



Stedenbouwkundige kaders ontwikkeling Koenis terrein

Opmeer, gemeente Opmeer

colofon

projectnaam
Stedenbouwkundige kaders ontwikkeling Koenis terrein

datum
september 2025

projectnummer
P08597

opdrachtgever
Gemeente Opmeer

Movares
projectleider
TvG

projectteam
LVi, JVo

bron kft
Movares

review
JVo

Willemsplein 2
5211 AK 's-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55

movares  smart
urban
engineering



Inhoudsopgave

1	Doel	4	4	Stedenbouwkundig concept met referentiebeelden	26
2	Koenis terrein in de omgeving	5	4.1	Karakter kleinschalig dorpslint koesteren	27
	2.1 Kleinschalige (historisch) linten	6	4.2	Eigenheid Koenis behouden	28
	2.2 Het huidige centrumgebied	7	4.3	Verbinding met de omgeving	30
	2.3 De Planetenbuurt	8	4.4	Leefbare straten	31
	2.4 Toekomstige verkeersafwikkeling centrumgebied	9	4.5	Beeldkwaliteit beeldbepalende gebouwen	32
	2.5 Koenis als verbindende schakel van de omgeving	10	4.6	Mogelijke schets achterterrein	34
3	Ruimtelijke kaders voor herontwikkeling	12			
	3.1 Ontstaansgeschiedenis Koenis terrein	12			
	3.2 Identiteit van het Koenis terrein	14			
	3.3 Koenis terrein als verbindingen van de omgeving	15			
	3.4 Afronding centrum met helder bouwblok	16			
	3.5 Fasering bouwblok	17			
	3.6 Heldere looproute rondom bouwblok	18			
	3.7 Achterterrein als rauwe functionele wereld	19			
	3.8 Leefbare straten	19			
	3.9 Herkenbare entrees aan dorpslinten	20			
	3.10 Hoogteaccenten en markante herkenningspunten	21			
	3.11 Verkeersontsluiting	22			
	3.12 Identiteiten van het bouwblok	23			
	3.13 Oriëntatie van het bouwblok	24			
	3.14 Bouwhoogte en kapvormen	25			

1 Doel

Dit document dient als doel om de juiste stedenbouwkundige handvaten voor de herontwikkeling Koenis terrein te bieden. Het document betreft geen plan, maar biedt kaders om tot een plan te komen.

Dit document doet uitspraak over bepalende onderdelen zoals bouw-massa, korrelgrootte, positionering, oriëntatie uitstraling, bouwhoogte, verkeersafwikkeling, ontmoeting, groen, verbijzonderingen, door-waadbaarheid, doorgangen, hoogteaccenten, zichtlijnen, overgang privé-openbare ruimte, plint, entrees en voor/achterkanten. Dit vormt de basis voor de verdere architectonische uitwerking van het ontwerp.



Figuur 1: Locatie van Koenis terrein in centrum Opmeer



Figuur 2: Centrumvisie Opmeer



Figuur 3: Plan Koenis terrein 2025 (Breddels architecten)

2 Koenis terrein in de omgeving

Om te komen tot de juiste kaders voor herontwikkeling van Koenis terrein wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de positie van het Koenis terrein in de omgeving. Vanuit die positionering worden de onderdelen benoemd waarbij het Koenis terrein als verbindende schakel in de directe omgeving en als meerwaarde van de omgeving kan dienen in de toekomst. De omliggende gebieden zijn:

- Kleinschalig (historische) linten
- Nieuw centrum
- Planetenbuurt
- Koenis terrein (als verbindende schakel van de omgeving)



Figuur 4: Gebieden rondom Koenis terrein

2.1 Kleinschalige (historisch) linten

Het historisch centrum is het oudste deel van Opmeer met historische en kleinschalige lintbebouwing die het dorpskarakter van het straatbeeld bepalen. De historische dorpslinten van Opmeer vormen de kwaliteitsdragers van het centrum. Deze zijn cultuurhistorisch waardevol. Daarnaast is Opmeer ontstaan langs de historische watergang de Wijzend. Daarmee vormt de Wijzend een belangrijke cultuurhistorische identiteitsdrager van Opmeer. Het winkelgebied ligt op het kruispunt van het historische landelijke lint (Breestraat-Wuiver) en het waterlint (Koninginneweg-Lindengracht) van de Wijzend.

2.1.1 Kenmerkende eigenschappen

- Opmeer is ontstaan langs de historische watergang Wijzend.
- Hierlangs liggen de oude dorpslinten met veelal een hoogwaardige beeldkwaliteit en kleinschalige pandsgewijze opbouw en voorzieningen.
- Langs het lint zijn vanuit vroeger uit agrarische industriële incidenten aanwezig zoals o.a. het Koenis terrein en de typerende silo.
- Het oude centrum is ontstaan op het snijpunt van de oost-west-noordzijde verbinding ter hoogte van de Wijzend en uiteindelijk gezorgd voor het dempen van de watergang.

2.1.2 Principes voor toekomst

- Koenis terrein dient aan te sluiten bij het kleinschalige dorpslint Koninginneweg en Breestraat m.b.t. architectuur, korrelgrootte, maat, schaal, bouwhoogte, oriëntatie, uitstraling.
- Agrarische industriële incidenten zoals de silo meenemen.
- Minimale onderbrekingen van de straatwanden (met zichtbare parkeerterreinen).



Figuur 5: Kleinschalig (historisch) linten

2.2 Het huidige centrumgebied

In de loop der tijd verplaatst het centrumgebied zich meer ten zuiden van de Wijzend. Dit komt mede doordat de kernen Opmeer en Spanbroek steeds meer naar elkaar toegroeien en er een gezamenlijk centrumgebied ontstaat. Het nieuwere winkelgebied heeft met de grote massa's van bebouwing, parkeerterreinen en bredere wegprofielen een grootschaliger karakter dan het historisch lint.

2.2.1 Kenmerkende eigenschappen

- Na-oorlogse nieuwbouw in het centrum van Opmeer heeft geleid tot meer grootschaligheid.
- Het centrum met winkels is langgerekt en noordzuid georiënteerd.
- Het kleinschaligere historische dorpslint is oostwest georiënteerd.
- Wijzend is als identiteitsdrager verloren gegaan in het centrum.
- Verblijfsplekken zoals het plein en de bibliotheek liggen aan de randen van het centrum.

2.2.2 Principes voor toekomst

- Kleinschalig dorpskarakter aan linten (grootschalige panden dienen te worden voorkomen).
- Grootschalige panden beter inpasbaar op achterterrein.
- Koenis terrein als noordelijke afronding van centrumgebied.
- Verbinding/relatie met Wuiver en Wijzend versterken.



Figuur 6: Het huidige centrumgebied

2.3 De Planetenbuurt

De Planetenbuurt in Opmeer is ontstaan in de jaren '60 en '70 van de 20e eeuw. Deze periode kenmerkte zich door een sterke groei van woonwijken in Nederland, vaak gericht op het huisvesten van de snel groeiende bevolking na de Tweede Wereldoorlog.

2.3.1 Kenmerkende eigenschappen

- De Planetenbuurt is ontworpen volgens het principe van woonerven, waarbij de nadruk ligt op verkeersluwe straten en een veilige leefomgeving voor kinderen en weerspiegelen de stedenbouwkundige en architectonische trends van die tijd.
- De architectuur is functioneel en eenvoudig met een focus op praktische indelingen van de woningen.
- Er is veel aandacht besteed aan groenvoorzieningen en openbare ruimtes dat resulteert in een prettige woonomgeving en robuuste groenstructuren aan de randen van de buurt.
- De enige route voor alle verkeersgebruikers naar het centrum is via de Aardebaan, Breestraat naar de Wuiver. Er zijn geen langzaam-verkeer verbindingen.

2.3.2 Principes voor toekomst

- Veilige langzame verbinding tussen Planetenbuurt en centrum.
- Groene structuur aan zuidzijde van Planetenbuurt afronden.



Figuur 7: De Planetenbuurt

2.4 Toekomstige verkeersafwikkeling centrumgebied

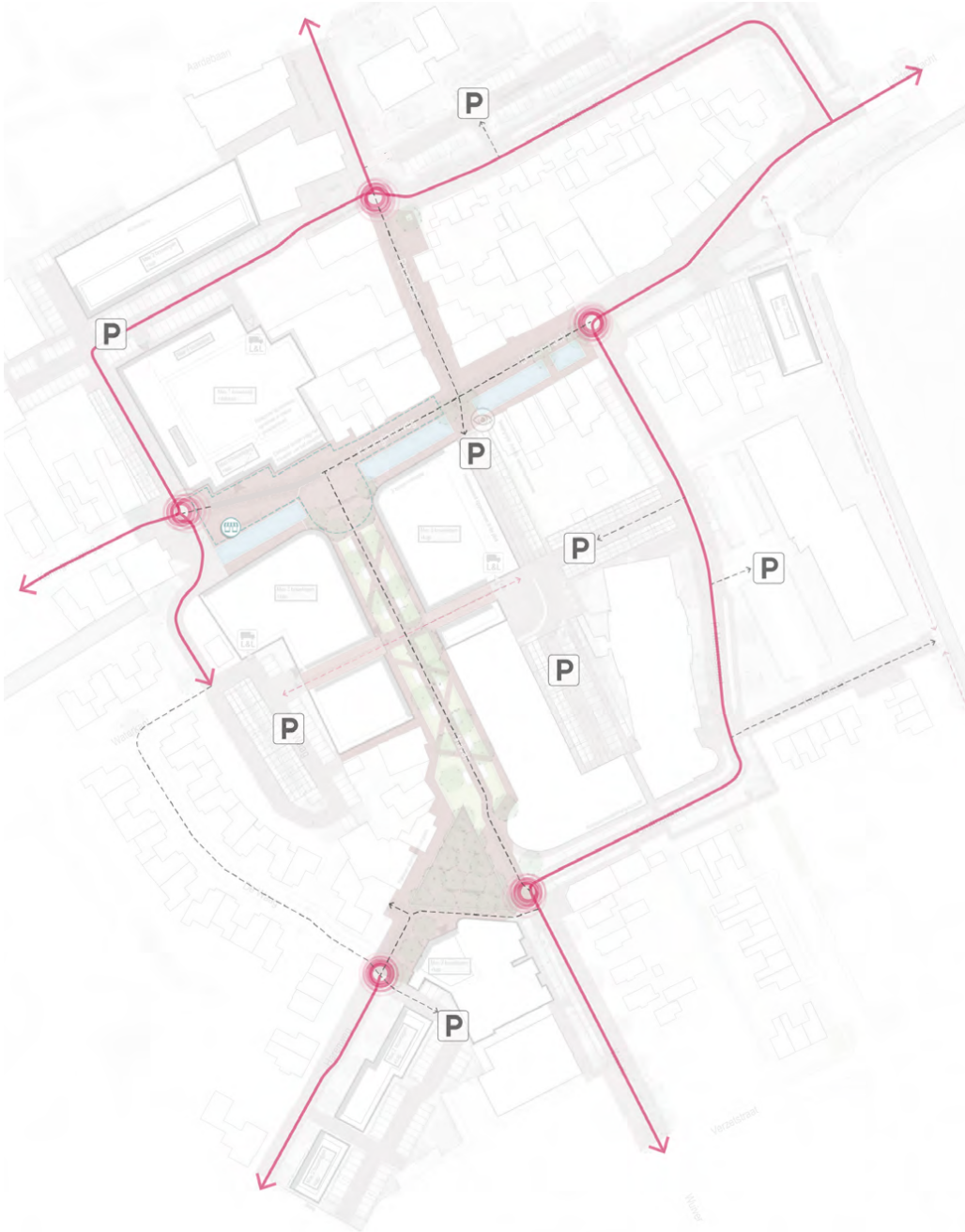
In de centrumvisie is er onderscheidt gemaakt tussen 3 verkeerssegmenten. Hierin verschuift de balans tussen auto en verblijf. In het buitenste segment van het centrum is de auto dominant, maar naarmate je naar binnen toegaat, worden andere modaliteiten (fietzers en voetgangers) en functies (verblijven, recreëren en winkelen) belangrijker. In de gebiedsvisie wordt gestreefd naar het bereiken van deze balans, zonder wegen voor autoverkeer af te sluiten.

