

NEUWVALKENBURG BURGGATWYK

Nieuw Valkenburg

Inclusieve kern van de toekomst

Profielenboek

Mei 2020



colofon

KCAP Architects&Planners

Rotterdam | Zürich | Shanghai

Piekstraat 27
3071 EL Rotterdam

Postbus 50528
3007 JA Rotterdam

[t] +31 (0)10 7890 300
[w] www.kcap.eu
[e] rotterdam@kcap.eu

mei 2020

Disclaimer

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze planvisie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever Rijksvastgoedbedrijf.

KCAP Architects&Planners

KCAP

in opdracht van:
Rijksvastgoedbedrijf



Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

in samenwerking met:
Gemeente Katwijk

Nieuw Valkenburg

Inclusieve kern van de toekomst

Profielenboek

Mei 2020



Inhoud

7	Inleiding
10	Deel 1 - Ruimtelijke profielen
13	De Kreken
17	De Banen
25	De Lanen voor langzaam verkeer
31	De Lanen voor gemengd verkeer
41	Buurtprofielen



Inleiding

Het stedenbouwkundig raamwerkplan is opgebouwd uit een ruimtelijk raamwerk dat Nieuw Valkenburg structureert. Het raamwerk omvat hoofdwegen, krekken, groene structuren en de opbouw met verschillende woonbuurten. Binnen het raamwerk liggen de buurten, die in het plan staan weergegeven als gekleurde vlakken.

In het plan is het ruimtegebruik binnen de buurten schematisch weergegeven, met profielen, referentiebeelden en getalsmatig als onderbouwing. De weergave van de buurten met vlekken omvat programma (uitgeefbaar gebied), woonstraten, buurtgroen en water. Omdat de verkaveling van de buurten nog niet bekend is - uitwerking volgt later in verkavelingsplannen - zijn hiervoor de profielen nog niet exact te bepalen. In dit profielenboek staat een aantal voorbeelden van straatprofielen voor de buurten opgenomen.

Een aantal onderdelen van het raamwerk heeft een 'dubbelfunctie', zoals de lange landingsbaan waar een kreek, groenstructuur, wandel/fietspad en zo nu en dan een rijweg samenkomen. Met de opbouw van het raamwerk en de bijbehorende profielen wordt de uitstraling en beleving geborgd. Naast deze kwalitatieve aspecten zijn er ook technisch inhoudelijke (ondergrondse) aspecten die in de profielen een plaats hebben. In dit samenspel is beoogd om de bovengrondse

kwaliteit en het ondergrondse ruimtebeslag samen te brengen. Hierbij is gewerkt met een bovengronds kwaliteitsbeeld (binnen technische gemeentelijke richtlijnen) en ondergrondse technische bouwstenen. In dit profielenboek is het kwaliteitsbeeld op hoofdlijnen weergegeven zodat er in de vervolgfase voldoende ruimte is voor het ontwerp van de openbare ruimte. Per profiel staan in dit boek de toelichting op de samenstelling en keuzes die zijn weergegeven en welke kaders en vrijheid dit nog geeft in de nadere uitwerking van het ontwerp (verkaveling en inrichting).

De specifieke profielen worden per cluster toegelicht en zijn voorzien van referentiebeelden.

In samenspraak met de gemeente Katwijk zijn zowel de ondergrondse- als bovengrondse bouwstenen voor de profielen samengesteld. Hierbij is rekenschap genomen van de gemeentelijke richtlijnen uit Dali versie 27 en de diverse toevoegingen van kabels en leidingen welke benodigd zijn voor nieuwe sanitatieconcepten en het klimaatnet.

Het nieuwe sanitatieconcept voegt voor de afvoer van vuil water een 2e rioolwaterstreng toe. De standaard riolering wordt gesplitst in een zwart- en een grijswater afvoer. Het klimaatnetwerk zorgt op collectieve wijze voor koeling en

warmtevoorziening voor de nieuwe bebouwing in het plangebied.



Deel 1

Ruimtelijke profielen



De Kreen

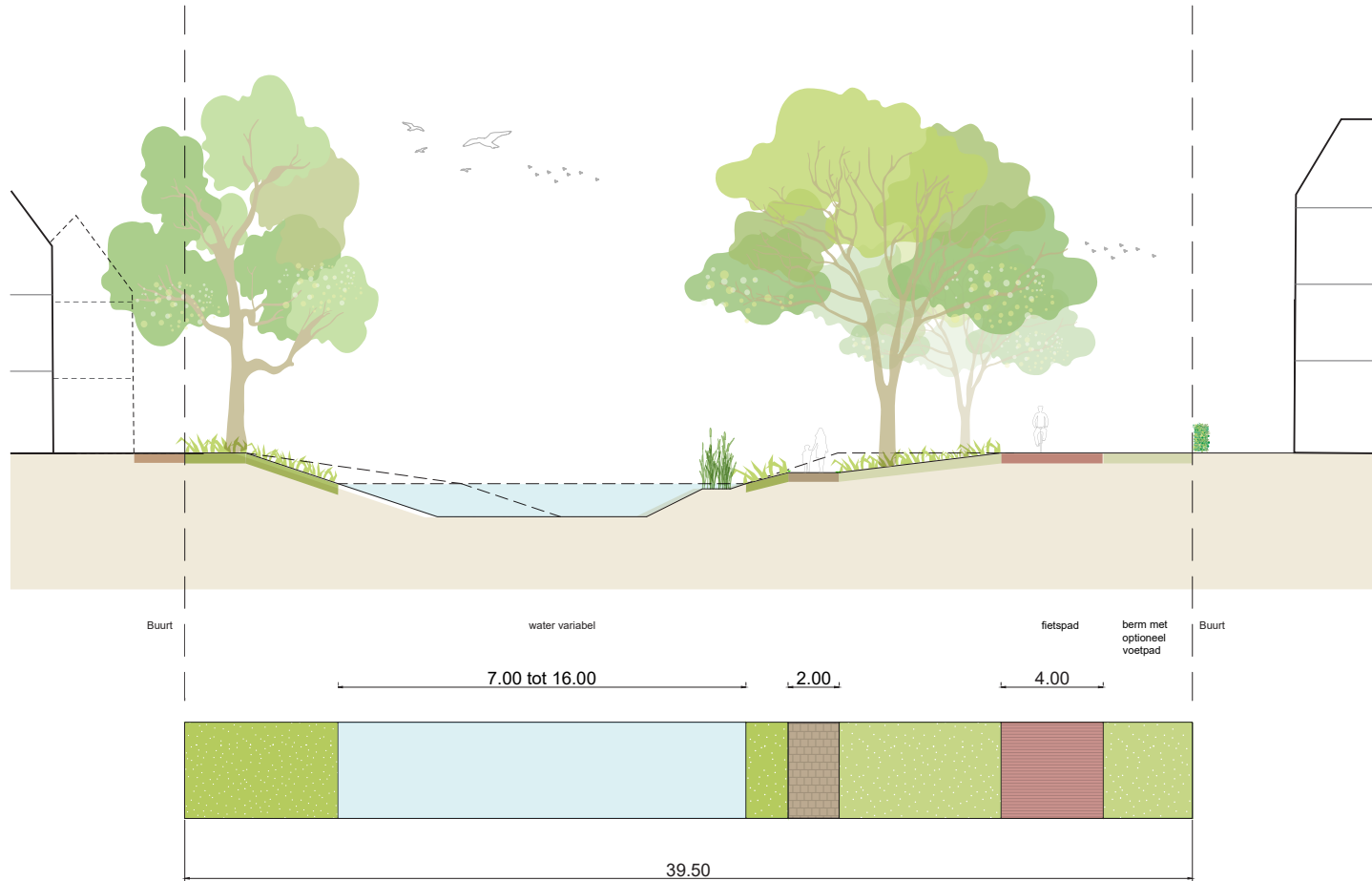
profielen Kreek Weltevree (W1) & Torenkreek (T1)

Deze kreekprofielen hebben een maximale breedte van 40 meter waarbij de kern bestaat uit 32 meter met een variërende invulling van water, variabele oevers, inheemse boomsoorten en een continue fiets en wandelroute.

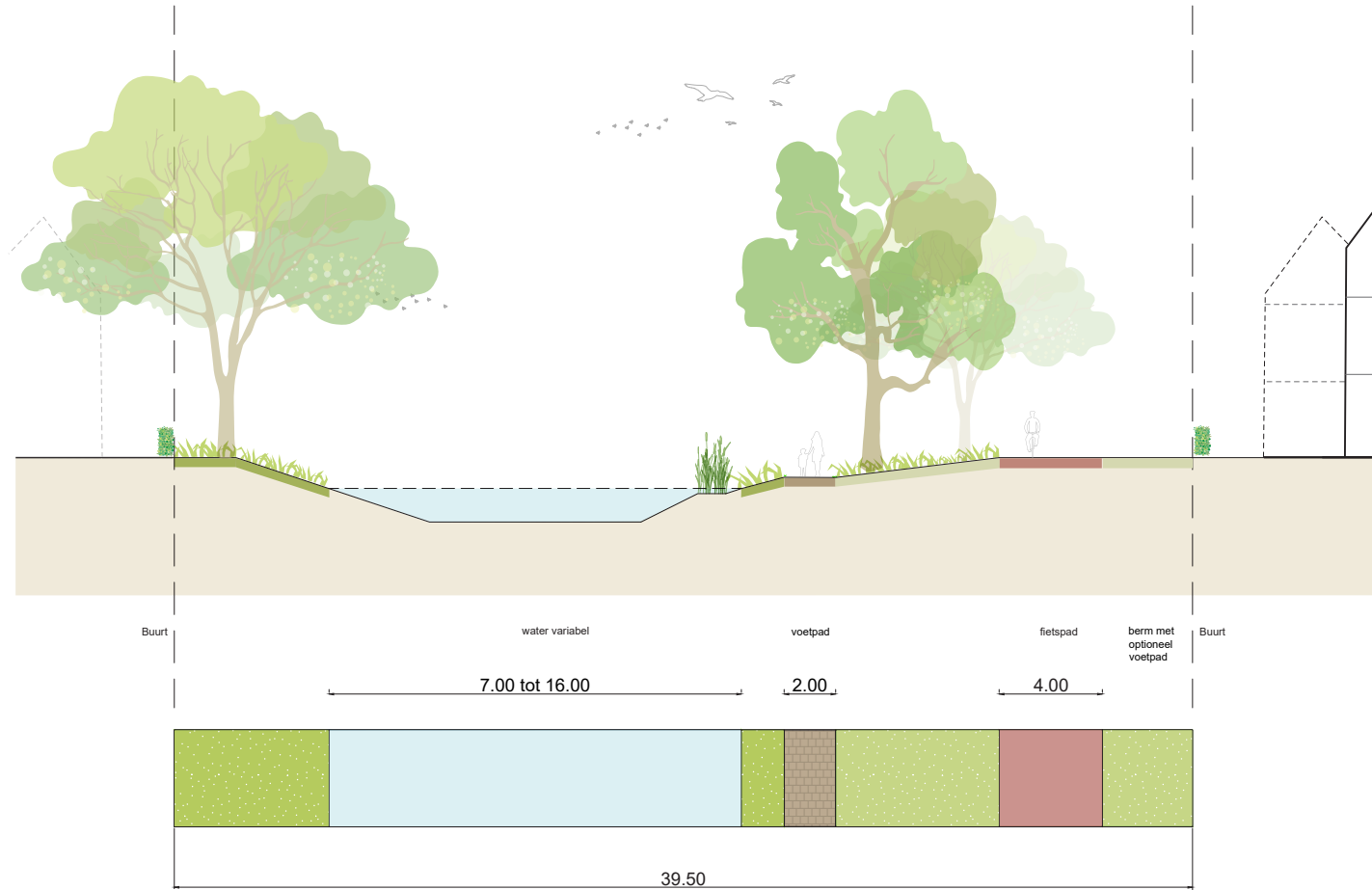
De kreen meanderen door het gebied waarbij het water varieert tussen de 7 en 16 meter breedte (gemiddeld 11 meter) met zo veel mogelijk éézijdig een natuurlijke oever. De taluds variëren (vanaf 1:3), waarbij een afwisseling in beplanting en positie van wandelpaden mogelijk is. De "verkeersruimte" van het fietspad en de berm met de bundel van ondergrondse structuren wordt ingericht in aansluiting op de naastgelegen woonbuurt. Een vrijliggend fietspad is hierbij uitgangspunt maar een plaatselijke transformatie tot fietsstraat aanliggend aan de bebouwing die aan de kreek is georiënteerd kan tot de mogelijkheden behoren.

