

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

MOLSHOEK

JUNI 2011



Colofon

Beeldkwaliteitplan Molshoek

In opdracht van:



Projectgegevens:

IND01-HLV00010-01j

17 juni 2011

Oprichtnemers:

CROONEN ADVISEURS ruimtelijke vormgeving & ordening

Hoff van Hollandlaan 7 - 5243 SR Rosmalen

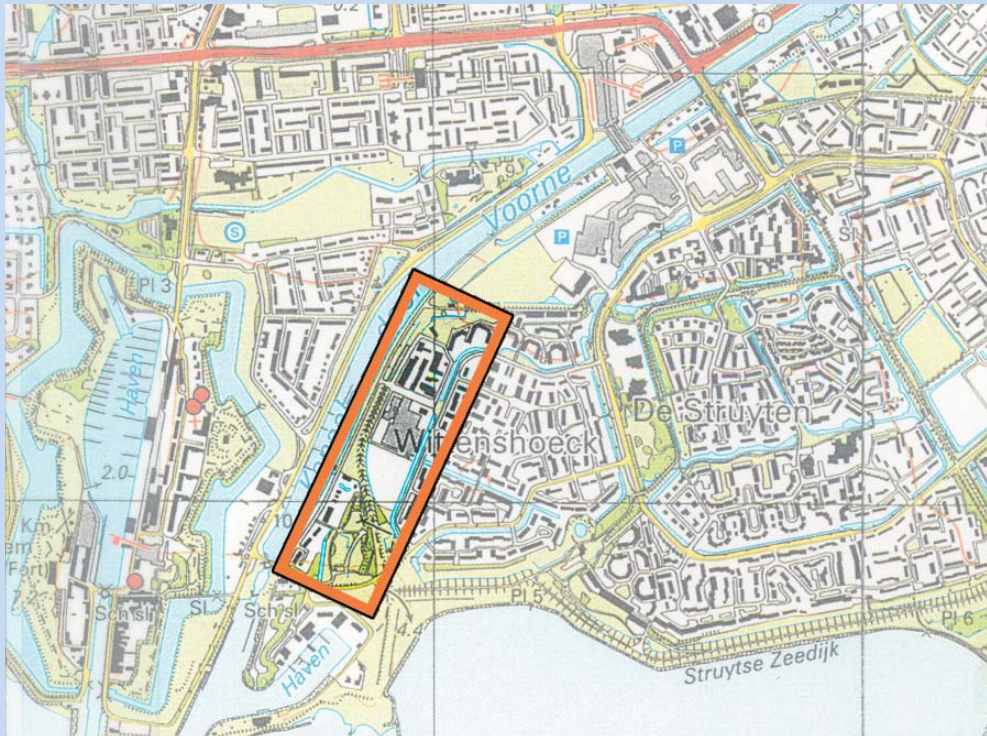
Postbus 435 - 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 - F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl - I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Uitgangspunten	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Masterplan Kanaalzone	7
2.3	Planopzet 2008	9
2.4	Het plangebied	9
3	Planopbouw	13
3.1	Algemeen	13
3.2	De ontsluitingsstructuur	15
3.3	Woningtypen	19
3.4	De bebouwingshoogte	19
3.5	Parkeren	21
4	Een Duurzaam Mileu	23
4.1	Herstructurering en sanering	23
4.2	Het verkeersplan	23
4.3	Recreatie, groen en spelen	25
4.4	Het waterplan	27
4.5	Overige milieuaspecten	29
5	Beeldkwaliteit Gebouwde Objecten	33
5.1	Algemeen	33
5.2	Kanaal + park	35
5.3	Gracht	37
5.4	Singel	39
5.5	Laan + hof	41
5.6	Basis kleur- en materiaalpalet bebouwing	42
6	Beeldkwaliteit Openbare Ruimte	43
6.1	Inrichtingselementen	43
6.2	Beplanting	47
6.4	Trambaanpad	50
6.5	Inrichtingsvoorstel parkeerhof	53
7	Planuitwerking	55
7.1	Grondexploitatie	55
7.2	Fasering Molshoek	57
7.3	Aansluiting Molshoek - Veerhaven	57
7.4	Inrichtingsvisie kanaaloever	59



Plangebied: Molshoek

1 Inleiding

De kanaalzone langs het Kanaal door Voorne is door het sterk bepalende karakter van het kanaal een uniek gebied in Hellevoetsluis. De ruimtelijke inrichting van deze zone is echter onvoldoende aangepast aan de veranderende context van watersport en recreatie. In het Structuurplan Hellevoetsluis 2010+ is deze zone als bouwlocatie benoemd. Met het tot stand komen van het Masterplan Kanaalzone Hellevoetsluis is een basis gelegd voor het plan van Molshoek. Het masterplan geeft een overzicht van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze zone aan de oostkant van het Kanaal door Voorne, vanaf de Veerhaven tot aan de Struytse Hoeck. In samenhang met de recreatieve functie van dit deel van het kanaal wordt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nagestreefd. Op dit moment zijn de ontwikkelingen voor het gebied Veerhaven en Molshoek actueel.

Met het handhaven van het bedrijventerrein op Molshoek worden in onvoldoende mate de mogelijkheden de potenties van de plek benut. In de eerste plaats een nieuw woonmilieu aan het kanaal en in de tweede plaats een vergroting van het woongebied van Wittenshoeck.

De gemeente heeft in 1997 een start gemaakt met de aanpak van een verbeterings- en vernieuwingslag van een aantal woonbuurten. In het kader van het ISV is er een integrale en samenhangende visie ontwikkeld. Dit heeft voor het plangebied geleid tot het opstellen van het Masterplan Kanaalzone. Het bijbehorende plangebied wordt begrensd door het Kanaal door Voorne aan de westkant, de Koedijk aan de noordkant, de singel langs de Dreef aan de oostkant en het bestaande park aan de zuidkant. In feite vormt de ontwikkeling van de woningbouw de verdere afronding van de wijk Wittenshoeck. Met deze ontwikkeling wordt de directe toegankelijkheid vanuit Wittenshoeck naar de kanaaloever bewerkstelligd.

Ter uitwerking van het Masterplan Kanaalzone is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat op 24 maart 2009 is vastgesteld. Vervolgens is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld en in september 2009 is de inspraakprocedure gestart. Er zijn veel zienswijzen ingediend tegen onder meer de hoogte van met name het zuidelijk appartementencomplex, het vergraven van het Trambaanpad, de verkeersaantrekkende werking en het behoud en inrichting van het park.

In de periode na ontvangst van de diverse zienswijzen is de economische uitvoerbaarheid van het plan nogmaals tegen het licht gehouden en een financieel onderzoek is in gang gezet. De resultaten van dit onderzoek en de ontvangen zienswijzen hebben mede geleid tot het aanpassen van het reeds vastgestelde stedenbouwkundig plan. In voorliggend nieuwe stedenbouwkundig plan zijn op hoofdlijnen de volgende zaken gewijzigd.

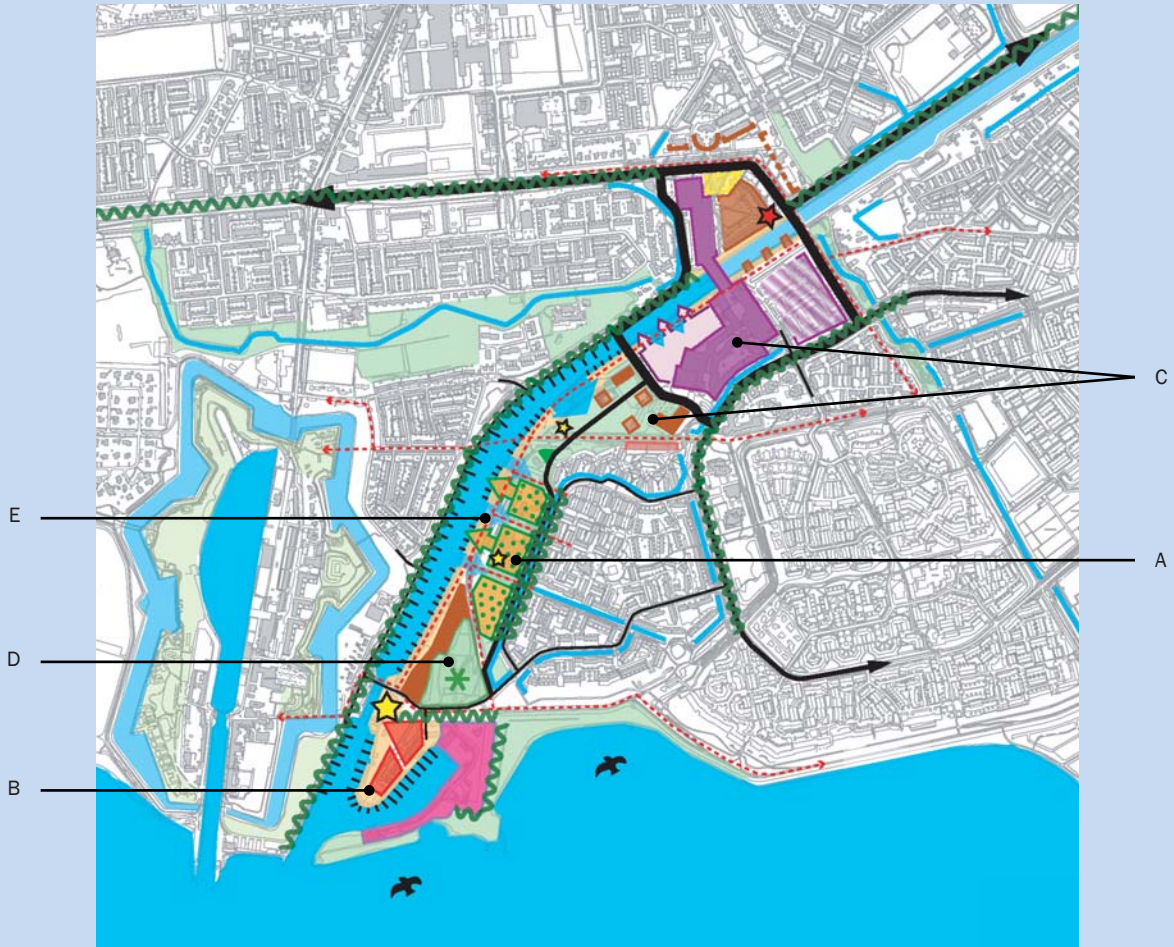
- Het zuidelijke appartementencomplex is verlaagd en verdraaid.
- Het aantal sociale huurwoningen is verlaagd.
- Waterlopen zijn gewijzigd.

Verder is er rekening gehouden met de volgende aspecten:

- Verduidelijking van de aanpassing van het voormalige tramtracé en de inpassing van het nieuwe trambaanpad.
- De behandeling van het plan in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit op 9 november 2010.

Tevens zal er sprake zijn van een gefaseerde uitvoering van het woningbouwplan; er zijn 3 fasen. De eerste 2 fasen zullen in het ontwerp bestemmingsplan Molshoek worden opgenomen. In verband met milieuaspecten, de stand van zaken van de grondverwerving en de financiële haalbaarheid zal voor fase 3 van het woningbouwplan te zijner tijd een aparte planologisch-juridische procedure worden doorlopen.

Tot slot wordt opgemerkt dat het beeldkwaliteitplan als afzonderlijk hoofdstuk in het nieuwe stedenbouwkundig plan is opgenomen.



Fragment Masterplan Kanaalzone 2004



Fragment Masterplan Kanaalzone 2004
Veerhavengebied



Fragment Masterplan Kanaalzone 2004
Struytse Hoeck

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

Voor het stedenbouwkundig plan voor Molshoek zijn vanuit een aantal aspecten uitgangspunten aan te geven die voor de planvorming en de uitvoering van belang zijn. Per onderwerp zijn de belangrijkste benoemd.

2.2 Masterplan Kanaalzone

Voor de ontwikkeling van Molshoek is de ruimtelijke visie uit het Masterplan Kanaalzone van belang. Voor de gehele oostelijke kanaalzone is op een integrale wijze een ruimtelijke ontwikkeling geschetst. Het plangebied van Molshoek maakt hier deel vanuit. Zo worden binnen de gemeente vanuit deze toekomstvisie de volgende deelgebieden onderscheiden:

- a. Plan Molshoek
- b. Plan Veerhaven
- c. Plan Struytse Hoeck fase 3 en 4
- d. Bestaande lintbebouwing met achterliggend park
- e. Integraal plan oeverinrichting kanaal oostzijde

Ad. a.

Van de plannen naast Molshoek zijn beknopt de essentiële aspecten aangegeven. De ontwikkelingsperiode van de eerste twee fasen van de Molshoek wordt geschat op 2009 - 2014. De beschrijving van het Plan Molshoek wordt in paragraaf 2.3 behandeld.

Ad. b.

De ontwikkeling van het Veerhavengebied en het voormalige Gasfabriekterrein bestaat uit een herontwikkeling waarbij onderzocht wordt of nieuwe woonfuncties gecombineerd met water (haven) gerelateerde bedrijvigheid zullen worden gerealiseerd. Hieraan voorafgaand zal een sanering van de bodem moeten worden uitgevoerd.

Ad. c.

De plannen voor de Struytse Hoeck fase 3 en 4 betreffen de herontwikkeling van het gebied tussen de Koedijk en het winkelcentrum. In deze ontwikkeling zullen diverse verkeersverbindingen die voor de omgeving van belang zijn worden meegenomen. Verder zal de Struytse Hoeck worden uitgebreid, waarbij het parkeren zal worden geïntegreerd en waarbij de ontsluitingsstructuur rondom het winkelcentrum zal worden geoptimaliseerd.

Ad. d.

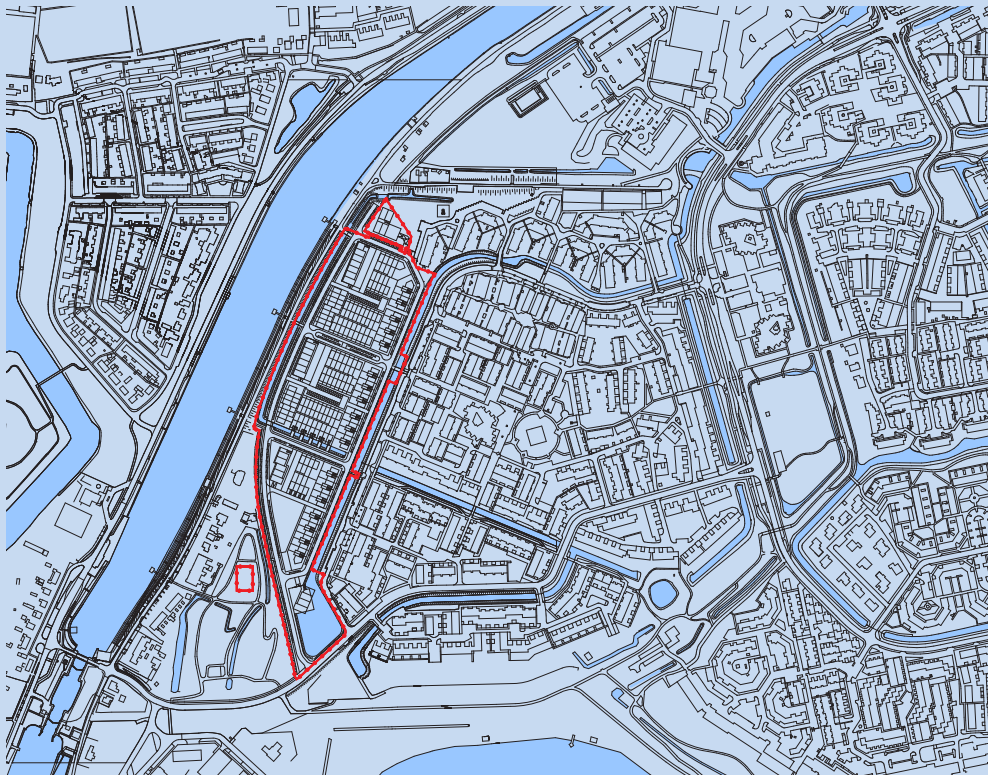
De bestaande lintstructuur langs het kanaal en het park dat erachter ligt blijven behouden. Ze vormen beiden een uitgangspunt voor de overige planvorming. Doordat de stedenbouwkundige context verandert zal het recreatieve gebruik van het park toenemen. Een versterking van het park op het vlak van spelen en recreatie is wenselijk.

