

BIJLAGE 1: Massastudie 2020, participatie Spoorzone, de plannen van 3 september 2020 inclusief de aanpassingen en toelichting architectuur en stedenbouw door A3 architecten.

Op 1 januari 2023 gaat de nieuwe Omgevingswet in. In deze nieuwe wet is participatie een zeer belangrijk onderdeel en krijgen burgers en andere belanghebbenden de ruimte om mee te denken bij plannen voor hun leefomgeving. Aangezien Spoorzone een nieuw project is, is ervoor gekozen om dit project als pilot te nemen om te participeren, zoals straks in de Omgevingswet ook zal worden toegepast. Er is een uitgebreid participatietraject ingezet, dat voor zowel gemeente als Van Wijnen een continue leerproces is geweest.

Participatie betekent dat alle belanghebbenden bij een project de kans krijgen hun mening en reactie in te brengen. Alle meningen en belangen worden verzameld en zorgvuldig afgewogen of deze wel of niet in een verder ontwerp meegenomen kunnen worden.

In 2018 zijn twee bewonersbijeenkomsten gehouden over de Spoorzone: De eerste op 17 mei in 'De Ark' over het bestemmingsplan voor de 'Binnenstad Schoonhoven'. De tweede op 11 juli in de Bibliotheek. Met de informatie van deze sessies, zijn in 2019 de eerste studies verricht naar de ruimtelijke invulling en de financiële haalbaarheid van het project. Daarna heeft er in 2020 bij de gemeente intern een uitgebreide studie plaatsgevonden. Na deze drie sessies zijn de eerste volumestudies gemaakt en is er een stedenbouwkundige opzet gerealiseerd. Op 3 september 2020 zijn deze plannen getoond aan omwonenden en belanghebbenden (zie bijlage 1.1 presentatie 03-09-2020).

Uiteraard is terugkoppeling hierover naar belanghebbenden een belangrijke stap in het participatietraject. Deze terugkoppeling is in de afgelopen periode niet goed geweest. Wij leggen u hieronder alsnog uit welke punten wij hebben verzameld na 3 september 2020 en wat hiermee gedaan is in het ontwerpproces.

Plan 3 september 2020 en ingekomen reacties

Op 3 september heeft de architect in twee aparte sessies de stand van zaken op dat moment toegelicht (zie bijlage 1.1 presentatie 03-09-2020). Het plan dat toen is getoond, bestond uit een massa-/volumestudie met een grote diversiteit aan woningen. Zo werd het zuidelijke plandeel afgesloten met een vrijstaande woning (inclusief vlonder) die gedeeltelijk in de waterpartij lag naast het Waterhof. In het midden lagen een aantal twee-onder-een-kapwoningen en rijwoningen. Bij het KPN gebouw, de bibliotheek en de voormalige Connexxion locatie ging het plan de hoogte in met verschillende appartementengebouwen in diverse hoogtes.





Op deze avond is er aan deelnemers gevraagd om een voorkeur aan te geven m.b.t. de architectuurstijl. Aanwezigen konden kiezen uit een klassieke stijl of een industriële stijl door een sticker te plakken op één van de twee presentatieborden.



Afb. 2: uitpresentatie 03-09-20, keuze architectuur



Afb. 3: uitpresentatie 03-09-20, keuze architectuur

Er is tijdens de avond ook aangegeven dat de stijl met de meeste stickers de voorkeur zou krijgen of een combinatie daarvan. Aan het eind van de avond was de verhouding van stickers ca. 40% voor industrieel en 60% voor de klassieke stijl.

Na de informatieavond van 3 september zijn er via mail, brief en mondeling nog diverse reacties binnengekomen van omwonenden, de Historische Vereniging Schoonhoven en diverse andere belanghebbenden. Alle vragen en antwoorden zijn verzameld en in een bestand samengevoegd (bijlage 1.2, 20201015 beantwoording vragen omwonenden en belanghebbenden DEF). Dit bestand is naar alle aanwezigen verzonden en tevens gepubliceerd op de website www.wonenaandespoorsingel.nl.