Het principe uit de centrumvisie is in het verkeerscirculatieplan beoordeeld en vertaald naar twee varianten. Alle wegen blijven toegankelijk voor de auto (variant 1) en het autovrij maken van een deel van het centrum (variant 2). De conclusie uit het onderzoek is dat variant 2 de voorkeur heeft omdat een grotendeels autovrij centrum het beste past bij de ambities van de gemeente. Naast dat hiermee de leefbaarheid in het centrum verbeterd, wordt er ok een veilige fietsroute door het centrum gerealiseerd. Met een autovrije zone wordt een aantal kruispunten omgezet naar T-splitsingen. Dit verbetert ook de verkeersveiligheid.

2.4.1 Neerslag op Koenis terrein

Voor de ontwikkeling van het Koenis terrein betekent dit dat onderstaande principes moeten worden meegenomen in de planvorming:

- Een autoluw (of zelfs vrij) centrum is gewenst, dat betekent een ruime verkeersstructuur door het plan.
- Het centrum wordt getypeerd door brede en smalle straten. Dit is onderdeel van de identiteit en beeldkwaliteit van de straat. Het creëren van overzichtelijke kruispunten (Breestraat, Koninginneweg en fietsroute Aardebaan) dient in harmonie te zijn waarbij de voorkeursvariant uit het verkeerscirculatieplan oplossingen voor biedt.
- Een nieuwe fietsverbinding over de weg tussen het centrum en de Planetenbuurt is gewenst waarbij de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd.



Figuur 8: Hoofdrouting autoverkeer met parkeren uit de gebiedsvisie en de varianten uit het verkeerscirculatieplan (routes kunnen inmiddels deels gewijzigd zijn)



Figuur 8. Variant 1



Figuur 9. Variant 2

2.5 Koenis als verbindende schakel van de omgeving

Grotendeels is het plangebied (met name het achterterrein) decennia lang als achtergebied beschouwd en heeft altijd een praktische functie gekend. Wanneer we met een brede blik de locatie schouwen zien we echter dat het een belangrijk onderdeel kan zijn in de ruimtelijke opzet in zijn directe omgeving. Tot op heden heeft het altijd een visuele verbinding gehad met de omgeving door de hoogteaccent van de silo. De herontwikkeling maakt het mogelijk om nieuwe fysieke verbindingen te leggen.

2.5.1 Verbindende principes voor toekomst

- Langzame verbinding tussen Planetenbuurt en centrum;
- Groene structuur aan zuidzijde van Planetenbuurt afronden;
- Kleinschalige lintbebouwing aan omliggende dorpslinten;
- Hoogteaccent als zichtverbinding in dorp;
- Zichtrelatie vanuit Wuiver.



Figuur 9: Koenis als verbindende schakel van de omgeving



Figuur 10: Analyse van het gebied a.d.h.v. foto's

3 Ruimtelijke kaders voor herontwikkeling

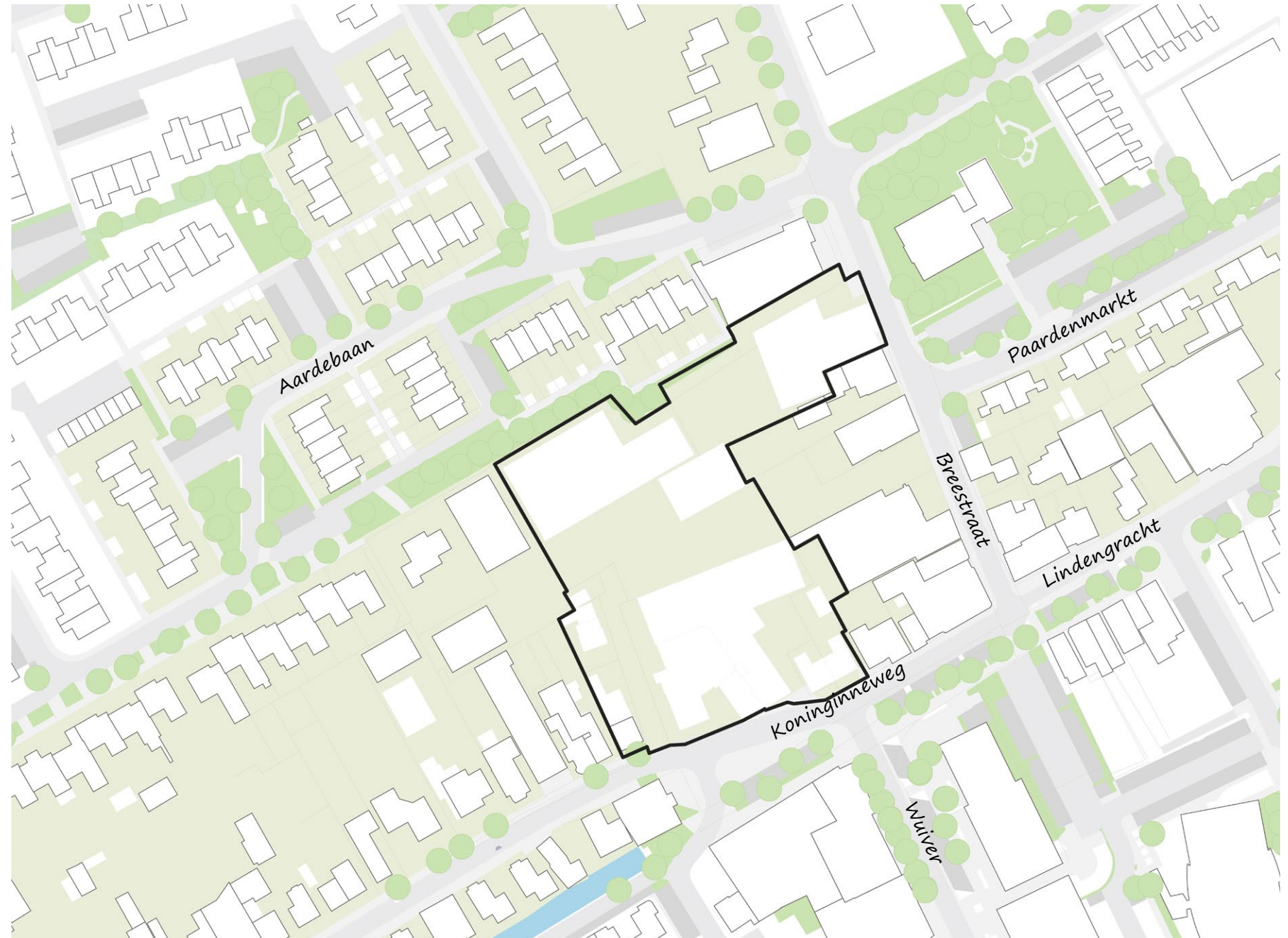
3.1 Ontstaansgeschiedenis Koenis terrein

Het Koenis terrein zoals hedendaags nog aanwezig is in Opmeer vindt zijn oorsprong rond 1928 toen het bedrijf zich vanuit Hoensbroek verplaatste naar Opmeer. Hier lag destijds de haven van midden West-Friesland. Door toenemende vraag was uitbreiding noodzakelijk en in 1968 kwam de bouw van de fabriek gereed die tot de sluiting actief gebruikt is en een belangrijke rol speelde in de lokale economie.

Voorafgaand was het terrein in dienst als tramhalte voor de Nederlandse Tramlijn Wognum-Schagen. Halte Opmeer-Spanbroek werd geopend op in 1898 en gesloten in 1930. Bij de halte was een stationsgebouw aanwezig, oorspronkelijk een houten station dat later dienst deed als opslagplaats. In 1922 werd een nieuw stationsgebouw geopend dat tot eind-20e eeuw heeft bestaan.



Figuur 12: De ontwikkeling van Koenis BV



Figuur 11: Plankaart met huidige situatie



Figuur 13: Stationsgebouw Opmeer 1922



Figuur 14: Breestraat met de tramwegovergang (rechts staat de stomp waar de bibliotheek in is gevestigd)



Figuur 15: Plattegrond uit 1935 van Opmeer met het voormalig spoorlijn, tramhalte en stationsgebouw uit 1922

3.2 Identiteit van het Koenis terrein

- Het Koenis terrein kent drie identiteiten:
 1. Het gezicht van Koenis aan het **kleinschalige dorpslint** (Breedstraat en Koninginneweg) met kleinschalige individuele lintbebouwing zoals de kenmerkende klokgevel (Breedstraat is herkenbaar met de vele stolpen/boerderijtypologieën).
 2. Herkenbare entree met de **agro-industriële** silo als markant punt in het centrum en als hoogteaccent van het dorp.
 3. Het **rauwe functionele achterterrein** met werkplaatsen, magazijnen, loodsen en waar in het verleden het spoor liep en station was. Het is en was een eigen wereld van werken en expeditie.
- Deze drie identiteiten dienen herkenbaar te blijven in de toekomst.



