

3.2 Veerkrachtig watersysteem van krekens

Een duurzaam en veerkrachtig watersysteem vertaalt zich in een (be)leefbaar en bevaarbaar krekenslandschap dat wordt opgespannen tussen bestaande Wateringen, herkenning- en oriëntatiepunten. De nieuwe groenblauwe hoofdstructuur functioneert als klimaatbuffer voor het gebied.

Hoofdwatersysteem

Het hoofdwatersysteem brengt schoon water op boezempeil vanuit Lentevreugd via de Wateringen en krekens in het gebied richting de Oude Rijn.

Met de introductie van twee krekens en de stadsbeek op de Korte Landingsbaan, en later ook een derde kreek en de herstelde Tankgracht, wordt de Grote Watering door het gebied verbonden met de Wassenaarse Watering.

De afwatering van de Grote Watering direct naar de Oude Rijn wordt verbroken, zodat het heldere kwelwater vanuit het duinengebied via dit hoofdwatersysteem door Nieuw Valkenburg wordt geleid. Omdat het een open verbinding betreft (boezempeil) zijn geen gemalen of pompstations nodig en ontstaat de mogelijkheid tot een open vaarverbinding door Nieuw Valkenburg.

Subwatersysteem; een fijnmazig netwerk

Het gebied is van nature laaggelegen en kent een zeer slecht doorlaatbare bodem en vergt dus een grote mate van afwateringstechniek. Met het op boezempeil brengen van het gebied gebeurt dit op de meest duurzame wijze namelijk onder vrij verval. De vorm en afmeting van de waterelementen hangt af

van de grootte (te compenseren hoeveelheid) en het karakter van de betreffende buurt en de ligging van de hoofdkreek.

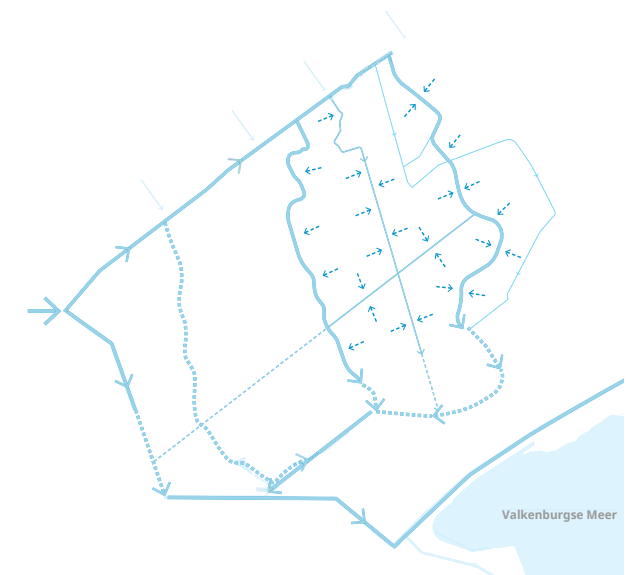
Watergangen die direct uitkomen op de hoofdkrekens gaan hier idealiter zowel een ruimtelijke als functionele relatie mee aan. Er ontstaan dan bijvoorbeeld binnenmilieus met een bootje in de achtertuin. Watergangen die van noord naar zuid door de buurt meanderen hebben wellicht een meer wadi achtig karakter.