De toenmalige plannen zijn aangepast aan de hand van de ingekomen reacties, het advies van de welstand, de visie van de architect, de randvoorwaarden van de gemeente en de financiële haalbaarheid. De gewijzigde plannen zijn vervolgens voorgelegd voor advies aan de stedenbouwkundige van de gemeente en aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Zij hebben de gewijzigde plannen als zeer positief beoordeeld. Deze gewijzigde plannen hebben wij getoond tijdens de bewonersbijeenkomst op 6 april 2022.

De belangrijkste opmerkingen en aanpassingen op het plan, die zijn genoemd op 3 september 2020 zijn:

- 1. De afstand van de beoogde nieuwbouw en het vervallen groen grenzend aan Waterhof.**
Vraag / opmerking: *Bewoners voornamelijk uit appartementencomplex de Waterhof, maken bezwaar op het laten vervallen van de groenzone tussen de huidige Bastille en de Waterhof. Daarnaast maken zij bezwaar op de vrijstaande woning met vlonder in de waterpartij. De afstand tussen nieuwbouw en de Waterhof en het verwijderen van het groen wordt als inbreuk op de privacy beoordeeld en doet volgens hen afbreuk aan de kwaliteit van wonen.*

Antwoord: Het plan is op deze twee punten aangepast. De vrijstaande woning inclusief vlonder is komen te vervallen en de afstand van de eerste nieuwbouwwoning t.o.v. de Waterhof is vergroot (zie bijlage 1.3, 20220522 doorsnedes Spoorzone DEF). Ook is er een nieuwe en kwalitatief hoogwaardige groenzone toegevoegd.

Afstand tussen nieuwbouw en Waterhof in plan van 03-09-20: 21.8 m

Afstand tussen nieuwbouw en Waterhof in plan van 06-04-22: 28.3 m



Afb. 4: uit presentatie 03-09-20, toelichting massastudie



Afb. 5: uit presentatie 06-04-2022, schetsontwerp

2. De afstand van de beoogde nieuwbouw en de woningen aan de Spoorstraat.

Vraag / opmerking: *Bewoners hebben vragen over de beoogde afstand tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing aan de Spoorstraat. De bewoners geven aan dat de wens leeft om deze zo groot als mogelijk te houden. Vanuit de getoonde tekeningen is een inschatting gemaakt en bedraagt volgens de bewoners de afstand circa 16mtr.*

Antwoord: De afstand van de nieuwbouwwoningen t.o.v. de bestaande woningen aan de Spoorstraat bedraagt minimaal 18,5 m. (zie bijlage 1.3, 20220522 doorsnedes Spoorzone DEF).

3. Parkeren in de Spoorstraat in relatie tot de parkeerdruk en breedte van de Spoorstraat.

Vraag / opmerking: *De bewoners hebben vragen bij het dubbelzijdig parkeren in de Spoorstraat in relatie tot de reeds aanwezige parkeerdruk in de straat en de breedte van de straat.*

Antwoord: Het ontwerp voor de Spoorzone moet voldoen aan het bestemmingsplan Binnenstad Schoonhoven en de daarin gestelde parkeernormen volgens CROW. Er zullen dus voldoende parkeerplaatsen gecreëerd worden voor het aantal en type te realiseren woningen. Tegelijkertijd met de vervanging van de leidingen van algemeen nut (NUTS en riool), wordt de huidige bestrating en het profiel van de Spoorstraat aangepast. De weg wordt zodanig verbreed dat tweezijdig parkeren mogelijk is. Het parkeren aan de nieuwbouwwaai wordt afgewisseld met plantvakken en nieuw aan te planten bomen, zodat de oude bomenstructuur weer terugkeert in de Spoorstraat.

