

BEELD KWALITEITSPLAN

SPOORSINGEL TE SCHOONHOVEN | IOV VAN WIJNEN WEST | 09 JAN '23 | WERKNR: 18-1510



Stationsstraat



INHOUDSOPGAVE

Omgeving, fotos locatie

Historische betekenis van de plek

De aansluiting op het omliggend stedelijk weefsel

Openbare ruimte, collectieve ruimte, en aanwezige groenstructuren

Inpassing van het plan qua identiteit en materialisatie

FOTOS VAN DE LOCATIE



FOTOS VAN DE LOCATIE



HISTORISCHE BETEKENIS VAN DE PLEK

De locatie is een plek rijk aan historie.

Van oorsprong ligt op de punt van het bastion, onderdeel van de oude vestingwerken, op het huidige parkeerterrein van het busstation. De bomerij en de spoorsingel volgen de lijn van de oorspronkelijke stadswallen.

De locatie vormt de huidige rand tussen de stad en het slagenland-schap, waarin de landschappelijke structuur nog duidelijk leesbaar is, en de boerderijen op hun langgerekte kavels tot tegen de rondweg liggen. Uit een latere periode stamt het spoor, en het bijbehorende Stationsgebouwtje.

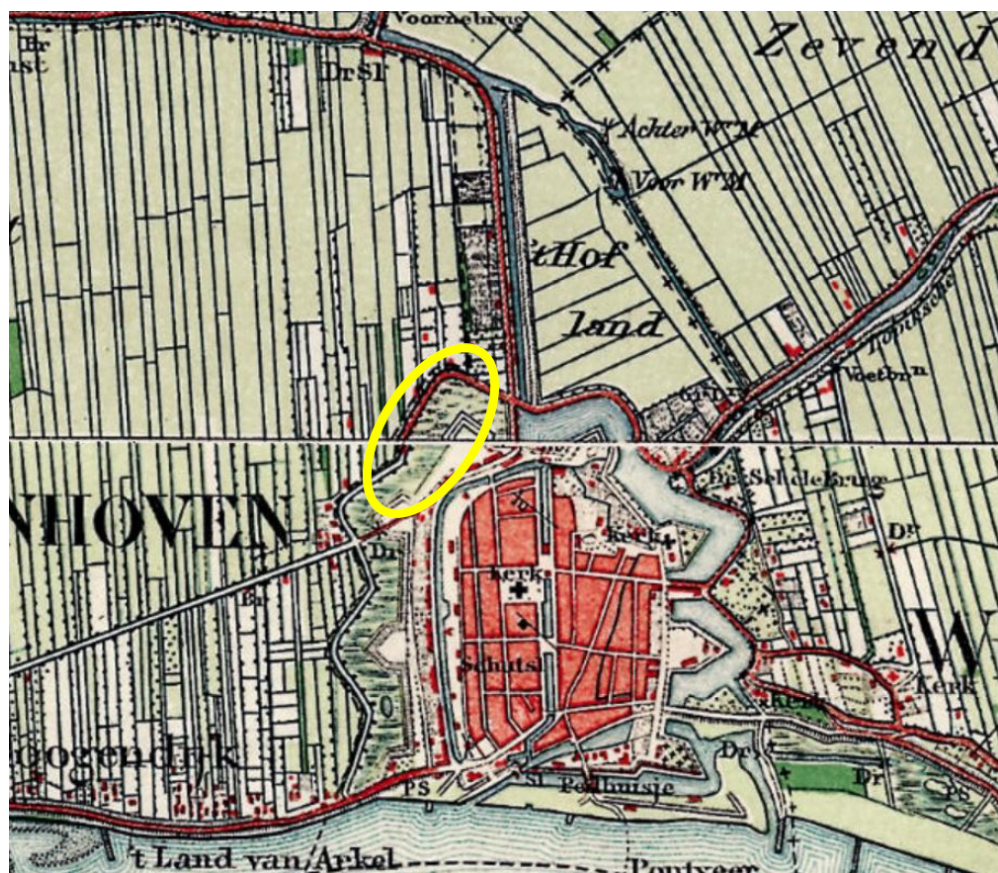
Het spoor heeft over het huidige terrein van de spoorzone gelopen. De huidige bebouwing op de locatie is de voormalige remise van de bus, en ligt gedraaid ten opzichte van de spoorsingel. De verschillende tijdslagen zijn op de locatie nog goed lees- en voelbaar, en het behoud hiervan, of het refereren hieraan, vormt een belangrijk ingrediënt van het nieuwe plan.

Zo blijft de historische hoofdstructuur van de Spoorsingel in tact. Het huidige landweggetje met de bomen is buiten de plangrens gelegd, en blijft onaangetast.

De doorzichten vanaf de Spoorstraat naar het achterland zijn belangrijke assen in het plangebied. Op een aantal plekken komen dwarsverbindingen, waardoor zichtlijn en tussen stad en landschap gehandhaafd blijven.

Historische referenties kunnen op verschillende wijze gelegd worden. Dit zou bij voorbeeld kunnen in het plein achter het station. Op deze plek waar oorspronkelijk het bastion gelegen heeft, zou een verwijzing in de vorm van een motief in de straat, een zitelement of wordt de relatie op een andere manier gelegd kunnen worden. Dit dient in een verdere uitwerking meegenomen te worden. Ook zou het stationsgebouwtje aangepakt kunnen worden, waardoor het gebouw de aandacht krijgt die het verdient. De plek waar voorheen het spoor lag, kan worden vormgegeven als een informele voetgangers route door het midden van het plan gebied.





AANSLUITING OP OMLIGGEND STEDELIJK WEEFSEL

De huidige bebouwing langs de Spoorstraat heeft twee karakters;

Aan de stadskant wordt de bebouwing gevormd door woningen uit de periode tussen begin 20e eeuw. Een groot deel van de woningen heeft stijlkenmerken uit de jaren'30, zoals grote dakrand-overstekken, erkers, en bijzondere entreepartijen. Er zijn ook een aantal woningen uit later periodes, met een minder rijke detaillering, maar wel met kenmerkende kapvormen. Het grootste deel van de woningen bestaat uit samengestelde rijtjes, waarbij eenheden van 4 tot 6 woningen gekoppeld zijn tot langere rijen. Er zijn echter ook een aantal vrijstaande, en een enkele 2-1 kapper langs de Spoorstraat aanwezig. De bebouwing vormt een sterke, maar gevarieerde straatwand, waarin met name 2-laags woningen met kap afgewisseld worden met een aantal lagere woningen. De woningen liggen redelijk in de zelfde rooilijn, met voornamelijk ondiepe voortuinen.

