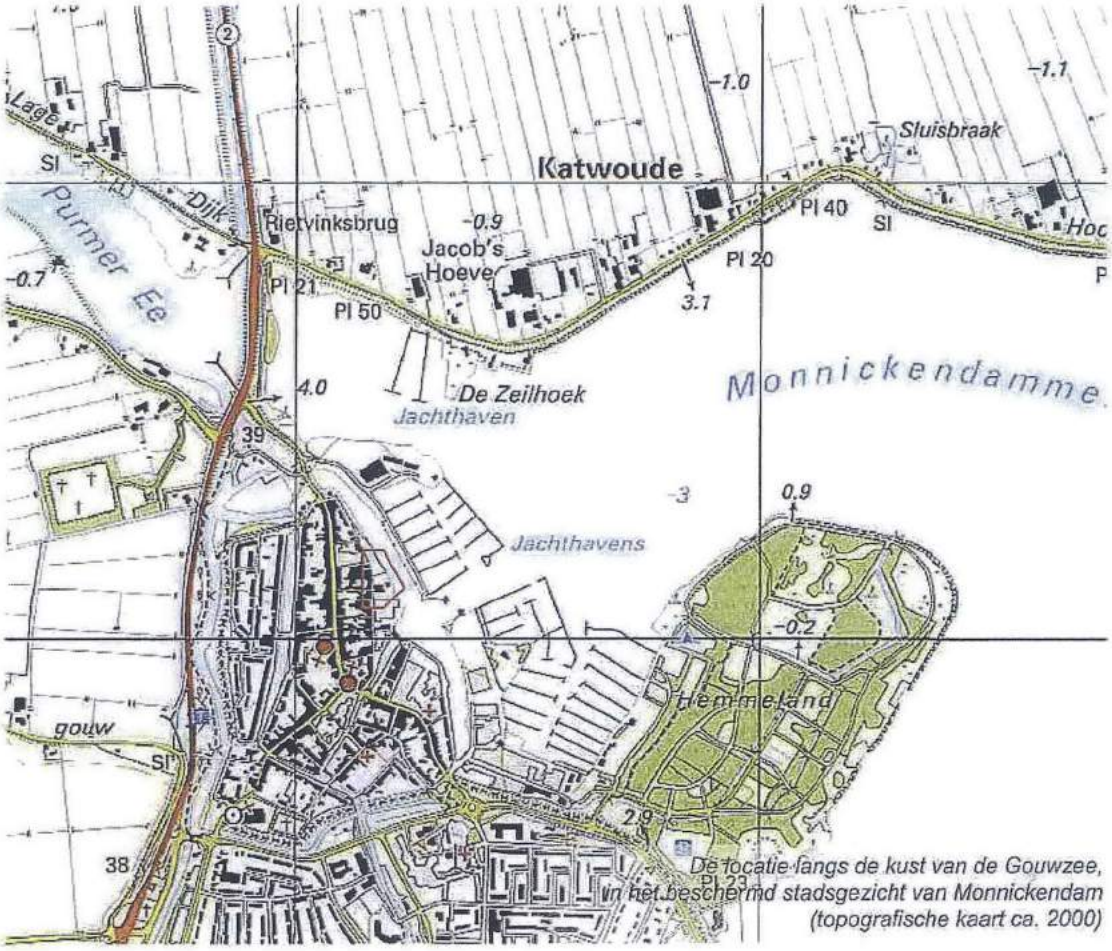




Overzicht huidige situatie (2011)

De onderzoeksvragen voor dit stedenbouwkundig advies zijn (op basis van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit en de wensen van Hakvoort zoals vastgelegd in het Masterplan) als volgt:

- Welke beleidsmatige, milieutechnische en ruimtelijke randvoorwaarden kent de locatie met betrekking tot de mogelijke uitbreiding van de scheepswerf?
- In hoeverre is uitbreiding van het totale volume aan werfloodsen op deze locatie mogelijk? Wat is het maximale laadvermogen van de locatie?
- In hoeverre is het nog stedenbouwkundig verantwoord om de werfloodsen richting het water uit te breiden?
- In hoeverre is het nog stedenbouwkundig verantwoord om de werfloodsen te verhogen?
- Welke randvoorwaarden moeten er aan de vormgeving en uitstraling van de gebouwen worden meegegeven om passend te blijven binnen het beschermd stadsgezicht?
- Welke randvoorwaarden stelt de uitbreiding van de werf nog meer, bijvoorbeeld aan de inrichting van de buitenruimte? Hoe kan de extra parkeerbehoefte of de wens om te laden en lossen op eigen terrein verantwoord ruimtelijk worden ingepast?



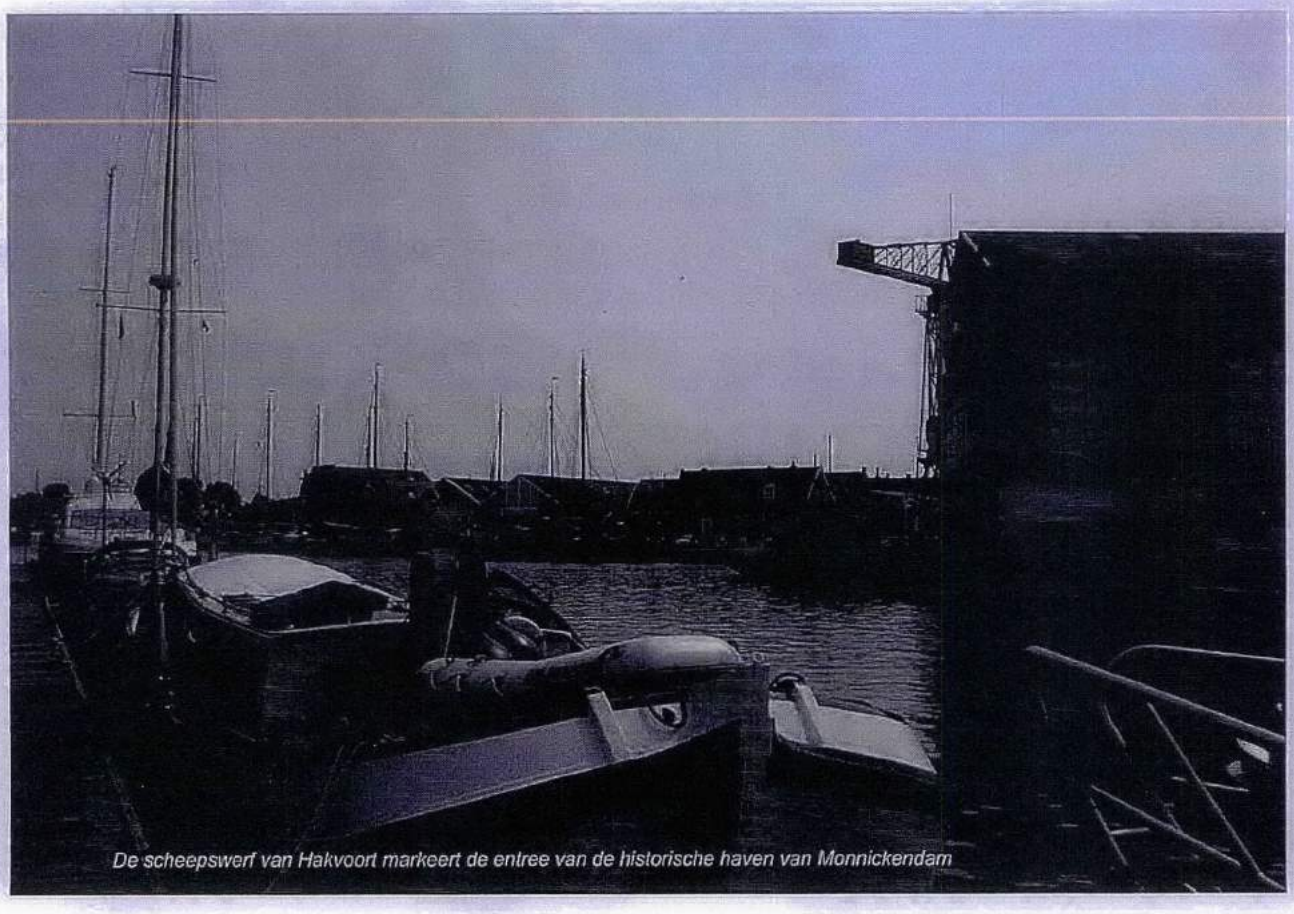
De locatie langs de kust van de Gouwzee, in het beschermd stadsgezicht van Monnickendam (topografische kaart ca. 2000)

1.2 Impressie van de huidige situatie

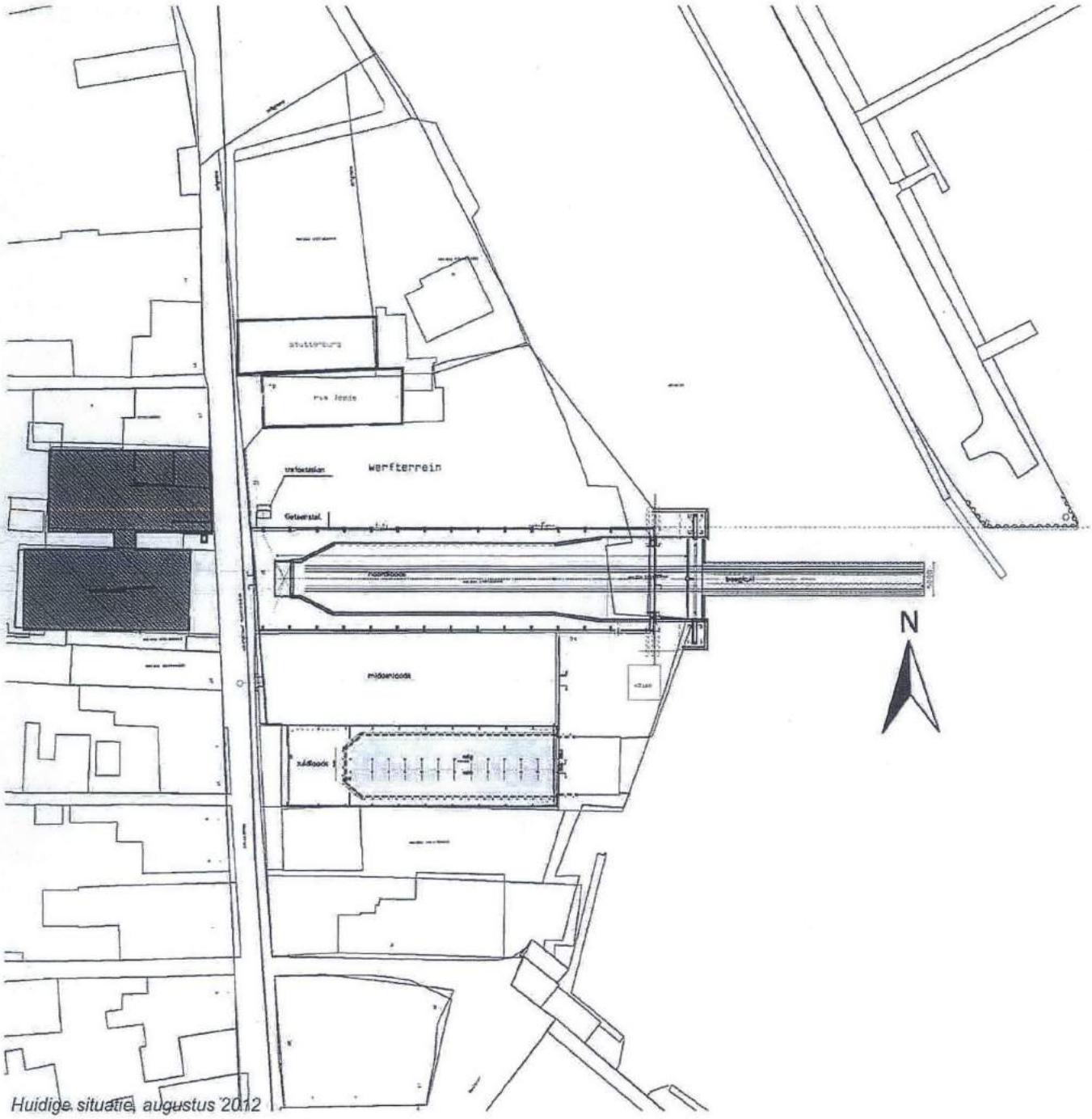
Hakvoort ligt aan de Gouwzee in het historische binnenstad van Monnickendam. De huidige situatie van Hakvoort is een door de eeuwen heen, langzaam, gegroeide situatie.
Het grootste deel van het bedrijf ligt aan de oostzijde van de Havenstraat en bepaalt mede door de vorm en schaal van de bebouwing het maritieme karakter van dit deel van Monnickendam. Deze bebouwing markeert de entree van de historische haven van Monnickendam. Aan de andere zijde van de Havenstraat zijn in een tweetal loodsen de kantoren, timmerwerkplaats en kantine van het bedrijf gelegen.

Aan de westzijde van de Havenstraat liggen twee gebouwen, voornamelijk in gebruik als kantoor- en kantineruimte. Het grootste gebouw ligt wat terugliggend vanaf de Havenstraat, waardoor er op dit punt wat ruimte in het straatprofiel ontstaat.

Aan de oostzijde van de Havenstraat liggen vier (grotere) loodsen welke aan de waterkant zijn gelegen, te weten Zuidloods, Middenloods, Noordloods en RVS loods. Bovendien staat er nog het gebouw Stuttenburg, een voormalig restaurant.



De scheepswerf van Hakvoort markeert de entree van de historische haven van Monnickendam

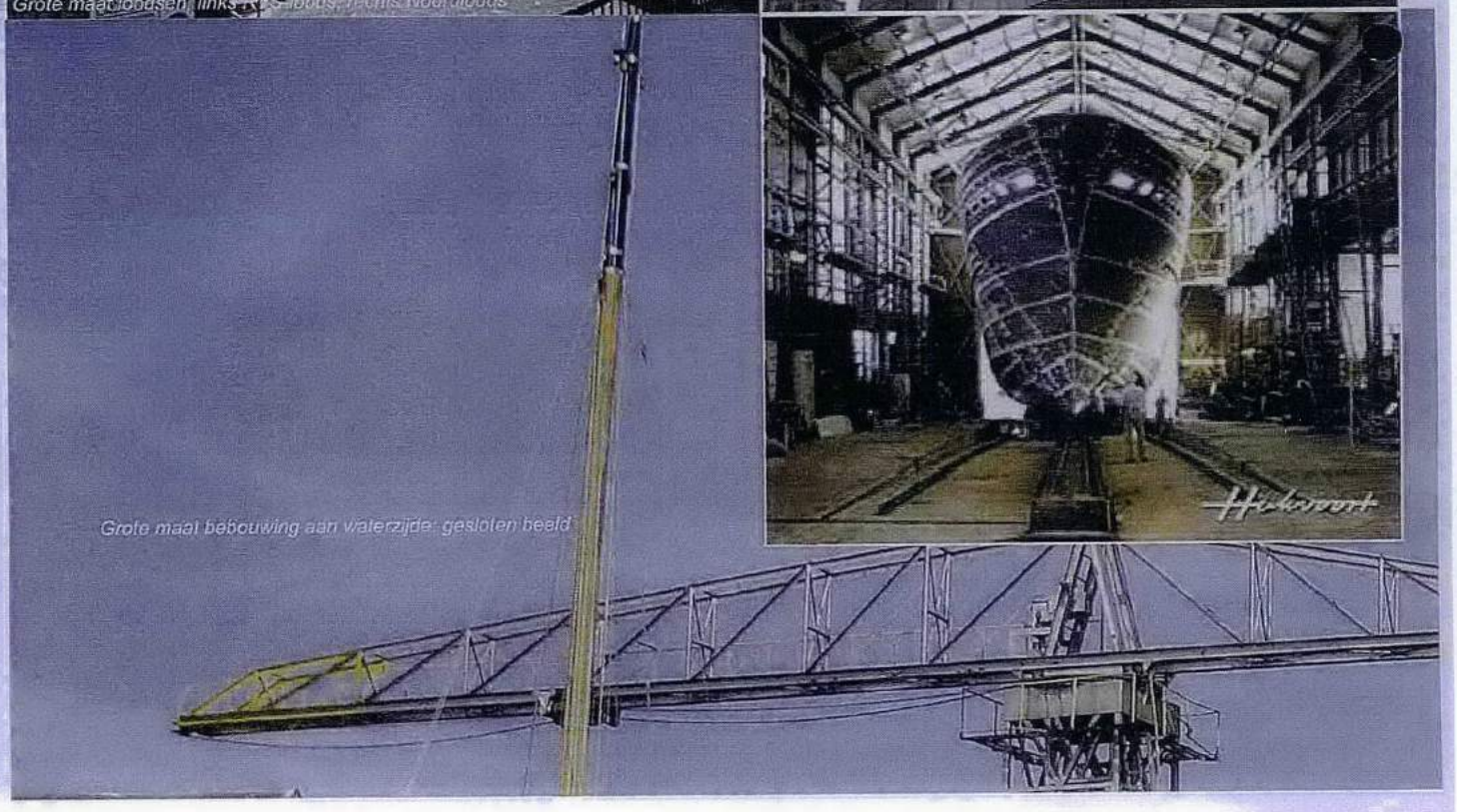


Huidige situatie, augustus 2012

Havenstraat, kantoren (links) en Noordloods (rechts)

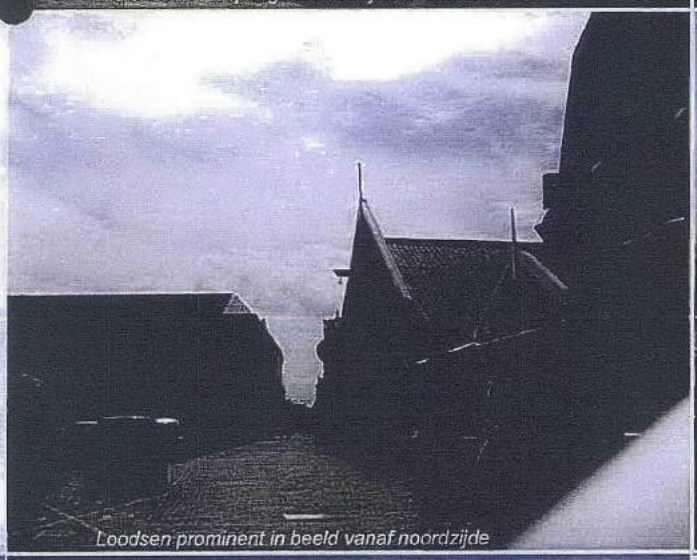
Grote maat loodsen, links Zuidloods, rechts Noordloods

Grote maat bebouwing aan waterzijde: gesloten beeld



Historische verspringende rooilijn Havenstraat

Doorzicht op terrein geeft visuele/voelbare relatie met water



Loodsen prominent in beeld vanaf noordzijde

Verspringende rooilijn aan waterzijde

Zicht vanaf de zuidzijde:
De omliggende gebouwen zijn van beperkte omvang.

De grote loodsen laten het historische stadsgezicht in tact:
Afscherming van de historische haven moet voorkomen worden

1.3 Masterplan Hakvoort

Voor toekomstige ontwikkelingen heeft Hakvoort in 2011 een Masterplan op laten stellen door W3 architecten. Dit Masterplan schetst de ideeën die Hakvoort voor de komende twintig jaar voor ontwikkelingen op deze locatie heeft. Voor de inrichting van de buitenruimte/parkeervoorzieningen op de locatie Hakvoort is een gefaseerde ontwikkeling mogelijk, afhankelijk van de beschikbaarheid van terreinen en de realisatie van nieuwe loodsen.

Beoogde ontwikkelingen volgens Masterplan:

- Het verlengen van de scheepshelling, de aanleg van landhoofden en het afgraven van een landtong *(hiervoor is reeds een omgevingsvergunning verleend en gerealiseerd).*
- Het plaatsen van een transformatiehuisje naast de Noordloods, later te integreren in de nieuwe Noordloods. *(hiervoor is reeds een omgevingsvergunning verleend).*
- Het verlengen van de Noordloods met ruim 7 meter *(hiervoor is een omgevingsvergunning aangevraagd).*
- Het verhogen van de Middenloods met 3 meter.
- Het slopen van het gebouw Stuttenburg, het realiseren van een nieuwe parkeervoorziening voor de werknemers en bezoekers van Hakvoort op de locatie Stuttenburg, en het plaatsen van een hekwerk rond het nieuwe parkeerterrein. (*Parkeerbehoefte: compensatie vervallen plaatsen op bestaand terrein en nieuwe plaatsen op basis van uitbreiding bvo*)*
- Uitbreiden Zuidloods en creëren nieuwe Noordloods, ten behoeve van 2 nieuwe dokken (zie tekening Masterplan), vernieuwen RVS loods (zie tekening Masterplan).
- Sloop van de woning achter Stuttenburg, Havenstraat 21.
- Havenstraat 29: ontwikkelen wonen boven winkels, al dan niet met ondergronds parkeren. Het creëren van zeven (openbare) langsparkeerplaatsen naast de nieuwe RVS loods en het parkeerterrein en de afkoop van drie plaatsen**.