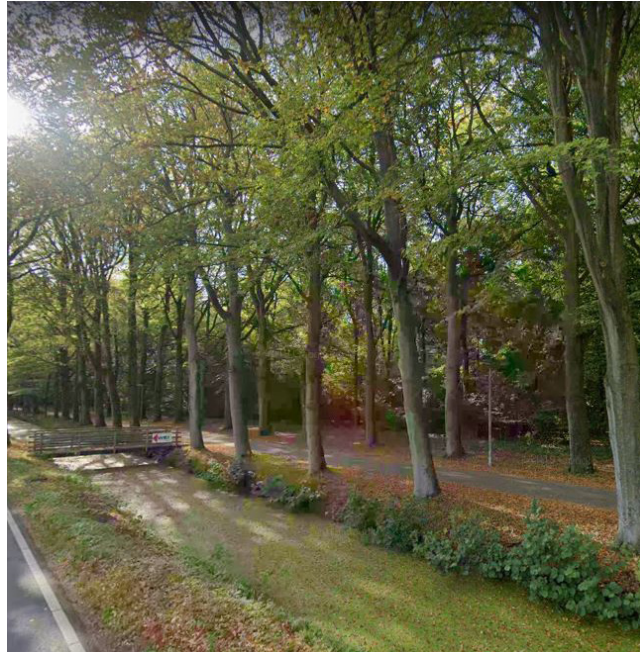


Kreek Weltevree (W1)



Torenkreek (T1)





De Banen

profiel Korte landingsbaan

De korte landingsbaan vormt het herkenbare element tussen het Valkenburgse meer en de Vindplaats. Dit vormt tevens het structurerend onderdeel tussen de woonbuurten en de diverse voorzieningen in het plangebied. De ambitie voor de inrichting is dat het een groen-stedelijk karakter krijgt. Het basisprofiel is maximaal 40m breed en varieert in breedte afhankelijk van de ligging ten opzichte van de buurten. Onderdeel van het basisprofiel is een fiets- en wandelroute en een watergang met beperkte taludruimte of (deels een) harde oeverinrichting.

Met een basisindeling in de ondergrond in combinatie met de diverse langzaam verkeerszones is er ruimte gecreëerd voor een groene invulling met bomen. Er is een boomgrid uitgewerkt waartussen ruimte is voor afwisselend of gecombineerd het fietspad, de stadsbeek en de voetpaden. Vanwege de ondergrondse en bovengrondse afstemming blijft er in dit profiel bewegingsruimte voor aanpassing en creativiteit in het uiteindelijke ontwerp (verkaveling en inrichting).

De invulling van dit profiel zal variëren over de lengterichting van de Korte Landingsbaan. Het is mogelijk om per aangrenzende buurt te kiezen voor een andere (verspringende) indeling van de bovengrondse functies waardoor een gevarieerd

beeld ontstaat. Het is goed denkbaar dat de profielruimte deels wordt gecombineerd met een schoolplein of een breder perspectief krijgt met aansluitend voortuinen, buurtgroen of een pleintje. Ook een beperkte breedte ter plaatse van bijvoorbeeld winkels of een "stadsplantsoen" inrichting behoort tot de mogelijkheden. De drie profielvarianten tonen variatie in ruimtebeslag maar ook de continuïteit van de relevante elementen in dit profiel.





profiel Lange landingsbaan

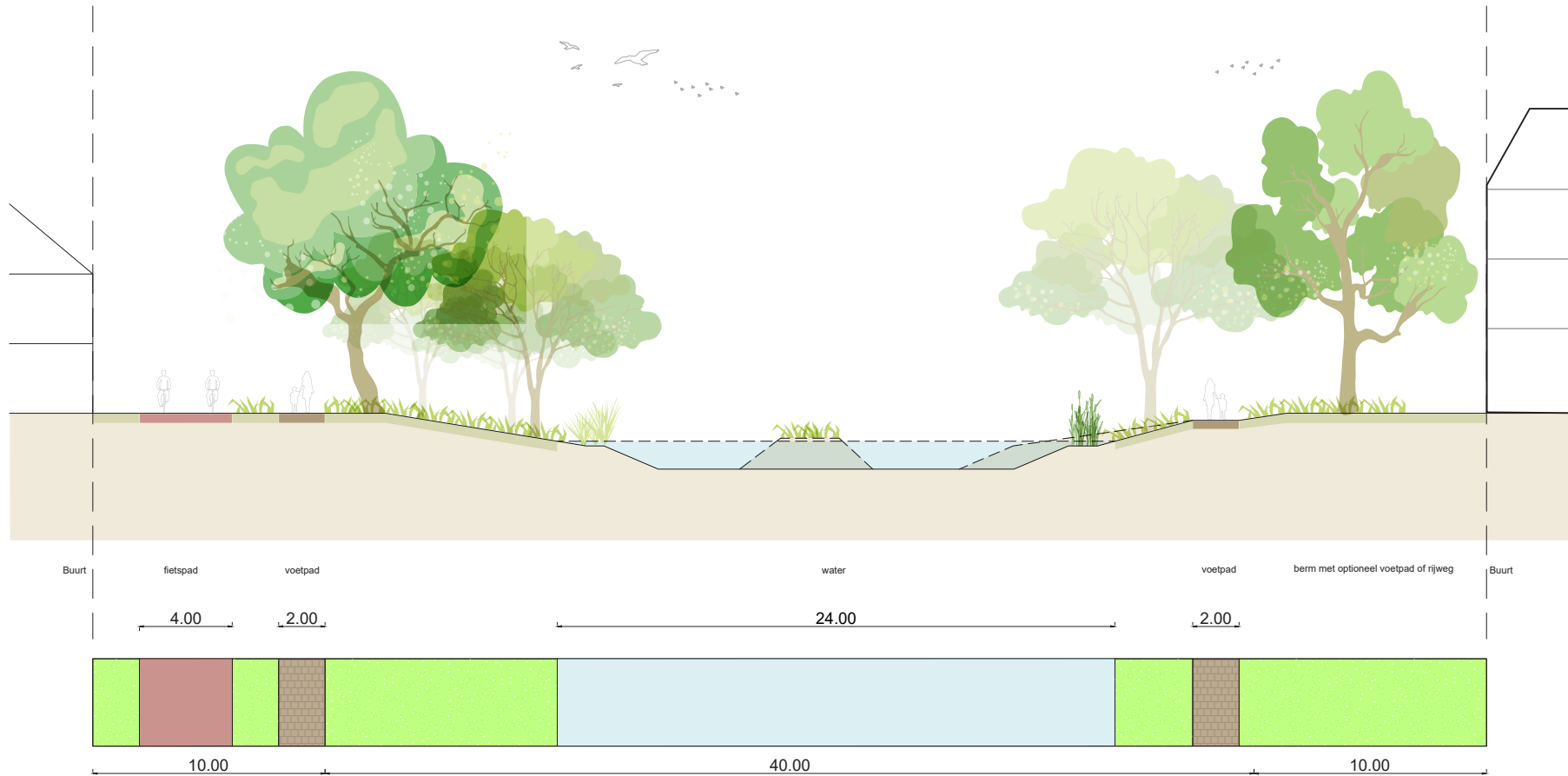
Het Lange Landingsbaan profiel kent een breedte van maximaal 60 meter met een vaste basis van 40 meter en variabele breedte ('flanken') van 10 meter aan weerszijden.

Binnen de vaste basis wordt de groene verbinding tussen Limespark en de nog uit te werken deelgebieden (richting de Groene Zone) binnen het stedenbouwkundig plan gewaarborgd. Variërende waterbreedte(s), oeverinvullingen taludhellingen maar ook eilandjes en royale plasdrasoevers zorgen voor een divers en natuurlijk beeld. Ter plaatse van het centrum wordt een uitzondering gemaakt en kan plaatselijk een harde kade worden geïntroduceerd waar ook aanlegmogelijkheden zijn voor pleziervaart.

