

# MEMO

## INPASSING DRENKELING FASE I

datum : 30 augustus 2017  
van : Spacevalue  
aan : Gemeente Westvoorne  
onderwerp : toelichting inpassing fase I van het plan Drenkeling

### achtergrond en proces

Al tientallen jaren wordt het gebied ten noorden van Rockanje gemarkeerd als mogelijke uitbreidingslocatie voor wonen (zie onder meer de Structuurvisie Westvoorne uit 1996). Met de vaststelling van de stedenbouwkundige visie 'Landgoed Drenkeling' (KuiperCompagnons, 17 augustus 2015) heeft de gemeenteraad besloten de locatie te gaan ontwikkelen als een duurzaam, waterrijk en groen woongebied met ruimte voor recreatie en sport. Daarbij was uitdrukkelijk de bedoeling de stedenbouwkundige visie niet "als blauwdruk" te presenteren, maar als "inspirerende visie" die "in kleinere stappen, fasegewijs" ontwikkelt kan worden.

Gebaseerd op de basisprincipes van deze visie 'Landgoed Drenkeling' is vervolgens een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (een 'SPvE') opgesteld om "het eerste deelgebied te kunnen ontwikkelen en voortschrijdend inzicht daarbij mee te nemen". Het SPvE is in september 2016 vastgesteld en eind oktober tijdens een eerste inloopmiddag en -avond gepresenteerd aan belangstellenden.

Naar aanleiding van reacties - en onder meer in overleg met aanwonenden aan de Vestalaan - is de proefverkaveling uit het SPvE vervolgens op onderdelen nader uitgewerkt en gepresenteerd tijdens een tweede inloopavond medio februari 2017. Daarop volgend is het plan onder stedenbouwkundige supervisie van de gemeente door de architect van de woningen van 'De Lange Stallen' uitgewerkt tot een definitief verkavelingsplan, dat de basis vormt voor het ontwerp bestemmingsplan 'Landgoed Drenkeling, wonen in het park 1<sup>e</sup> fase' wat juni/juli 2017 ter inzage heeft gelegen.

In voorliggende memo wordt nader ingegaan op een aantal inhoudelijke gronden waarop het definitieve verkavelingsplan is gebaseerd en waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn.

### SPvE deelgebied I

Ten behoeve van het vastgestelde SPvE zijn diverse ontwerpstudies verricht naar de positionering van het beoogde woningbouwprogramma in het plangebied. Daarbij is geconcludeerd dat een eerste fase van ontwikkeling - met onder meer een aandeel betaalbare rijwoningen - het beste in het zuidelijk deel van het plangebied, nabij het dorpscentrum kan worden gepositioneerd.

De beoogde landschapssfeer van dit gebied is in de visie 'Landgoed Drenkeling' aangeduid als 'Parklandschap'. Ofwel: een gebied "met een relatief open, groen karakter met doorzichten naar het omliggend landschap en een relatie met het dorp via wandelroutes".

De sfeer is "een parkachtige inrichting met natuurlijk grasland en boomgroepen die zijn geënceneerd in het landschap". Met een "samenspel tussen bebouwing en groen" en "zorgvuldig ingepaste parkeervoorzieningen".

Door de ontwikkeling verandert het zuidelijk deel van De Drenkeling van een privaat, ontoegankelijk weidegebied naar een openbaar toegankelijk parklandschap waar mensen wonen en verblijven. In het ontwerp van het parklandschap wordt bewust ingezet op het maken van openheid in het gebied, en het toegankelijk en beleefbaar maken daarvan voor iedereen en niet alleen voor de nieuwe bewoners. Om die openheid optimaal te benutten zijn de rijwoningen langs de randen gesitueerd, waarmee het publieke belang van een open parkzone is afgewogen tegen particuliere belangen waarbij openheid en uitzicht alleen was voorbehouden aan een aantal direct omwonenden en gebruikers van het weidegebied.

Een bijkomende meerwaarde van de nieuwe ruimtelijke structuur is dat - door de situering van woningen met de achtertuinen gericht op de bestaande percelen - ook een kwalitatief betere overgang naar de randen van het gebied wordt gegarandeerd. Immers, de rommelige uitstraling van de huidige aaneenschakeling van particuliere achtererven en erfscheidingen, maar ook (eventuele) vergunningvrije bebouwing op achtererven wordt hierdoor aan het zicht vanuit het publiekstoegankelijke open gebied onttrokken.

