

Concept Stedenbouwkundig Plan

Vlietweg 2 Santpoort-Noord



September 2022

Inleiding

Dit document beschrijft het concept stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van de locatie achter het KPN gebouw aan de Vlietweg 2 in Santpoort-Noord. Het perceel is aangekocht door de 1828 Groep met als doel op deze plek huisvesting te realiseren voor starters op de woningmarkt, volgens het 1828 concept.

Het initiatief is vorig jaar voorgelegd aan de gemeente Velsen, die aangaf hier – ook gelet op de hoge nood onder jonge woningzoekenden - in beginsel welwillend tegenover te staan. Vervolgens is het initiatief als pilot ingebracht in de omgevingstafel, de procedure waarmee de ambtelijke organisatie oefent voor de omgevingswet. Het project is tweemaal besproken in de omgevingstafel, te weten op 17 februari 2021 en op 15 februari 2022.

Naar aanleiding van de eerste tussentijdse resultaten heeft het college zich in december 2021 positief uitgesproken over het initiatief en een aantal randvoorwaarden benoemd waarbinnen de uitwerking zijn beslag zou moeten krijgen.

Vorig jaar is tevens het overleg op gang gebracht met omwonenden en andere belanghebbenden uit de omgeving, zoals de sportverenigingen en de kerk. Deze belanghebbenden zijn huis aan huis geïnformeerd en uitgenodigd voor deelname aan de participatie. Dit heeft ertoe geleid dat – met uitzondering van de beoogde bewoners van het gebouw - alle belangen vertegenwoordigd waren aan tafel. In totaal zijn er zeven bijeenkomsten geweest. Van het participatieproces is een verslag gemaakt dat als bijlage is opgenomen bij dit concept stedenbouwkundig plan.

Vanuit de interactie met de gemeente, middels de omgevingstafel, en met de belanghebbenden, middels het participatieproces, tekent zich een voorlopig resultaat af. Wij zouden dit resultaat graag voorleggen aan het bestuur en de gemeenteraad om te onderzoeken of deze ontwikkelingsrichting politiek gedragen wordt.



Locatie vanaf het zuiden

Leeswijzer

Dit document bestaat uit zeven hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk wordt het initiatief uitgelegd: betaalbare jongerenhuisvesting voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Ook geven we een indruk van het programma dat we daarbij voor ogen hebben: woningen maar ook gedeelde voorzieningen.

Hoofdstuk twee gaat over de plek waar het gebouw gedacht is. Naast een beknopte beschrijving van de geschiedenis wordt een beschrijving gegeven van huidige situatie.

Het derde hoofdstuk geeft inzicht in de kaders die van kracht zijn op de locatie.

Hoofdstuk vier beschrijft de stappen die samen met de omwonenden en de gemeente gemaakt zijn om te komen tot het stedenbouwkundige plan dat voorligt.

Het vijfde hoofdstuk is de kern van het document waarin het stedenbouwkundig plan is weergegeven met behulp van plankaart en impressies van de opzet en van het beoogde gebouw.

In het zesde hoofdstuk wordt specifiek ingegaan op het parkeren. Er is een berekening gemaakt van de parkeerbehoefte enerzijds en de beoogde parkeeroplossing anderzijds.

Het zevende, laatste hoofdstuk, gaat over de bezonning. Voor drie seizoenen is voor een aantal momenten op de dag inzichtelijk gemaakt welke schaduwwerking uitgaat van het plan. Zo wordt de impact van het gebouw op de omgeving inzichtelijk gemaakt.



Zicht op de locatie vanaf de N208



Positie in de omgeving

1 | Initiatief

De 1828 Groep heeft voor de locatie aan de Vlietweg het voornemen om huisvesting voor jongeren te realiseren. Het 1828 concept biedt starters van 18 tot 28 jaar betaalbare huurwoningen met collectieve voorzieningen. Daarmee gaat 1828 in op de groeiende mismatch tussen vraag en aanbod van betaalbare woningen voor één- en twee persoonshuishoudens. 1828 speelt daarnaast ook in op trends die voor jongeren belangrijk zijn: delen, duurzaamheid en samenhang. Dat daar behoefte aan bestaat, wordt duidelijk uit het groot aantal inschrijvers. Voor de locatie Santpoort-Noord hebben ruim negentienhonderd mensen hun interesse getoond.

Twee woningtypes

Het 1828-gebouw voorziet in circa 194 zelfstandige woningen, met een eigen keuken en badkamer, in twee types. Het grootste deel, circa 166 éénkamerstudio's van circa 25 m², vallen in de sociale huur en zijn bedoeld voor één persoon. Daarnaast bevat het complex circa 28 tweekamerappartementen, geschikt voor twee personen, in de categorie middeldure huur. Omwille van de betaalbaarheid wordt bewust afgeweken van het 30/30/40 beleid.

Co-living

De lobby, een soort huiskamer, vormt de spil van het sociale leven. Koffie drinken, samen eten, tafeltennis of een ouderwets bordspelletje doen; alles vindt hier zijn plek. Vanuit de lobby bereik je de flexibele ruimtes, waar activiteiten of hobby's kunnen worden uitgeoefend. Deze ruimtes zijn - óók door buurtbewoners - te reserveren of huren. In aanvulling hierop voorziet het ontwerp in een collectieve buitenruimte, waar bewoners en bezoekers elkaar eveneens kunnen ontmoeten.



Voorbeelduitwerking éénkamerstudio

Betaalbaar wonen

De woningen blijven betaalbaar omdat het oppervlakte beperkt is. Wij hebben de indruk dat het wonen in een studio prima past in een levensfase waarin een groot deel van het leven zich buitenshuis afspeelt. Zeker in combinatie met collectieve ruimtes en voorzieningen. Het delen van voorzieningen, een energiezuinig gebouw en eventuele huursubsidie dragen eveneens bij aan de betaalbaarheid.

Community

Als 1828-bewoner ben je nadrukkelijk onderdeel van de 1828-community, waardoor je je thuis voelt en veilig en geborgen kan wonen en niet eenzaam hoeft te zijn. Met het bouwen van de community, ook met die van Santpoort- Noord zijn we nu al begonnen.



Duurzaamheid

Bij de realisatie van een 1828-gebouw staat duurzaamheid voorop, zowel voor de bouw als bij het gebruik door de bewoners. Dit uit zich onder andere in extra isolatiemaatregelen, een collectieve warmteopwekking en natuur inclusieve inrichting van zowel het gebouw als het terrein. De doelstelling is tevens een energieneutraal gebouw te realiseren. Tevens zal bij de inrichting van het terrein rekening worden gehouden met gestelde eisen met betrekking tot klimaat adaptief bouwen. Dit uit zich in de toe te passen materialen en beplanting en zal op een later moment in detail worden uitgewerkt.



2 | Locatie

Het woongebouw bevindt zich in een gebied met een gemengd karakter dat globaal begrensd wordt door de Hoofdstraat in het zuiden, de N208 in het westen, de Slaperdijk/Schenkeldijk in het noorden en de Vlietweg in het oosten. De Vlietweg is tevens de grens met de gemeente Haarlem. De locatie ligt centraal ten opzichte van de voorzieningen. Sport is vlakbij, het centrum van Santpoort-Noord op 5 minuten fietsen en de Grote Markt van Haarlem op 20 minuten. Binnen 10 minuten fietsen bevinden zich twee treinstations en de bus stopt om de hoek, bij het Delftplein.



Slaperdijk



Vlietweg



KPN gebouw

Geschiedenis

De structuur van het gebied is in de vorige eeuw sterk gewijzigd. De locatie is lange tijd onderdeel van het landelijk gebied. Oorspronkelijke structuurlijnen rond 1900 zijn de Hoofdweg en de Slaperdijk, die dan nog onbebouwd is.

In de loop van de 20e eeuw rukt Haarlem op in het Zuiden. Ook verschijnen er huizen langs de Slaperdijk in Santpoort-Noord en de Slaperdijkweg in Haarlem. De Rijksstraatweg wordt vanuit Haarlem verbonden met de Rijksweg langs de oostflank van Santpoort-Noord, die de Hoofdstraat vervangt als doorgaande verbinding.