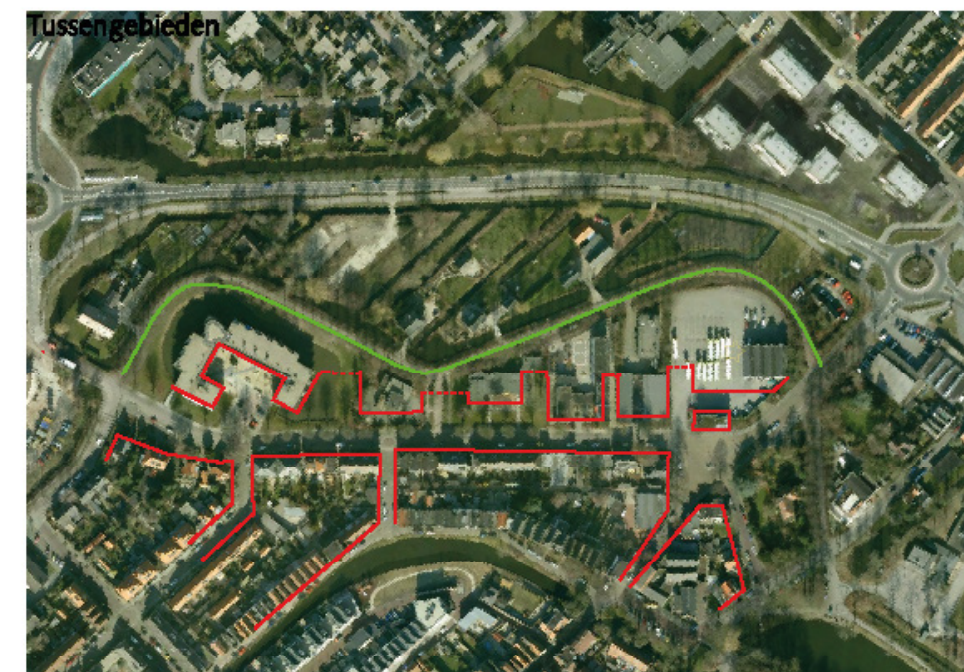
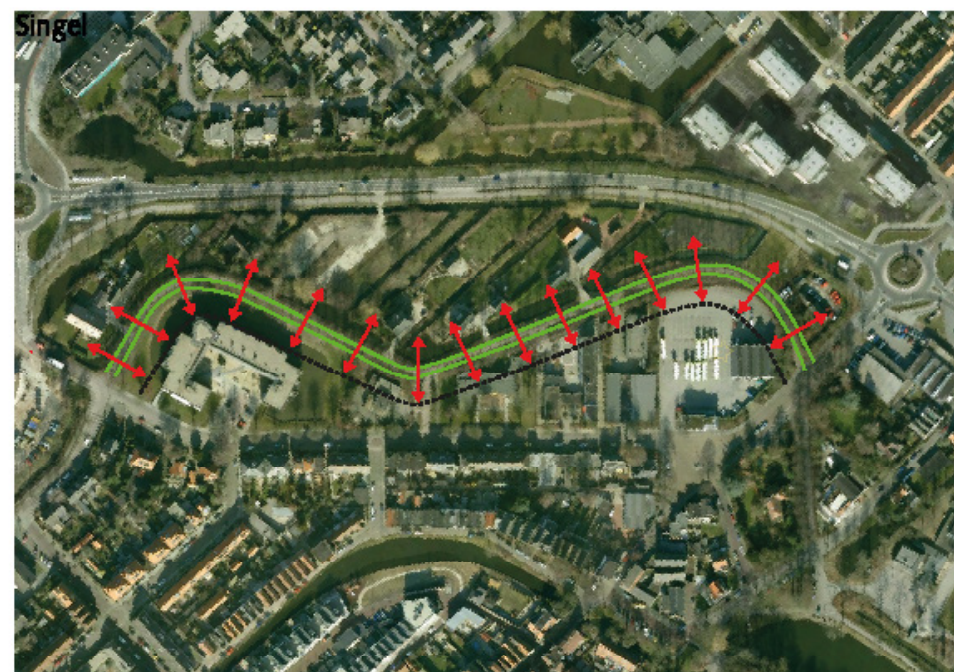
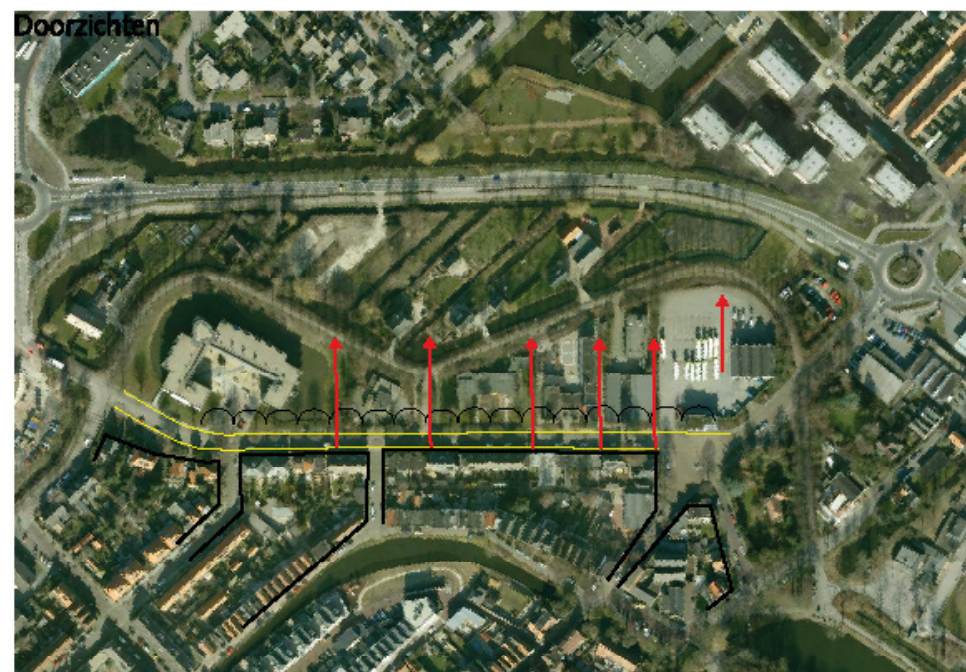
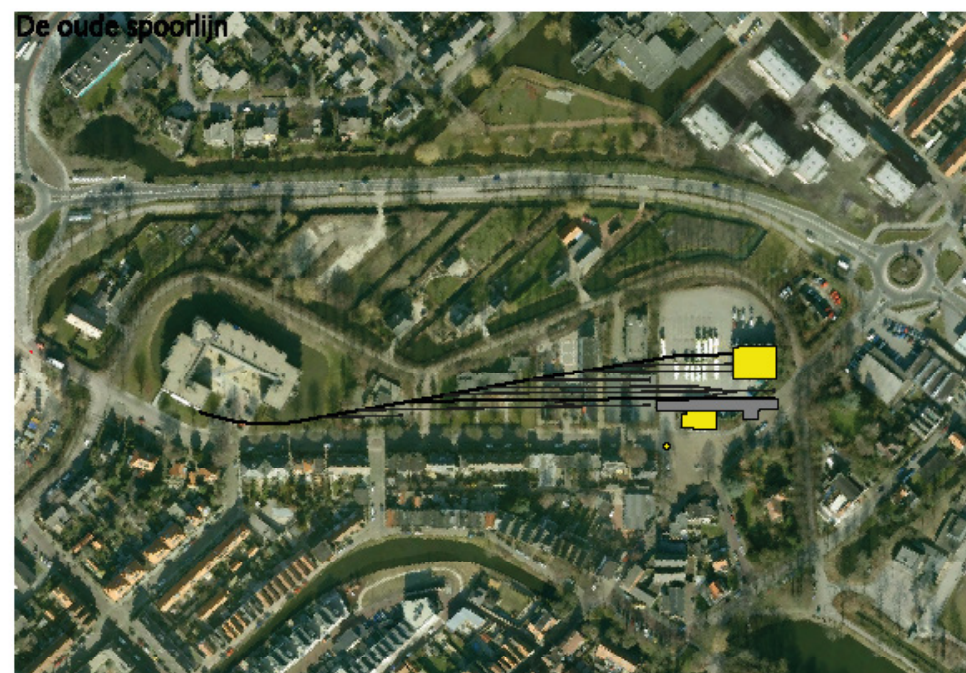
De overzijde van de Spoorstraat heeft een totaal ander karakter. Grotere, eenvoudige gebouwen liggen als volumes in het groen van de Spoorzone. Deze volumes (de bibliotheek, het groene kruisgebouw, de Bastille) zijn eenvoudige metselwerk gebouwen van tussen de 1 en 2 bouwlagen, en liggen ruim terug ten opzichte van de Spoorstraat. Het woongebouw op de kop, Waterhof, is een woongebouw in 3 tot 4 lagen, en refereert met zijn vorm ook aan de historische structuur van de Spoorzone. Tussen de huidige bebouwing door zijn mooie doorzichten naar de Spoorsingel en het achterland aanwezig.