Groenblauw netwerk

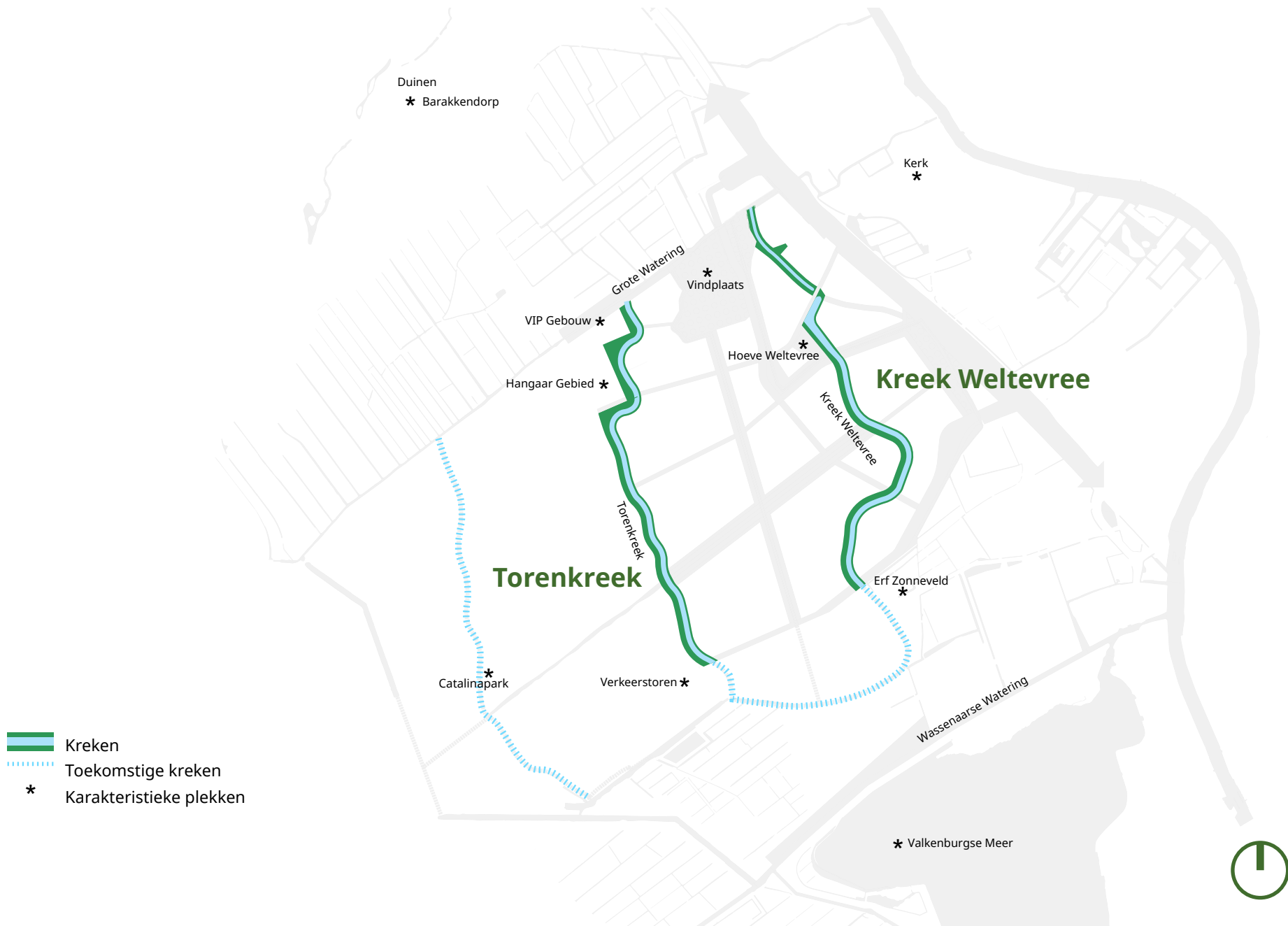
De groenblauwe hoofdstructuur wordt in de uitwerking van de buurten verbonden met de groenblauwe elementen in de buurt zelf, zodat het een aaneengesloten geheel vormt.



Hoofdwatersysteem



Subwatersysteem



De krekken

Kreken

De kreken slingeren door het dorp. Ze variëren van breedte en inrichting. De verschillende kreken krijgen een uitstraling passend bij de woonbuurten.

Torenkreek

De Torenkreek verbindt de Grote Watering met het Valkenburgse Meer en loopt van het VIP-gebouw naar de Verkeerstoren. Hierbij passeert de kreek de VIP-brug, de Broekweg-brug, de Hangaarkade en de Lange Landingsbaan, richting verkeerstoren.