N208

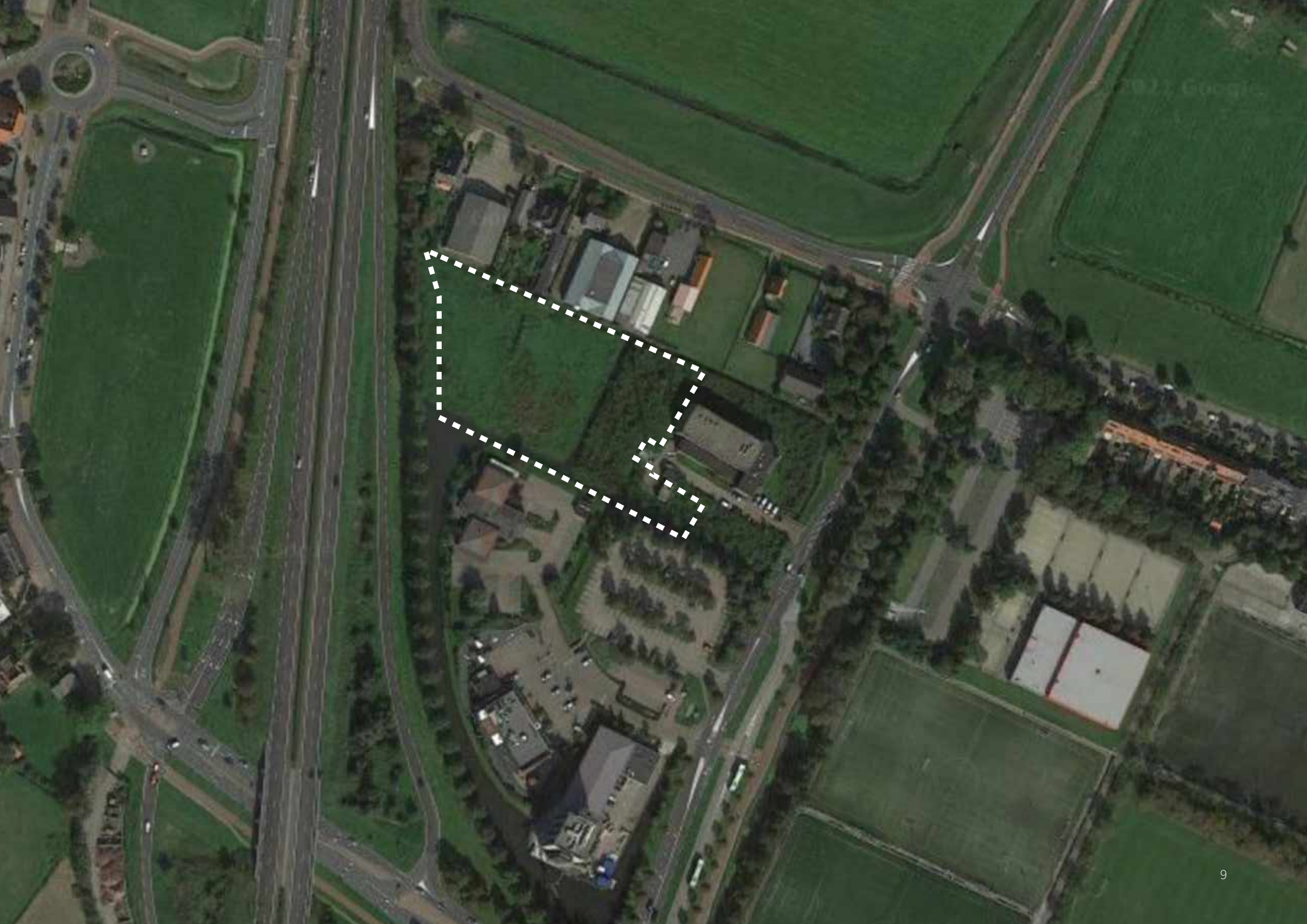


McDonalds



Kerk

[Plangebied >>>](#)



In de jaren '50/'60 wordt ter hoogte van de locatie de Rijksweg omgezet in de N208. De Rijksweg wordt in Santpoort-Noord dan een parallelweg van de N208. Het Delftplein wordt aangelegd, in eerste instantie als rotonde. Ten westen van de locatie ontstaat het sportpark en het volkstuintencomplex. In de jaren '70 wordt het gebouw van KPN gebouwd.

De periode van 1980 tot 2000 staat in het teken van de ontwikkeling van Velsersbroek. De Vlietweg krijgt daardoor meer verkeer te verwerken. In de directe omgeving van de locatie worden het Bastionhotel, de McDonalds en de kerk gebouwd.

Situatie

Met de komst van het ziekenhuis, de herstructurering en toevoegingen van woningbouw en uitbreidingen van de sportverenigingen heeft de omgeving Vlietweg in de afgelopen twintig jaar een ontwikkeling doorgemaakt. Santpoort-Noord, Haarlem en Velsersbroek zijn samen een verstedelijkt landschap geworden.

De beoogde locatie vormt samen met de percelen van het Bastionhotel, de McDonalds, de kerk en het KPN gebouw een fragment in het stedelijk weefsel. Dit fragment heeft een zichtzijde aan de N208 en wordt ontsloten vanaf de Vlietweg.



circa 1900



circa 1850



1952



1969



1999



1981



2021

3 | Kaders

Bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan voor het terrein is Bedrijventerrein Velsbroek, vastgesteld 2012-06-14, en voorziet op deze locatie in een bedrijfsbestemming, tot en met categorie B. Het initiatief voor een woongebouw op deze plek veronderstelt dus een bestemmingsplanwijziging.

Structuurvisie

Kijken we op een hoger abstractieniveau naar de plek dan is er de wens om groene verbindingen tussen de kernen te bewaren. Op deze plek betreft dat met name de strook tussen Slaperdijk en Velsbroek. Het gebied heeft een gemengd karakter, met bedrijven, wonen, een kerk en horeca. De structuurvisie staat een woonbestemming op deze plek niet in de weg.



Bestemmingsplankkaart



Overzichtskaart



Kaart economie



Kaart wonen



Vlietweg



Locatie vanaf oprit naar N208



KPN gebouw



KPN gebouw

4 | Planontwikkeling

Heatmap >>>

Participatie

Om te onderzoeken welke belangen er spelen in de omgeving is een participatietraject doorlopen met omwonenden en andere belanghebbenden uit de omgeving, zoals de sportverenigingen en de kerk. Deze belanghebbenden zijn huis aan huis geïnformeerd en uitgenodigd voor deelname aan de participatie. Dit heeft ertoe geleid dat – met uitzondering van de beoogde bewoners van het gebouw - alle belangen vertegenwoordigd waren aan tafel. In totaal zijn er zeven bijeenkomsten geweest. Van het participatieproces is een verslag gemaakt dat als bijlage is opgenomen bij dit concept stedenbouwkundig plan.

Heatmap

Aan het begin van de participatie is het initiatief globaal uiteengezet. Op basis van de eerste ideeën is geïnventariseerd hoe de belanghebbenden naar de plek en het initiatief kijken en welke kansen en bedreigingen zij zien. Dit is genoteerd in een zogenaamde heatmap. Hieruit kwam naar voren dat de huidige situatie reeds zorgelijk wordt gevonden. Met name overlast en verkeersveiligheid worden daarbij genoemd. De vrees bestaat dat deze situatie als gevolg van een nieuw woongebouw voor starters verslechterd.

Ontsluitingsstructuur

Ten tijde van de eerste participatiesessie is het idee gepresenteerd om de locatie langs de noordzijde van het KPN gebouw te ontsluiten. Een aantal aanwonenden vreest dat dit tot overlast leidt in de vorm van veelvuldig autoverkeer. Ook zijn veel aanwezigen van mening dat een extra aansluiting en oversteek op de Vlietweg onveilig is. Dit is aanleiding om in de volgende sessie breder te kijken naar alternatieven hiervoor.

Plangebied



1828 - Vlietweg 2 Aandachtspunten & Ideeën

binding met de buurt ?
statushouders leveren problemen op ?

bouwen voor Senioren in plaats van jongeren?

AZC, kampje, Domus Plus en Skaeve Huse hoeveel kan de buurt aan ?

tunnel: onveilige situatie door drukte en de onoverzichtelijkheid. jongeren op scooters creëren lawaai; vuurwerk overlast

daling huizenprijzen vanwege 1828 ?

kruising: Gevaarlijke situatie

1828 leidt tot schending van ons privacy, vermindering uitzicht & bezonning

het land ligt laag, bouwen leidt mogelijk tot wateroverlast en schade aan onze huizen

ontsluiting perceel langs noordzijde leidt tot overlast

toename verkeer leidt tot nog meer ongelukken; liever geen extra inrit

geluidsoverlast vanaf randweg

overlast van jongeren buiten, auto's, toename van ongezonde lucht en lawaai

bereikbaarheid hulpdiensten ?

jongeren lopen 's nachts over terrein

overlast, troep & drugsgebruik

locatie vrachtwagens kermis ?

liever een inrit aan de zuidzijde van KPN dan aan de noordzijde

overlast, troep, drugsgebruik & onpure types

McDonalds komt afspraken niet na

McDonalds uitkopen en daar bouwen

veel verkeer tijdens de spits(en) van McDonalds & sportclubs

inrit laten lopen via het parkeerterrein van McDonalds?

Parkeren

Onderdeel van de opgave voor het gebouw is de parkeeropgave. Aangezien het beoogde gebouw uitgaat van navenant kleine woningen en een specifieke, jonge doelgroep is een maatwerkbenadering gekozen ten aanzien van het parkeren. Uit parkeertellingen is gebleken dat er sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen op het aangrenzende P2 terrein. In overleg met de afdeling verkeer is overeengekomen dat, voor een deel van het parkeren van het gebouw, gebruik gemaakt kan worden van dit overschot. De parkeerkundige onderbouwing wordt nader toegelicht verderop in dit rapport. Voor de ontsluitingsstructuur is dit van belang, aangezien er een verband bestaat tussen beide gebiedsdelen.

Varianten ontsluitingsstructuur

Voor de varianten is breed gekeken wat technisch mogelijk zou zijn. Dit leidt tot vier mogelijke ontsluitingsprincipes.

Scenario A: ontsluitingsweg aan de noordzijde van het KPN-perceel

Het voordeel van Scenario A is dat dit een hoge parkeercapaciteit oplevert. Een nadeel is dat de weg direct langs de buurpercelen loopt. Ook heeft deze oplossing als nadeel dat er een extra fiets- en auto ontsluiting gemaakt moet worden op de Vlietweg.

Scenario B: ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het KPN-perceel

Een aantal nadelen van scenario A worden weggenomen. Wel vraagt deze oplossing om een extra fietsoversteek op de Vlietweg. Ook vraagt dit scenario om nieuwe onderhandelingen met de KPN.