Ad. e.

Alle ontwikkelingen in ogenschouw genomen is gewenst om de verbetering van de toegankelijkheid van de kanaaloever aan te pakken. In samenhang met de verschillende ontwikkelingen in de deelgebieden zal daardoor de ruimtelijke kwaliteit sterk verbeteren. Het oeverinrichtingsplan zal als apart project, los van dit plan, worden opgepakt.



Planopzet 2008



Planopzet Molshoek 2008

2.3 Planopzet 2008

Het plan in die periode is uitgebreid gecommuniceerd. Het plan is besproken met de klankbordgroep, op een openbare informatiebijeenkomst en in de raadscommissie. De belangrijkste opmerkingen zijn:

- De wandvorm langs het kanaal
- De ruimte achter de wand
- Positie van het blok aan de zuidkant
- Hoogte van de bebouwing
- Beeldkwaliteit
- Ontsluiting zowel aan zuid- als aan noordzijde
- De verkeersaansluiting aan de zuidkant

In de voorliggende opzet is in ruime mate aandacht besteed aan genoemde opmerkingen.

2.4 Het plangebied

Voor de ontwikkeling van het plangebied van Molshoek zullen de gemeente en Van Wijnen Projectontwikkeling West een overeenkomst sluiten die uitgaat van een afgebakend plangebied (exploitatiegebied v.Wijnen). Op het bijgevoegde kaartbeeld is de begrenzing ervan weergegeven. Er is daarbij rekening gehouden met de uitvoering van een speelplek in het bestaande park. Plek en vorm liggen nog niet vast.

Aan de noordkant is een extra plangebied toegevoegd aan het plan Molshoek. Het betreft hier de mogelijke herontwikkeling van de huidige kantoorkavel. Het stedenbouwkundig plan houdt rekening met deze bebouwingmogelijkheid. De invulling dient aan te sluiten op de verkavelingsstructuur van het plan Molshoek. Dit plan zal separaat ontwikkeld worden.

Volkhuysvestelijk

Het belangrijkste uitgangspunt voor het plan is de realisatie van een gedifferentieerd woongebied (conform de Woonvisie Hellevoetsluis 2010). Dit houdt in dat er zowel grondgebonden woningen als appartementen worden ontwikkeld.

Zowel voor de appartementen als voor de grondgebonden woningen zullen in het dure, middeldure en goedkope segment worden aangeboden.

Van het totale aanbod woningen zal 9% in het goedkopere segment (bereikbaar) worden ontwikkeld (huur en koop) zoals is vastgelegd in de voornoemde Woonvisie.



Planopzet 2011

Verkeerstechnisch

Vanuit de verkeersoptiek dienen de volgende punten te worden meegenomen bij de stedenbouwkundige planuitwerking. De verkeersontwikkeling in relatie tot het beleid zal in hoofdstuk 5. verder worden belicht.

De verkeerspunten zijn:

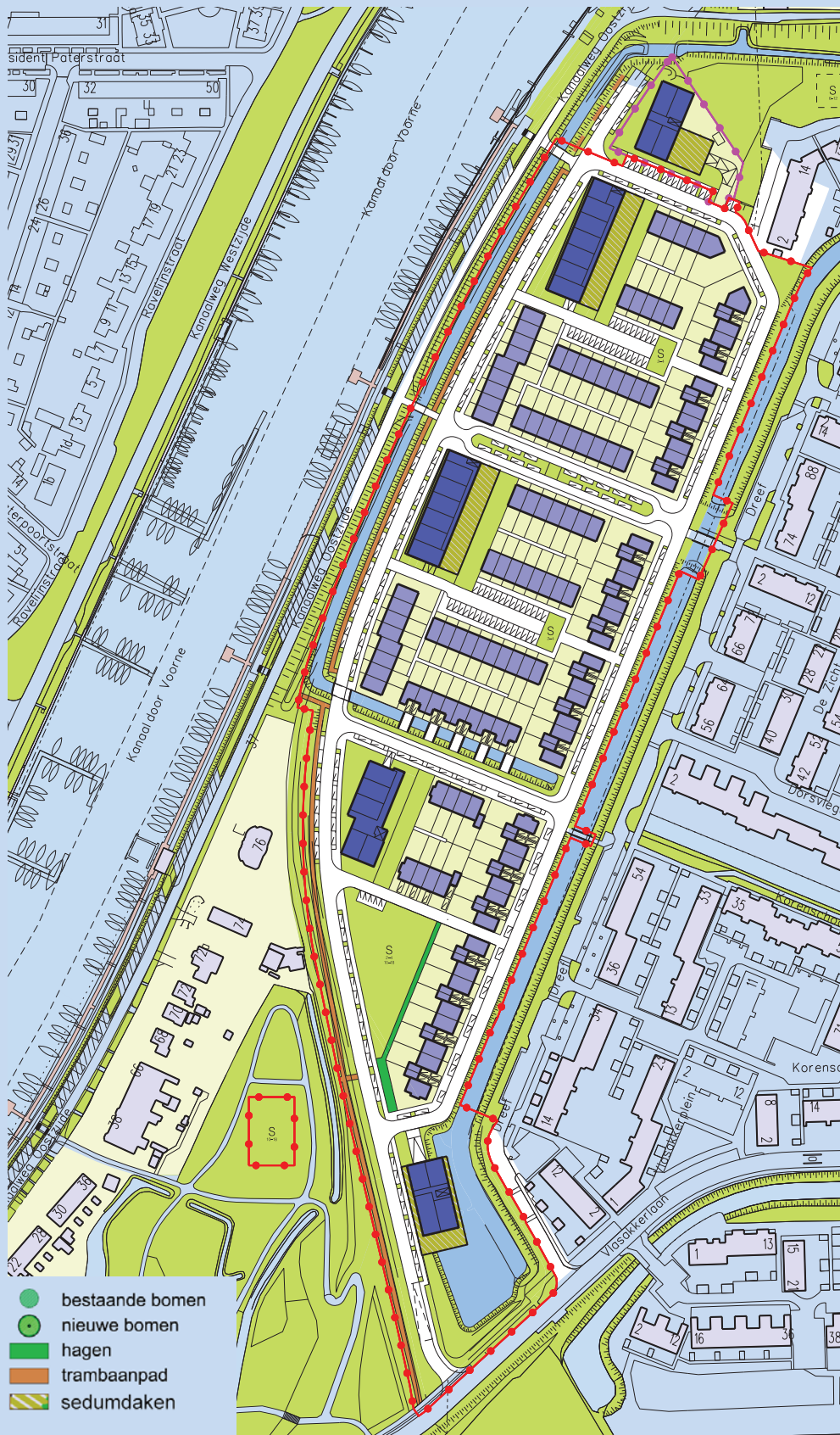
- De ontsluiting van het plan naar twee kanten toe: aan de zuidkant de Vlasakkerlaan/Plataanlaan en aan de noordkant de Kanaalweg OZ / P-terrein Struytse Hoeck/Plataanlaan (in afwachting van de extra brug over het kanaal).
- Verkeersluw maken zuidelijk deel Kanaalweg- oost, geen verbinding met de brug voor gemotoriseerd verkeer.
- Geen extra verkeersbelasting op de Dreef (in Wittenshoeck) door fysieke maatregelen.
- Voor het parkeren ruimte bieden aan de normstelling van 1,7 pp /woning, volgens de Notitie Parkeernormen Hellevoetsluis 2011-.
- Parkeren bij gestapelde woningen: onder de bebouwing.

Ruimtelijk

Vanuit het ruimtelijk aspect zijn er belangrijke aandachtspunten die bij het stedenbouwkundig plan en de verdere uitwerking moeten worden betrokken. Ook vanuit verschillende overlegbijeenkomsten zijn er aandachtspunten naar voren gekomen.

In het kort zijn deze punten:

- Middelhoogbouw in 4 à 5 lagen, met accenten in 6 lagen (conform welstandsnota)
- Rekening houden met water- en groenstructuren (inclusief spelen, totaal 30% van het plangebied).
- De doorgaande structuren voor langzaam verkeer vanuit Wittenshoeck naar het kanaal in het plan opnemen.
- Eventueel inpassing van voorzieningen, in het Masterplan als 'steppingstones' genoemd, zijn in het plangebied van Molshoek niet haalbaar. Uit onderzoek is gebleken dat extra schoolruimte ook niet nodig is. Voor de nieuwe bewoners kan gebruik worden gemaakt van de bestaande voorzieningen (o.a. in Wittenshoeck).
- Het tracé van het trambaanpad in het plan integreren en verbijzonderen.
- Rekening houden met een doorlopende veilige fietsroute en wandelpad langs het Kanaal.



Stedenbouwkundig plan Molshoek

3 Planopbouw

3.1 Algemeen

Het huidige bedrijventerrein beslaat ongeveer 2/3 deel van het plangebied van Molshoek. Centraal door het bedrijvengebied loopt de ontsluitingsweg. Het verkeer wordt afgewikkeld via de Kanaalweg OZ, richting de brug bij de sluis, en via de Vlasakkerlaan, richting de Plataanlaan. Het zuidelijke deel is ingericht voor volkstuinen. Naast het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit was ook de verkeerssituatie ongewenst (transportbewegingen).

De hoofdopzet van het nieuwe plan is opgebouwd uit een aantal gebiedskwaliteiten. Ten eerste het creëren van woonmilieu met een sterk volume, qua vorm en uitstraling, om een nieuw gezicht te bieden aan de ruimte van het Kanaal door Voorne. Ten tweede zijn twee langzaam verkeerslijnen vanuit de bestaande wijk, lopende in de oost-west richting, direct verbonden met de Kanaalzone. Op de derde plaats is de wateropgave zodanig ruimtelijk vertaald dat de nieuwe waterstructuur op een logische wijze aansluit op de bestaande waterstructuur.

De singel langs de Dreef wordt op een gepaste wijze begeleid met grondgebonden woningen.

De verkavelingsopzet heeft dezelfde richtingenstructuur als de bestaande wijk.



Uitgangspunten ruimtelijk



Bestaande omgeving

3.2 De ontsluitingsstructuur

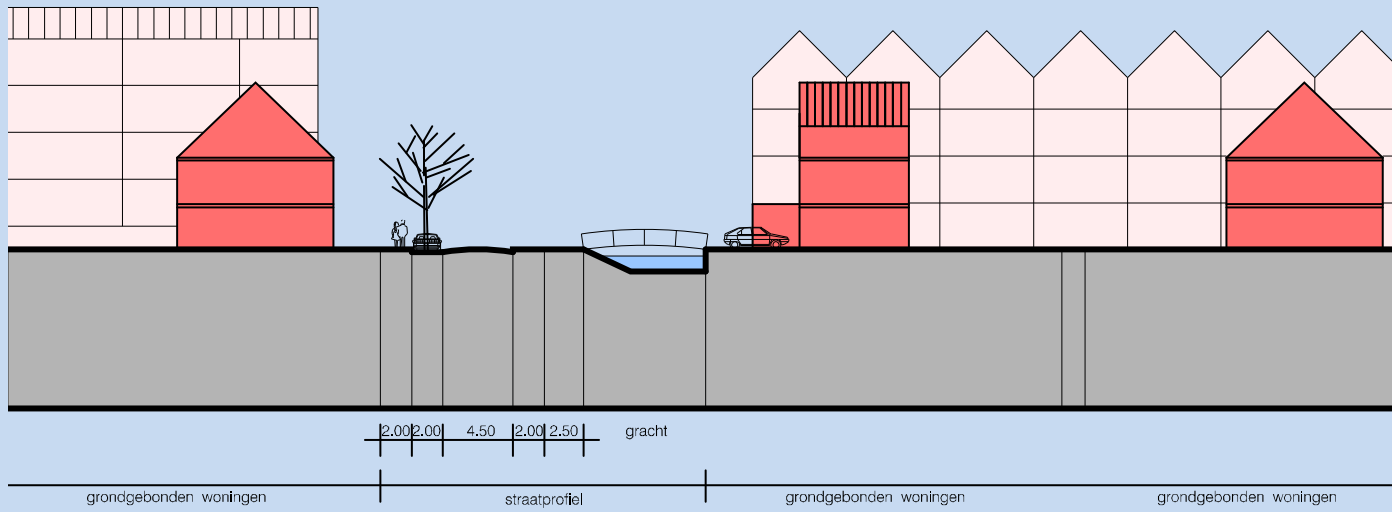
De ontsluitingsstructuur van het plangebied bestaat uit een lus, die het gehele nieuwe woongebied ontsluit. Aan de kanaalzijde volgt deze de richting die het kanaal samen met het park dicteert. Het resterende deel volgt nagenoeg de richtingenstructuur. Bij de twee langzaam verkeersrelaties zijn ook twee verbindingen voor het gemotoriseerde verkeer gelegd. De zuidelijke van deze twee pakt tevens de waterverbinding op. De twee bruggen over de singel langs de Dreef, die hierop aansluiten, zijn alleen geschikt voor het langzame verkeer.

Door deze structuur ontstaan er drie woongebieden. In twee van deze woongebieden is een woonhof opgenomen, die voor auto's bereikbaar is vanaf de kanaalzijde. Voor wandelaars zijn ze van beide zijden bereikbaar. In het derde woongebied is een groenplek met een speelvoorziening opgenomen.

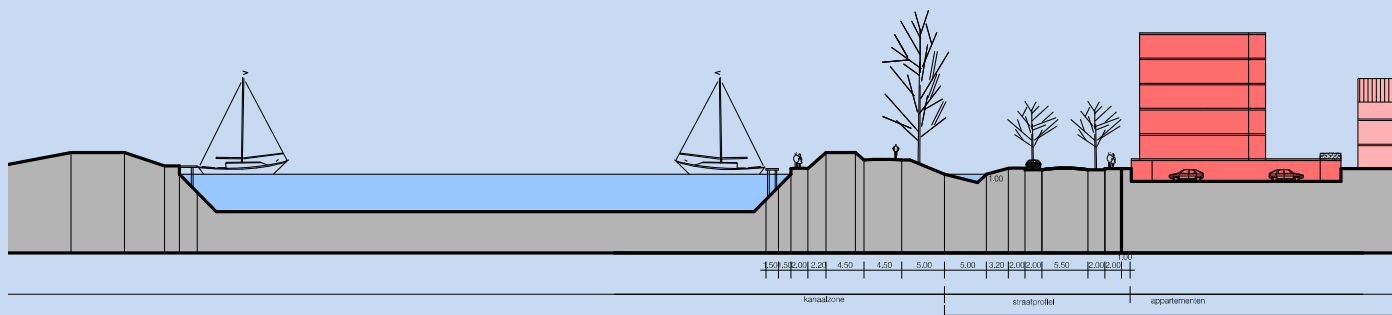
Aan de kanaalzijde zijn afwisselend blokken met appartementen en blokken met stadswoningen geprojecteerd. Op de extra locatie aan de noordkant en aan de zuidzijde op de kop van de singel zijn eveneens appartementenblokken gedacht. Deze vormen tevens een accent in de bebouwingsstructuur. Beiden staan buiten de ontsluitingslus. Alle appartementenblokken zijn op een halfverdiepte parkeerlaag geplaatst.