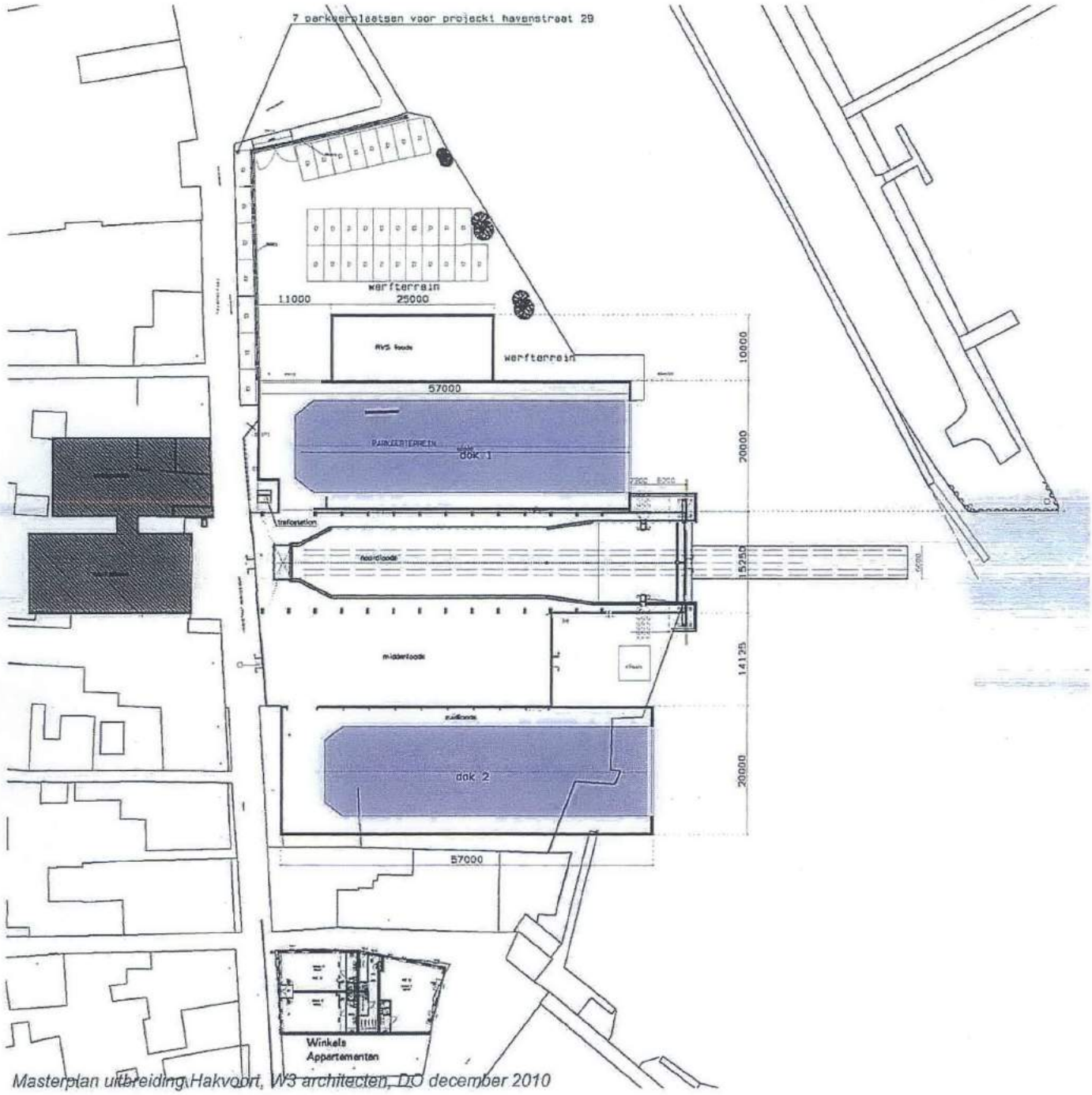
Aanvullende wensen/eisen:

- Bedrijfsvoering: de logica van de opeenvolging van loodsen (situering van de loodsen naast elkaar) moet ook in het nieuwe ontwerp behouden blijven.
- De bedrijfsvoering is van invloed op de hoofdvorm van de loodsen. De dakvorm van de Noordloods in het verleden met de gemeente afgestemd ten behoeve van lichttoetreding Havenstraat. Meerdere knikken in het dak zijn niet haalbaar in verband met de kraanbanen binnen.
- Situering op de kavel (er moet voldoende ruimte voor een fatsoenlijke boothelling aan de havenzijde zijn). Efficiënt gebruik van het terrein = loodsen zo groot mogelijk, van voorkant naar achterkant terrein.
- Een goede toegankelijkheid van de loodsen is uitgangspunt, met name een verbetering van de aanvoer van materialen vanaf de Haringburgwal verdient aandacht. Voor de nieuwe dokken geldt een goede toegankelijkheid vanaf het water.
- Laden en lossen op eigen terrein mogelijk maken. Hieraan gekoppeld de compensatie van de openbare plaatsen die door de nieuwe aanvoerroute voor lange vrachtauto's c.q. entree van het nieuwe parkeerterrein van Hakvoort verloren gaan.

---

* De gemeente eist de realisatie van het parkeren op eigen terrein en/of elders.

** De door Hakvoort gewenste ontwikkeling van woningen boven detailhandel op de hoek met de Brugstraat wordt als zelfstandige opgave gezien en staat in principe los van de ruimtelijke ontwikkeling van de werf. Deze ontwikkeling is wel in het Masterplan van Hakvoort opgenomen. Het bedrijf wil de ruimtevraag die het appartementencomplex ten aanzien van parkeervoorzieningen oproept in dit plan meenemen.



Masterplan uitbreiding Hakvoort, W3 architecten, DO december 2010

2. BELEIDSKADER

2.1 Planologische ruimte op de locatie

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de beleidskaders, waarmee bij het opstellen van dit stedenbouwkundig advies rekening is gehouden (*zie conclusie in 2.5*).

Bestemmingsplan Monnickendam Binnenstad 1976

De ontwikkelingsruimte voor de locatie is op dit moment geregeld in het vigerende bestemmingsplan Monnickendam Binnenstad 1976. Het plangebied heeft voor het grootste deel een bedrijfsbestemming (bedrijf, scheepswerf). Het gebouw dat in gebruik is als RVS-loods heeft een horecabestemming.
In het geldend bestemmingsplan zijn in het beschermd stadsgezicht gevelwandkaarten opgenomen. Op deze kaarten is iedere gevel binnen het beschermd stadsgezicht ingetekend. Dit vormt de uitgangssituatie voor de goot- en bouwhoogte van deze gevels. De gevelwandkaarten zijn in dit bestemmingsplan vertaald. Per pand is de goot- en bouwhoogte van de kaarten afgemeten en op de verbeelding opgenomen. Hiermee is de bestaande situatie van de gevels vastgelegd.
Bovendien is in het beschermd stadsgezicht gewerkt met een gevellijn. Dat betekent dat bij eventuele nieuwbouw gebouwen in de gevellijn gebouwd moeten worden. Daarmee blijft ook het verloop van de gevels in stand.

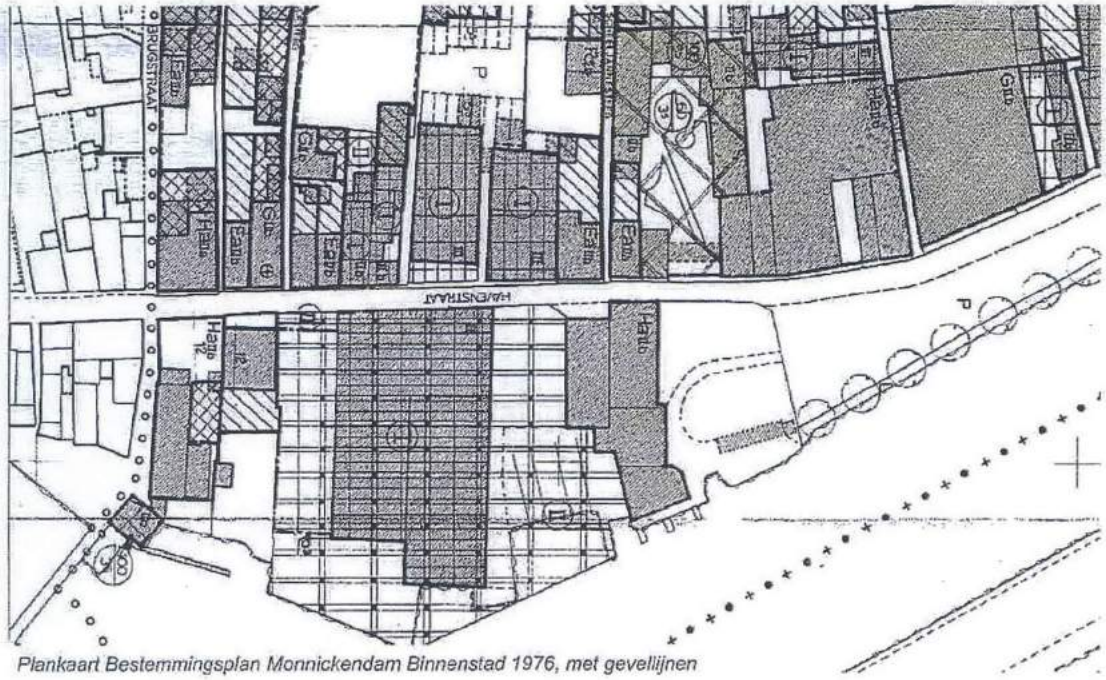
Verbeelding Voorontwerp bestemmingsplan Binnen de Vesting 2013

Voorontwerp bestemmingsplan Monnickendam binnen de Vesting 2013

In het kader van de actualisering van de oude bestemmingsplannen van de gemeente, wordt een Bestemmingsplan Monnickendam Binnen de Vesting 2013 gemaakt.
Voor het beschermd stadsgezicht is in het Bestemmingsplan Monnickendam Binnen de Vesting 2013 een dubbelbestemming opgenomen. Deze dubbelbestemming is behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, herstel en de uitbouw van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing. In de dubbelbestemming worden regels gesteld aan de bebouwing. Ook is voor een aantal werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning nodig.

De gevelwandenkaarten en de gevellijnenkaarten in het geldende bestemmingsplan Binnenstad 1976 blijven ook in het nieuwe bestemmingsplan uitgangspunt.

Gevelwandenkaart van de Havenstraat zuidzijde zoals opgenomen in het Bestemmingsplan Monnickendam Binnenstad 1976



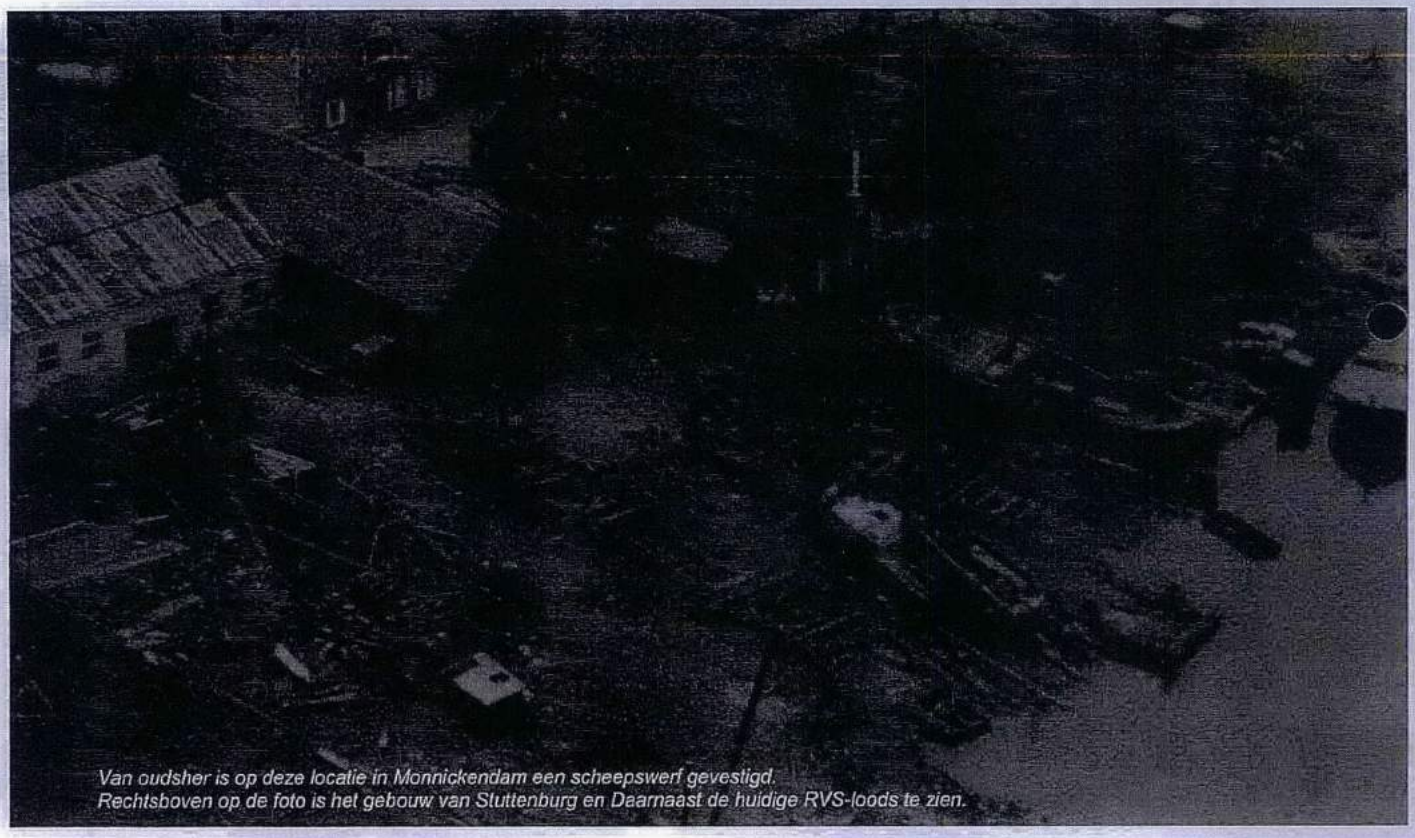
Plankaart Bestemmingsplan Monnickendam Binnenstad 1976, met gevellijnen

2.2 Vestigingsbeleid gemeente Waterland

Beleidskader gemeente ten aanzien van bedrijvigheid in de binnenstad

Er is bij de gemeente Waterland géén specifiek beleidskader ten aanzien van bedrijvigheid. Ook in het coalitieakkoord Waterland 2010-2014 voor het college van burgemeester en wethouders is hierover niet opgenomen.
De gemeente Waterland wil het verouderde bedrijventerrein Galgeriet vernieuwen en onderzoekt op dit moment op welke wijze bestaande bedrijven in het plan kunnen worden geïntegreerd. Zij doet dit over het algemeen in samenwerking met ondernemers en met een planmatige aanpak. *
Voor bedrijven die vertrekken van Het Galgeriet en voor andere bedrijven uit de binnenstad van Monnickendam die geen uitbreidingsruimte hebben is het nieuw bedrijfserf Katwoude in ontwikkeling.
Bovengenoemde gemeentelijk planvorming ten aanzien van binnenstedelijke bedrijvigheid past niet voor Hakvoort. De werf heeft een sterke binding met de huidige locatie door de ligging aan het water.

* Ook dit spve is in samenwerking met gemeente, ondernemer en extern stedenbouwkundig adviesbureau tot stand gekomen.



Van oudsher is op deze locatie in Monnickendam een scheepswerf gevestigd.
Rechtsboven op de foto is het gebouw van Stuttenburg en Daarnaast de huidige RVS-loods te zien.

2.3 Ruimtelijk kwaliteitsbeleid gemeente Waterland

Beschermd stadsgezicht en welstandstoetsing

De bedrijfslocatie van Hakvoort ligt binnen het welstandsgebied 'Historische kern Monnickendam'. Dit gebied betreft het huidige (door het Rijk aangewezen) beschermde stadsgezicht en de voorgenomen uitbreiding hiervan.
Het welstandstoezicht moet een bijdrage leveren aan het maximaal behouden en versterken van de stedenbouwkundige, morfologische, architectonische en culturele waarden van de binnenstad van Monnickendam. Het welstandstoezicht is gericht op het handhaven, herstellen en versterken van de ruimtelijke karakteristiek en de samenhang van het gebied. In het beschermde stadsgezicht zijn alle ingrepen vergunningsplichtig. Bijzondere functies mogen afwijken van de gebruikelijke massa, opbouw, materiaalgebruik en vorm
De monumentale panden in dit gebied zijn beschermd wat betreft vorm en detaillering, zo kan het oorspronkelijke karakter worden behouden. De panden van Hakvoort zijn geen monumenten en staan ook niet op de lijst met beeldbepalende panden.

De welstandsnota beschrijft de bebouwingskarakteristieke van dit gebied als volgt:

Kenmerken Historische kern Monnickendam
Door de compactheid van de bebouwing in de binnenstad is er, behalve via stegen, nauwelijks relatie met het achterliggend stedelijk gebied. Kenmerkend zijn de laag gelegen stoepen als gevolg van de door dijkophoging hoger gelegen rijweg.
De historische bebouwing aan de hoofdassen van Monnickendam (Noordeinde, Zuideinde en Kerkstraat) kenmerkt zich door individuele panden binnen aaneengesloten gevelwanden. De meeste gevelwanden staan direct langs de weg in een strakke rooilijn. Hier en daar wordt de strakke rooilijn onderbroken door een bijzondere functie (bijvoorbeeld de kerk) die enkele meters achter de rooilijn ligt.
Behoud van het bebouwings- en verkavelingspatroon is van groot belang aangezien deze patronen de dragers vormen van de stedelijke hoofdstructuur en een belangrijke karakteristiek van het gebied zijn. Nieuwe ruimtevormende elementen (o.a. bebouwing) dienen in de stedelijke hoofdstructuur te worden ingepast. Het karakter van het gebouw dient te passen bij de regionale uitstraling en cultuurhistorische betekenis van het gebied.
Naast de stedenbouwkundige structuur is ook in de aard van de bebouwing het karakter van de vroegere waterstad bewaard gebleven.

Archeologie en cultuurhistorie

Sinds 1 september 2007 is in Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht. Deze wet zorgt ervoor dat ons archeologische erfgoed wordt beschermd. Naar aanleiding van deze wet heeft de gemeente Waterland in 2011 een archeologienota vastgesteld. Het doel van dit beleid is om effectief en zorgvuldig om te gaan met archeologie.

In de gemeentelijke archeologienota wordt een direct relatie tussen welstandstoetsing en archeologie gelegd door het rekening houden van mogelijke aanwezige archeologische waarden bij (restauratie-) werkzaamheden aan bouwkundige monumenten.
Achter een relatief jonge gevel van een gebouw kunnen incidenteel bouwresten schuilgaan die eeuwen ouder zijn dan op grond van de buitenkant van het gebouw verondersteld zou kunnen

worden. Het bestuderen daarvan is het werkterrein van de bouwhistoricus. Dergelijke bouwresten bevatten vaak veel informatie over de architectuur- en bouwhistorie van het bouwwerk, maar zijn zelden op de monumentenlijst geplaatst, waardoor zij het gevaar lopen ongezien te verdwijnen. Daarnaast kunnen onder de bestaande bebouwing in vooral historische kernen archeologische waarden verborgen liggen.

Aan de omgevingsvergunning voor sloop kunnen voorschriften verbonden worden ter bescherming van de archeologische waarden. Dit houdt in dat mogelijk een bouwhistorisch onderzoek wordt voorgeschreven of dat voorafgaand aan sloop onder het maaiveld een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd.

- Voor de sloop van Stuttenburg is géén bouwhistorisch onderzoek vereist omdat het geen beeldbepalend pand betreft.
- Van oudsher is er een scheepswerf op deze locatie gevestigd geweest. Aandacht moet uitgaan naar de archeologische waarden aanwezig in de ondergrond. Archeologisch onderzoek is in dit gebied verplicht voor plannen groter dan 100 m2 en dieper dan 35 cm.

2.4 Ontwikkelingsruimte volgens Provinciale Structuurvisie

De provincie Noord-Holland zet de komende dertig jaar in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. (Structuurvisie Noord-Holland 2040; Kwaliteit en veelzijdigheid).
De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. Zij streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen voor bus en trein, bedrijventerreinen, ondergronds bouwen en hoogbouw.

Volgens de kaarten behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie ligt het plangebied binnen "bestaand bebouwd gebied". Ontwikkelingen op de locatie betekenen een herstructurering/verdichting binnen het bestaand bebouwd gebied. Bij het maken van plannen in het bestaande bebouwde gebied hebben gemeenten een grote mate van beleidsvrijheid.

2.5 Conclusie: beleidskader voorgenomen ontwikkeling op deze locatie

- Voor de beoogde ontwikkeling is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Het huidige bestemmingsplan voldoet niet meer aan de ontwikkelwensen van het bedrijf voor wat betreft de functie van het gebied, de voetprint van de bebouwing, de hoogte en de diepte van de gebouwen.

- De ontwikkelingslocatie ligt binnen 'Historische kern Monnickendam' waar strenge eisen aan welstand worden gesteld op het gebied van rooilijn, volume en uitstraling van de bebouwing. De aard van de bebouwing is watergerelateerd. Voor een omgevingsvergunning is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

- Binnen het Beschermd Stadsgezicht dient bij nieuwe ontwikkelingen (zoveel mogelijk) aangesloten te worden op bestaande (historische) rooilijnen en gevelbeeld voor nieuwe bebouwing of erfafscheidingen/hekwerken.

Beoogde ontwikkelingsruimte ten noorden van het huidige bedrijfsterrein: locatie Stuttenburg

3. TOETS AAN MILIEU - EN OMGEVINGSASPECTEN

Voor de scheepswerf en omgeving kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden een rol spelen. Het uitgangspunt voor ontwikkelingen rond de werf is dat er een goede omgevingssituatie blijft bestaan. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de milieu- en omgevingsaspecten beschreven *(zie conclusie in 3.8)*.

3.1 Hinder bedrijven

Hakvoort was tot voor kort een provinciale inrichting. Het bestaande terrein kent geen zonering meer. Het bedrijf heeft voor de bestaande bedrijfsactiviteiten een geldende milieuvergunning.

Geluid is de belangrijkste hinderfactor op het bedrijf (metaalbewerking), naast bijv. het werken met chemische materialen (spuiterij). Voor nieuwe ontwikkelingen is een nieuwe milieuvergunning nodig. Het is van belang om vooraf duidelijk en inzichtelijk te maken welke geluidsbelasting de nieuwe uitbreiding geven en of deze voldoen aan de geluidsnormen. *De huidige activiteit produceert zo weinig geluid dat de aanwezigheid van woningen op 8 meter van het bedrijf verantwoord is.*

Voor bedrijfsuitbreiding van Hakvoort is een nieuwe milieuvergunning noodzakelijk. Bij de afgifte van de nieuwe milieuvergunning zal rekening gehouden moeten worden met de afstanden zoals die nu in de binnenstad gelden. Hakvoort moet met akoestisch onderzoek aantonen dat voldaan wordt aan de geluidsnormen die gelden in de binnenstad.

Eventuele uitbreidingen mogen geen belemmering vormen voor bestaande hindergevoelige functies in de omgeving.

Daarnaast is in het voorontwerp Bestemmingsplan Monnickendam binnen de Vesting 2013 een 'geluidzone - industrie' opgenomen. Voor het bouwen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' geldt de volgende regel:
"Een op grond van de daar voorkomende bestemming(en) toelaatbaar geluidsgevoelig object, of de uitbreiding daarvan, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de gevel van dit geluidsgevoelige object niet hoger mag zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde."

3.2 Geluidhinder en parkeren

Wegverkeerslawaai

Het verkeer op de wegen rond Hakvoort heeft geen invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf, omdat het geen geluidgevoelige bestemming is.
Ontwikkelingen zullen de verkeersdruk op het gebied door aan Hakvoort gerelateerd verkeer nauwelijks beïnvloeden. In de aanvraag omgevingsvergunning dient dit nader te worden onderbouwd.