Scenario A – ontsluiting via noordzijde KPN-perceel



Scenario B – ontsluiting via zuidzijde KPN-perceel

Scenario C: ontsluitingsweg over het zuidelijke parkeerterrein (P2)

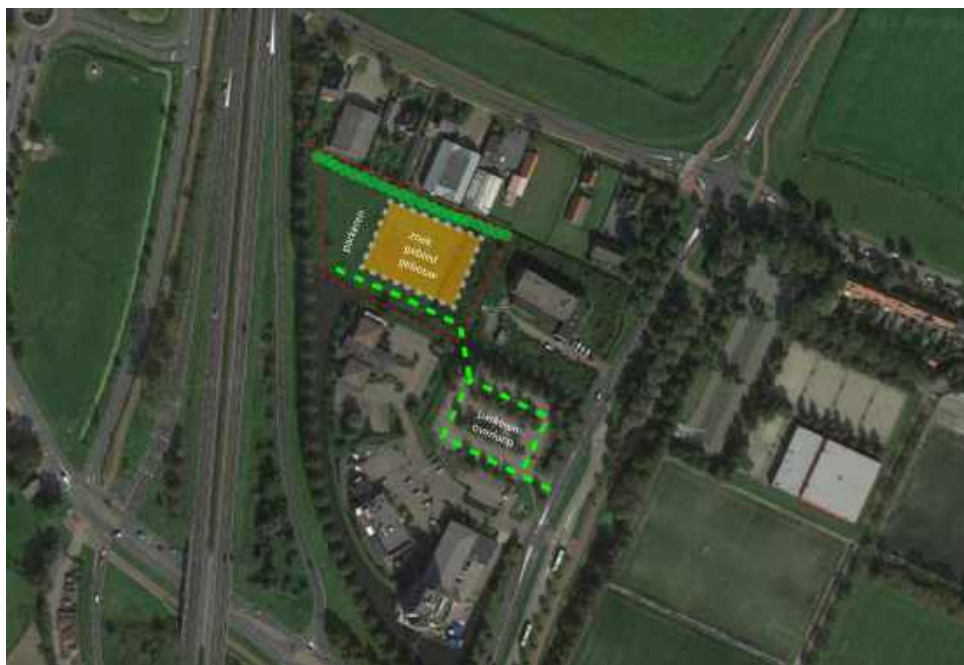
De ontsluiting via P2 is technisch mogelijk. Ook dit scenario zou minder overlast betekenen voor de direct aanliggende percelen. Ten opzichte van scenario is een voordeel dat geen nieuwe onderhandelingen met de KPN gevoerd hoeven worden, maar ook kan gebruik gemaakt worden van de bestaande oversteek voor langzaam verkeer bij de inrit van P2. Een derde voordeel ten opzichte van alle andere modellen is dat dit scenario niet leidt tot (zoek)verkeer via Vlietweg tussen het parkeren voor bezoekers en het parkeren voor bewoners.

Scenario D: ontsluitingsweg over het parkeerterrein van de McDonalds en de Koninkrijkzaal

Ook een ontsluitingsweg via het parkeerterrein van de McDonalds en de Koninkrijkzaal heeft als voordeel dat er geen nieuwe aansluiting hoeven worden gemaakt. Een nadeel is dat McDonalds en de Koninkrijkzaal in moeten stemmen met deze oplossing. Verkeerskundig is minder sterk dat het scenario leidt tot (zoek)verkeer via Vlietweg tussen het parkeren voor bezoekers en het parkeren voor bewoners. Bovendien is er nu op piektijden reeds sprake van filevorming voor de McDonalds, wat door dit scenario verergert zou worden.

Conclusie

In een afweging van verschillende voor- en nadelen komt scenario C veruit als beste uit de bus. Dit is aanleiding om hier verder op in te zetten.



Scenario C – ontsluiting via P2



Scenario D – ontsluiting via Koninkrijkzaal/McDonalds

Omgevingstafel

Zoals in de inleiding aangegeven is het initiatief als pilot ingebracht in de omgevingstafel, de procedure waarmee de ambtelijke organisatie oefent voor de omgevingswet. Naar aanleiding van de eerste tussentijdse resultaten heeft het college zich in december 2021 positief uitgesproken over het initiatief en een aantal ruimtelijke uitgangspunten benoemd waarbinnen de uitwerking zijn beslag zou moeten krijgen. De verkenningen in het kader van de participatie zijn meegenomen. De woordelijke tekst van de bijlage bij het collegebesluit is hierna opgenomen.

Ruimtelijke uitgangspunten

Naar aanleiding van gesprekken die gevoerd zijn tussen de initiatiefnemers (ontwikkelaar, architect en stedenbouwkundige) en de gemeentelijke projectgroep (verkeer, groen en stedenbouw) zijn een aantal nieuwe ruimtelijke uitgangspunten opgesteld. Deze bieden de ruimte om het project in zijn huidige omvang haalbaar te kunnen maken.

Groen

- Waardevolle groene invulling langs de randen als buffer naar de N208 en omwonenden
- Watercompensatie moet een kwalitatieve toevoeging zijn voor dier en mens
- Groen van betekenis, verblijfsruimte in het groen voor nieuwe bewoners

Verkeer

- Ontsluiting via P2 of langs het bestaande KPN gebouw
- Bewonersparkeren op eigen terrein, niet afgesloten
- Bezoekersparkeren kan op P2

Stedenbouw

- Gebouw naar de zuidwest kant van het kavel zodat het direct aan het groen/water staat
- Parkeren tussen het gebouw en het KPN terrein en/of aan de noordkant langs KPN gebouw
- Het gebouw getrapt 3 bouwlagen aan de noordzijde, gaand naar 4 en 5 bouwlagen aan de zuidzijde en een accent van 6 lagen aan de zijde van het deelgebouw die gericht is op de N208
- De daken kunnen als groene dakterrassen of daktuinen
- De galerijen zijn nog een belangrijk aandachtspunt, in verband met verrommeling. Optie encroachmentzones ; groendragers

- Een belangrijk onderwerp van het verhaal is ook de visie van de ontwikkelaar op de jongerenhuisvesting: Wie komt er straks wonen? Zijn dat werkende jongeren, studenten of spoedzoekers?
- Welke behoeftes hebben deze soort bewoners? Denk aan gemeenschappelijke ruimtes binnen en buiten (bijv. groene binnenhof langs groen/water voor recreatie, BBQ of om te kletsen; of sportvoorzieningen)
- Hier is dubbelgebruik van de daken een pre. Er zouden zoals eerder benoemd daktuinen kunnen worden gemaakt waar de bewoners zelf gebruik van kunnen maken. Kortom versterk het verhaal van het gebouw ook met de mensen die er komen wonen, wat hebben ze nodig maar ook welke meerwaarde voegen ze op deze plek toe?
- Ten slotte de opmerking over de ontsluiting van de riolering en de nutstracés, die moet ongeacht van de verkeersontsluiting langs het KPN gebouw worden gelegd omdat dat niet via de brug naar P2 kan worden opgelost.

Raamwerkkaart

De resultaten van de participatiesessies en de ruimtelijke uitgangspunten die het college heeft meegegeven tezamen leveren de raamwerkkaart op die hiernaast staat afgebeeld. Dit is de onderlegger voor het concept stedenbouwkundig plan.



zoek
gebied
gebouw

parkeren

parkeren
overloop

Concept ontwerp

In samenwerking met FARO architecten is een ruimtelijk ontwerp gemaakt dat past binnen de uitgangspunten die vanuit het college zijn meegegeven. Om de rust en privacy van omwonenden zoveel mogelijk te respecteren is de entree van het gebouw aan de zuidzijde gepositioneerd. De entree biedt toegang tot de gemeenschappelijke ruimte. Ten zuiden hiervan is de collectieve buitenruimte gemaakt, op de zonzijde en zo ver mogelijk af van de omwonenden. De collectieve ruimte biedt toegang tot twee vleugels, zowel op de begane

grond als op de verdieping, waarin zich de woningen bevinden. Het ontwerp zal elders in deze rapportage verder worden toegelicht.

Het concept ontwerp is gepresenteerd tijdens de participatie. Daaruit kwam naar voren dat de buurt op een aantal punten haar bedenkingen heeft bij het voorstel. Enerzijds wordt gevreesd voor lawaai en (parkeer) overlast als gevolg van de doelgroep en het aantal bewoners. Voor bewoners van specifieke aanpalende percelen speelt daarnaast de vrees dat het gebouw van invloed is op de bezonning en de privacy.