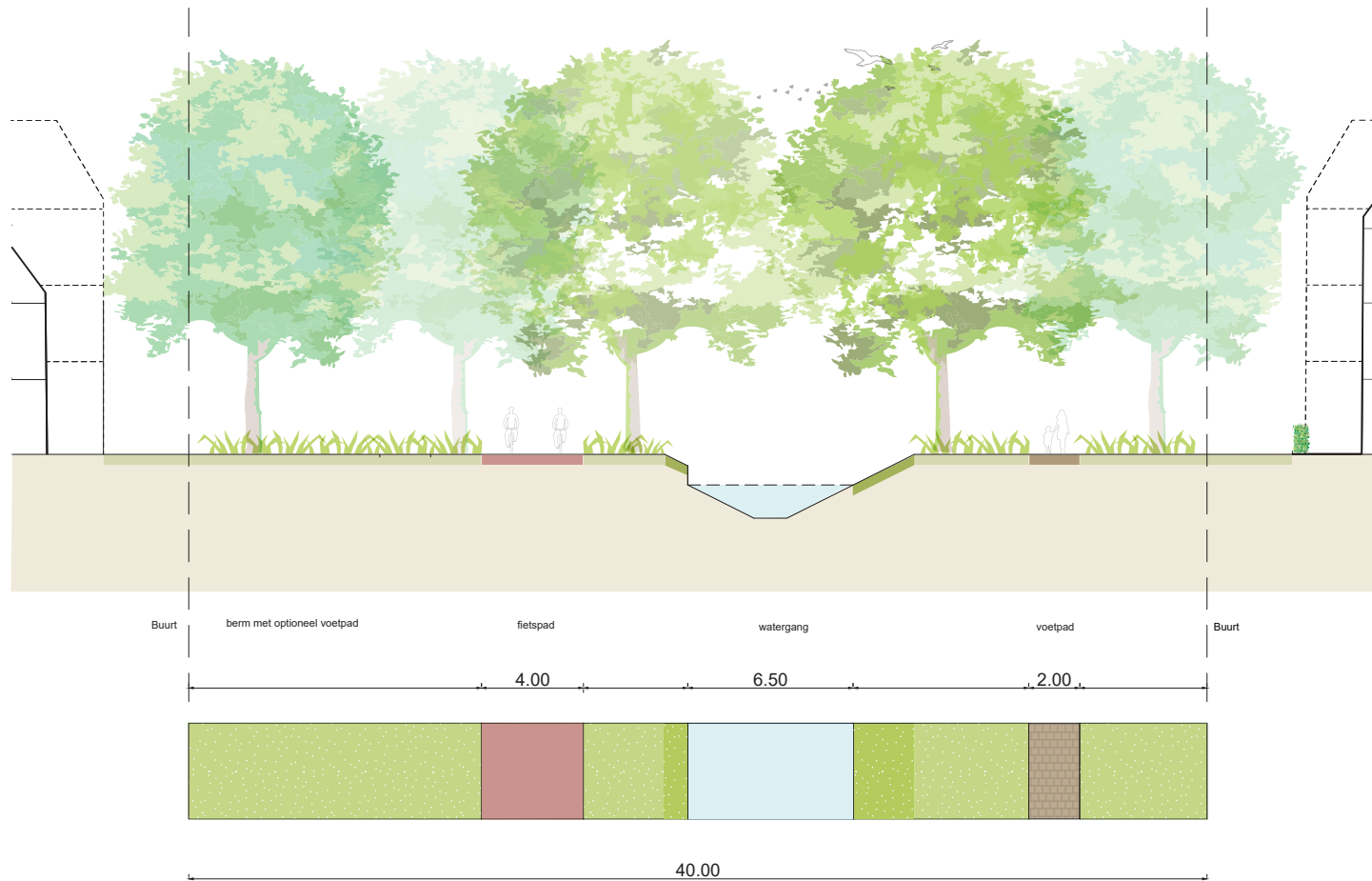
Op de flanken van het profiel wordt met inpassing van de langzaam verkeerroutes aansluiting gezocht bij de omliggende woonmilieus. Aanvullend daarop kunnen ook een speelvoorziening, een private groene buurttuin of een informele route om voordeuren bereikbaar te maken voor verkeer worden geïntegreerd. Het zijn voorbeelden van functies die vanuit de buurten deels in deze ruimte kunnen worden ingevuld en de Lange landingsbaan lokaal karakter geven.



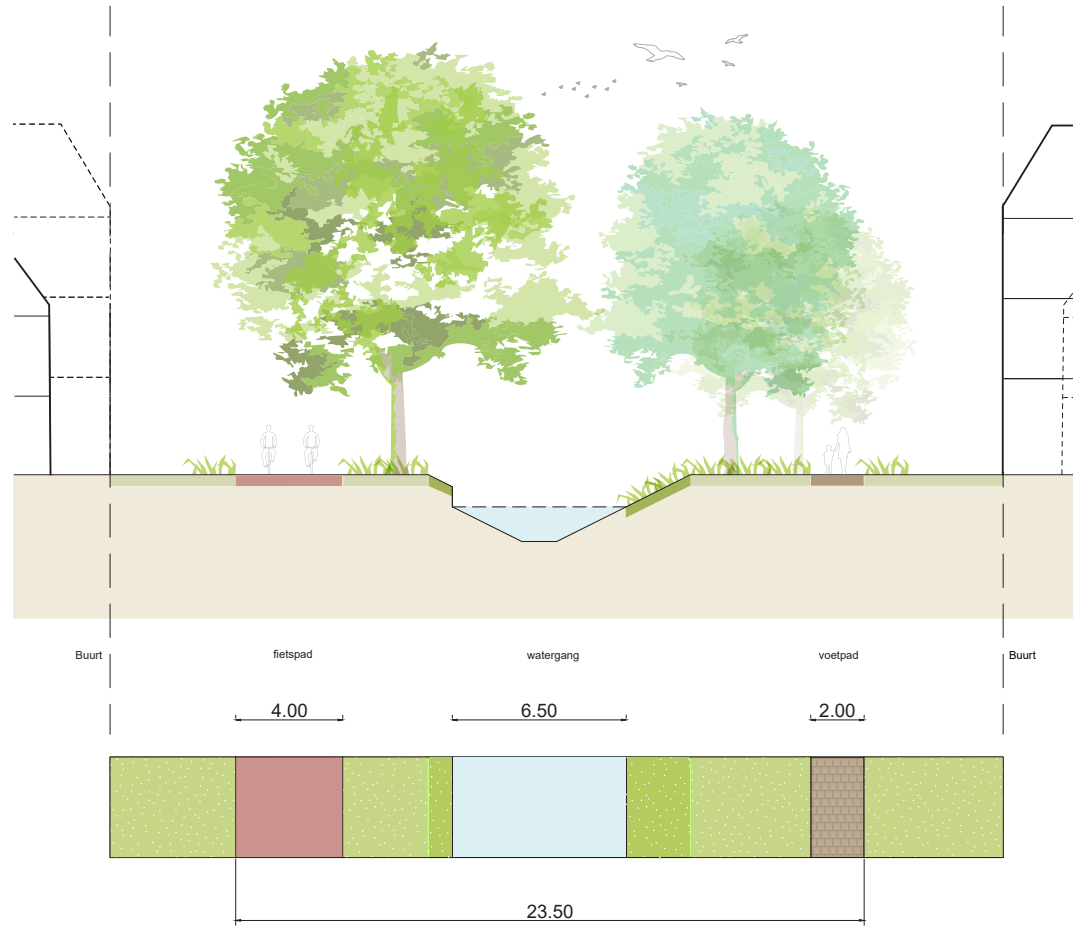
Lange landingsbaan (LL1)