In het BKP voor de Spoorzone sluiten wij aan op het eigen karakter van de huidige bebouwing. Tegelijk reageren wij op de bestaande straatwand aan de zuidzijde van de Spoorstraat. In plaats van de huidige losse en open structuur, maken wij de straatwand af op ruime afstand van de tegenoverliggende woningen. Er dient voldoende ruimte te zijn voor de herinrichting van de Spoorstraat, met 2-zijdig dit parkeren, ruime trottoirs, een bomenrij en mooie diepe voortuinen met een groene haag aan de noord-kant van de straat. Sprongen in de rooilijn en de terugliggende rooilijnen zijn middelen die kenmerkend zijn voor de oorspronkelijke bebouwing. De schakeling van de rijtjes woningen van verschillende typologie en hoogte, afgewisseld met doorzichten en dwarsverbindingen, is een doorzetting van de structuur aan de zuidzijde van de straat. De blokjes bestaan uit maximaal 7 woningen op een rij. Ook het variëren in hoogte, waarbij wij drie lagen met kap afwisselen met drie lagen bebouwing met schijngevel, en twee lagen met kap, sluiten aan op de bestaande bebouwing. Deze middelen maken het gevarieerde straatbeeld op een logische manier af.

Ter plaatsen van de entree van Schoonhoven, aan de oostzijde van ons plan, is ruimte voor een appartementengebouw in 5 lagen ontworpen. Dit gebouw volgt de structuur van de Spoorsingel, en benadrukt de entree van de stad. Het parkeren voor dit blok wordt uit het zicht gehaald en verdwijnt onder een gemeenschappelijk dek met binnentuin. Dit blok biedt een logisch tegenwicht aan het appartementengebouw aan de andere zijde, de Waterhof.

De noordkant, waar de nieuwbouw aansluit op de Spoorsingel, krijgt een groen en informeel karakter. Ook zijn de woningen lager, 1 laag met kap. Aangezien op een aantal plekken ook de achterkanten van de bergingen in het zicht komen, wordt in het ontwerp en in de verdere uitwerking veel aandacht besteed aan een zorgvuldige en groene inpassing.





BEBOUWINGSSTRUCTUUR EN GROENSTRUCTUUR

In de huidige situatie vallen historische structuur en groen structuur samen. De Spoorsingel vormt de groene noord rand, de Spoorstraat de meer stedelijke zuidkant.

Ook in de nieuwe situatie ontstaat een raamwerk van groene assen en plekken. Aangezien er verdicht wordt verdwijnt een deel van het groen van het huidige plan gebied. Echter ontstaan in het midden gebied, waar de wandelpaden over het voormalig spoortrace lopen, een route met verschillende collectieve plekken. Deze worden door de wandelroute met elkaar verbonden.

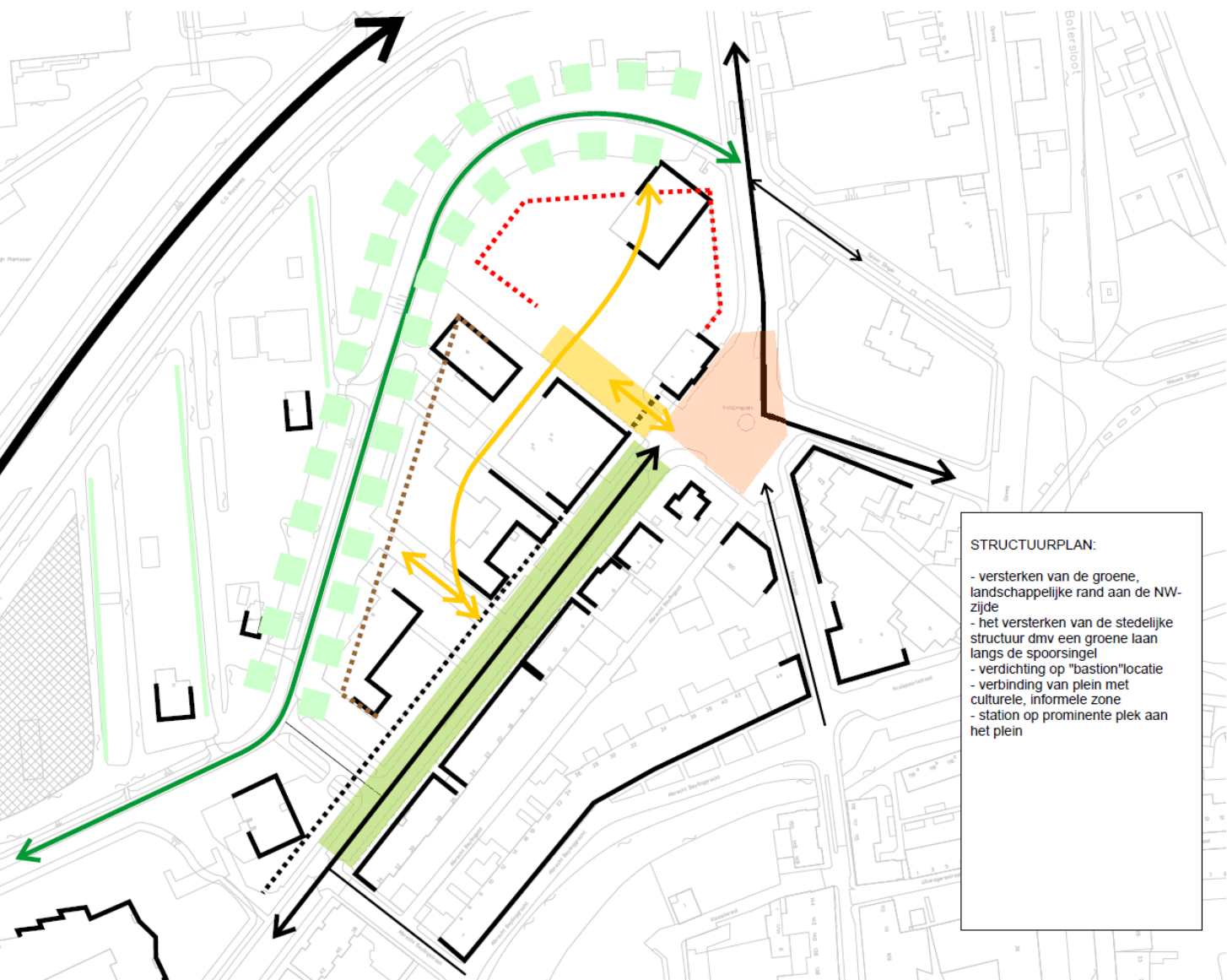
De doorzichten en verbindingen met het agrarische landschap vormen hier ook een onderdeel van. De groene hoofdstructuur van de Spoorstraat en de Spoorsingel worden versterkt.