Figuur 16: Koenis terrein met drie identiteiten

3.3 Koenis terrein als verbindingen van de omgeving

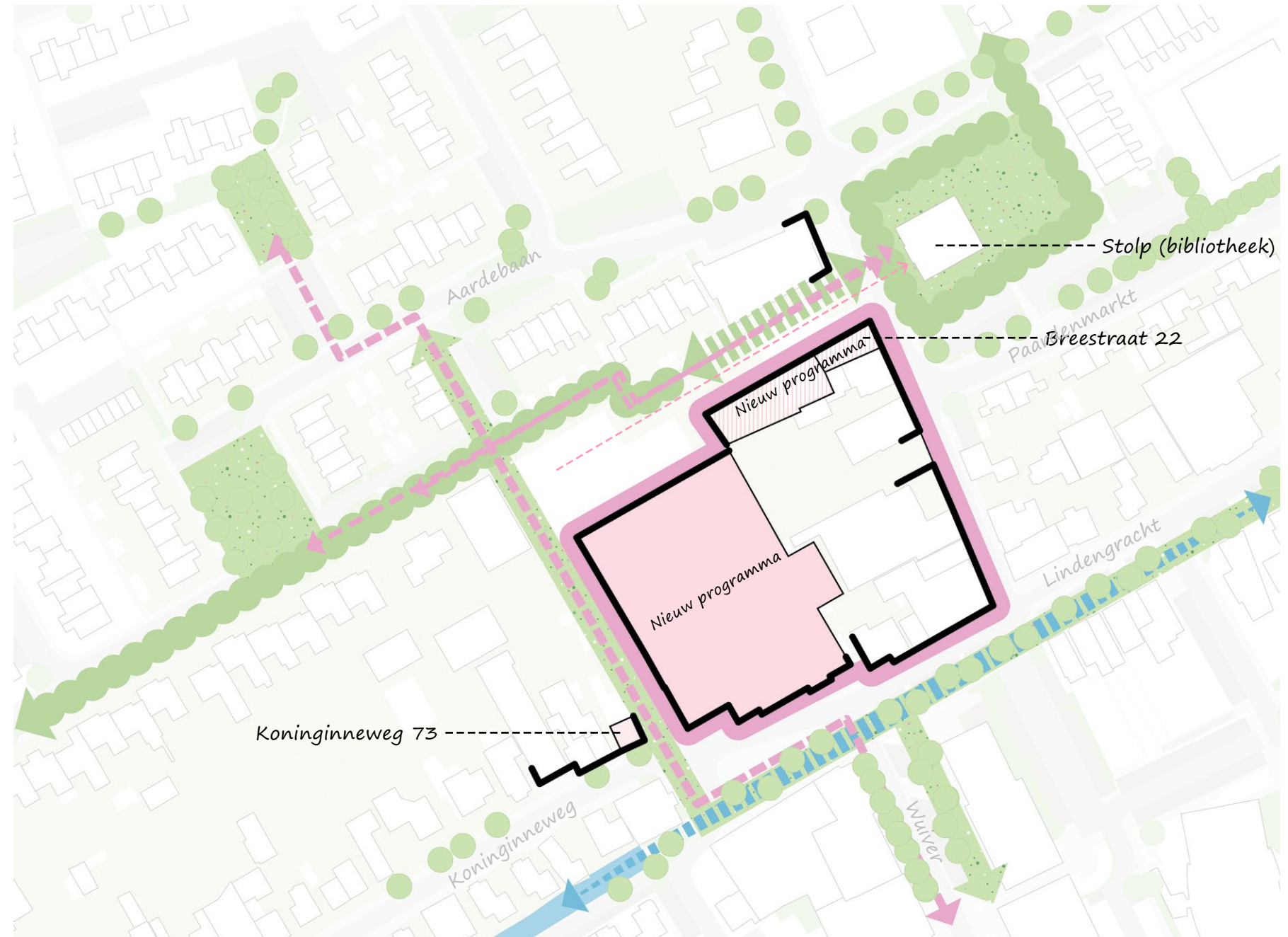
- Verbinden van Planetenbuurt met centrum middels een herkenbare langzaam verkeersroute (noord-zuid verbinding).
- Verbinden van de noordelijke groenstructuur met het groen rondom stolp bibliotheek (oost-west verbinding).
- Terugbrengen van een bruisende plek op het snijpunt van het historisch lint en de wijzend.
- Het toevoegen van groen in het plangebied zelf, is van meerwaarde voor de beleving van de ruimte, maar ook op het gebied van klimaatadaptatie. Hierbij geldt dat er:
 - voldoende ruimte onder- en bovengronds is voor nieuwe bomen;
 - voldoende ruimte voor waterberging, waar nodig technisch;
 - geen smalle groenstroken of kleine plantvakken worden aangelegd maar wordt gebundeld en geconcentreerd. Hiermee kunnen de beoogde groenstructuren robuust worden gemaakt.



Figuur 17: Verbindingen maken met omgeving

3.4 Afronding centrum met helder bouwblok

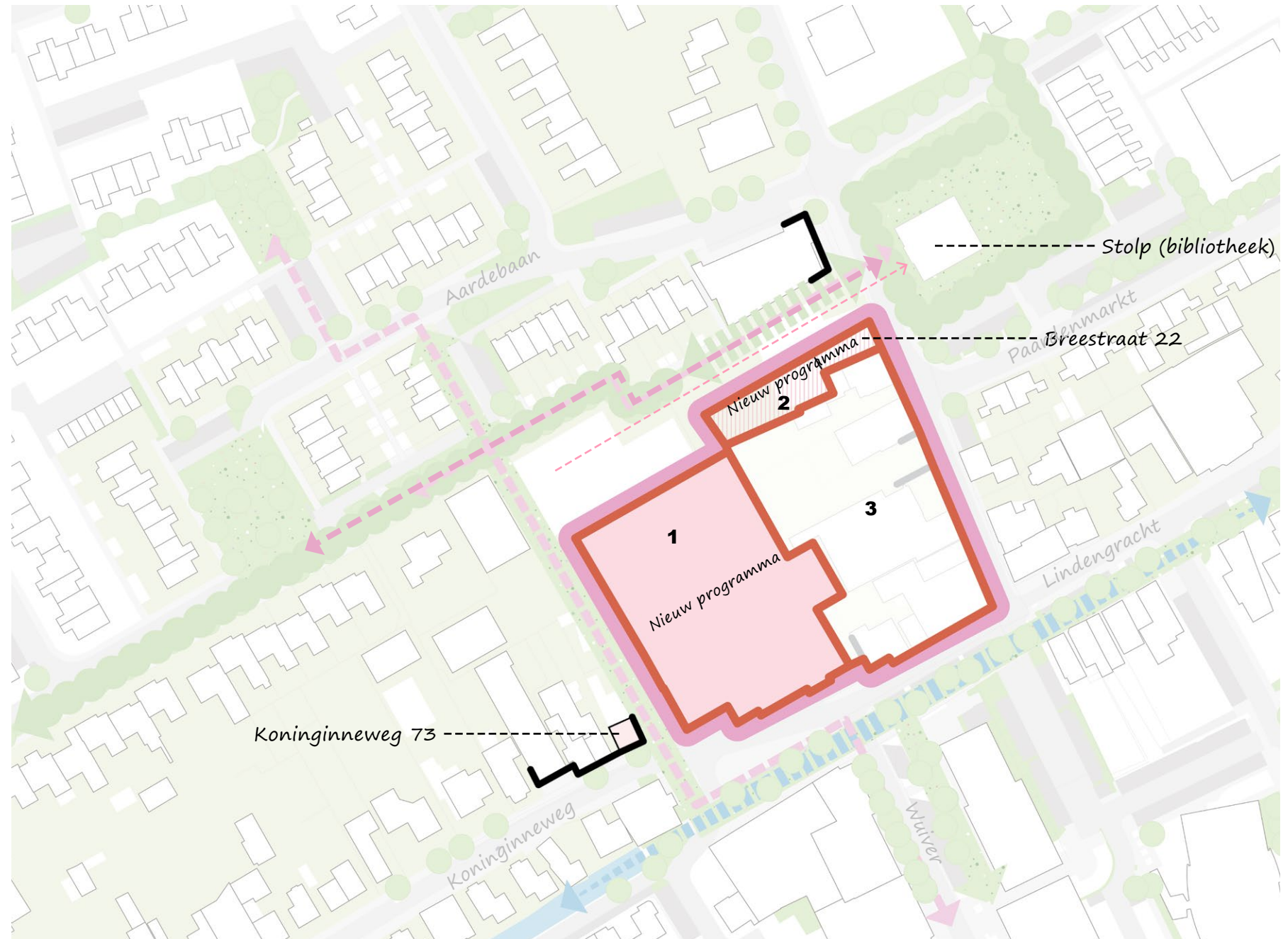
- Afronden aaneengesloten bouwblok met lucht en groen rondom.
- Het bouwblok is alzijdig.
- Streven van 15m breedte tussen Koninginneweg 73 en het nieuwe bouwblok kan geborgd worden door danwel het bouwblok op te schuiven in oostelijke richting, danwel de footprint van Koninginneweg 73 in westelijke richting te positioneren, of in combinatie.
- Het creëren van één bouwblok zorgt voor herkenbare afronding van het centrumgebied.
- Zo veel mogelijk behouden van de footprint van pand Koninginneweg 73 zodat de zichtbaarheid van het achtergelegen parkeerterrein wordt beperkt vanaf Koninginneweg. Daarbij dient rekening gehouden te worden dat het kruispunt voldoende overzicht biedt voor (vracht)verkeer.
- Gebouw Koninginneweg 73 dient qua uitstraling aan te sluiten op de lintbebouwing. Een trafostation zou hierin mogelijk zijn.
- Toevoegen van een kavel ter hoogte van het gesloopte pand Breestraat 22 ter bevordering van lintbebouwing aan Breestraat.
- Nieuwe zichtlijn op stolp (bibliotheek).



Figuur 18: Afronding centrum met helder bouwblok

3.5 Fasering bouwblok

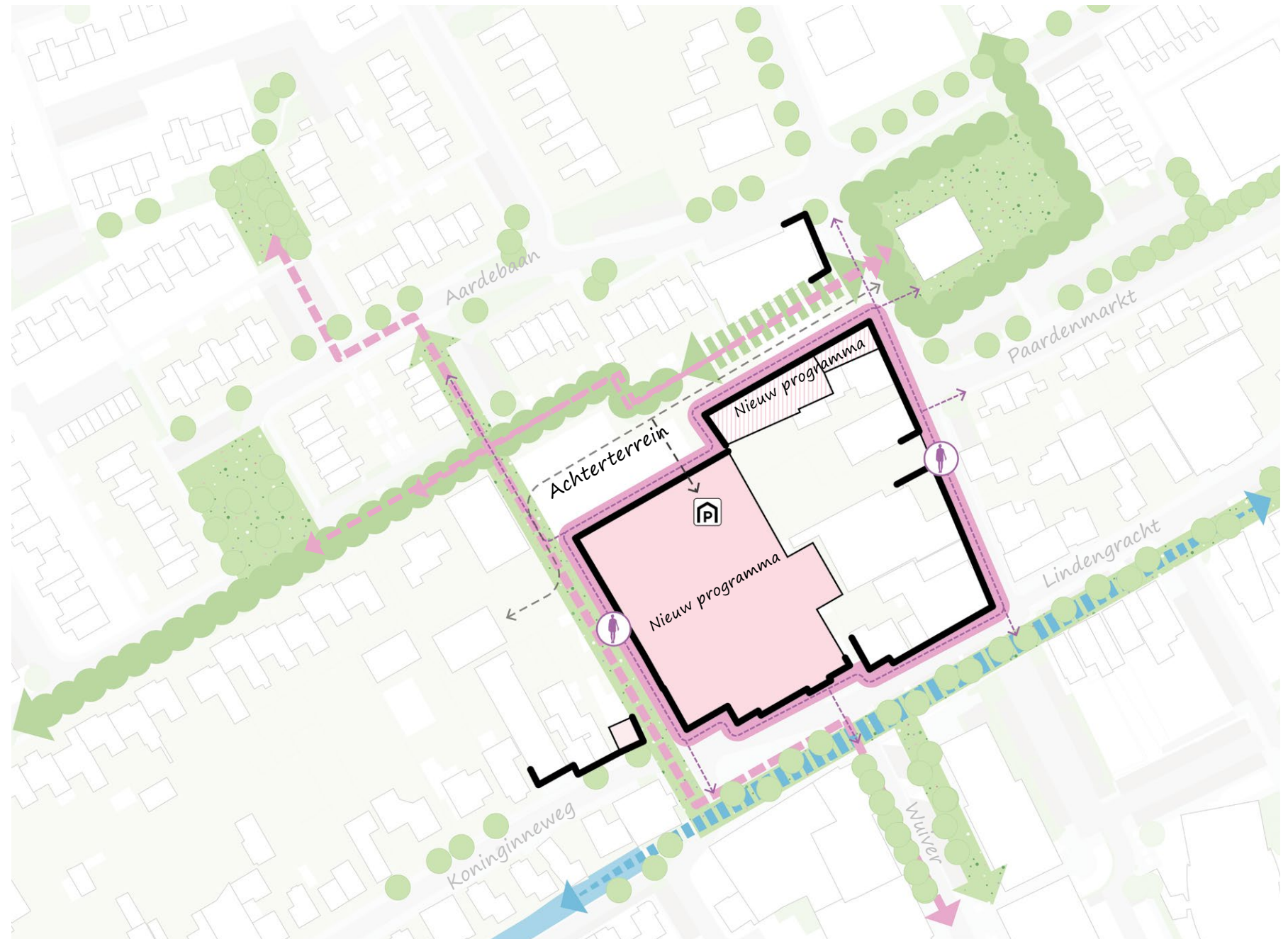
- Het gehele bouwblok zal niet in een keer worden ontwikkeld:
 1. Fase 1 zijn de supermarkt, parkeergarage, winkels, woningen, Koninginneweg 73 en de openbare ruimte.
 2. Fase 2 is de ontwikkeling bij Breestraat 22 en het stationsgebouw. Hierbij is afstemming met de burens van belang, ivm met privacy. Er is een nadrukkelijke relatie tussen de volgende fase, vanwege privacy en een goede aanheling van de gebouwen aan elkaar. Dit vraagt om een goede afstemming.
 3. Fase 3 is de rest van het bouwblok. Het is ook voorstelbaar dat fase 2 en 3 deels met elkaar worden gekoppeld. Als er zich ontwikkelingen aandienen zullen hier aanvullende kaders voor moeten worden opgesteld.



