



**STEDEBOUWKUNDIG PLAN
HOFWIJK NOORD FASE 1 - ZAANDAM**

17014 - JULI 2020 - DEFINITIEF

**MOLLINK
SOETERS** **PPHP**
PLEASANT PLACES HAPPY PEOPLE

Colofon

Dit boekje is gemaakt door:

Pleasant Places Happy People

In opdracht van:

Nederlandse Planontwikkelings Groep

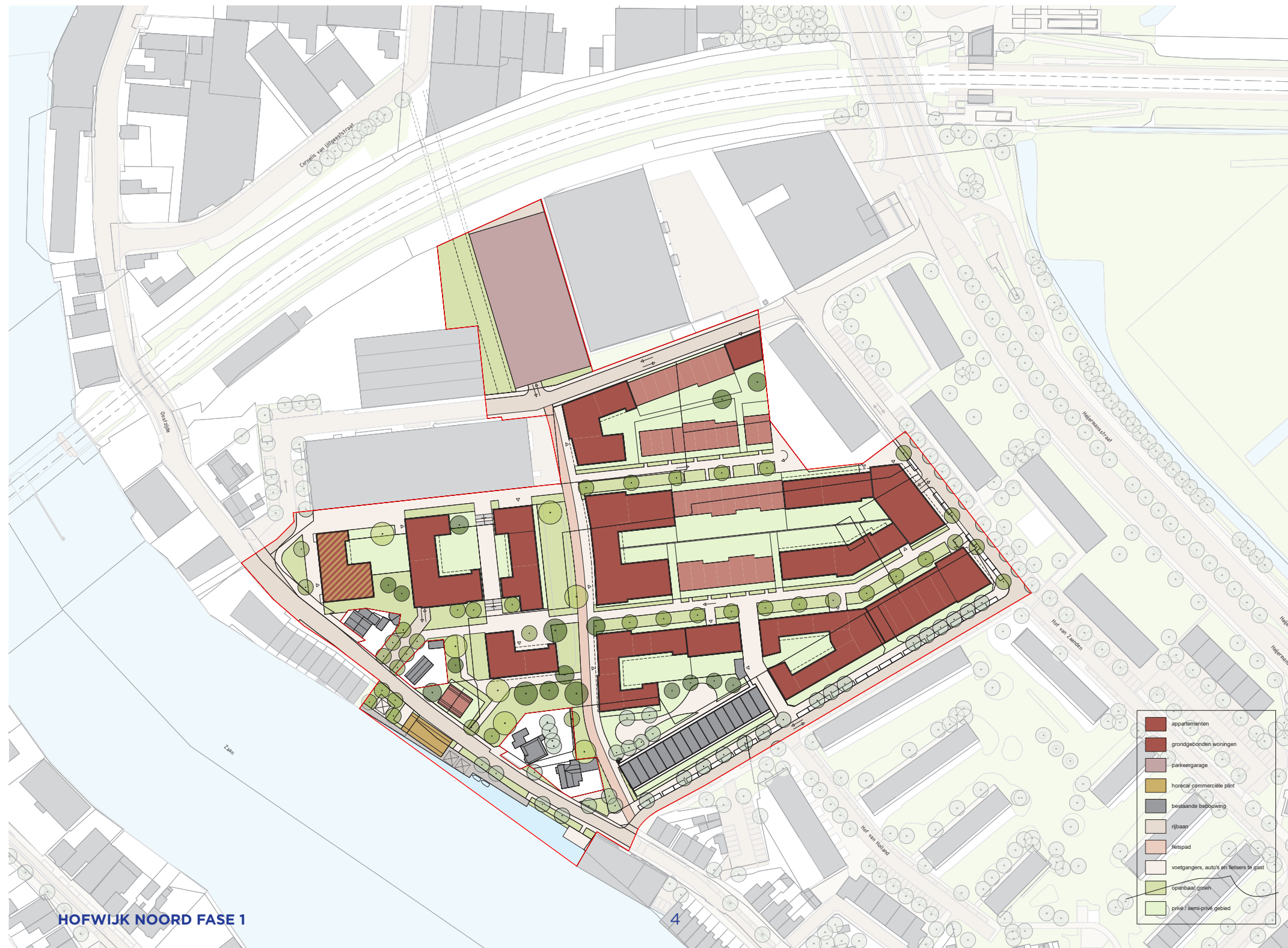
Pleasant Places Happy People
Kerkstraat 204
1017 GV Amsterdam

020 624 29 39

info@pphp.nl
www.pphp.nl

Inleiding

1.	Stedebouwkundige visie en kaders	
	1.1 Perspectief Kogerveldwijk 2040	7
	1.2 Perspectief Hofwijk	10
	1.3 Plangrens Fase 1	11
	1.4 Monumenten en behoud	12
2.	Mobiliteit en infrastructuur	
	2.1 Verkeersontsluiting	14
	2.2 Parkeervoorzieningen	16
	2.3 Waterstructuur	17
	2.4 Bodem	20
	2.5 Afvalinzameling	20
	2.6 Ruimtelijk milieu	21
3.	Stedebouwkundig plan	
	3.1 Ruimtelijk ontwerp	24
	3.2 Openbare ruimte	28
	3.3 Duurzaamheid	36
	3.4 Identiteit	38





Inleiding

Stedebouwkundig plan

Ten behoeve van de ontwikkeling de Hofwijk Noord is op initiatief van de Nederlandse planontwikkelings groep door PPHP in samenwerking met de gemeente Zaanstad een stedebouwkundig plan gemaakt. Hiervoor is onderzoek gedaan naar de ruimtelijke en functionele mogelijkheden om de wijk te transformeren van bedrijventerrein naar prettig woon-werkgebied met circa 750 woningen.

Het stedebouwkundig plan, zoals beschreven in dit document, biedt een weergave van uitgangspunten voor het stedebouwkundig plan en dient als basis voor verdere besluitvorming. De wanden van de openbare ruimte zijn in het stedebouwkundig plan gedefinieerd en vastgelegd. Op detailniveau kan hier - afhankelijk van de woningtypologie en het ruimtelijk programma - binnen de intentie van het plan van worden afgeweken. In een vervolgstap zal de beeldkwaliteit van het plangebied moeten worden uitgewerkt en vastgelegd in een beeldkwaliteitsplan.

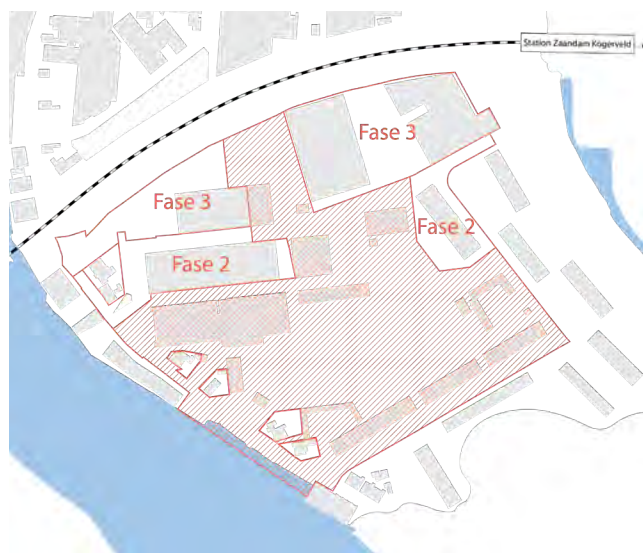
Plangebied - Fase 1

Het plangebied bevindt zich in de huidige situatie op een bedrijventerrein aan de Zaan. Het ligt ingeklemd tussen de Hofwijk aan de zuidkant en het spoor aan de noordkant. Aan de oostkant staat een serie vierlaagse woningbouwblokken tussen het plangebied en de Heijermansstraat. Hier bevindt zich ook de voornaamste ontsluitingsroute van het plangebied. Langs de Zaan verbindt de Oostzijde het plangebied met de aangrenzende wijken. Het station Zaandam Kogerveld ligt ten noordoosten van Hofwijk Noord op loopafstand.

De bestaande panden bestaan voornamelijk uit oude bedrijfspanden, waaronder de verffabriek Touwen&Co. Centraal in het gebied bevindt zich een groot braakliggende terrein van de hier voorheen gevestigde houtimpregneerderij KAN Palen. Aan de zuidelijke zijde staat een drietal sociale woningbouwblokken van Rochdale.

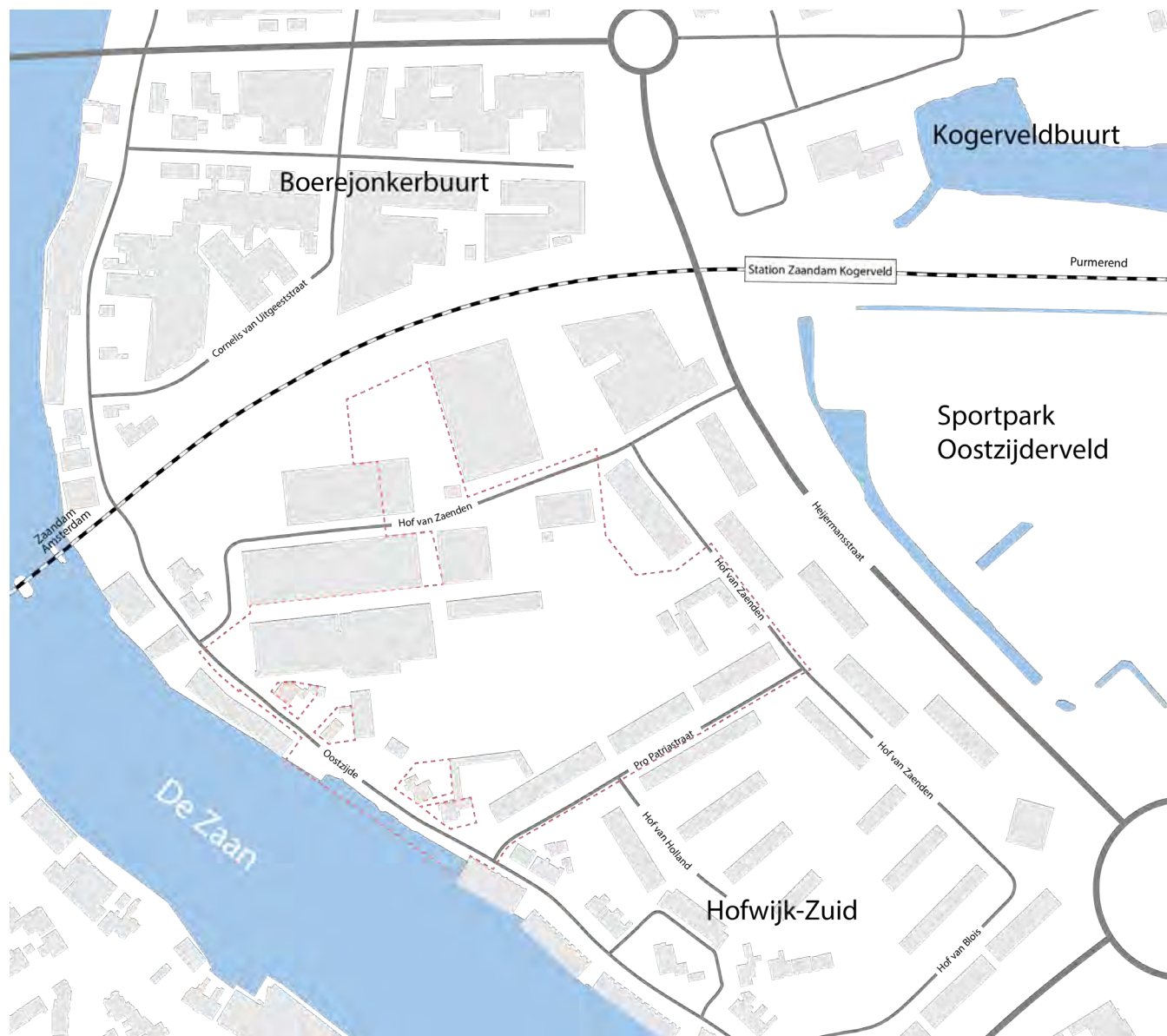
Fasering

Het stedenbouwkundig plan voor Hofwijk Noord is ontwikkeld in een breed perspectief. De totale ontwikkeling van dit gebied is verdeeld over verschillende fases. Het stedenbouwkundig plan zoals beschreven in dit document doet alleen een uitspraak over kaders, randvoorwaarden en stedenbouwkundige uitgangspunten voor Fase 1.



Plangebied Fase 1 t.o.v. Fase 2 en 3

HOFWIJK NOORD FASE 1



Hofwijk Noord Fase 1 in de context

1. Stedebouwkundige visie en kaders

1.1 Perspectief Kogerveldwijk 2040

Het project Hofwijk Noord valt binnen het kader van het ontwikkelperspectief voor de Kogerveldwijk. Dit ontwikkelperspectief vormt een overkoepelende visie over hoe de Kogerveldwijk zal bijdragen aan de woningbouwopgave binnen de gemeente Zaanstad. Deze opgave zal tevens worden aangegrepen om de kwaliteit van de wijken te verhogen.

Het doel van de ontwikkeling van de Kogerveldwijk is het toevoegen van kwaliteit en van woningen. Daaraan liggen drie belangrijke randvoorwaarden ten grondslag. Dit betreft:

Veranderingen in de mobiliteit

Het opkrikken van het voorzieningenniveau

Het waarborgen van een balans tussen wonen en werken.