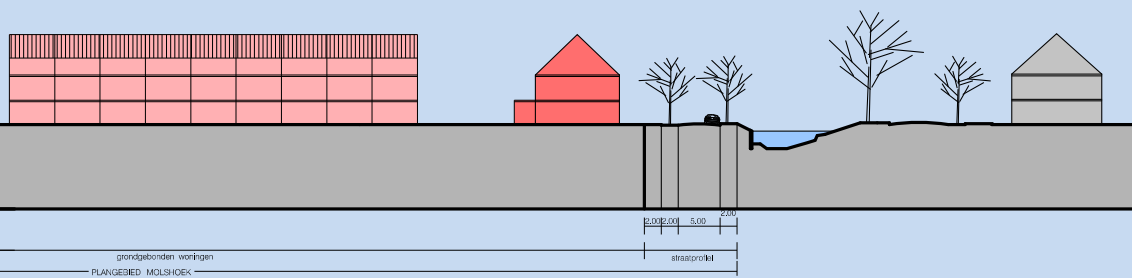
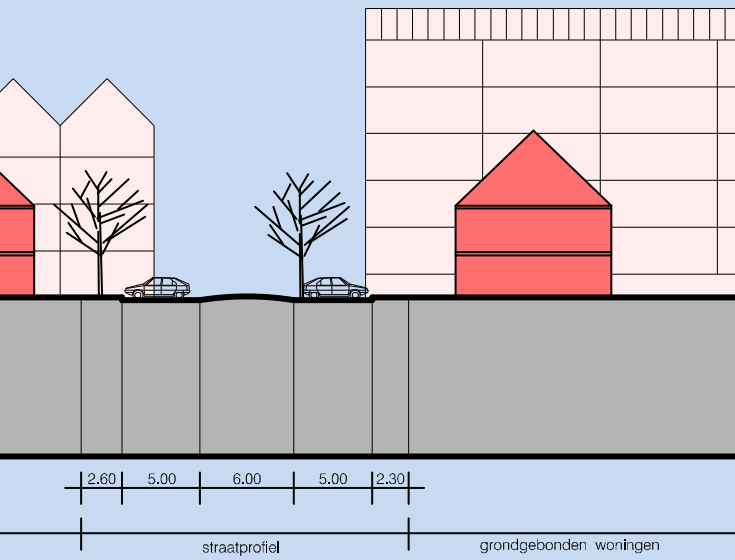
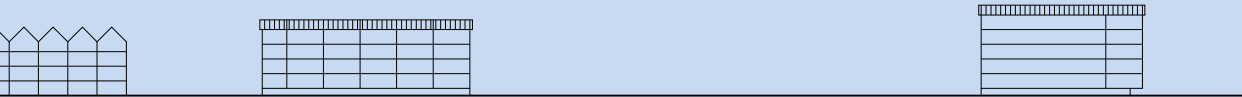
Aanzicht kanaalzijde

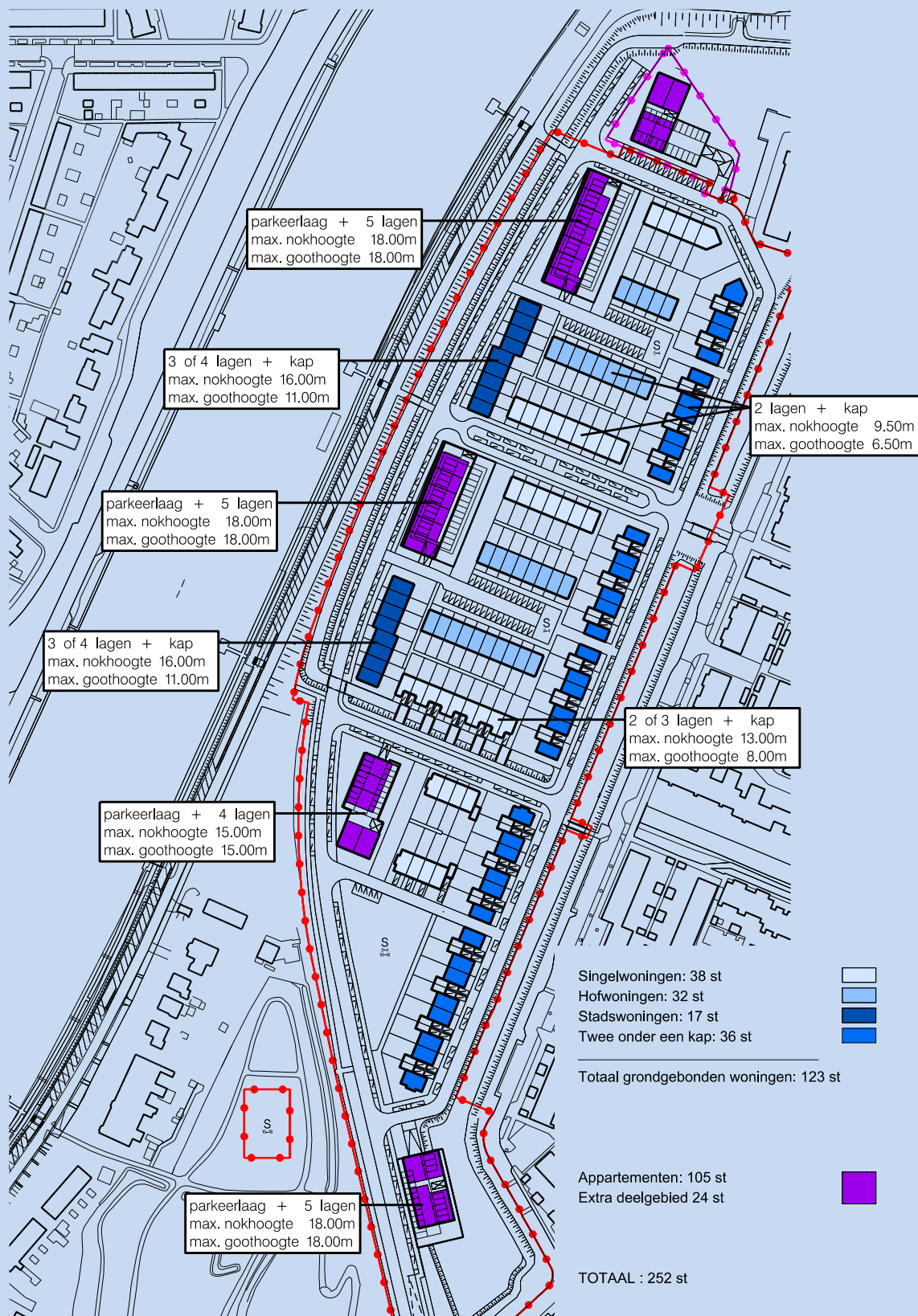


Dwarsprofiel gracht en hof



Dwarsprofiel kanaalzone - singel





Woningaantallen

3.3 Woningtypen

Het streven is om een gedifferentieerd aanbod te creëren. Daar horen ook huurwoningen bij. Verder wordt er gedacht aan het bouwen voor senioren en starters.

Het plan bestaat uit grondgebonden woningen en appartementen. De appartementen bestaan uit meerdere categorieën. De grondgebonden woningen bestaan uit stadswoningen aan de kanaalzijde, hof- en singelwoningen in de binnengebieden en geschakelde twee onder een kap woningen langs de bestaande singel. Stadswoningen kunnen woon/werkwoningen zijn (woningen met een atelier of praktijk). Standaard mag in een stadswoning (of in een bijgebouw bij de woning) onder voorwaarden 25 m² aan kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden.

Binnen het exploitatiegebied v. Wijnen zijn 105 appartementen opgenomen en 123 grondgebonden woningen; in totaal 228 woningen. In het toegevoegde plangebied aan de noordzijde zijn 24 appartementen opgenomen, dat verder een apart exploitatie- en uitvoeringstraject kent.

3.4 De bebouingshoogte

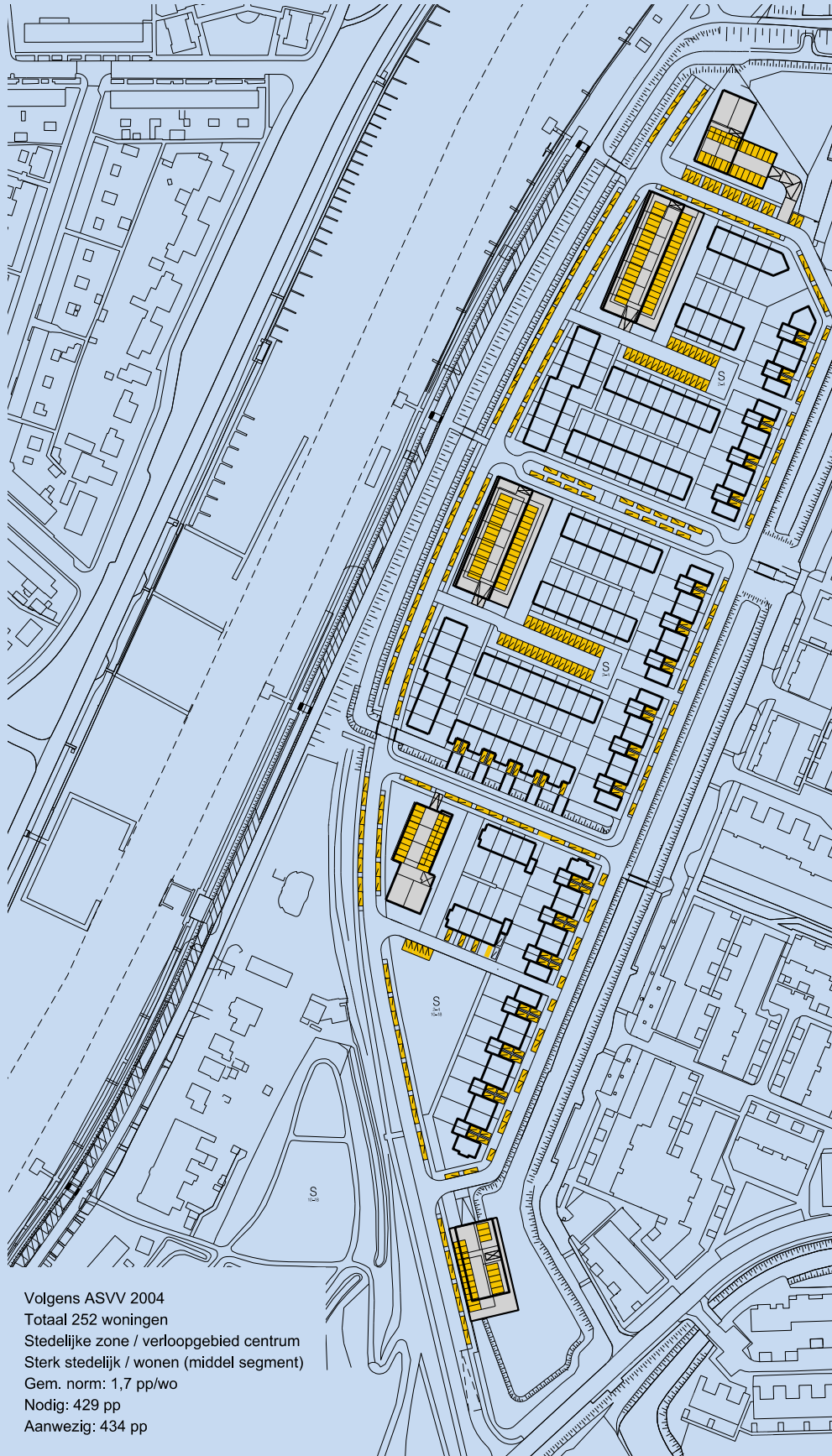
Bij de hoogteopbouw is gezocht naar de afwisseling in hoogte. Aan de kanaalzijde staat de wat hogere bebouwing. Daarachter tot aan de singel staat de lagere bebouwing.

De appartementen blokken aan de kanaalzijde variëren in hoogte van 4,5 en 5,5 laag. Het accentblok aan de noordzijde is 6,5 laag en het accentblok aan de zuidzijde is 5,5 laag. De halve laag in de hoogteopbouw komt voort uit de hoogte ligging van de parkeerlaag. Ten aanzien van de hoogteopbouw wordt als bouwlaaghoogte 3.10m aangehouden. Half verdiept betekent dus 1.55m boven maaiveld. Bij appartementen zijn er flauwe kappen, bij de laagbouw zijn er steilere. Indien er een platdaksituatie aanwezig is, wordt een dakrand opbouw meegenomen van 0,50m.

De stadswoningen en de grachtwoningen zullen een statige uitstraling krijgen. Door de ligging van deze woningen aan grote openbare gebieden en de samenhang met de appartementen is een hogere goot- en nokhoogte wenselijk voor deze woningen. De stads- en grachtwoningen krijgen ca. 3 bouwlagen met een hoge steile kap. De overige grondgebonden woningen in Molshoek bestaan uit maximaal twee lagen met daar bovenop een kap.



Woningen aan de gracht



Volgens ASVV 2004
Totaal 252 woningen
Stedelijke zone / verloopgebied centrum
Sterk stedelijk / wonen (middel segment)
Gem. norm: 1,7 pp/wo
Nodig: 429 pp
Aanwezig: 434 pp

Parkeren

3.6 Parkeren

De parkeerbehoefte is gebaseerd op de parkeernorm van 1,7 pp/woning volgens norm van de Notitie Parkeernormen Hellevoetsluis 2011.

In de parkeerlagen onder de appartementenblokken is 1 pp/woning opgenomen. Een aantal woningen (de singelwoningen en twee o/e kapwoningen) heeft eveneens een parkeerplaats op eigen grond. De resterende behoefte (de stadswoningen en de hofwoningen) en het aandeel bezoekers zijn opgenomen in de openbare ruimte.



Parkeren in het hof

4 Een Duurzaam Milieu

4.1 Herstructurering en sanering

Door de transformatie van het bedrijventerrein en het volkstuintencomplex naar woongebied krijgt de wijk Wittenshoek een logische afronding. De zone langs het kanaal krijgt nadrukkelijker een openbaar karakter in plaats van de anonimiteit die het nu heeft. De combinatie van wonen, recreatie, groen en water is een duurzame verandering die het recreatieve profiel van Hellevoetsluis zal versterken.

Met de ontwikkeling van Molshoek wordt een bijdrage geleverd aan het verbijzonderen van de kanaalzone en het versterken van de verblijfskwaliteit.

Met de aanpak zal de bodemverontreiniging worden opgeruimd. Binnen het gehele gebied is door Royal Haskoning is diverse fasen bodemonderzoek uitgevoerd. Plaatselijk zijn binnen het gebied bodemverontreinigingen aangetroffen, die door menselijk handelen zijn ontstaan. Deze verontreinigingen zullen gesaneerd worden. Hiervoor zal een beschikking bij de Provincie moeten worden aangevraagd. De vereiste procedure zal hiervoor moeten worden doorlopen en de aanvragen en beschikkingen worden gepubliceerd. De verwachting is dat de problemen beheersbaar zijn. Na sanering en goedkeuring van het evaluatierapport kan een omgevingsvergunning voor de woningen worden afgegeven.

4.2 Het verkeersplan

Met de ontwikkeling van Molshoek en wat later het plan Veerhaven zullen er in totaal ca 330 woningen worden toegevoegd. Voor beide plangebieden zijn voor de aan- en afvoer van het gemotoriseerde verkeer aangewezen op de Plataanlaan. Deze laan is een belangrijk onderdeel van de hoofdwegenstructuur in Hellevoetsluis.

Om op de Plataanlaan te komen is de Vlasakkerlaan het meest geschikt.

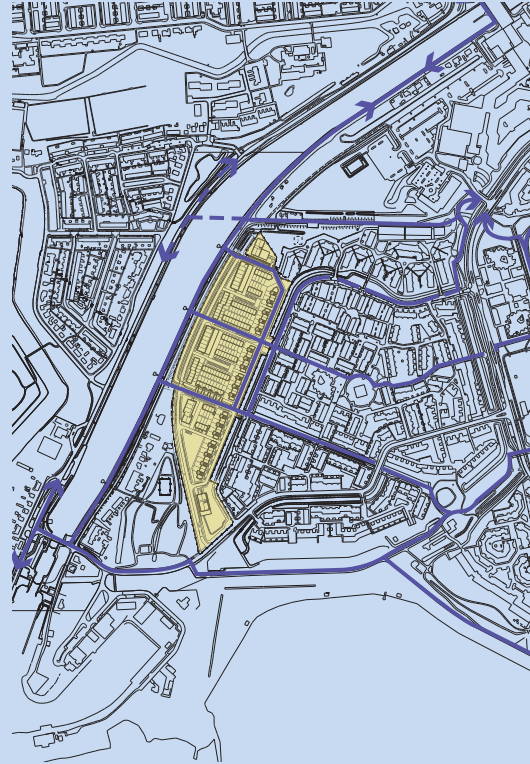
De wijk Wittenshoek is op twee punten aangesloten op de Plataanlaan, n.l. de Vlasakkerlaan en de Dreef.

Onderzoek heeft uitgewezen dat bij volledige benutting van de Vlasakkerlaan geen doorstromingsproblemen zullen ontstaan. De leefbaarheid (inrichting), functie (ontsluiten) en gebruik (intensiteit) van de weg zullen in overeenstemming zijn. Ten aanzien van de inrichting luidt het advies dat de huidige inrichting gehandhaafd kan worden. De Vlasakkerlaan wordt ook als busroute gebruikt.