Figuur 19: Fasering van (mogelijke) ontwikkelingen

3.6 Heldere looproute rondom bouwblok

- Een helder aaneengesloten afgerond bouwblok met een heldere looproute rondom het bouwblok.
- Doordat het programma op het 'achterterrein' aan één zijde geclusterd is (namelijk als onderdeel van het bouwblok) hoeft maar aan één zijde van het achterterrein een stoep gelegd te worden; dit zorgt voor een heldere afbakening.
- Looproutes sluiten aan op de omgeving.



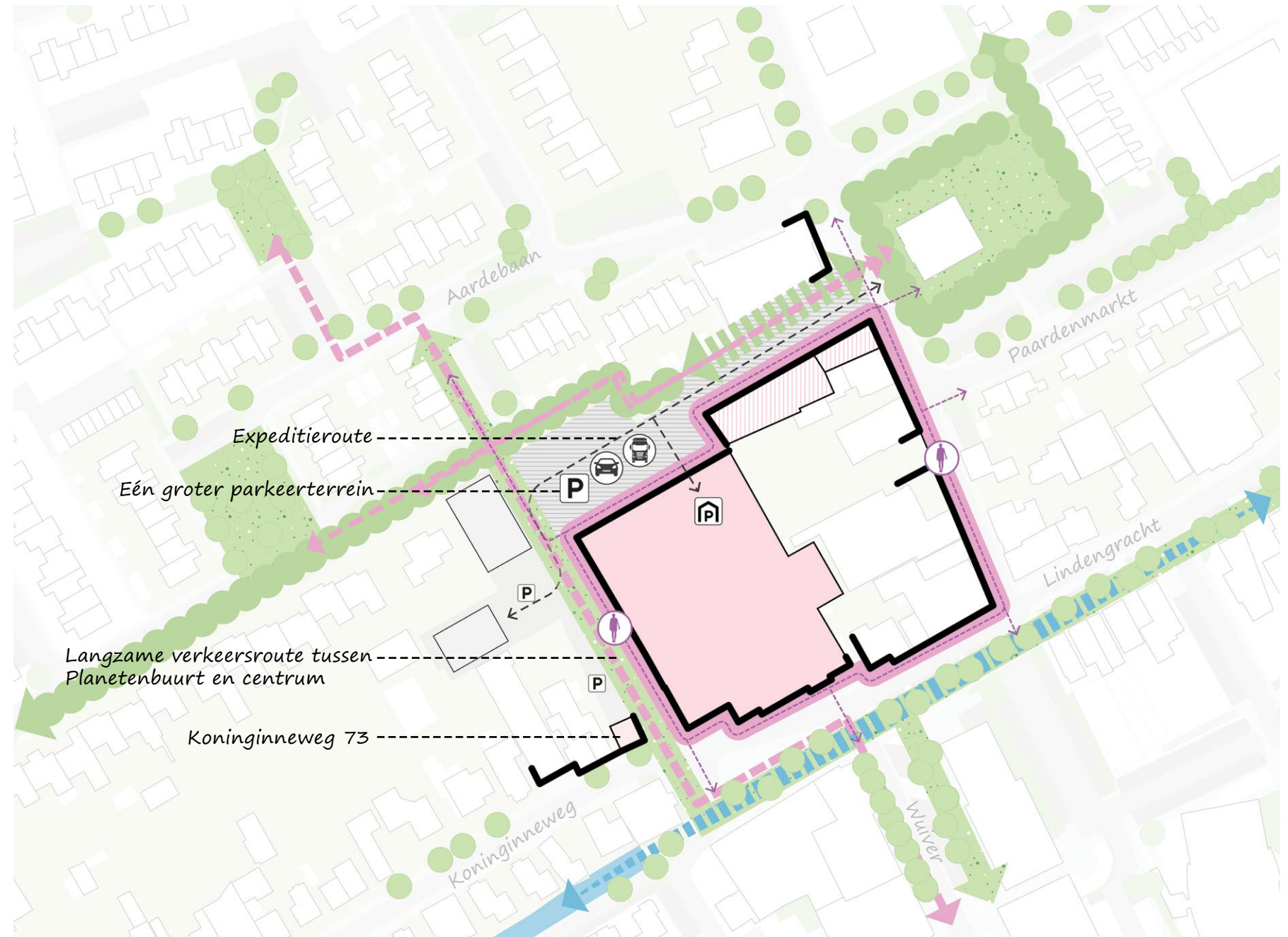
Figuur 20: Heldere looproute rondom bouwblok

3.7 Achterterrein als rauwe functionele wereld

- Het rauwe functionele achterterrein blijft een eigen wereld van werkplaatsen, expeditie en parkeren.
- Het clusteren van parkeerplaatsen tot één groter parkeerterrein op het achterterrein:
 1. past bij de identiteit van het achterterrein;
 2. zorgt voor minder parkeerdruk op de aansluitingen met de dorpslinten Koninginneweg en Breestraat (daarmee kan de footprint van Koninginneweg 73 behouden blijven);
 3. zorgt voor de mogelijkheid om een duidelijk langzame verkeersverbinding tussen Planetenbuurt en het centrum te maken.
- Scheiding van expeditieroute (op achterterrein) en de langzaam verkeersroute (verbinding met centrum en Planetenbuurt).
- Tramspoor aanbrengen in bestrating om expeditieroute te begeleiden en als verwijzing naar het voormalige tramspoor.
- Parkeren onder hoofdgebouw.
- Inpandig laden en lossen (vrachtverkeer).

3.8 Leefbare straten

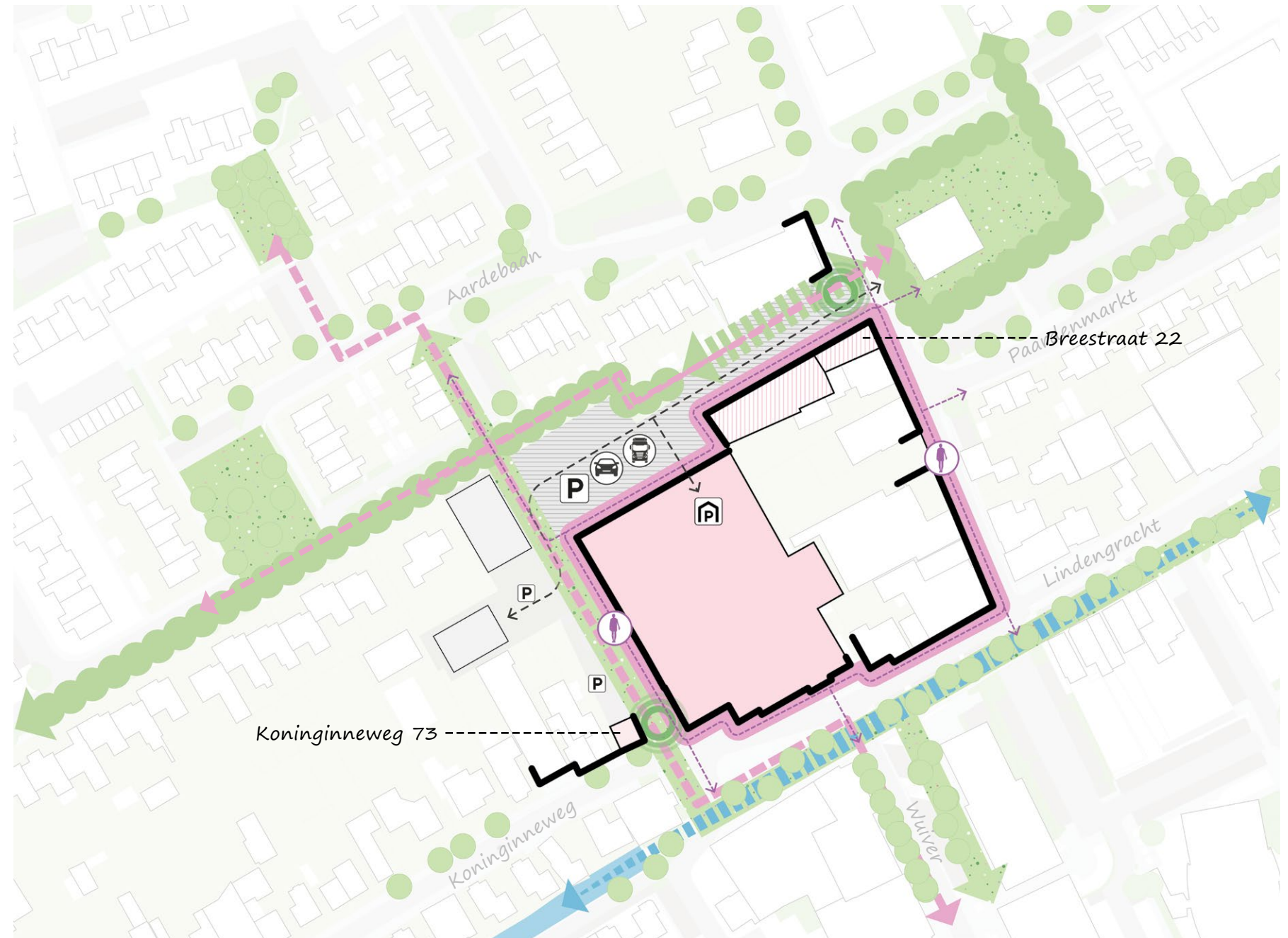
- Het maken van duidelijke keuzes waar programma, groene kwaliteiten en parkeren worden neergezet zorgt voor het achterterrein als leefbare straat:
 1. Aan één zijde van het achterterrein zijn woningen en plinten (is niet nodig dat aan twee zijden woningen staan; het kiezen van woningen aan één zijde biedt lucht voor groen op het achterterrein);
 2. Eén zijde van het achterterrein kent een groene rand als prettige afronding van het terrein;
 3. Scheiding van expeditieroute en de langzaam verkeersroute zorgt dat woningen en supermarkt goed is aangehaakt op het centrum en Planetenbuurt.