4. Groene afzoming woningen en parkeren Spoorsingel versus nieuwbouw en groenbehoud.

Vraag / opmerking: *De bewoners hebben vragen over de kwaliteit van de Spoorsingel en zijn historische bomenlaan in relatie tot de nieuwbouw, zicht op het parkeren en behoud van bomen en groen binnen het plan.*

Antwoord: Er zijn op basis van deze opmerkingen diverse aanpassingen gedaan. Het parkeren parallel aan de Spoorsingel wordt zoveel mogelijk ingepakt in groen (d.m.v. omzomen met hagen) en zo aan het zicht onttrokken vanaf de Spoorsingel. De bergingen worden zoveel mogelijk naar achteren geplaatst en voorzien van een groene haag en/of groene afwerking. Ook zal de erfafscheiding grenzend aan en zichtbaar vanaf de openbare weg, passend worden mee-ontworpen. De nieuw te realiseren parkeervakken aan de Spoorstraat worden afgewisseld met plant- en boomvakken, zodanig dat de oude bomenstructuur in de Spoorstraat weer in ere wordt hersteld. De oude es in het midden van het plangebied kan niet behouden blijven. Deze boom wordt gecompenseerd door een volwassen boom die een prominente plaats krijgt aan het nieuwe Stationsplein.

5. Appartementen op voormalige bibliotheeklocatie.

Vraag / opmerking: *De bewoners maken bezwaar tegen de beoogde appartementen op de bibliotheeklocatie. Met name de afstand tot bestaande bebouwing en de hoogte is een bezwaar. Het*



wordt als inbreuk op de privacy beoordeeld en doet afbreuk aan de kwaliteit van wonen in relatie tot de bezonning.

Antwoord: Het plan is op dit punt aangepast. De appartementen op de bibliotheeklocatie zijn komen te vervallen. De afstand van de nieuw te realiseren woningen ten opzichte van de bestaande bebouwing is gehandhaafd (zie bijlage 1.3, 20220522 doorsnedes Spoorzone DEF). De hoogte van de nieuwbouwwoningen is vergelijkbaar met het eerder beoogde appartementencomplex, echter op de 1^e en 2^{de} woonlaag zijn verblijfsruimtes zoals slaapkamer en zolder voorzien, zodat de inbreuk op de privacy geminimaliseerd wordt.

Afstand tussen nieuwbouw en Spoorstraat 2-4 in plan van 03-09-20: 21.7 m

Afstand tussen nieuwbouw en Spoorstraat 2-4 in plan van 06-04-22: 21.7 m



Afb. 6: uit presentatie 03-09-20, appartementen op bibliotheeklocatie



Afb. 7: uit presentatie 06-04-2022, 4 eengezinswoningen op bibliotheeklocatie

6. Twee-onder-één-kapwoningen binnen het historische stadscentrum.

Vraag / opmerking: De Historische Vereniging Schoonhoven maakt bezwaar op de toegepaste woningtypologieën. Met name de twee-onder-één-kapwoningen worden bestempeld als atypisch in de binnenstad van Schoonhoven. Ook wordt het plan als een "Vinex woningbouwplan" bestempeld en als zodanig niet passend in de binnenstad van Schoonhoven.

Antwoord: Het plan is hierop aangepast. Er is samen met het projectteam, de stedenbouwkundige van de gemeente, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de architect gekeken naar een meer passend woningtype, vergelijkbaar met zijn omgeving en passend in de historische context. Aaneengesloten blokken met variërende hoogtes en terugliggende afstanden ten opzichte van elkaar en als zodanig ook bevestigd door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Het toepassen van gevarieerde hoogtes is ook een eis vanuit bestemmingsplan en als zodanig aangepast in het plan van 6 april 2022.

Voor een uitgebreide toelichting op de keuze voor wat betreft stedenbouw en architectuur in relatie tot de plannen gepresenteerd op 6 april jl.; zie onderstaande uitleg van de A3 architecten.