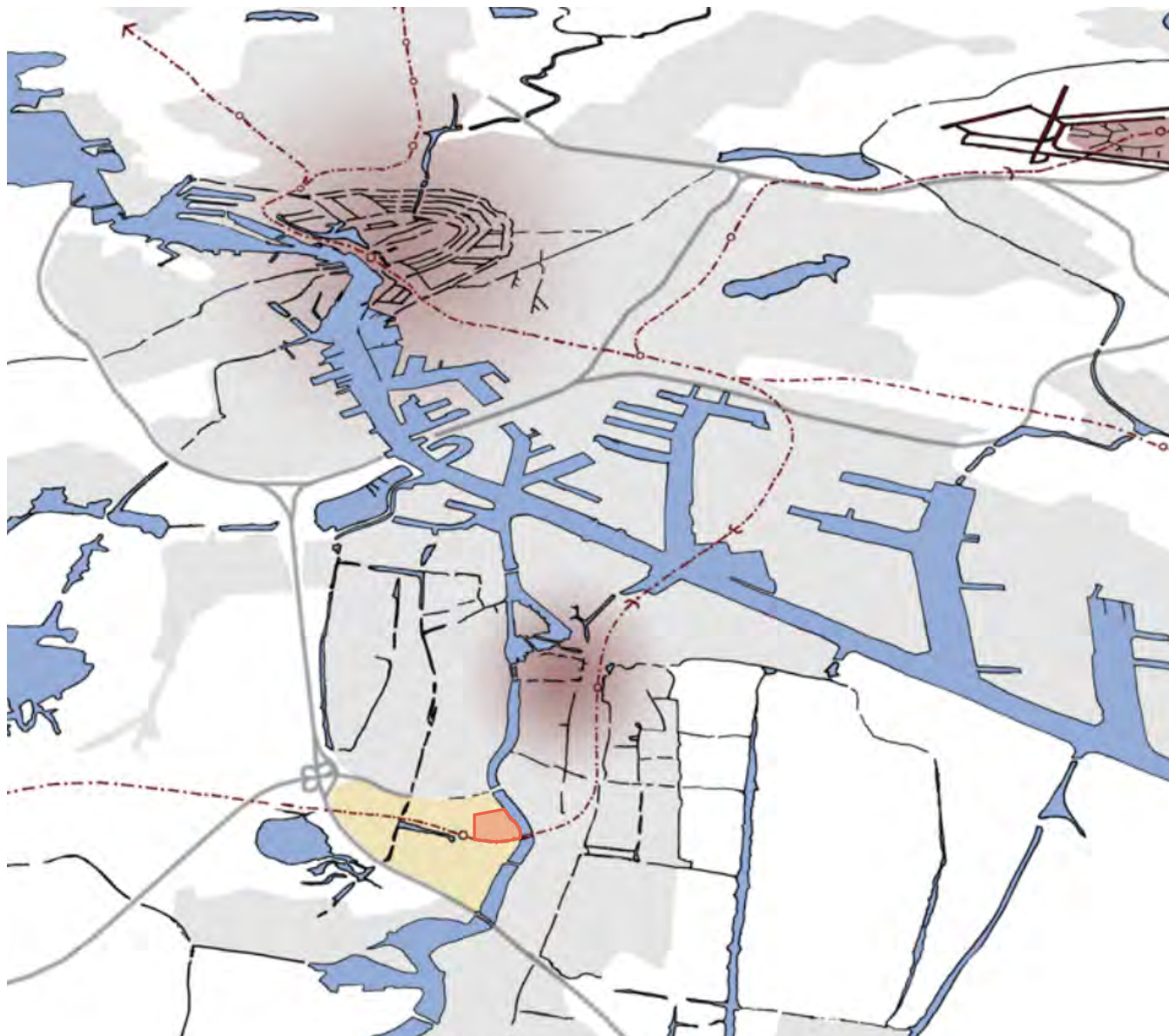
Binnen het ruimtelijke perspectief voor de Kogerveldwijk is Hofwijk Noord opgenomen binnen de opgaven voor de korte termijn. Het ontwikkelperspectief toont ook de mogelijke vervolgstappen met opgaven voor de middel-lange en lange termijn. Hoewel deze ontwikkelingen in een later stadium plaatsvinden, kunnen ze wel invloed hebben op Hofwijk Noord.



Inpassing van Hofwijk Noord als onderdeel het perspectief Kogerveldwijk 2040 (Bron: Perspectief Kogerveldwijk 2040)

Kogerveldwijk in de regio

De wijk Hofwijk Noord bevindt zich op loopafstand van het station Zaandam Kogerveld. Vanuit hier is de locatie goed verbonden met belangrijke punten als Zaandam, Amsterdam en Schiphol, die alle binnen 25 min te bereiken zijn. Daarnaast bevindt Hofwijk Noord zich ook nabij zowel de A7 als de A8, vanuit waar de locatie per auto met de regio wordt verbonden. De nabijheid van zowel de A7/A8 als de spoorverbinding tussen Hoorn en Hoofddorp zorgen ervoor dat de bereikbaarheid ogenschijnlijk goed is. Dit maakt dit stedelijke gebied ook interessant in stadsregionaal perspectief voor de Zaanstreek.



Hofwijk Noord in relatie tot Zaandam, Amsterdam en Schiphol (Bron: Perspectief Kogerveldwijk 2040)

Opgave: infrastructuur en ruimtelijke structuur

De ruimtelijke opgave voor de Kogerveldwijk zoals geschetst in het ontwikkelperspectief is tweeledig.

Deel één betreft de infrastructuur. Daarbij is het van belang de bereikbaarheid aan te passen voor de toekomstige mobiliteit en om de wijken onderling beter te verbinden. Drie belangrijke ingrepen in relatie tot de ontwikkeling van Hofwijk Noord betreffen:

1. Een integrale vernieuwing van station Kogerveld tot een stedelijk knooppunt en verbreding van de doorgang onder het spoor zodat een volwaardig viaductstation kan ontstaan.
2. De herinrichting van de Heijermansstraat tot een stadslaan met als doel het beter verbinden van de omliggende buurten en ruimte bieden aan het stedelijke OV-systeem dat kan aansluiten op station Zaandam Kogerveld.
3. Een extra interne verbinding voor langzaam verkeer tussen Hofwijk en de Boerejonkerbuurt via de Cornelis van Uitgeeststraat. Het doel is de fijnmazigheid van het gebied te vergroten en daarmee de doordringbaarheid ervan. De spoorbarrière wordt geslecht met een extra tunnel voor langzaam verkeer.

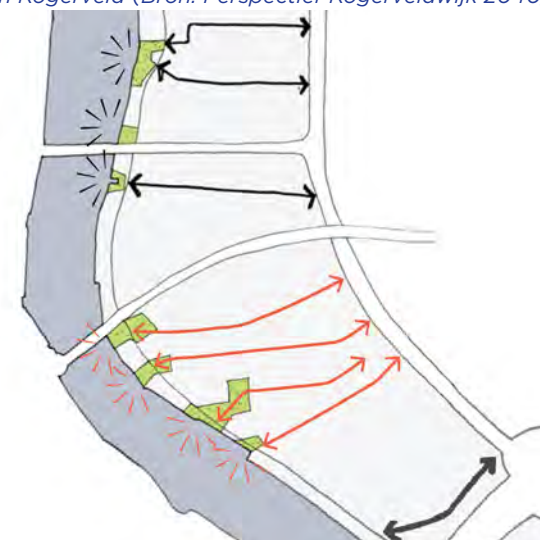
Deel twee van de opgave betreft de ruimtelijke structuur waar binnen de Kogerveldwijk grofweg twee stadsbeelden te onderscheiden zijn: straten naar de Zaan (west) en buurten met parkachtige randen (oost).

Hofwijk Noord bevindt zich in het westelijke stadsbeeld, tussen de Zaan en de Heijermansstraat, waar de straten naar de Zaan de ruimtelijke structuur vormen. Een van de uitgangspunten voor dit gebied is een fijnmazige **kamstructuur** dwars op de Zaan. De Zaan wordt daarmee meer onderdeel van de kwaliteit van de stad, het biedt oriëntatiemogelijkheden en vergroot de doordringbaarheid van deze zone langs de rivier. Onderdeel hiervan is ook het openen van delen van de oevers langs de Zaan waardoor er openbare en **parkachtige plekken** ontstaan langs het water. In aanvulling hierop kunnen een reeks buurtparkjes en groene plekken **lucht en ruimte** geven aan dit dichtbebouwde deel van Zaanstad.

Deze kamstructuur zal **stapsgewijs** moeten ontstaan door bij ieder deelproject te werken aan de realisatie van dit gewenste stadsbeeld.



Verbinding langzaamverkeer als toevoegingen ruimtelijk netwerk van Kogerveld (Bron: Perspectief Kogerveldwijk 2040)



Fijnmazige kamstructuur met parkachtige plekken aan de Zaan (Bron: Perspectief Kogerveldwijk 2040)

1.2 Perspectief Hofwijk

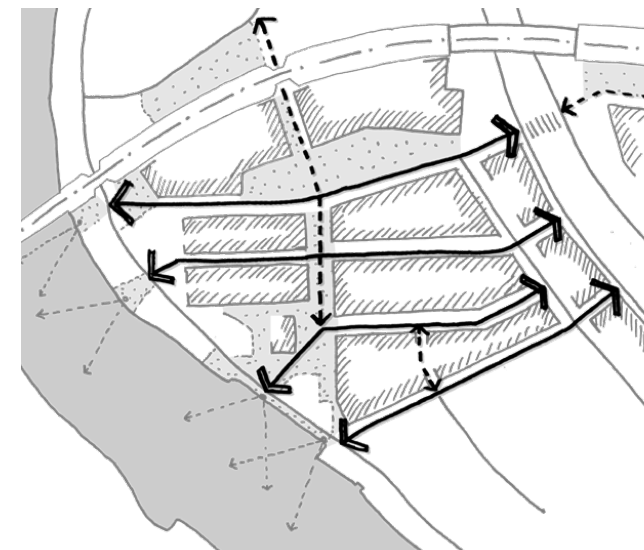
Het plangebied Hofwijk Noord valt binnen de wijk Hofwijk. In het Ontwikkelperspectief zijn voor deze wijk een aantal **wijkspecifieke opgaven** gedefinieerd:

1. Hofwijk beter laten aansluiten op de directe omgeving door het gebied beter te ontsluiten en voorkanten te maken naar de Heijmansstraat
2. Beter bereikbaar en beleefbaar maken van de kwaliteiten van de Zaan en het historische lint van de Oostzijde
3. Het omvormen van de grootschalige bedrijfsterreinen tot fijnmaziger verkavelingen
4. Het realiseren van een gemixt programma met een gevarieerd woonprogramma dat wordt aangevuld met bijbehorende voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid
5. De ontwikkelingen aangrijpen om de op de terreinen aanwezige vervuiling op te ruimen.

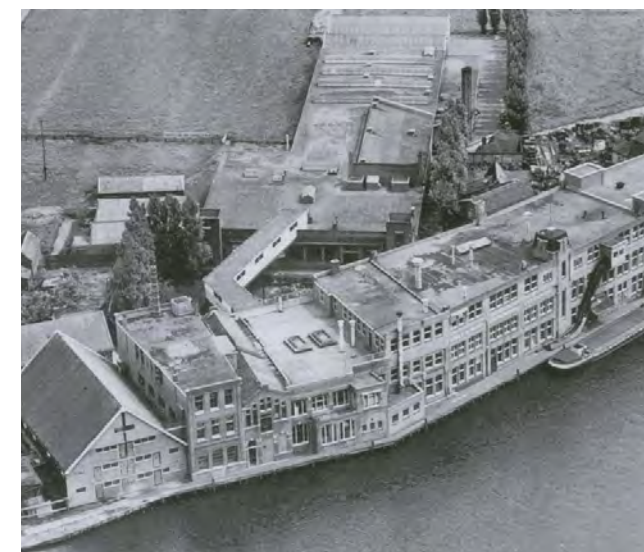
Daarnaast schetst het ontwikkelperspectief de ruimtelijke structuur voor Hofwijk en geeft het een aantal bijbehorende **uitgangspunten**:

1. Straten in oost-west richting die zijn ontworpen met aandacht voor de menselijke maat en voordeuren aan de openbare ruimte
2. Parkeren wordt grotendeels uit het straatbeeld geweerd
3. Aan de kant van de Zaan wordt hogere bebouwing gedoseerd toegepast met de Zaanse fabrieken als referentie

4. Aan de zijde van het station wordt aangesloten op de verdichtingsopgave waarmee hogere bebouwing is toegestaan.
5. Het spoortalud wordt i.v.m. aanwezigheid van het spoor en de hoogspanningsleidingen, ingezet voor programma anders dan wonen
6. De noordwand langs het spoor krijgt voorkanten richting het woongebied
7. Een centrale route voor langzaamverkeer sluit aan op een toekomstige verbinding door het spoortalud



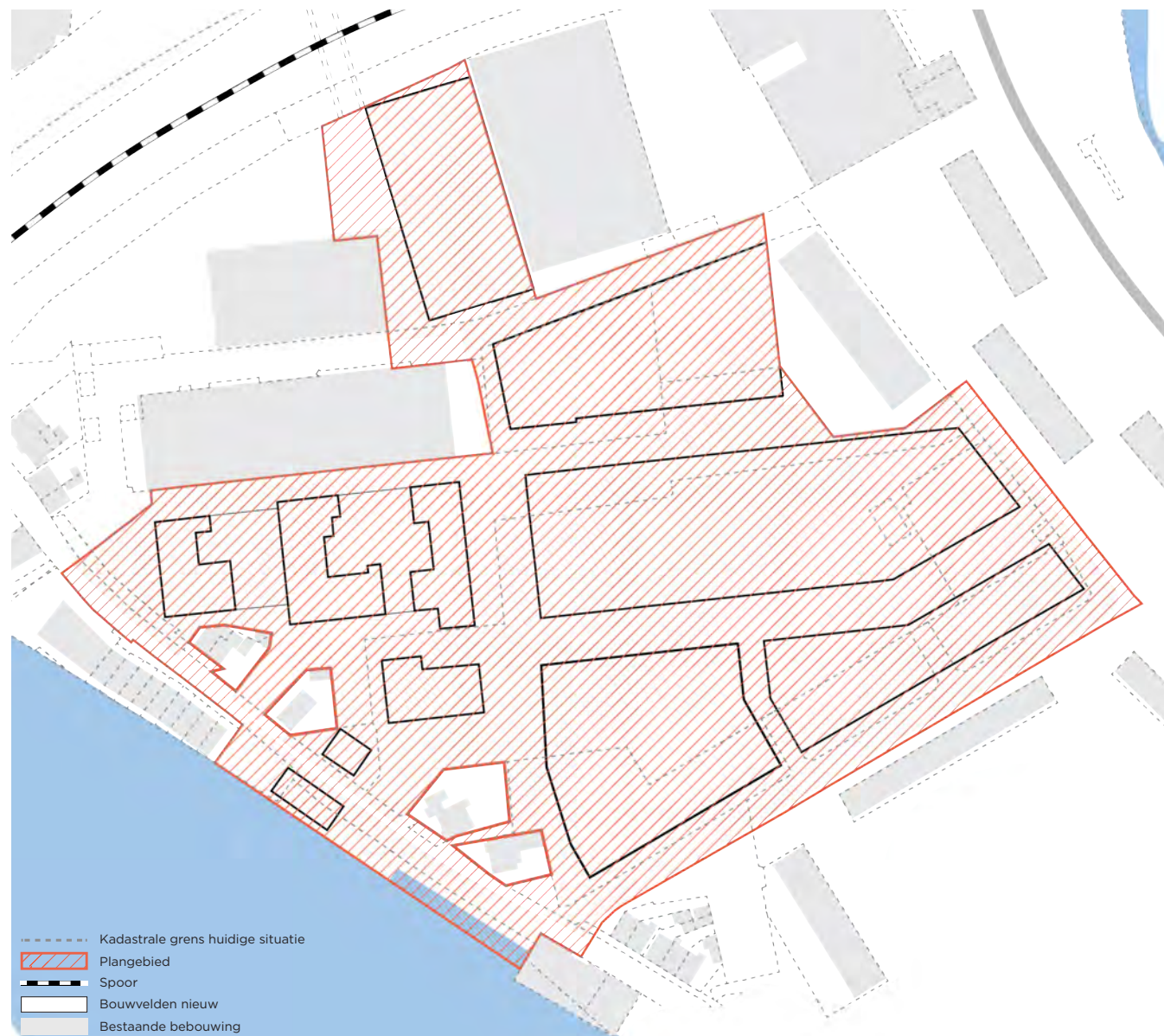
Ruimtelijk concept Hofwijk uit Perspectief Kogerveldwijk 2040 (2019)