Langs de Spoorsingel wordt aan de oostzijde een wadi gerealiseerd, en het parkeren van het plangebied wordt van de Spoorsingel afgeschermd met groene hagen. Ook langs de Spoorstraat wordt het groene karakter versterkt. De woningen krijgen diepe voortuinen, omzoomd met hagen, en er worden bomen geplant langs de Spoorstraat. Op deze manier vormt de openbare ruimte een groen raamwerk, waar de bebouwing in opgenomen wordt.

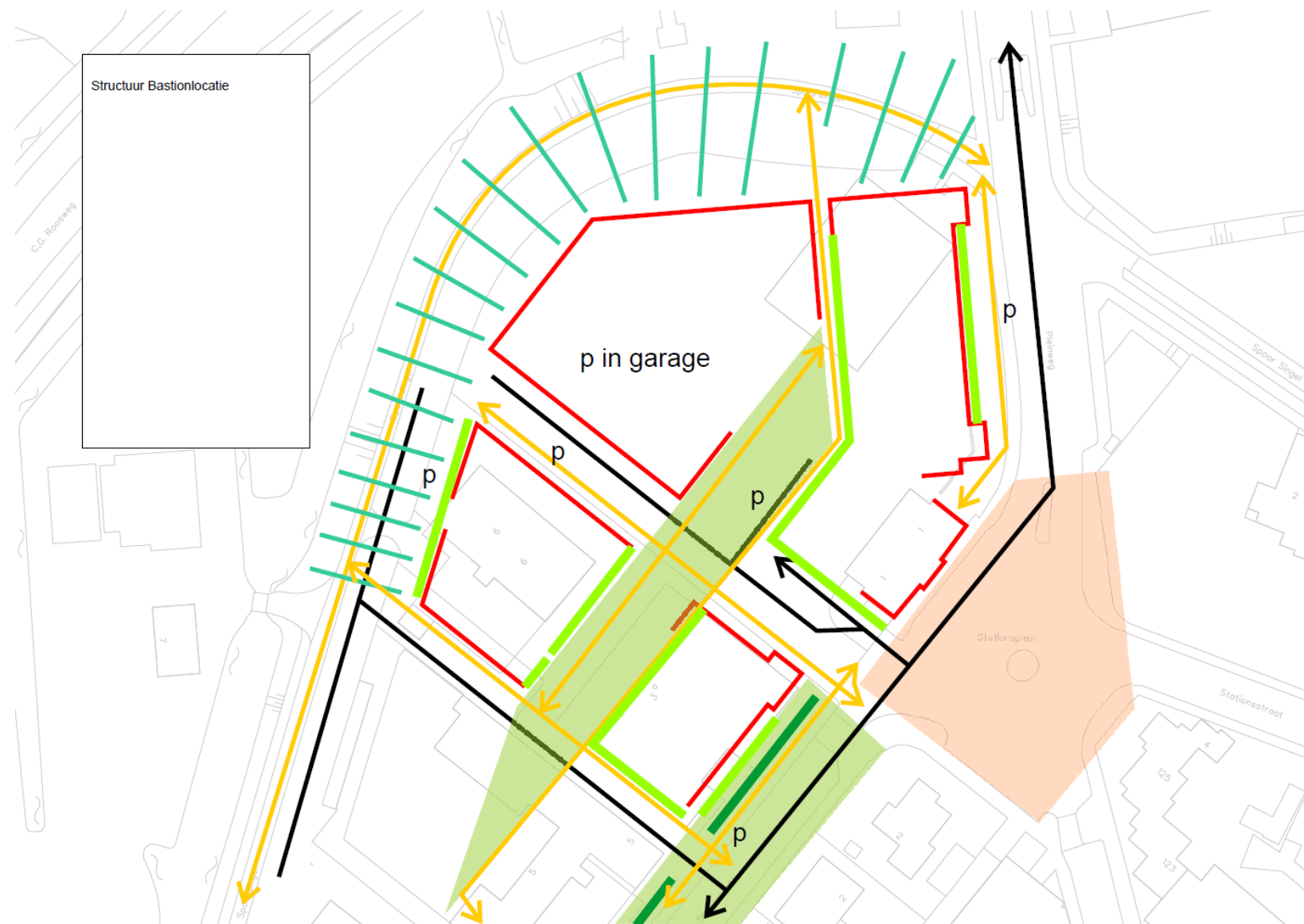


huidige bebouwingsstructuur

versterken groen



structuur



structuur bastionbebouwing/ entree Schoonhoven

INPASSING VAN HET PLAN

De huidige locatie heeft een sterke eigen identiteit.

Deze identiteit zit deels in de structuur, zoals eerder besproken. De typologie en de schaal van de huidige bebouwing wijkt af van de woningen aan de zuidkant van de Spoorstraat. Ook qua functie heeft het gebied zijn eigen identiteit.

De huidige Spoorzone vormt een overgang tussen het stedelijk weefsel enerzijds, en het agrarische slagenlandschap anderzijds. Ook qua schaal en uitstraling heeft het gebied zijn eigen identiteit. De huidige bebouwing bestaat uit heldere volumes in een groene omgeving. Samen met de busremise refereren ze aan een meer utilitaire architectuur.

In het nieuwe plan komt er woningbouw op de locatie. Hierdoor ontstaat meer samenhang met het omliggend stedelijk weefsel. Het afmaken van de Spoorstraat zorgt voor meer samenhang tussen het plangebied en zijn omgeving.