Figuur 21: Achterterrein als rauwe functionele wereld

3.9 Herkenbare entrees aan dorpslinten

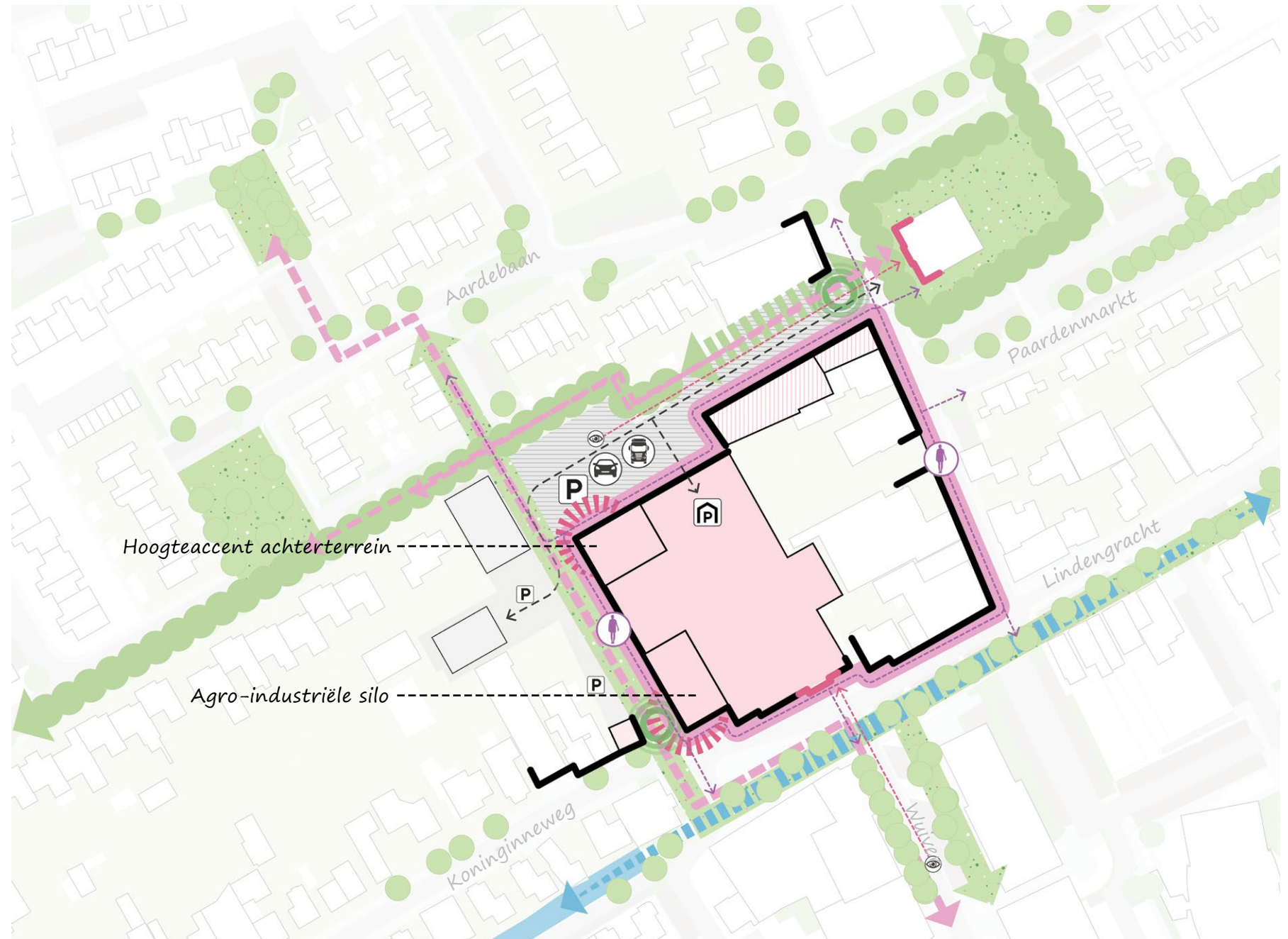
- Groene en smalle entrees aan dorpslinten Koninginneweg en Breestraat, voor een niet te grote onderbreking van het lint. Echter dienen de kruispunten vanuit verkeersveiligheid overzichtelijkheid te zijn. Een breedte van 15 meter is daarbij een optimum.
- Het zo veel mogelijk behouden van de footprint van pand Koninginneweg 73 zorgt voor een beperkt zicht vanaf Koninginneweg op het achtergelegen parkeerstrook, dat is positief. Echter zorgt het ook voor een smalle aansluiting op het dorpslint Koninginneweg. In verband met verkeersveiligheid dient bij sloop/nieuwbouw het pand 1,5-2,5 meter opgeschoven/verkleind te worden in de richting van nr. 69/71. Zo blijft het kruispunt overzichtelijk voor (vracht)verkeer. Daarbij dient qua footprint rekening gehouden te worden met de inpassing van een (in pandige) trafostation.
- Toevoegen van nieuw (smaller) lintgebouw ter hoogte van het gesloopte pand Breestraat 22 zorgt voor een wenselijke kwalitatieve inpassing voor een alzijdig kruispunt van het dorpslint langs de Breestraat.



Figuur 22: Herkenbare entrees aan dorpslinten

3.10 Hoogteaccenten en markante herkenningspunten

- Koenis terrein blijft een eigen wereld in Opmeer, maar met subtiele verbindingen en markante herkenningspunten naar de omgeving.
- Agro-industriële silo nieuwe stijl als hoogte accent van het dorp.
- Hoogteaccent op achterterrein zorgt voor verbinding met Planetenbuurt.
- Hoogteaccent op achterterrein biedt antwoord op de maat en schaal van het parkeerterrein en de groene rand.
- Nieuwe zichtlijn vanaf achterterrein op stolp (bibliotheek).



Figuur 23: Hoogteaccenten en markante herkenningspunten

3.11 Verkeersontsluiting

- Doorgaande verkeersroute rondom centrum wordt afgevangen via Koenis-terrein. In het verkeerscirculatieplan zijn twee varianten opgenomen waarbij het centrum autoluw óf autovrij wordt.
- In alle gevallen zal de belangrijkste routing voor vrachtverkeer door de Breestraat - Koenis terrein - Koninginneweg (zie dikke lijn op kaart) zijn.
- Kruispunten moeten verkeersveilig zijn met voldoende overzicht, bochtstralen moeten geschikt zijn voor vrachtwagens en nood- en hulpdiensten.
- Streven circa 15m breedte aansluiting Koninginneweg-Koenishof ten behoeve van overzichtelijke kruispunt.
- Waar nodig een wegprofiel van 6.5 meter hanteren, om fietser, auto en vrachtwagen goed in te passen.

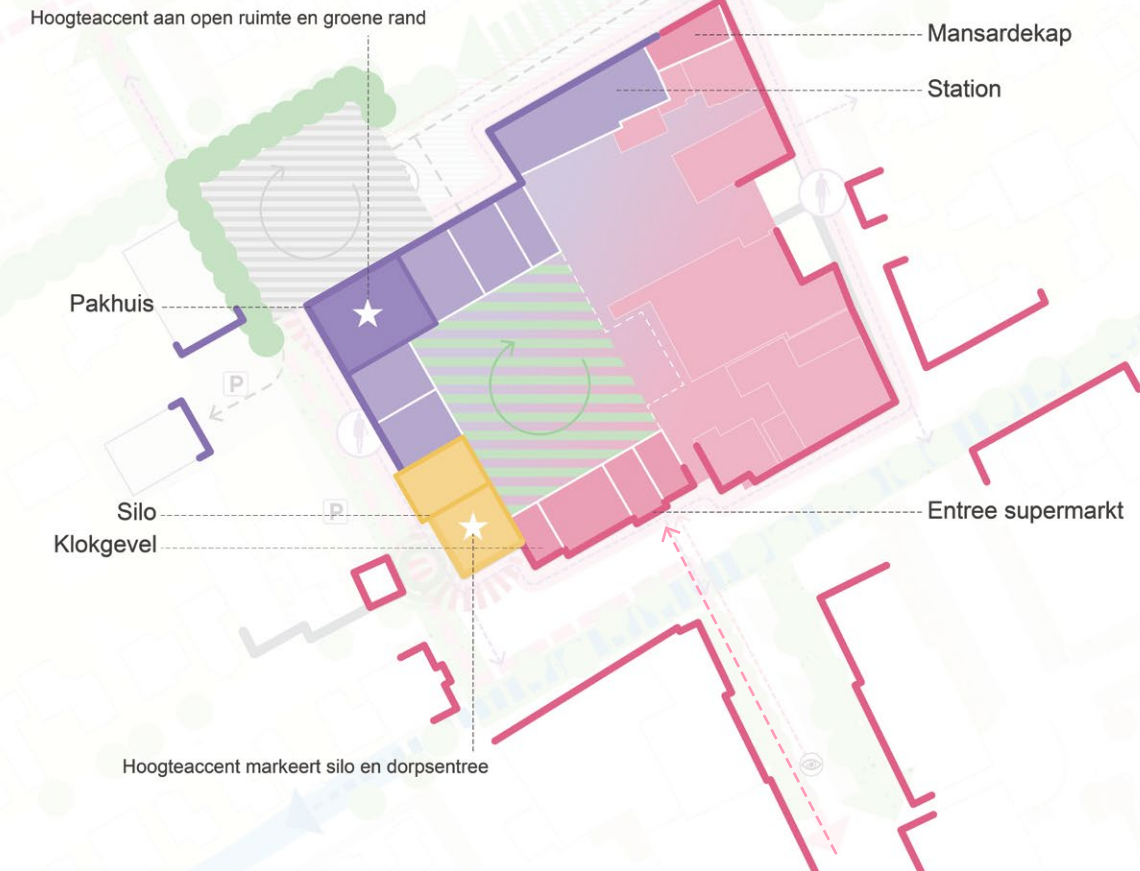


Figuur 24: Verkeersontsluiting

3.12 Identiteiten van het bouwblok

Het bouwblok behoudt de drie identiteiten van het Koenis terrein:

1. *Het gezicht van Koenis aan het **kleinschalige dorpslint** (Breestraat en Koninginneweg) met kleinschalige individuele lintbebouwing zoals de kenmerkende klokgevel (Breestraat is herkenbaar met de vele stolpen/boerderijtypologieën).*
 - Nieuw lintgebouw op hoek op Breestraat met Mansardekap nieuwe stijl.
 - Klokgevel nieuwe stijl op plek van huidige klokgevel.
 - Entree supermarkt zichtbaar in verlengde van Wuiver.
 2. Herkenbare entree met de **agro-industriële** silo als markant punt in het centrum en als hoogteaccent van het dorp.
 - Agro-industriële silo nieuwe stijl als hoogte accent van het dorp.
 3. *Het **rauwe functionele achterterrein** met werkplaatsen, magazijnen, loodsen en waar in het verleden het spoor liep en station was; het is en was een eigen wereld van werken en expeditie.*
 - Het industriële achterterrein wordt gekenmerkt met een pakhuis-typologie als hoogteaccent op het achterterrein (biedt antwoord op de maat en schaal van het parkeerterrein en de groene rand).
 - Station-typologie op achterterrein is mogelijk (zie voormalige stations van Opmeer).
- Korrelgrootte van individuele gebouwen in het bouwblok zijn opgenomen in de naastgelegen kaart.
 - Groen daktuin opnemen in bouwblok.