Voormalig fabriekscomplex van Hille Beschuit (ca 1935)

1.3 Plangrens Fase 1

De plangrens zoals weergegeven, is in overeenstemming met de opdrachtgever en de gemeente vastgesteld. Hierbinnen kan het stedebouwkundig ontwerp voor Fase 1 zelfstandig functioneren. De kadastrale eigendomsgrenzen in de nieuwe situatie zullen worden afgestemd met de grondeigenaren en de gemeente. In de vervolgfases zullen de aansluitingen op het plangebied van Fase 1 nader moeten worden onderzocht.



Plangrens fase 1 Hofwijk Noord

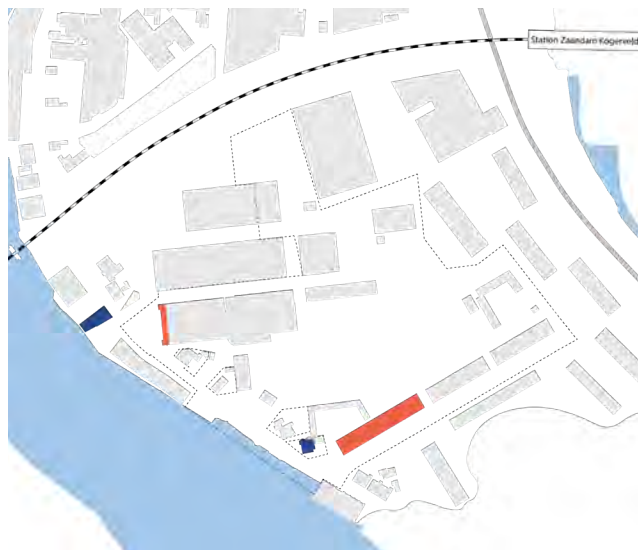
1.4 Monumenten en behoud

Binnen het plangebied is de status en aanwezigheid van een aantal panden van invloed op het stedenbouwkundig ontwerp.

Allereerst bevinden zich binnen Hofwijk Noord maar buiten het plangebied twee **monumenten**. Dit zijn het fabriekspand van **Van Hille Beschuit** langs de Zaan en een **Zaans huisje** aan de Oostzijde. Deze panden dragen bij aan het historische karakter aan de Zaan

Van de voormalige fabriekscomplexen langs de Zaan is het overgrote deel gesloopt, alleen het voormalige **bedrijfspand van Touwen** (voorheen Hille Beschuit) heeft binnen het plangebied nog historische waarde. Hiervan zal de karakteristieke voorzijde conform Ruimtelijk kader behouden blijven.

Daarnaast zal het **blok aan de Pro Patriastraat**, onder beheer van Rochdale, behouden blijven en worden opgenomen in het nieuwe plan.



Behoud van panden



Voorzijde bedrijfspand Touwen & Co (voorheen Hille Beschuit)



Links: Fabriekspand van Hille Beschuit

Rechts: Zaans huisje op Oostzijde 268B



Rochdale-blok Pro Patriastraat

2. Mobiliteit en infrastructuur

2.1 Verkeersontsluiting



Verkeerskaart Fietsverbindingen Fase 1

Fiets

Centraal door het plan loopt een doorgaande fietsroute. Deze sluit ten noorden van het plangebied aan op een toekomstige verbinding met de Boerejonkerbuurt via een spoortunnel. Ten zuiden van het plangebied voegt de route zich bij de route naar het centrum van Zaandam over de Oostzijde. Samen met de fietsroute langs de Heijermansstraat zijn ze onderdeel van het regionale fietsnetwerk dat de verbinding vormt tussen de omliggende wijken, het centrum van Zaandam en het landelijk gebied. Dwars op de doorgaande routes lopen autoluwe woonstraten die de wijk voor langzaam verkeer verbinden met de kade van de Zaan.



Verkeerskaart Voetgangersverbindingen Fase 1

Voetgangers

De fietsroute die zich centraal door het plan begeeft, functioneert ook als spil tussen de ontsluiting van de wijk voor voetgangers. Vanuit dit centrale pad wordt de wijk ten oosten verbonden met het station Zaandam Kogerveld en wordt de wijk ten westen verbonden met de nieuwe voorzieningen aan de oever van de Zaan.



Auto en Openbaar Vervoer

Aan de noordoostzijde is het plangebied voor de auto ontsloten via de Heijermansstraat met de A7 en A8 binnen handbereik. De parkeervoorzieningen zijn van buitenaf ontsloten, waardoor de woonstraten, dwars op de Zaan, zo ingericht kunnen worden dat de auto er te gast is. Alle straten binnen het plangebied zijn toegankelijk voor hulpdiensten.

De noordzijde van het plangebied ligt aan het spoor met treinstation Zaandam Kogerveld op loopafstand. Aan de Heijermansstraat liggen twee bushaltes van zowel de stadsbus als de regionale buslijn. Met het openbaar vervoer zijn Schiphol en Amsterdam centraal binnen 25 minuten te bereiken.

2.2 Parkeervoorzieningen

Bewonersparkeren

Voor het gebied wordt de parkeernorm aangehouden van Zeer Sterk Stedelijk B. Op basis van het huidige voorgestelde programma is het maatgevend aantal parkeerplekken bepaald en in overleg met de gemeente zal een sluitende parkeerbalans worden opgesteld. Voor de bewoners is het parkeren deels binnen de bouwblokken opgelost. In Fase 1 zullen P1 en P2 gerealiseerd worden. Aanvullend zal een tijdelijke parkeervoorziening (P3) worden ingezet om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

Om de voor bewoners maximale loopafstand van 150 m tot de entree parkeergarage te garanderen, is het gebruik van de parkeergarages binnen het plangebied integraal opgelost. Dit betekent dat de woningen aan de Zaan een parkeerplaats in P1 kunnen krijgen; dat woningen aan de zuidelijke woonstraten de - op korte afstand gelegen - parkeergarage onder het oostelijke woonblok kunnen gebruiken (P2). De tijdelijke garage aan de noordzijde kan toegewezen worden aan het resterende deel van de wijk waarbij de woningen zich binnen 150 meter loopafstand van de parkeergarage bevinden (P3);

Bezoekersparkeren

Het bezoekersparkeren is opgelost in een openbare garage aan de noordzijde van het plangebied. In Fase 1 (& 2) betreft dit de tijdelijke parkeervoorziening en in latere fases een definitieve parkeervoorziening. Daarnaast zijn er langs de omringende wegen verschillende parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd, waar geparkeerd kan worden.

Fietsparkeren

Ten behoeve van het fietsparkeren wordt er in de appartementsgebouwen een gemeenschappelijke fietsenstalling voor bewoners gerealiseerd, waar de grondgebonden woningen hun fiets zullen stallen op het eigen terrein. Bezoekers zijn aangewezen op fietsparkeerplekken in de openbare ruimte.



Parkeervoorzieningen Autoverkeer Fase 1

Deelmobiliteit

Het ligt in de verwachting dat de toekomstige bewoners, gezien de goede ontsluiting door openbaar vervoer en de ligging vlakbij Amsterdam, veel gebruik zullen maken van het autodelen. Een 'HUB', in P3, zal vanaf Fase 1 verschillende vormen van deelmobiliteit, zoals busjes, auto's, scooters en fietsen, aanbieden. Op basis van de ervaringen in Fase 1 kan in de opvolgende fases het parkeren en de deelmobiliteit worden afgestemd op actuele behoefte.

2.3 Waterstructuur



Watersysteem, Geoweb

Bestaand watersysteem binnen de planlocatie

De locatie bevindt zich in de polder Oostzaan. Deze polder heeft een water streefpeil van NAP-1,46 meter. Binnen het (binnendijkse) plangebied is in de bestaande situatie geen oppervlaktewater aanwezig. De afwatering vindt middels een gemengd rioolsysteem plaats in oostelijke richting.

Aan de westzijde van het plangebied ligt de weg Oostzijde. Deze weg is een regionale waterkering welke de polder Oostzaan beschermt tegen de Zaan. De Zaan is onderdeel van de Schermerboezem. Dit boezemwater heeft een streefpeil van NAP-0,50 meter welke in natte situatie kan stijgen tot NAP+0,00 meter.



Watersysteem, Geoweb

De sportvelden Oostzijderveld gaan ontwikkeld worden tot een woningbouwlocatie waarbij het watersysteem gefaseerd uit de onderbemaling gehaald gaat worden en (via de spoorloot) aangesloten wordt op het polderpeil van NAP -1,46 meter. Voor de ontwikkeling Hofwijk Noord ligt hier een goede mogelijkheid om op het watersysteem van Oostzijderveld aan te sluiten.

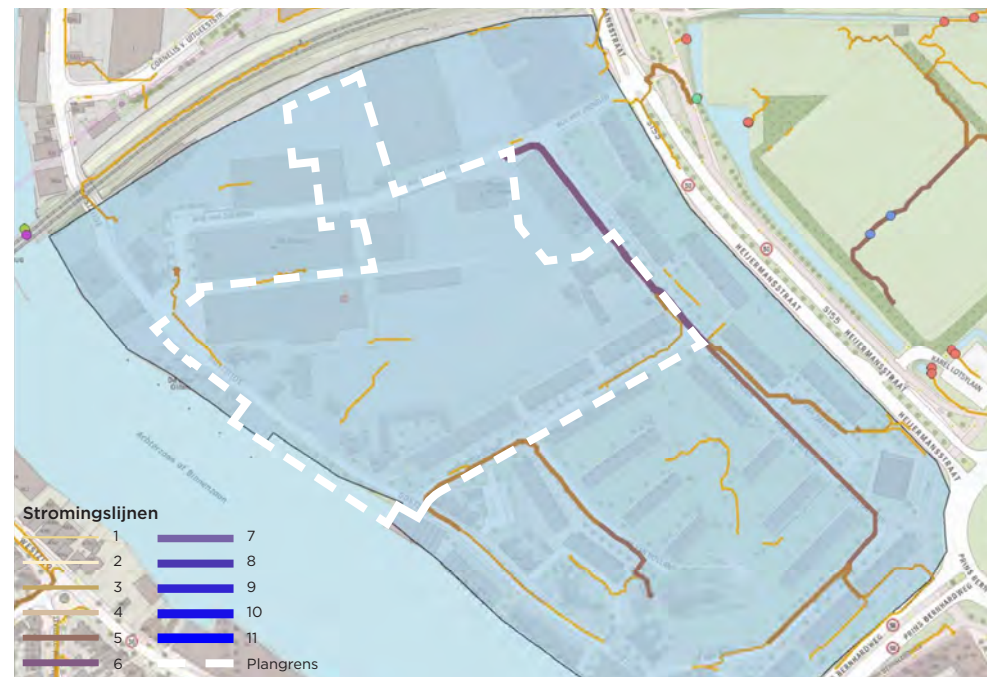
Het plangebied ligt dus deels in de beschermingszone van de regionale waterkering. Bij de verdere planuitwerking zal hiermee in overleg met het Hoogheemraadschap rekening worden gehouden.



Wateroverlast stedelijk gebied Zaandam, polder Oostzaan

Waterhuishouding

Het gebied is kwetsbaar voor wateroverlast ter gevolge van extreme neerslag (Kwetsbaarheidsklasse III). Daarnaast kunnen de (half) verdiepte zones voor bergingen opstuwing van grondwater veroorzaken. In overleg met de gemeente en het Hoogheemraadschap zal er een plan voor de waterhuishouding van het plangebied worden opgesteld en na goedkeuring worden uitgevoerd.