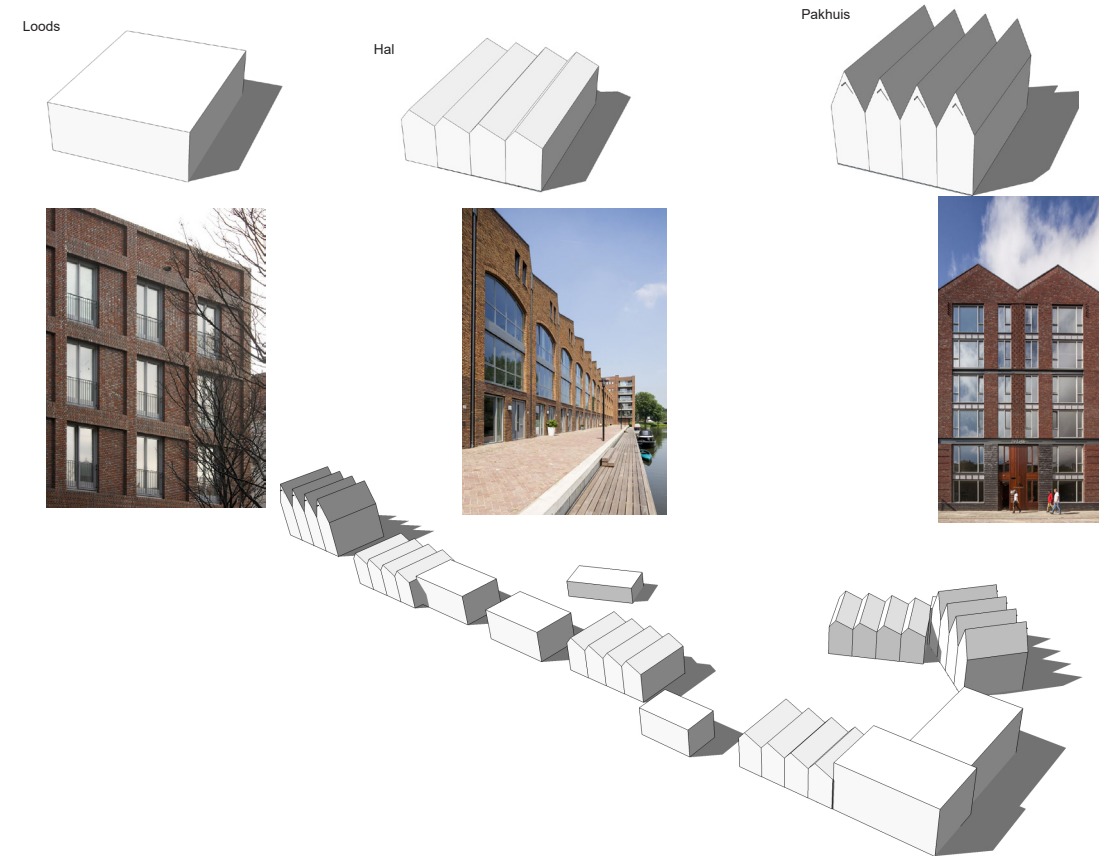
Uitgangspunt van het BKP is dat het plangebied zijn eigen, unieke identiteit behoudt. Dit realiseren we door de structuur, de historische verwijzingen, het groene framework met openbare en collectieve plekken, en door middel van de architectuur.

Voor het BKP hebben wij gezocht naar een eigen architectuurbeeld, wat verwijst naar het meer utilitaire karakter van de bestaande bebouwing. Daarnaast geven we invulling aan de voorkeur van de omwonenden, welke via een participatietraject bij het plan betrokken zijn. Zij spreken hierin de voorkeur uit voor een meer klassieke architectuur.

Dit heeft geleid tot een robuuste uitstraling met een eigen karakter. Zowel uit het plangebied als uit de omgeving zijn elementen gehaald om een eigen identiteit te creëren.

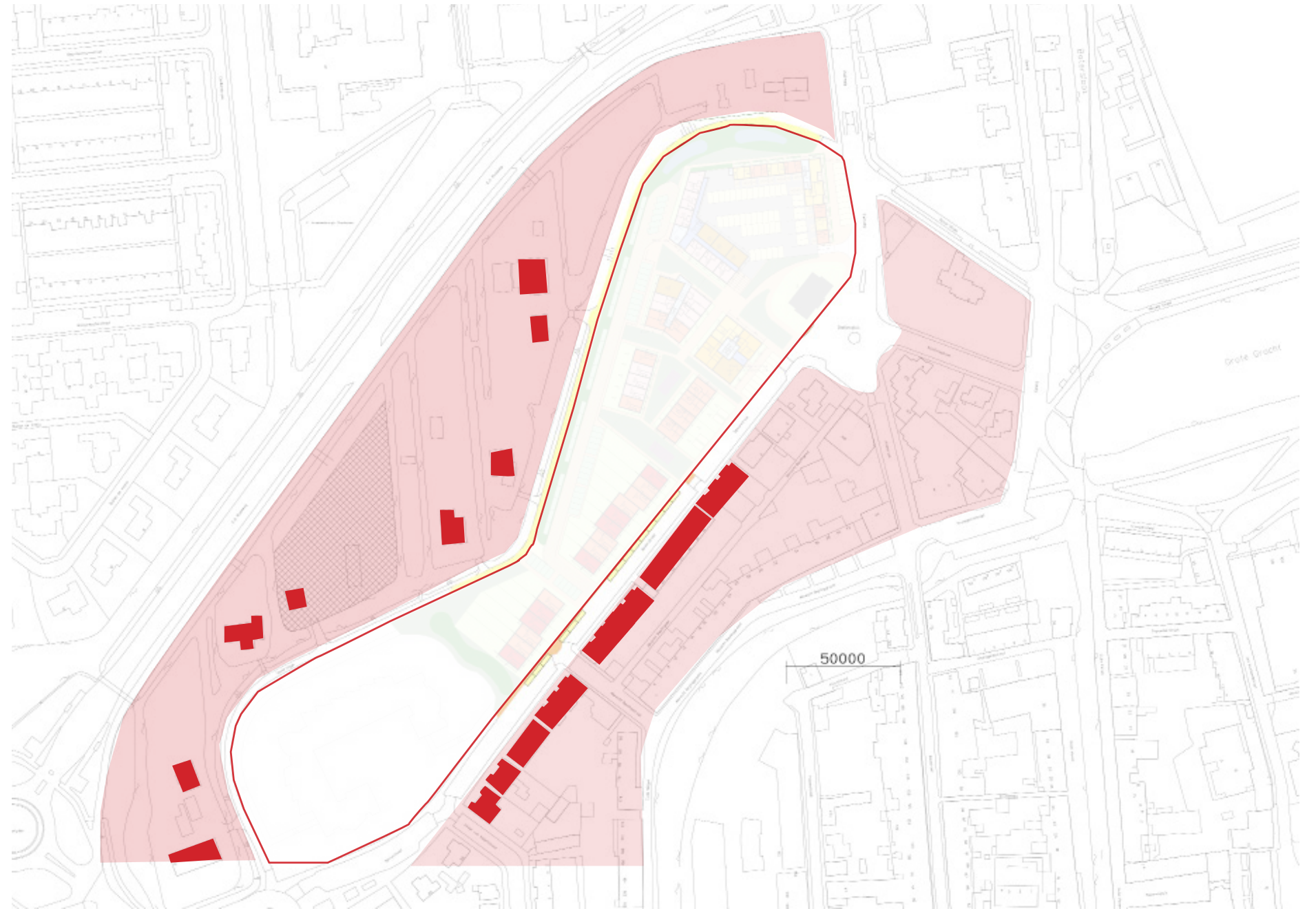
Zo verwijzen metselwerkverbanden en gevelkapellen naar een meer industriële karakter. Echter refereren tuitgevels en gootdetails meer naar een klassieker karakter.

Op deze manier hebben wij getracht niet een uitgesproken klassiek of industrieel beeld te creëren, maar een plan in samenhang met zijn omgeving, maar met een eigen, herkenbare sfeer.