Bereikbaarheid

Om de wegen en panden in de binnenstad van Monnickendam te beschermen is een gewichts- en lengtebeperking ingesteld voor vrachtwagens: maximaal 18 ton, maximaal 10 meter lengte. Dit heeft gevolgen voor de bevoorrading van Hakvoort.
Hakvoort heeft een ontheffing voor de aanvoer met grotere vrachtwagens. Deze wagens moeten op de Havenstraat laden/lossen en belemmeren daarmee de doorstroming in dit deel van de bin-

nenstad. Bovendien mogen deze niet doorrijden de stad in en moeten achteruit via de Haringburgwal weer de stad uit.
Vanwege de verkeershinder is een andere oplossing voor het laden– en lossen wenselijk. Het Masterplan voorziet in een aanvoerroute over eigen terrein. Dit gaat ten koste van 7 openbare parkeerplaatsen

Parkeren

De locatie ligt aan weerszijden van één van de toegangswegen van Monnickendam (de Havenstraat) en grenst aan een belangrijke openbare parkeerplaats op de Haringburgwal. De parkeerdruk op dit deel van de binnenstad groot.
Nieuwe bouwplannen mogen de parkeerdruk op het openbare gebied niet vergroten. Hakvoort dient de parkeergelegenheid voor het eigen personeel nu en in de toekomst op eigen terrein (en/of elders op een daarvoor geschikte locatie) op te lossen.

De parkeernorm die de gemeente Waterland hanteert, is gebaseerd op de CROW.

- Het Masterplan voorziet in toename van 1470 m2 ten opzichte van de bestaande bebouwing inclusief het aanwezige woonhuis (ca. 160 m2). Op basis van een normering van 1,7 plaats per 100 m2 bvo (arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf, centrum, matig stedelijk) dient het plan in minimaal 25 extra parkeerplaatsen te voorzien.
- Op dit moment wordt ook op het opslagterrein tussen de huidige RVS-loods en de Noordloods geparkeerd, ca. 9 plaatsen. Wanneer dit opslagterrein bebouwd wordt dienen deze 9 plaatsen gecompenseerd te worden.
- Voor de voorgenomen ontwikkeling Havenstraat 29 is door Hakvoort met de gemeente overeenstemming bereikt over het aantal parkeerplaatsen: 7 (openbare) parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd en 3 plaatsen kunnen worden afgekocht (parkeerfonds). De ruimtelijke ontwikkeling aan de Havenstraat 29 wordt in dit stedenbouwkundig advies niet beoordeeld. Hakvoort wil de 7 parkeerplaatsen benodigde parkeerplaatsen op de locatie Stuttenburg realiseren.
- Maatregelen die ten koste gaan van openbare parkeerplaatsen, zoals een verandering in de aanvoerroute (zoals in het Masterplan is voorzien), dienen ook op eigen terrein (en/of elders op een daarvoor geschikte locatie) gecompenseerd te worden. Met de verandering van aanvoerroute verdwijnen op basis van het Masterplan 7 plaatsen, maar kan tevens 1 extra plaats ter hoogte van de huidige inrit van de woning achter Stuttenburg worden gerealiseerd (deze woning is in het Masterplan verdwenen).

3.3 Bodemsituatie

In het kader van de onderzoeksplicht dient onder andere de bodemgesteldheid in het plangebied in kaart gebracht te worden. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen dit (eventueel) heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daarbij is wettelijk bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu. Ook voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning is het dan ook noodzakelijk dat de kwaliteit van de bodem wordt vastgelegd.
Voor nieuwbouwlocaties moet een bodemonderzoek worden verricht alvorens een omgevingsvergunning kan worden afgegeven.

3.4 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Het gebied heeft op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland, de aanduiding gebied met archeologische verwachtingen.

Archeologie

Op 1 september 2007 is de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Deze wet wijzigt de Monumentenwet 1988 en geeft onder meer uitvoering aan het (Europese) Verdrag van Malta uit 1992.
Belangrijkste uitgangspunten van dit verdrag zijn het zorg dragen voor het behoud en de bescherming van archeologische waarden en het principe dat de verstoorder van het bodemarchief de kosten betaalt van noodzakelijk archeologisch onderzoek. Voor de ruimtelijke ordening is het van belang dat de Wamz uitgaat van de koppeling van archeologische waarden aan de ruimtelijke ordening. Voor het bestemmingsplan betekent dit dat de verplichting is neergelegd om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met in de grond aanwezige, dan wel te verwachten, archeologische waarden.

Van oudsher was er op de locatie van Hakvoort een scheepswerf gevestigd. Eerdere archeologische opgravingen tonen dit aan. Voor het plangebied betekend dit dat er mogelijk beperkingen zijn te verwachten door archeologische vondsten. Voor een aanvraag omgevingsvergunning is nader archeologisch onderzoek verplicht. Of de resultaten van dit onderzoek van invloed zijn op mogelijke bouwplannen is onduidelijk.

3.5 Waterhuishouding

De ontwikkelingslocaties in de gemeente Waterland vallen binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). HHNK is verantwoordelijk voor het waterbeheer in het deel van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal.
Bij ontwikkelingen is voor een omgevingsvergunning een wateradvies van HHNK noodzakelijk.

Voor wat betreft de waterkwantiteit is er bij ontwikkelingen nagenoeg geen sprake is van toename van verharding. De toename is dermate klein dat waarschijnlijk geen compenserende maatregelen uitgevoerd dienen te worden.

Op het gebied van waterkwaliteit is het wenselijk om nieuwe plannen de hemelwaterafvoer van daken en schone bestratingen af te koppelen en aan te sluiten op de hemelwaterriolering, of direct af te laten wateren op de aangrenzende waterloop. Tevens dient kritisch te worden gekeken naar de toepassing van uitloogbare materialen, zoals koper, lood en zink.

3.6 Ecologie

Op grond van de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet is in het kader van een bestemmingswijziging inzicht nodig in de mogelijke effecten van het plan op de aanwezige ecologische waarden.

Flora en fauna

De locatie grenst aan de Ecologische Hoofdstructuur Grote Wateren. Dit betekent dat bij uitbreiding aan de waterzijde via een flora– en faunaonderzoek de effecten van de ontwikkeling moeten worden beschreven inclusief hieraan gekoppelde mogelijke compensatiemaatregelen die mogelijk negatieve effecten op kunnen hebben of compenseren.

Voor het plangebied wordt aangeraden om voorafgaand aan de mogelijke sloop van gebouwen - in het juiste seizoen - te onderzoeken of er sprake is van kolonies vleermuizen. Als dat het geval is, kan met eenvoudige technieken de schade aan de kolonieplekken worden gecompenseerd. Wel moet dan worden voorkomen dat er tijdens de sloop vleermuizen in het gebouw aanwezig zijn.

3.7 Kabels en leidingen

Bij werkzaamheden moet rekening worden gehouden met de ondergrondse infrastructuur. Hiervoor is een klikmelding noodzakelijk. Indien noodzakelijk dient in overleg met de nutbedrijven aanpassing van deze infrastructuur plaats te vinden.
Er is in het gebied geen leidingenzone bekend met een zone waarbinnen niet gebouwd mag worden. Vanuit het aspect kavels en leidingen zijn geen belemmeringen voor dit plan te verwachten.

3.8 Conclusie: toets van de milieu- en omgevingsaspecten

- Indien er wordt overgegaan op het wijzigen van het bestemmingsplan of bij de aanvraag van een omgevingsvergunning zullen er onderzoeken moeten worden gedaan naar milieuhinder, verkeersbewegingen, bodem en archeologie.

- Afspraken met het Hoogheemraadschap over bijv. de bergingscapaciteit zijn noodzakelijk: aangezien het terrein op dit moment bijna volledig verhard is zal dit geen probleem opleveren. Ook de vormgeving van de oeverbescherming en aanpassingen aan de waterlijn dienen in overleg te gebeuren.

- Bij uitbreiding aan de waterzijde zal via een flora– en faunaonderzoek de effecten van de ontwikkeling moeten worden beschreven inclusief mogelijke compensatiemaatregelen. Bij sloopwerkzaamheden is een inventariserend vleermuizenonderzoek noodzakelijk.

- Op de locatie dienen een aantal parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Op basis van het Masterplan van Hakvoort zijn dit:
  - Extra plaatsen door de uitbreiding van het aantal bvo: 25 plaatsen (op basis van een uitbreiding met 1470 m2 en een norm van 1,7 plaats per 100 m2 bvo).
  - 9 parkeerplaatsen (nu reeds aanwezig op het opslagterrein).
  - 7 plaatsen in het (openbare) gebied en de afkoop van 3 plaatsen ten behoeve van de planontwikkeling op Havenweg 29.
  - De compensatie van de plaatsen in het openbare gebied die door de ontwikkelingen op de locatie van Hakvoort verloren gaan (volgens het Masterplan: 6 plaatsen).

4. RUIMTELIJK KADER

Monnickendam heeft een rijke geschiedenis. Vele generaties hebben de binnenstad vormgegeven en voortgebouwd aan een patroon dat in essentie de laatste eeuwen nauwelijks veranderd is. Binnen het beschermd stadsgezicht moeten nieuwe ontwikkelingen aansluiten op de identiteit van de plek. Deze identiteit wordt op verschillende schaalniveaus beschreven in de volgende paragraven:

4.1 Op het schaalniveau van het landschap is de plek van de werf aan het water, de kustlijn van de Gouwzee en het Markermeer, belangrijk.

4.2 Op het schaalniveau van de stad Monnickendam is de maat en schaal van de bebouwing van betekenis: de positie in het dakenlandschap van het Beschermd Stadsgezicht.

4.3 Op het schaalniveau van de straat is de afwisseling van massa en ruimte, de ligging aan straat en water en het gebruik van de ruimte (de rooilijnen) belangrijk.

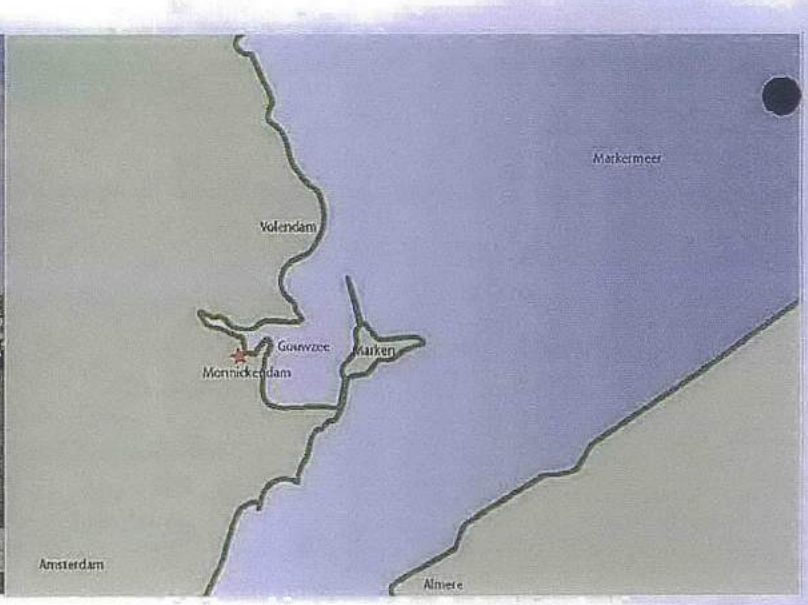
4.4 Op het schaalniveau van het gebouw gaat het om de uitstraling, het kleur- en materiaalgebruik en de detaillering van de bebouwing.

Het ruimtelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen op deze locatie wordt beschreven in 4.5.

4.1 Schaalniveau van het landschap - ligging in de ruimere omgeving

De kustzone van het Markermeer en de regio Gouwzee (Volendam-Edam-Monnickendam) trekken jaarlijks honderdduizenden dagrecreanten uit binnen- en buitenland en ambieert en verwacht groei. De recreatieve kust van Monnickendam heeft de volgende highlights: Gouwzee, binnenhaven, vier moderne jachthavens en recreatiegebied Hemmeland.
De jachtwerf Hakvoort is een complementerend programma bij bovenstaande functies. Voor Hakvoort is de ligging aan groot water van belang. De luxe jachten op de werf geven cachet aan het beeld van de haven van Monnickendam.

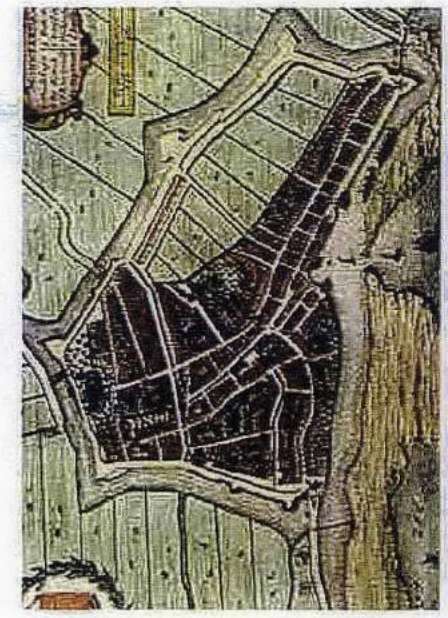
Monnickendam aan het Markermeer
Hakvoort past binnen de recreatieve en watergerichte aantrekkelijkheid van de kustlijn van Monnickendam, maar is geen voorwaarde.



4.2 Schaalniveau van de stad - historische en landschappelijke ontwikkeling

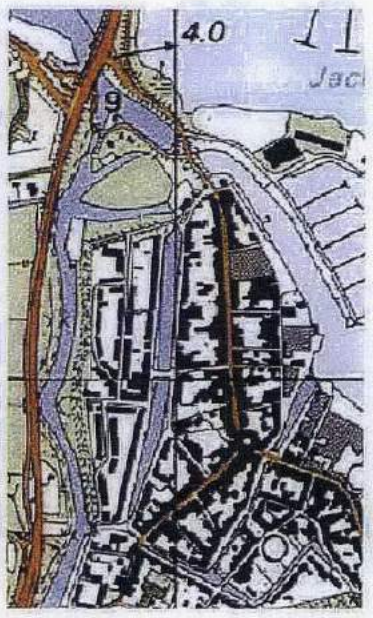
Eb en vloed hadden tot de Middeleeuwen in Noord-Holland eeuwenlang vrijspel. Een van de zeegaten waardoor het water het land kon binnendringen was de Purmer Ee. Deze stroom verbond de Zuiderzee met de Purmer.
Rond 1235 vestigden de eerste monniken zich op Marken. Van daaruit werd in de 12e eeuw land ontgonnen en een nevenvestiging gesticht welke mede tot het ontstaan van Monnickendam leidde. Rond 1355 kreeg Monnickendam als een van de eerste Zuiderzee steden stadsrechten. Met belangrijke voorrechten, waardoor de stad goed op de kaart kwam te staan. Dit betekende het begin van verdere groei. De Speeltoren op de driesprong van de Kerkstraat vormt nog een bewijs uit die periode.
Na 1575 volgde een bloeiperiode voor Monnickendam. De ommuring van de stad werd vervangen door een omwalling met vier poorten en vier bastions. Handel en nijverheid ontwikkelde zich voorspoedig tot in de 15e eeuw. Grote zeeschepen wisten de haven van Monnickendam te vinden, er was een bloeiende handel met, met name, de Oostzeelanden. Rond de havens ontstond bedrijvigheid (scheepsbouw en –onderhoud).

Monnickendam heeft een Beschermd Stadsgezicht:. de oude scheepswerf (sinds ca. 1780 aanwezig) neemt een prominente plaats in het stadsgezicht. De laatste eeuw is de werf sterk van karakter verandert: van een waterkant met voornamelijk open ruimte en wat schaarse bebouwing tot een bijna volledig dichtgebouwde waterkant.
De scheepswerf heeft een sterke functionele relatie met het water. Waar de scheepshellingen voorheen in de open lucht waren gelegen is er tegenwoordig de behoefte om deze helling te beschermen tegen weersinvloeden. Een uitbreiding van de gebouwen en van de kustlijn richting het water is hiervan het gevolg.

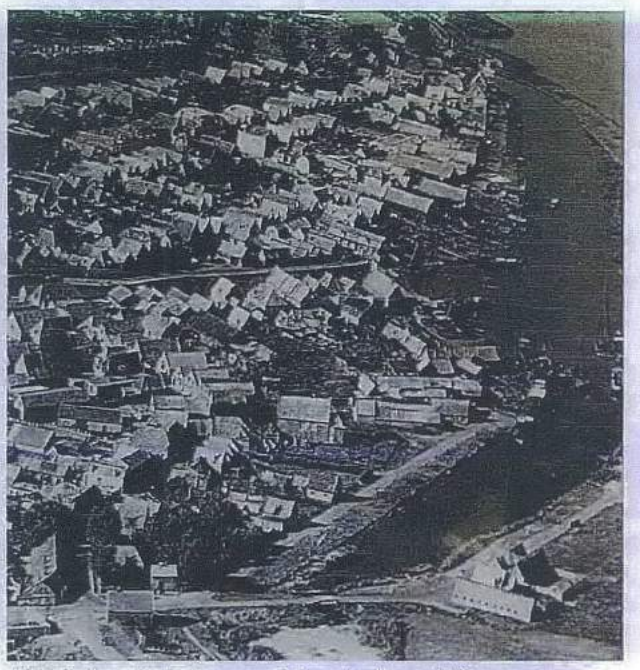


Ca. 1750

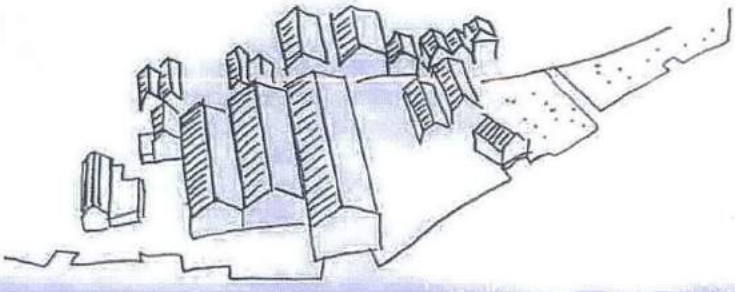
Ca. 1900



Ca. 2000



Historische waterkant: open ruimte met scheepshellingen



Huidige waterkant: enkele grote loodsen rond 't Prooyen en Hakvoort die qua maat en schaal afwijkend zijn van de overige bebouwing in het Beschermd Stadsgezicht.

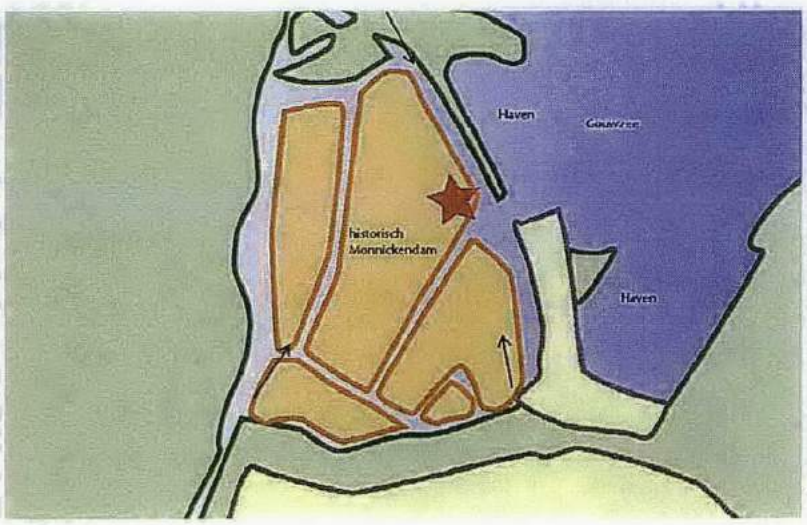
Ligging in dit deel van de stad

De bebouwing van Hakvoort en de kop van 't Prooyen wijkt door de ontwikkeling van de bedrijven qua maat en schaal sterk af van de overige, meer kleinschalige bebouwing in het Beschermd Stadsgezicht. Deze schaalvergroting is in de loop der eeuwen ontstaan door het toenemen van de schaal van de watergebonden bedrijvigheid.
De hoge werfgebouwen bepalen samen met de kerktorens het stedelijk silhouet van Monnickendam vanaf het water.

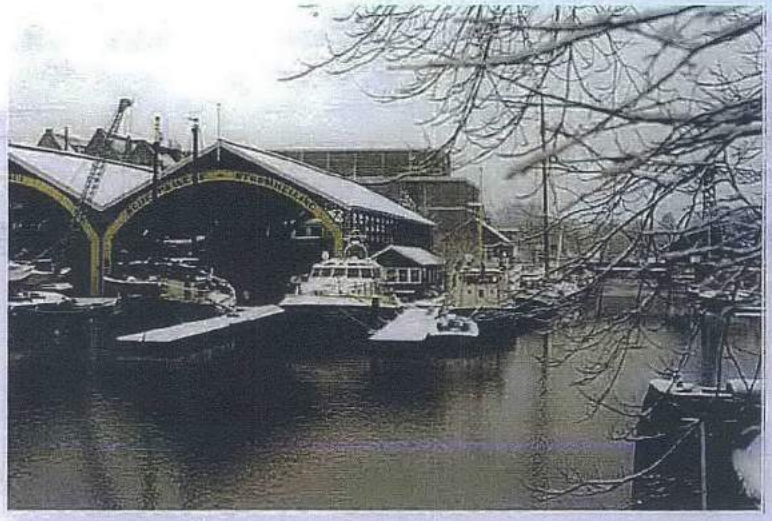
- Scheepswerven van vergelijkbare omvang liggen over het algemeen niet in het silhouet van de steden, maar er net naast of voor, op bedrijventerreinen met watergebonden bedrijvigheid. Voorbeelden hiervan zijn in deze regio te vinden rond het IJsselmeer en het Markermeer (Makkum, Medemblik) en aan de Waddenzee (Harlingen, Franeker). De huidige Noordloods is hoog ten opzichte van de directe omgeving. Voor toekomstige ontwikkelingen moet dit dan ook als maatgevende hoogte worden gezien om het "opliften" van het dak van de stad te voorkomen.

De ontwikkelingsopgave voor dergelijke bebouwing betreft:

- Herkenbaar houden van de oorsprong, de relatie met het water.
- De grote schaal van de bebouwing is verantwoord en passend wanneer de ontwikkeling compact en herkenbaar is en wanneer het contrast met de omliggende bebouwing groot genoeg blijft.
- Bebouwing zodanig vormgeven dat het Beschermd Stadsgezicht niet "afschermt".
- De huidige Noordloods bepaalt de maatgevende hoogte voor toekomstige ontwikkelingen.



Accent in beschermd stadsgezicht



Referentie: historische relatie met het water (scheepswerf Amsterdam).
De functionele relatie van Hakvoort met de plek aan het water is cruciaal.

Referentie: schaal van bijzondere functies wijkt sterk af van de omliggende gebouwen in beschermd stadsgezicht (Oostereiland Hoorn).
Hakvoort vormt een dergelijke "briljant" in het waterfront.

Referentie: bijzondere en herkenbare bebouwing vormt het beeldmerk van de stad (waterfront Trondheim).
Hakvoort heeft in het stadsgezicht van Monnickendam een vergelijkbare rol.