A3 Architecten – Uitleg over het masterplan

We hebben het programma en de structuur van het plan voor de Spoorsingel ontwikkeld op basis van onze analyses van het plangebied en overleggen met de omwonenden, de gemeente (stedenbouw en welstand) en de opmerkingen van de historische vereniging. Het opstellen van het plan is een lang en zorgvuldig project geweest, waarin de kenmerken van de locatie op een zorgvuldige manier gewogen en ingepast zijn. Deze kenmerken zijn:

- De historische betekenis van de plek;
- De aansluiting van het nieuwe plan op het bestaande omliggende stedelijk weefsel;
- Openbare ruimte, collectieve ruimte, en aanwezige groenstructuren;



- Inpassing van het plan qua identiteit en materialisatie.

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 bommenrij en de Spoorsingel volgen de lijn van de oorspronkelijke stadswallen. De locatie vormt de huidige rand tussen de stad en het slagenlandschap, 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 ons plan.

Zo blijft de historische hoofdstructuur van de Spoorsingel in tact. Het huidige land weggetje met de bomen is buiten de plangrens gelegd, en blijft onaangetast. Ook de doorzichten vanaf de Spoorstraat naar het achterland blijven. Op een aantal plekken komen dwarsverbindingen, waardoor zichtlijnen tussen stad en landschap gehandhaafd blijven. Een andere belangrijke historische referentie wordt gerealiseerd in het plein achter het Stationsgebouw. Op deze oorspronkelijk plek, waar het bastion gelegen heeft, komt een verwijzing in de vorm van een motief in de straat, een zitelement of wordt de relatie op een andere manier gelegd. Dit zal in een verdere uitwerking door de landschapsarchitect worden uitgewerkt. Ook zal deze het plein voor het Stationsgebouw aanpakken, waardoor het gebouw de aandacht krijgt die het verdient. De plek waar voorheen het spoor lag, wordt een informele voetgangers route door het midden van het plan gebied.

De aansluiting op het 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 20^e eeuw. Een groot deel van de woningen heeft stijkenmerken 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 dezelfde 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, de 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 onze plannen 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. Om de Spoorstraat het ruime en groene karakter te geven, wat deze verdient, is gekozen om de bebouwing minimaal 18,5 m van de overzijde te plaatsen. Hierdoor blijft er voldoende ruimte over voor de herinrichting van de Spoorstraat, met 2-zijdig parkeren, ruime trottoirs, een bommenrij, en mooie diepe voortuinen met een groene haag aan de noordkant van de straat. De sprongen in de rooilijn en de terugleggende rooilijnen komen voort uit 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 3 lagen met kap afwisselen met 3 lagen bebouwing met sheddak, en twee lagen met kap, sluiten aan op de bestaande bebouwing, en maken het gevarieerde straatbeeld op een logische manier af.

Ter plaatse van de entree van Schoonhoven, aan de oostzijde van ons plan, hebben we een appartementengebouw in vijf 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.



Aan de noordkant, waar de nieuwbouw aansluit op de Spoorsingel, worden minder woningen gerealiseerd. Ook zijn de woningen lager, 1 laag met kap en 2 lagen met kap, waardoor deze kant een informeler karakter krijgt. 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.

Openbare ruimte, collectieve ruimte, en aanwezige groenstructuren;

In de huidige situatie vallen historische structuur en groen structuur samen. De Spoorsingel vormt de groene noordrand, 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 spoortracé lopen, een route met verschillende collectieve en openbare 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.

Inpassing van het plan qua identiteit en materialisatie.

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 realiseren we woningbouw op de locatie. Hierdoor ontstaat meer samenhang met het omliggend stedelijk weefsel. Ook het afmaken van de Spoorstraat zorgt voor meer samenhang tussen het plangebied en zijn omgeving. Toch willen we graag 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 plan hebben wij gezocht naar een eigen architectuurbeeld, wat verwijst naar het meer utilitaire karakter van de bestaande bebouwing. 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 de sheddaken naar het industriële karakter, hebben de blokken met de verticale penanten eigenschappen van de jaren'30 woningen, en hebben de stadswoningen met de kappen een wat 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.

Bijlagen:

1.1: presentatie 03-09-2020

1.2: 20201015 beantwoording vragen omwonenden en belanghebbenden DEF

1.3: 20220522 doorsnedes Spoorzone DEF

-- EINDE --