De kreek heeft een afwisselend karakter van water, groen, rietkragen en wilgen. De kreek wordt aan een één zijde begeleid door een fiets- en wandelroute met eventueel ruimte voor een ruiterspad. De Torenkreek heeft een brede opzet met groen, water en paden die een breedte kent tot 40 meter.

Kreek Weltevree

De ambitie is om Kreek Weltevree te laten lopen vanaf de westentree van het gebied. Door de positionering van de ondergrondse infrastructuur zal Kreek Weltevree op twee plekken worden onderbroken. Door het gebruik van syfons kan het water doorstromen.

Ook deze kreek heeft een afwisselend karakter van water, groen, rietkragen, wilgen en lage beschoeiing. Herkenningspunten op de route zijn de Hoeve Weltevree (voormalige boerderij van de familie Egmond), de kruising met de Oude Broekweg, de Lange Landingsbaan en Erf Zonneveld. Kreek Weltevree heeft een brede opzet met groen, water en paden en kent eveneens een breedte tot 40 meter.

Beleving, bevaren en ecologie

De kreken kennen een natuurlijk karakter. De steeds veranderende loop van de kreek door het landschap maakt het een dynamisch landschap met telkens nieuwe zichten op herkenbare elementen zoals de verkeerstoren of de hangaars.

De kreken hebben overwegend groene, ecologisch ingerichte, flauw hellende oevers. Met gevarieerde beplanting wordt het een waardevolle plek voor inheemse plant- en diersoorten. Op prominente of centrale plekken of op locaties waar hogere dichtheden zijn, wordt een verharde oever aan één zijde voorgesteld.

Het is de ambitie om water in het gebied zo veel mogelijke beleefbaar te maken en bruikbaar voor varen, zwemmen, vissen en natuurbeleving. Er wordt gestreefd naar de doorvaarbaarheid van de drie hoofdkreken. De kreken worden in verbinding gebracht met de historische Kaswetering, vanwaar je via de Tankgracht een open vaarverbinding hebt naar de Oude Rijn en Wassenaar. Op termijn, na de zandwinning, zal ook het Valkenburgse Meer te bereiken zijn.