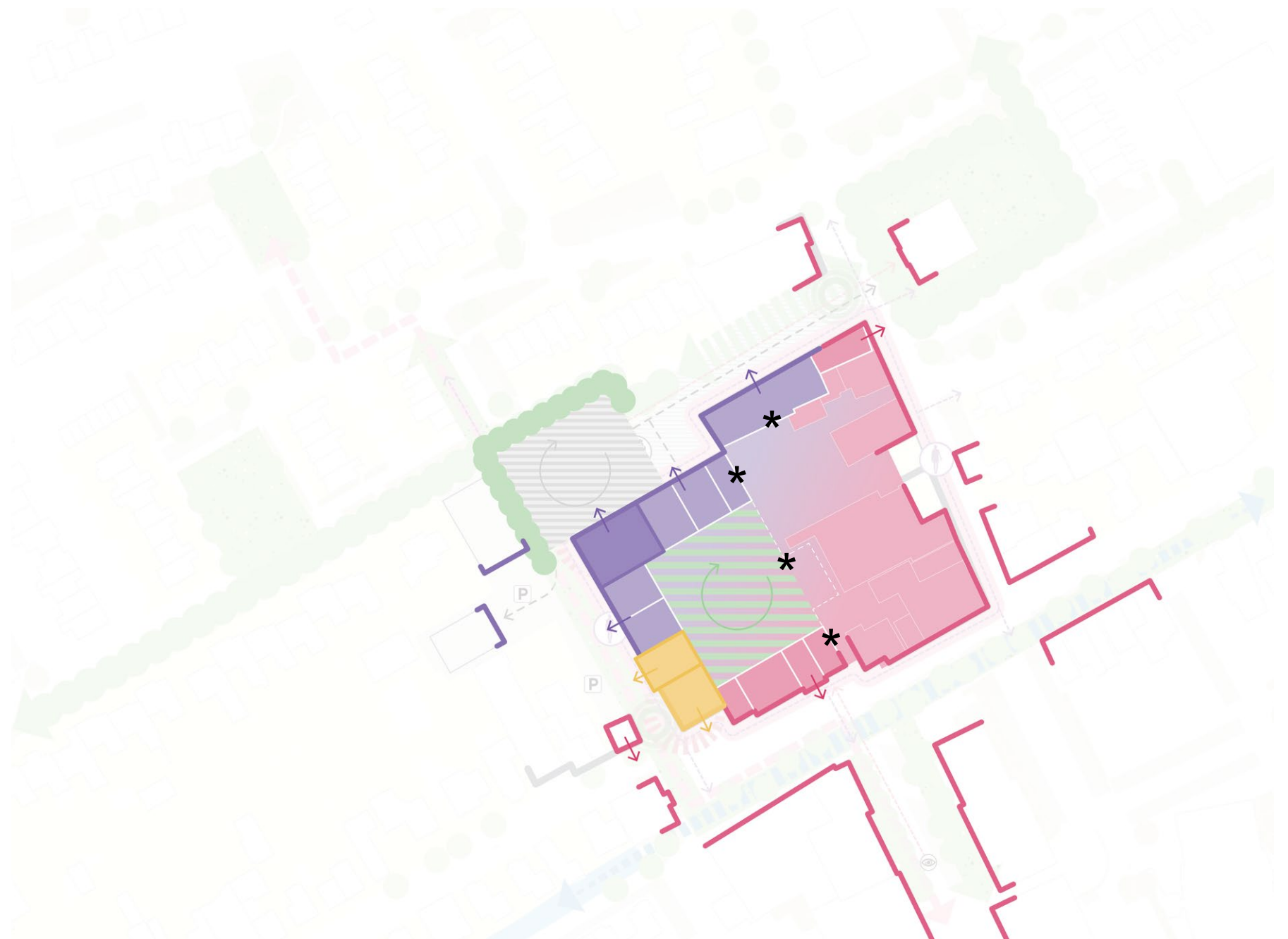


Figuur 25: Identiteiten van het bouwblok

3.13 Oriëntatie van het bouwblok

- Het bouwblok is alzijdig, hierin zijn een aantal accenten:
 - Pakhuis-typologie op hoek achterterrein heeft belangrijkste voorgevel aan het parkeerterrein.
 - Silo-typologie heeft primair de oriëntatie op Koninginneweg.
 - Lintbebouwing-typologie op hoek Breestraat heeft kopgevel aan Breestraat.
 - Lintbebouwing-typologie Koninginneweg 73 heeft kopgevel aan Koninginneweg.

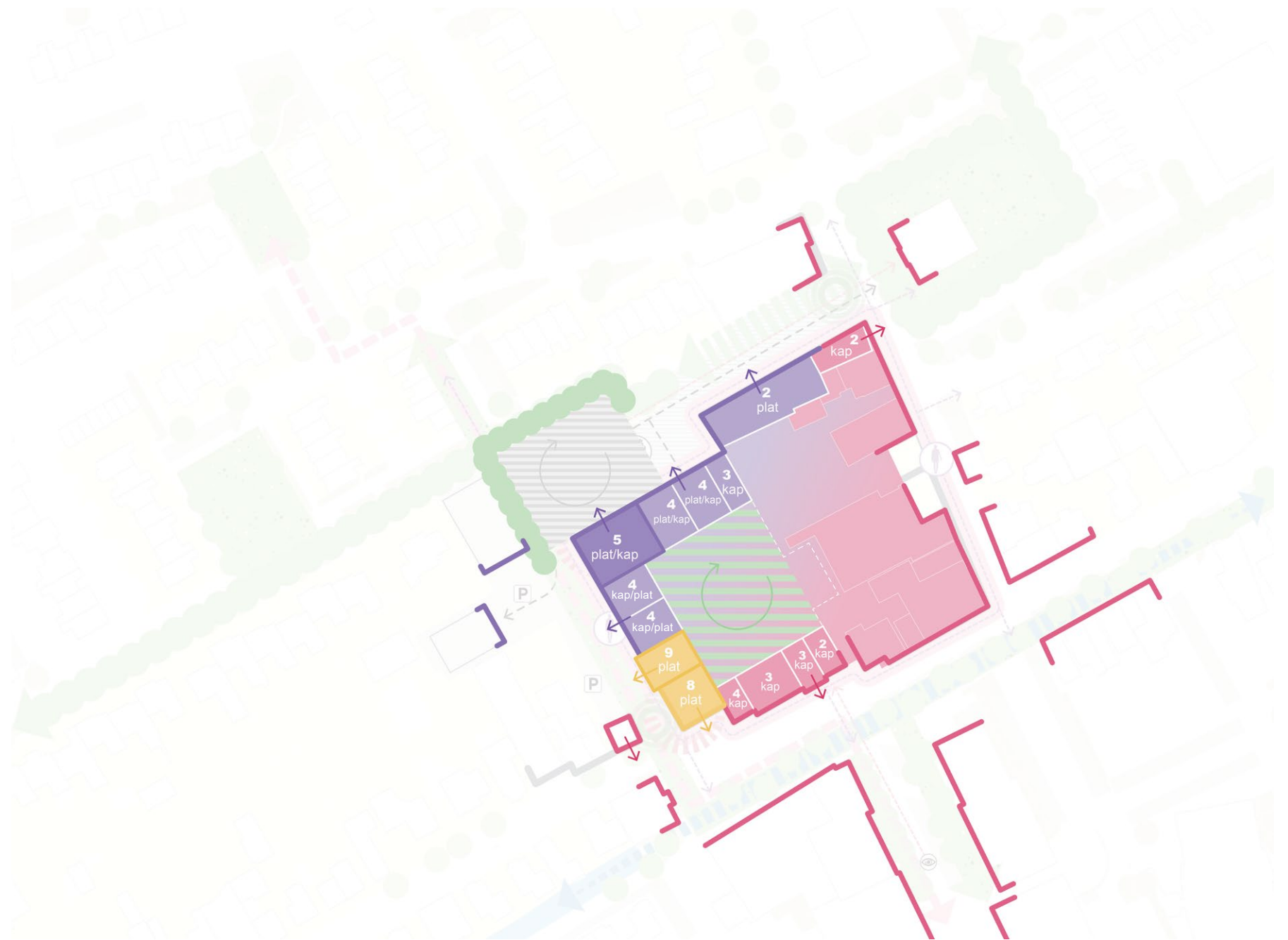
*Aandacht voor zichtoriëntatie i.r.t. privacy bestaande achtertuin(en).
Geen galerij, balkons, e.d. langs bestaande achtertuinen.



Figuur 26: Oriëntatie van het bouwblok

3.14 Bouwhoogte en kapvormen

- Zie bouwhoogtes en kapvormen op naastgelegen kaart, hierin zijn een aantal accenten:
 - Pakhuis-typologie op hoek achterterrein heeft pakhuis-kap.
 - Stations-typologie 2 bouwlagen met plat dak (zie voormalig stationsgebouw).
 - Lintgebouw-typologie op hoek Breestraat heeft mansardekap.
 - Koninginneweg 73 behoudt huidige kapvorm (mansarde-typologie).
 - Straatwand aan Koninginneweg kent afwisselende kapvormen- en oriëntaties.
 - Bebouwing tussen het Pakhuis en de silo heeft een kap of plat dak, deel terugliggend.
 - **De aangegeven bouwlagen zijn inclusief kap (mits sprake van kap).**



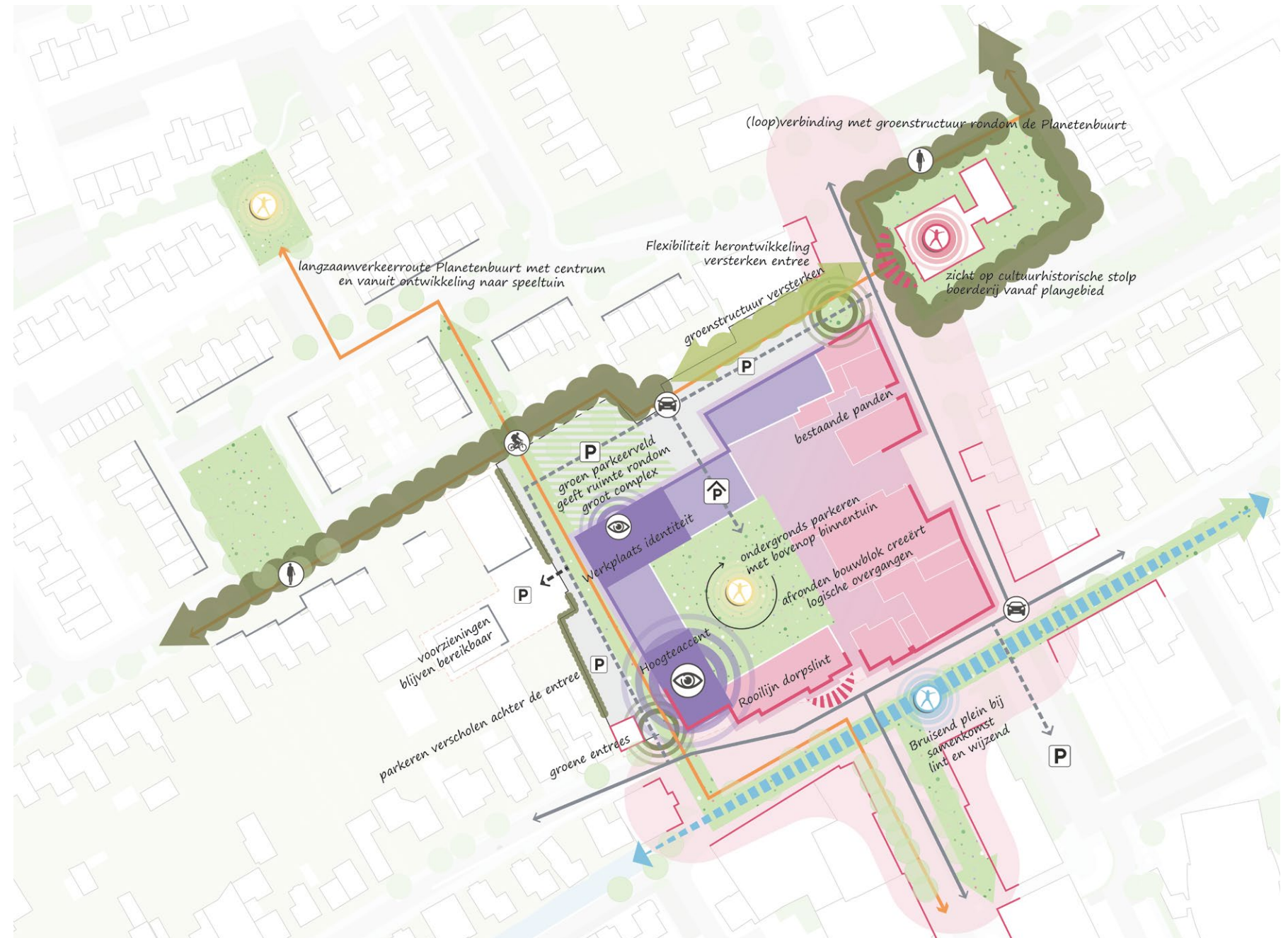
Figuur 27: Bouwhoogte en kapvormen

4 Stedenbouwkundig concept met referentiebeelden

Het stedenbouwkundig concept is een vertaling van de stedenbouwkundige kaders voor herontwikkeling naar de belangrijkste uitgangspunten/doelen:

- Karakter kleinschalig dorpslint koesteren.
- Eigenheid Koenis behouden.
- Verbinding met de omgeving.
- Leefbare straten.