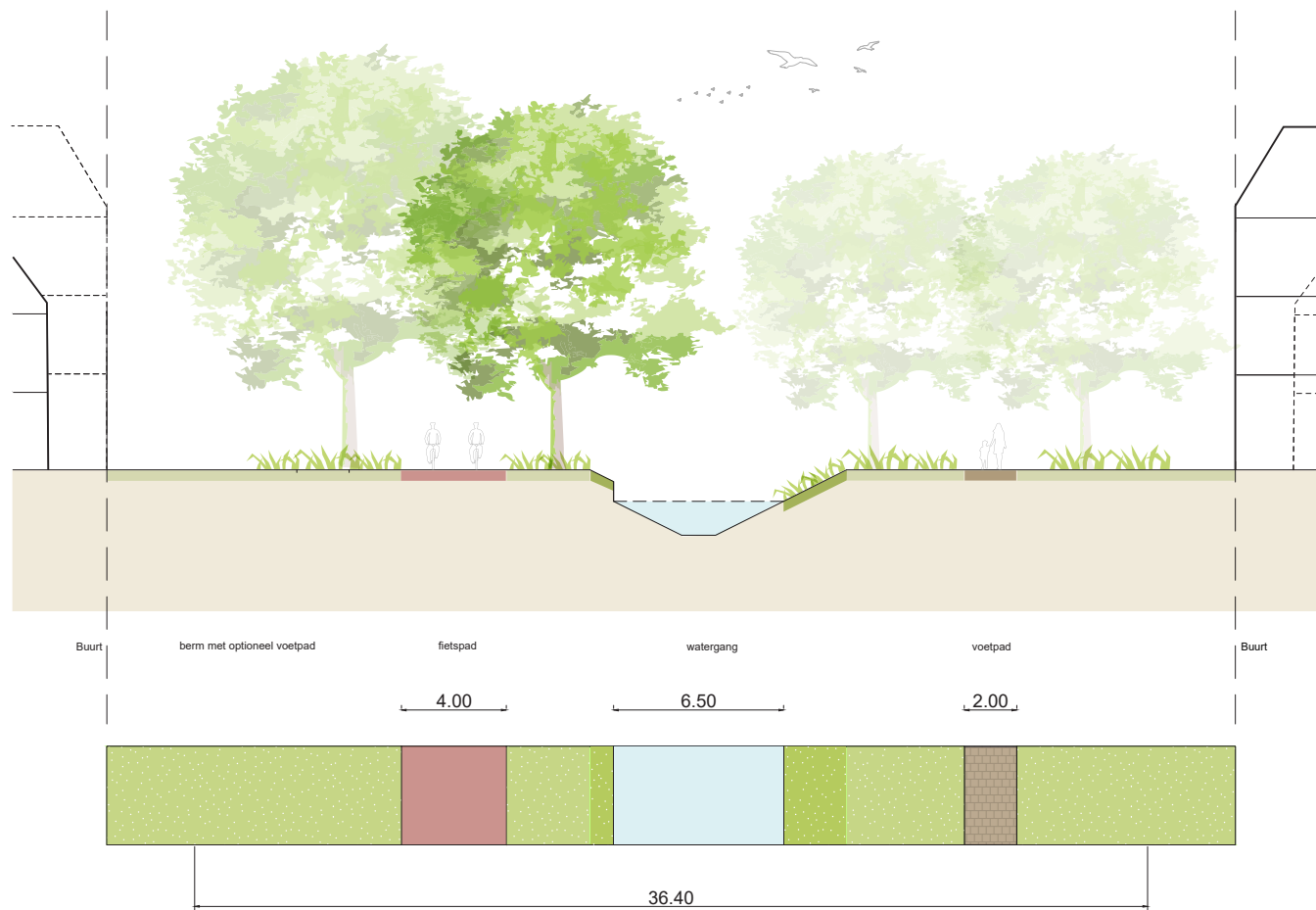
Korte landingsbaan (KL1) basisprofiel

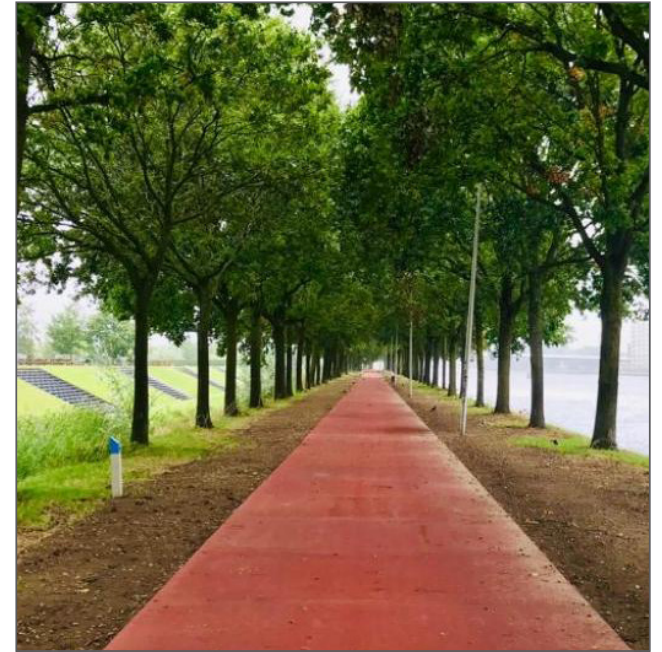
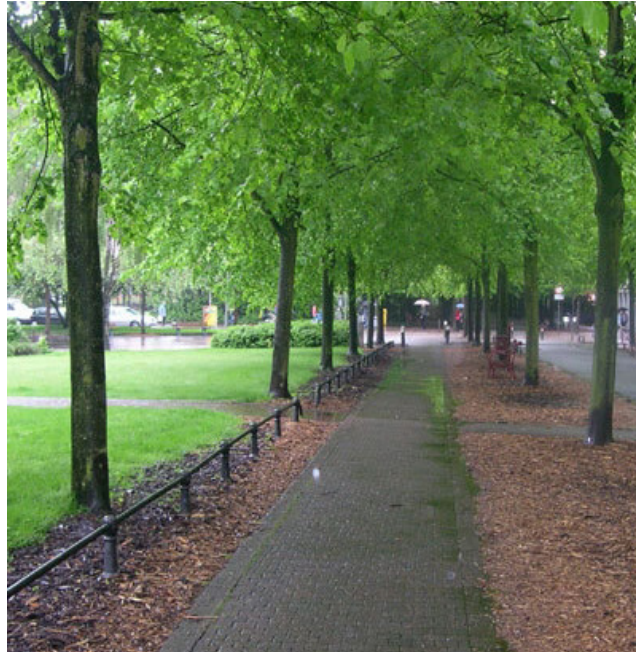


Korte landingsbaan (KL1) variant 1



Korte landingsbaan (KL1) variant 2





De Lanen | voor langzaam verkeer

profielen VIPpad (Laan 1), Broekweg (B1), Limesfietspad (LF1)

Het VIPpad is een laantje tussen de Vindplaats en het Hangaargebied. Het is onderdeel van een grotere recreatieve route (duinenroute) die ook buiten het plangebied doorloopt en is daarom aangemerkt als onderdeel van het stedenbouwkundig raamwerk. Het profiel is 10,50 meter breed met eenzijdig een bomenrij. De woningen in de Vindplaatsbuurt oriënteren zich overwegend met voorkanten op het VIP-pad (dit kunnen incidenteel ook zijkanten zijn).

De Broekweg is gelegen op een historisch wegtracé tussen Wassenaar en Valkenburg. Het faciliteert de optimale bereikbaarheid van de westelijke HOV-halte voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Er is een optimale fiets- en looproute ingepast onder bomen aan weerszijden in het profiel.

Het Limesprofiel zorgt voor een optimale verbinding voor langzaam verkeer tussen de Landgoederenroute (over de Lange Landingsbaan en over de N206 bij de aansluiting oost), de HOV-halte Valkenburg oost in de richting van laanprofiel 3, de Broekweg (met de dorpsroute) en de HOV-halte Valkenburg West.

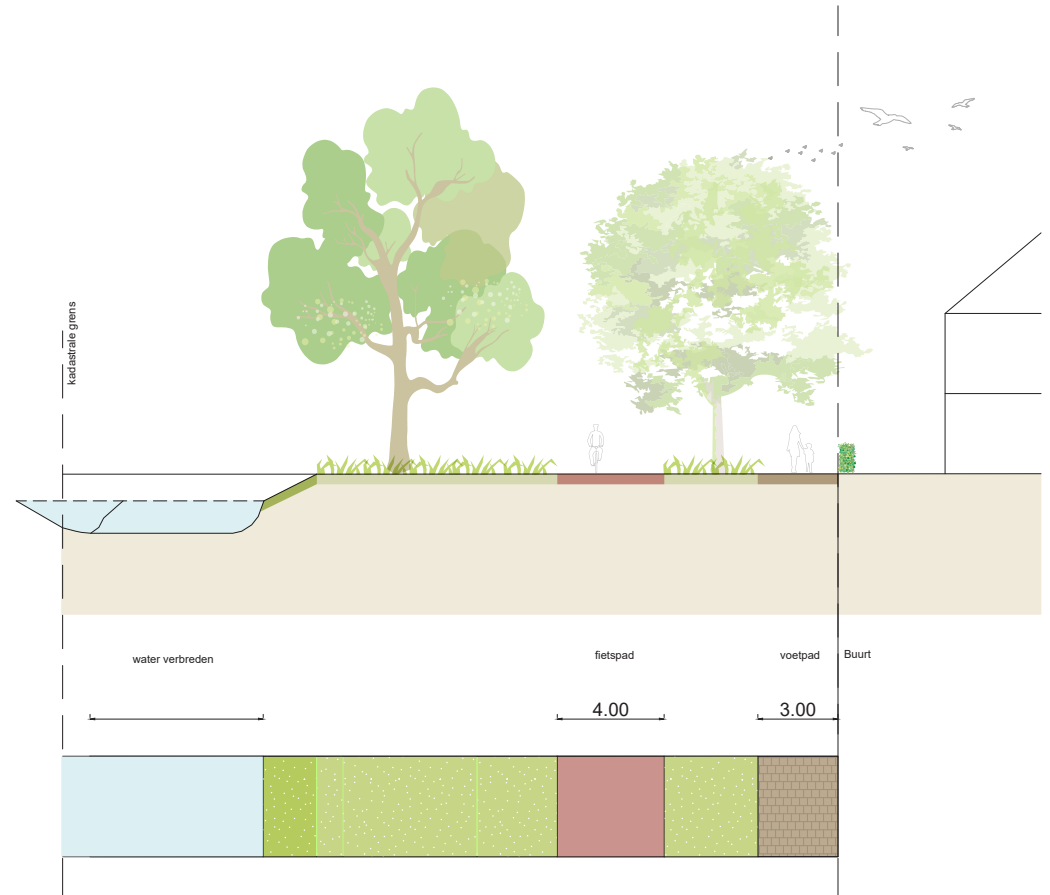
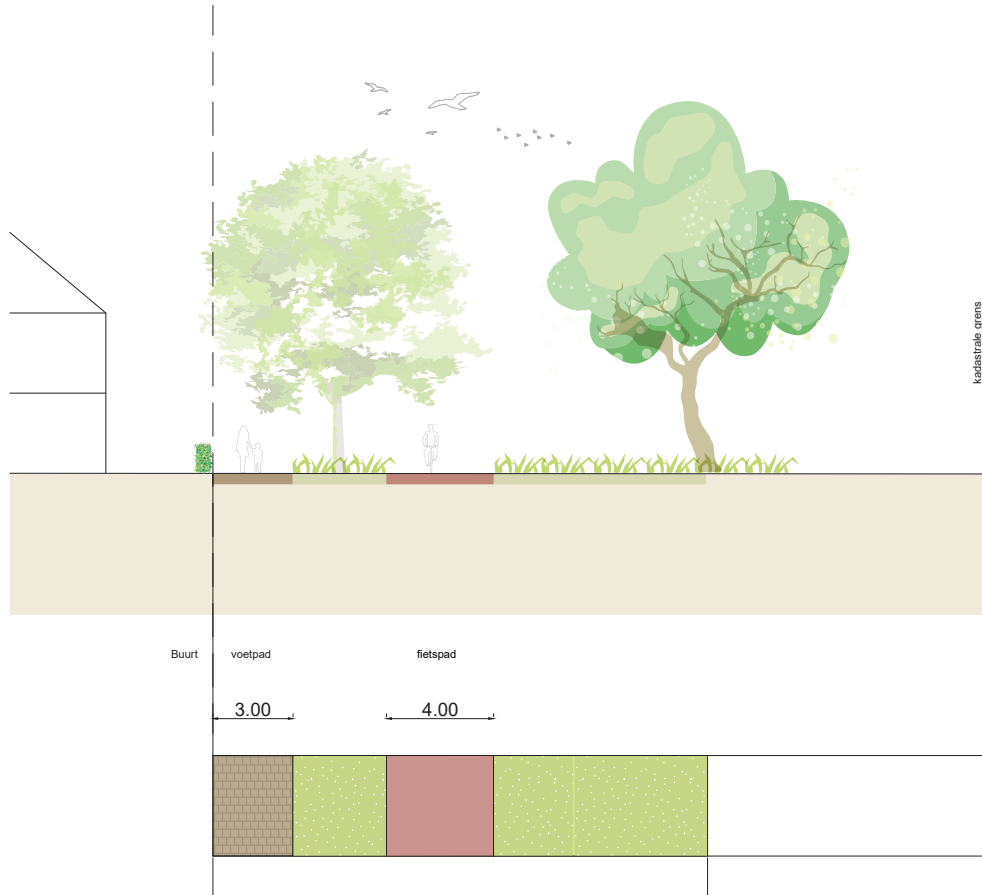
Dit profiel is gelegen in de archeologisch rijke Limeszone en kent een ruime groen/blauwe invulling.



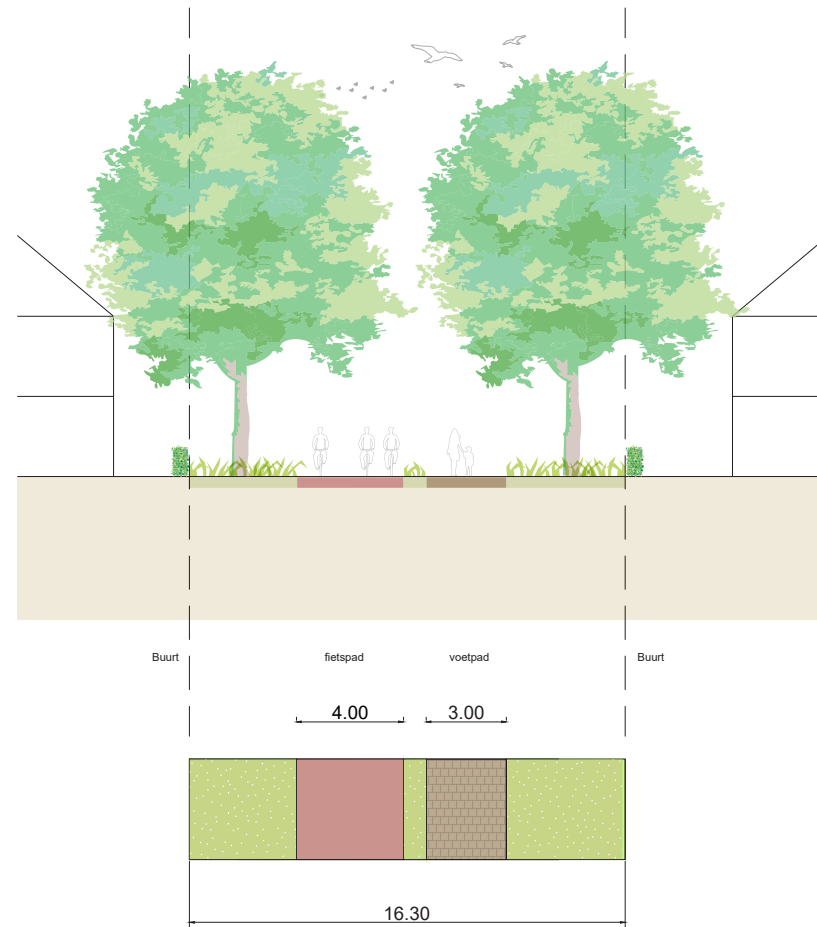
VIP pad (L1 laan 1)