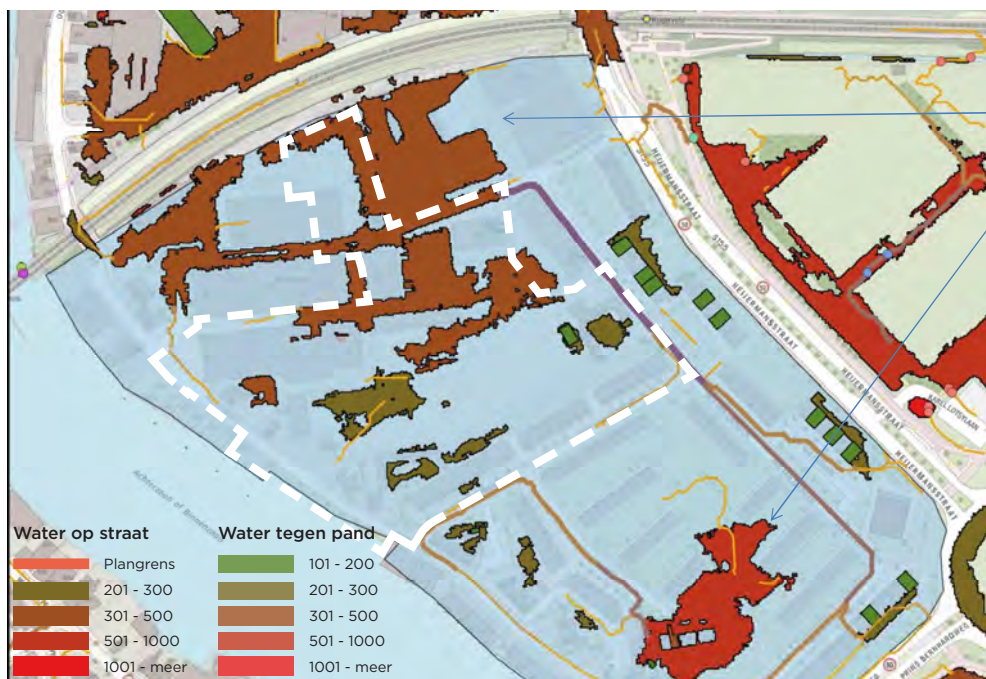


Stromingslijnen

Stromingslijnen

Een stromingslijn is het water dat via een stroom over het oppervlak stroomt. De stromingslijnen zijn verdeeld in 11 klassen. De klassen lopen op van een zwakke afstroming (dunne stromingslijnen) tot een sterke afstroming (dikke stromingslijn).

In deze wijk zijn er twee belangrijke stromingslijnen aanwezig. De eerste stromingslijn komt vanuit de Oostzijde en stroomt richting het Hof van Holland. De tweede stromingslijn komt vanaf de Prins Bernhardweg en stroomt uit in het Hof van Zaenden. Verder is zichtbaar dat er geen uitstroompunten in de wijk aanwezig zijn. Hieraan is goed te zien dat er wateroverlast op zal gaan treden omdat het water geen kant op kan.



Wateroverlast

Wateroverlast

Deze kaart laat de plaatsen zien waar regenwater zich verzamelt na een extreme bui van 60mm/uur. Op deze plaatsen blijft het water op straat staan. De kleur van de vlek laat de maximale waterdiepte binnen de contouren van de vlek zien. Ook zijn de panden waar meer dan 10cm water tegen aan staat zichtbaar in deze kaart en deze worden als kwetsbaar beschouwd.

Voor de vlek in het Hof van Holland kan er gekeken worden naar waterberging in de groenstroken. Op deze locatie is veel groen aanwezig en deze kunnen verdiept aangelegd worden en als wadi gaan fungeren.

Voor de vlek in het Hof van Zaenden zal er meer onderzoek moeten worden gedaan. Hier kan het water geen kant op. Tevens zal er geld gereserveerd moeten worden voor eventuele kostbare ingrepen.



Zoekgebied steiger

Steiger langs de Zaan

In het gebied langs de Zaanoevers, zoals aangegeven in bovenstaande afbeelding, wordt gezocht naar toepassing van een vaste steiger. Hier kan een vaste steiger worden ingepast met maximale afmetingen van circa 4 meter breed en 90 meter lang. Er zal hiervoor vroegtijdig afstemming met het Havenbedrijf van de gemeente Zaanstad komen, omdat zij de vaarwegbeheerder op de Zaan zijn. Een maatgevende grens is de Zaanoeversnormaallijn, deze ligt ter plaatse van de inham enkele meters uit de huidige oeverlijn. Dit lijkt vanuit het vaarbelang mogelijkheden te bieden voor ontwikkelingen in de Zaan. Kanttekening hierbij is een lage waterstand aan deze oever. De stijger zal worden ingezet voor recreatie; Ligplaatsen voor vaartuigen zijn uitgesloten in verband met manoeuvrerende binnenvaartschepen voor de Spoorbrug.

2.4 Bodem

In afstemming met de gemeente is bepaald dat er in het stedenbouwkundig plan voldoende ruimte is gereserveerd om in een vervolgfase de ondergrondse infrastructuur in te passen/ op te lossen.

Riolering

In het plangebied ligt in de bestaande situatie een gemengd rioolsysteem. Voor de nieuwe situatie dient als uitgangspunt de aanleg van een gescheiden rioolstelsel waarbij het afstromende regenwater van het plangebied bij de bron gescheiden wordt van het DWA-systeem. De regionale kering Oostzijde dient hierbij als waterscheiding waarbij het afstromende regenwater westelijk van de Oostzijde rechtstreeks naar de Zaan afwatert en het afstromende regenwater oostelijk van de Oostzijde op polder Oostzaan afwatert. Bij de uitwerking van het rioleringsaspect is het belangrijk is dat er in ieder geval geen verbinding middels de HWA riolering wordt aangebracht tussen binnendijs- en buitendijs.

Ten behoeve van de waterkwaliteit van het afstromende regenwater adviseert het hoogheemraadschap om geen uitlogende bouwmaterialen (zoals koper, lood en zink) toe te passen.

Warmtenet

Binnen de getekende straatprofielen kan, naast de riolering en de kabels en leidingen, ook het tracé voor het warmtenet worden ingepast. Er is nader onderzoek nodig naar de aansluiting van de wijk op het warmtenet. In het vervolgtraject zal in overleg met de gemeente en een installatieadviseur worden bepaald waar opslagput(ten) in de openbare ruimte en/ of waar technische ruimtes binnen de bouwblokken kunnen worden gerealiseerd.

2.5 Afvalinzameling

Voor de woningen wordt er gezocht naar plaatsing van ondergrondse containers. Er zijn containers voor restafval, glas, papier en kunststof.

Voor de plaatsing van deze ondergrondse containers gelden verschillende richtlijnen met betrekking tot de loopafstanden:

- Voor restafvalcontainers geldt als richtlijn voor appartementencomplexen (hoogbouw) een loopafstand van 75 - 100 m vanaf de voordeur.
- Voor laagbouw geldt een loopafstand van 150 - 250 m.
- Voor papiercontainers en kunststofcontainers geldt als richtlijn een loopafstand vanaf de voordeur van het appartementencomplex van 75 - 100 m.

De ondergrondse containers moeten bereikbaar zijn voor de inzamelauto's met een hoogte van circa 4 meter. Daarnaast is het voor het ledigen van de ondergrondse containers van belang dat de inzamelauto's de containers vooruit kunnen benaderen en vervolgens ook weer vooruit weg kunnen rijden.

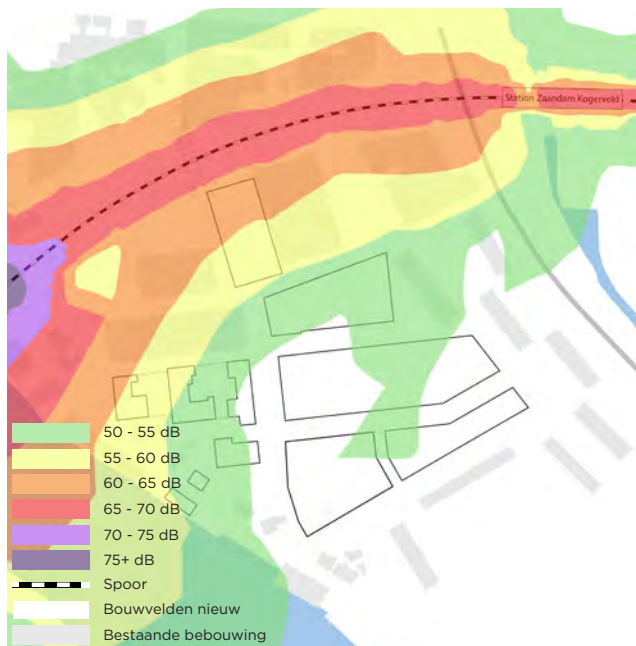
De locaties van de ondergrondse containers worden in overleg met de gemeente en HVC bepaald. Het streven is hierbij om de ondergrondse containers zou veel mogelijk aan de buitenzijden van het plan te positioneren.

2.6 Ruimtelijk milieu

Bodemverontreiniging

In het verleden zijn op het bedrijfsterrein van Kan Palen houtverduurzamingsmiddelen gebruikt. Hierdoor is er bodemverontreiniging ontstaan. Deze bodemverontreiniging bevindt zich voornamelijk in de ophooglaag en de bovenkant van de veenlaag. De verontreiniging die in het grondwater terecht is gekomen heeft zich verspreid.

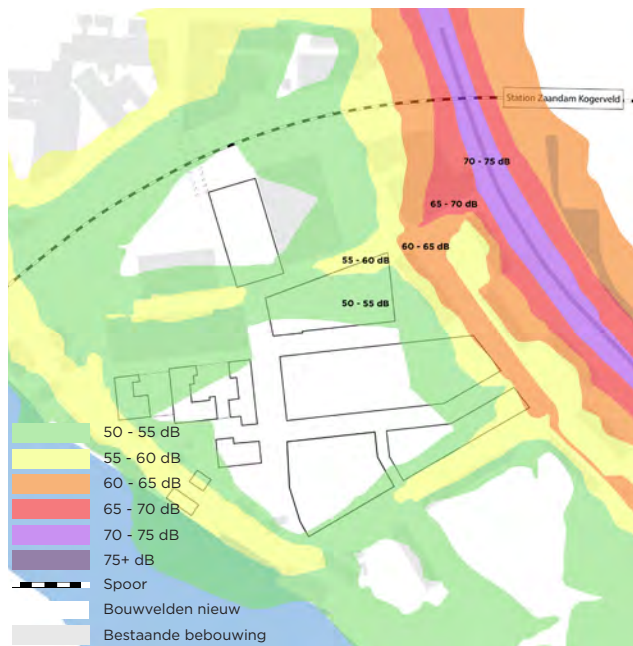
De gemeente Zaanstad is verantwoordelijk voor de bodemverontreiniging en het verontreinigde grondwater dat afkomstig is van de bedrijfsactiviteiten van Kan Palen. In gezamenlijk opdrachtgeverschap (KHV en gemeente) zijn er door Tauw verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaruit blijkt dat de locatie gesaneerd moet worden. Er zal een saneringsplan worden opgesteld waarin wordt opgenomen hoe en waar de grond afgegraven zal worden en waar opgehoogd.



Geluidskartaal spoorweg etmaal 2016 (Bron: ZaanAtlas)

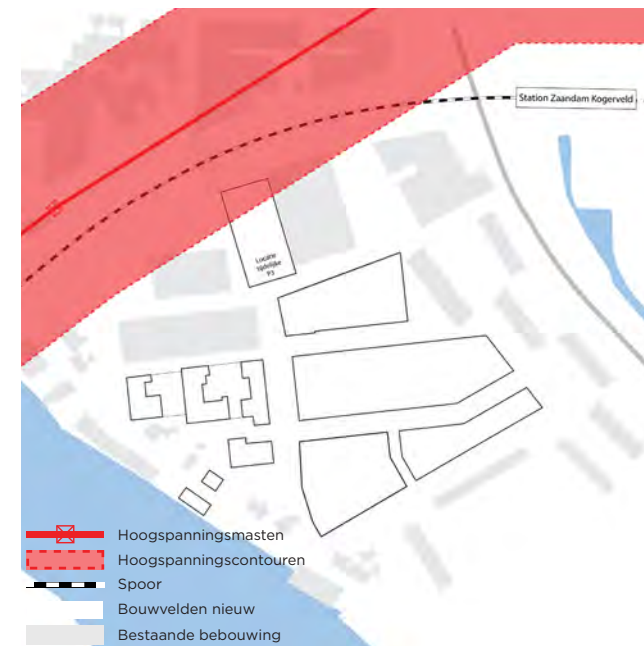
Geluidsbelasting

Hofwijk Noord wordt ten noorden begrensd door de spoorverbinding tussen Zaandam en Zaandam Kogerveld. Deze spoorverbinding brengt een geluidsbelasting met zich mee zoals getoond in de bovenstaande afbeelding. Hieruit kan worden geconstateerd dat zich aan de westkant van het plangebied woonprogramma binnen de 55 dB (gele) contour bevindt. Hier zijn voorwaarden van toepassing, ter compensatie van de hoge geluidsbelasting, zoals een geluidsluwe gevel en zullen geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.



Geluidskartaal wegverkeer etmaal 2016 (Bron: ZaanAtlas)

De Heijermansstraat creëert ook een geluidsbelasting. De 50 dB (groene) contour raakt het oostelijke deel van het woonprogramma. Hier zijn ook voorwaarden van toepassing, ter compensatie van de hoge geluidsbelasting, zoals een geluidsluwe gevel en zullen geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen. Ook direct langs de Oostzijde moet uit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat rekening worden gehouden met de verhoogde geluidsbelasting. De Pro Patriastraat en Hof van Zaenden creëren waarschijnlijk geen problematische geluidsoverlast.