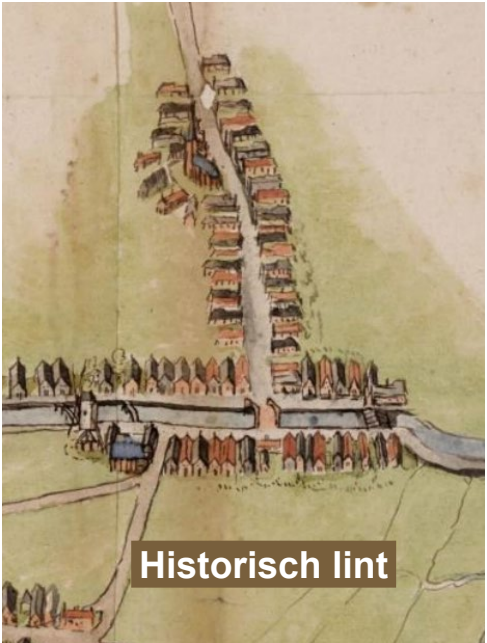
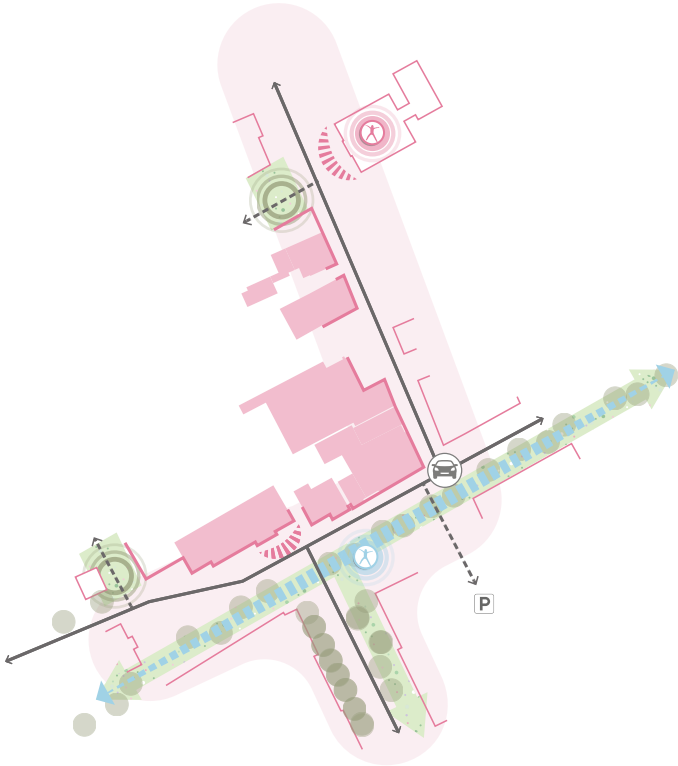
Onderstaande referentiebeelden bieden het juiste houvast qua sfeer en uitstraling.



Figuur 28: Stedenbouwkundig concept

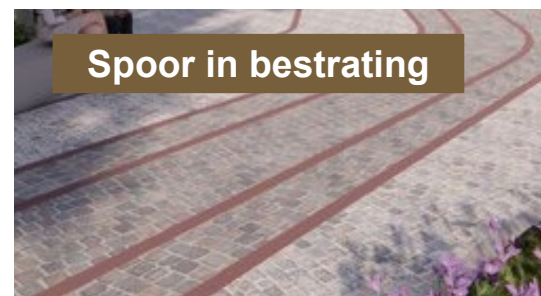
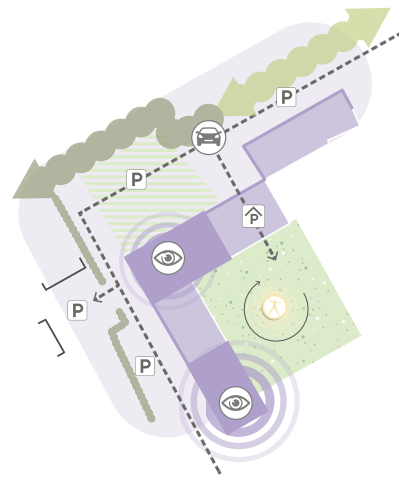
4.1 Karakter kleinschalig dorpslint koesteren

- Kleinschalig karakter lint, passend bij bestaande architectuur.
- Goede doorzichten en zichtrelaties.

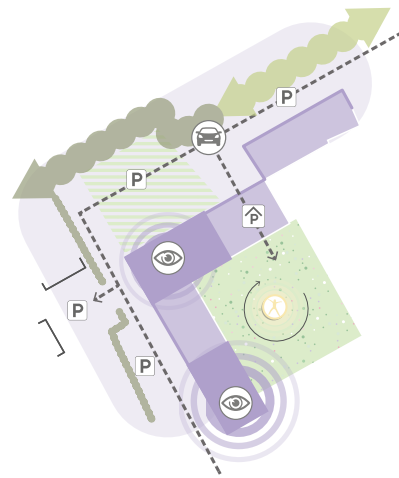


4.2 Eigenheid Koenis behouden

- Relatie met verleden zoals station, spoor, agro-industriële werkgebied en Opmeerse pakhuizen terug laten komen
- Functionele zone met ruimte voor parkeren in het groen



Opmeerse pakhuizen



4.3 Verbinding met de omgeving

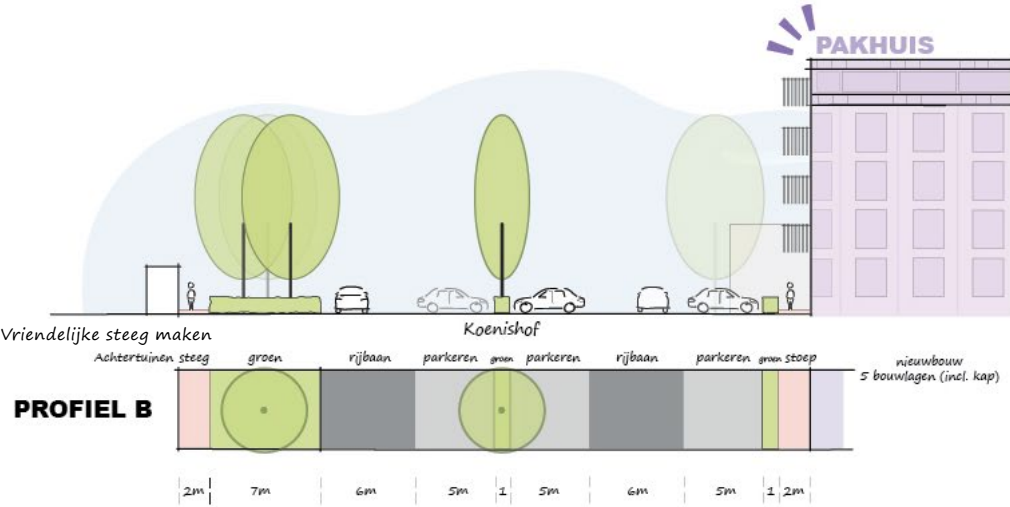
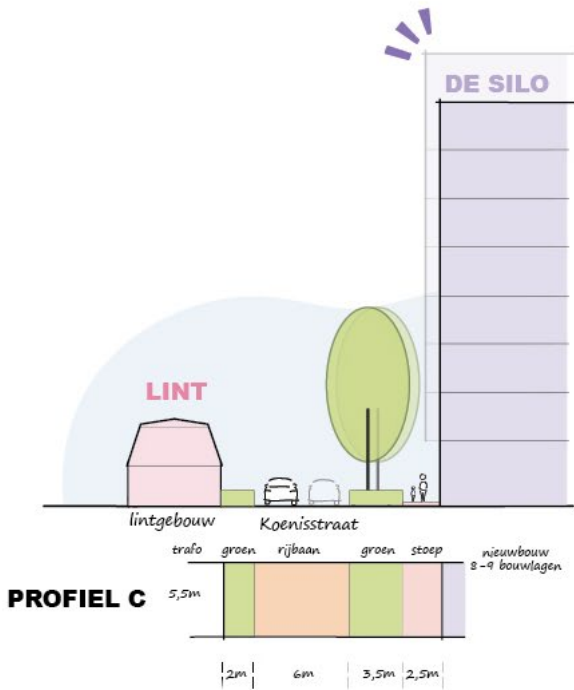
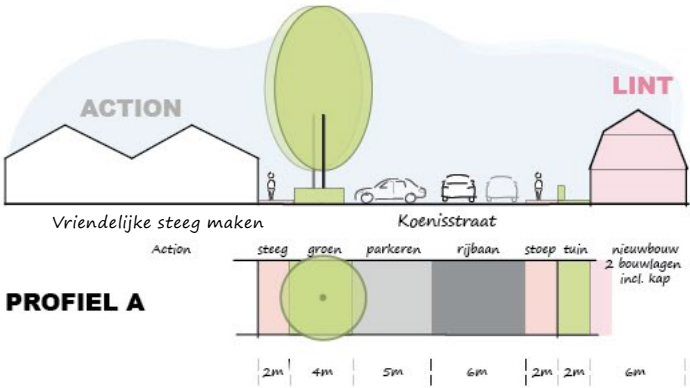
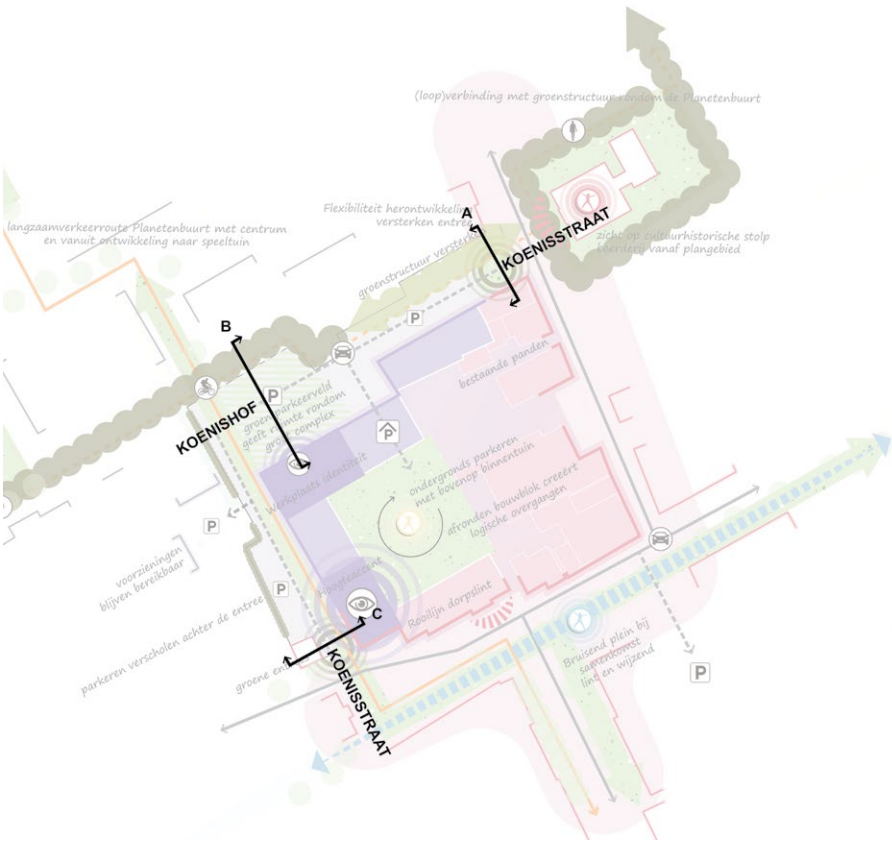
- Afronding centrum
- Zichtlijnen omgeving (stolp bieb)
- Hoogteaccenten als markeringen
- Groenstructuren benutten
- Langzaamverkeerverbinding woonwijk-centrum



Figuur 29: Verbinding met de omgeving

4.4 Leefbare straten

- Aan een zijden voorkanten.
- Voldoende lucht.
- Ruimte voor groen, dit is een meerwaarde voor het gebied.
- Zicht op groen.
- Parkeren niet dominerend of in balans met groen.
- Vriendelijke steeg maken.
- Streven circa 15m aansluiting Koninginneweg-Koenishof ten behoeve van overzichtelijke kruispunt.