4.3 Schaalniveau van de straat - karakteristieke bebouwingsstructuur

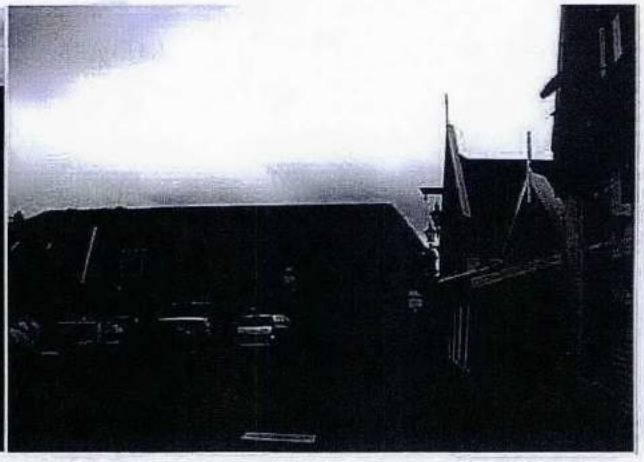
De historische bebouwing aan de hoofdassen in Monnickendam (Noordeinde, Zuideinde en Kerkstraat) kenmerkt zich door individuele panden binnen aaneengesloten gevelwanden. De meeste gevelwanden staan direct langs de weg in een duidelijke rooilijn. Hier en daar wordt de strakke rooilijn onderbroken door een bijzondere functie (bijvoorbeeld de kerk) die enkele meters achter de rooilijn ligt.

De stedelijke hoofdstructuur staat al zeer lang vast. De bebouwing vormt de randen van het openbaar gebied (de straten).
Behoud van het bebouwings- en verkavelingspatroon is van groot belang aangezien deze patronen de dragers vormen van de stedelijke hoofdstructuur en een belangrijke karakteristiek van het gebied zijn. Nieuwe ruimtevormende elementen (o.a. bebouwing) dienen in de stedelijke hoofdstructuur te worden ingepast.
Door de compactheid van de bebouwing is er, behalve via stegen, nauwelijks relatie met het achterliggend stedelijk gebied. De open ruimte op het bedrijfsterrein van Hakvoort zorgen voor enige relatie met het water.
De bebouwing aan de oostzijde van de Havenstraat heeft feitelijk twee voorkanten: aan de Havenstraat en aan de waterzijde.

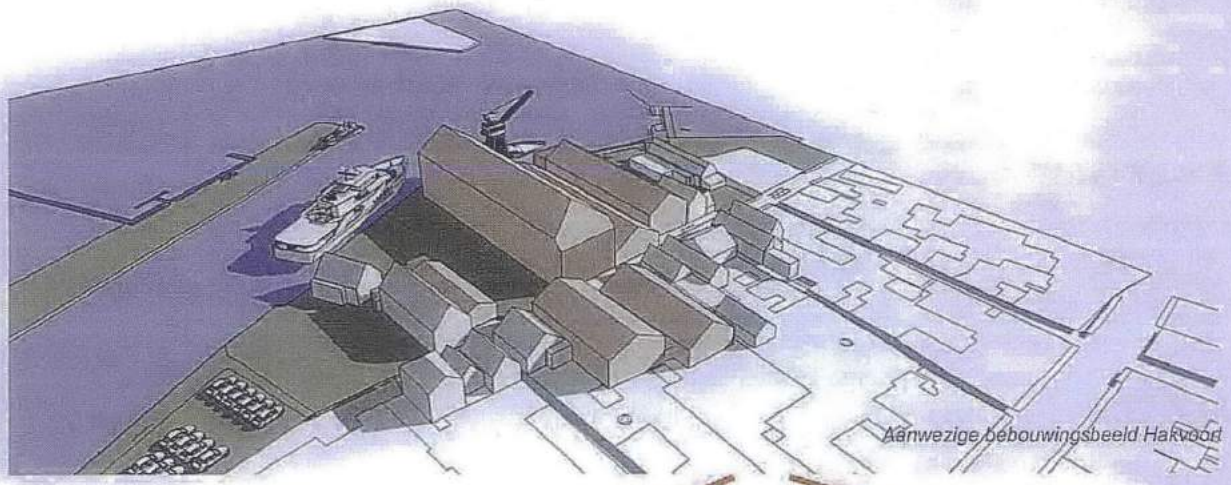
Entree van Monnickendam

De locatie Hakvoort is gelegen aan de Havenstraat; deze plek is een zichtlocatie bij de entree van Monnickendam. De parkeerplaats langs de Haringburgwal en de naar achter liggende rooilijn bij de timmerwerkplaats/kantine van Hakvoort zorgen voor enige ruimte in het straatbeeld.
De overgang van Haringburgwal naar Havenstraat is een ruimtelijk complexe stedelijke situatie. Het huidige pand Stuttenburg vormt een duidelijke markering van de hoek. Over het gebouw vormen de loodsen van Hakvoort een duidelijke "wand".

Prominent in beeld entree Monnickendam via Haringburgwal

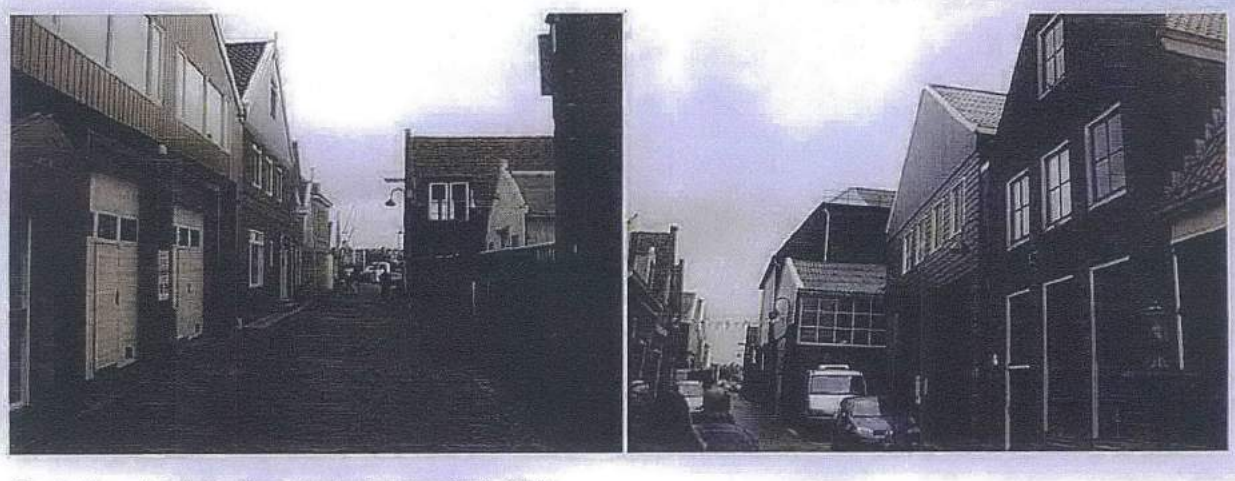


Pand Stuttenburg belangrijk voor markering hoek Havenstraat



Aanwezige bebouwingsbeeld Hakvoort

Huidige silhouet c.q. dakenlandschap



Bescheiden ruimte langs Havenstraat: nieuwe rooilijn is kritiek

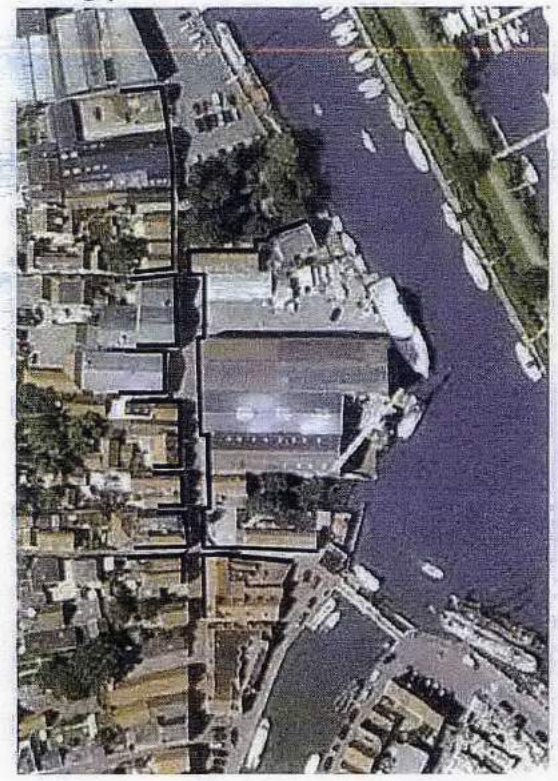
Verspringende rooilijn Havenstraat

De straatruimte in Monnickendam wordt gevormd door de karakteristieke rooilijnen. Deze rooilijn komt voort uit de schakeling van individuele panden en gebouwde erfafscheidingen.
De gevelwand aan de westzijde van de Havenstraat is, met uitzondering van de naar achteren liggende gebouw met timmerwerkplaats en kantine van Hakvoort, recht.
De gevelwand aan de oostzijde van de Havenstraat is verspringend. Door de aanwezige verspringingen wordt er hier en daar een (beperkte) extra maat aan de straatruimte toegevoegd.

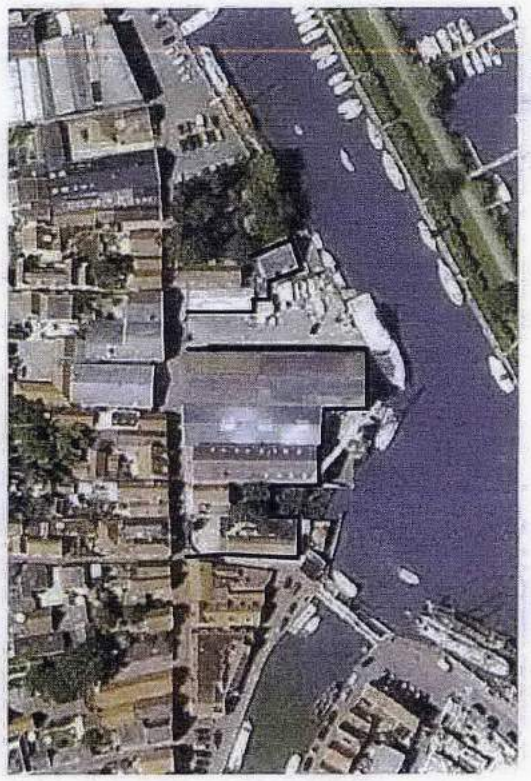
Vanwege de ligging in het Beschermd Stadsgezicht en de aanwezige kwaliteit van de stedelijke structuur zijn bestaande (verspringende) rooilijnen uitgangspunt bij verdere ontwikkelingen langs de Havenstraat. Ter plaatse van de open ruimte in de straatwand wordt de lijn van de huidige RVS loods doorgetrokken Deze ligt iets terugliggend ten opzichte van de huidige Noordloods.

Verspringende rooilijn aan de waterkant

De bebouwing aan de waterzijde heeft een dynamisch beeld, met een verspringende rooilijn, soms tegen de oever aan, soms wat verder naar achteren. De open ruimte is op dit moment ingericht als restruimte en opslagruimte. Ook is er nog een beeldbepalende kraan aanwezig. Voor het silhouet van Monnickendam is de individualiteit van de bebouwing en de pandsgewijs verspringende rooilijn belangrijk.



Karakteristieke verspringende rooilijn Havenstraat



Karakteristieke verspringende rooilijn aan de waterkant

In de loop der jaren is de kustlijn door het functionele gebruik gegroeid en gemodelleerd. Ook nieuwe ontwikkelingen zullen de bestaande waterlijn aanpassen.
Vanaf het land en vanaf het water zijn karakteristieke zichtlijnen aanwezig, essentiële doorzichten die gehandhaafd moeten blijven. Belangrijke doorzichten mogen door nieuwe bebouwing niet geblokkeerd worden. *(zie ook de bijlage 1. Belangrijke zichtlijnen p.62)*

Zicht op sluis vanaf Hakvoort

Te koesteren beeldbepalende doorzichten

Zicht vanaf Galgeriet

Doorzicht op haven

4.4 Schaalniveau van het gebouw - uitstraling van de werfgebouwen

Binnen het Beschermd Stadsgezicht dient bij nieuwe ontwikkelingen (zoveel mogelijk) aangesloten te worden op bestaande rooilijnen en gevelbeeld. De vormgeving en uitstraling van de huidige werfgebouwen sluit aan op de functie, de materialisatie en kleurstelling is traditioneel.

Huidige situatiestraatzijde: traditioneel kleur- en materiaalgebruik, grotere schaal

Aanwezige afwijkende hoofdvorm van de bebouwing: rechts traditionele kap, links samengestelde kap, aansluitend op de functie.,

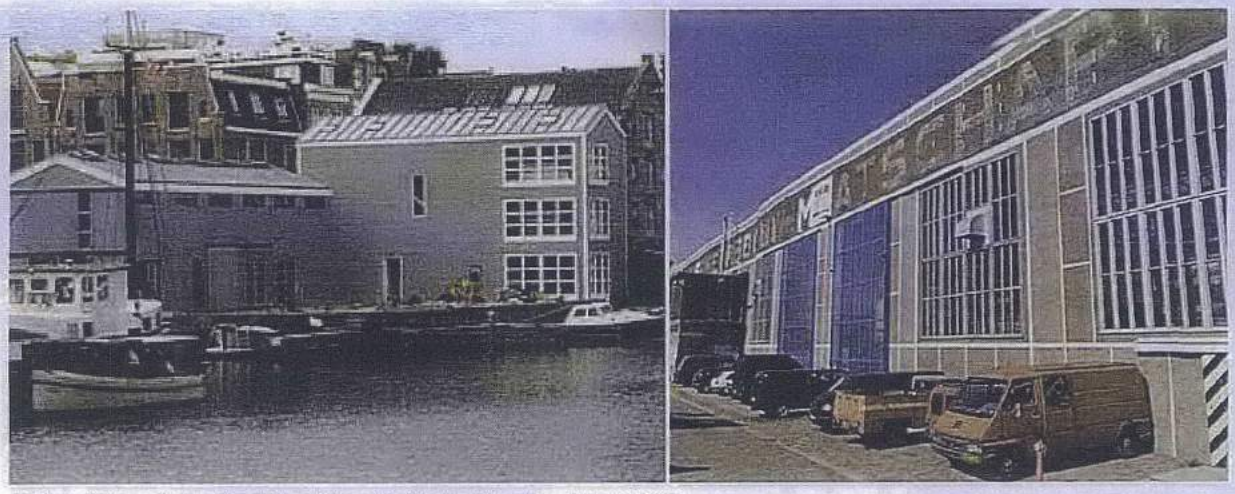
(Nieuw) gevelbeeld Havenstraat

Over het algemeen liggen met Hakvoort vergelijkbare scheepswerven niet in beeldbepalende stadsgezichten, maar op bedrijfsterreinen buiten het centrum. De loodsen hebben dan over het algemeen een kille, grootschalige en industriële uitstraling.

De uitstraling van de huidige bebouwing langs de Havenstraat is divers. Soms is het contrast groot, soms probeert het hier op aan te sluiten. Deze dualiteit geeft de werf een traditioneel rommelig karakter.

Langs de Havenstraat is de zorgvuldige vormgeving van de individuele gebouwen belangrijk. De gebouwen zoeken in kleur- en materiaalgebruik naar harmonie met de omliggende gebouwen. Gesloten gevels zijn langs deze belangrijke toegangsroute ongewenst.

Referentie "fout" straatbeeld: grootschalige, anonieme bedrijfsloodsen, 'gesloten' gevels

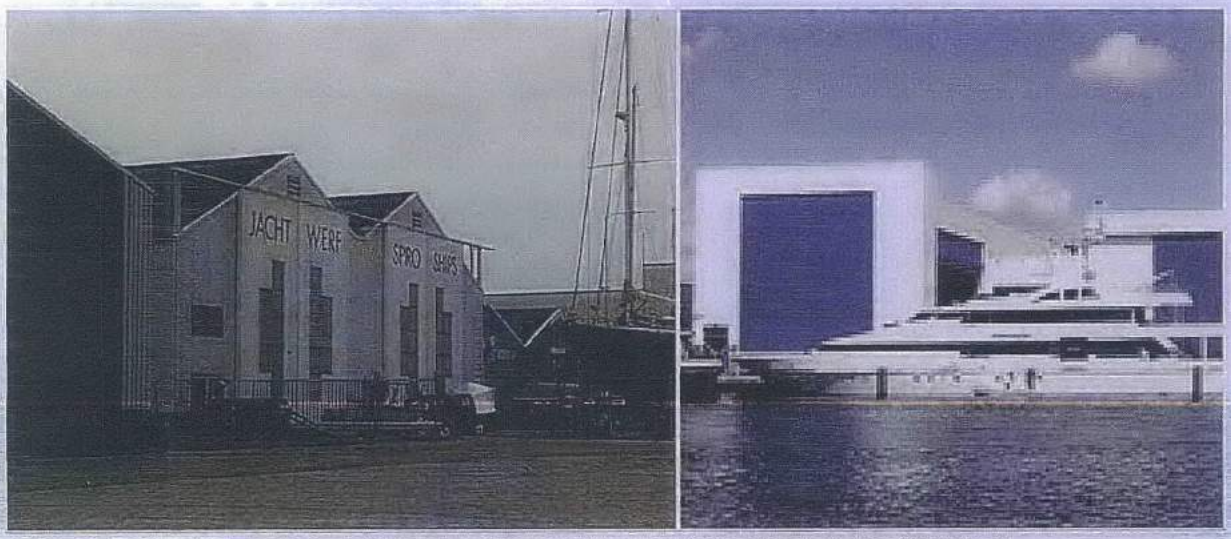


Referentie "goed" straatbeeld: individueel herkenbare panden, 'open' gevels

Aanwezige afwisseling massa en ruimte langs het water, individuele panden en bouwwerken

Huidige waterzijde: industriele uitstraling van de loodsen

(Nieuw) gevelbeeld waterzijde
Bij dergelijke grote gebouwen die zijn georiënteerd op het water is het van belang dat zowel de wegkant als de waterkant als voorkant worden behandeld.
De kwaliteit van de gebouwen uit zich in het gebruik van het gevelmateriaal (hout, glas, staal) en de differentiatie van de gevel. Het kleurgebruik is passend wanneer deze aansluit op het kleurgebruik in de binnenstad: traditioneel kleurgebruik, gedekte kleuren.
De gebouwen contrasteren in grootte, vormgeving en materiaalgebruik met de omliggende gebouwen.



Referentie bedrijventerrein in plaats van binnenstad: niet passend kleurgebruik en materialisatie, 'gesloten' gevels

Referentie herkenbare en eigentijdse vormgeving werfgebouwen mogelijk passend in stadsgezicht Monnickendam: traditioneel kleurgebruik (gedekte kleuren), toepassing van glas, hout in gevel, "open" gevels

4.5 Conclusie: ruimtelijk kader

De stedenbouwkundige maat en schaal van een scheepswerf in relatie tot de maat en schaal van de historische stad van Monnickendam vraagt om een goede inpassing in het stedelijk weefsel. De ruimtelijke randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen zijn:

Schaal van het landschap

- De scheepswerf heeft een sterke binding met het water. De aanwezigheid van de scheepswerf speelt geen rol in de recreatieve aantrekkelijkheid van Monnickendam, maar de nautische uitstraling is wel een voorwaarde voor een bedrijf van dit formaat om op deze plek ruimtelijk acceptabel te zijn.

Schaal van de binnenstad

- De relatie van de stad met het water is beleefbaar door zichtlijnen op en over het water vanaf openbare kades en open ruimtes. Deze dienen behouden te blijven.
- Langs de waterzijde is een sterke wisseling in massa's en hoogtes aanwezig. De oude werfloodsen langs 't Prooyen en de Havenstraat zijn markant aanwezig in het havenfront. In tegenstelling tot andere panden die qua maten sterk afwijken zijn de werfloodsen in het stadsgezicht in het algemeen niet storend door de cultuurhistorische verwijzing. Nieuwe ontwikkelingen moeten deze herkenbaarheid en onderscheidendheid behouden.
- Door de ruime maat van het water is nieuwe, hoge werfbebouwing aan deze kant mogelijk. Nieuwe ontwikkelingen mogen het bestaande beschermde stadsgezicht niet "afschermen".
- De huidige Noordloods bepaalt de maatgevende hoogte voor toekomstige ontwikkelingen.
- Door de afwijkende maat en schaal van de werven is een zorgvuldige aansluiting op de kleinschalige omgeving gewenst.

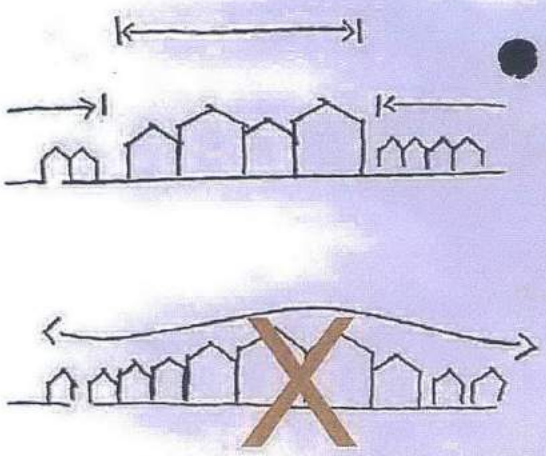
Schaal van de straat

- Het historische bebouwings- en verkavelingspatroon vormt de drager van de stedelijke hoofdstructuur en is een belangrijke karakteristiek van het gebied zijn. Nieuwe ruimtevormende elementen (o.a. bebouwing) dienen in de stedelijke hoofdstructuur te worden ingepast.
- Nieuwe bebouwing aan de oostelijke zijde van de Havenstraat "knijpt" de openbare ruimte wanneer de bebouwing te hoog en te massief is. Verbreding van het straatprofiel is niet mogelijk omdat dit de karakteristieke ruimtelijke structuur aantast. Langs de Havenstraat staat de bebouwing in de karakteristieke verspringende rooilijn.
- Voor het gevelbeeld van de nieuwe werfloodsen aan de Havenstraat is het belangrijk dat de loodsen niet te massaal worden en de straatruimte te beklemmend. Dit kan door te 'spelen' met de dakvlakken en goothoogtes aan de zijde van de Havenstraat.
- Ook aan de waterzijde moet sprake zijn van een verspringende rooilijn die gebaseerd is op de herkenbaarheid van de individuele panden.

Schaal van de plek

- De straatwanden bestaan uit een kleine korrel van individuele panden. De werfloodsen contrasteren in grootte, vormgeving en materiaalgebruik met de omliggende gebouwen en hebben zowel aan de straatzijde als aan de waterzijde een representatieve uitstraling.
- Gezien het volume van de loodsen ten opzichte van de omliggende kleinschalige (woon-) bebouwing zijn gesloten wanden aan de in het oog springende zijden niet gewenst. Voor zover het nieuwe gebouwen/elementen betreft hebben deze een "open" karakter, door geleding van de gevel of de toepassing van (semi) transparante materialen.
- De uitstraling van de bebouwing Hakvoort wijkt af van de bebouwing in de omgeving. Hoewel geen aansluiting moet worden gezocht bij de onliggende kleinschalige bebouwing, is een zorgvuldige detaillering van de werfloodsen gewenst.
- De materialisering moet, overeenkomstig het nautische karakter, stoer en industrieel ogen. Waarbij ook de RVS-loods wordt meegenomen in dit karakter.