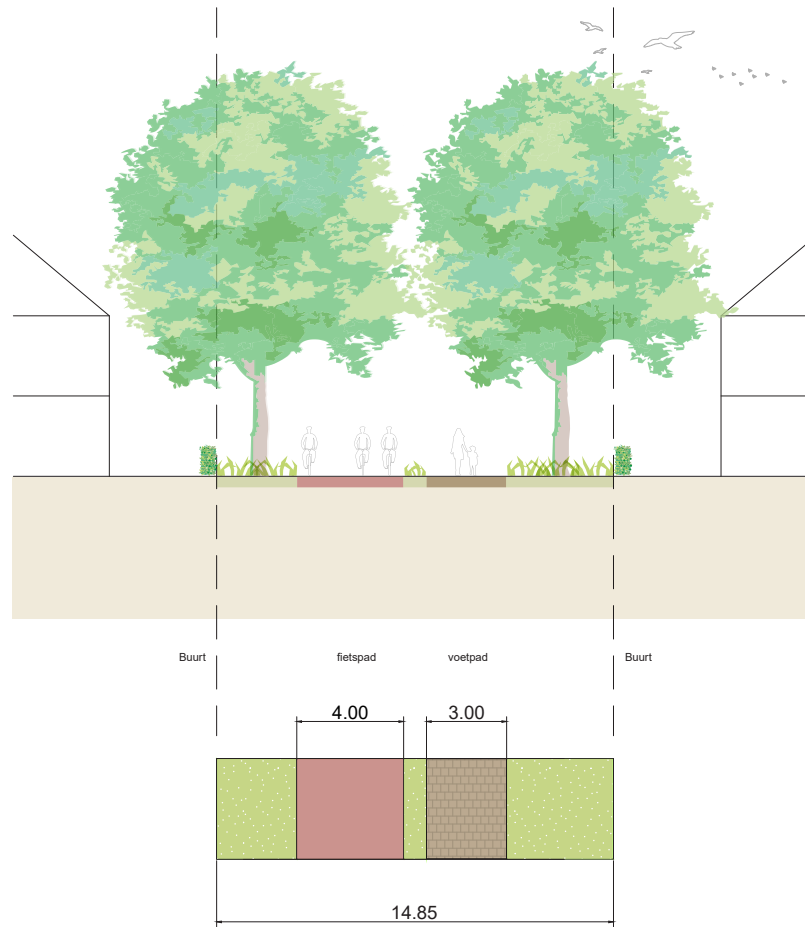
Limesfietspad (LF1/LF2)



Oude Broekweg (B1)



Oude Broekweg (B2)





De Lanen | voor gemengd verkeer

profielen Hangaarlaan (H1/H2), Laan 2 L2.1/2.2, Laan 3 L3.1/3.2 en Laan 4 L4.1/4.2

De Hangaarlaan is een belangrijke toegang tot het gebied vanaf de westelijke entree en strekt zich uit langs de vindplaats tot in het hangaargebied en ontsluit behalve dit woonwerkgebied ook de Mient Kooltuin. Om deze reden is een hogere verkeersintensiteit te verwachten en wordt in een 50km/uur weg voorzien. Ter plaatse van de vindplaatsbuurt is een voetpad langs de voorzijde van woningen voorzien welke aansluit op de Vindplaats. Het wegprofiel wordt begeleid door twee bomenrijen aan weerszijden van de rijbaan.

Laan 2 betreft de westelijke entree van het woongebied vanaf de Rijnlandroute met een doorverbinding langs de vindplaats en het centrum op de oostelijke verkeersas (profiel 4).

Vooralsnog wordt dit profiel aangemerkt als een 50km/uur straat, omdat dit blijkt uit het voorlopige verkeersonderzoek. Indien de verkeersintensiteiten dit toelaten kan worden gezocht naar een gehele of gedeeltelijke afwaardering van dit profiel tot een 30km/uur verbinding. De oversteekbaarheid van dit profiel voor diverse langzaam verkeersverbindingen is een groot aandachtspunt voor de nadere uitwerking.

De laan is een belangrijke ontsluitingsroute voor openbaar vervoer en bevoorradingsverkeer

voor het centrumgebied. Door middel van de uitwerking en oriëntatie van de verkeersstructuur richting de wegaansluitingen op de Rijnlandroute wordt gestreefd naar zo min mogelijk gebruik door bewonersautoverkeer. De kruisingen met voetgangers en fietsers worden geclusterd gesitueerd en daardoor beperkt in aantal.

Voor een optimale verbinding en ontsluiting van langzaam verkeer is ingezet op een tweerichtingenfietspad aan één zijde van het profiel. Oversteekvoorzieningen kunnen hierdoor veiliger worden ingericht en de ruimtelijke inpassing in het gehele profiel wordt kwalitatief beter als groen laanprofiel. Vanwege het laankarakter van dit profiel wordt een tweezijdige bomenrij voorzien.

Laan 3 is de centrale ontsluitingsroute voor het gebied, gelegen tussen hangaargebied en de lange landingsbaan. Deze centrale laan wordt een 30km/uur route met aan weerszijde bomen. Aan de noordzijde (profiel 3.1) komt een vrijliggend fietspad vanwege de aansluiting naar de centrale as fietsverbinding over de Tjalmaweg. In dit deel grenst het profiel aan de bestaande watergang. Op dit deel is er een enkele bomenrij waardoor er zicht is op de verbrede watergang met natuurlijk oever (gelegen op de gasleiding).

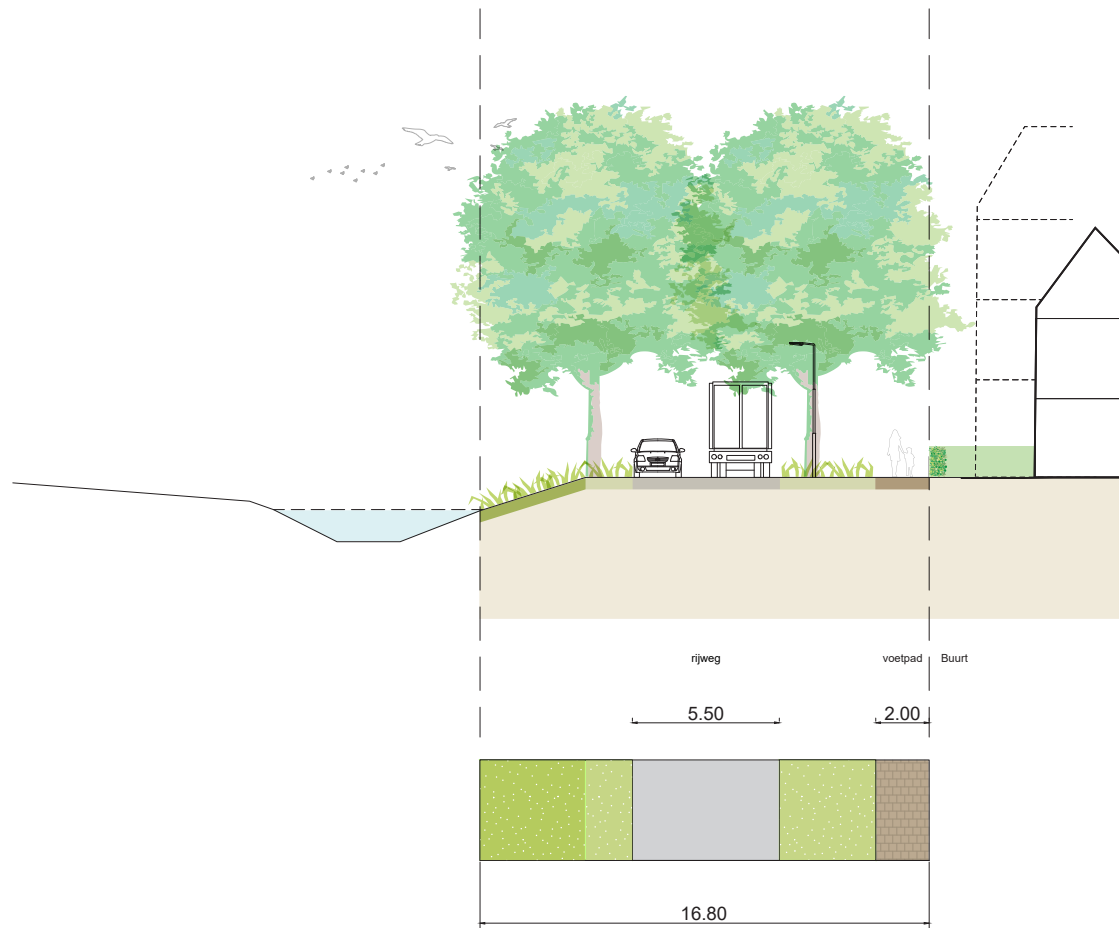
Vanwege de aansluitende woonbebouwing en het snelheidsregime is er in dit profiel ruimte voor eenzijdig bezoekersparkeren.

Laan 4 vormt de ontsluiting van alle woongebieden ten oosten van de lange landingsbaan.