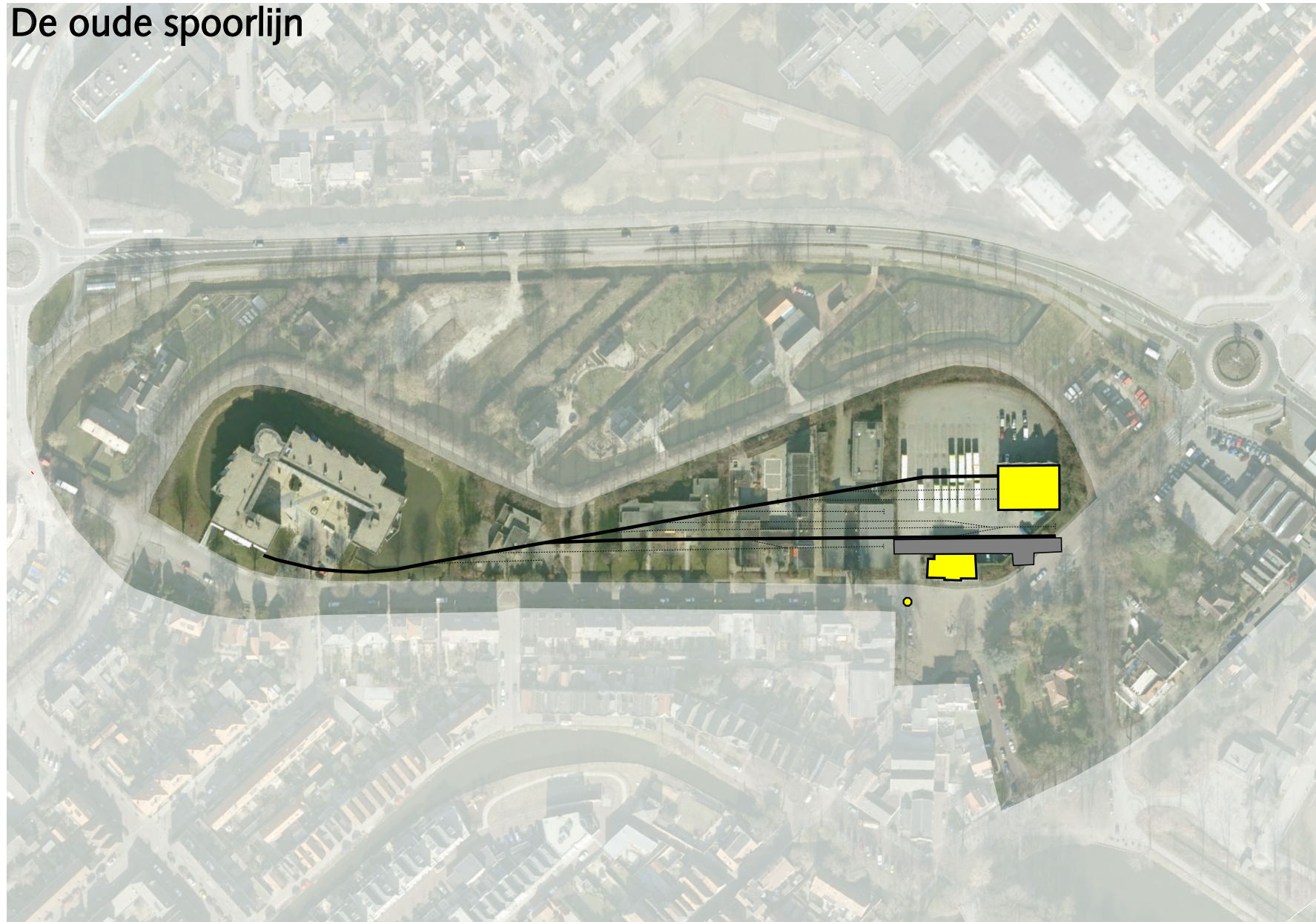


ARCHITECTUUR UIT RANDBEBOUWING

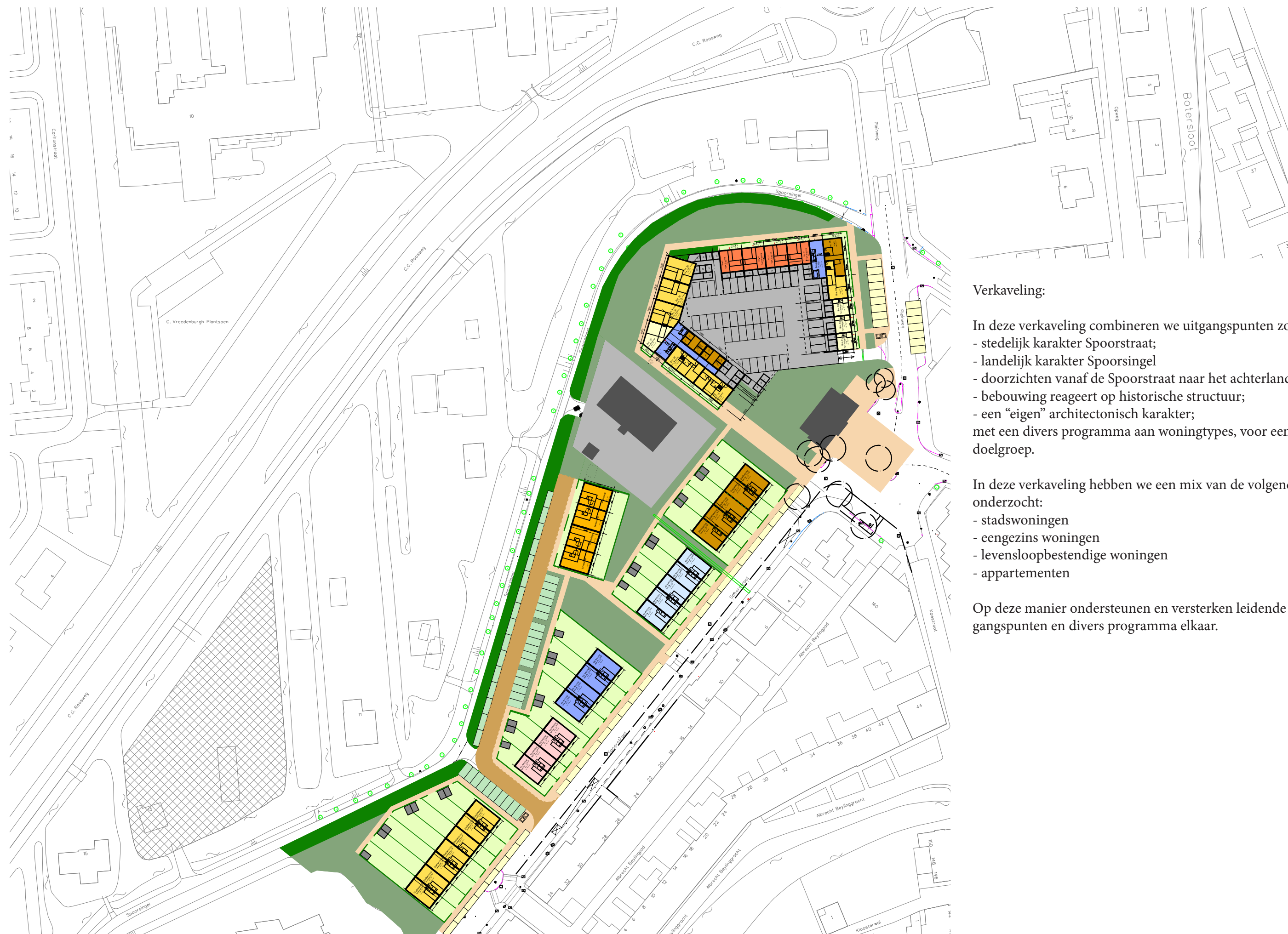


ARCHITECTUUR IN PLANGEBIED

De oude spoorlijn



STEDENBOUWKUNDIGE VERKAVELING



Verkaveling:

In deze verkaveling combineren we uitgangspunten zoals:

- stedelijk karakter Spoorstraat;
 - landelijk karakter Spoorsingel
 - doorzichten vanaf de Spoorstraat naar het achterland;
 - bebouwing reageert op historische structuur;
 - een "eigen" architectonisch karakter;
- met een divers programma aan woningtypes, voor een brede doelgroep.