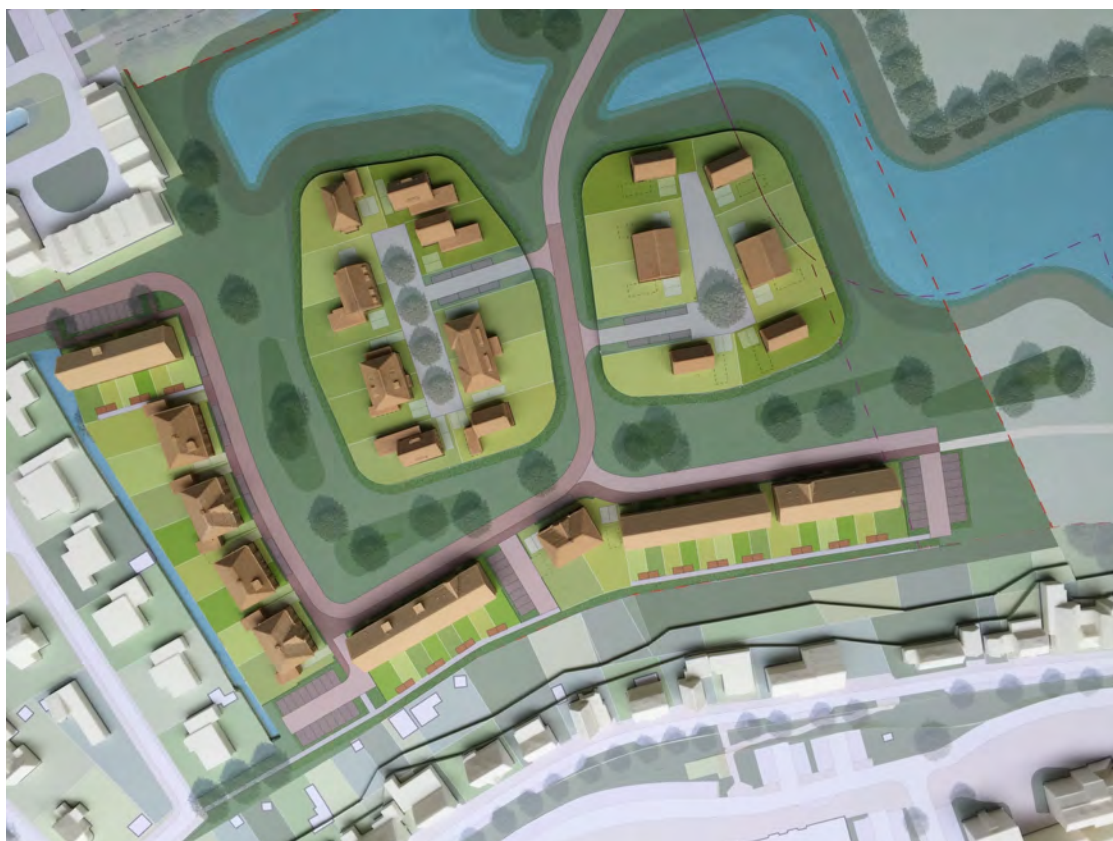


*impressie bestaande achterkanten percelen*

In het ontwerp is er dus voor gekozen om een deel van de nieuwe bebouwing als veelal aaneengesloten coulissen aan de randen van het plangebied te situeren, waardoor een duurzame overgang naar de bestaande situatie ter plaatse van de huidige dorpsrand wordt gemaakt ("De Lange Stallen"). Deze stroken grenzen met de achtertuinen van de nieuwe woningen aan de achtertuinen van de bestaande percelen aan de Zeeweg en de Vestalaan. De (vergunningsvrije) achtererven komen hiermee rug-aan-rug te liggen en de entreezijdes van de nieuwe woningen vormen de nieuwe randen van het parkachtige gebied ("De Beemd"). Via (langzaam verkeers-)verbindingen wordt De Beemd ook voor het dorp bereikbaar en kunnen mensen er een ommetje maken en kunnen kinderen er spelen.

### **uitwerking verkaveling**

In de proefverkaveling van het SPvE was de afstand tussen de achterkant van de bestaande percelen aan de Zeeweg en de Vestalaan en de achtertuinen van de woningen aan De Lange Stallen zodanig, dat een ruime maat voor het openbaar toegankelijk parkachtige gebied van De Beemd kon worden gerealiseerd. Naar aanleiding van reacties tijdens de diverse inloopbijeenkomsten en (individuele) gesprekken zijn er echter een aantal ontwerpstappen doorgevoerd om - onder meer via een 3D geprinte maquette - tot maatwerk te komen in de aansluiting van het plan op de bestaande percelen.