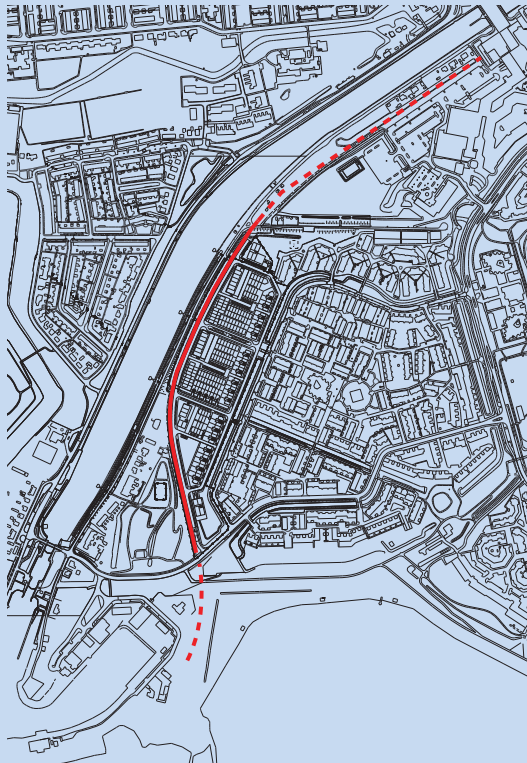
Bewoners van Wittenshoek maken zich desalniettemin zorgen omtrent de verkeersveiligheid, m.n. voor de fietsers en de kinderen die naar school moeten.

Bij de planontwikkeling is er daarom voor gekozen om al vanaf het begin van de ontwikkeling de verkeersafwikkeling te scheiden in een zuidelijke aanknoping (de Vlasakkerlaan / Plataanlaan) en een noordelijke (in tijdelijke vorm: Kanaalweg OZ / P-terrein Struytse Hoeck / Plataanlaan). Uiteindelijk zal er in een later stadium gebruik gemaakt kunnen worden van de extra brug over het kanaal, die mede tot doel heeft de ontsluiting van het winkelcentrum te verbeteren.

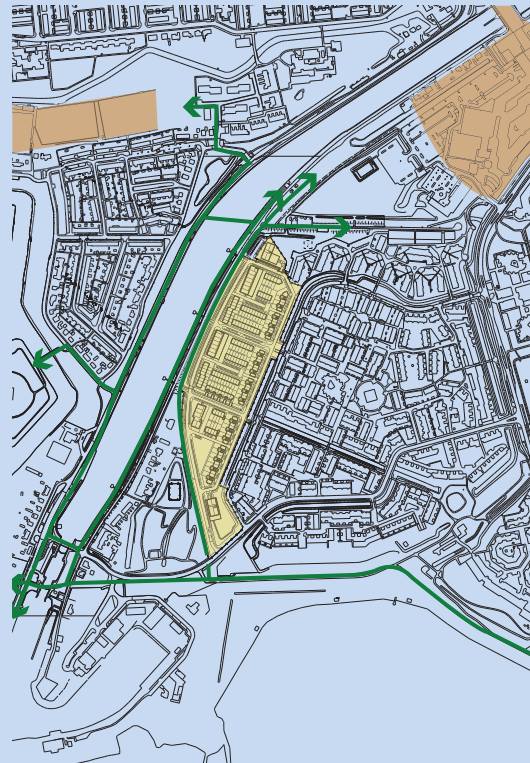
Het woongebied van Molshoek zal ingericht worden binnen het regiem van 30km/uur gebied.



Langzaamverkeer verbindingen



Trampad



Recreatief

4.3 Recreatie, groen en spelen

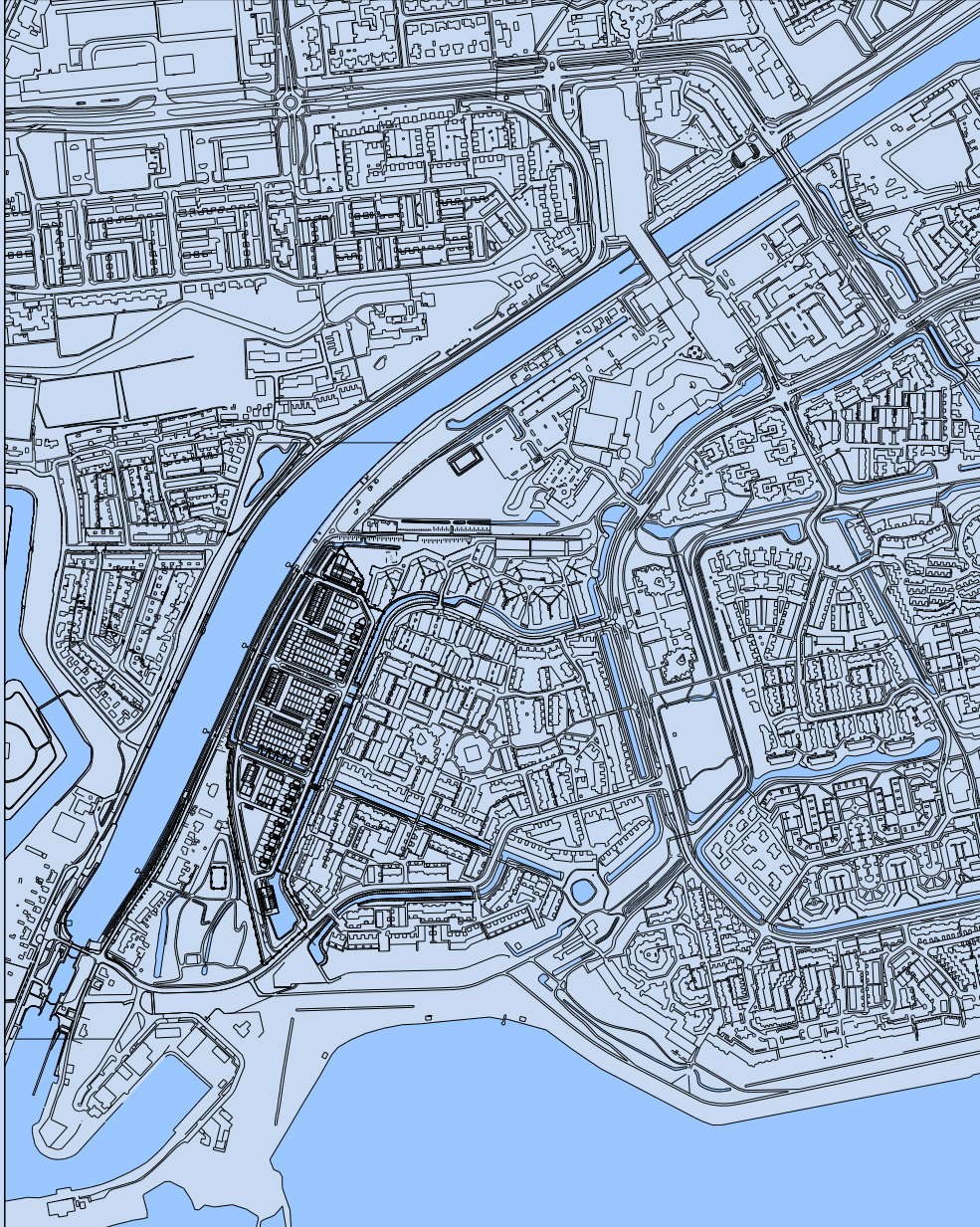
Wat betreft het recreatieve aspect beschikt het nieuwe woongebied over ruime mogelijkheden. De ligging aan het Kanaal door Voorne met de jachthaven, de nabijheid van de Vesting en de Struytse Hoeck met de weekmarkt maken het wonen en recreëren sterk. Deze voorzieningen liggen vanuit Molshoek op circa 15 minuten wandelen. Daarnaast is voor de sportieve wandelaars natuurlijk het starten van een wandeling langs het Haringvliet en naar het buitengebied dichtbij (de Struytse Zeedijk). Met de transformatie van de kanaaloever tot een wandel- en fietsboulevard wordt hierop ingespeeld. Deze wandel- en fietsboulevard wordt een belangrijke verblijfsruimte die veel van de genoemde recreatieve mogelijkheden verbindt.

Daarnaast zullen de toekomstige bewoners voor het dagelijkse ommetje gebruik kunnen maken van het park, ten zuiden van het plangebied. Door het trambaantracé op te waarderen en te verbijzonderen binnen het plangebied, wordt de aantrekkelijkheid van het parkgebied groter. Het voormalige tramtracé zal op een bijzondere wijze worden verhard en worden gecontinueerd in het plangebied van Molshoek. In samenhang met de groene ruimte rondom het Veerhavengebied wordt het uitloop gebied voor de bewoners aantrekkelijk.

In het plangebied Molshoek zijn de singel en de ontsluitingsweg langs het kanaal sterke bomenlanen, die het beeld van de openbare ruimte zullen versterken. Ook kunnen de dekken van de parkeergarages als een 'groendak' (sedum) worden ingericht. De nieuwe waterloop bij de grachtwoningen vormt een nieuwe verbinding tussen de groenstructuur van de Dreef en het kanaal.

In het zuidelijk gelegen woongebied is een groenplek opgenomen, waar een speelvoorziening kan worden opgenomen. Wat betreft het spelen wordt voor de allerkleinsten een speelplek gedacht in de beide hoven en in de hierboven genoemde groenplek. Deze laatste kan daarnaast benut worden voor kinderen tot ca 10 jaar. Verder is er in het park een plek gereserveerd om een speel- en verblijfsplek in te richten voor de wat oudere jeugd. De inrichting van de speelplekken zal uiteraard in samenspraak gaan met de bewoners.

In het Milieustructuurplan is vastgelegd dat de gemeente bij binnenstedelijke ontwikkelingen streeft naar 30% groen, water en spelen binnen het plangebied. Uit de percentages op de kaart 'Grondgebruik plangebied' in hoofdstuk 7.1 blijkt dat er 20,5% groen + 5,9% water = 26,4% groen, spelen en water gerealiseerd wordt, waarmee het percentage al aardig in de richting komt van het gemeentelijk streven. Door bijvoorbeeld groene daken aan te brengen, wordt er alles aan gedaan om de 30% te halen. De optie voor sedumdaken bij de parkeergarages is een intentie. De keuze hiervoor heeft te maken met de mogelijkheid om er wellicht ook een leefdek van te maken, of mogelijk een combinatie van beiden.



Waterplan

4.4 Het waterplan

De verwachting is dat de waterkwaliteit en de doorstroming van de sloten in de nieuwe situatie beter zullen zijn dan nu het geval is. In de huidige situatie zijn twee parallel aan elkaar liggende sloten aanwezig; ter weerszijden van de oude trambaan op dit moment stagneert de doorstroming in een deel van dit slotensysteem, waardoor de waterkwaliteit matig is. In de nieuwe situatie zal een bredere, doorgaande sloot worden aangelegd, met een goede aansluiting op het hoofdwatersysteem en met voldoende doorstroming. De verwachting is dat dit de waterkwaliteit ten goede komt en het ook een goede vestigingsplaats is voor waterdieren als amfibieën en vissen. Er zijn voorsnog geen speciale recreatieve voorzieningen gepland die gericht zijn op de sloten binnen de wijk. Met de aanwezigheid van het kanaal zijn er in de directe omgeving voldoende mogelijkheden om bijvoorbeeld te vissen en te wandelen. Afvoer van vuilwater en regenwater zal via een verbeterd gescheiden stelsel verlopen. Het streven is om zoveel mogelijk regenwater in het gebied te houden.

In het Milieustructuurplan is opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen de waterhuishouding dient te voldoen aan de norm 10% van het meerdere verharde oppervlak dat gerealiseerd wordt. In het plangebied is de verharding met ca. 9.533 m² toegenomen, 10% vermeerdering verharding resulteert in ca. 953 m² watercompensatie. In het nieuwe stedenbouwkundig plan wordt met ca. 967m² voldaan aan de norm van waterschap en gemeente.



Groene speelplek aan zuidkant

4.5 Overige milieuaspecten

Geluid

Als voorbereiding op het Milieustructuurplan 2008 – 2012 is het Geluidbeleidsplan 2008 – 2017 opgesteld en is er een geluidbelastingskaart vervaardigd waarin alle relevante geluidsbronnen zijn opgenomen. De geluidbelastingskaart is berekend op basis van de RVMK Hsluis-V2.4.

Voor de ontwikkeling Molshoek is een aanvullend akoestisch rapport uitgevoerd (projectnummer 117674 van 26 januari 2011). Het doel van het akoestisch onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op de gevels van de nieuw te realiseren woningen en appartementen.

In de zin van de Wet geluidhinder zijn de onderhavige plangebieden gelegen binnen de geluidzone van de Vlasakkerlaan (met in het verlengde daarvan de Stationsweg en de Brug) en de Kanaalweg Westzijde (vanaf de Brug in de richting van de Amnesty Internationallaan). Voor de overige wegen gelegen in de nabije omgeving van of in het plangebied geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. In de zin van de Wet geluidhinder zijn dergelijke wegen niet-zoneplichtig en zouden derhalve buiten beschouwing kunnen blijven. Gelet op jurisprudentie blijken 30 km/uur wegen vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' toch akoestisch te moeten worden onderzocht. Derhalve zijn de Dreef en (het gedeelte van) de Kanaalweg Westzijde (van de Brug in de richting van het Zuidfront) wel bij de berekeningen betrokken.

Met betrekking tot de zoneplichtige wegen blijkt uit de berekeningsresultaten dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Vlasakkerlaan ten hoogste 45 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt, waarmee de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg Westzijde (vanaf de Brug in de richting van de Amnesty Internationallaan) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 42 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee niet overschreden.

Met betrekking tot de niet-zoneplichtige wegen blijkt uit de berekeningsresultaten dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Kanaalweg Westzijde (vanaf de Brug in de richting van het Zuidfront) exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh ten hoogste 21 dB bedraagt. Ten gevolge van het wegverkeer op de Dreef bedraagt de geluidbelasting exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh ten hoogste 49 dB. Opgemerkt dient te worden dat de verkeersaantrekkende werking van het plangebied in onderhavig onderzoek in beschouwing is genomen. De verkeersintensiteiten vermeerderd met de verkeersaantrekkende werking van het plangebied levert op de beschouwde zoneplichtige en niet-zoneplichtige wegen geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op.

Conform het Bouwbesluit dient een binnenniveau van 33 dB in woningen gewaarborgd te zijn. De minimale geluidwering in de uitwendige scheidingsconstructies dient conform het Bouwbesluit 20 dB te bedragen. Om het binnenniveau van 33 dB te waarborgen, mag de gecumuleerde geluidbelasting waarop aftrek ex artikel 110g Wgh niet is toegepast, niet meer bedragen dan 53 dB. De maatgevende geluidbelasting bedraagt gecumuleerd, exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh, 51 dB. Dit houdt in dat er met betrekking tot de geluidwering geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.



Overzicht planopzet

Lucht

Er is een luchtbeleidsplan 2008 –2017 opgesteld. Het plan Molshoek is meegenomen in het beleidsplan luchtkwaliteit. In dit beleidsplan is voor dit en andere plannen de bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit bepaald. Door middel van een verkeersmodel is de toename van de verkeersproductie door alle geplande ontwikkelingen aan de wegen in Hellevoetsluis bepaald. Doordat in deze berekeningen niet alleen het onderhavige plan, maar ook andere plannen in de gemeente zijn meegenomen kan worden gesproken van een worstcase scenario.

De luchtkwaliteit van de gemeente Hellevoetsluis is weergegeven in de luchtkwaliteitskaarten. Deze kaarten zijn berekend op basis van de RVMK Hsluis-V2.4. Voor 2011 en 2021 is de luchtkwaliteit berekend inclusief toekomstige ontwikkelingen. Op alle beschouwde wegen zijn voor de jaartallen 2009 en 2020 geen overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀).

Externe veiligheid

De externe veiligheidssituatie in de gemeente Hellevoetsluis is weergegeven in de Visie Externe Veiligheid 2008 – 2017. Binnen de gemeente Hellevoetsluis zijn een aantal risicobronnen aanwezig. Het betreft stationaire bronnen, zoals een LPG-tankstation, opslagen voor gevaarlijke stoffen, propaantanks en vuurwerkopslag. De overige bronnen betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De risicobronnen zijn weergegeven in de signaleringskaart externe veiligheid. Het plangebied valt niet in de externe veiligheidszones van een risicovolle inrichting of route gevaarlijke stoffen.