In deze verkaveling hebben we een mix van de volgende types onderzocht:

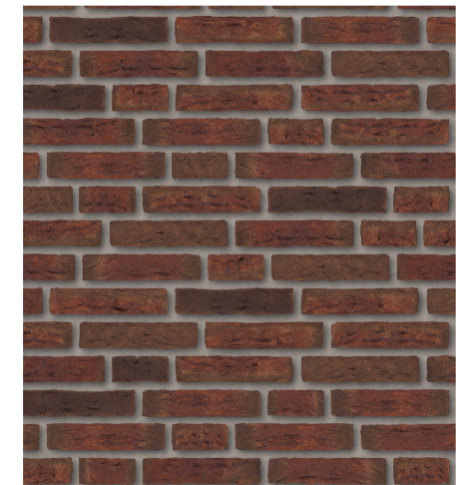
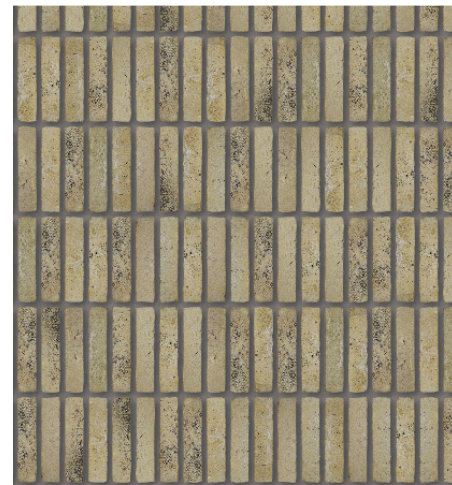
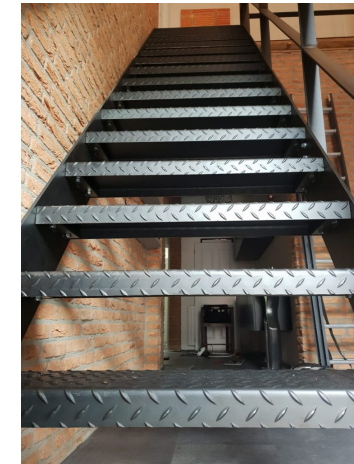
- stadswoningen
- eengezins woningen
- levensloopbestendige woningen
- appartementen

Op deze manier ondersteunen en versterken leidende uitgangspunten en divers programma elkaar.