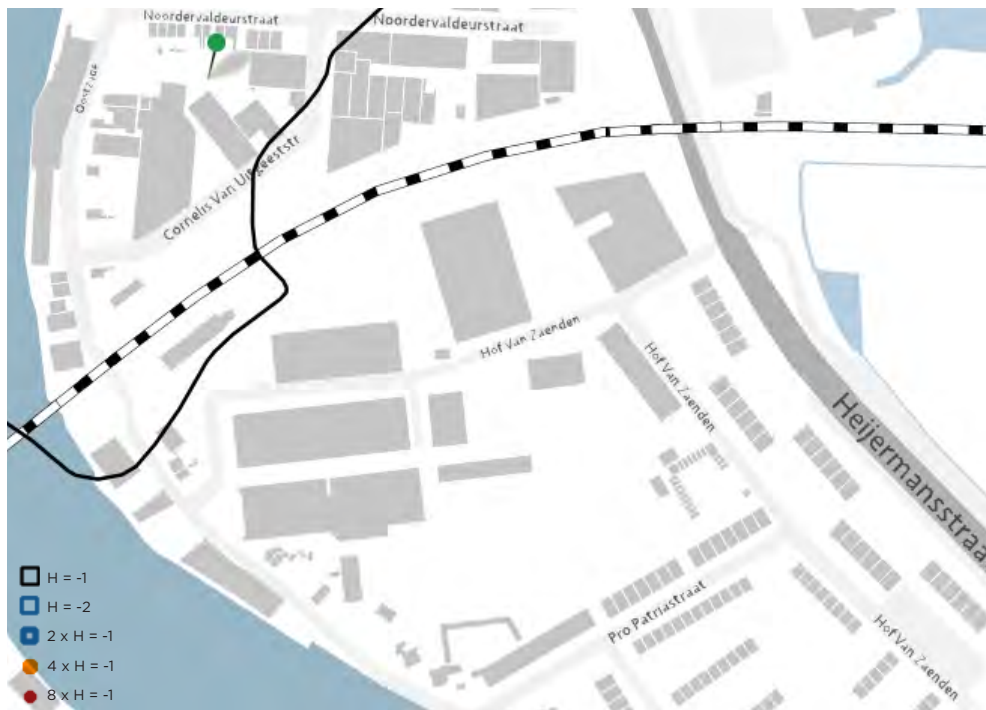


Hoogspanningscontouren (Bron: Gebiedsvisie Kogerveld)

Hoogspanningscontouren

De hoogspanningsmasten ten noorden van het spoortalud hebben een hoogspanningscontour. Binnen deze contour mag geen woonprogramma gerealiseerd worden. Dit betekent dat in dit gebied gezocht wordt naar overige functies.

In Fase 1 wordt binnen de hoogspanningscontouren enkel de tijdelijke parkeergarage gerealiseerd, zoals aangegeven in bovenstaande afbeelding.



Indicatieve geurcontouren (Bron: Zaanatlas)

Geur

Aan de Oostzijde 321 te Zaandam (ten noorden van het plangebied) ligt het geurrelevante cacao bedrijf Cargill “De Jonker”. De ontwikkeling valt buiten de streefwaarde ($H = -1$) contour. Het bedrijf veroorzaakt daarmee geen relevante geurhinder ter plaatse van de ontwikkeling. Daarnaast zijn er geen concrete plannen van het bedrijf bekend waarmee relevante geurhinder zal worden veroorzaakt. Met het oog op dit bedrijf is geur daarom geen belemmering voor deze ontwikkeling. Andere bedrijven in de omgeving zijn niet geurrelevant.

Externe veiligheid

De ontwikkeling ligt niet binnen het invloedsgebied van hogedruk gasleidingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen. Binnen het plangebied ligt op dit moment een risicovolle inrichting (Touwen en co.). Met de ontwikkeling van het gebied zal deze inrichting verdwijnen. Daarmee zijn er geen risicobronnen meer aanwezig die consequenties hebben voor de voorgenomen ontwikkeling.

3. Stedebouwkundig plan

3.1 Ruimtelijk ontwerp

Historische structuur

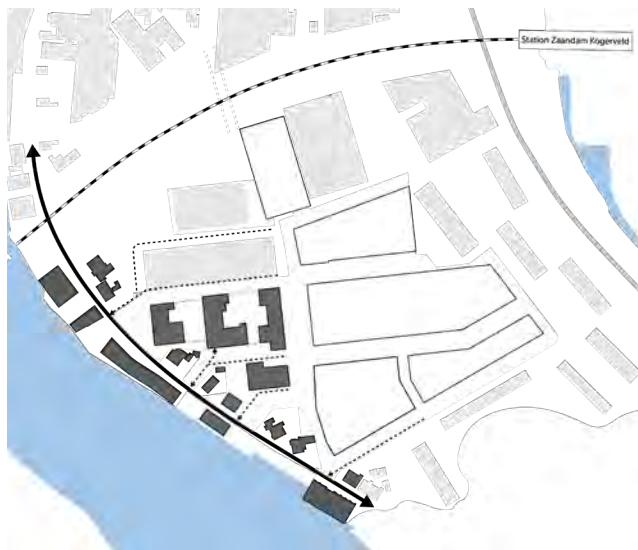
Het Stedebouwkundig plan Hofwijk noord is gefundeerd op de historische **lintstructuur** langs de Zaan met hier dwars op de kamstructuur van sloten en paden.

De oorsprong van deze structuur ligt in de 17e eeuw. Toen groeide de Zaanstreek onder invloed van de bloei van Amsterdam uit tot een enorm industrieel molengebied. De dijken langs de Zaan werden volgebouwd en er kwamen molens aan het water en in het veld te staan. Er werden paden naar de molens aangelegd en bebouwd met woningen. Zo is de voor Zaanstad zo bekende **kamstructuur** ontstaan.

Eind 19e eeuw werden met de industrialisatie de molens langs de Zaan vervangen voor fabrieken, met name aan de Oostzijde. Diverse industrieën zoals de voedingsmiddelenindustrie en de verfchemie kozen hier hun vestigingsplaats. Dit resulteerde in een groot schaalcontrast tussen de enorme fabriekscomplexen en de kleine Zaanse woonhuizen. Dit **schaalcontrast** is vandaag de dag nog steeds te zien en van grote invloed op het karakter van het plangebied.



Uitsnede historische kaart 1812-1832 (Bron: ZaanAtlas)



Het historische lint aan de Zaan

Aan de Zaan

Het lint langs de Zaan heeft een historisch karakter met een mix van **fabriekspanden** en kleinschalige **woonhuisjes**. Het stedenbouwkundig plan sluit hierop aan door het lint aan te helen met zowel grote woonvolumes als kleinschalige bebouwing. Deze bebouwing wordt in de **groene open plekken** geplaatst met zicht op de Zaan.

Aan de Oostzijde is naast **wonen**, ook ruimte voor **horeca** en **kleinschalige bedrijvigheid**.



Kamstructuur naar plekken aan de Zaan

Kamstructuur

Dwars op de Zaan wordt de historische structuur van **sloten en paden** teruggebracht in de vorm van woonstraten. Deze oost-westverbinding zorgt voor een **fijnmazige** aantakking op de omgeving en loopt uit in **parkachtige** plekken aan de Zaan.

In deze woonstraten is ruimte voor de **fiets en de voetganger** en zal een mix van grondgebonden **woningen** en appartementengebouwen komen. In een latere fase kan de kamstructuur verder worden doorgezet naar de Heijermansstraat.



Begeleiding van de centrale route

Groene lens

Centraal door het plangebied loopt een fietsroute die in de toekomst de **verbinding** zal vormen naar de noordelijk gelegen wijken en aansluit op de doorgaande fietsroute over de Oostzijde.

Deze route loopt door een **lensvormige** ruimte die wordt begeleid door de wanden van de aangrenzende **appartementgebouwen**. Zo ontstaat er ruimte voor **groen** en een afwisselende beleving van de openbare ruimte.

Plankaart

HOFWIJK NOORD FASE 1

- appartementen
- grondgebonden woningen
- parkeergarage
- horeca/ commerciële plint
- bestaande bebouwing
- rijbaan
- fietspad
- voetgangers, auto's en fietsers te gati
- openbaar groen
- privé / semi-privé gebied



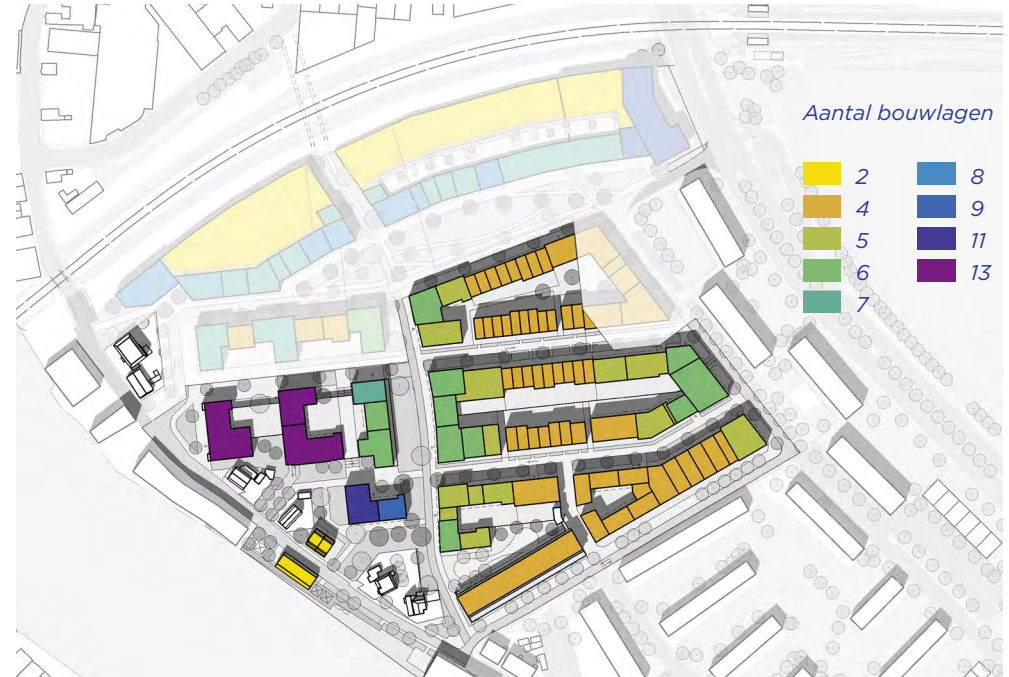
Bouwvolume in de context van fase 2 en 3

Volume

De verschillende structuren in het plangebied komen samen in de schaal van de openbare ruimte en de opbouw van de volumes. De **woonvolumes** aan de Zaan kennen de grootste schaal binnen het plangebied en hebben een hoogte tot 13 lagen. Ze staan achter de lagere **appartementgebouwen** aan de groene lens waar de ruimte compacter wordt. Aan de andere zijde van de lens reikt het volume tot 6 lagen hoog. Het meest intiem is de ruimte in de **woonstraten** waarin het volume verder aftrapt naar 4 lagen. De hoeken van de woonstraten zijn vergroot om de ruimte te beëindigen. Tot slot sluit de zuidzijde van het plangebied aan op de schaal van de omgeving.

Bebouwing

Om een passende maat en schaal te creëren bestaan de verschillende bouwblokken uit een **aaneenschakeling van volumes** die onderling variëren in hoogte en diepte (zoals in de plankaart indicatief is weergegeven). Het **bewonersparkeren en bergingen** worden grotendeels **opgenomen in het bouwvolume**. Deze worden voorzien van een groen dek voor bewoners met privé tot semi-openbaar karakter. Aan de openbare ruimte worden parkeren en bergingen zoveel mogelijk **afgezoomd** met woon- en/of com-



Bouwhoogtes in de context van fase 2 en 3

merciële functies. Deze bebouwing krijgt een **hogere begane grond** die geschikt is voor zowel wonen(-werken) als commerciële functies. Bovendien is er zo voldoende maat om het programma op de eerste verdieping aan te sluiten op het dek. Daar waar de openbare ruimte een meer stedelijk karakter heeft kan de begane grond vloer van het wonen worden opgetild ten behoeve van de **privacy van de woning**.

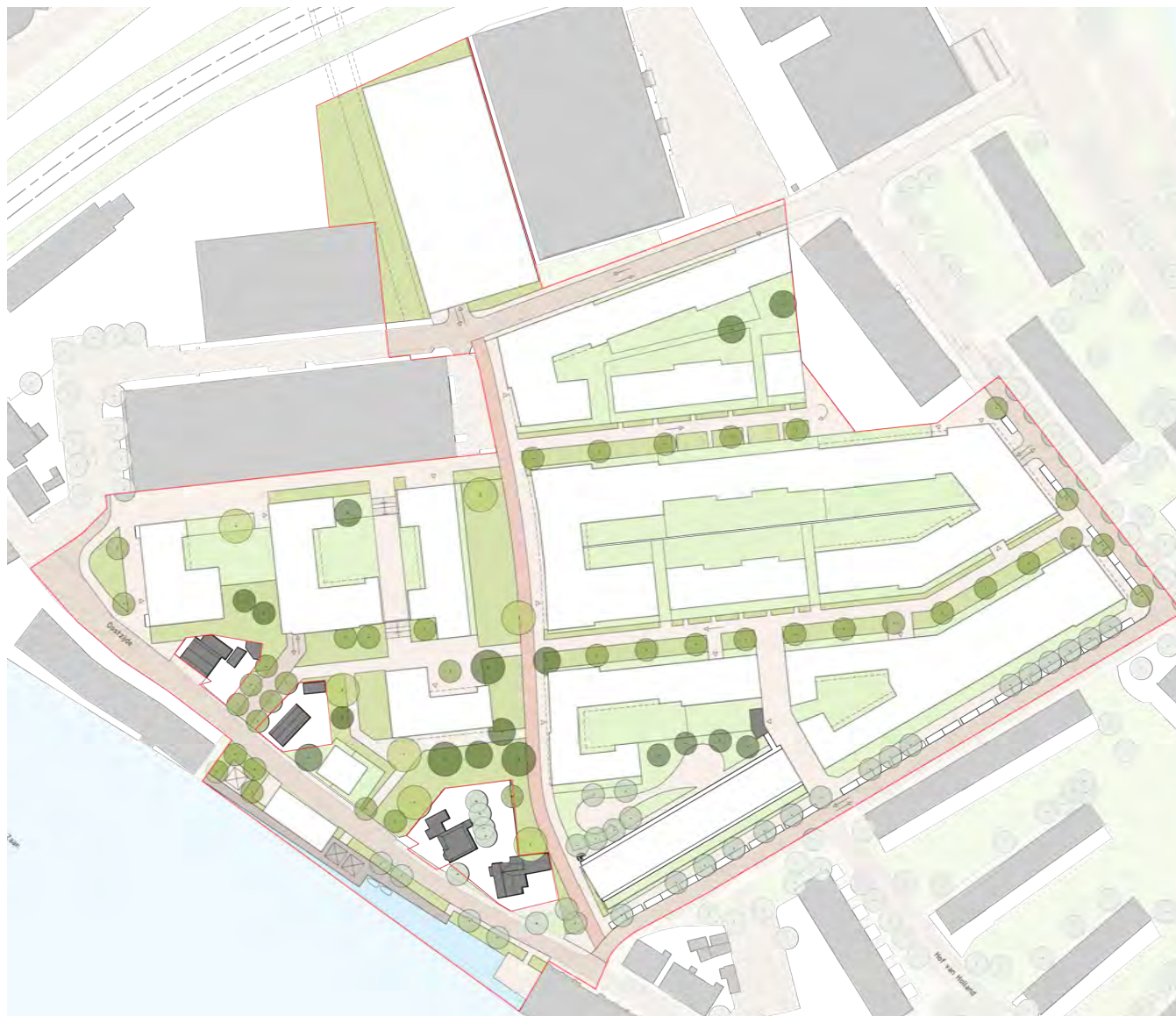
Programma

Het programma van ca. 750 woningen bestaat uit een **mix** van grondgebonden, beneden-bovenwoningen, appartementen en wonen-werken. Daarvan is 20% **sociale huur**. De intentie is om te voorkomen dat er te veel woningen met een minimale maat worden gerealiseerd. Daarom kan in de nadere uitwerking en in afstemming met de gemeente 5% extra BVO worden toegevoegd door het volume plaatselijk met 1-2 bouwlagen te verhogen.