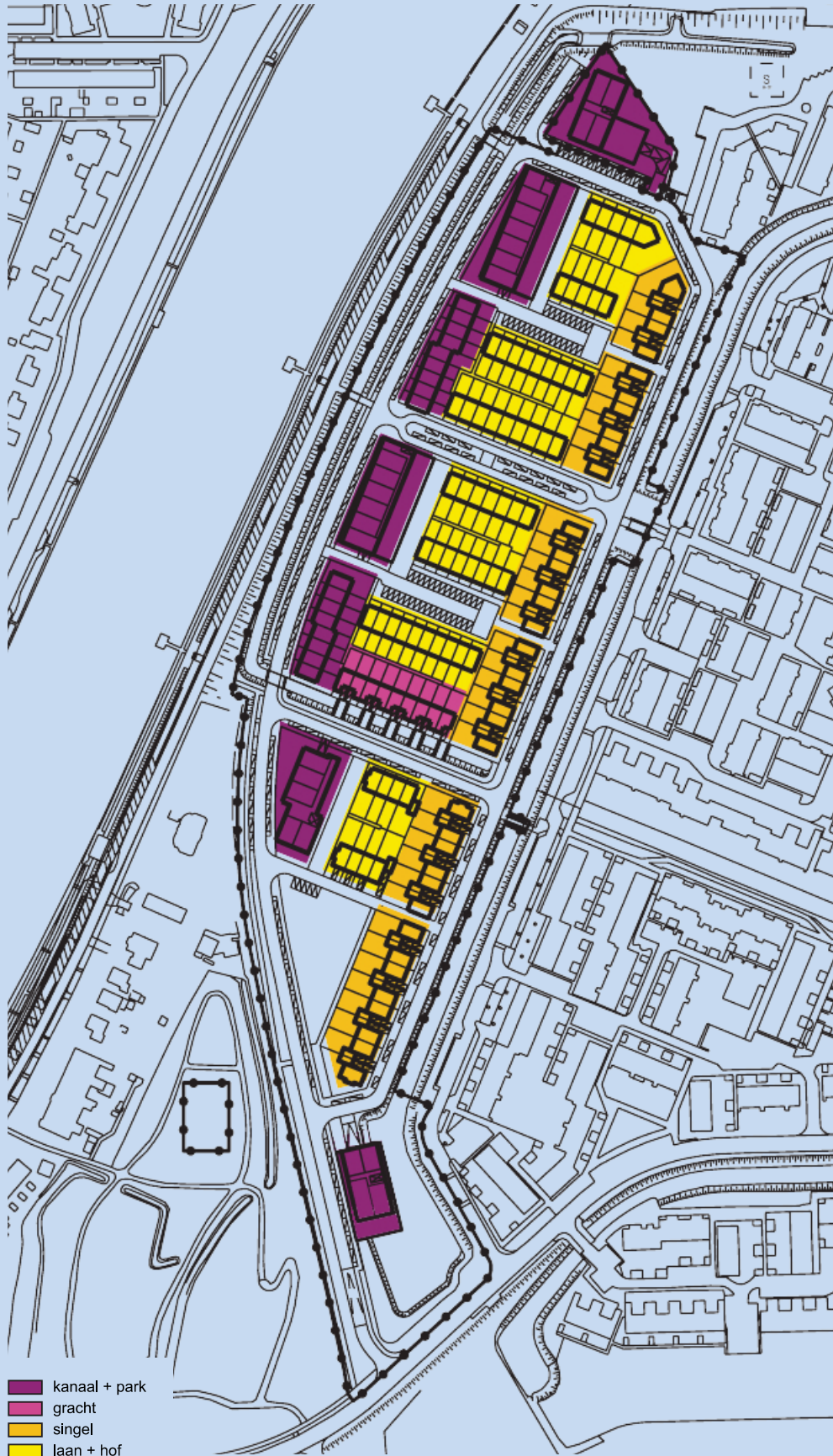
Energie

In het klimaatbeleidsplan 2008 - 2012 is vastgesteld dat woningbouwprojecten van meer dan 250 woningen moeten voldoen aan een EPN van 7 tot 8. Verder is om optimaal gebruik te maken van zonne-energie een doelstelling opgesteld om 70% van de woningen zongericht te verkavelen. Om te kijken of aan deze doelstellingen kan worden voldaan wordt er voor grotere ontwikkelingen een energievisie uitgevoerd. Inmiddels is deze energievisie uitgevoerd en ligt er een rapportage van 19 oktober 2009. Wat betreft de zonverkaveling wordt er in het plan van 2008 slechts 27% van de woningen zonverkaveld wat betreft passieve energie. Om het percentage zonverkaveling te verhogen zou gekeken moeten worden naar actieve zonne-energie. In het plangebied zijn alle daken geschikt voor de toepassing van actieve zonne-energie. Wel moet hierbij gelet worden op de dakrichting.

Verder zijn in de energievisie vijf scenario's uitgewerkt om te kunnen voldoen aan de EPL. Alle scenario's voldoen hieraan. De energievisie geeft als voorkeur de volgende twee scenario's aan namelijk:

- Scenario 3: extra isolatie en zonneboiler voor alle woningen, komend tot een EPC van 0,6.
- Scenario 5: open bronsysteem, met collectieve warmtepomp en 200 m² PV-panelen op de appartementen; HR-ketel met zonneboiler en extra isolatie voor de rijwoningen en 2-onder-1 kapwoningen.

Per 1 januari 2011 is de EPC- eis verscherpt van 0,8 naar 0,6. Dit betekent dat de verscherpte EPC- eis van 5 tot 10% boven het bouwbesluit is komen te vervallen.



Ensembles beeldkwaliteit

5 Beeldkwaliteit Gebouwde Objecten

5.1 Algemeen

Vanuit de stedenbouwkundige opzet is een gebiedsindeling te maken voor het definiëren van de beeldkwaliteit. Vanuit deze opzet zijn de volgende elementen uitgewerkt met een referentie voor architectuur / oriëntatie, bouwmassa / dakvormen alsmede voor het kleur / materiaalpalet. Daarnaast zijn bijzondere aansluitingen op de openbare ruimte zoals erfscheidingen meegenomen. Het stedenbouwkundig plan maakt een duidelijk gebaar in sfeer bij de randbebouwing langs het kanaal en aan het park. In de opzet van het plan komen er twee sferen samen, nl. de sfeer van de kanaalzone en die vanuit de bestaande wijk. De hoofdstructuur van het plan biedt een bijzondere uitwerking van de waterloop vanuit de wijk met de kanaalzone en met de aansluiting van de woonbebouwing op de bestaande bebouwing, ter weerszijde van de waterloop langs de Dreef. Deze waterlopen zijn op twee manieren opgepakt: het deel dat aansluit op de kanaalzone in de vorm van een gracht en de waterloop langs de Dreef in de vorm van een singel.

Deze twee sferen bieden de volgende onderdelen voor de beeldkwaliteit:

- Kanaal + park,
- Gracht,
- Singel,
- Laan + hof.

Juist door deze stedelijke verweving is Kanaal + park en Gracht verwant aan elkaar. En zijn Singel en Laan + hof op zich ook weer verwant aan elkaar. Eén en ander uit zich ondermeer in sfeerbepalende elementen zoals kapstructuren, in verticale en horizontale geleding en aansluitingen op het openbaargebied. Er is voor het plangebied, voor bebouwing en openbare ruimte een samenhangend kleur- en materiaalpalet samengesteld.

Kanaal + park

De bebouwing in deze zone bestaat uit blokken met een stedelijk statig karakter die een duidelijk beeld aanbieden aan het kanaal en parkzone. Het gaat om een combinatie van appartementenblokken en blokken met stadswoningen die qua beeld een duidelijke samenhang hebben. Het parkeren gebeurt in een half verdiepte parkeerlaag onder de appartementen. Bij de stadswoningen kan (mag) parkeren inpandig en langs het kanaal.

Gracht

De rijwoningen aan de verbindende waterloop in het plangebied hebben een stedelijk karakter. In het plan krijgt de waterloop met het woonblok een steenachtige uitwerking, waarbij de woningen bereikbaar zijn met bruggen. Het gaat om grondgebonden woningen, waarbij naast de woningen, de gracht en de bruggen de sfeer bepalen. Het parkeren geschiedt op de voorruimte aan de gracht en langs het kanaal.

Singel

In deze zone staan geschakelde twee onder een kap woningen aan de groene singel, die aansluit op de bestaande woonwijk. Naast de woningen zijn waterloop en groenstructuur beeldbepalend. De woningen hebben voor- en achtertuinen. Het parkeren geschiedt grotendeels op eigen erf.

Laan + hof

In de zone achter de bebouwing van de kanaal en parkzone staan grondgebonden rijwoningen met voor en achtertuinen, gelegen aan een laan of aan een hof. In de openbare ruimte wordt geparkeerd.



Kanaal + park

5.2 Kanaal + park

Architectuur en oriëntatie

- De rand langs kanaal en park is een hedendaagse variant op het beeld van statige panden langs een waterfront. In het stedenbouwkundig plan is deze rand een compositie van twee bloktypen in een eigentijdse architectuur met ingetogen vormgeving en materiaalgebruik.
- Zowel de appartementenblokken als de stadswoningen hebben een verticaal karakter. De stadswoningen zijn sterk individueel afleesbaar en zijn afgedekt met een zadeldak als dwarskap. De appartementenblokken en de stadswoningen zijn vanuit een architectonische verwantschap opgezet.
- Het concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering vormen een samenhangend geheel.
- De woningen zijn georiënteerd op de openbare ruimte t.w. de kanaalzijde en het park. De appartementen hebben aan die zijde terrassen of loggias. De stadswoningen hebben aan de achterzijde een ommuurde achtertuin. De ommuring maakt deel uit van het architectonisch concept.
- Er zijn geen aanbouwen aan de voorzijde van de blokken.

Bouwmassa en dakvorm

- De appartementenblokken hebben een duidelijke hoofdmassa. De kapvorm zal nog nader worden bepaald in aansluiting op het verticale gevelbeeld en de stadswoningen. Combinaties met dakschild, dwarskap of plat dak kunnen voorkomen. Incidenteel kunnen onderdelen met een plat dak voorkomen. In het geval van een plat dak komt er een duidelijke dakrand.
- De hellingshoek van het dakvlak van de appartementengebouwen is minimaal 20° en 35°
De hellingshoek van het dakvlak van de stadswoningen minimaal 45° tot maximaal 60°
- De stadswoningen hebben in het blok een duidelijke hoofdmassa, waarbij elke woning is voorzien van een zadeldak als dwarskap. Een combinatie van twee stadswoningen onder één dwarskap wordt niet uitgesloten.
- De goothoogte van de hoofdmassa's is verschillend en komt voort uit het aantal woonlagen van het betreffende blok. De goothoogte stadswoningen is minimaal 11.00m.
- Dakvlakken dienen als geheel herkenbaar te blijven.

Erfscheidingsen

- De overgang van de privéruimtes naar de openbare ruimte is een belangrijk onderdeel van het ontwerp. Geduid wordt hierbij naar het beeld van 'statige panden langs een waterfront'. Bij de stadswoningen wordt de ruimte tot aan het trottoir opgevuld als een Delftse stoep voor de entree's van de woningen zonder erfafscheiding. Bij de appartementenblokken wordt deze ruimte ingericht als beplantingsstrook (haagbeuk).
- De randen van de parkeerbak onder de appartementenblokken hebben een gesloten karakter en vormen een kwalitatieve begrenzing van de openbare groenzones. Deze rand kan uitgevoerd worden in metselwerk of schoonwerk beton, waarin lamellenroosters ten behoeve van de ventilatie zijn opgenomen. De rand van de parkeerbak aan de voorzijde is voorzien van horizontaal lopende stalen rooster- of lamellen structuur, duidelijk deelsluitmakend van het architectonisch concept.
- Bij de stadswoningen worden de erfafscheidingsen aan de achterzijde mee ontworpen in de architectuur en uitgevoerd als een tuinmuur met een hoogte van minimaal en maximaal 2.00m. De erfafscheiding aan de zijkant dient nader te worden onderzocht.
- De afdekking van de parkeerbakken kan uitgevoerd worden met een lichtgewicht dek (bijvoorbeeld een vlonderdek als leefdek). Ook kan gedacht worden aan sedum daken. De rand van het dek is als begrenzing naar de openbare ruimte volledig voorzien van een doorgaande beplantingsbak, minimaal 2.00m breed.

Kleur en materiaalpalet

- Natuurlijk materiaalgebruik, zoals baksteen en hout, is het uitgangspunt voor het opgaande werk; bij de parkeerbakken is dit baksteen, staal, hout en schoonwerk beton.
- Accenten kunnen uitgevoerd worden in natuurlijke materialen zoals hout, zink en glas; zonweringen bij voorkeur in de architectuur op te nemen;



Gracht

- Een veelheid van materiaalgebruik per woning of bouwblok dient te worden vermeden;
- Het kleurpalet is ingetogen, harde kleuren dienen in het architectuurconcept in principe te worden vermeden;
- De dakbedekking bij dakvlakken van de woningen is bij voorkeur keramische pannen; bij de appartementengebouwen keramische pannen of hoogwaardige dakbeplating (alu).
- De structuurbepalende hagen zijn haagbeuken. De beplantingsbakken op de parkeerbakken zijn voorzien van struiken en overhangende beplanting. De plantstroken voor de appartementenblokken zijn voorzien van stroken met haagbeuk.

5.3 Gracht

Architectuur en oriëntatie

- Eigentijdse, niet historiserende architectuur met ingetogen vormgeving en materiaalgebruik;
- Woningen (in rijvorm) hebben een verticaal karakter en zijn sterk individueel afleesbaar. De woningen zijn vanuit één concept opgezet;
- Het concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering vormen een samenhangend geheel. Er is een verwantschap in materiaal en kleur met de bebouwing 'Kanaal + park'.
- De woning dient georiënteerd te zijn op de openbare ruimte t.w. de gracht. De woning heeft aan voorzijde een eigen voorruimte in de vorm van een plaats en heeft een achtertuin. In de voorruimte of plaats wordt de auto geparkeerd. Deze zone heeft een stenig karakter.
- Aanbouwen aan de voorzijde (erker, entreepartij) dienen ondergeschikt te zijn aan de gevelopbouw. Ze mogen de samenhang niet verstoren en dienen te passen in de architectonische identiteit van de woning.

Bouwmassa en dakvorm

- De woningen hebben een duidelijke hoofdmassa voorzien van een zadeldak als dwarskap.
- De volumes spreken sterk in het straat- cq grachtbeeld.
- De goothoogte van de hoofdmassa is minimaal en maximaal 8.00m hoog;
- Dakvlakken dienen als geheel herkenbaar te blijven. Dakkapellen komen hier niet voor. Wel kunnen er vlakke dakramen voorkomen.
- De hellingshoek van het dakvlak is minimaal 45° tot maximaal 60°.
- Er is geen onderscheid qua architectuurbeeld tussen het hoofdvolume en ondergeschikte bouwdelen;

Erfafscheidingen

- De erfafscheiding bij de voorruimte of plaats loopt tot aan de grachtmuur. Op de grachtmuur komt een stalen hekwerk met een hoogte van 1.00m in samenhang met het ontwerp van de bruggen.
- De overgang van de privéruimte naar de openbare ruimte dient in het ontwerp te worden meegenomen.
- Op plaatsen waar achtertuinen aan het openbaar gebied grenzen zijn erfafscheidingen met een hoogte tot maximaal 1.80m mogelijk. Deze worden zo veel mogelijk uitgevoerd in metselwerk.

Kleur en materiaalpalet

- Natuurlijk materiaalgebruik (baksteen en hout) is het uitgangspunt;
- Accenten kunnen uitgevoerd te worden in natuurlijke materialen zoals hout, zink en glas;
- Een veelheid van materiaalgebruik per woning of bouwblok dient te worden vermeden;
- Het kleurpalet is ingetogen, toch kunnen er sprekende onderdelen in het concept voorkomen. Dit kan ook een kleur zijn.
- De dakbedekking bij dakvlakken bestaat bij voorkeur uit keramische pannen;



Singel

5.4 Singel

Architectuur en oriëntatie

- Eigentijdse, niet historiserende architectuur met ingetogen vormgeving en materiaalgebruik;
- Woningen (twee onder een kap) hebben een horizontaal karakter en zijn individueel afleesbaar. De woningen zijn vanuit één concept opgezet;
- Het concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering vormen een samenhangend geheel;
- De woning dient georiënteerd te zijn op de openbare ruimte t.w. de singel en heeft een eigen tuin, voor en achter;
- Bij hoekwoningen begeleidt het hoofdgebouw de straten;
- Aanbouwen aan de voorzijde (erkers, entreepartij) dienen ondergeschikt te zijn aan de gevel. Ze mogen de samenhang niet verstoren en dienen te passen in de architectonische identiteit van de woning.