De werfloodsen vormen door de compacte structuur een herkenbaar element in het stadsgezicht van Monnickendam.
Ongelimiteerd de hoogte in bouwen is niet gewenst.



Positie in stadsgezicht: contrast handhaven in plaats van harmonie zoeken

5. MOGELIJKE ONTWIKKELINGSRICHTING

5.1 Sterke en zwakke punten huidige situatie

Op basis van het beleidskader, de milieutoets en het ruimtelijke karakteristiek zijn de sterke en zwakke punten van de huidige situatie:

Ligging aan het Markermeer, ligging in dit deel van de stad, ligging aan de entree van Monnickendam, ligging aan de straat en uitstraling en materialisatie bepalen het "laadvermogen van de locatie: welke ontwikkelingsmogelijkheden zijn hier toelaatbaar, en in welke vorm.

	Sterke punten	Zwakke punten
Ligging	• Ligging op historische plek in kustlijn van Monnickendam: karakter bebouwing sluit aan op cultuurhistorische betekenis van de plek • Uitbreidingsruimte aan waterzijde	• (Alleen) mogelijkheden voor uitbreiding op eigen terrein • Milieuruimte sterk ingeperkt door omliggende woningen
Bereikbaarheid	• Goede waterontsluiting • Nabij openbare parkeergelegenheid	• Binnenstad Monnickendam smalle straten + gewichtsbeperking • Laden/lossen vanaf de straat • Eigen parkeerruimte beperkt
Beleid	• Ambitie college om werf en werkgelegenheid voor Monnickendam te behouden • Karakter bebouwing sluit aan op de regionale uitstraling van het gebied • Kans integrale ontwikkeling plek rond Havenstraat en Haringburgwal	• Geen kustvisie Monnickendam • Geen visie op bedrijven als Hakvoort
Ruimtelijke karakteristiek	• Ligging in het beschermd stadsgezicht versterkt beeld Monnickendam Waterstad • Ligging in het beschermd stadsgezicht visitekaartje voor Hakvoort • Hoge gebouwen vanaf waterzijde herkenbaar en passend • Overdekte scheepshelling • Eigen metaalwerkplaats, compacte opzet bedrijf	• Maat en schaal Hakvoort wijkt af van omliggende bebouwing (lengte en hoogte van de loodsen) • Ligging in het beschermd stadsgezicht stelt strenge randvoorwaarden aan de maat en schaal van uitbreidingen, ook aan de waterzijde: ontwikkelingen mogen het beschermde stadsgezicht niet "afschermen" • Hoogte bebouwing Hakvoort sterk van invloed op beleving straatruimte • Havenhoofden vormen belemmering voor scheepshelling
Kwaliteit van de bebouwing	• Uitstraling gebouwen sluit aan op "ambachtelijke" en industriële functie • Uitstraling gebouwen sluit aan op kleinschaligheid binnenstad (baksteen, hout, glas, groene kleur) maar is wel onderscheidend	• Grote loodsen dreigen anoniem en niet-passend te worden (plaatmateriaal) • Samengestelde dakvlakken niet karakteristiek voor binnenstad

De sterke en zwakke punten van de huidige scheepswerf Hakvoort in Monnickendam

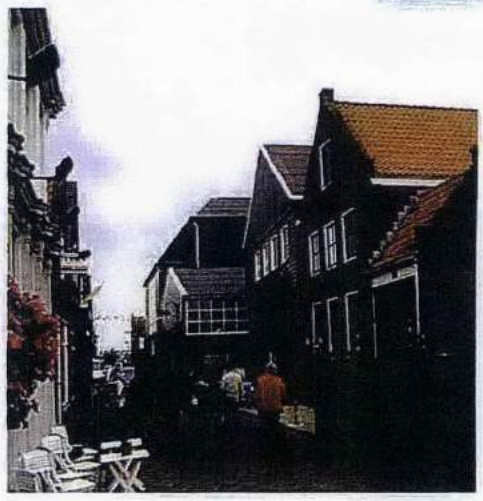
5.2 Programma van eisen Hakvoort, wensbeeld Masterplan

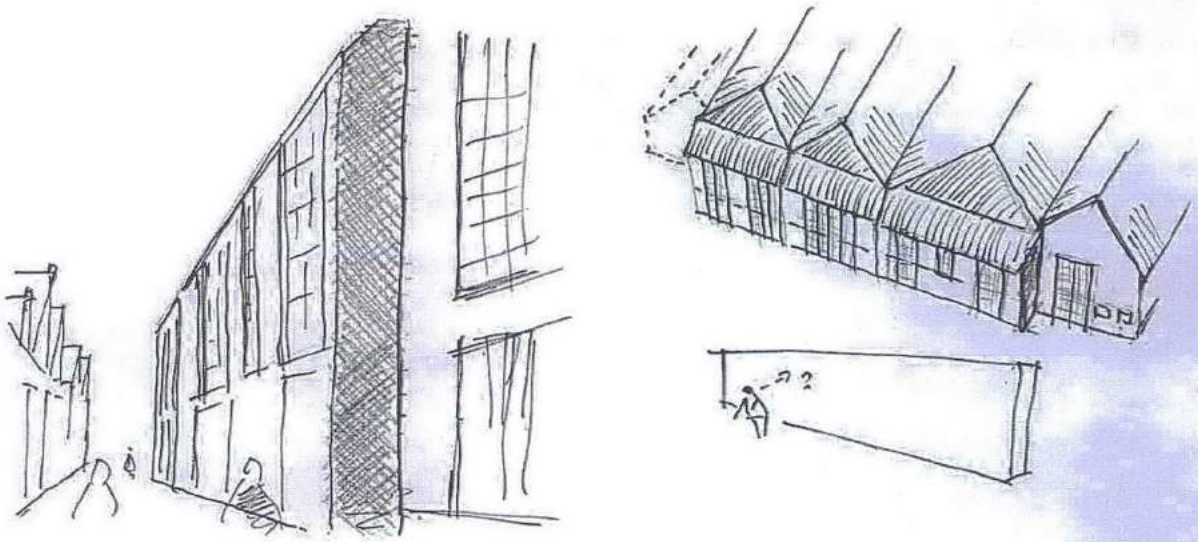
Hakvoort heeft de ambitie om de beschikbare ruimte op de locatie zo efficiënt mogelijk te benutten, zodat orders voor grotere schepen binnengehaald kunnen worden: het betreft het verhogen en verlengen van bestaande loodsen, het bebouwen van nog open bedrijfserf en het uitbreiden van het bedrijfsterrein in noordelijke en zuidelijke richting.

Toetsing Masterplan aan ruimtelijk kader:

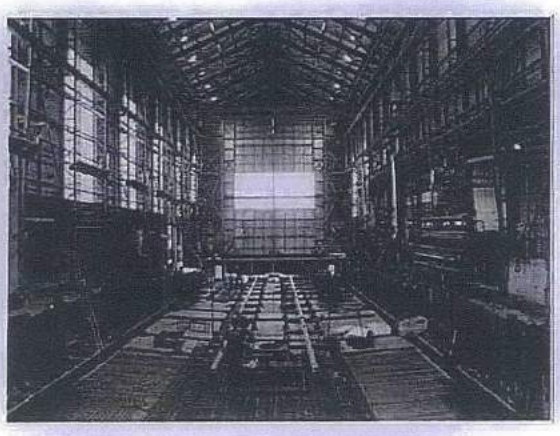
- Dit Masterplan versterkt de aanwezigheid van de werf in het stadsgezicht van Monnickendam.
- De hoogte en schaal van de werfloodsen neemt toe: drie grote en een middelgrote loods ten opzichte van een grote en twee middelgrote nu. Het Masterplan stelt loodsen hoger dan de huidige Noordloods voor. Deze zijn niet meer in verhouding met de maat en schaal van het beschermde stadsgezicht.
- De visuele relatie met het water over het erf, zoals nu nog tussen Noordloods en RVS-gebouw aanwezig, verdwijnt, maar het water blijft wel "voelbaar".
- Voor de realisatie van een nieuw RVS-gebouw is de sloop van Stuttenburg en noodzakelijk. De staat van het gebouw is dusdanig dat hergebruik niet mogelijk is. De schaal van het RVS-gebouw zoekt aansluiting bij de uitstraling van Stuttenburg. In relatie tot de aangrenzende loods valt het gebouw nogal "in het niet".
- De locatie Stuttenburg is noodzakelijk voor herontwikkeling van het huidige terrein en faciliteren van de aanvullende parkeerbehoefte. De ruimte is mogelijk te beperkt om aan de volledige vraag te voldoen.
- Parkeerplaatsen langs de straat maken de doorgaande ontsluitingsroute door de binnenstad van Monnickendam, die zeer smal is, onoverzichtelijk en minder toegankelijk en zijn daarom niet gewenst.
- Grote aanpassingen van de oeverlijn van het beschermd stadsgezicht zijn onwenselijk, kleinschalige ten behoeve van een goede bedrijfsvoering zijn mogelijk. De Nieuwe Noordloods en de Zuidloods staan aan de achterkant met de voeten in het water. Deze mogen niet doorsteken in de beeldbepalende zichtlijnen of het beschermde stadsgezicht afschermen (zie p.35).
- De rooilijn en het gevelbeeld aan de Havenstraat zijn cruciaal. In het verleden is de huidige dakvorm van de Noordloods met de gemeente afgestemd om de lichttoetreding op de Havenstraat te waarborgen. Grootschalige wandvorming moet worden voorkomen, variatie in gevelbeeld is gewenst, in aansluiting op de huidige karakteristieke wisselende rooilijn. Het Masterplan voldoet hier (nog) niet aan.

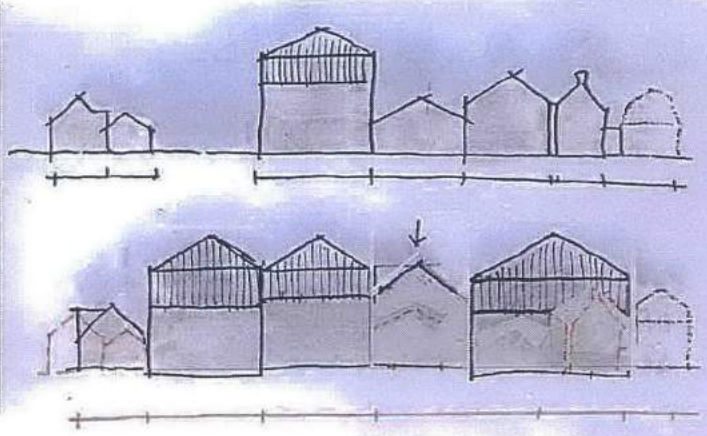
Huidige karakteristieke verspringende gevelwand





Aandachtspunt: rooilijn Havenstraat
De hoogte van de werfloodsen in combinatie met wandvorming door het strak tegen de straat aanbouwen van de gebouwen zorgt voor een "benauwd" straatbeeld. Ongewenste wandvorming door eenvormigheid,niet aansluitend op historische karakteristieke rooilijn moet worden voorkomen.





Aandachtspunt: hoogte van de werfloodsen
De noodzakelijke ruimte voor een goede bedrijfsvoering hoeft daarbij niet alleen in de **hoogte** gezocht te worden, maar kan ook in de **diepte** gezocht worden, zoals bij de huidige Noordloods.
Aan de zuidzijde is een nadere afweging van de hoogte ten opzichte van de omliggende gebouwen noodzakelijk. .

5.3 Drie ruimtelijke modellen

In dit hoofdstuk vindt op basis van voorgaand toetsingskader een zoektocht en afweging plaats naar het maximale laadvermogen van de locatie. In de modellenstudie is onderzocht of de realisatie van de bedrijfsgebouwen zoals Hakvoort die voor de komende jaren heeft voorzien, op deze locatie mogelijk is, en binnen welke randvoorwaarden. In de modellen zijn de door Hakvoort in het Masterplan geschetste volumes als bouwstenen gebruikt.

Eerste verkenningen
Op basis van aanwezige volumes en de geschetste volumes uit het masterplan zijn verschillende ontwikkelingsrichtingen nader onderzocht. De modellen moeten zowel ruimtelijk passend zijn als economisch haalbaar. Op basis van de eerste verkenningen zijn de bedrijfseconomische randvoorwaarden vanuit Hakvoort, en de ruimtelijke randvoorwaarden vanuit de gemeente nader aangescherpt, bijvoorbeeld op ce volgende punten:*

- De nieuwbouw van Hakvoort kan het huidige contrast in het stadsgezicht versterken.
- De ligging in de historische binnenstad stelt harde randvoorwaarden. Aanpassingen in de karakteristieke wisselende roollijn aan de Havenstraat zijn niet mogelijk.**
- De rooilijn aan het water mag karakteristieke zichlijnen niet afschermen (*zie bijlage 1*)
- Ingrijpende aanpassingen in de organisatie van de loodsen (productievolgorde, te weinig diepte, niet bruikbare open ruimte tussen de loodsen) zijn economisch niet wenselijk.

Enkele afgekeurde modellen zijn hiernaast ter illustratie toegevoegd.

Modellenstudie
De drie ruimtelijke modellen bieden aanknopingpunten voor een goede ruimtelijke inpassing van de uitbreiding van Hakvoort.

Model 1 –historische werf– is een aanpassing van de situering van de gebouwen in het Masterplan op basis van de karakteristieke rooilijn van de binnenstad.

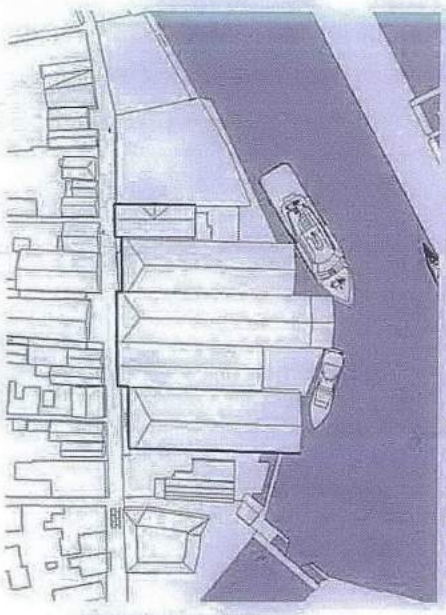
Model 2 –entree van de stad– is een verbetering van model 1 waarbij met name gekeken is naar de vormgeving van de buitenruimte, de entree vanaf de Haringburgwal en de bevoorrading vanaf eigen terrein: daarom is de RVS loods verlengd, waardoor aanvoer op eigen terrein via de loods mogelijk wordt, en is de Zuidloods ingekort zodat deze beter past in het beschermd stadsgezicht.

Model 3—icoon aan het water– is een aanpassing van model 2 waarbij de situering van de zuidelijkste twee loodsen is geoptimaliseerd op basis van het gewenste beeld in het historisch stadsgezicht.: een compacte en herkenbare scheepswerf. In dit model zijn de Zuidloods en de Middenloods omgedraaid, waardoor de volumes van de loodsen beter aansluiten op de omliggende bebouwing.

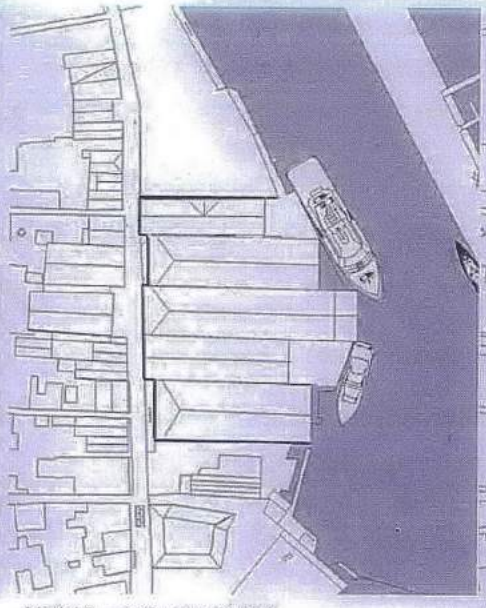
---

* Deze aanscherping is reeds in voorliggend stedenbouwkundig advies verwerkt

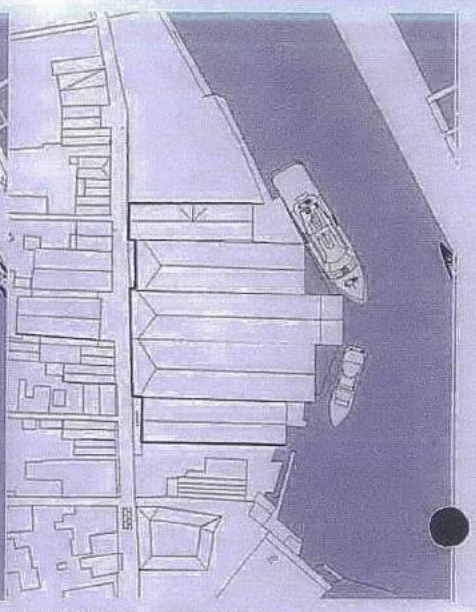
** De mogelijkheden voor aanpassing van de karakteristieke rooilijn aan de oostzijde van de Havenstraat zijn 23 januari 2012 door de Monumenten en Welstandcommissie Waterland informeel beoordeeld. Conclusie van dit overleg is dat de commissie vast wil houden aan de aansluiting van de bebouwing op de karakteristieke rooilijn zoals dit is verwoord in het bestemmingsplan en de welstandsnota. De wisselende rooilijn is karakteristiek en moet behouden worden, het plaatsen van de loodsen in één lijn zou dit beeld teniet doen en het straatbeeld te zeer benauwen .
Met name de erfbegrenzing rond Stuttenburg en de situering van een nieuw gebouw op de locatie van Stuttenburg zijn daarnaast zeer beeldbepalend: de huidige situatie is maatgevend.



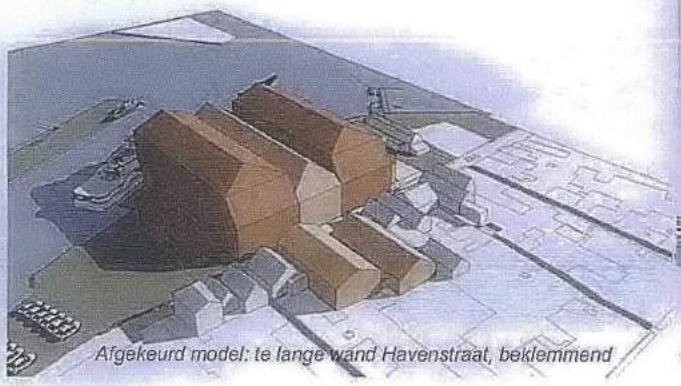
Model 1 - historische werf



Model 2 - entrée van de stad

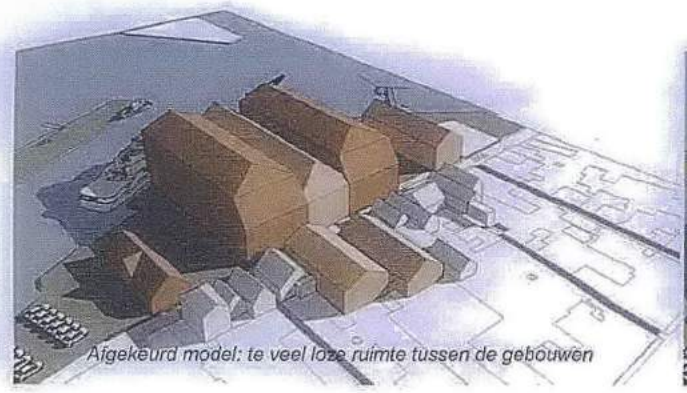


Model 3 - icoon aan het water



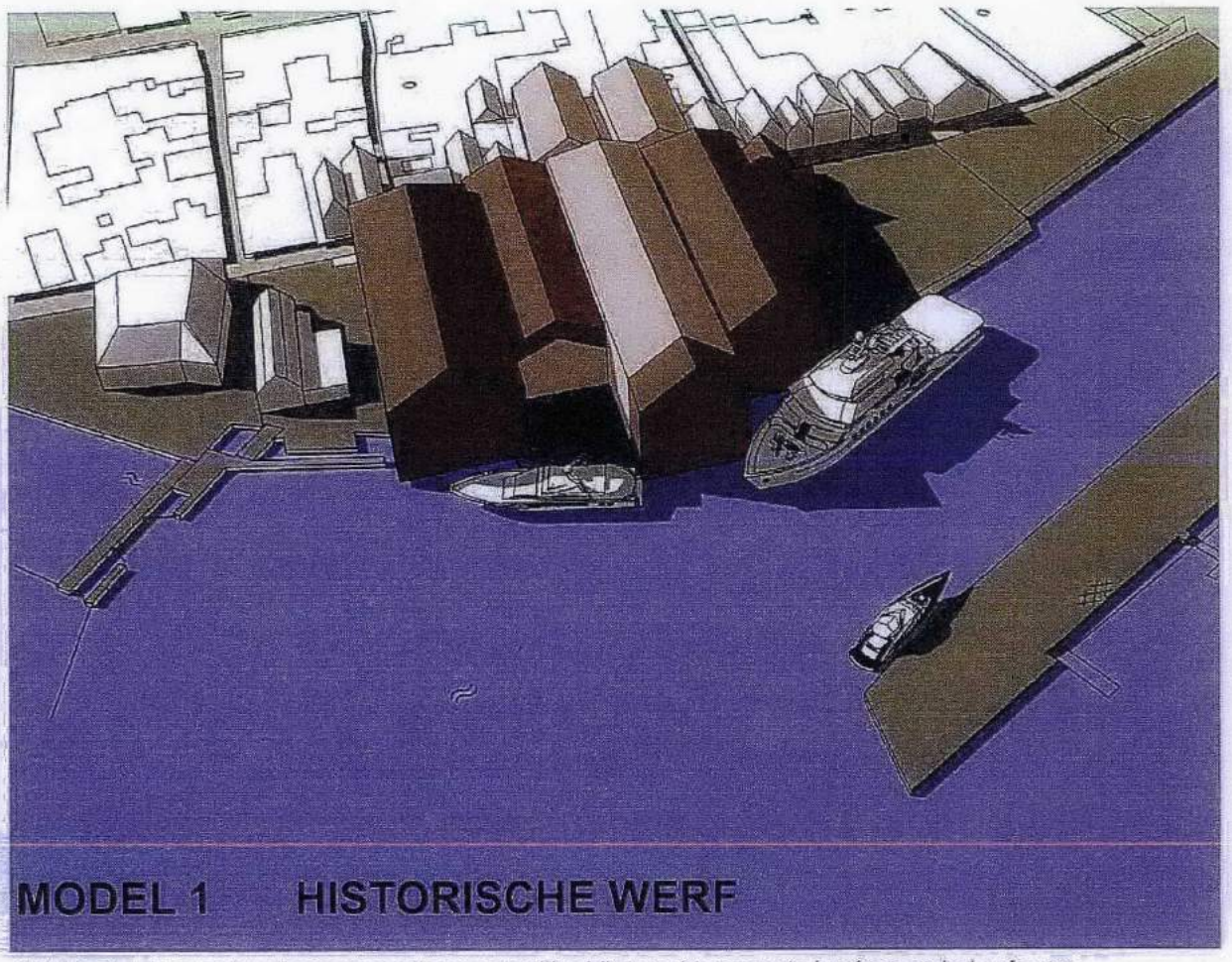
Afgekeurd model: te lange wand Havenstraat, beklemmend

Afgekeurd model: dokken steeds maar hoger en hoger, zonder grens



Afgekeurd model: te veel loze ruimte tussen de gebouwen

Afgekeurd model: volgorde niet logisch, linker dok niet bruikbaar



MODEL 1 HISTORISCHE WERF

Het Masterplan gaat onder andere uit van een uitbreiding met twee grote loodsen en het ophogen van een bestaande loods. In model 1 zijn deze loodsen in de karakteristieke rooilijn geplaatst, waardoor de model goed aansluit op de historie van de werf: langzaam gegroeid.