3.2 Openbare ruimte

Voor de openbare ruimte van het plangebied Hofwijk Noord fase 1 zijn een aantal **algemene uitgangspunten** opgesteld. Dit zijn:

- Beleving; een afwisselende beleving van de openbare ruimte wordt bereikt door een stedebouwkundige korrel die relateert aan de menselijke schaal en het maken van kleine hoogte en diepteverschillen in de bebouwing.
- Sociale veiligheid; de maat van de openbare ruimte is niet te groot en de onderste lagen van de bebouwing hebben leefruimtes aan de straat zodat er zicht is op de openbare ruimte.
- Groen; ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte is er veel groen aanwezig dat wordt gebruikt voor spelen en recreëren.
- Langzaam verkeer; de inrichting van de openbare ruimte is gericht op de voetganger en de fietser. De auto wordt zoveel mogelijk uit de openbare ruimte geweerd door parkeervoorzieningen in de bebouwing op te lossen.
- Klimaatbestendigheid; bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de verwachting van extremere weersomstandigheden met wateroverlast, droogte en hittestress tot gevolg.



Openbare ruimte Fase 1



Het historische lint langs de Zaan

Aan de Zaan - Publieke oever

Parallel aan de Zaan loopt het historisch lint van de Oostzijde. De **groene uitlopers** van de kamstructuur functioneren als onderbreking van het woonvolume. Er ontstaat **zicht op de Zaan** en ruimte voor recreatie. Groene oevers met steigers langs het water en horeca met buitenterras zorgen voor **publiek karakter**. Aan de andere kant van de Oostzijde staan de groot- en kleinschalige volumes in het groen. Het plan sluit op de tuinen van de bestaande bebouwing aan met groen dat wordt gebruikt om te **spelen en te recreëren**. De entrees van de gebouwen zijn gesitueerd aan omsloten ruimtes in de openbare ruimte zodat een geleidelijke overgang van privé naar openbaar ontstaat. Daarnaast bevinden de entrees zich aan verschillende zijden van het plan. Er ontstaan zo meerdere routes en bestemmingen wat de levendigheid bevordert en **interactie en ontmoeten** faciliteert.



Woonstraten in kamstructuur

Kamstructuur - Woonstraten

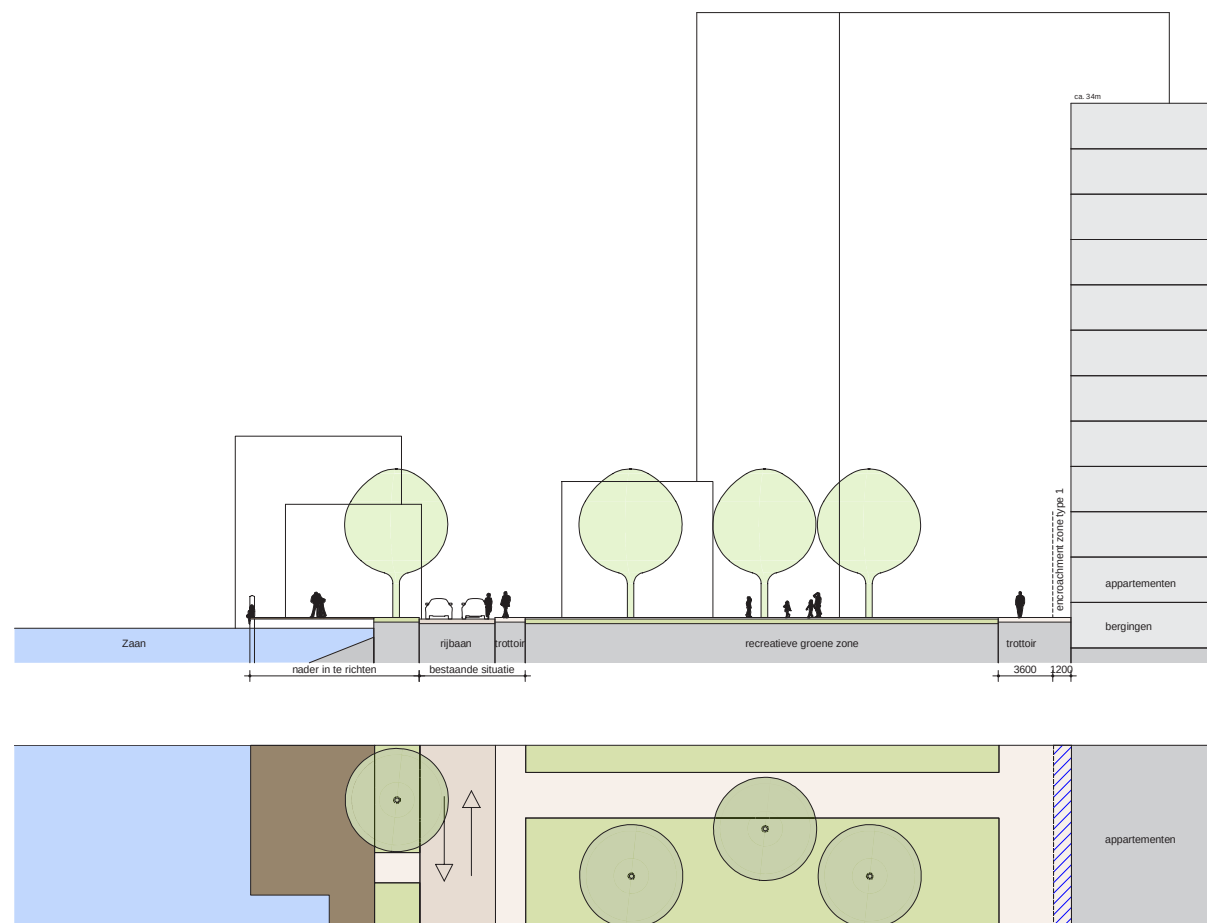
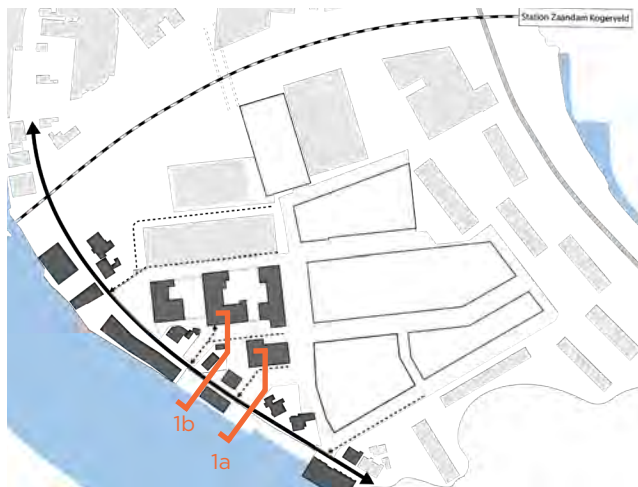
De woonstraten dwars op de Zaan krijgen de vorm van het **Zaanse Pad** dat refereert aan de historische identiteit van het plangebied. Op de uiteindes van de straat wordt het profiel vernauwd. Zo ontstaat een **kleinschalige en omsloten** openbare ruimte. Kleine hoogte- en dieptever verschillen in het volume resulteren in een korrel met de maat van een enkele woning. Daarmee ontstaat **herkenbaarheid en een identiteit** die past bij een woonstraat. Wonen op de begane grond en voordeuren aan de openbare ruimte dragen bij aan de sociale veiligheid. Interactie en ontmoeten wordt gefaciliteerd door de straten autoluw te maken en ruimte te reserveren voor bewoners om de aan de woning grenzende openbare ruimte te gebruiken als **buitenruimte**.



Fietsverbinding in Groene lens

Groene lens - Fietverbinding

In de groene lens is de **fietsroute**, met de kromming mee, tegen de oostelijke bebouwing gelegd. De route sluit met een trottoir aan op de bebouwing. Hierin is ruimte gereserveerd voor bewoners om de aan de woning grenzende openbare ruimte te gebruiken als **buitenruimte**. Zo ontstaat een levendige openbare ruimte die **interactie en ontmoeten** faciliteert. De bebouwing heeft een opgetilde begane grond met woningen en voordeuren aan de openbare ruimte. Daarmee wordt de privacy van de woning gewaarborgd alswel een bijdrage geleverd aan de **sociale veiligheid**. Aan de westkant van de fietsroute ontstaat een brede openbare ruimte met een **groen karakter**. De woongebouwen krijgen buitenruimtes aan het groen die bv. middels een trap, verbonden zijn met de openbare ruimte.

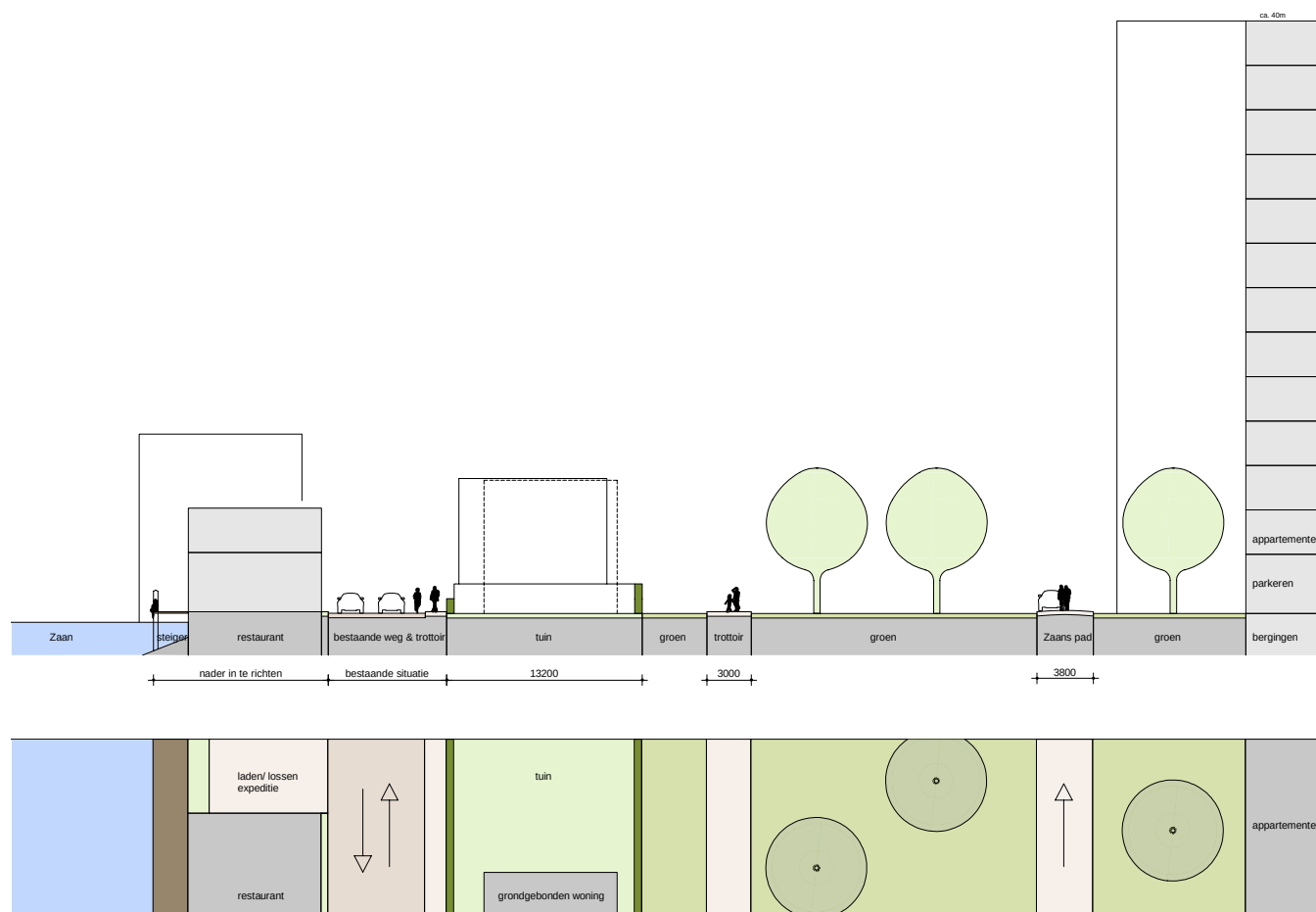


Profiel 1a

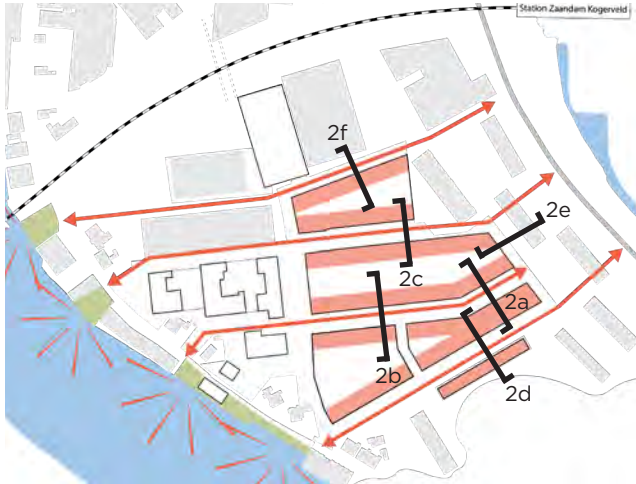
Aan de Zaan - Publieke oever

Aan de Zaan zal een toegankelijke, **publieke** oever worden gerealiseerd in combinatie met een restaurant met terras. De omvang van de horeca en de aansluitende steiger is nog indicatief. De rest van de oever zal een **groene uitstraling** krijgen met - ten bate van **klimaatadaptatie** - een **open** karakter. Door dit open karakter kan wind vanaf de Zaan het achtergelegen plangebied verkoelen. Er zijn verschillende uitwerkingen en inrichtingen van de oever mogelijk waaronder het plaatsen/ behouden van enkele bomen.