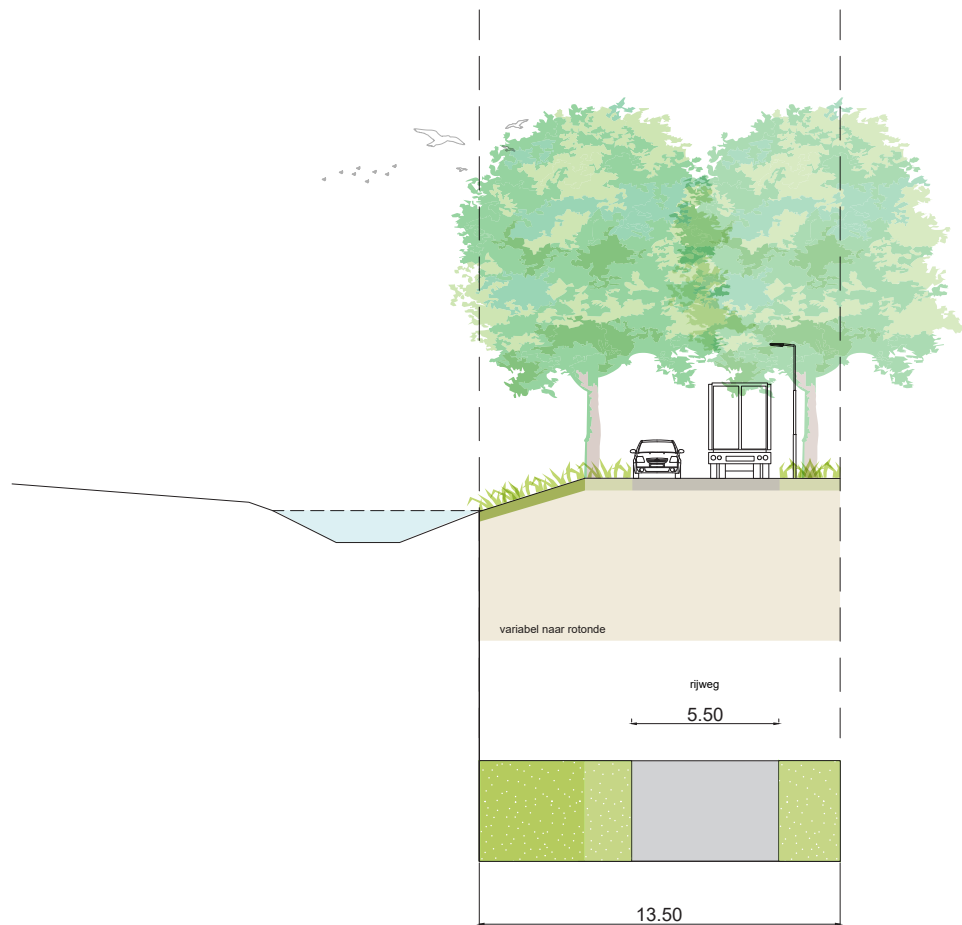
Vanwege de te verwachten intensiteit zal het profiel vanaf de afrit van de Tjalmaweg een invulling nodig hebben van 2x2 rijbanen 50km/uur (4.3). Zodra de verkeersintensiteiten dit toelaten wordt de laan 2x1 50km/uur en zo mogelijk 30km/uur (4.2/4.1). Mogelijk is dit vanaf de Weltevreekreek maar in ieder geval vanaf de Korte Landingsbaan. Het gehele profiel is voorzien van 2 rijen bomen, gesitueerd aan weerszijden van de rijbanen.



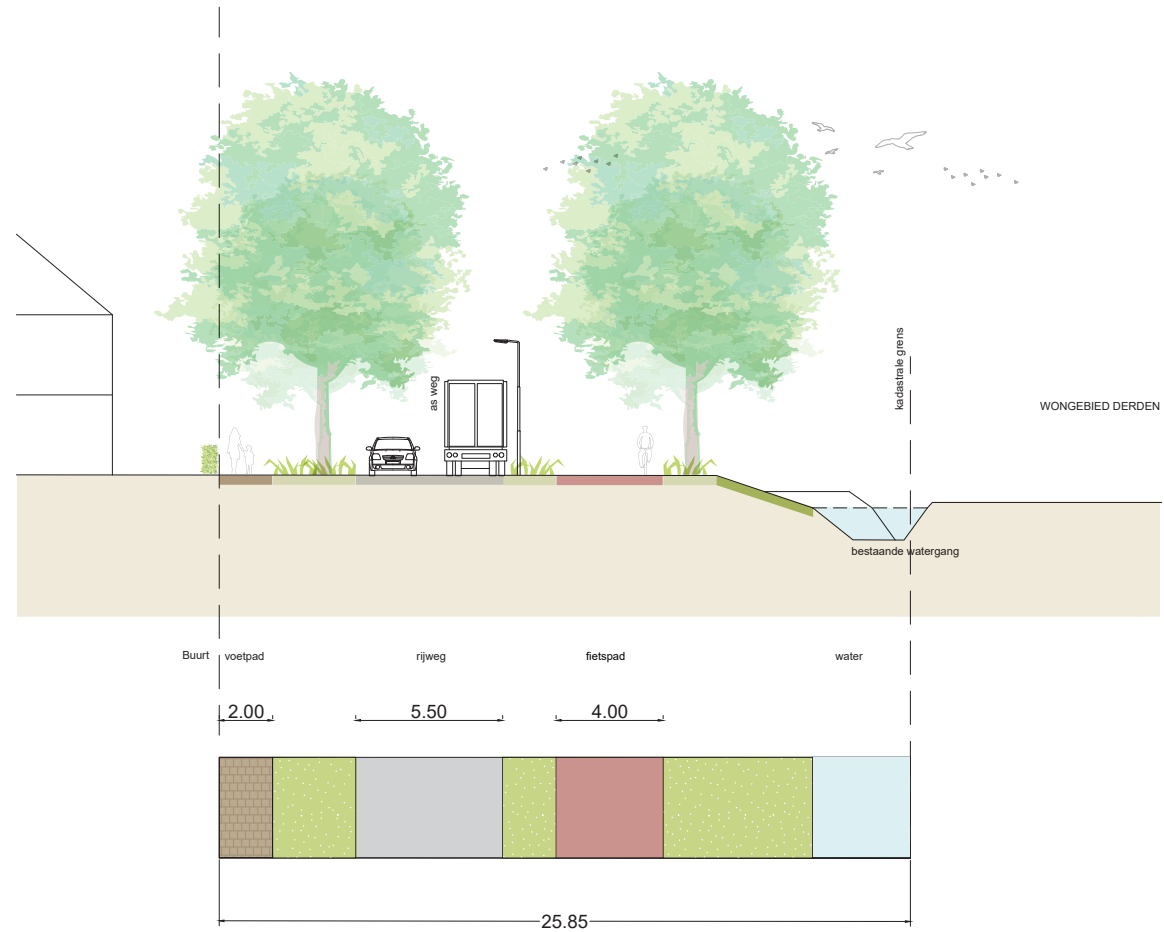
Hangaarlaan (H2)



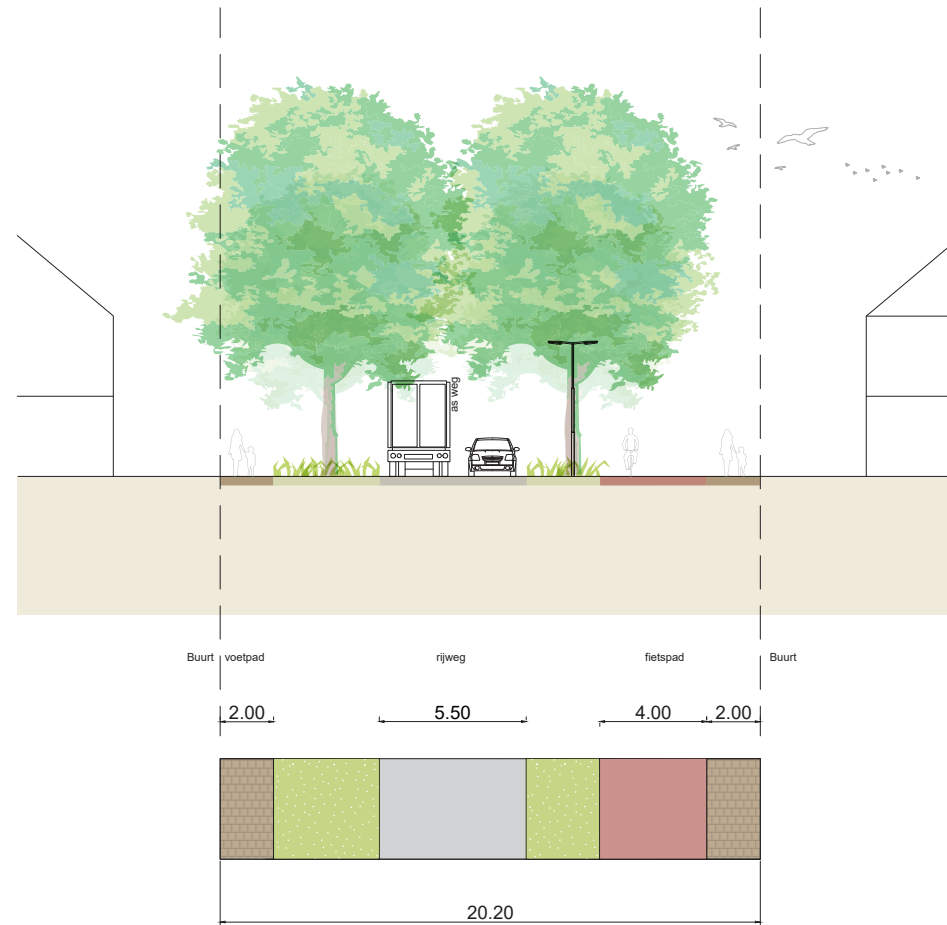
Hangaarlaan (H2) t.h.v. de vindplaats



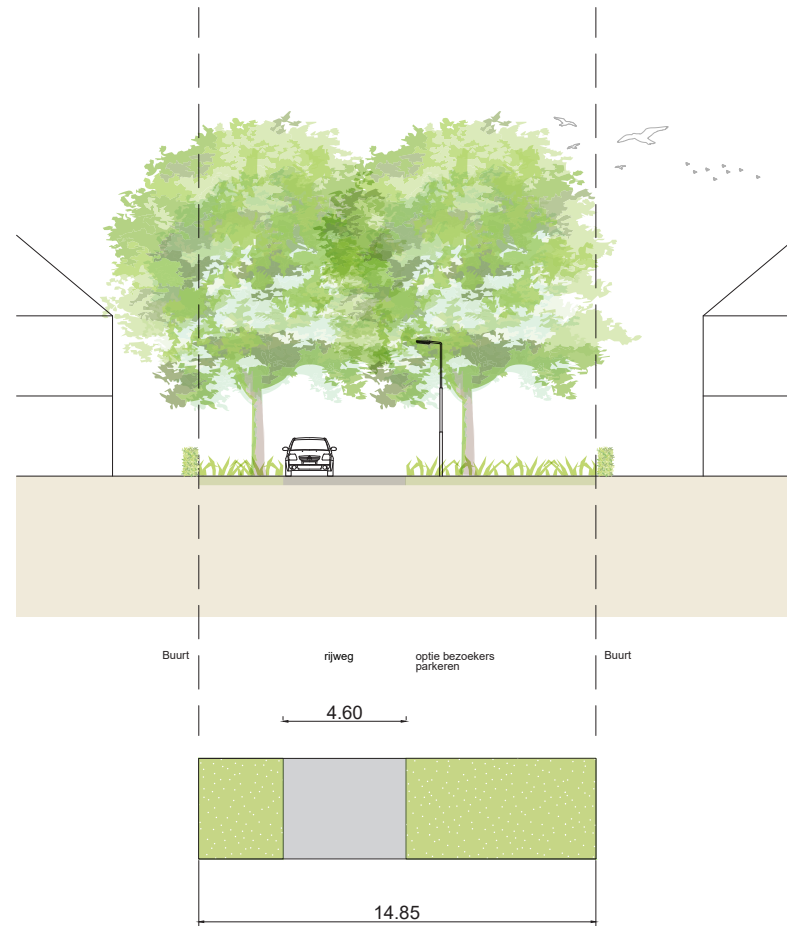
Laan 2 (L2.1)