Bouwmassa en dakvorm

- De woningen hebben een duidelijke hoofdmassa met een zadeldak als langskap . Incidenteel kunnen onderdelen met een plat dak voorkomen.
- De goothoogte van de hoofdmassa is minimaal 3.00m en maximaal 6.50m hoog;
- Dakvlakken dienen als geheel herkenbaar te blijven, dakkapellen zijn ondergeschikt aan het dak.
- De hellingshoek van het dakvlak is minimaal 40° tot maximaal 60° .
- Er is een duidelijk onderscheid tussen een eenduidig hoofdvolume en ondergeschikte bouwdelen;
- Aanbouwen of nevenvolumes aan zijgevels dienen terug te worden geplaatst ten opzichte van het hoofdvolume, om de hoofdvolumes te laten spreken in het straatbeeld.
- De tussenvolumes zijn garages en liggen 5.00m achter de rooilijn.

Erfafscheidingen

- De erfafscheiding bij voortuinen en tuinen langs de openbare weg als een haag van een inheemse soort, met een hoogte van maximaal 1.00m;
- De overgang van de privéruimte naar de openbare ruimte dient in het ontwerp te worden meegenomen;
- Op plaatsen waar achtertuinen aan het openbaar gebied grenzen zijn erfafscheidingen met een hoogte tot maximaal 2.00 m mogelijk. Deze worden zo veel mogelijk uitgevoerd als opgaande hagen. Een combinatie met tuinmuur of stalen hekwerk is mogelijk. De hagen dienen het beeld te domineren. Schuttingen en afwijkende hekwerken zijn niet toegestaan.

Kleur en materiaalpalet

- Natuurlijk materiaalgebruik (baksteen en hout) is het uitgangspunt;
- Accenten dienen uitgevoerd te worden in natuurlijke materialen zoals hout, zink en glas; zonweringen bij voorkeur in de architectuur op te nemen;
- Een veelheid van materiaalgebruik per woning of bouwblok dient te worden vermeden;
- Het kleurpalet is ingetogen, harde kleuren dienen in het architectuurconcept in principe te worden vermeden;
- De dakbedekking bij dakvlakken bestaat bij voorkeur uit keramische pannen;
- De structuurbepalende hagen zijn haagbeuken.



Laan + hof

5.5 Laan + hof

Architectuur en oriëntatie

- Eigentijdse, niet historiserende architectuur met ingetogen vormgeving en materiaalgebruik;
- De woningen (in rijvorm) hebben een horizontaal karakter en zijn ondergeschikt individueel afleesbaar. De woningen zijn vanuit één concept opgezet, als het tuindorpmodel en zijn voorzien van karakteristieke accenten (in de vorm van een dwarskap; in het midden en/of aan het eind van het blok).
- Het concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering vormen een samenhangend geheel. Er is een verwantschap in materiaal en kleur met de 'Singel'
- De woningen dienen georiënteerd te zijn op de openbare ruimte t.w. de lanen en de hoven en hebben een eigen voor- en achtertuin.
- Er komen geen aan- of uitbouwen aan de voorzijde.

Bouwmassa en dakvorm

- De rijwoningen hebben een duidelijke hoofdmassa met een zadeldak als langskap . Incidenteel kunnen onderdelen met een dwarskap en met een plat dak voorkomen.
- De goothoogte van de hoofdmassa is minimaal 3.00m en maximaal 6.50m hoog;
- Dakvlakken dienen als geheel herkenbaar te blijven. Dakkapellen zijn ondergeschikt aan het dak en dienen in het dakvlak te worden geplaatst; los van de nok.
- De hellingshoek van het dakvlak is minimaal 40° tot maximaal 60°.
- Er is geen onderscheid tussen het hoofdvolume en de ondergeschikte bouwdelen;
- Aanbouwen of nevenvolumes dienen terug te worden geplaatst ten opzichte van het hoofdvolume.

Erfafscheidingen

- De erfafscheiding bij voortuinen en tuinen langs de openbare weg als een haag van een inheemse soort, met een hoogte tot maximaal 1.00m;
- De overgang van de privéruimte naar de openbare ruimte dient in het ontwerp te worden meegenomen;
- Op plaatsen waar achtertuinen aan het openbaar gebied grenzen komen erfafscheidingen met een hoogte tot maximaal 2.00 m. Deze worden zo veel mogelijk uitgevoerd als opgaande hagen. Een combinatie met tuinmuur of stalen hekwerk is mogelijk. De hagen dienen het beeld te domineren. Schuttingen en afwijkende hekwerken zijn niet toegestaan.

Kleur en materiaalpalet

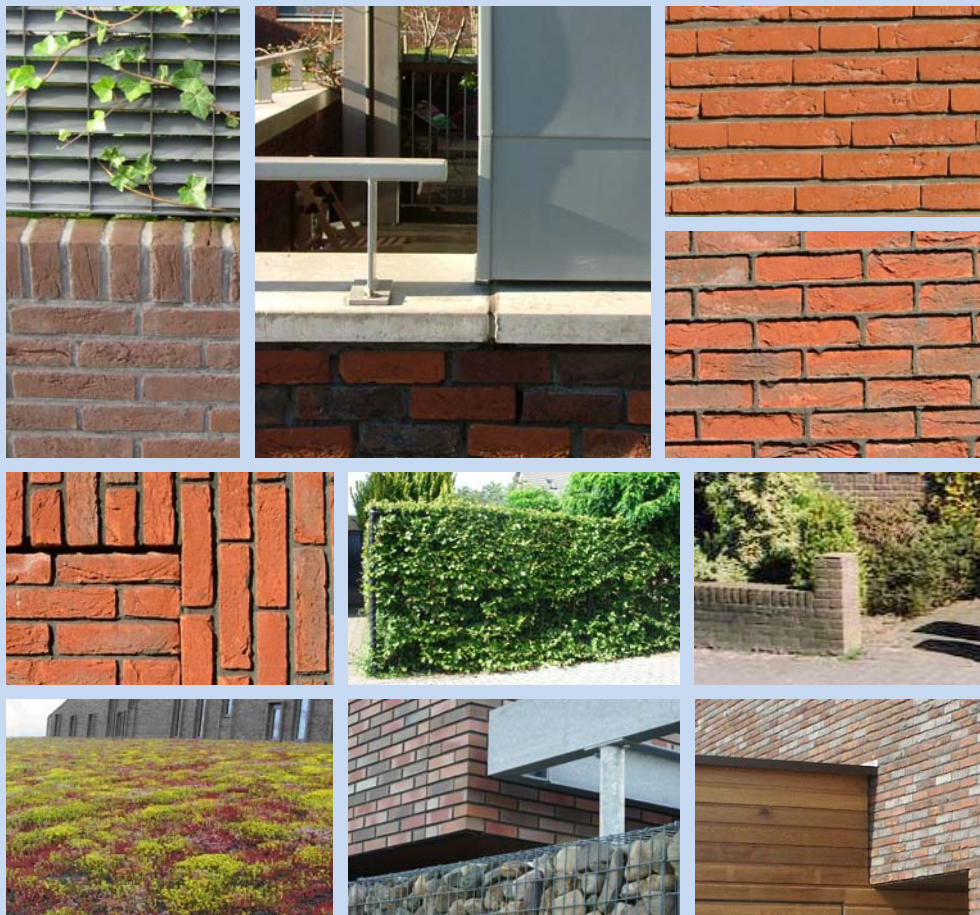
- Natuurlijk materiaalgebruik (baksteen en hout) is het uitgangspunt;
- Accenten kunnen uitgevoerd te worden in natuurlijke materialen zoals hout, zink en glas;
- Een veelheid van materiaalgebruik per woning of bouwblok dient te worden vermeden;
- Het kleurpalet is ingetogen, harde kleuren dienen in het architectuurconcept in principe te worden vermeden;
- De dakbedekking bij dakvlakken bestaat bij voorkeur uit keramische pannen;
- De structuurbepalende hagen zijn haagbeuken.

5.6 Basis kleur- en materiaalpalet bebouwing

Het basismateriaal van het opgaande werk van de bebouwing bestaat overwegend uit baksteen. Het kleurpalet bestaat uit ingetogen kleurgebruik dat past binnen de context van de wijk. De baksteen is gedacht in het kleurspectrum van rood tot mangaan.

De kappen van de grondgebonden woningen zijn in principe voorzien van keramische pannen. Daarnaast kan in speciale gevallen gepatineerd zink of aluminium worden toegepast. De dakbedekking zal, in samenhang met de gevelopbouw, variëren van grijs, antraciet naar donkerbruin. Het materiaalgebruik dient in zijn totaliteit gezien te worden, opdat er een overtuigend materiaale-nsemble ontstaat.

Erfscheidings van woningen, grenzend aan de openbare ruimte, dienen een groen karakter te hebben (bijvoorbeeld in de vorm van haagbeuk), danwel te worden meegenomen in het architectuur concept.



Basis kleur- en materiaalpalet bebouwing

6 Beeldkwaliteit Openbare Ruimte

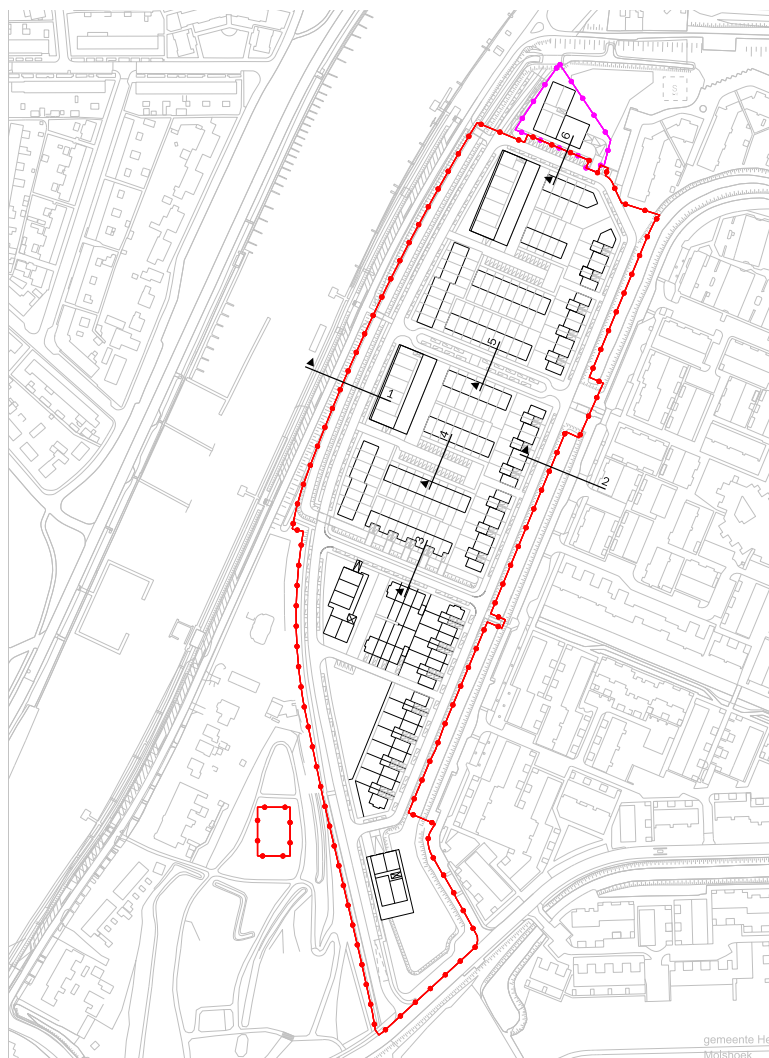
6.1 Algemeen

Ten aanzien van de beeldkwaliteit van de openbare ruimte is gekozen voor een ingetogen en eigentijdse inrichting van de woonomgeving. Hierbij is gekeken naar een samenhang van de verschillende plandelen vanuit een beeld voor het totale plangebied. Daarbij zijn twee belangrijke dragers die bepalend zijn: de kanaalzone aan de westzijde en de bestaande singel aan de oostzijde. Deze structuurdragers in het plangebied zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de gewenste sfeer en het beoogde woonmilieu van de verschillende plandelen.

In het plan zijn de twee dwarsverbindingen die de aansluiting maken met de bestaande woonwijk verbijzonderd, n.l. door het verlengen van de waterloop en door de vorm en de inrichting.

De verkeersruimte in het plangebied zal als 30 km/uur gebied worden ingericht. Langs de doorgaande staten is aan minimaal één zijde een trottoir aanwezig. Bij de kleine doodlopende verbindingen naar de hoven zijn geen trottoirs opgenomen.

De verschillende profielen in het plangebied worden hierna benoemd.



Overzicht profielen

Profiel 1

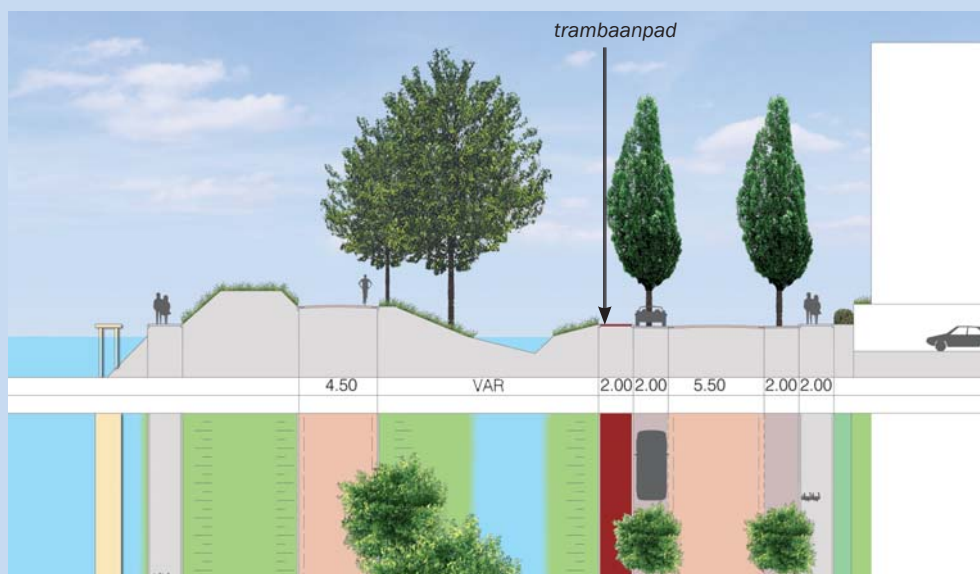
De rijbaan van de ontsluitingsstraat wordt uitgevoerd in beton, dikformaat, kleur rood.

De parkeervakken worden uitgevoerd in antraciet betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers. De trottoirs worden uitgevoerd in traditionele betontegels, formaat 30 cm x 30 cm, kleur grijs.

Verkeersdrempels worden eveneens voorzien van betonklinkers, dikformaat.

Opsluitbanden worden uitgevoerd in beton in de kleur antraciet.

Voor de nieuw te planten bomen langs de ontsluitingsstraat worden zuileiken voorgesteld. Dit type past goed in de landschappelijke structuur en groeit in compacte vorm (zuilvormig).