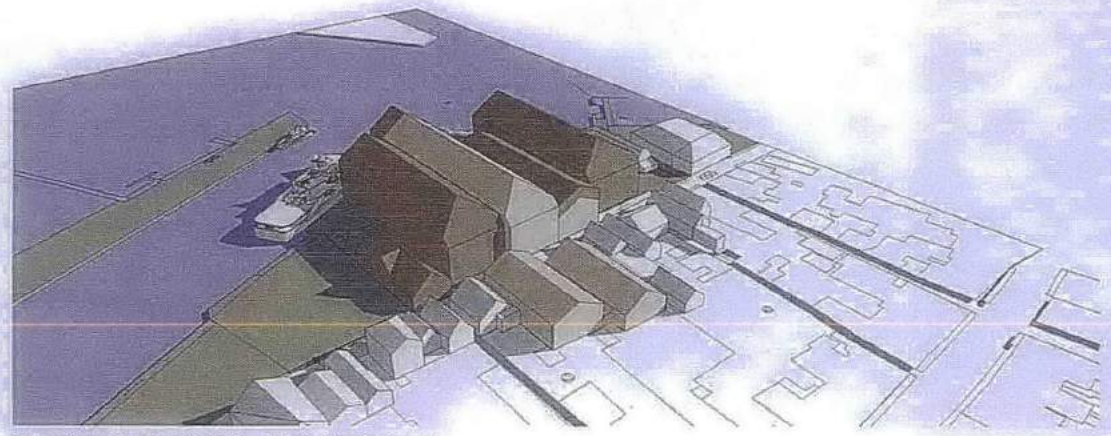
Positief:

- Ruimte tussen Havenweg en water voor Hakvoort optimaal benut.
- Voegt zich op een vanzelfsprekende manier in het stadsgezicht.
- Vanaf het water een dynamische uitstraling, met een goede herkenbaarheid van Hakvoort.
- Gedifferentieerde daklijn, evenwichtige verdeling van volumes.
- Parkeervoorzieningen op eigen erf.

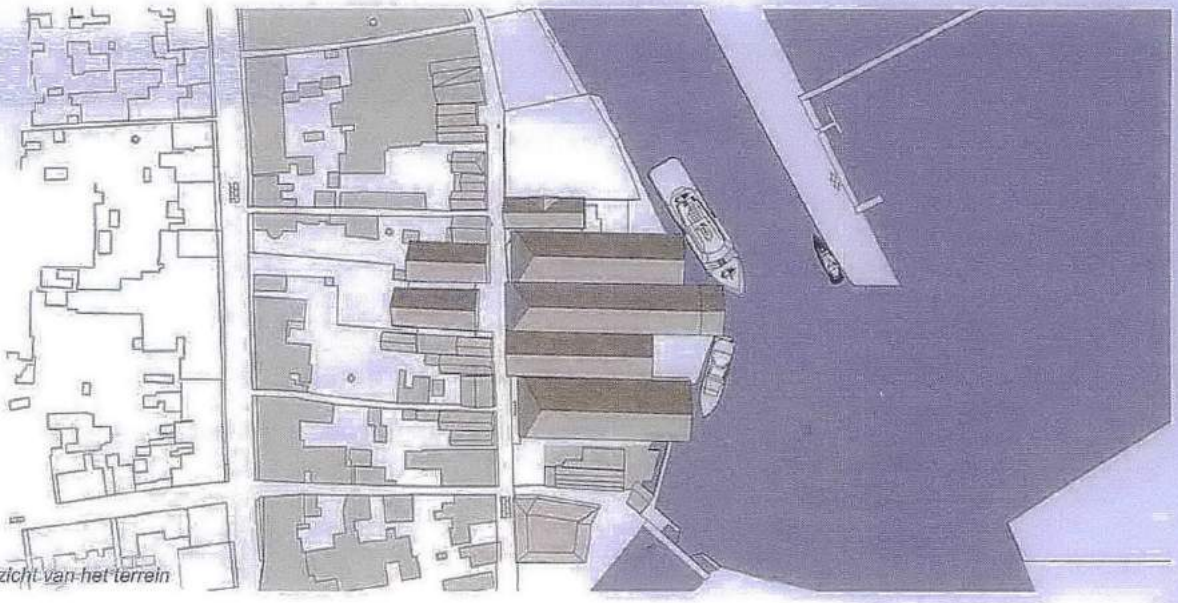
Negatief:

- Laden en lossen van vrachtwagens geschied vanaf de Havenstraat, waardoor de bestaande verkeershinder blijft bestaan.
- Het volume van de Zuidloods is te groot ten opzichte van de omliggende bebouwing doordat de loods ver het water insteekt. Sterke wandwerking boven de kleine huizen uit.
- Groot bouwvolume zichtbaar vanuit de historische haven. De hoge bebouwing van de Zuidloods staat dicht tegen de historische bebouwing aan.

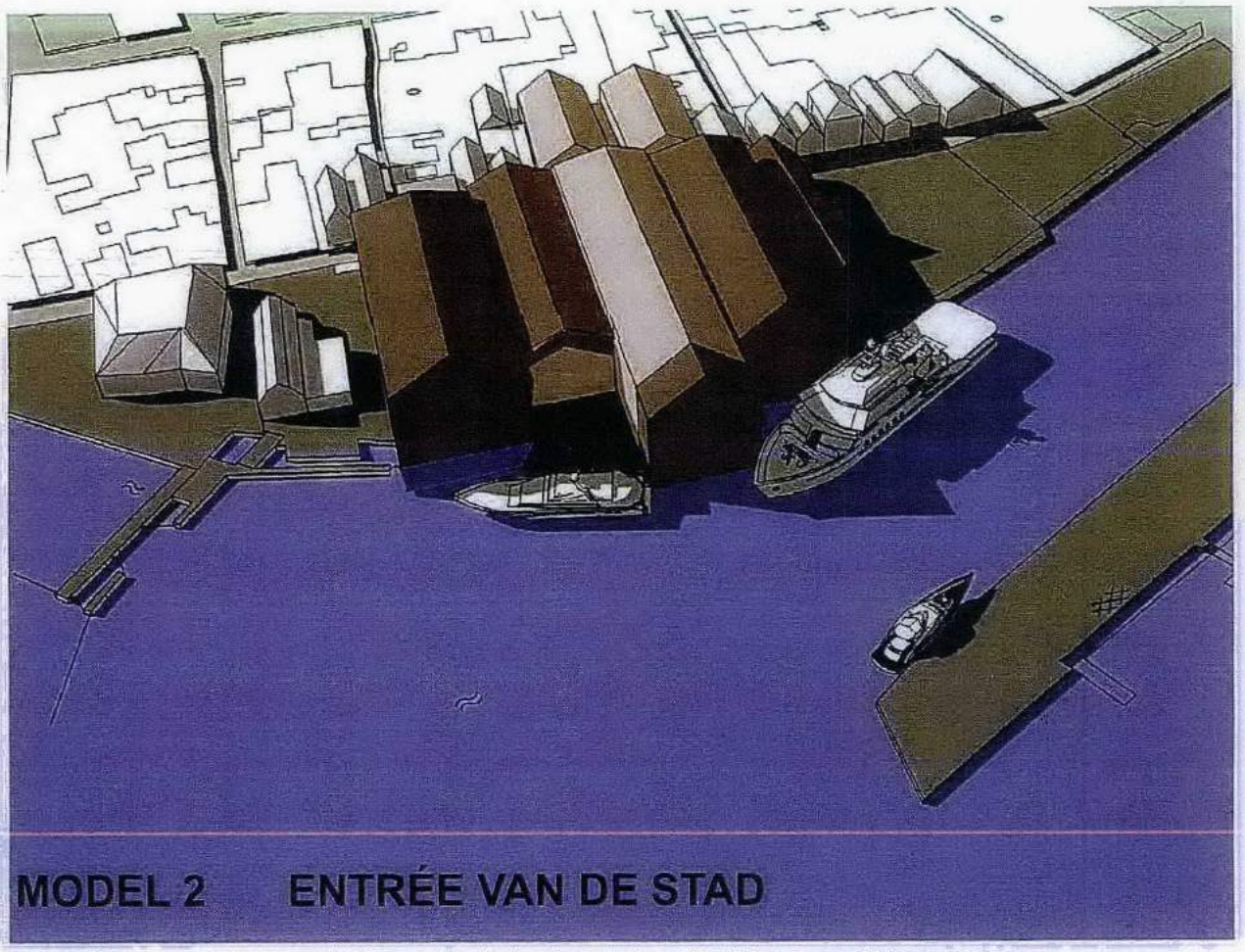
Aanzicht van Hakvoort vanaf het water



Situering van de gebouwen aan de Havenstraat



Overzicht van het terrein



MODEL 2 ENTRÉE VAN DE STAD

Model 2 is een verbeterd model 1, waarbij de rooilijn aan de waterzijde passend binnen het beschermd stadsgezicht is aangepast, en ontsluiting via de RVS-loods op eigen erf mogelijk is.

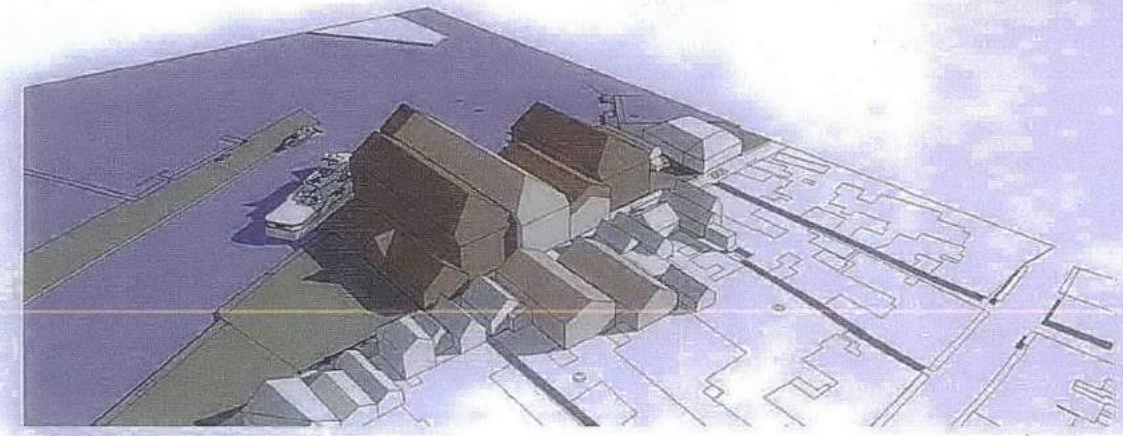
Positief:

- Ruimte tussen Havenweg en water voor Hakvoort optimaal benut.
- Voegt zich op een vanzelfsprekende manier in het stadsgezicht.
- Nieuwe Noordloods vanaf de zijkant (via de RVS-loods) voor middelgrote vrachtwagens bereikbaar.
- Vanaf het water een dynamische uitstraling, met goede herkenbaarheid van Hakvoort.
- Gedifferentieerde daklijn, evenwichtige verdeling van volumes.
- Parkeervoorzieningen op eigen erf en aansluiting op de Haringburgwal.

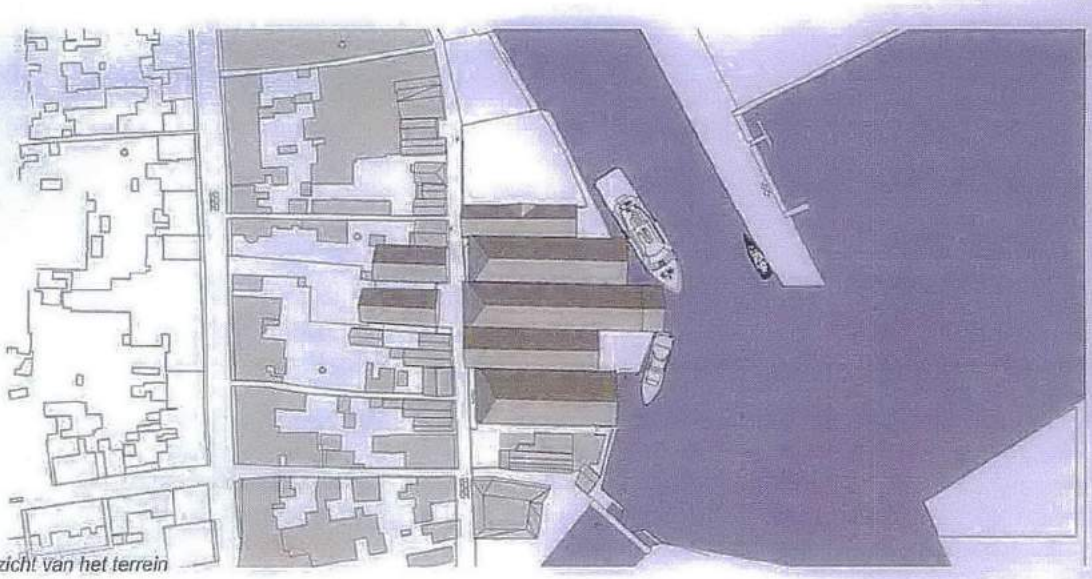
Negatief:

- Nieuwe Noordloods is via het RVS-gebouw niet voor grote vrachtwagens bereikbaar, het bestaande probleem van de verkeershinder tijdens het laden en lossen op de Havenstraat blijft gedeeltelijk bestaan.
- De nieuwe Zuidloods kan op deze locatie niet al te ver het water ingebouwd worden, dit geeft beperkingen voor de lengte van de schepen die er in gebouwd kunnen worden.
- Groot bouwvolume zichtbaar vanuit de historische haven. De hoge bebouwing van de Zuidloods staat dicht tegen de historische bebouwing aan.

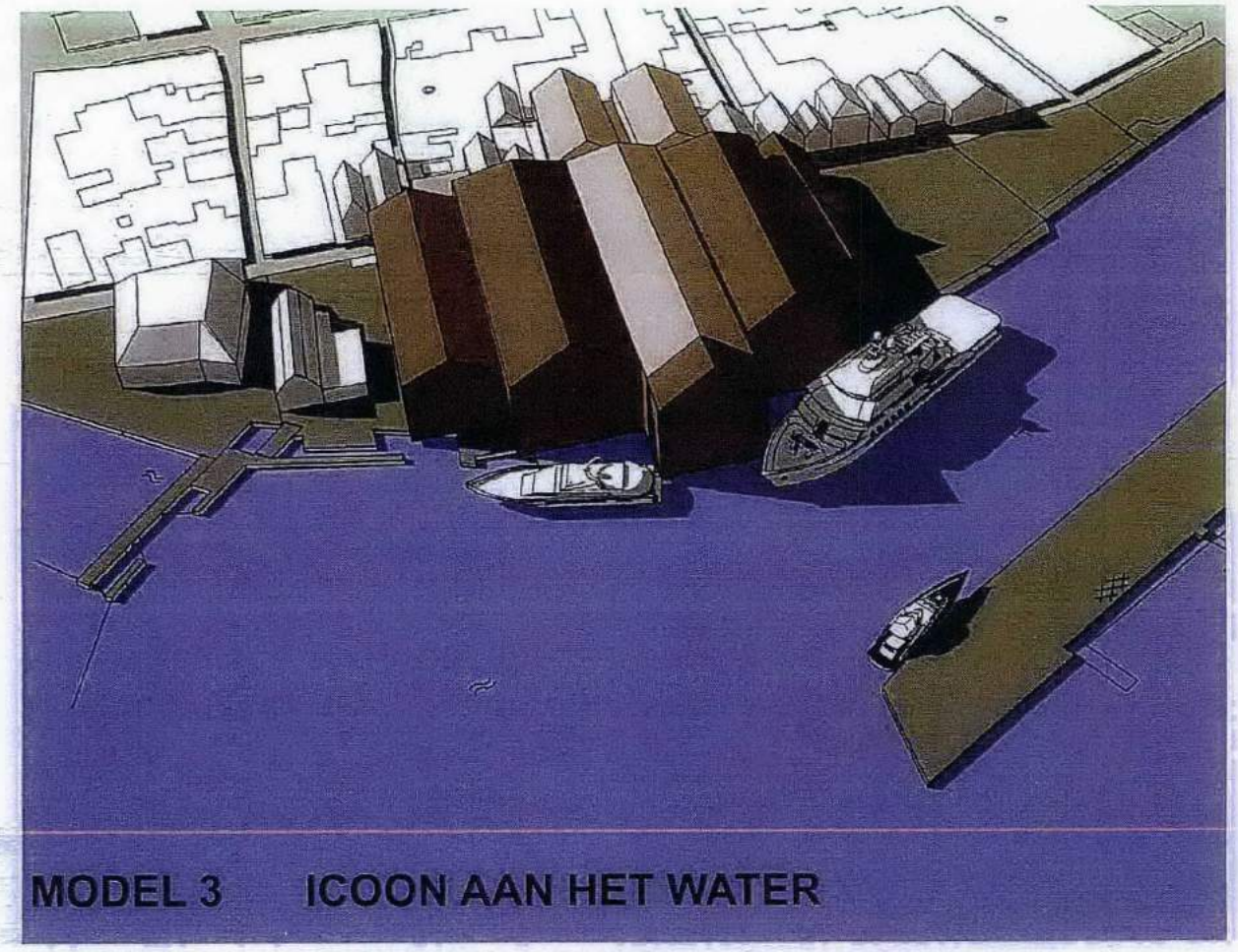
Aanzicht van Hakvoort vanaf het water



Situering van de gebouwen aan de Havenstraat



Overzicht van het terrein



MODEL 3 ICOON AAN HET WATER

In model 3 zijn de hoogste loodsen van Hakvoort naast elkaar gesitueerd waardoor en compact model ontstaat. Hierdoor fungeert Hakvoort als icoon in het silhouet van de binnenstad, gezien vanaf het water.

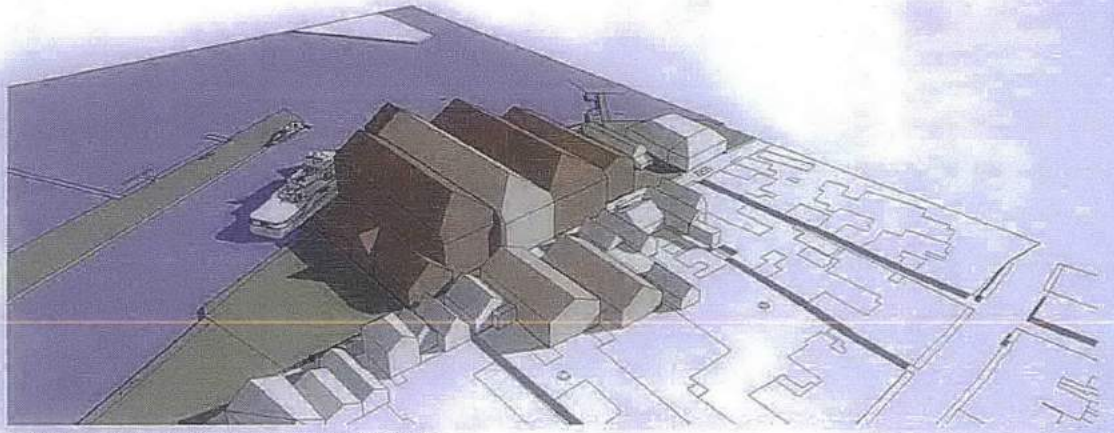
Positief:

- Compact model, met sterke samenhang tussen de bebouwing.
- Hakvoort goed herkenbaar in silhouet van Monnickendam.
- Nieuwe Noordloods vanaf de zijkant (via de RVS-loods) voor middelgrote vrachtwagens bereikbaar.
- Parkeervoorzieningen op eigen erf en aansluiting op de Haringburgwal.
- Vanuit de historische haven een vriendelijk beeld.
- De gewenste volumes van de havenloodsen kunnen worden gebouwd.

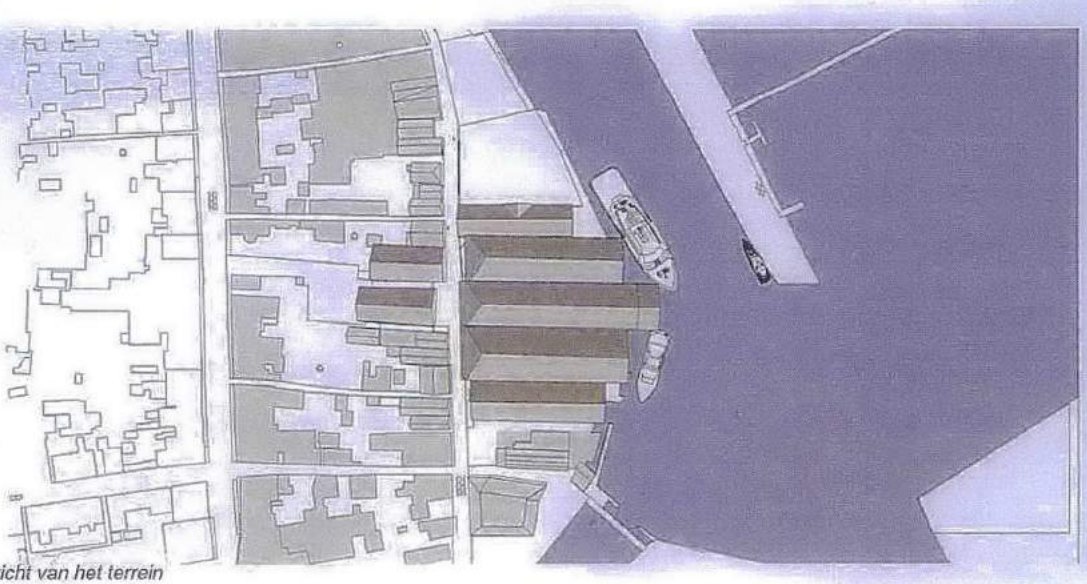
Negatief:

- Entrée Havenstraat oogt benauwd door de hoge en gesloten wand van drie grote geschakelde loodsen.
- Duurdere optie door sloop van zowel de huidige Middenloods als Zuidloods.
- Vanaf het water mogelijk een wat "saaie" uitstraling.
- Bebouwing aan zijde Haringburgwal qua uitstraling te klein, valt weg tegen grote loodsen.
- Nieuwe Noordloods is via het RVS-gebouw niet voor grote vrachtwagens bereikbaar, het bestaande probleem van de verkeershinder tijdens het laden en lossen op de Havenstraat blijft gedeeltelijk bestaan.