Situatietekening concept ontwerp



Illustratie noordgevel concept ontwerp

Illustratie vogelvlucht vanuit zuidwesten, concept ontwerp



N208

Slaperdijk

laag land

collectieve ruimte 180m²

terras
entreegebied

2-3 Buiten

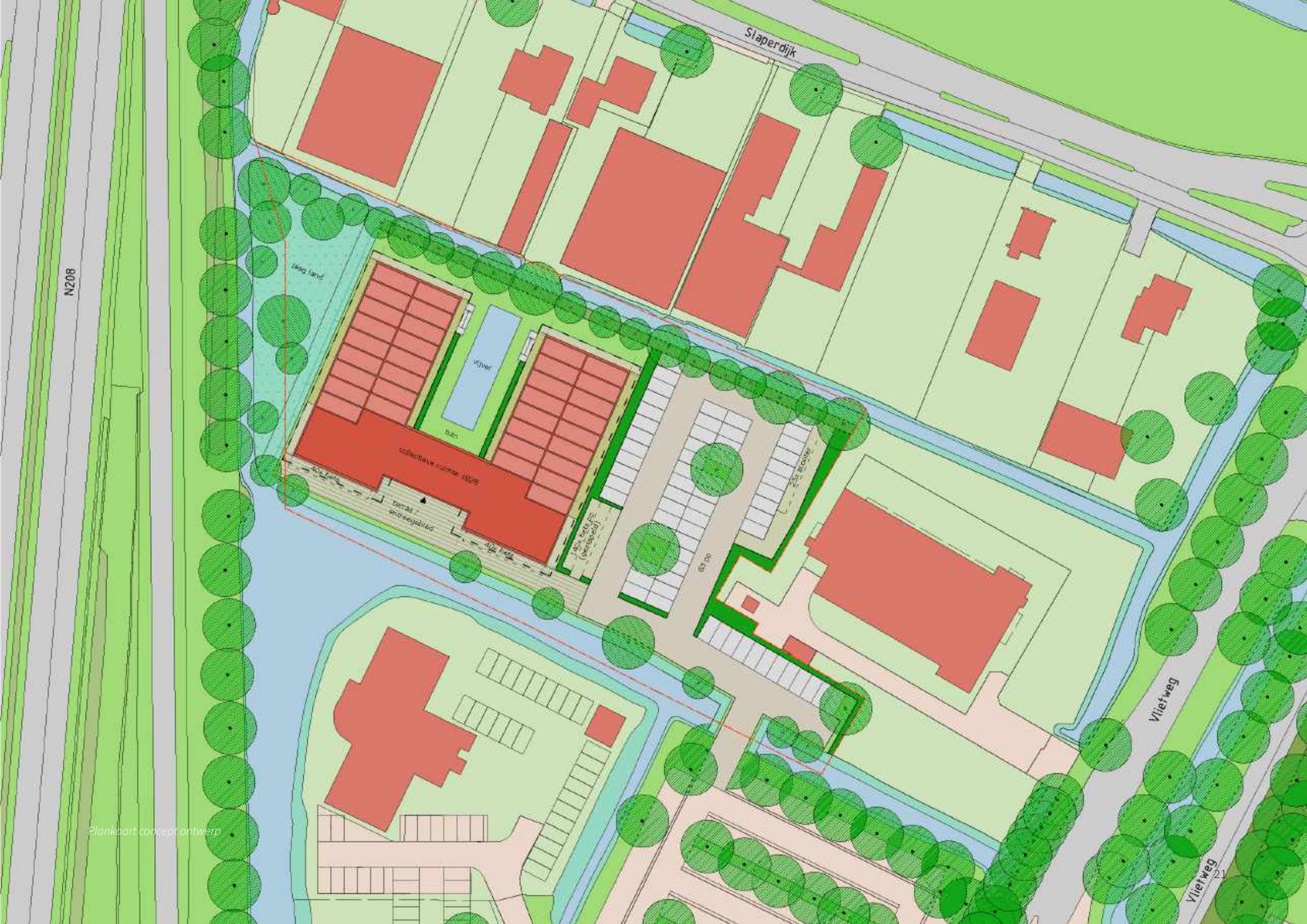
65 m

Vlietweg

Vlietweg

Plankaart concept ontwerp

21



Alternatief P2

Op verzoek van de omwonenden is onderzocht of het mogelijk is om het wonen te situeren op P2, en in ruil daarvoor het parkeren te situeren op de beoogde locatie voor het woongebouw.

Wanneer het gebouw dat ontworpen is voor het oorspronkelijke perceel geprojecteerd wordt op P2 leidt dat ertoe dat de locatie volledig bebouwd wordt. Dit zorgt voor verlies van het groen aldaar, maar ook kan er geen buitenruimte gemaakt worden en ontbreekt het aan een goede aansluiting op de Vlietweg. Ook verschuift al het parkeren naar de beoogde woningbouwlocatie achter KPN. Dit is vanuit een oogpunt van sociale veiligheid niet wenselijk. Bovendien komt het parkeerterrein meer geïsoleerd en verder van de sportclubs te liggen, waardoor het minder goed zal functioneren.

Als aan de voornoemde problemen tegemoet gekomen wordt door een kleinere footprint te kiezen, ontstaat een gebouw met een hoogte van 12 tot 15 lagen. Dat is op de volgende pagina getoond aan de hand van twee modellen. Deze hoogte doet stedenbouwkundig afbreuk aan de zorgvuldige opbouw van laag naar hoog, die nu aanwezig is tussen het plangebied en de rand van Haarlem.

Daarnaast zou het bouwen op P2 betekenen dat dit perceel verkocht moet worden aan de ontwikkelende partij. In de exploitatieopzet bestaat geen ruimte voor deze verwerving. Bovendien is onduidelijk of dit niet tot juridische en procedurele problemen leidt.

Dit alles is reden om het bouwen op P2 als alternatief terzijde te schuiven.



Alternatief P2 met gebouw concept ontwerp





Alternatief P2 met schijf



Alternatief P2 met toren



5 | Plan

In het definitieve ontwerp is het gebouvvolume, ten opzichte van het concept ontwerp dat getoond is in hoofdstuk vier, opgeschoven in oostelijke richting. Het opschuiven heeft een aantal voordelen.

Door het gebouw op te schuiven blijft het uitzicht vanaf de burens op Slaperdijk 12 grotendeels behouden, waar het in het concept ontwerp overwegend weggenomen werd door het gebouw. Ook komt het de privacy en bezonning van dit perceel ten goede.

Door het gebouw op te schuiven ontstaat meer afstand tot de N208, wat leidt tot een lagere geluidsbelasting van de nieuwe woningen.

Door het gebouw op te schuiven ontstaat meer ruimte voor groen en hoeft een minder groot deel van het perceel verhard te worden. Dit draagt bij aan de landschapsarchitectonische waarde van het perceel en biedt mogelijkheden voor ecologie en klimaatadaptie.

Het opschuiven van het gebouw is mogelijk doordat er minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt. Daarmee wordt afgeweken van het aanvankelijke uitgangspunt om bewonersparkeren op eigen terrein te situeren. In hoofdstuk zes wordt dit toegelicht.

Ooghoogte impressie vanaf de N208,



Ooghoogte impressie vanaf de N208, in zuidelijke richting





Ooghoogte impressie vanuit het westen

Ooghoogte impressie vanaf buurperceel Slaperdijk 12



Vogelvlucht impressie vanuit het zuiden



Ooghoogte impressie Vlietweg vanuit het zuiden



Ooghoogte impressie Vlietweg vanuit het noorden



N208

Slaperdijk

laag land

wadi

tuin

collectieve ruimte 1828

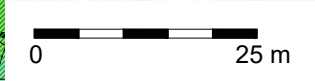
terras /
entreegebied

40x fiets
140x fiets
(gestapelde)

circa 29-31 pp

circa 25x scooter

Vlietweg



Groen

Het plan ligt in een groene omgeving. Dit wordt versterkt door groen op het terrein. Richting de belendende percelen aan de Slaperdijk is een groene zoom gedacht, met bomen en struweel, die dienst doet als buffer. Daarnaast is rondom het perceel en op het terrein voorzien in kwalitatieve groene ruimte. Aan de norm van tenminste 15% groen wordt dan ook ruimschoots voldaan.

Natuurinclusief

In de uitwerking van gebouwen en buitenruimte zal ruimte worden gemaakt voor natuur inclusieve elementen. Gedacht kan worden aan nestelgelegenheden voor bijvoorbeeld vleermuizen, vogels en insecten, zoals nestkasten en insectenhôtels. Maar ook aan bomen en planten die een bijdrage leveren aan de habitat, in de vorm van voedselvoorziening of schuilgelegenheid.

Water

In de inrichting van de buitenruimte zal in het bijzonder aandacht zijn voor water, om te voorkomen dat er overlast ontstaat. Ook zal voldoende buffercapaciteit gerealiseerd worden ter compensatie van de toename aan verharding. Dit bevindt zich bijvoorbeeld in de driehoek tussen gebouw en N208, in de vorm van een droge berging.

Ontsluiting

Een ander aandachtspunt voor de inrichting van de buitenruimte is de bereikbaarheid van het gebouw in geval van calamiteiten. Met de nood- en hulpdiensten is overleg hierover. Doordat het terrein maar van een kant bereikbaar is, moet de toegangsweg voldoende breed zijn. Daarnaast zal een zogenaamde droge blusleiding worden aangelegd.