*impressie maquette definitieve verkaveling*

#### *aansluiting achterzijde Vestalaan*

De percelen aan de Vestalaan ter plaatse van de aansluiting op de woningbouw van fase I hebben gemiddeld een perceelsdiepte van circa 28,5 meter. De bungalows (met het woonprogramma op de begane grond) op deze percelen liggen vrij centraal op de kavel,

waardoor de achtertuin tussen de 8 en 10 meter diep is tot de beschoeiing van de bestaande waterloop. In de proefverkaveling van het SPvE waren twee stroken rijwoningen voorgesteld met parkeerhoven ertussen. De achtertuinen van de nieuwe woningen waren 11 meter met een achterpad van 1,50, waardoor de gemiddelde afstand tussen de achtergevels van de bestaande en nieuwe woningen circa 21 meter zou zijn.

Naar aanleiding van verschillende overleggen met de bewoners van de Vestalaan en als gevolg van wisseling in het woningbouwprogramma aan de oostzijde van het plangebied, zijn er tijdens het planproces enkele aanpassingen gedaan in de verkaveling achter de Vestalaan. In eerste instantie zijn de nieuwe woningen 4 meter verder oostwaarts geschoven en is de tussenliggende watergang verbreed. Nadien is het noordelijk deel van het bouwveld 'uitgebogen' met een rij van 6 woningen, waarbij het overige deel van het bouwveld 8 twee-onder-een-kapwoningen heeft gekregen. Hierdoor is (door onderbreking van de bouwmassa op de verdieping en de afgeknotte daken van de twee-kappers) meer doorzicht ontstaan en is ook de afstand tot de achtergevels vergroot tot gemiddeld 24 meter of meer. Uitzondering daarop vormt de hoekkavel, die aansluit op de zijkant van de rijwoning en een verbrede openbare ruimte bij het water heeft. In een laatste optimalisatie is de positie van deze rij 1,5 noordwaarts geplaatst zodat ook hier meer tussenruimte naar de bestaande percelen is ontstaan.

#### *aansluiting achterzijde Zeeweg*

De bestaande percelen aan de Zeeweg ter plaatse van de aansluiting op de woningbouw van fase I hebben – soms na aankoop van gemeentelijke gronden grenzend aan de achtertuinen – een perceelsdiepte tussen de circa 33 en 38 meter, waarbij het hoofdgebouw vrij dicht op de (voorste) perceelsgrens staat. Daardoor is de diepte van de achtertuin (ofwel, de afstand van de achtergevel tot de achterste perceelsgrens) > 20 meter. In eerste instantie lagen de nieuwbouwkavels (met achtertuinen tussen de 10 en 15 meter en al dan niet gescheiden door een achterpad) hier tegenaan. De afstand tussen de achtergevels van de bestaande en nieuwe bebouwing was daardoor circa 30 – 40 meter.

In een tweede planaanpassing is het programma van rijwoningen - zoals eerst gedacht was achter de Vestalaan - gewisseld. Gezien de aanmerkelijke afstand tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen ter plaatse van de Zeeweg, alsmede de ligging van de nieuwbouw ten noorden ervan (geen bezonningsbelemmering) is plaatsing van aaneengesloten rijen hier beter passend dan ter plaatse van de Vestalaan.

In de planaanpassing zijn de bouwvelden ook circa 2,5 meter noordwaarts geschoven. Hiermee wordt de onderlinge afstand tussen de bestaande en nieuwe bebouwing vergroot en ontstaat er ruimte om daartussen een wadi aan te leggen tegen eventuele (water-)overlast. De inpassing wordt hiermee versterkt.



*impressie plankaart definitieve verkaveling*

### **conclusie**

Het plan voor fase I is een weloverwogen doorvertaling van stedenbouwkundige visie 'Landgoed Drenkeling', dat via het SPvE doorontworpen is tot een definitieve verkavelingsopzet op basis waarvan het ontwerp bestemmingsplan is gemaakt. Fase I is een zorgvuldige inpassing van de woningbouw en het openbaar gebied waarbij via meerdere aanpassingsrondes – met onder meer wijzigingen van (woning-) situeringen, onderlinge (bebouwings-) afstanden, watergangen en groen - de overgangen naar de bestaande situatie zijn geoptimaliseerd.