Aanzicht van Hakvoort vanaf het water

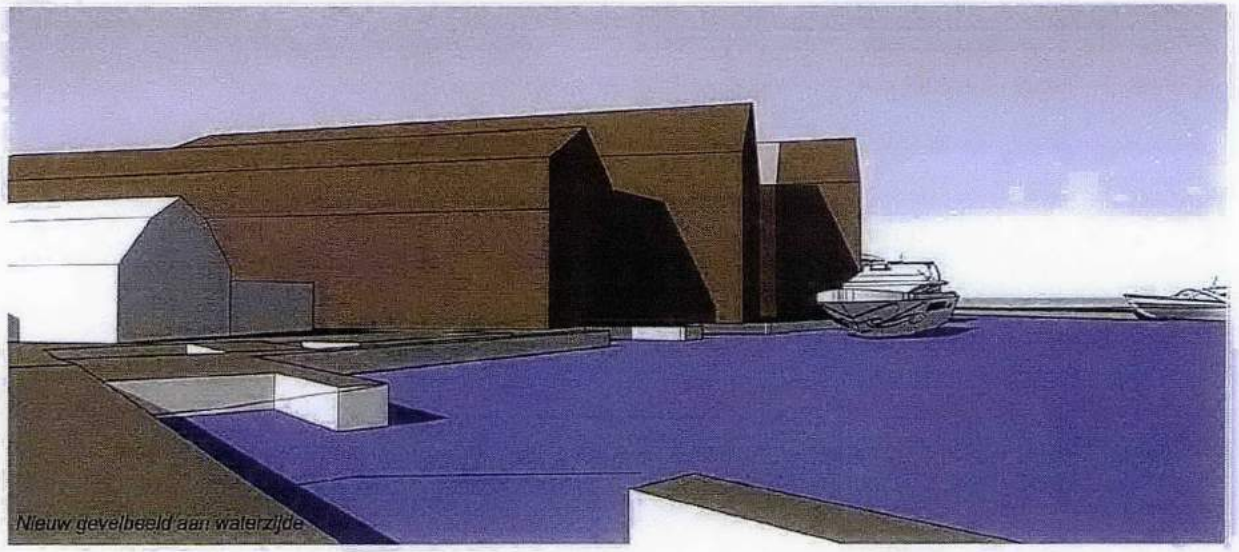


Situering van de gebouwen aan de Havenstraat



Overzicht van het terrein

Huidige expositie van Hakvoort aan de waterzijde



Nieuw gevelbeeld aan waterzijde

5.4 Conclusie: maximale laadvermogen van de locatie

Het laadvermogen van de locatie, een verantwoorde ontwikkeling door het aangeven van de maximale bouwenveloppe, is beoordeeld op de volgende aspecten:

Hoogte van de gebouwen

Door de hoogte en het volume is de huidige Noordloods op dit moment duidelijk en opvallend aanwezig in het historisch stadsgezicht. Nieuwe volumes die hier boven uitsteken zijn niet gewenst, evenmin als platte dozen. De hoogte van de huidige Noordloods (17.14 m nokhoogte) is daarom maatgevend voor toekomstige ontwikkelingen van de werf. Nieuwe loodsen hebben een kap die niet hoger is dan 17.14 m (een kleine variatie hierin is gewenst en komt de individualiteit van de panden ten goede). Op deze wijze blijft Hakvoort als bijzonder element in het silhouet van Monnickendam herkenbaar zonder het "dak van de stad" omhoog te tillen.
Model 1, 2 en 3 voldoen hieraan.

Diepte van de gebouwen

Door de ligging aan het ruime water van de Gouwzee misstaan de loodsen van de werf niet aan de waterkant. Vanaf het water gezien kan de huidige gevelwand worden uitgebreid met extra loodsen. Daarmee is de volle diepte van de kavel benutbaar, met soms enige meters extra uitbreidingsruimte het water in. De scheepswerf heeft ook aan de waterzijde een "rooilijn": een grens waar overheen niet gebouwd mag worden.
Belangrijk bij het bepalen van de rooilijn aan de waterzijde zijn de karakteristieke zichtlijnen vanuit verschillende punten in de stad: nog het beschermd stadsgezicht, nog het uitzicht naar buiten mag afgeschermd worden. In bijlage 1 zijn de belangrijkste zichtlijnen geconstrueerd. De conclusie uit deze studie is de volgende:

- De Noordloods kan uitbreiden tot de gewenste 7.20 m. Een verdere verlenging het water in zou een afscherming van het zicht op de vaargeul richting sluis betekenen.
- Uitbreiding van de Midden– en Zuidloods is mogelijk, waarbij in hoofdlijnen de bestaande waterlijn aangehouden moet worden om het zicht vanuit de historische haven naar buiten niet te belemmeren.
- Op de open ruimte ten noorden van de huidige Noordloods kan een nieuwe loods worden gerealiseerd. Een uitbreiding tot aan de waterlijn is denkbaar en passend.

Model 2 en 3 voldoen hieraan, model 1 voldoet niet.

Volume van de gebouwen

In het beschermd stadsgezicht is de relatie van (nieuwe) gebouwen tot de omgeving cruciaal.
De scheepswerf is opgebouwd uit individuele panden met een eigen (symmetrische) kapvorm. Hierdoor wordt aansluiting gezocht bij de opbouw van de historische stedelijke ruimte van Monnickendam opgebouwd uit individuele panden. De omvang van de werfloods is echter groter dan de omliggende gebouwen als het gaat over hoogte, breedte en diepte.
Aan de noordzijde vormt de scheepswerf een nieuwe "wand" aan de Haringburgwal en daarmee een verbetering van de kwaliteit van de inrichting van de open ruimte. De bestaande, diffuse, situatie wordt hierdoor beter gestructureerd.
Aan de zuidzijde is de directe aansluiting op de naastliggende kleine karakteristieke gebouwtjes van het Havenkantoor en het Marker Veerhuis (inclusief het semi-overdekt buitenterras aan het water) cruciaal. Aan deze zijde is met name de goothoogte maatgevend en de lengte van de gevel.
In model 1 en 2 staat de hoge bebouwing van de Zuidloods dicht tegen de historische bebouwing aan. Model 3 geeft een voor het historisch stadsgezicht veel vriendelijker beeld.

Met de verdere uitwerking van de plannen van Hakvoort zal ook de verhouding van open ruimte en bebouwing in dit deel van de binnenstad veranderen. In vergelijking tot de huidige situatie wordt de bebouwing compacter maar heeft meer volume. Door hierbij wel de historische karakteristieke wisselende rooilijn langs de Havenstraat te volgen en niet de eigendomsgrenzen, is deze volumetoename acceptabel.
In zowel model 1, 2 en 3 vormt de historische rooilijn langs de Havenstraat het uitgangspunt.

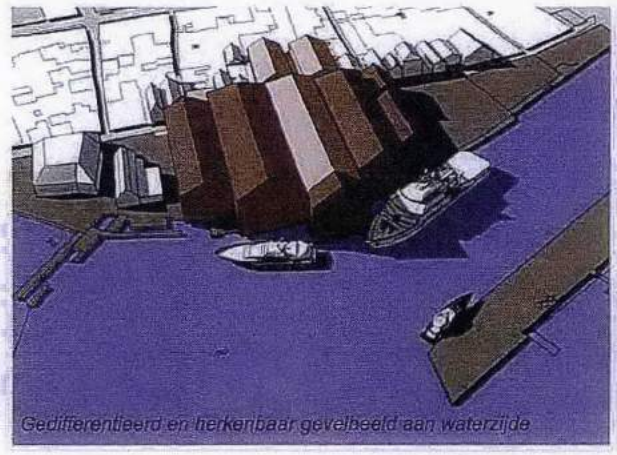
Invloed op de openbare ruimte in dit deel van de binnenstad

De kwaliteit van het plan liggen met name in kwaliteitsverbetering aan de noordzijde van het terrein, met extra parkeerplaatsen, een duidelijke wandvorming aan het plein en het verbeteren van de laad– en losmogelijkheden. De entree van de historische binnenstad krijgt hierdoor meer kwaliteit.
In model 1 is de mogelijkheid om op eigen terrein te laden en te lossen niet aanwezig, in model 2 en 3 is deze mogelijkheid via het nieuwe RVS-gebouw voor middelgrote vrachtwagens gedacht. Via een markant, hoog gebouw op de kop van de RVS-loods kunnen grote vrachtwagens op eigen terrein laden en lossen waardoor de verkeerssituatie ter plekke wordt verbeterd. Deze variant is in het toetsingskader meegenomen.
In bijlage 2 zijn per stap de inrichtingsmogelijkheden voor de locatie uitgewerkt.

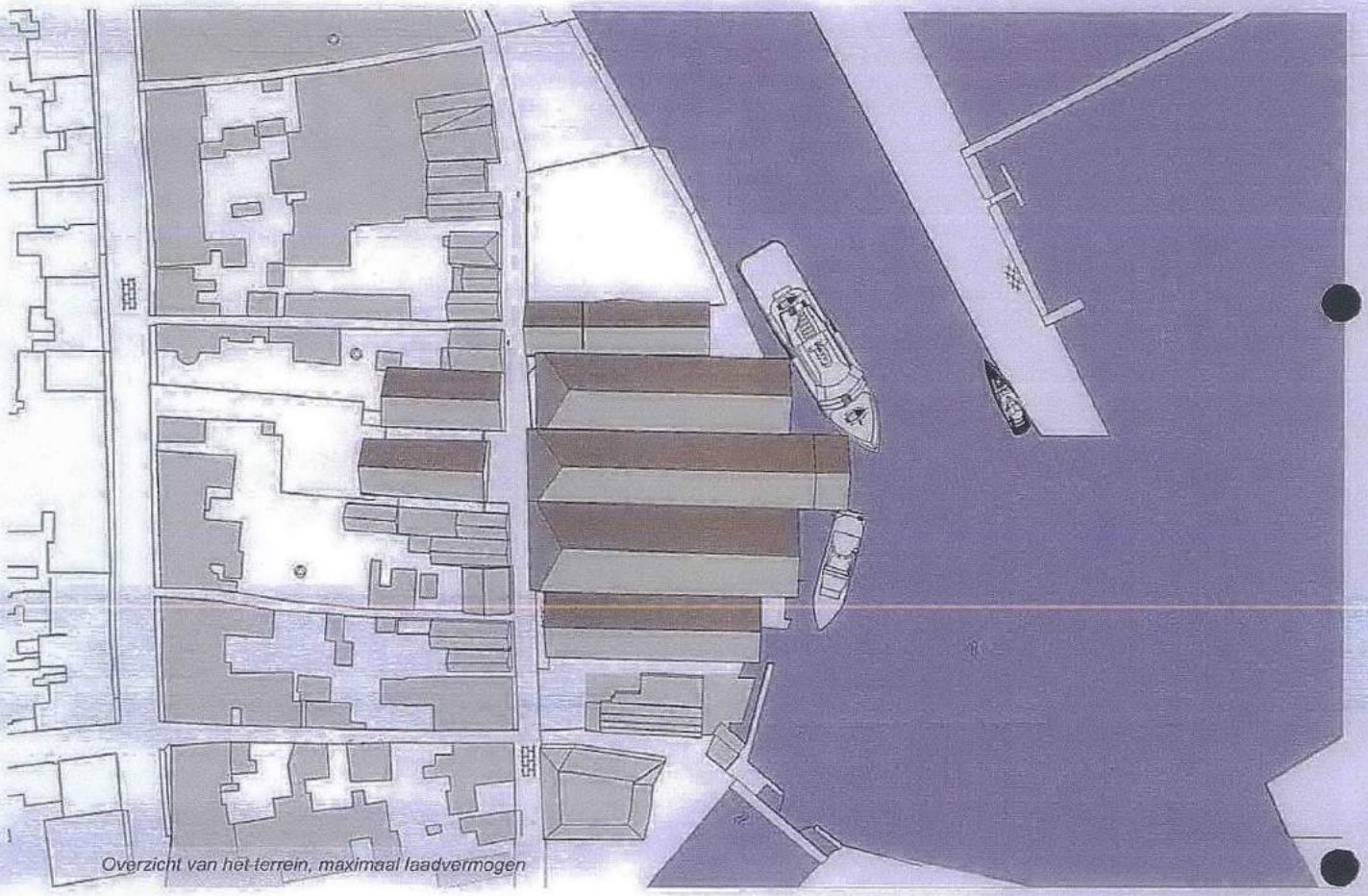
Conclusie

In model 1 komt de Zuidloods te ver het water in en hierdoor in conflict met de maat en schaal van de aangrenzende bebouwing. Bovendien vormt dit model geen kwaliteitsverbetering voor de verkeersafwikkeling aan de Havenstraat. Dit model valt daarom af.
In model 2 is de wijze waarop de Zuidloods is vormgegeven acceptabel ten opzichte van de omgeving, het is echter de vraag in hoeverre dit voor Hakvoort een aantrekkelijk model is: de loods heeft een beperkte omvang. Dit model kan worden geoptimaliseerd door het verder naar het water uitbreiden van de Middenloods.
Model 3 kent zowel een goede ruimtelijke oplossing aan de zuidzijde (de aansluiting op de bestaande bebouwing) en de waterzijde. Dit model kan geoptimaliseerd worden door het voorste deel van de nieuwe RVS-loods te verhogen, waardoor grotere vrachtauto's op eigen erf kunnen laden en lossen. Ook volgt dit model goed de karakteristieke wisselende rooilijn van de Havenstraat. Dit model vormt de basis voor het maximale laadvermogen van de locatie.

Het maximaal laadvermogen van de locatie is in hoofdstuk 6 nader uitgewerkt in het stedenbouwkundig programma van eisen, het toetsingskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.


Gedifferentieerd en herkenbaar gevelbeeld aan waterzijde

Aanzicht van Hakvoort vanaf het water



Overzicht van het terrein, maximaal laadvermogen

Situering van de gebouwen aan de Havenstraat

Markant gebouw op hoek Havenstraat en Haringburgwal

6. STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

6.1 Stedenbouwkundig richtbeeld, maximaal laadvermogen

Het stedenbouwkundige richtbeeld is gebaseerd op het maximaal laadvermogen van de locatie: welk volume is op de locatie nog toelaatbaar om passend te blijven in zijn omgeving, in relatie tot het beschermd stadsgezicht.

De basis van het plan bestaat uit drie grote werfloodsen (huidige Noordloods, nieuwe Noordloods en nieuwe Zuidloods) die de ruimte tussen de straat en de waterkant opvullen. Voor deze loodsen is de huidige hoogte van de Noordloods maatgevend. De loodsen hebben een individuele uitstraling aan de straatzijde en volgen de bestaande karakteristieke wisselende rooilijn. Op deze wijze wordt een beklemmende wandvorming aan de Havenstraat voorkomen. Aan de zuidzijde zorgt een iets kleinere nieuwe Middenloods voor een zorgvuldige aansluiting op de naastliggende kleinschalige bebouwing.
De bestaande Noordloods kan worden verlengd met ca. 7.20 m. Dit is ongeveer de afstand van raam naar raam in de huidige zijgevel. Op deze wijze sluit de uitbreiding goed aan op het huidige gebouw.
Het huidige Stuttenburg zal worden gesloopt en vervangen voor een nieuwe RVS loods. Het bijbehorende terrein wordt daarbij heringericht als parkeerterrein voor werknemers en bezoekers, waarbij een goede aansluiting op de Haringburgwal is voorzien. De toekomstige ontsluiting van Hakvoort ten behoeve van laden en lossen zal via dit nieuwe terrein geschieden, waardoor de congestie in de Havenstraat wordt voorkomen.

De scheepswerf zal zich stapsgewijs naar dit eindbeeld kunnen ontwikkelen. Het toetsingskader (6.2) geeft hiervoor de randvoorwaarden. De eerste stap is het verlengen (en uitdiepen) van de Noordloods, de sloop van Stuttenburg en de realisatie van het eerste deel van de parkeerplaats (zie bijlage 2).

Stedenbouwkundig richtbeeld

Ism welstand
Zie welstandseisen

6.2 Toetsingskader

De randvoorwaarden voor de bebouwing zijn vastgelegd in de Welstandsnota Waterland 2004 herziening 2009. Het hieronder gegeven toetsingskader is richtinggevend op basis van het model van het maximale laadvermogen voor de locatie. Bij concrete bouwplannen dient nadere afstemming plaats te vinden met de monumenten- en welstandscommissie Waterland.

Milieu

- Bij een wijziging van het bestemmingsplan of bij de aanvraag van een omgevingsvergunning is onderzoek naar milieuhinder, verkeer, bodem en archeologie noodzakelijk.
- Bij uitbreiding aan de waterzijde via een flora– en faunaonderzoek de effecten van de ontwikkeling moeten worden beschreven inclusief mogelijke compensatiemaatregelen.
- Bij sloopwerkzaamheden is een inventariserend vleermuizenonderzoek noodzakelijk.
- Eventuele uitbreidingen mogen geen belemmering vormen voor bestaande hindergevoelige functies in de omgeving.

(Openbare) ruimte

Ontsluiting en parkeren

- In de huidige situatie blokkeert het laden en lossen aan de Havenstraat het doorgaande verkeer in de stad, bij nieuwe ontwikkelingen moet extra overlast worden voorkomen.
- Ontwikkelingen zijn gericht op een situatie waarbij het laden en lossen op eigen terrein kan geschieden.
- Werknemers en bezoekers parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein.
- Bij uitbreiding van het aantal bvo zullen extra parkeervoorzieningen worden gerealiseerd (op eigen terrein en/of elders).
- Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van Hakvoort mogen niet ten koste gaan van bestaande (openbare) parkeerplaatsen of dienen te worden gecompenseerd.
- De parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling van het appartementencomplex aan de Havenstraat 29 kunnen in dit plan worden gerealiseerd, maar mogen niet ten koste gaan van de parkeervoorzieningen voor het bedrijf.

(De hierboven genoemde randvoorwaarden zijn stapsgewijs uitgewerkt in bijlage 2, dat tevens als richtinggevend toetsingskader geldt).

Inrichting erfafscheiding, kade en oevers

- De oevers zijn hard en functioneel vormgegeven als kade met damwand of scheepshelling.
- Hekwerken dienen een open en transparant karakter te hebben.
- Hekwerken langs oevers voorkomen.

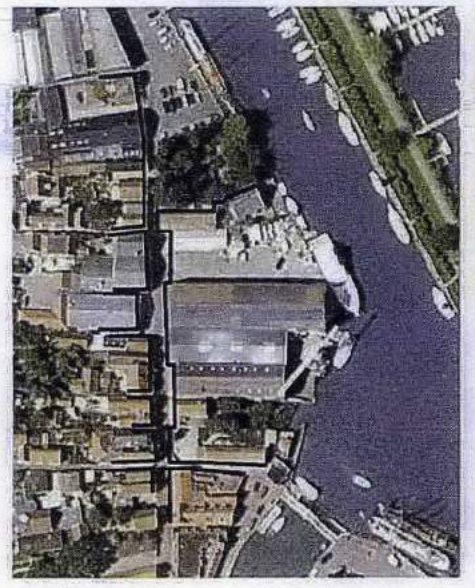
Bebouwing

(Zie referentiebeelden p.31, 36 t/m 39 en bijlage 1: belangrijke zichtlijnen)

Relatie met de omgeving

- De scheepswerf bestaat uit individuele panden die naast elkaar een samenhangende gevelwand vormen.
- De architectuur is passend binnen het beschermd stadsgezicht.
- De schaal van de werfloodsen wijkt qua hoogte en volume schaal sterk af van de omliggende gebouwen in het beschermd stadsgezicht. Herkenbaarheid en contrast zijn uitgangspunt.
- In de architectuur van de gebouwen, de massa, detaillering, materiaal en kleur, is de functie van scheepswerf herkenbaar.
- De gebouwen hebben een relatie met het water.
- De werfloodsen hebben zowel aan de Havenstraat als aan de waterzijde een representatieve uitstraling (oriëntatie van de gebouwen zowel op straat als op het water).
- De entree van de gebouwen is aan de Havenstraat, laden/lossen is vanaf de zijkant op eigen erf mogelijk (nieuwe parkeerplaats aan zijde Haringburgwal)
- De gebouwen voegen zich in de bestaande karakteristieke rooilijn van de binnenstad, de huidige verspringende rooilijn van de Havenstraat is het uitgangspunt.
- Ook aan de waterzijde kennen de loodsen een per individueel pand wisselende rooilijn.
- De werfloodsen kunnen uitbreiden tot aan de bestaande waterlijn. Karakteristieke zichtlijnen en doorzichten over het water blijven gehandhaafd.
- De nokrichting van de gebouwen is loodrecht op de straat.

(De nieuwe bebouwing mag het beschermd stadsgezicht niet afschermen. Dit is uitgewerkt in bijlage 1, dat tevens als richtinggevend toetsingskader geldt.)



Handhaven bestaande karakteristieke wisselende rooilijn zowel aan de Havenstraat als aan de waterzijde

Te koesteren beeldbepalende doorzichten (zie bijlage 1)

Massa en opbouw van het gebouw

- De bedrijfsgebouwen zijn als individuele panden herkenbaar
- Aan- en bijgebouwen zijn niet wenselijk en dienen te worden geïntegreerd in het hoofdgebouw.
- Er is een afwisseling in goot– en nokhoogte van de gebouwen, de huidige Noordloods is daarbij de maatgevende maximale hoogte.
- Verdieping van de loods, zoals bij de huidige Noordloods is gebeurd, is mogelijk
- De wisselende goot vanaf de straat is goed herkenbaar.
- Een gebouw dient een heldere kapvorm te hebben.
- Er dient een duidelijke overgang tussen gevel en dak te zijn (schaduwwerking).
- De verlenging van loodsen dient aan te sluiten op de bestaande vormentaal van de loods.
- De in het oog springende langsgevels van nieuwe gebouwen dienen verticaal geleed te zijn. Uitgangspunt: zoveel mogelijk het gebruik van "open" en transparante gevelelementen.

Bij verlenging van een loods dient aansluiting gezocht te worden bij de huidige logica van de gevel.

De hoogte van de huidige noordloods (17.14m) geldt als maatgevende, maximale, hoogte voor nieuwe loodsen.