Ooghoogte impressie vanaf oprit N208



Ooghoogte impressie Schenkeldijk vanuit het noorden

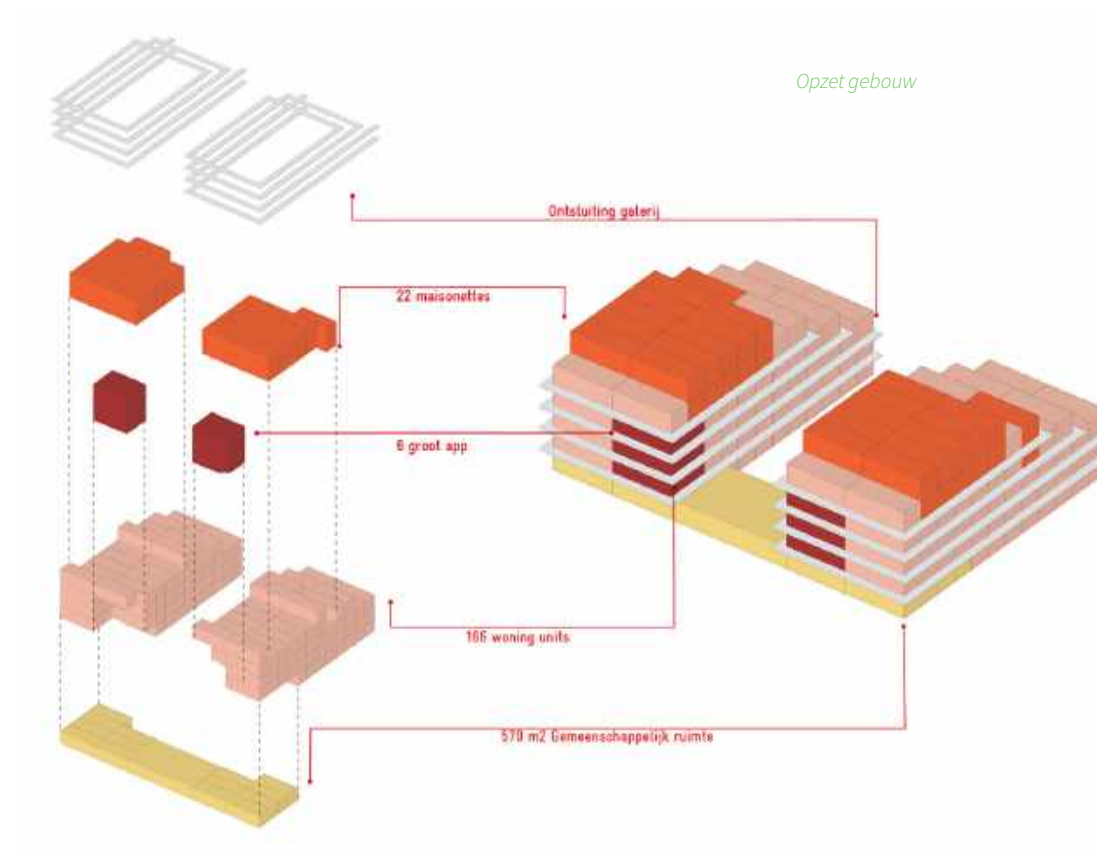




Ooghoogte impressie vanuit het zuidoosten, entree

Architectuur

Het stedenbouwkundig plan beschrijft het volume en de footprint van het gebouw. Parallel aan het stedenbouwkundig ontwerp is gewerkt aan de architectonische opzet. Het gebouw is rondom omgeven door galerijen, die de woningen ontsluiten die rug aan rug gesitueerd zijn. De referentiebeelden laten een zachte, natuurlijke, groene en houtachtige uitstraling zien.



Referenties architectuur





Impressie van het binnenhof

6 | Parkeren

Ten behoeve van het project zal een mobiliteitsvisie worden opgesteld. Vooruitlopend daarop heeft het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de mobiliteitsaspecten van dit project.

Parkeerbehoefte

1828 gaat in op de specifieke wensen en behoeften van de doelgroep; starters in de leeftijdsgroep 18 tot 28 jaar. Uit onderzoek blijkt dat jongeren in deze leeftijdsgroep minder auto's bezitten dan gemiddeld en bovengemiddeld veel gebruik maken van alternatieven zoals de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarom is in dit project geopteerd voor een maatwerkbenadering ten aanzien van het parkeren en mobiliteit.

Door Goudappel Coffeng is een analyse uitgevoerd met CBS-ODiN2 data naar het autobezit van de verschillende deelgroepen in sterk stedelijk gebied, zoals dit gebied geclassificeerd wordt. Daarbij is een onderscheid zichtbaar tussen eenpersoons- en tweepersoonshuishoudens. Het project voorziet in 166 eenpersoonshuishoudens en 28 tweepersoonshuishoudens.

Tevens verschilt het autobezit tussen de leeftijdsgroep 18-28 en 28-33. Uit de leeftijdsopbouw van de geïnteresseerden is op te maken dat na verloop van tijd circa 80% van de bewoners 18 tot 28 jaar oud zal zijn, terwijl circa 20% 28 tot 33 jaar oud is.

Voor eenpersoonshuishoudens in de leeftijdsgroep 18 tot 28 jaar is het autobezit 0,33 auto per huishouden. Bij 28 tot 33 jaar is dat autobezit 0,57 auto per huishouden. Voor tweepersoonshuishoudens bij 18 tot 28 jaar is het autobezit 0,99 auto per huishouden, bij 28 tot 33 jaar (uitloop) is dat 1,28 auto per huishouden.

Voor het bezoekersaandeel is aansluiting gezocht bij de normen uit het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor eenpersoonshuishoudens is uitgegaan van een bezoekersnorm van 0,2 pp/wo, voor tweepersoonshuishoudens is dat 0,3 pp/wo.

De bruto parkeervraag voor de 194 woningen bedraagt afgerond 93 parkeerplaatsen voor bewoners en 42 voor bezoekers. Door de inzet van deelauto's kan de parkeerbehoefte worden verminderd met circa 20%. Voor dit project gaan we – in lijn met cijfers elders in het land – uit van de inzet van 5 deelauto's die 20 reguliere auto's vervangen.

Een tweede element dat van invloed is op de parkeerbehoefte zijn de aanwezigheidspercentages. Op verschillende momenten van de dag en de week is de vraag vanuit bewoners respectievelijk bezoekers verschillend. We gaan er vanuit dat de beide groepen toegang hebben tot alle parkeerplaatsen, waardoor sprake kan zijn van dubbelgebruik.

Tabel parkeerbalans

Bruto parkeervraag									
appartement	aantal	leeftijd	aandeel		bewoners		bezoekers		totaal
			(%)	(#)	norm	vraag	norm	vraag	vraag
eenpersoons	166	18-28	80%	133	0,33	43,8	0,2	26,6	70,4
		>28	20%	33	0,57	18,9	0,2	6,6	25,6
tweepersoon	28	18-28	80%	22	0,99	22,2	0,3	6,7	28,9
		>28	20%	6	1,28	7,2	0,3	1,7	8,8
subtotaal	194,0			194,0		92,1		41,6	133,7
af: deelmobiliteit						-20			-20,0
subtotaal						72,1		41,6	113,7
bij: deelauto									5,0
totaal									118,7

Dubbelgebruik									
aanwezigheidspercentage	bruto	werkdag			koop	werkdag	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
bewoners	100%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	100%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Parkeerbalans									
	bruto	werkdag			koop	werkdag	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
bewoners	72,1	36,0	36,0	64,9	57,7	72,1	43,3	57,7	50,5
bezoekers	41,6	4,2	8,3	33,3	29,1	0,0	25,0	41,6	29,1
deelauto	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
totaal	118,7	45,2	49,4	103,2	91,8	77,1	73,2	104,3	84,6

Parkeeroplossing

In het stedenbouwkundig plan is voorzien in circa 29 tot 31 parkeerplekken op eigen terrein. Als gevolg van voortschrijdend inzicht naar aanleiding van overleg met Liander wijkt dit aantal licht af van de berekening gepresenteerd tijdens de participatieavond op 29 augustus 2022. Het precieze aantal parkeerplaatsen is onder meer afhankelijk van het aantal trafo's dat een plek moet krijgen in de buitenruimte. Het precieze aantal parkeerplaatsen en de definitieve inrichting van de buitenruimte zal vastgelegd worden in het inrichtingsplan.

Voor de overige benodigde parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van de overcapaciteit op P2, de parkeerplaats ten zuiden van de locatie, die ook als toegang tot de locatie dient. De bezetting van dit terrein is over het algemeen gering. Dat wordt bevestigd door de resultaten van de tellingen die verricht zijn. Er is geteld op verschillende momenten op de dag en op verschillende dagen van de week. De eerste telling is gedaan in het najaar van 2021. De tweede telling is verricht in het voorjaar van 2022. Om zeker te zijn van een representatieve telling is daarbij de sportverenigingen gevraagd om input te leveren ten aanzien van de geschikte telmomenten, met het oog op trainingen en wedstrijden.

Uit de tellingen komt naar voren dat er voldoende capaciteit beschikbaar is op P2 om de resterende parkeervraag vanuit het gebouw op te vangen. De hoogste bezetting is gemeten op zaterdagochtend (11 september 2021 om 10.00 uur). Er zijn op dat moment 35 van de 128 plekken bezet. De vraag vanuit het gebouw bedraagt op zaterdagochtend 74 plekken. Na aftrek van de circa 30 parkeerplaatsen op eigen terrein levert het gebouw een restvraag op van circa 44 pp. Na aftrek van twee plekken die vervallen als gevolg van de toegangsweg zijn er dan nog ongeveer 47 vrije plekken op P2. De totale bezetting op P2 bedraagt dan circa 63%.

De grootste vraag vanuit het gebouw doet zich voor in de avond. De hoogste bezetting die gemeten is op een doordeweekse avond bedraagt 18 plekken (woensdag 11 mei 2022 om 21.00 uur). De vraag vanuit het gebouw bedraagt op de weekdagavond 104 pp. Na aftrek van de circa 30 parkeerplaatsen op eigen terrein levert het gebouw een restvraag op van circa 74 pp. Na aftrek van twee plekken die vervallen als gevolg van de toegangsweg zijn er dan nog ongeveer 34 vrije plekken op P2. De totale bezetting op P2 bedraagt dan circa 73%.