REFERENTIEBEELDEN



OPZET KLEUR EN MATERIALEN



Strakke zwarte dakpannen

Industriële 'look' kozijnen

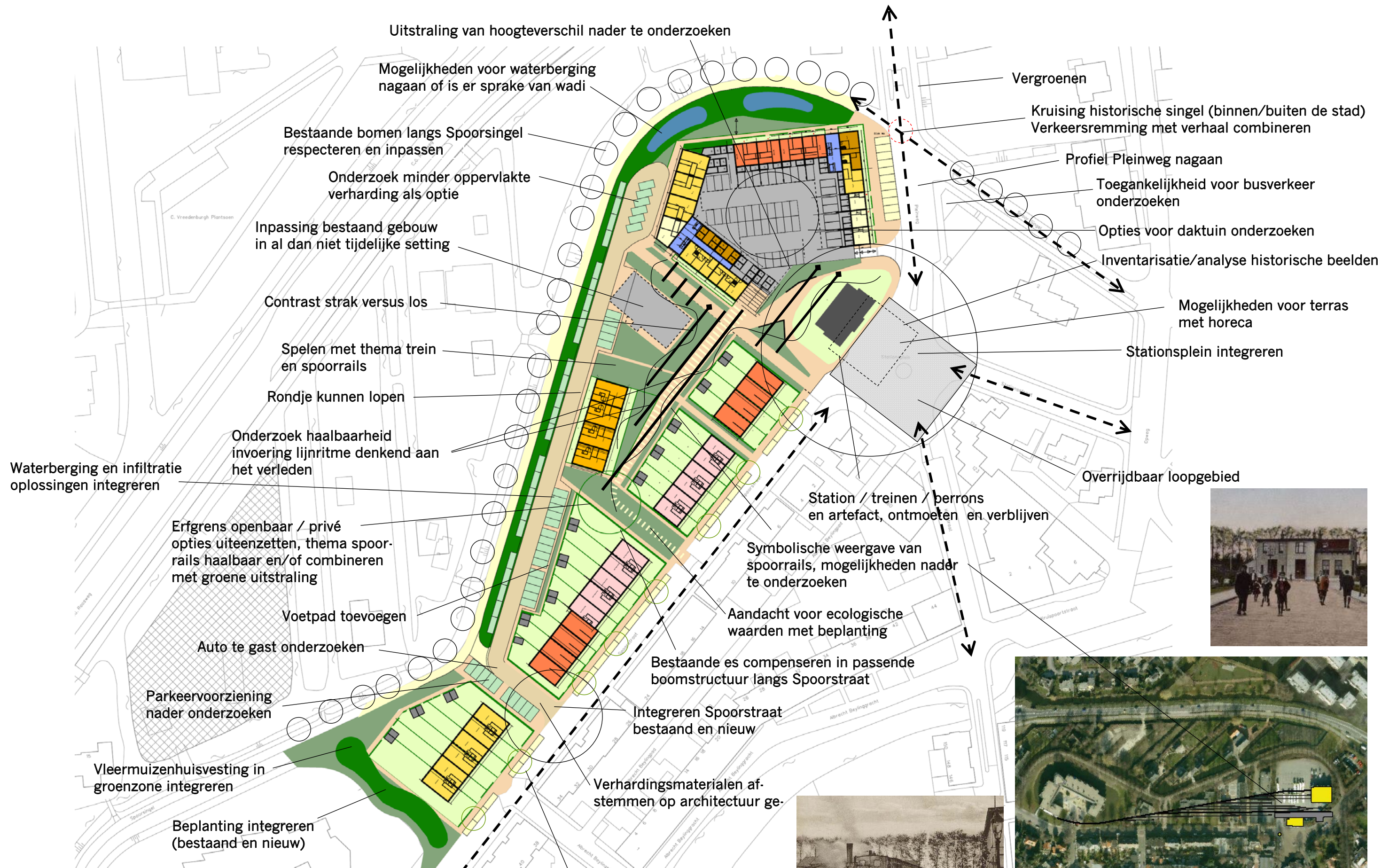
Stalen balkonplaten en hekken

Robuste stalen vluchttrappen

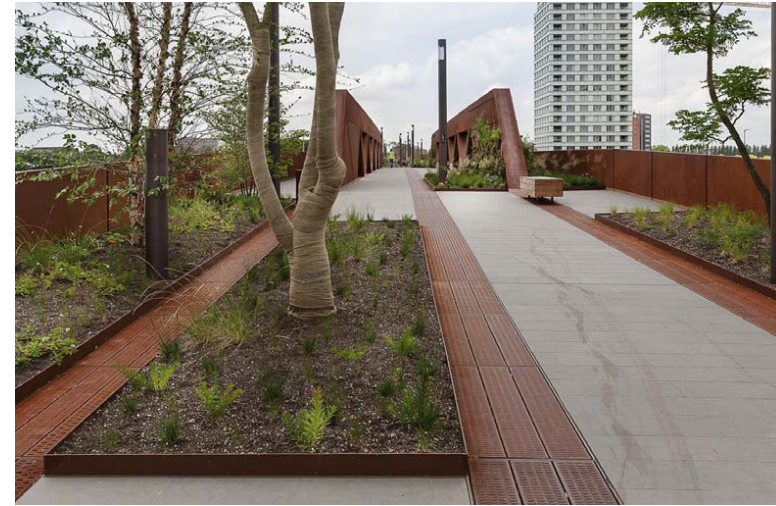
Beton-elementen

Warme baksteenarchitectuur in verschillende tinten en verbanden

REFERENTIES LANDSCHAPPELIJKE INRICHTING



REFERENTIES INRICHTING OPENBAAR GEBIED

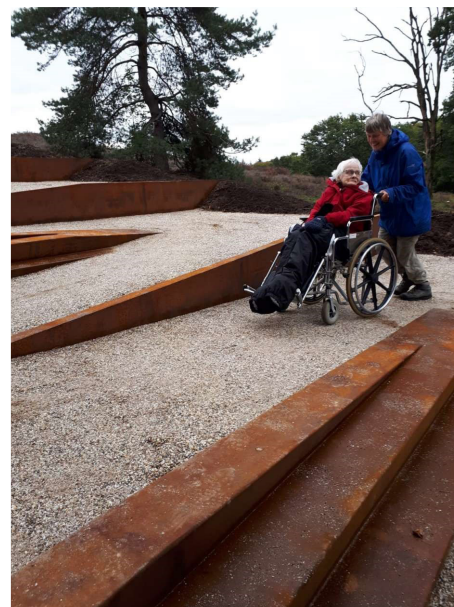


Contrast tussen strak (rails en paden) en los (grillige beplanting, gestrooide bomen, halfverhardingspaden)

Strak lijnritme in padenstructuur, het spoor op symbolische wijze vormgeven

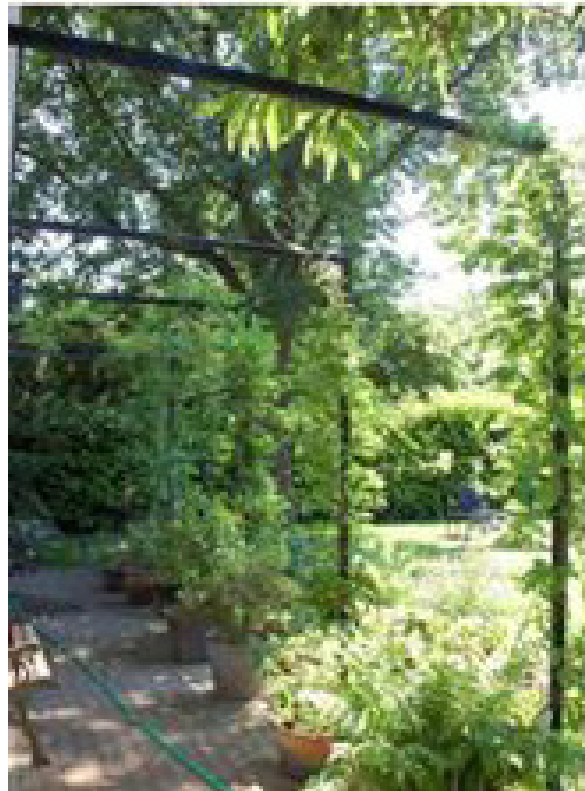
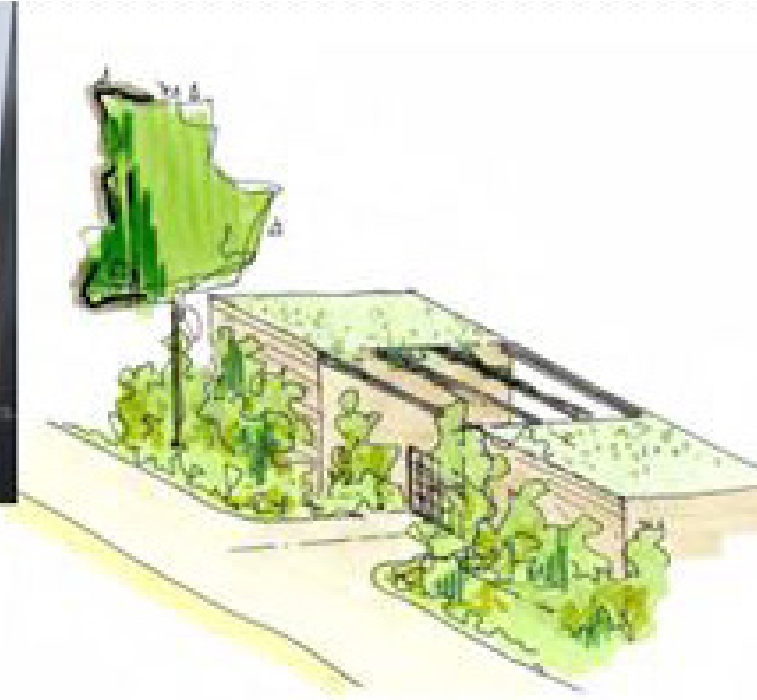
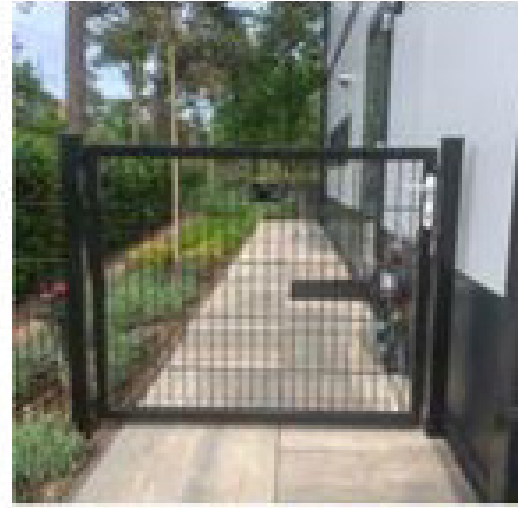
Vaste planten borders tegenover sobere grasstroken, meerstammige en solitaire bomen

REFERENTIES INRICHTING DEK



Half open dek, trap- en dek gebruik voor de bewoners en toegankelijkheid

REFERENTIES OVERGANGEN OPENBAAR/PRIVE



Overgangen in openbaar/privé, geïntegreerde erfafscheidingen voorkant en achterkant



MAASKADE 171D
3007 DH ROTTERDAM
TEL.: 010 411 3630
ALG@A3ARCHITECTEN.NL
WWW.A3ARCHITECTEN.NL