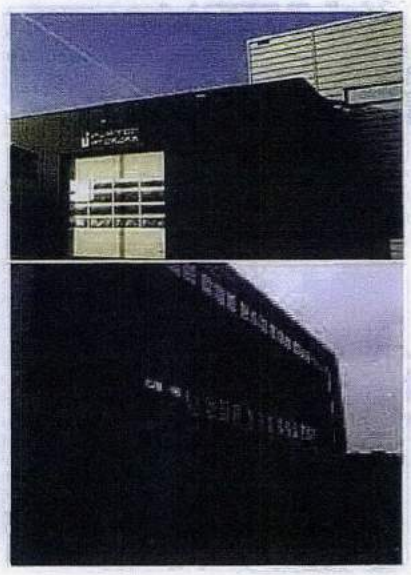
De loodsen staan binnen het Beschermd Stadsgezicht: de naar de straat en naar het water gekeerde zijden zijn bij voorkeur open en transparant. Dichte gevels moeten worden voorkomen.

Nieuwe, in het oog springende, zijgevels kennen bij voorkeur een horizontale geleding, waarbij het bovenste deel transparent en open is vormgegeven.

Detaillering, materiaal en kleur

- Traditioneel materiaalgebruik, stoer/robuust uiterlijk is een pré.
- Gevelmateriaal hout, glas, staal.
- Kleurstelling; terughoudend kleurgebruik, donker/antraciet mogelijk.
- Detaillering sluit aan op de aard van het gebouw, differentiatie van de gevel is wenselijk.
- Het gebruik van plaatmateriaal en kunststof, onder de strikte voorwaarden dat sprake moet zijn van sterke houtgelijkende materialen en detailleringen
- De gevels gericht op de openbare ruimte zijn bij voorkeur open gedetailleerd: je kunt naar binnen kijken.
- Gevelreclame is toegestaan mits zorgvuldig ontworpen en ondergeschikt aan de architectuur van de gebouwen. Lichtbakken zijn niet toegestaan.

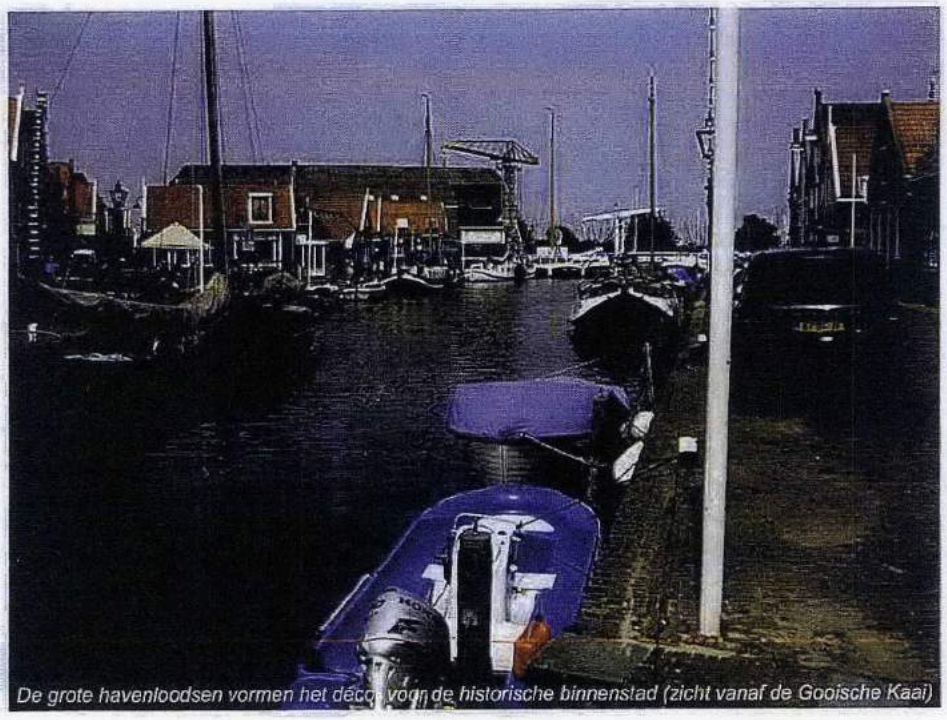
Referentie rechts: traditioneel kleurgebruik (gedekte kleuren), toepassing van glas, hout in gevel



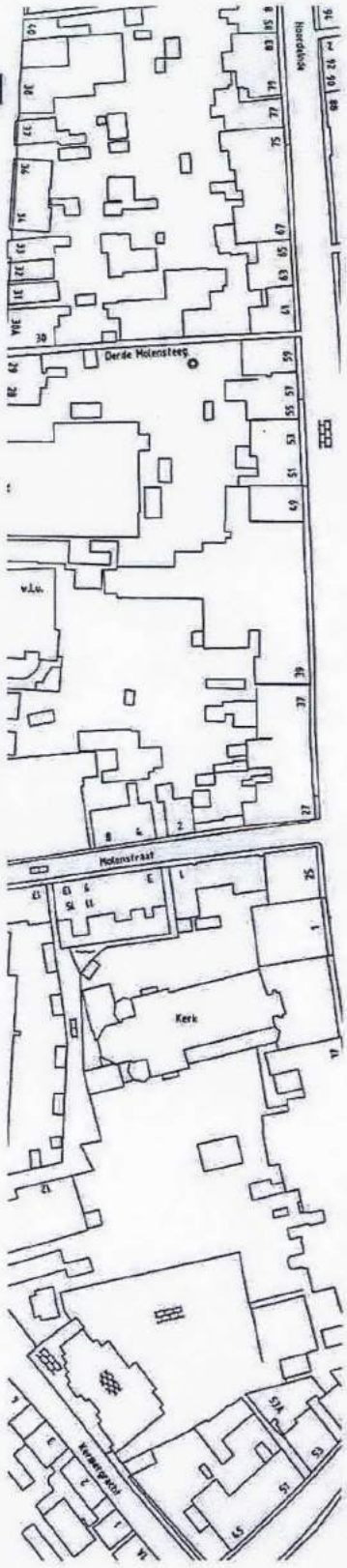
Referentie boven: individueel herkenbare panden, open gevels

BIJLAGEN

BIJLAGE 1. BELANGRIJKE ZICHTLIJNEN



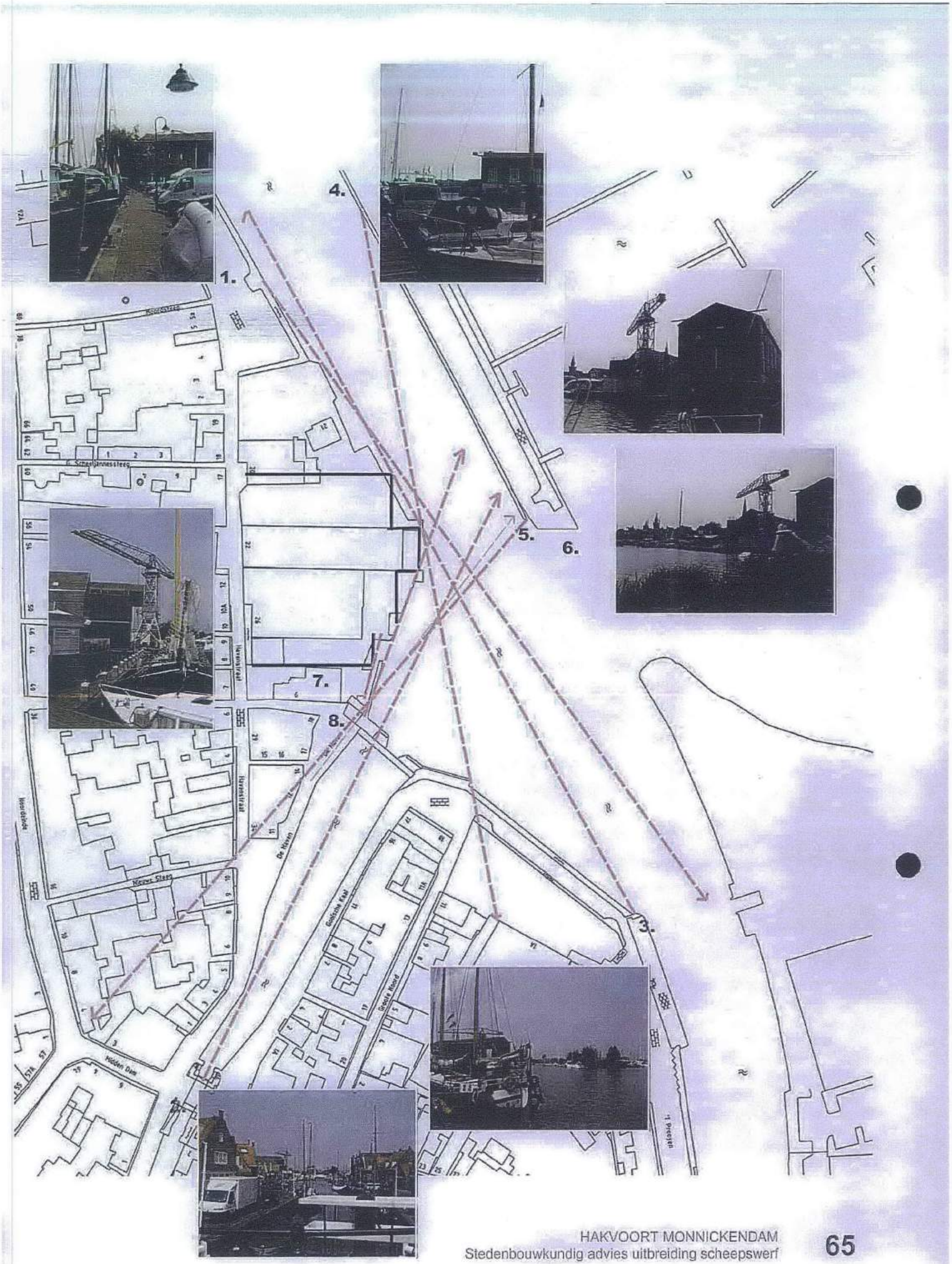
De grote havenloodsen vormen het decor voor de historische binnenstad (zicht vanaf de Gooische Kaai)



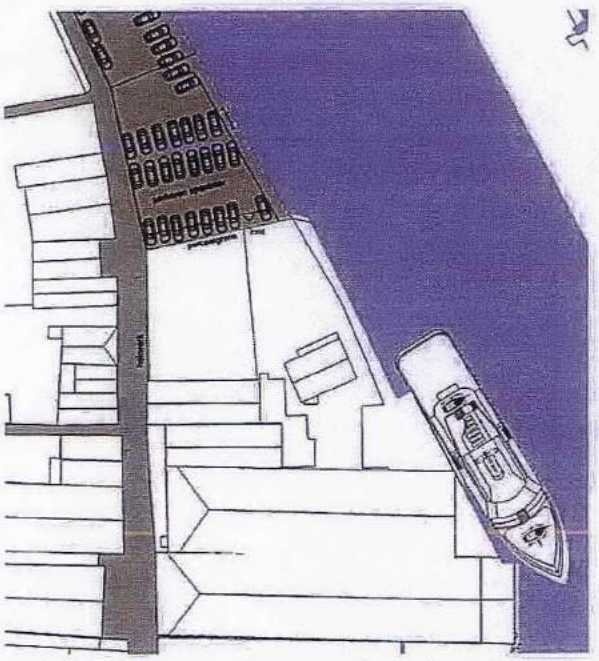
Het open houden van de volgende zichtlijnen is voor de beleving van het Beschermd Stadsgezicht van Monnickendam en de ligging aan de Gouwzee belangrijk:

1. Uitzicht op de buitenhavens en het Galgeriet
2. Uitzicht over de Oude Haven
3. Uitzicht over de volle breedte van de vaargeul
4. Uitzicht op de gevelwand van de kop van Prooijen
5. Uitzicht op de Speeltoren
6. Uitzicht op de gevelwand van de Oude Haven
7. Kade bij Havenkantoor
8. Doorzicht vanaf brug bij Havenkantoor

Tezamen vormen deze zichtlijnen de uiterste grens tot waar de werfloodsen van Hak-

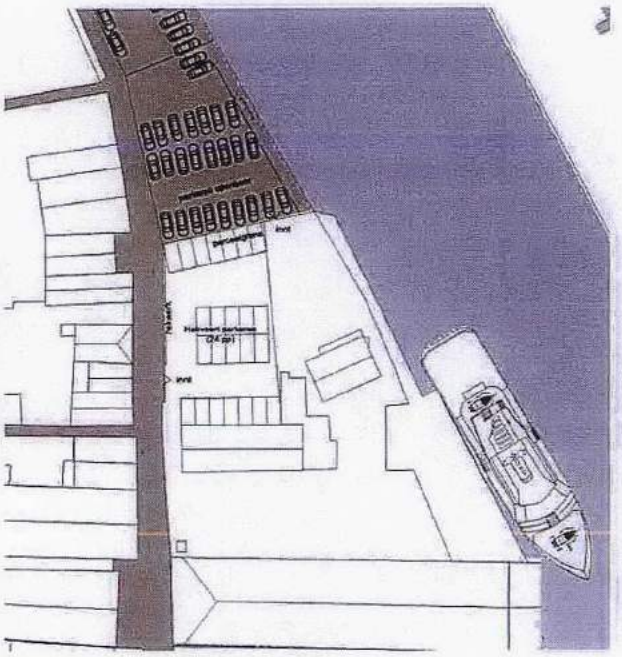

1.
4.
5.
6.
7.
8.
3.
Havenstraat
Nieuwe Steeg
Hidden Dam
De Haven
Gedeelte Kade
Gedeelte Wierd

BIJLAGE 2. AANSLUITING OP DE OPENBARE RUIMTE



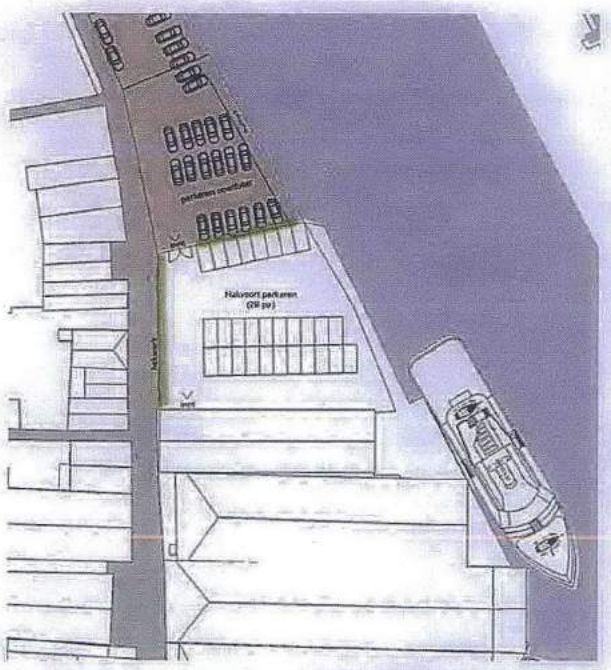
Huidige situatie parkeren op de Haringburgwal

- De huidige openbare parkeerplaats aan de Haringburgwal oogt rommelig, herstructurering van het terrein is voorlopig niet aan de orde.
- De auto's staan geparkeerd tegen de perceelgrens van Hakvoort aan.
- Op dit moment is ook nog een particuliere woning in het gebied aanwezig. Deze belemmert een goede ruimtelijke ontwikkeling van Hakvoort aan de noordzijde.



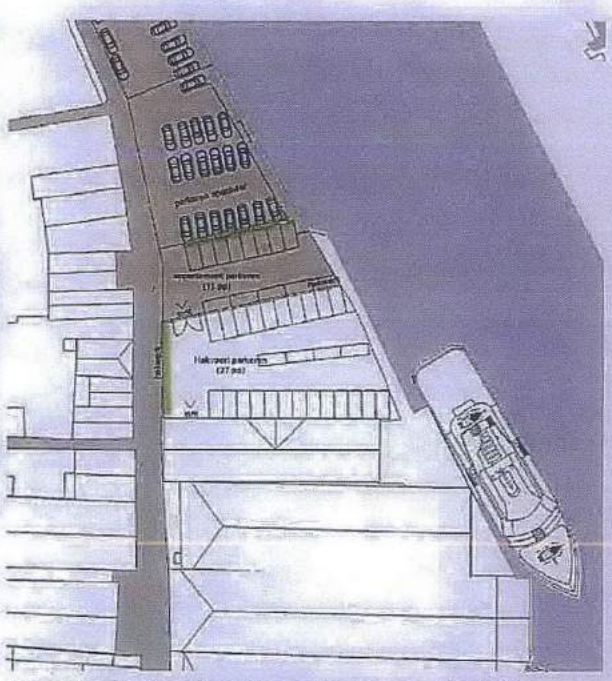
Stap 1: sloop Stuttenburg

- Door de sloop van Stuttenburg ontstaat er ruimte om op eigen erf nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren.
- Het terrein kan volledig worden afgesloten en heeft een capaciteit van 24 plaatsen.
- Inclusief de compensatie ten behoeve van de verlenging van de Noordloods betekent dit voor Hakvoort netto extra parkeerplaatsen.



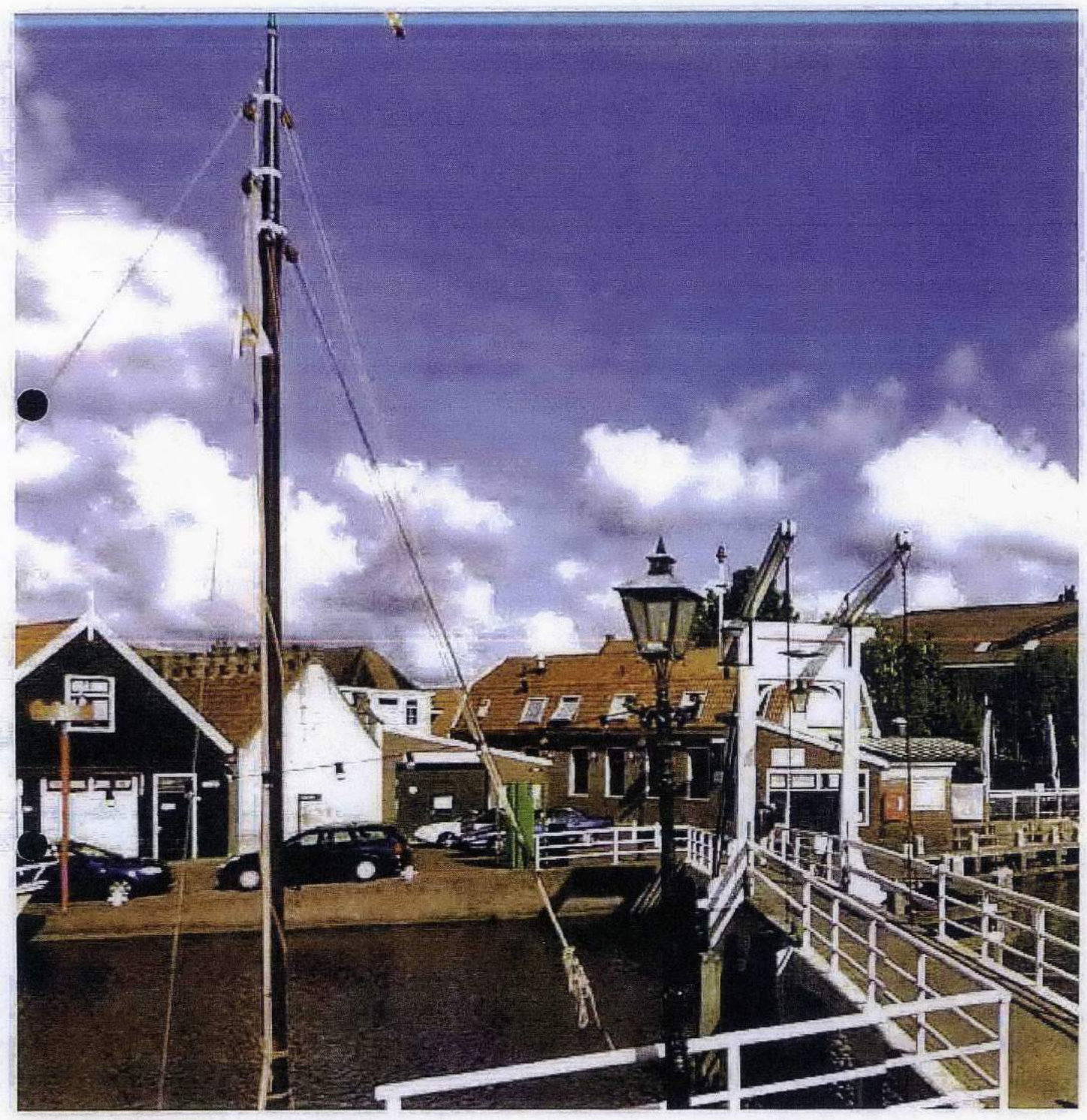
Stap 2: Sloop woning en bouw Nieuwe Noordloods

- Voor de bouw van de Nieuwe Noordloods is de sloop van de particuliere woning noodzakelijk.
- Door de sloop er ruimte vrij voor nieuwe parkeerplaatsen.
- Deze ruimte is essentieel ter vervanging van de plaatsen op eigen terrein die verloren gaan bij de bouw van de Nieuwe Noordloods.
- Bij ontsluiting van de Noordloods vanaf eigen terrein zullen er ook in het openbaar terrein 6 parkeerplaatsen verloren gaan. Vooralsnog is hiervoor geen compensatieruimte in het openbare gebied aanwezig.
- Het terrein kan volledig afgesloten worden (hekwerk) en heeft een capaciteit van 29 plaatsen. Deze capaciteit is niet voldoende om de parkeerbehoefte voor alle plannen van Hakvoort te realiseren.



Stap 3: Realisatie extra parkeervoorzieningen

- Hakvoort heeft de wens binnen het Masterplan ook parkeervoorzieningen te realiseren ten behoeve van de ontwikkeling van een appartementencomplex aan de Havenstraat 29 en moet daarbij nog 7 plekken in het openbaar gebied realiseren.
- Deze ruimte ontstaat door aanpassen van de erfgrens aan de zijde van de Haringburgwal.
- Hierdoor worden 13 parkeerplaatsen aan openbaar gebied toegevoegd.
- Op het terrein van Hakvoort blijft nog ruimte voor 27 extra parkeerplaatsen.
- De historische erfbegrenzing kan met bomen, bijvoorbeeld leilinden, herkenbaar blijven.
- *Op basis van de uitbreiding van het bvo zijn minimaal 9 plaatsen (compensatie huidige plaatsen) plus 25 extra plaatsen (toename bvo) noodzakelijk. Indien dit niet mogelijk is, is ontwikkeling van parkeervoorzieningen voor de Havenstraat 29 binnen dit plan niet mogelijk.*



HAKVOORT monnickendam

stedenbouwkundig advies uitbreiding scheepswerf