Tabel onderzoek bezettingsgraad P2, najaar 2021

ONDERZOEKSRESULTATEN

Tijd	Capaciteit	Bezetting Zaterdag 11-9-2021	Bezettings- graad	Capaciteit	Bezetting Zaterdag 18-9-2021	Bezettings- graad
10:00	128	35	27%	128	20	16%
15:00	128	20	16%	128	32	25%

Tijd	Capaciteit	Bezetting Zondag 12-9-2021	Bezettings- graad	Capaciteit	Bezetting Zondag 19-9-2021	Bezettings- graad
10:00	128	3	2%	128	14	11%

Tabel onderzoek bezettingsgraad P2, voorjaar 2022

ONDERZOEKSRESULTATEN DINSDAGEN

Tijd	DINSDAG 5 APRIL 2022			DINSDAG 10 MEI 2022		
	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %
12:00 uur	128	1	1%	128	0	0%

ONDERZOEKSRESULTATEN WOENSDAGEN

Tijd	WOENSDAG 6 APRIL 2022			WOENSDAG 11 MEI 2022		
	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %
16:00 uur	128	2	2%	128	3	2%
17:00 uur	128	3	2%	128	9	7%
18:00 uur	128	4	3%	128	6	5%
19:00 uur	128	12	9%	128	8	6%
20:00 uur	128	17	13%	128	9	7%
21:00 uur	128	17	13%	128	18	14%

ONDERZOEKSRESULTATEN ZATERDAGEN

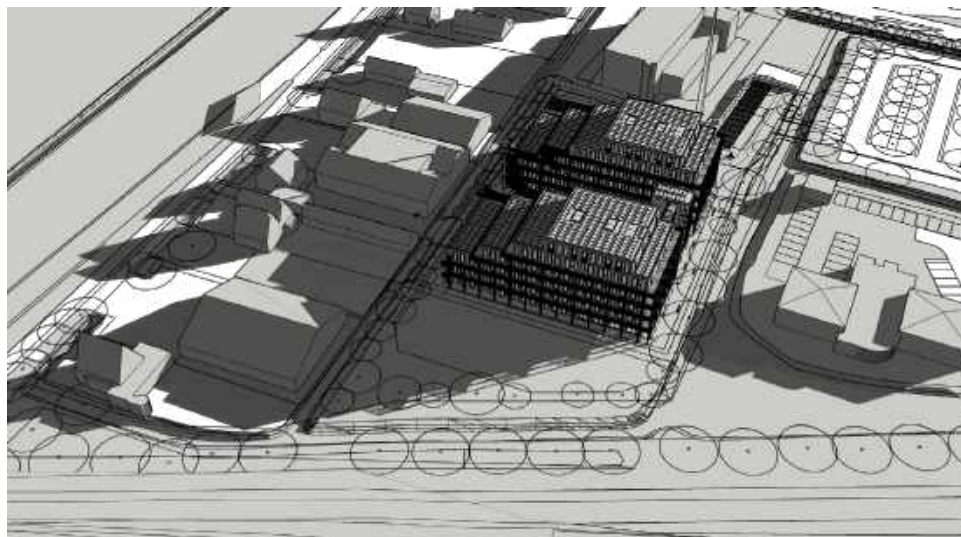
Tijd	ZATERDAG 9 APRIL 2022			ZATERDAG 14 MEI 2022		
	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %
10:30 uur	128	8	6%	128	9	7%
12:30 uur	128	19	15%	128	19	15%
14:30 uur	128	24	19%	128	12	9%

ONDERZOEKSRESULTATEN ZONDAGEN

Tijd	ZONDAG 10 APRIL 2022			ZONDAG 15 MEI 2022		
	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %	Capaciteit	Bezetting	Bezettings- graad %
10:30 uur	128	7	5%	128	11	9%
12:30 uur	128	9	7%	128	17	13%
14:30 uur	128	17	13%	128	9	7%
20:30 uur	128	6	5%	128	5	4%

7 | Bezinning

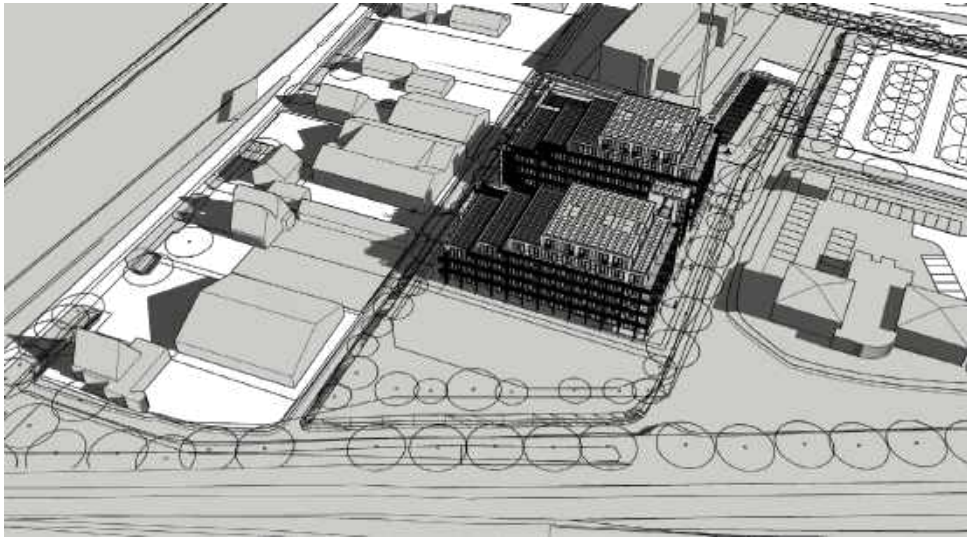
Van drie momenten in het jaar is de bezinning in beeld gebracht. Op 21 december zijn de dagen het kortst en de schaduwen het langst. 21 juni is de langste dag met de hoogste zon. 21 maart is representatief voor het voor- en najaar, halverwege tussen winter en zomer. Van deze drie dagen is per drie uur een beeld gegeven van de schaduwvorming als gevolg van het gebouw. Uit de analyses komt naar voren dat de schaduwwerking van het gebouw het grootste deel van het jaar beperkt blijft tot het eigen perceel. In de zomer, maar ook in voor- en najaar is dat het geval. Dit hangt samen met de getrapte opzet die als stedenbouwkundig kader meegegeven is. In de winter is de schaduw-werking met name merkbaar aan het begin en eind van de dag.