Het huidige wegprofiel van de Oostzijde zal in deze fase worden behouden en waar mogelijk worden uitgebreid met een trottoir aan weerszijden van de rijbaan. In overleg zal er gekeken worden naar de mogelijk directere aansluiting van de recreatieve groene ruimte ten oosten van de rijbaan op de Zaanoever. Deze recreatieve zone is onderdeel van de openbare groene ruimte rondom de bebouwing.



Profiel 1b



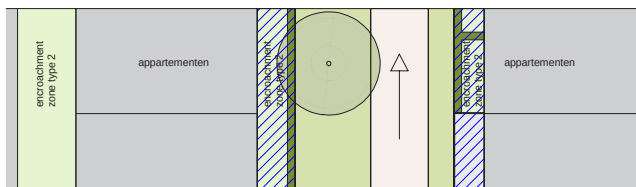
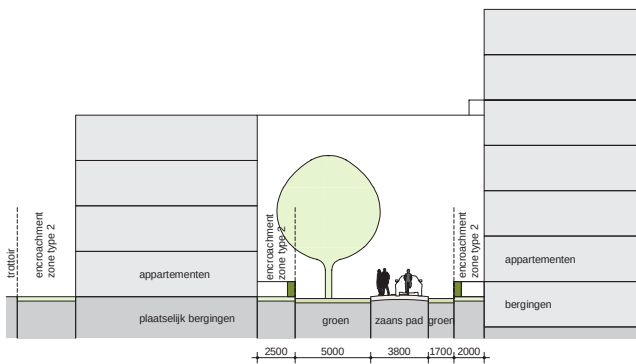
Zaanse Paden

Het Zaanse pad is een **shared space zone**, ten behoeve van fietsers en voetgangers waar de auto te gast is. Voor de wegbreedte is de toegankelijkheid van hulpdiensten bepalend. Het profiel van de weg is bol, de weg watert naar beide zijden af in de naastgelegen groene zones.

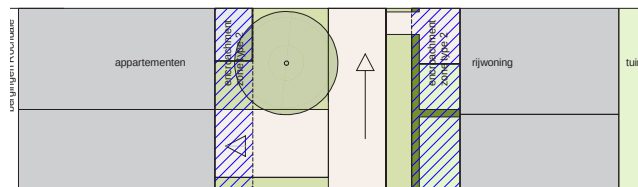
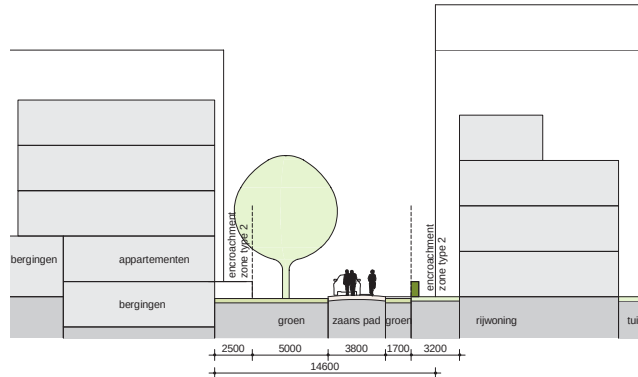
De **groene zones** langs de weg, dragen bij aan de waterhuishouding in het plangebied. Plaatselijk kunnen in deze zones fietsparkeerplekken voor bezoekers en speelplekken voor jonge kinderen opgenomen worden.

Langs de bebouwing van de Zaanse paden ligt een **encroachment zone**. Deze is deels bestraat, deels beplant en wordt gekenmerkt door beplanting en een groene uitstraling.

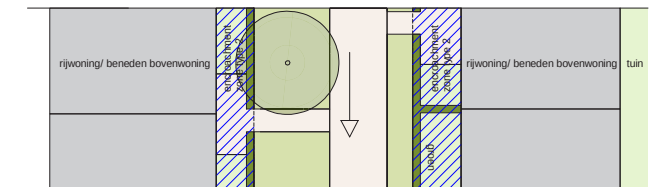
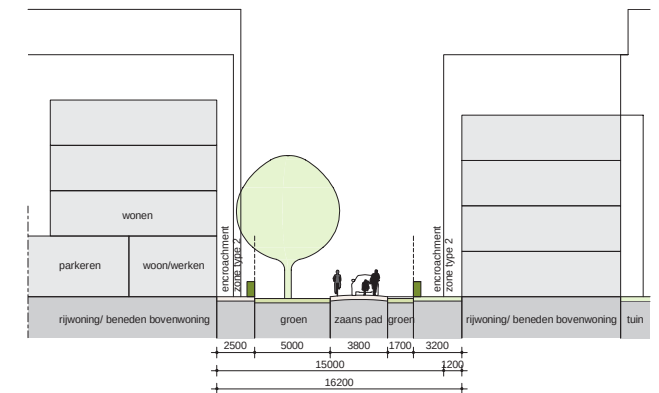
De encroachment zone die voor de appartementen met een beletage langs loopt is afwisselend ingericht, met zones die met een trapje bereikbaar zijn vanuit het appartement en met verhoogde terrassen. De totale zone is nader in te richten voor wisselend gebruik en is onderdeel van uitgiftegebied.



Profiel 2a



Profiel 2b



Profiel 2c

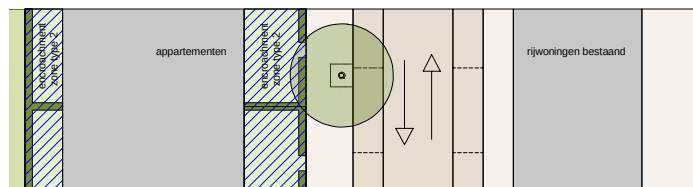
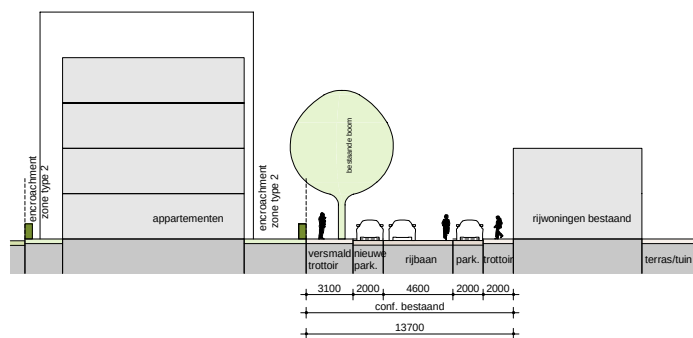
Langs de randen

Het plangebied wordt aan de zuidkant begrensd door de **Pro Patriastraat** en ten oosten door straat **Hof van Zaenden**. Uitgangspunt voor deze straten is dat de eventuele herinrichting van de openbare ruimte plaatsvindt binnen het bestaande profiel dat zich bevindt tussen de encroachment zone en de rooilijn van de bestaande bebouwing.

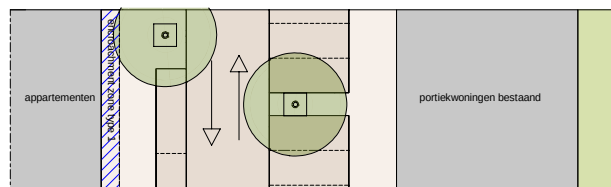
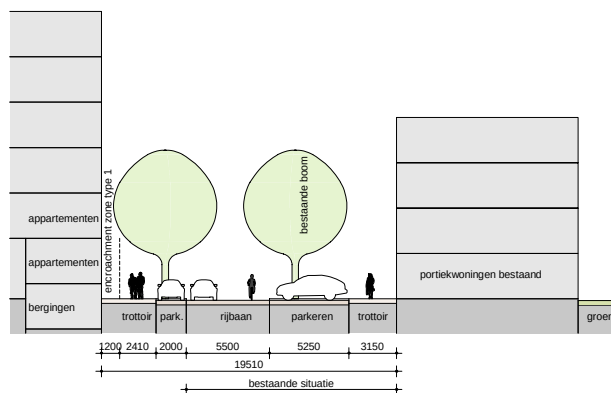
Hof van Zaenden begrenst het plangebied ook aan de noordkant. In deze fase blijven een aantal bedrijfspanden aan deze weg in gebruik. Dat betekent dat er ruimte moet blijven voor vracht-

verkeer. Voor deze situatie is het uitgangspunt dat de bestaande weg zo veel mogelijk zal worden gehandhaafd. Ter plaatse van het aan de zuidzijde gelegen nieuwe bouwblok zal de rijbaan worden versmald om een tijdelijk trottoir te kunnen realiseren.

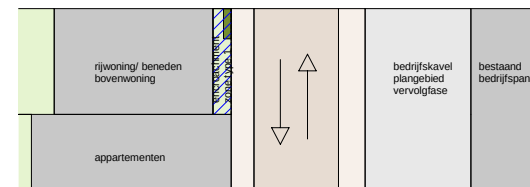
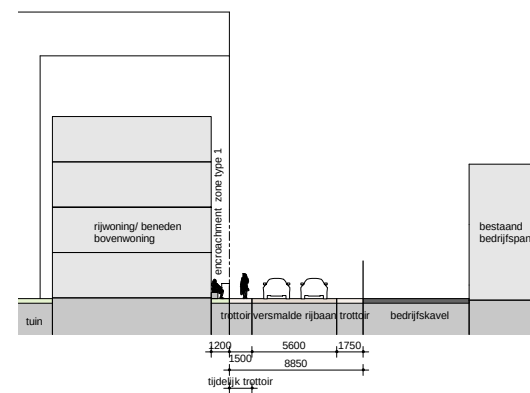
Aan de noordzijde van deze straat zal een tijdelijke gecombineerde in/uitrit naar de tijdelijke parkeergarage komen. Tot slot zal er ter plaatse van de nieuwe fietsroute een aansluiting met de bestaande rijbaan worden gerealiseerd.



Profiel 2d indicatief



Profiel 2e indicatief



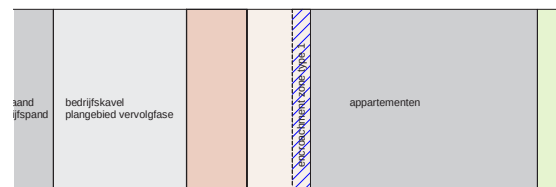
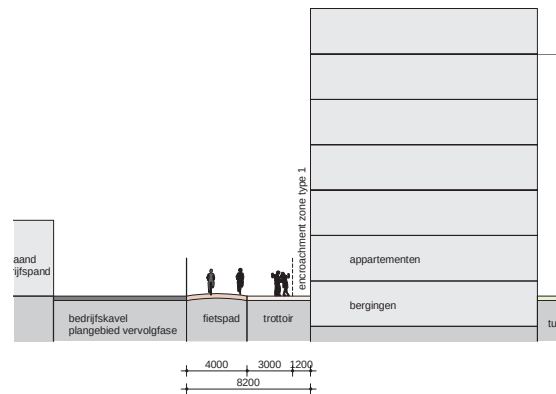
Profiel 2f indicatief



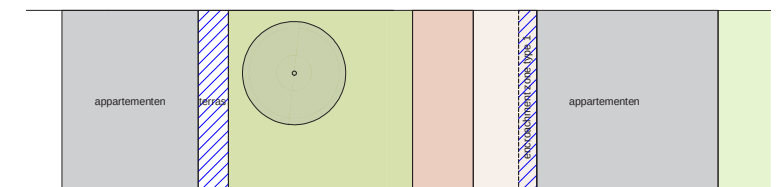
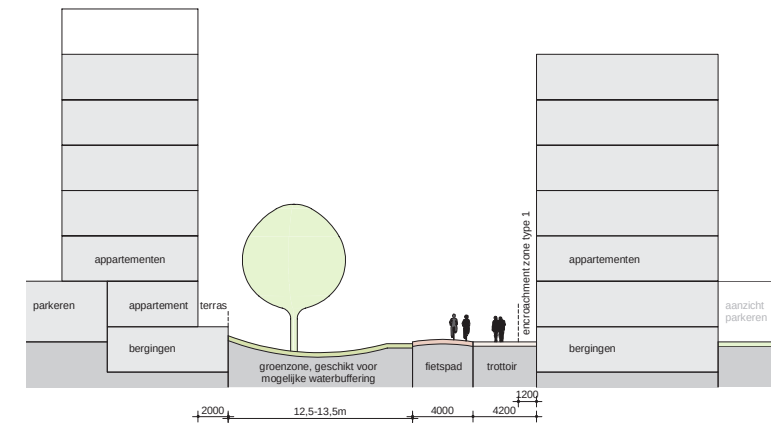
Begeleiding route

De centrale fietsroute begeeft zich door een lensvormige ruimte en fungeert als de begrenzing van de groenzone, ten westen, en het trottoir, ten oosten. Hierbij geldt dat het gebied ten oosten van een fietspad een veel stedelijkere overgang van privé naar openbaar kent dan het gebied ten westen van het fietspad.

Langs de bebouwing aan de oostzijde loopt een **stedelijke encroachmentzone**. De bestrating van het trottoir loopt tot aan de gevel en wordt onderbroken door stedelijke trappen en verhoogde terrassen naar woningen. De zone is nader in te richten, bestemd voor wisselend gebruik en is onderdeel van uitgiftegebied.



Profiel 2a



Profiel 2b

Speelvoorzieningen

Voor kinderen in de leeftijdscategorie van 0 tot 6 jaar worden er in de groene randen van de Zaanse paden kleine speelplekken opgenomen.