*Maten in dwarsprofielen zijn indicatief

Figuur 30: Dwarsprofielen leefbare straten

4.5 Beeldkwaliteit beeldbepalende gebouwen

De Silo

- De Silo verwijst naar de huidige silo en vormt een ranke hoogtea-cent van het dorp.
- De Silo bestaat uit een twee geschakelde volumes, conform de huidige silo, waarbij:
 - Het voorste (gezien vanaf Koninginneweg) volume maximaal 8 bouwlagen is, in grijstinten is uitgevoerd, op ranke poten/pilaren op de grond staat, en horizontale geleed is.
 - Het achterste volume maximaal 9 à 10 bouwlagen is, in rode baksteen is uitgevoerd, het volume direct op de grond staat (een kleine sprong in de gevel is mogelijk), en verticaal geleed is.
- Voorkom in de geveluitwerking de suggestie van een generieke appartemententoren.
- Voorkom balkons die de twee 'silogebouwen' aan elkaar smeden.
- Zorg dat het verbindende deel (trappenhuis/liftofbouw) zo licht/rank mogelijk is door juiste diepteligging, transparantie en materialisering. De twee geschakelde volumes dienen duidelijk apart te blijven en zo min mogelijk aan elkaar te kloeken.



Het Opmeers Pakhuis

- Het Pakhuis vormt het gezicht van de agro-industriële rauwe achterzijde.
- Het Pakhuis vormt m.b.t. hoogte, uitstraling en rooilijn een accent ten opzichte van aangrenzende volumes.
- Het Pakhuis wordt uitgevoerd als pakhuistypologie met een kenmerkende Opmeers pakhuisgevel en dak- of lijstvorm, hoofdzakelijk in typisch Opmeers rood/paars getinte baksteen.
- De belangrijkste voorgevel is geïntendeerd naar de noordzijde, aan het collectieve parkeerterrein (aan het Koenishof).
- Balkons en andere op- en aanbouwen dienen mee-ontworpen te zijn als onderdeel van de pakhuis-identiteit; het Pakhuis kenmerkt zich door de eenvoud van het hoofdvolume.
- Kenmerkende elementen zoals een hijsbalk versterkt de identiteit.



De Klokgevel

- De Klokgevel verwijst naar de huidige klokgevel en dient qua uitstraling, vormgeving en materialisering vergelijkbaar te zijn.
- Balkonnen, aanbouwen, dakkapellen, e.d. zijn uitgesloten.
- Het gebouw staat vol op de grond, zonder 'poten'/pilaren, e.d.



Stationsgebouw

- Het Stationsgebouw verwijst naar het voormalige station van Opmeer-Spanbroek uit 1922.
- Het Stationsgebouw bestaat uit maximaal 2 bouwlagen met plat dak, is opgebouwd uit baksteen en kenmerkt zich door de lijst rondom het dakvlak.
- Geen galerij, balkons, e.d. op verdieping langs bestaande achtertuinen i.v.m. privacy. Achtertuinen op maaiveld zijn wel mogelijk.
- Het Stationsgebouw onderscheidt zich van de rest van de architectuur.



Koninginneweg 73

- Koninginneweg 73 kan danwel blijven behouden, danwel sloop-nieuwbouw.
- In geval van nieuwbouw dient sterke relatie te zijn met de architectuur van het huidige gebouw, als lintbebouwing-typologie met kopgevel aan Koninginneweg, bij voorkeur met behoud van huidige kapvorm (mansarde-typologie) en 1 bouwlaag met kap.
- In geval van nieuwbouw dient de footprint met opgeschoven/ver-smalt te worden t.o.v. de silo in verband met het creëren van een overzichtelijk kruispunt aan Koninginneweg.
- Voorkeur met functie als trafo.
- Geen woning, geen tuin met erfafscheiding.

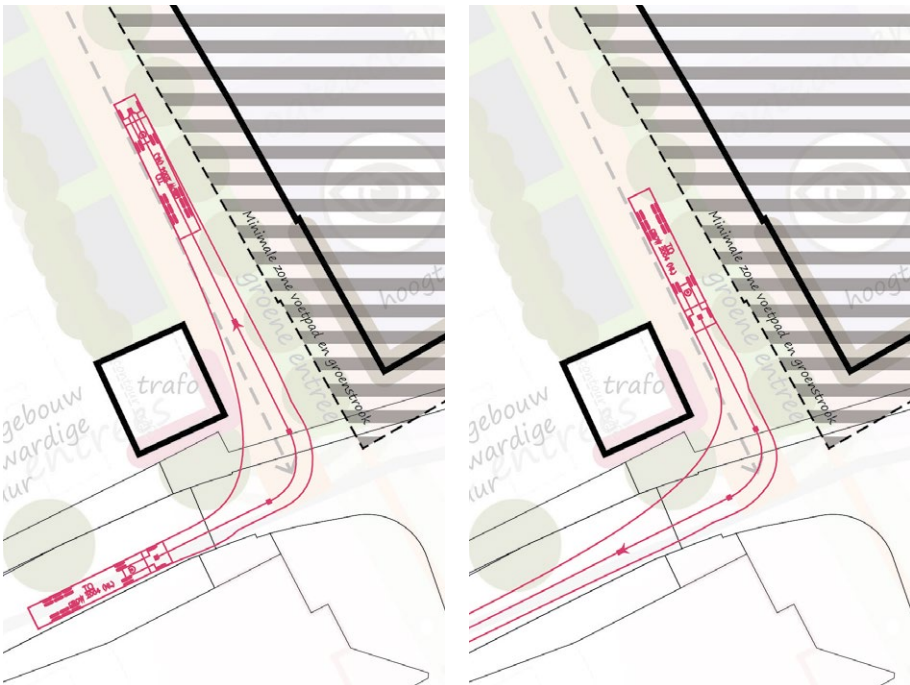


Hoekpand Breestraat (Breestraat 22)

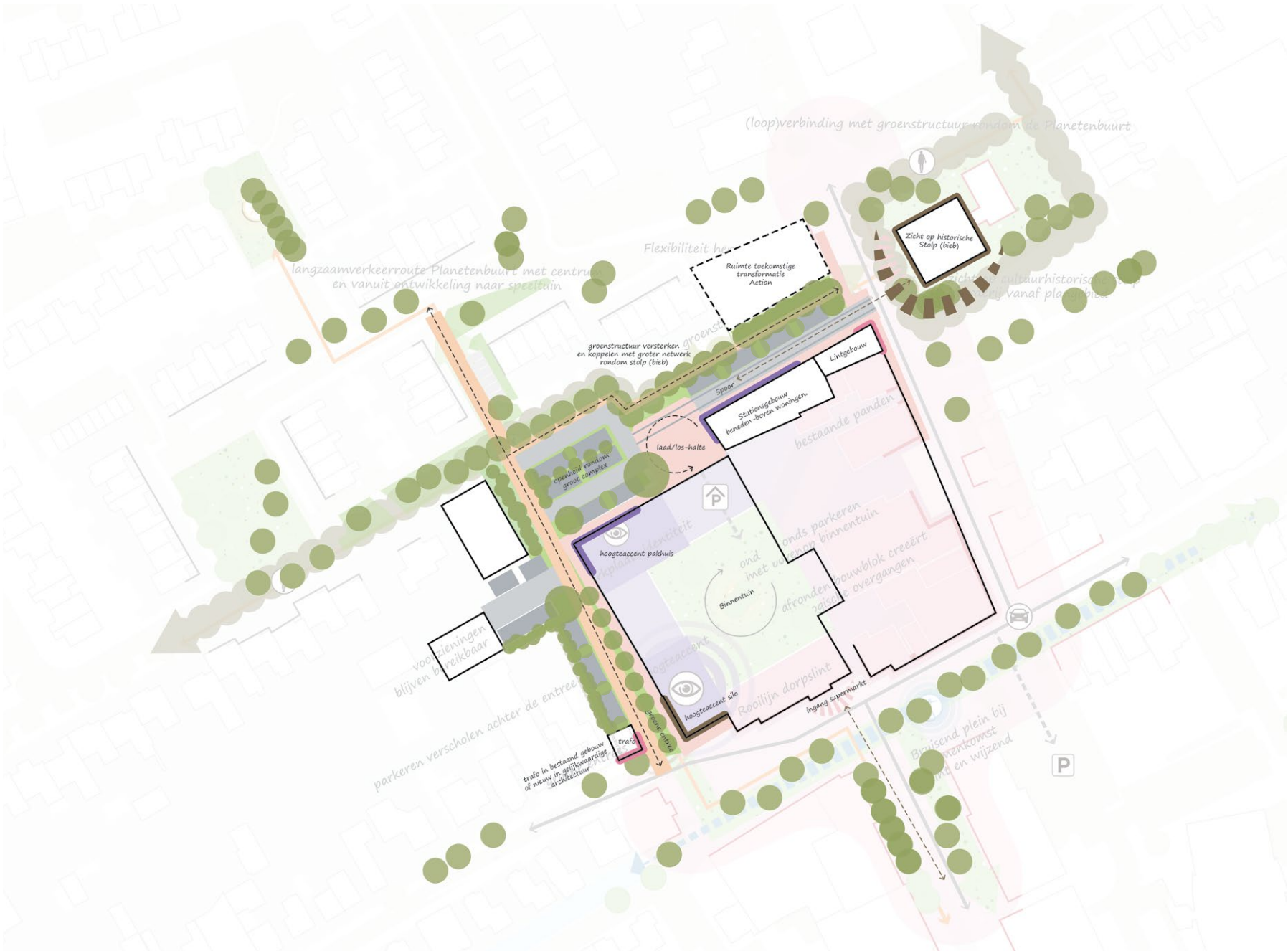
- Nieuwbouw dient als lintgebouw-typologie uitgevoerd te worden en te verwijzen naar het reeds gesloopte lintgebouw op de hoek van de Breestraat.
- 1 bouwlaag met kap en de mansardekap is daarbij kenmerkend.



4.6 Mogelijke schets achterterrein



Figuur 31: Draaicirkel vrachtwagen t.h.v. Koninginneweg 73 (in en uitdraaiend)



Figuur 32: Mogelijke schets achterterrein met woningen binnen bouwblok

movares  smart
urban
engineering