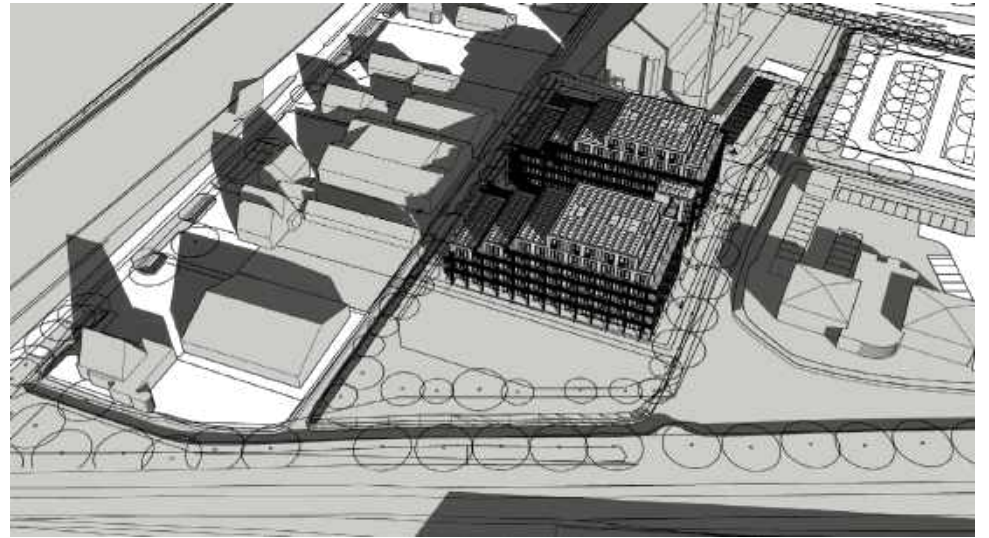
21 december

9.00 uur



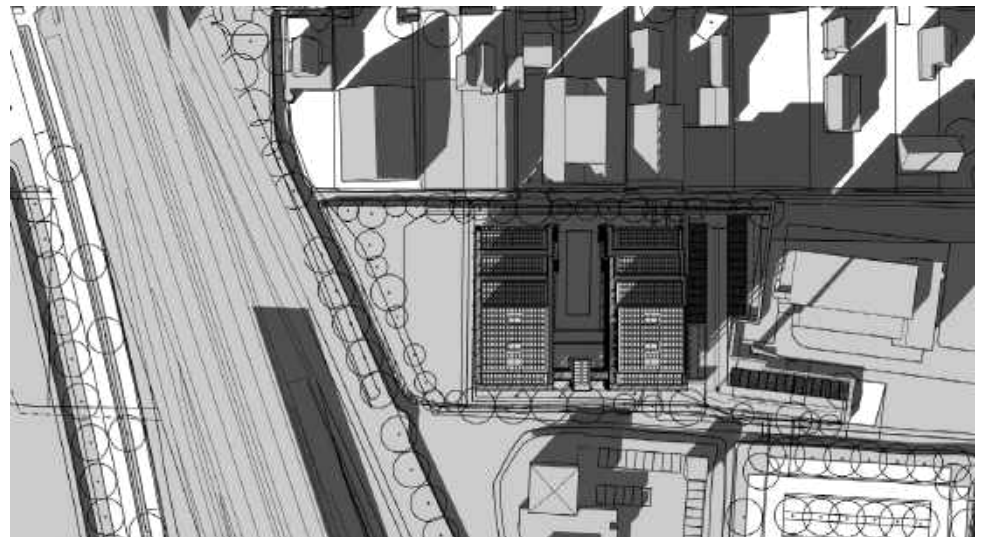


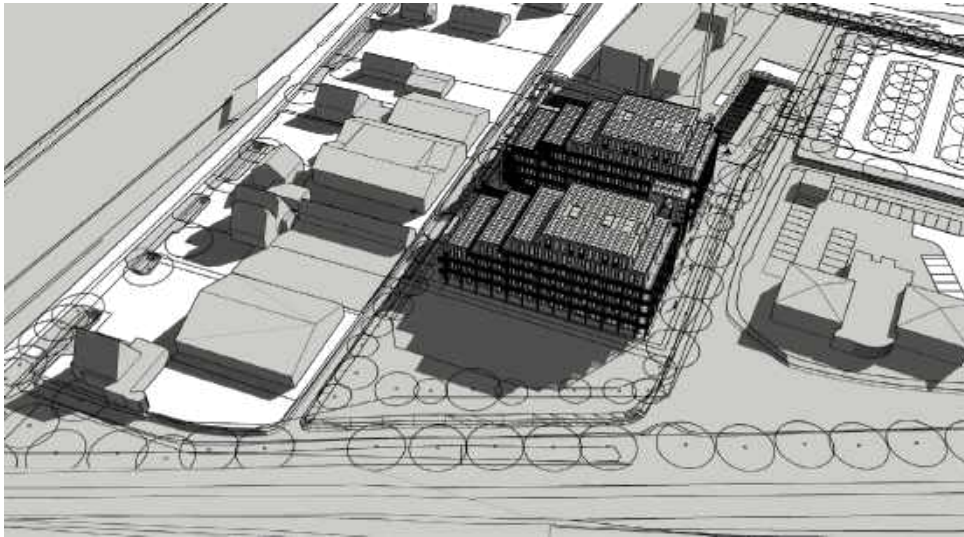
21 december



12.00 uur 21 december

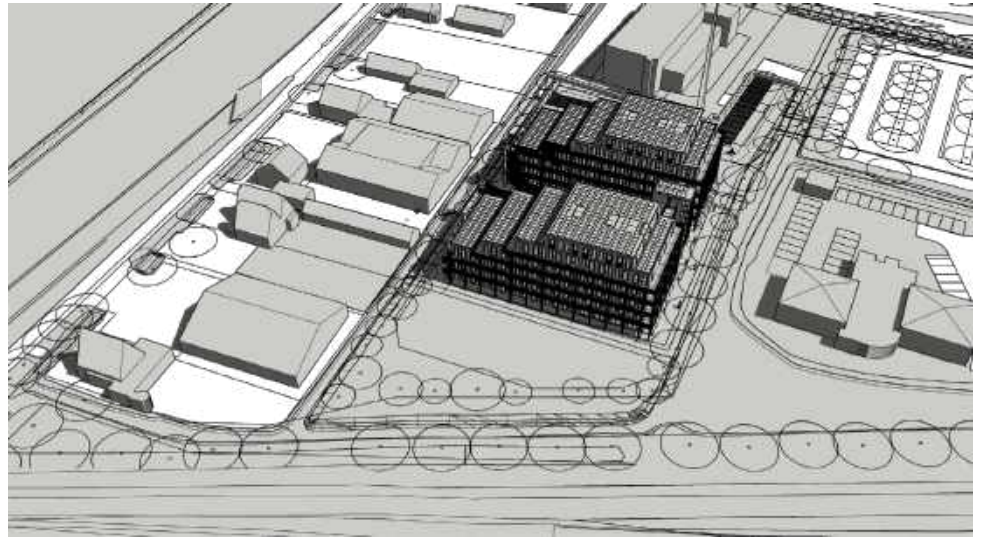
15.00 uur



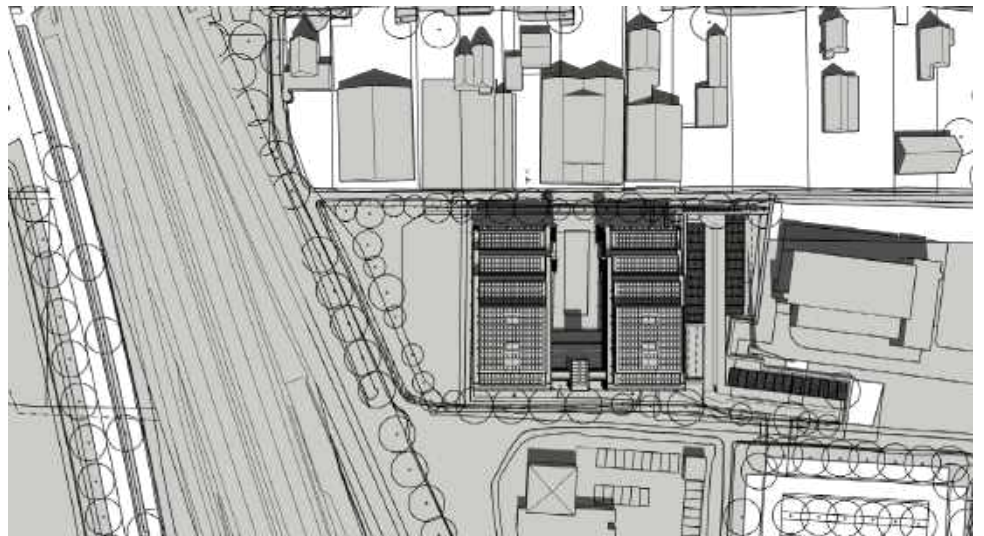


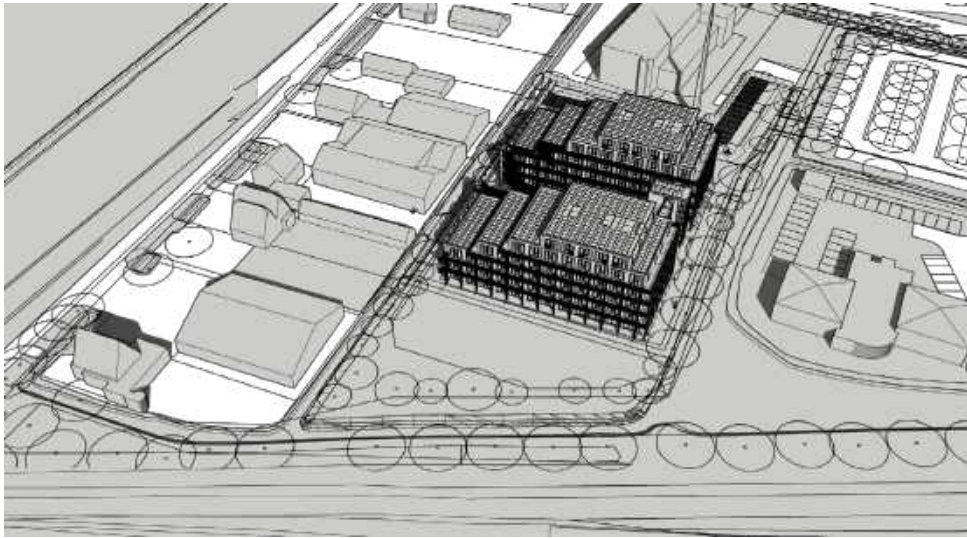
21 maart

9.00 uur

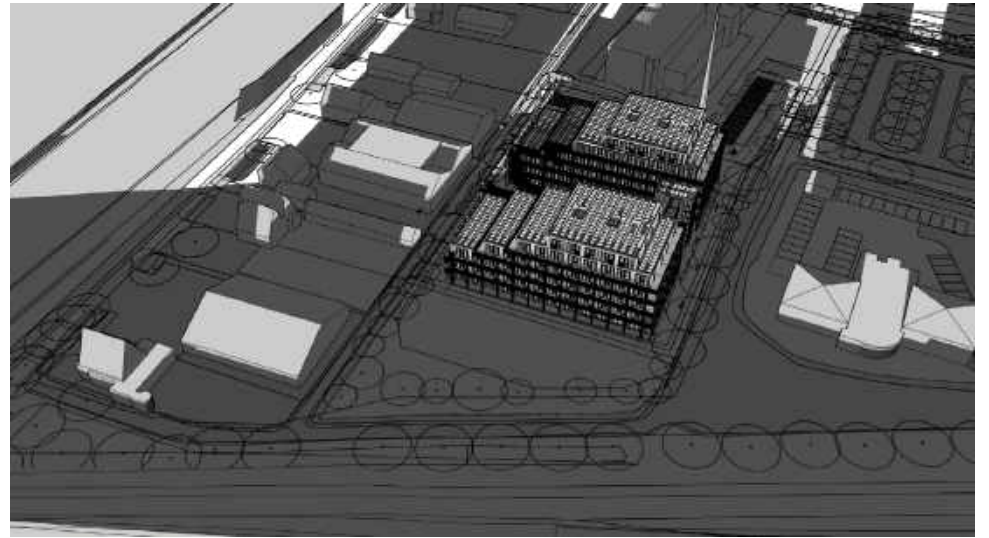