Voor kleuters vanaf 2 jaar en jonge kinderen van 7 - 12 jaar worden er centraal in het gebied in de groene lens verschillende speelplekken gerealiseerd. Aan de zuidzijde van de groene lens zal een natuur speelterrein ontworpen worden ontworpen waar deze groep kinderen al dan niet onder begeleiding ook kan spelen.

Oudere kinderen vanaf 13 jaar kunnen gebruik maken van de recreatiezone aan de Zaan, zij zijn wat betreft speelplekken echter niet gebonden aan dit plangebied. Aan de westzijde van Heijermansstraat is voor oudere kinderen een voetbalveldje aanwezig en op 5 minuten fietsen ligt het sportpark Oostzijderveld.



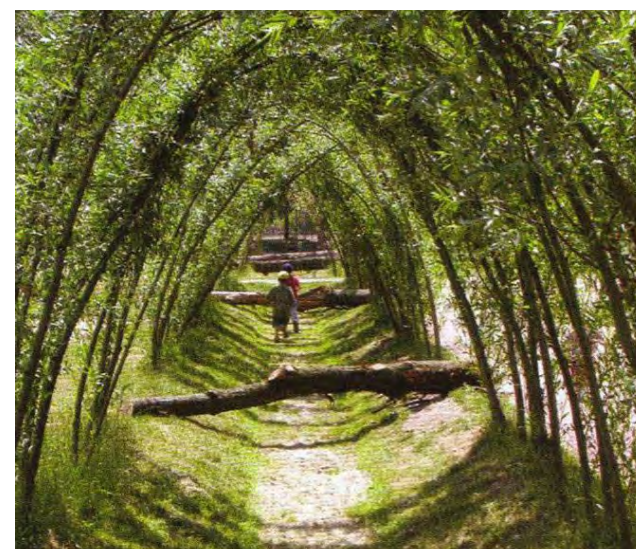
Speelplek Zaanse paden



Spelen in groene lens



Voetbalkooi Heijermansstraat



Natuurlijk spelen

3.3 Duurzaamheid

Integrale ontwerpaanpak

Insteek is dat duurzaamheid een integraal onderdeel is van het plan: van de gebouwde omgeving en de openbare ruimte tot en met de visie op mobiliteit. Ze dragen bij aan een verantwoorde en toekomstbestendige herontwikkeling.

Energie

Het is de ambitie om met het plan een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de stad door te anticiperen op nieuwe regelgeving inzake duurzaamheid en energie: Zo hebben de woningen een gemiddelde EPC-ambitie < 0,16.

Circulair bouwen

Er wordt onderzocht of de wijk kan worden losgekoppeld van fossiele bronnen door een aansluiting op het warmtenet. Daarnaast zal onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden van houtbouw en het gebruik van materialen met een lage milieubelasting.

Duurzame mobiliteit

Het gebied is goed bereikbaar zowel met het openbaar vervoer als met de auto. Het plan zet in op minder parkeren in openbare ruimte en het slim delen van vervoer door een **mobilitieithub**. De hub stimuleert het gebruik van deelauto en (bak)deelfiets. In een vervolgfase kan worden gekeken of hier andere voorzieningen als een pakketafhaalpunt aan toe worden gevoegd zodat het gebruik ervan extra aantrekkelijk wordt en een toevoeging is voor de buurt. Om het gebruik van de **fiets** te bevorderen wordt er op termijn een fietstunnel onder het spoor

door gerealiseerd, waardoor er een doorgaande fietsverbinding door het plangebied zal lopen.

Bescherming flora en fauna

Om risico's ten aanzien van flora en fauna in te kunnen schatten dient tijdig een quickscan flora en fauna uitgevoerd te worden.

Natuur-inclusief bouwen

De Gemeente Zaanstad wil graag natuur-inclusief bouwen. Met behulp van eenvoudige maatregelen kan de natuur in de stad versterkt worden en krijgen planten en dieren ook in nieuwe ontwikkelingslocaties de ruimte. Een ecologisch advies dient aan te geven welke maatregelen zinvol zijn.

Klimaat adaptatie

Klimaatverandering leidt tot meer hittegolven, vaker extreme neerslag, meer droogte perioden en grotere kans op overstromingen. Het toevoegen van de zogenaamde groene en blauwe maatregelen is daarom zeer gewenst.

Maatregelen voor Klimaatadaptatie worden onderzocht en waar mogelijk geïmplementeerd:

- Zo veel mogelijk groene en blauwe maatregelen voor klimaatadaptatie gebruiken
- Daken en gevels een tweede functie geven (groene daken, water daken, zonnepanelen)
- Voorkomen van hittestress en wateroverlast en zorgdragen voor voldoende waterberging:

Zo dragen de groene zones bij aan de waterhuishouding in het plangebied. De groene lens heeft daarbij de mogelijkheid tot waterberging. Voor de verdere uitwerking zal er in overleg met de gemeente en het Hoogheemraadschap een plan voor de waterhuishouding van het plangebied worden opgesteld.

Hittestress

Het plan opent zich naar de Zaan, de openbare ruimte is hier groter en langs de Zaan heeft de oever een open karakter, waardoor verkoeling vanaf de Zaan het gebied kan infiltreren.

Het groene karakter van de openbare ruimte zorgt verder voor schaduw en verkoeling op het heetst van de dag.

Vegetatie heeft een koelende functie door verdamping van groen; Door zoveel mogelijk groen in plaats van verharding toe te passen in de openbare ruimte, op daken en in binnentuinen wordt hittestress voorkomen,

3.4 Identiteit



Historische schaa sprongen aan de Zaanoe ver



Historische afwisseling volumes en schaal

3.4.1. Aan de Zaan

Het industriële karakter en het schaalcontrast zijn bepalend voor de identiteit van de bebouwing langs de Zaan. De openbare ruimte is ingericht op het publieke en levendige karakter van de Oostzijde. Tussen de bebouwing en aan de Zaan zijn parkachtige groene plekken met een open karakter.



Afmaken van het huidige woonlint aan de Oostzijde



Open karakter van de Zaanoe ver



Impressie van de nieuwe open Zaanoevers

Volume en schaal

De grootschalige bouwblokken worden opgedeeld in verschillende volumes. Deze volumes staan op het maaiveld en krijgen een opbouw waarbij setbacks kunnen worden ingezet als beëindiging van het volume. Industriële elementen vertalen in samenhangend ensemble. Het Zaanse industriële erfgoed van verschillende stijlen en periodes kan hiervoor als referentie dienen.

De kleinschalige bebouwing tussen grote bouwblokken refereert in maat en schaal naar het historische lint aan de Oostzijde. Naast de bestaande huizen zullen nieuw te realiseren woningen en horeca het karakter hebben van de historische Zaanse huisjes of een moderne interpretatie hiervan. Hiervoor kunnen verschillende kapvormen, het Zaanse kleurenpalet en het gebruik van hout en baksteen worden ingezet.



Industriële woningbouw Haarlem



Industriële woningbouw Amsterdam en Utrecht



Zaanse fabrieken langs de Zaan



Referenties kleinschalige bebouwing, Zaanse Oever



Referentie samengesteld volume restaurant (Park paviljoen Hoge Veluwe en D'Swarte Walvis)



Woongebouw *Touwen & Co*

Tekst + beeld nader toe te voegen

Openbare ruimte

Het open profiel en publieke karakter van de Oostzijde worden verder versterkt. Met een houten steiger kan de oever van de Zaan worden gebruikt voor recreatie. Horeca met een onoverdekt terras activeert de openbare ruimte. De parkachtige plekken aan de Zaan krijgen een open karakter zodat het zicht op het water gewaarborgd blijft. Ze voorzien in speelgelegenheid met natuurlijk karakter voor oudere kinderen.

Het groen tussen de woonvolumes blijft overzichtelijk en wordt ingericht met aandacht voor de sociale veiligheid. De voorpleinen ter plaatse van de entrees krijgen een stenig karakter en refereren naar de voormalige fabrieksterreinen.



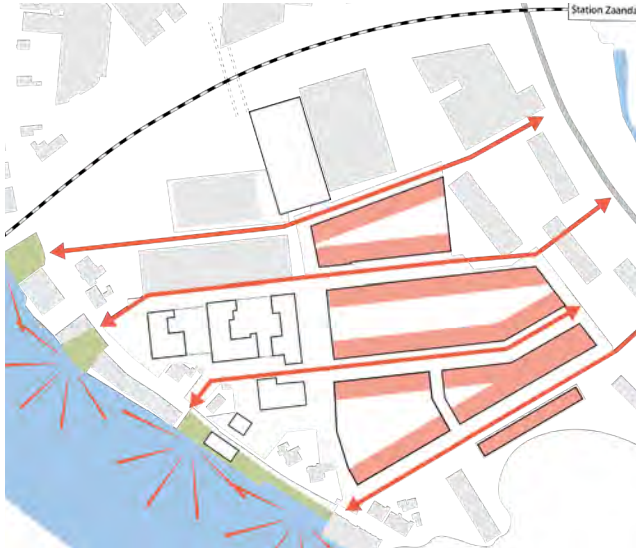
Recreatiemogelijkheden langs de oever



Groene recreatie, natuurspeeluin



Recreatiemogelijkheden langs de oever



Het historische Zaanse Pad



Referentie SVP Bannehof Zandijk

3.4.2. Kamstructuur

De woonstraten in de kamstructuur krijgen een kleinschalig en levendig karakter. Er is ruimte voor groen en ogen op de straat. Het **Zaanse pad** is een voorbeeld waarmee deze kwaliteiten kunnen worden gerealiseerd.



Referentie Zaans Pad



Referentie woonstraat met speelplek, Rijswijk



Impressie Kamstructuur

Volume en schaal

De woonstraten zijn smal en passen in de menselijke schaal. De bebouwing is onderverdeeld in verschillende volumes met een eigen uitstraling. Een gevarieerd gevelbeeld ontstaat door het plaatselijk toepassen van set-backs, schuine kappen en kleine hoogte- en dieptesprongen in de gevel. De hoeken van de woonstraten worden gemarkeerd door een hoogte accent en een vernauwing van het profiel.



Verschillende volumes en smalle straat



Differentiatie in volumes



Differentiatie in volumes en kapvormen

Openbare ruimte

Het Zaanse pad bestaat uit een kleinschalig profiel met een groene identiteit. Dit zorgt samen met het autoluwe karakter en hoge mate van sociale controle dat er ruimte is om te verblijven en jonge kinderen veilig op straat kunnen spelen. De encroachment zone sluit aan bij het karakter van het Zaanse pad en kan in nadere uitwerking zoveel mogelijk groen worden ingericht.



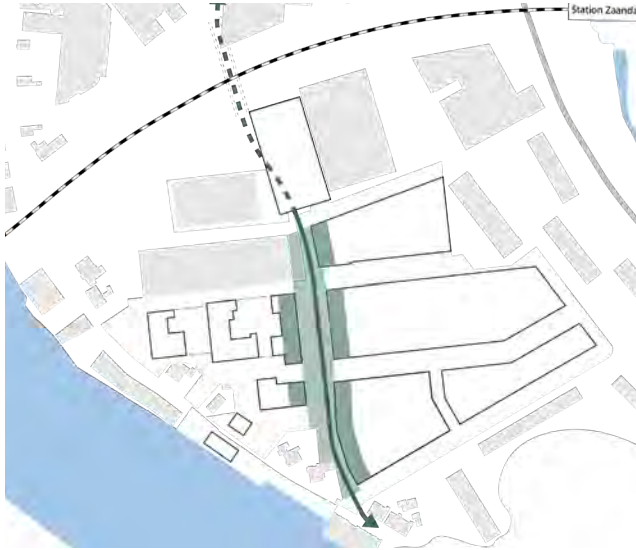
Spelen in woonstraat, Borneo Amsterdam



Referentie overgang (waterinfiltratie) strook naar tuinen, Amstelwijk



Verhoogde terrassen



Spelen in het groen



Bebouwing begeleidt openbare ruimte

3.4.3 Begeleiding route

De lichte kromming van de ruimte, de fietsroute en het groen zijn samen bepalend voor het karakter van dit deel van het plangebied. De wanden van bebouwing **begrenzen** hier de openbare ruimte. Door de kromming en opdeling van het volume ontstaat afwisselend beeld.



Fietsroute aan groene zone, Java eiland Amsterdam



Referentie openbaar groen, Groene Mient



Impressie van begeleiding route

Volume en schaal

De wanden van de appartementengebouwen worden door de **kromming** van de ruimte verschillend belicht. De volumes hebben een stedelijk karakter en elk een eigen uitstraling. Ze staan op het maaiveld en kennen een opbouw waarbij setbacks kunnen worden toegepast. Buitenruimtes bevinden zich aan de openbare ruimte en zijn onderdeel van het volume. De entrees van de appartementengebouwen bevinden zich aan de oostkant aan de openbare ruimte. Aan de westkant van de lens, aan het groen zijn juist geen entrees.



Bebouwing is onderverdeeld in individuele panden met eigen uitstraling met stedelijk karakter



Leefruimtes en balkons zijn gericht op de openbare ruimte

Openbare ruimte

Het fietspad wordt begeleid door een aaneengesloten groene structuur met een **open karakter** t.b.v. sociale veiligheid. In de nadere uitwerking kan dit groen als geheel worden ingericht met afwisselende beplanting waarbij een monotoon karakter wordt vermeden. Het kan voor verschillende functies worden ingezet zoals spelen, recreatie en/of klimaatadaptatie.

De overgang van openbaar naar privé aan de westkant van de lens wordt gekenmerkt door buitenruimtes aan het groen. Middels bijvoorbeeld trappen kan de woning worden verbonden met de openbare ruimte. Aan de oostkant sluit de openbare ruimte op een stedelijke manier aan op de bebouwing. Hier verbinden trappen de verschillende types verhoogde buitenruimte met het maaiveld. De encroachment zone zal passen bij dit stedelijke karakter en bijvoorbeeld worden ingericht met bloembakken en -potten.



Buitenruimte aan openbaar groen



Buitenruimte als overgang privé openbaar



Bestrating loopt op stedelijke wijze door tot aan de woongebouwen