Profiel 2

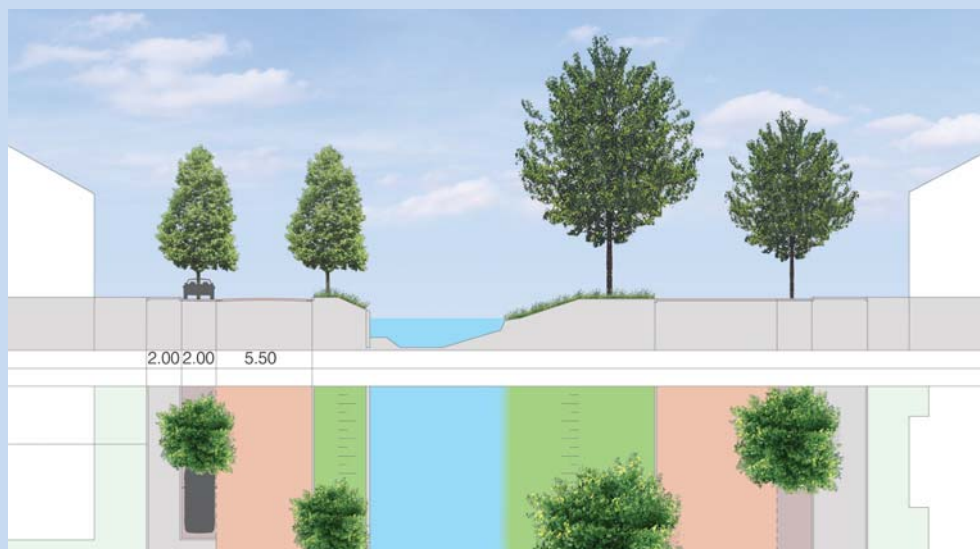
De rijbaan van de ontsluitingsstraat wordt uitgevoerd in beton, dikformaat, kleur rood.

De parkeervakken worden uitgevoerd in antraciet betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers. De trottoirs worden uitgevoerd in traditionele betontegels, formaat 30 cm x 30 cm, kleur grijs.

Verkeersdrempels worden voorzien van betonklinkers, dikformaat.

Opsluitbanden worden uitgevoerd in beton in de kleur antraciet.

Voor de nieuw te planten bomen langs de singel wordt gedacht aan de Pyrus.



Profiel 3

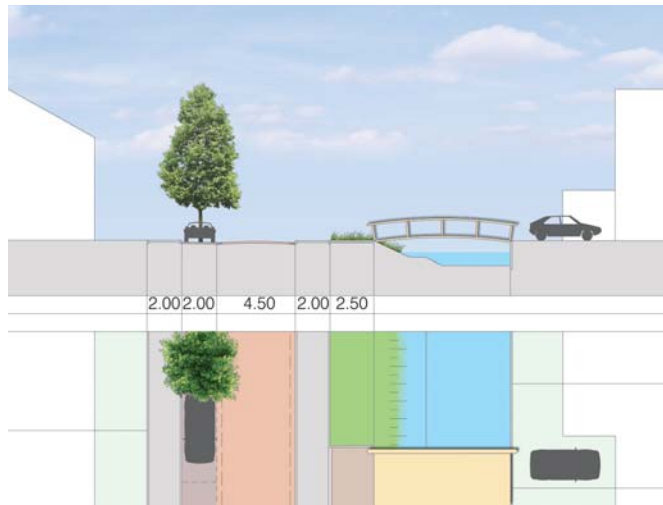
De rijbaan van de ontsluitingsstraat wordt uitgevoerd in beton dikformaat, kleur rood.

De parkeervakken worden uitgevoerd in antraciet betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers. De trottoirs worden uitgevoerd in traditionele betontegels, formaat 30 cm x 30 cm, kleur grijs.

Verkeersdrempels worden voorzien van betonklinkers, dikformaat.

Opsluitbanden worden uitgevoerd in beton in de kleur antraciet.

Voor de nieuw te planten bomen in de verbindingstraat wordt gedacht aan de Pyrus.



Profiel 4

Voor de hoven zal de rijloper worden uitgevoerd in betonklinkers, dikformaat, kleur antraciet. De parkeervakken worden eveneens uitgevoerd in antraciet betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers.

De loopstroken en de aansluitende paden worden uitgevoerd in betonklinker, waalformaat ook in de kleur antraciet. Opsluitbanden zijn eveneens uitgevoerd in de kleur antraciet.



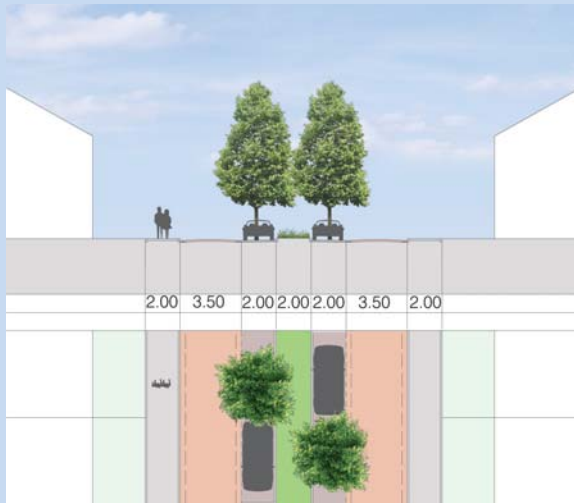
Profiel 5

De rijbaan van de ontsluitingsstraat wordt uitgevoerd in beton, dikformaat, kleur rood.

De parkeervakken worden uitgevoerd in zwarte (antraciet) betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers. De trottoirs worden uitgevoerd in traditionele betontegels, formaat 30 cm x 30 cm, kleur grijs.

Verkeersdrempels worden eveneens voorzien van betonklinkers, dikformaat.

Opsluitbanden worden uitgevoerd in beton in de kleur antraciet.



Profiel 6

De rijbaan van de ontsluitingsstraat wordt uitgevoerd in beton, dikformaat, kleur rood.

De parkeervakken worden uitgevoerd in zwarte (antraciet) betonklinkers, dikformaat, met een vakaanduiding van witte klinkers. De trottoirs worden uitgevoerd in traditionele betontegels, formaat 30 x 30 cm, kleur grijs.

Verkeersdrempels worden voorzien van betonklinkers, dikformaat. Opsluitbanden worden uitgevoerd in beton in de kleur antraciet.



6.2 Inrichtingselementen

De verlichting

Voor de toekomstige locatie Molshoek is een vergelijkend warenonderzoek uitgevoerd ten aanzien van de openbare verlichting. In dit onderzoek zijn conventionele armaturen met led armaturen vergeleken. Samengevat is de conclusie dat het Armatuur Indal Stela zowel in aanleg als in energieverbruik als beste uit de bus kwam. Deze armatuur zal in de Molshoek dan ook worden toegepast.

De bruggen

De bruggen dienen functioneel, strak en ingetogen te zijn. Uitvoeren in beton of staal met kunststof dek. Dek voorzien van slijtlaag. Leuningen in staal uitvoeren in nader te bepalen kleur. Bij de gracht wordt gedacht aan eenvoudige stalen bruggen, in een donkere tint (kleurspectrum antraciet tot zwart).



Referentiebeelden bruggen



Basis kleur- materiaalpalet openbaar gebied



Bomen

6.3 Beplanting

Een hoofdkenmerk van het stedelijk landschap is de kanaalzone met een structuur van lange lijnen. De bomenrijen versterken de landschappelijke structuur. In de huidige structuur vallen de bomenrijen met populieren op door hun hoogte.

Voor de beplanting is gekozen voor een opzet die recht doet aan de ruimtelijkheid van de kanaalzone en daarnaast het stratenpatroon begeleidt.

Bij de kanaalzone zal de bestaande watergang aan de westkant van het tramtracé worden verbreed. De sloot en de bomenrij aan de oostkant van het tramtracé zal verdwijnen. Aan die zijde is de nieuwe ontsluitingsstraat geprojecteerd.

Voor de nieuw te planten bomen langs de ontsluitingsstraat aan de kanaalzijde worden zuileiken voorgesteld. Dit type past goed in de landschappelijke structuur en groeit in compacte vorm (zuilvormig).

De bestaande en de nieuw toe te voegen bomenrijen accentueren het lengte profiel van de kanaalzone.

Tussen de watergang en de ontsluitingsstraat is een wandelpad opgenomen die de verwijzing vormt naar het vroegere tramtracé. Dit wandelpad biedt een directe verbinding naar het bestaande park aan de zuidkant van Molshoek en richting het Haringvliet.

De bestaande singel aan de oostzijde zal worden aangepast aan het nieuwe profiel. De waterbreedte zal hierbij nagenoeg hetzelfde blijven. De bestaande bomenrij langs de volkstuinten en het bedrijventerrein zal in verband met het nieuwe profiel worden vervangen door een nieuwe bomenrij. Voor de nieuw te planten bomen langs de singel en langs de verbindingsstraten wordt gedacht aan de *Pyrus*.

Voor de hoven wordt gekozen voor een specifieke invulling, qua verharding, kleur en beplanting. Voor de bomen in de 2 hoven kan per hof een specifieke keuze worden gemaakt. Gedacht wordt in de sfeer van bloesem, *malus*, *prunus*, *robinia*, etcetera.

De groen- en speelplek aan de zuidkant van het plan zal een grasvlak krijgen waar enkele losse grote bomen staan (bijv. kastanje). Voor de haag wordt gekozen voor de haagbeuk (*Carpinus betulus*). Ook de aansluitingen tussen privétuinen en openbaar zal haagbeuk zijn.

De bomen

In het algemeen dienen de bomen de kans te krijgen om te kunnen volgroeien. In dit kader is het beter iets minder bomen te planten dan te veel, zeker als die het niet gaan redden. Passende onderlinge afstanden in afstemming op de openbare verlichting.

6.4 Trambaanpad

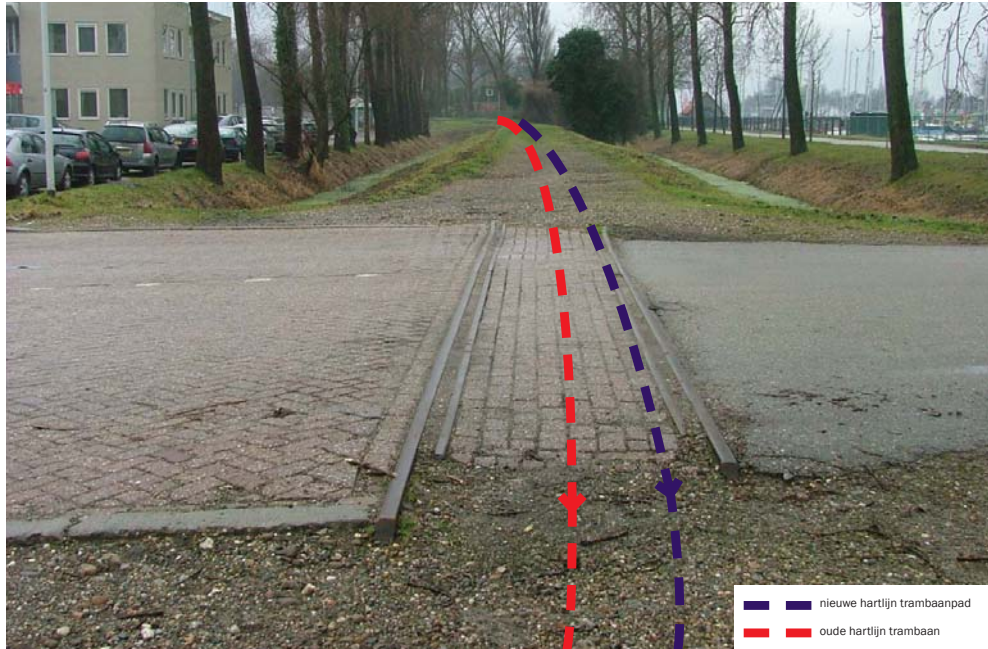
Het Trambaanpad, de voormalige trambaan, is van historische waarde voor Hellevoetsluis. Het is van belang voor de toekomst dat deze voormalige trambaan herkenbaar aanwezig blijft in het plan. Het trambaanpad is geïntegreerd in het plan en wordt verbijzonderd door het materiaalgebruik en de historische verwijzing naar het oude tracé. Ter plaatse van het park behoudt het trambaanpad haar oorspronkelijke hoogteligging waardoor het tracé een bijzonder element is in het plangebied.

Het oude tracé wordt uitgevoerd als een bijzonder wandelpad in het groen. Dit wandelpad is bedoeld als een verwijzing naar de vroegere trambaan en zorgt voor een route in een lange lijn tussen de Veerhaven en het winkelcentrum. Een klein deel van de trambaan is momenteel nog te ervaren ter plaatse van het bedrijventerrein. In het stedenbouwkundig plan wordt de continuïteit en eigenheid van het tracé weer in ere hersteld. De toekomstige bewoners zullen voor het dagelijkse omteje gebruik kunnen maken van dit pad naar het park, ten zuiden van het plangebied, naar het Veerhavengebied of in de toekomst naar het centrum. Samen met de groene ruimte rondom het Veerhavengebied wordt daarmee het uitloop gebied voor de bewoners aantrekkelijk.

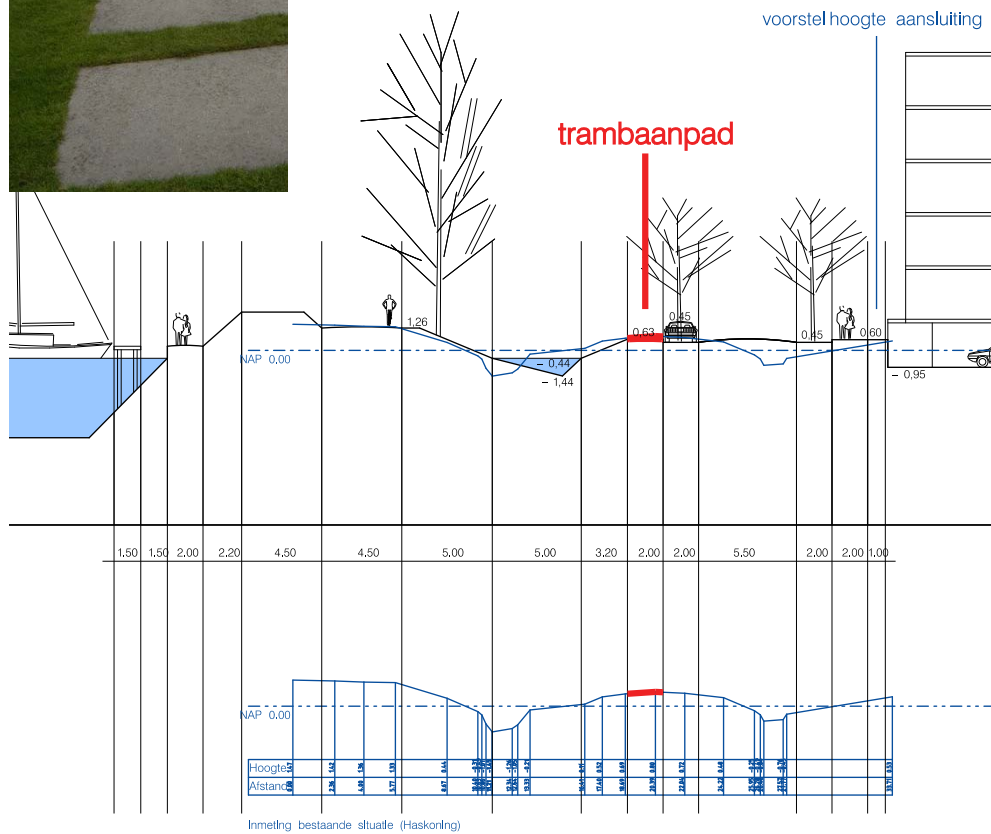
Het voormalige tramtracé zal op een bijzondere wijze worden verhard en worden gecontinueerd in het plangebied van Molshoek en in het plan Veerhaven en het gebied ertussen. Wellicht is het haalbaar het oude stukje tracé in het pad op te nemen. Het wandelpad ligt nagenoeg op het voormalige tracé. Dit wandelpad zal geheel in het teken staan van de voormalige trambaan, om dit beeld te versterken kan gedacht worden om langs dit wandelpad toegepaste en/of geïntegreerde kunst aan te brengen die verwijst naar de oude trambaan.