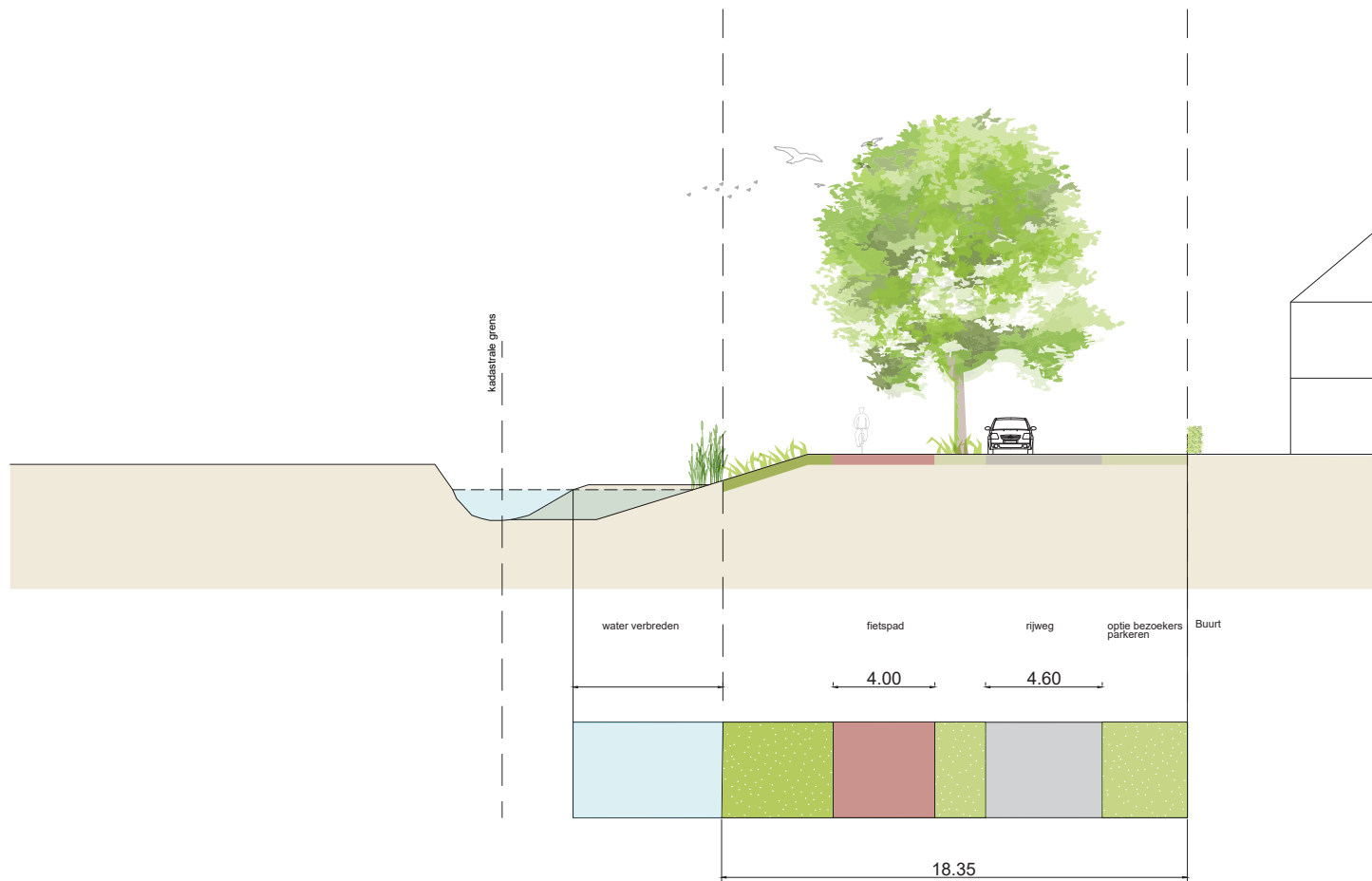
Laan 2 (L2.2)



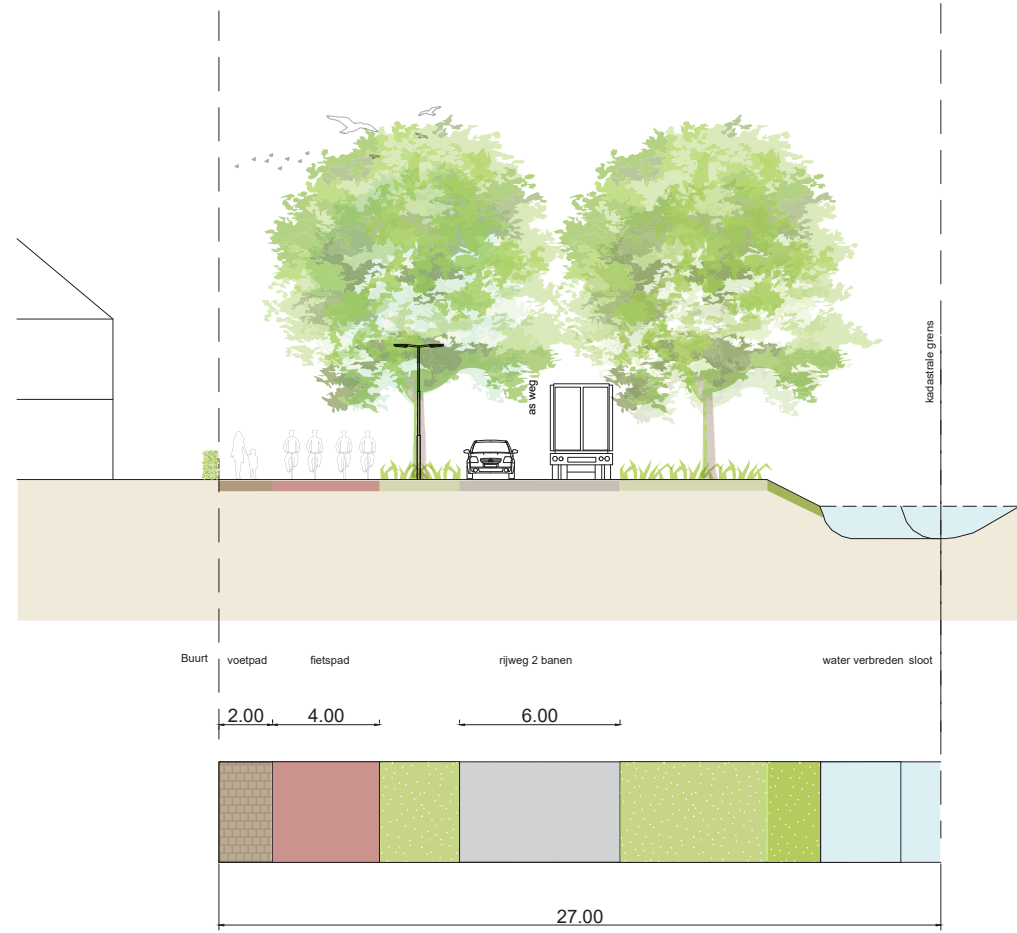
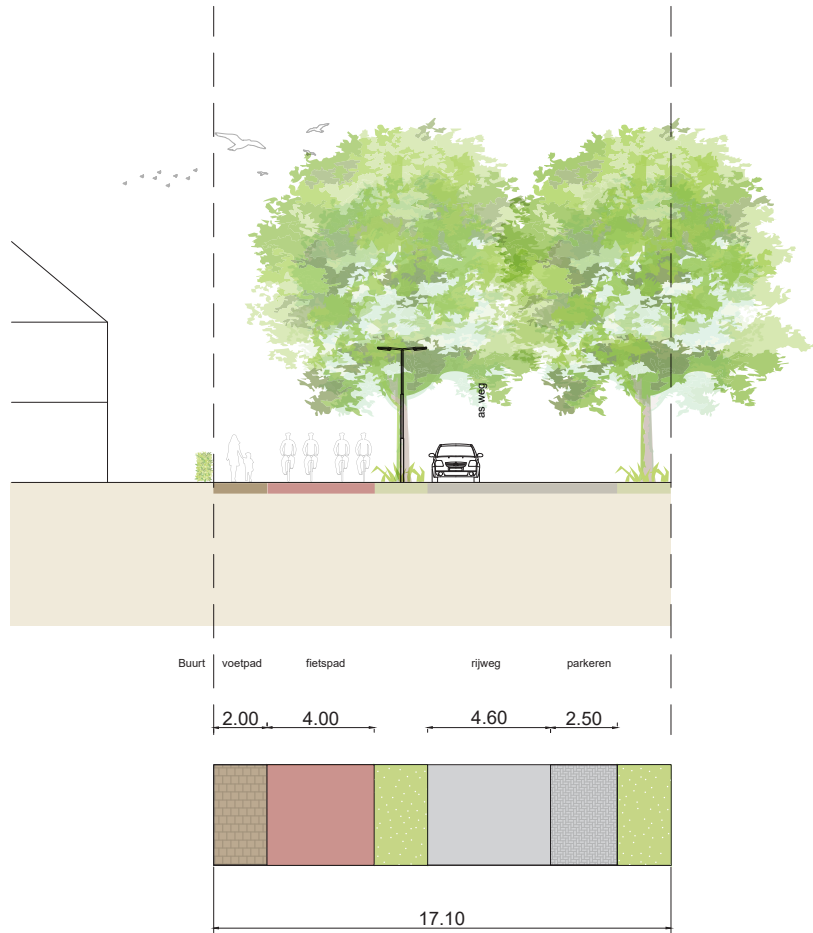
Laan 3 (L3.1)