12.00 uur



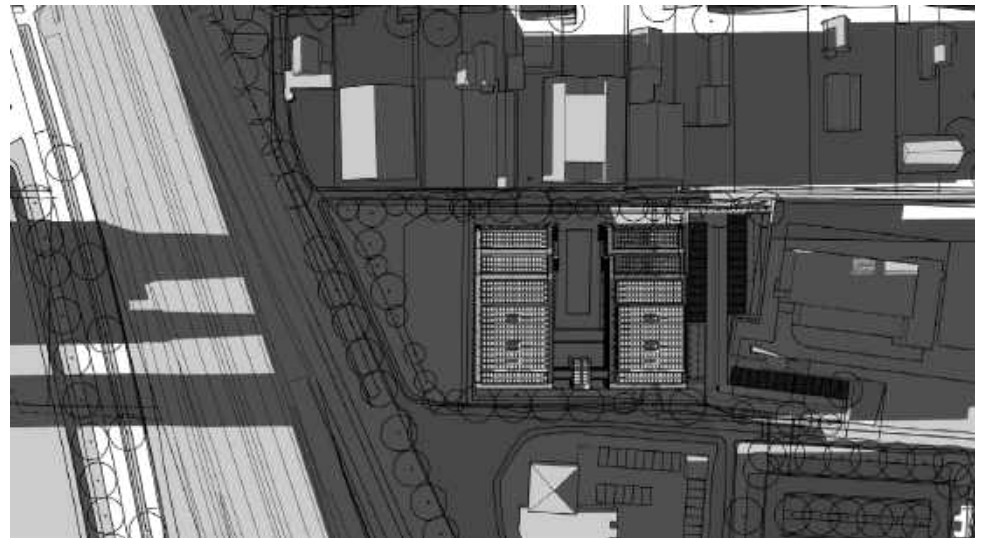


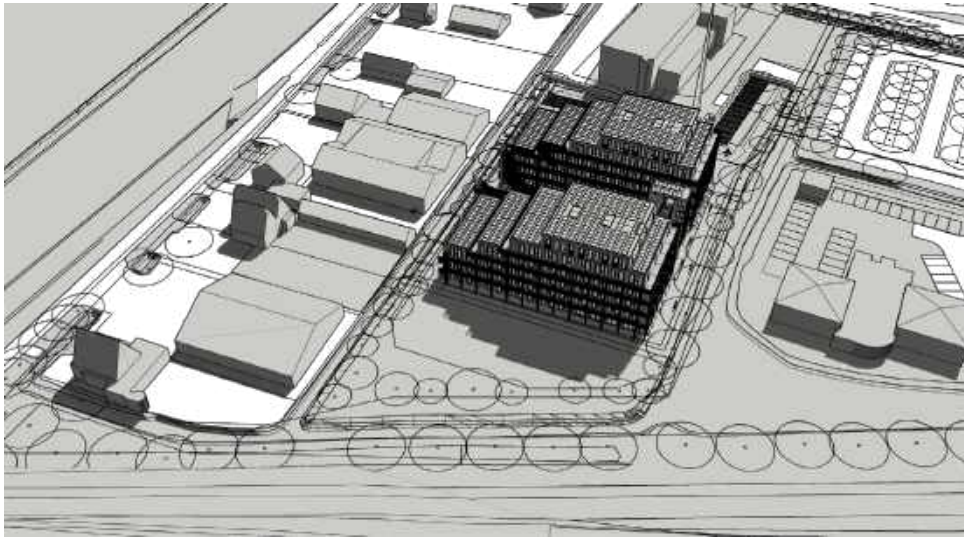
21 maart



15.00 uur 21 maart

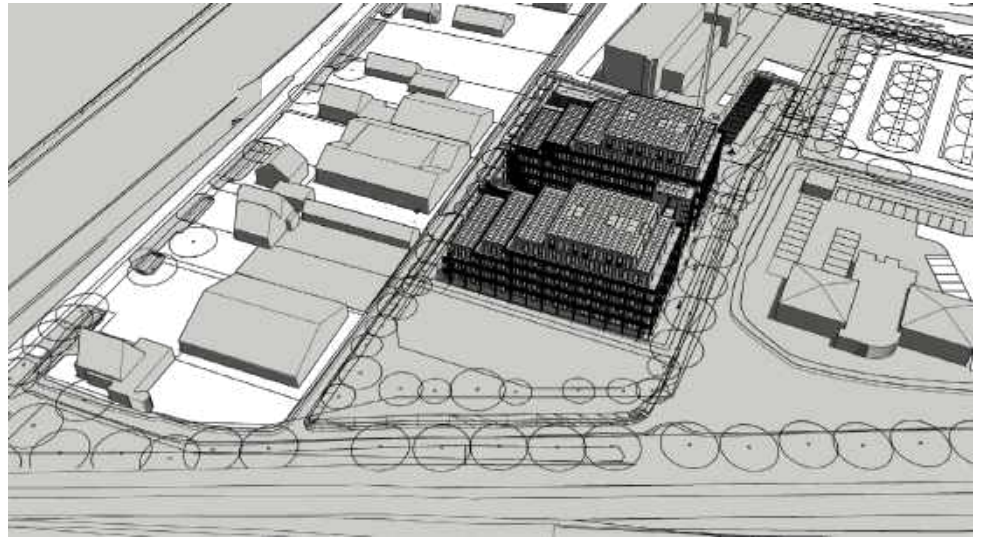
18.00 uur





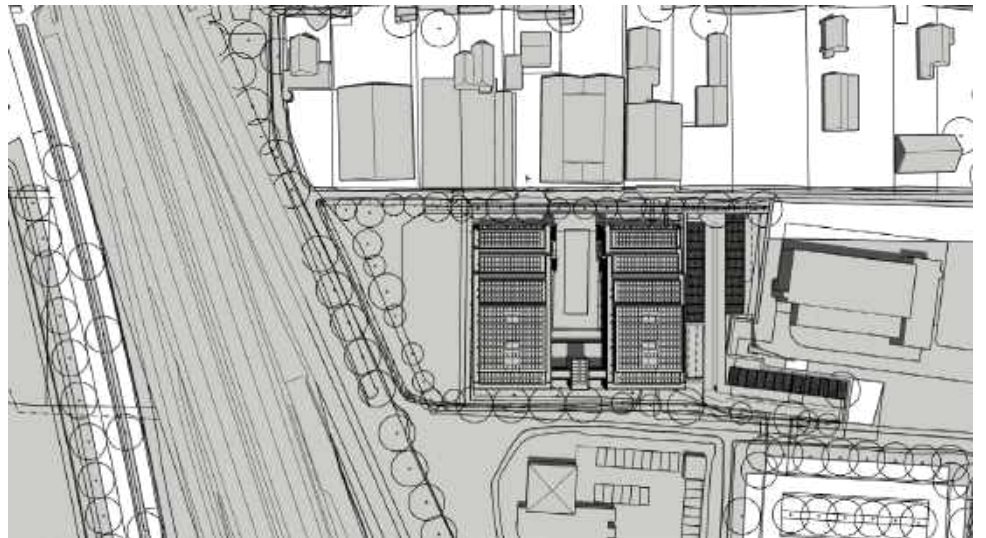
21 juni

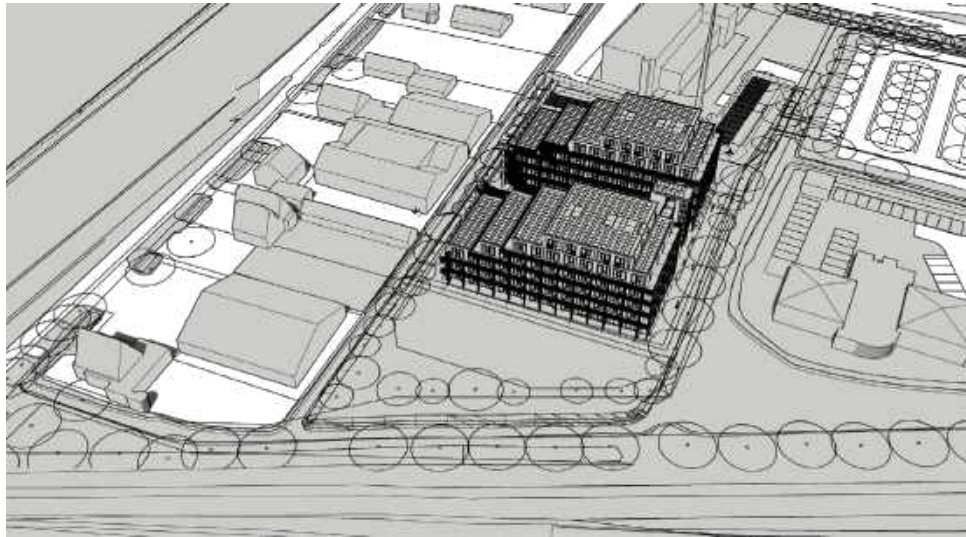
9.00 uur



21 juni

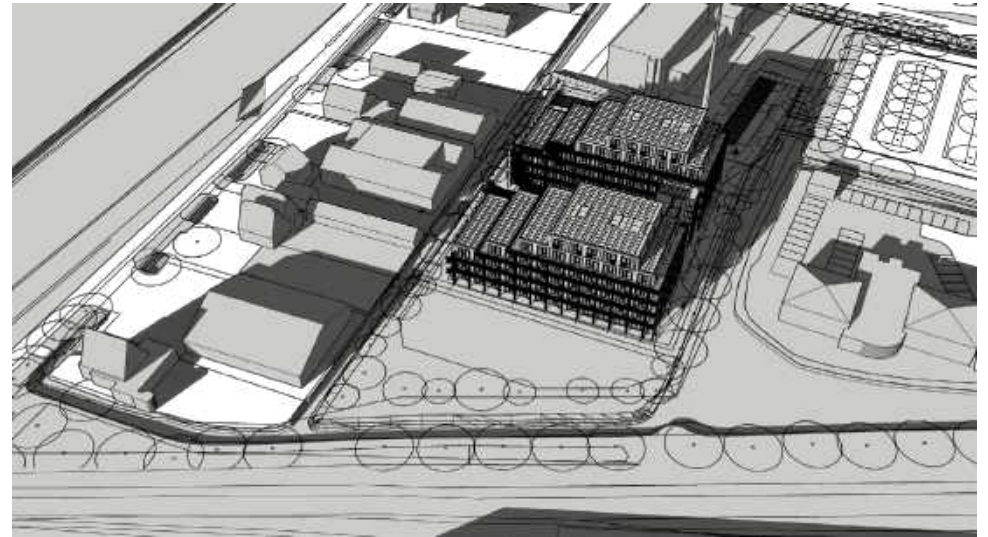
12.00 uur





21 juni

15.00 uur



21 juni

18.00 uur