Verhoogd gelegen Trambaanpad (zuidelijke entree)

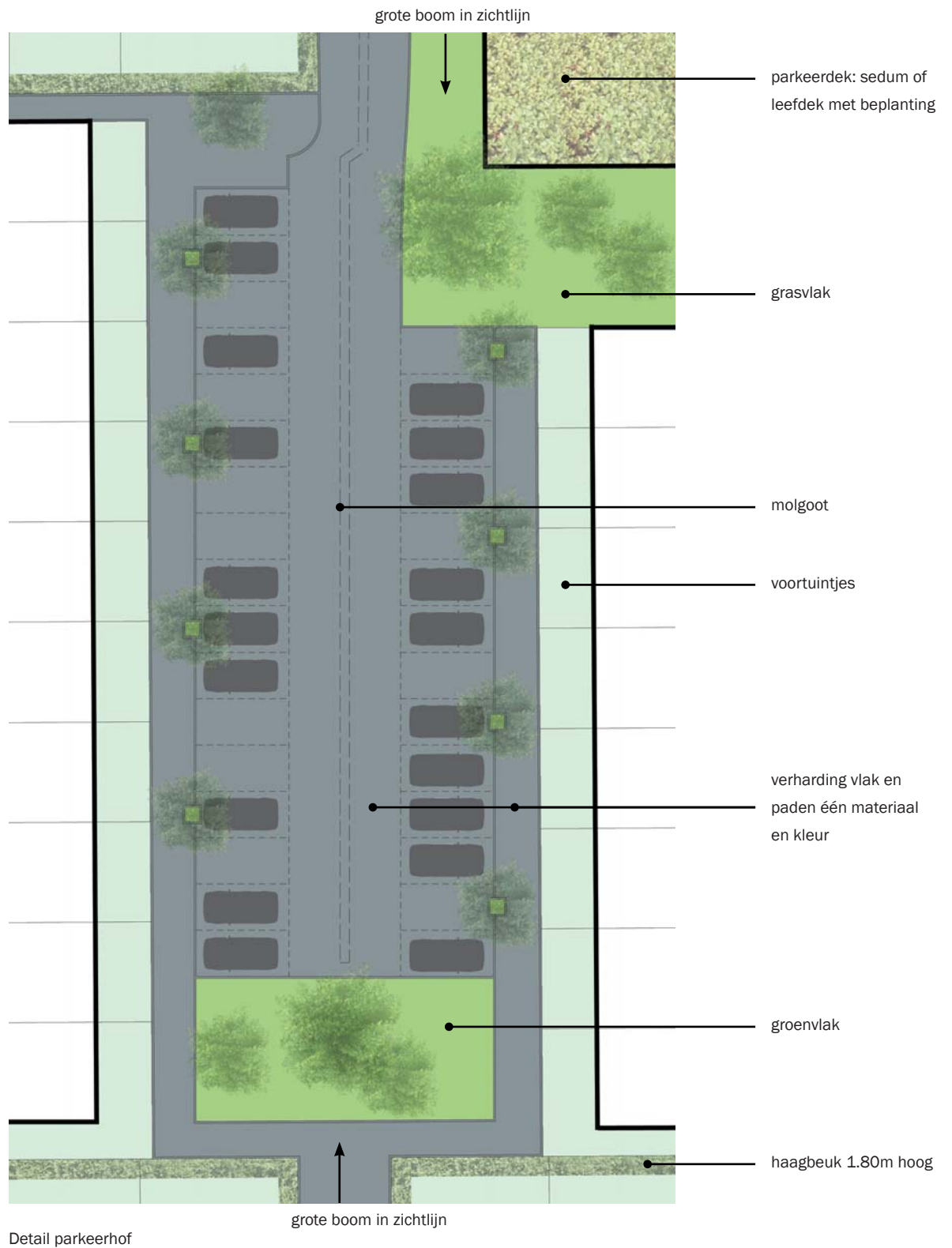


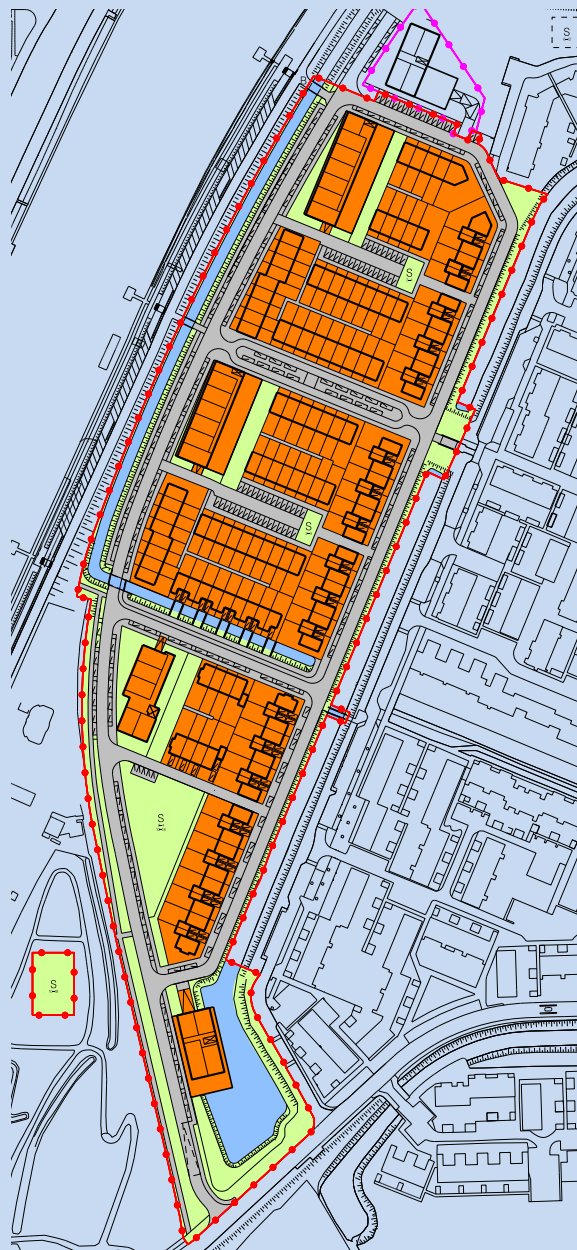
Ligging en vorm trambaanpad



Profiel met ligging trambaanpad (profiel 1)

6.5 Inrichtingsvoorstel parkeerhof





	plangebied	59000m ²	100,0%
	wonen / uitgeefbaar	24862m ²	42,2%
	verkeer	18249m ²	30,9%
	groen	10748m ²	18,2%
	water	5141m ²	8,7%
	spelen		
	brug geschikt voor gemotoriseerd verkeer		

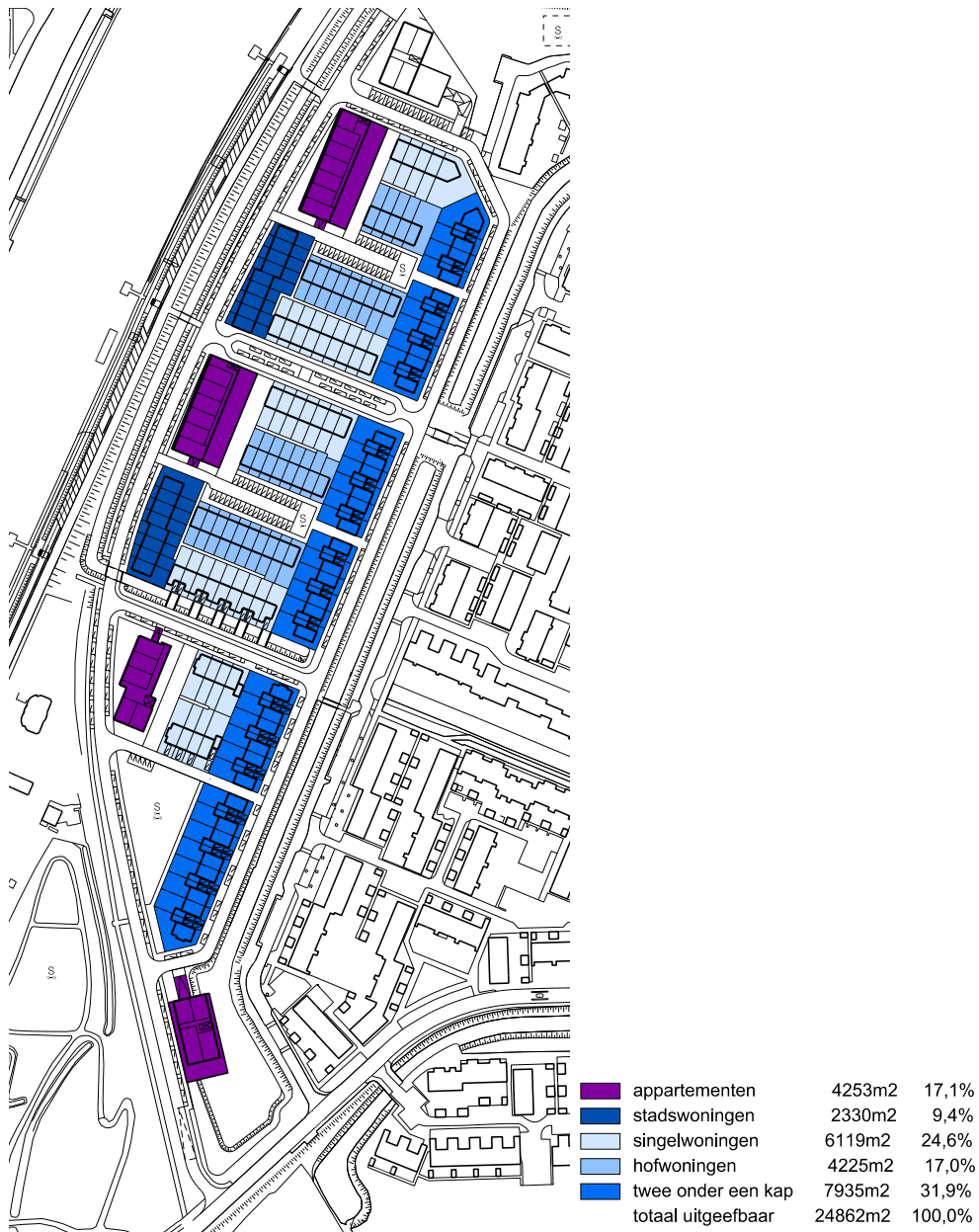
Grondgebruik plangebied

7 Planuitwerking

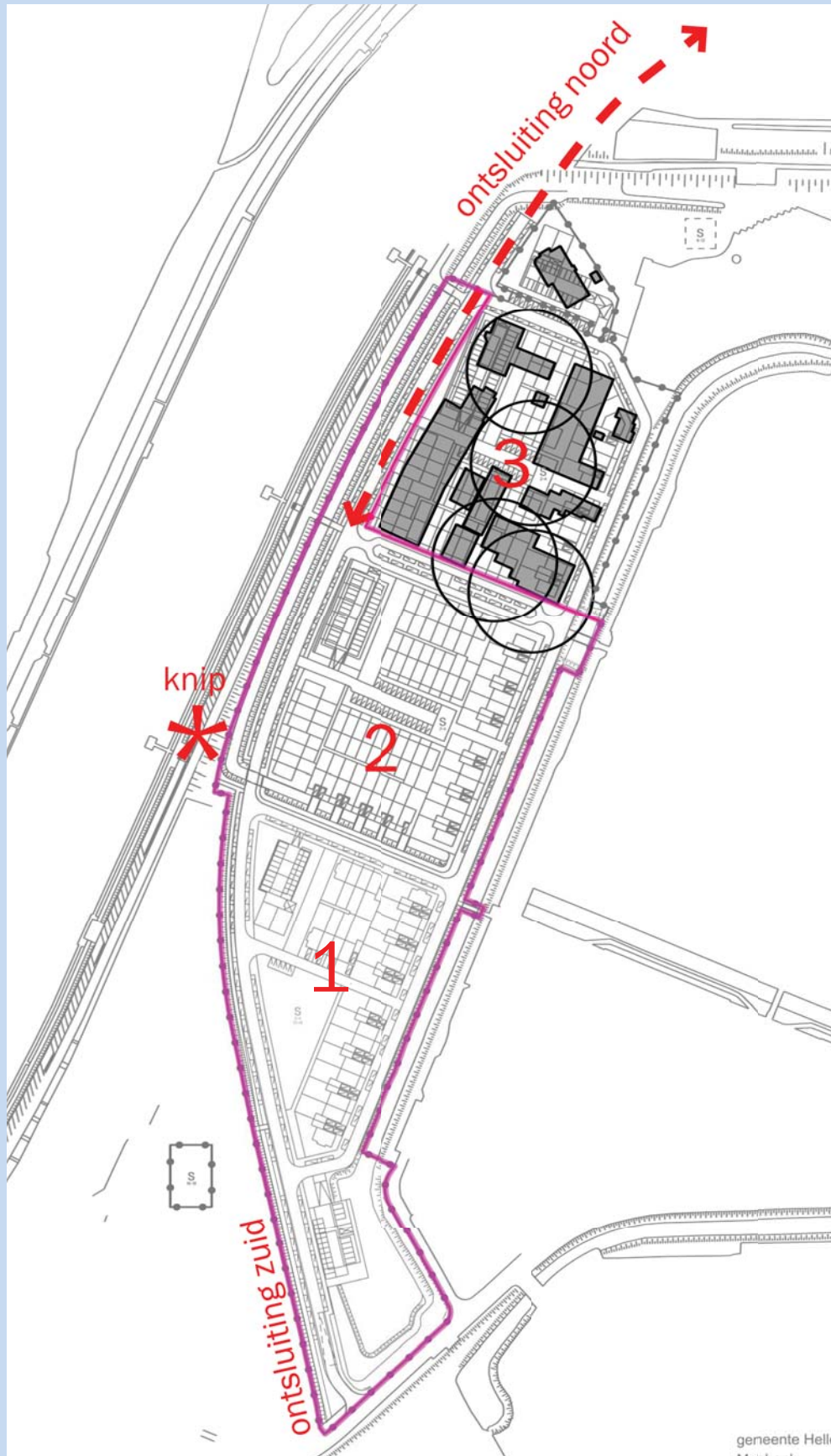
7.1 Grondexploitatie

Voor het plan Molshoek is een grondexploitatie opgezet, gebaseerd op de tekeningen Grondgebruik en grondgebruik 'specifiek wonen'. De gemeente en van Wijnen zullen de verschillende onderdelen van de grondexploitatie in overleg invullen, zoals afgesproken in de overeenkomst. Het verkavelingsmodel heeft nu 228 woningen.

De noordelijk gelegen appartementen kavel maakt geen deel uit van de grondexploitatie Van Wijnen. Het betreft een op zich zelf staand plan. Stedenbouwkundig sluit het aan op het plan Molshoek. Bij de ontwikkeling is rekening gehouden met een voorziening om tijdens de ontwikkelingsfase een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer in noordelijk richting mogelijk te maken (via de Kanaalweg OZ).



Grondgebruik 'specifiek' (wonen)



Fasering Molshoek

7.2 Fasering Molshoek

Het plan zal gefaseerd ontwikkeld worden. Het plangebied is opgedeeld in 3 deelgebieden. In de deelgebieden 1 en 2 is de verwerving in een ver gevorderd stadium. In verband met milieuhinder zal firma Haringvliet in fase 2 zeker verworven moeten zijn. De twee milieucirkels uit fase 3 die qua hinder fase 2 overlappen, zijn vergunningen op panden die inmiddels in bezit zijn van Van Wijnen.

De ontwikkeling van deelgebied 1 zal ontsloten worden op de zuidelijke ontsluiting. Door middel van een afsluiting in de Kanaalweg OZ zal er geen vrachtverkeer meer over de Kanaalweg OZ in zuidelijke richting rijden. Bij de ontwikkeling van deelgebied 2 zal de noordelijke ontsluiting mogelijk worden gemaakt.

Op dit moment zal een bestemmingsplanprocedure worden voortgezet waarin de deelgebieden 1 en 2 zijn opgenomen. Dit vanwege het feit dat de grond in deze deelgebieden op één perceel na in eigendom is van gemeente, danwel van de projectontwikkelaar en voor deze 2 deelgebieden een sluitende grondexploitatie is. Omdat dit nog niet geldt voor fase 3, zal voor deze fase te zijner tijd een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen.

7.3 Aansluiting Molshoek - Veerhaven

De plannen Veerhaven en Molshoek zullen vanuit een integrale ruimtelijke visie nader op elkaar worden afgestemd. In een later stadium van de planvorming van Veerhaven zal er ten aanzien van het gebied tussen Molshoek en Veerhaven conceptueel moeten worden nagedacht over de ruimtelijke relatie tussen beide plangebieden.



Stedenbouwkundig plan Molshoek in het toekomstbeeld van de kanaalzone

7.4 Inrichtingsvisie kanaaloever

Een integraal plan voor de oeverinrichting zal in een later stadium worden opgepakt. Dit plan zal de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en de recreatieve mogelijkheden langs het kanaal benadrukken.