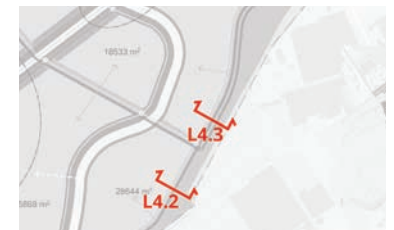
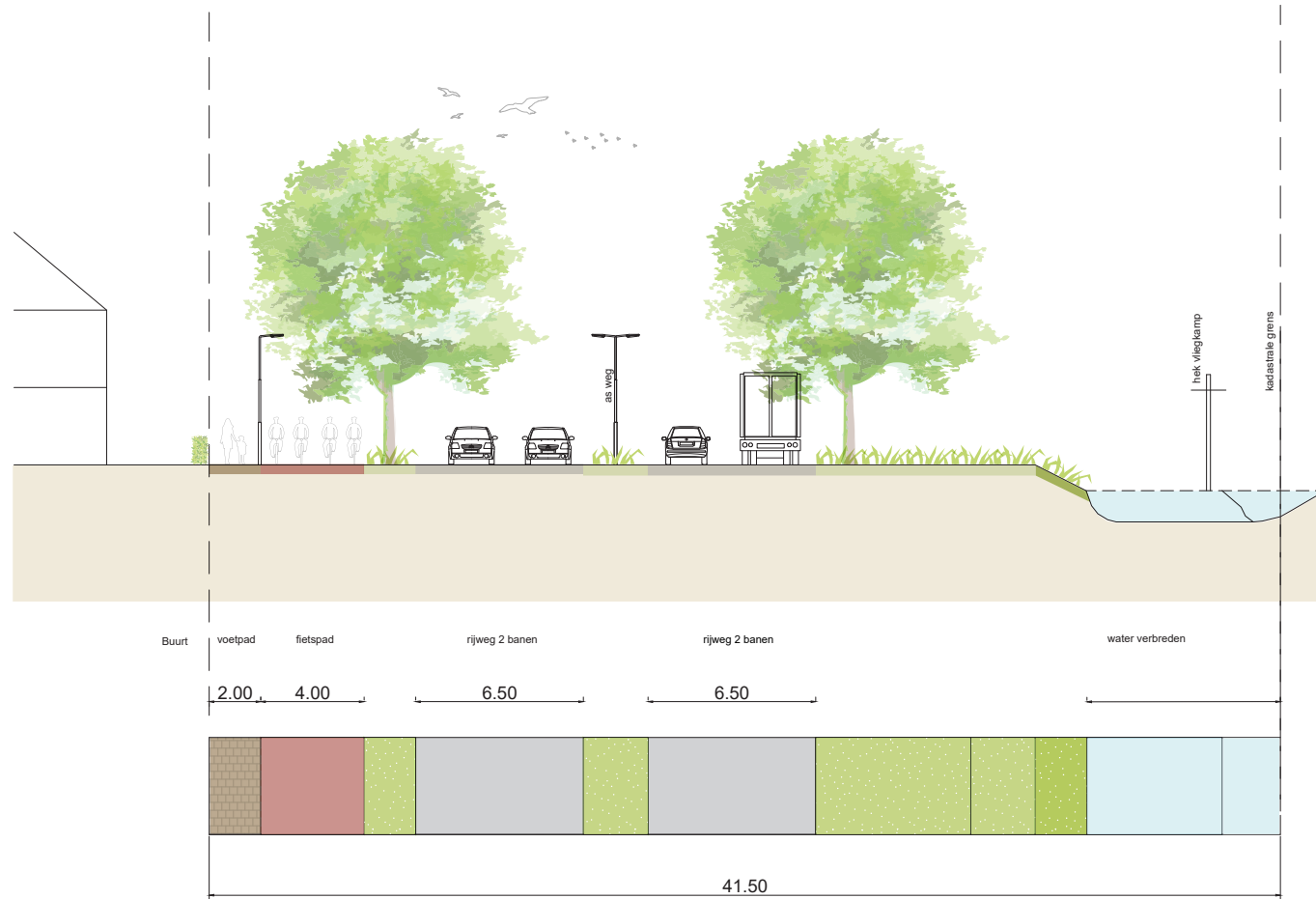
Laan 3 (L3.2)



Laan 4 (L4.1/4.2)



Laan 4 (L4.3)





Buurtprofielen

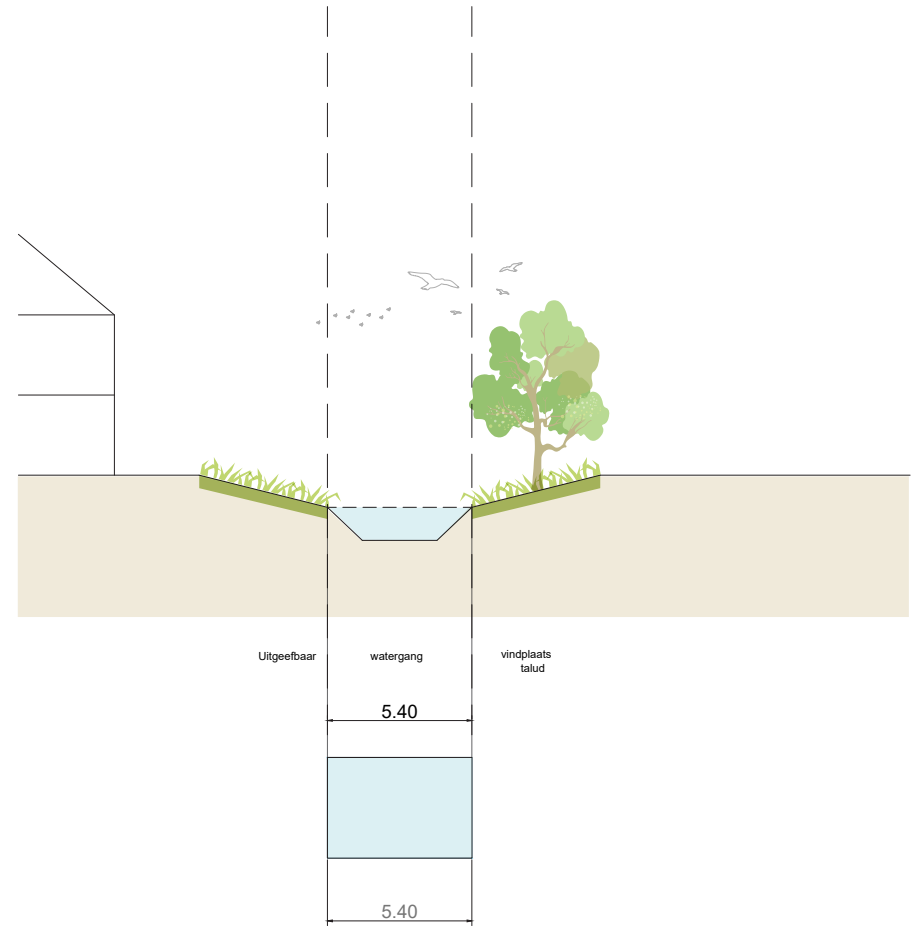
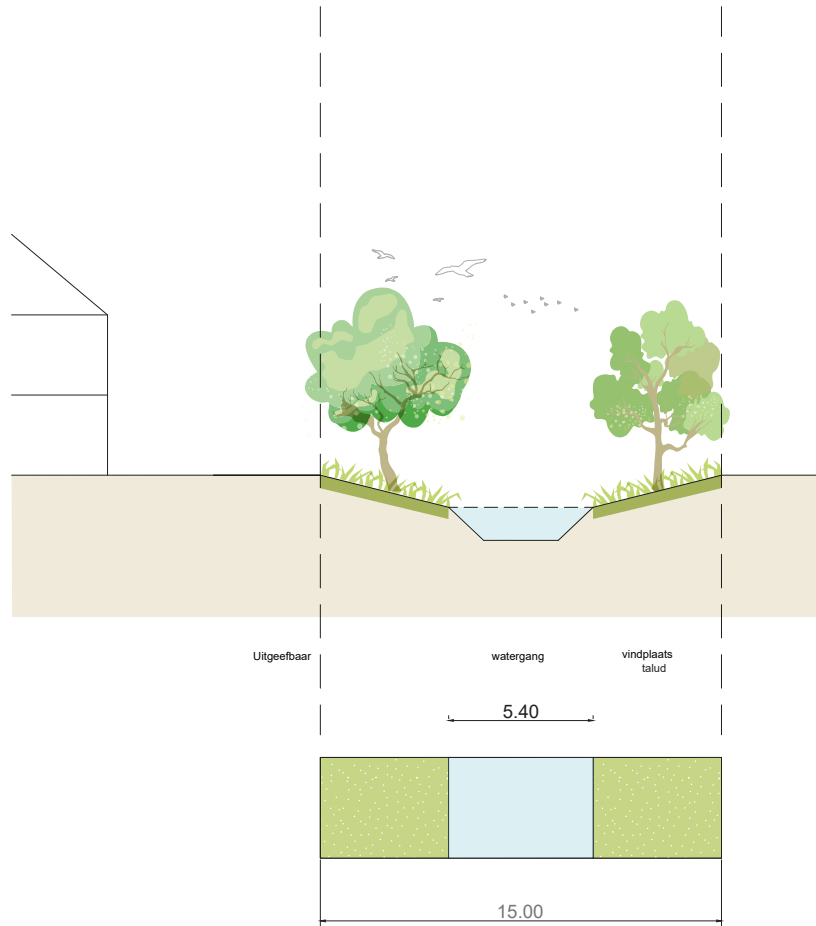
profielen Sloot Vindplaatsbuurt (S1)

Het profiel van Sloot Vindplaatsbuurt is met knotwilgen afgezoomde slootje rondom het Vindplaats profiel is benodigd om het water in de korte landingsbaan te verbinden met de grotere waterstructuur van de Grote Watering.

Het profiel vormt de scheiding tussen de archeologische vindplaats en het buurtje. De sloot heeft een informeel karakter waarlangs aan de Vindplaatszijde een voetpad loopt en aan de buurtzijde de achtertuinen grenzen. Bij de uitwerking van de vindplaatsbuurt kan ervoor worden gekozen het talud van de sloot eenzijdig mee uit te geven waardoor het openbare profiel versmalt van 10,20 meter naar 5,40 meter.



S1 Sloot Langs Vindplaats



Buurtprofiel





Basisprofiel

De uitwerking van de basisprofielen in de buurten zal een grote verscheidenheid kennen. Het ruimtebeslag van de ondergrondse functies in combinatie met de vereiste afstand voor bomen is een spanningsveld in de ontwerpogave bij de nog op te stellen verkavelingsplannen en inrichtingsplannen. De 4,80 meter voor nieuwe sanitatie en het warmte-/koudenet vormt de basis in de ondergrond. Met de toeving van de overige disciplines wordt het ondergrondse ruimtebeslag minimaal 7,10 meter. Door toevoeging van bomen zal deze breedte toenemen. Binnen de buurten bestaat de vrijheid om te variëren en bijvoorbeeld te kiezen voor plaatselijk een wat steniger profiel (zonder bomen) en elders het groen te combineren in een plek.

In de straatprofielen behoren zowel langs- als haaksparkeren alsmede een uitwerking van een fietsstraat, op een relevante fietsverbinding, tot de mogelijkheden.

Voetpaden worden aan één zijde van een profiel voorzien waarbij de maatvoering wordt ontleend aan de minimaal vereiste bovengrondse verkeersruimte conform de DALI en de ondergrondse inpassing van kabels en leidingen.

Ook het koppelen van water aan de buurtprofielen, met beperkte taludruimte en

uitgeefbaarheid van één zijde van de oever, is een mogelijkheid. In de buurten kan het benodigde water tevens los liggen van de infraprofielen en bijvoorbeeld worden gesitueerd als insteekhaven of doorgaande watergang aan achtertuinen.