Uitnodigend krekenslandschap

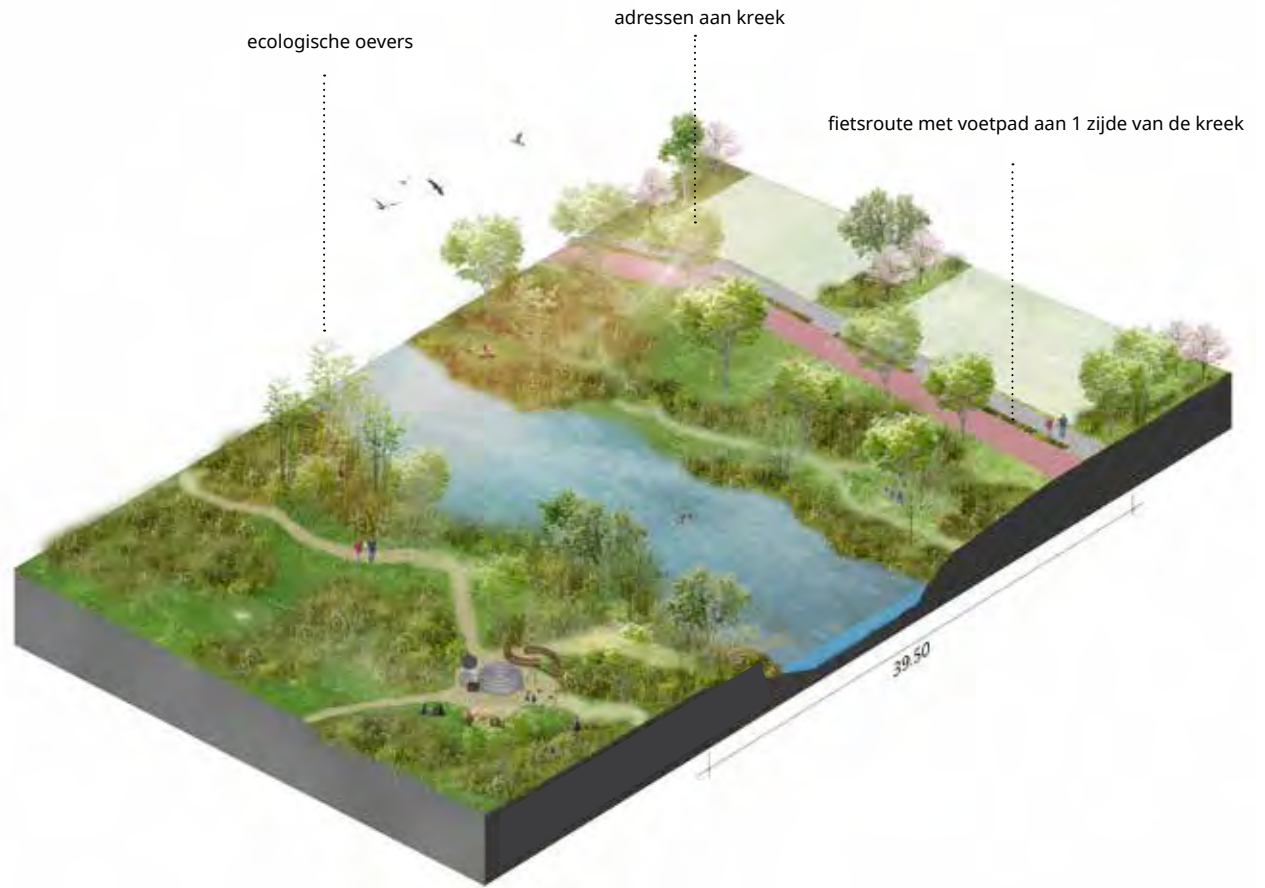
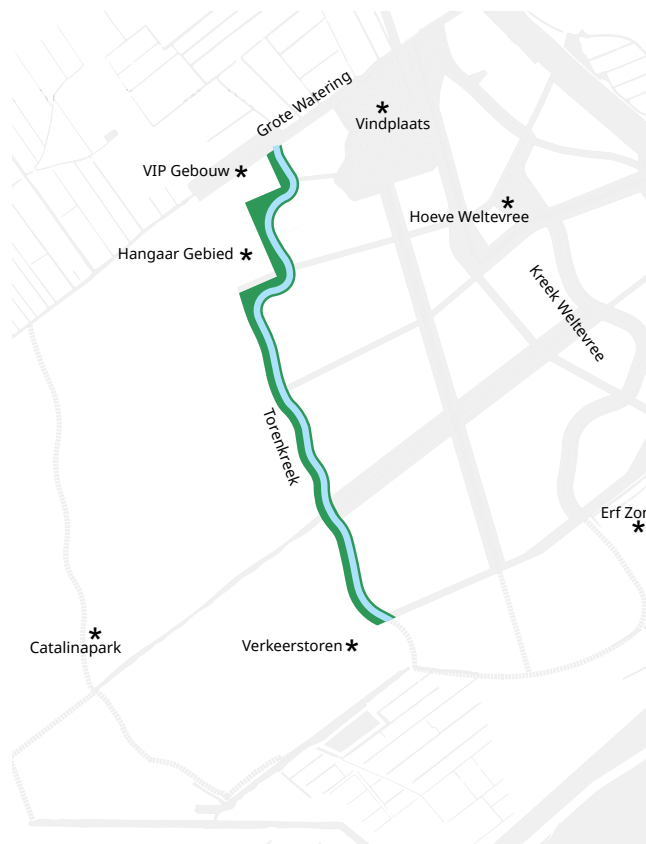


Wattelijke ecologie en gebiedseigen biodiversiteit - Lentevreugd



Bevaarbaar en beleefbaar waternetwerk

Torenkreek

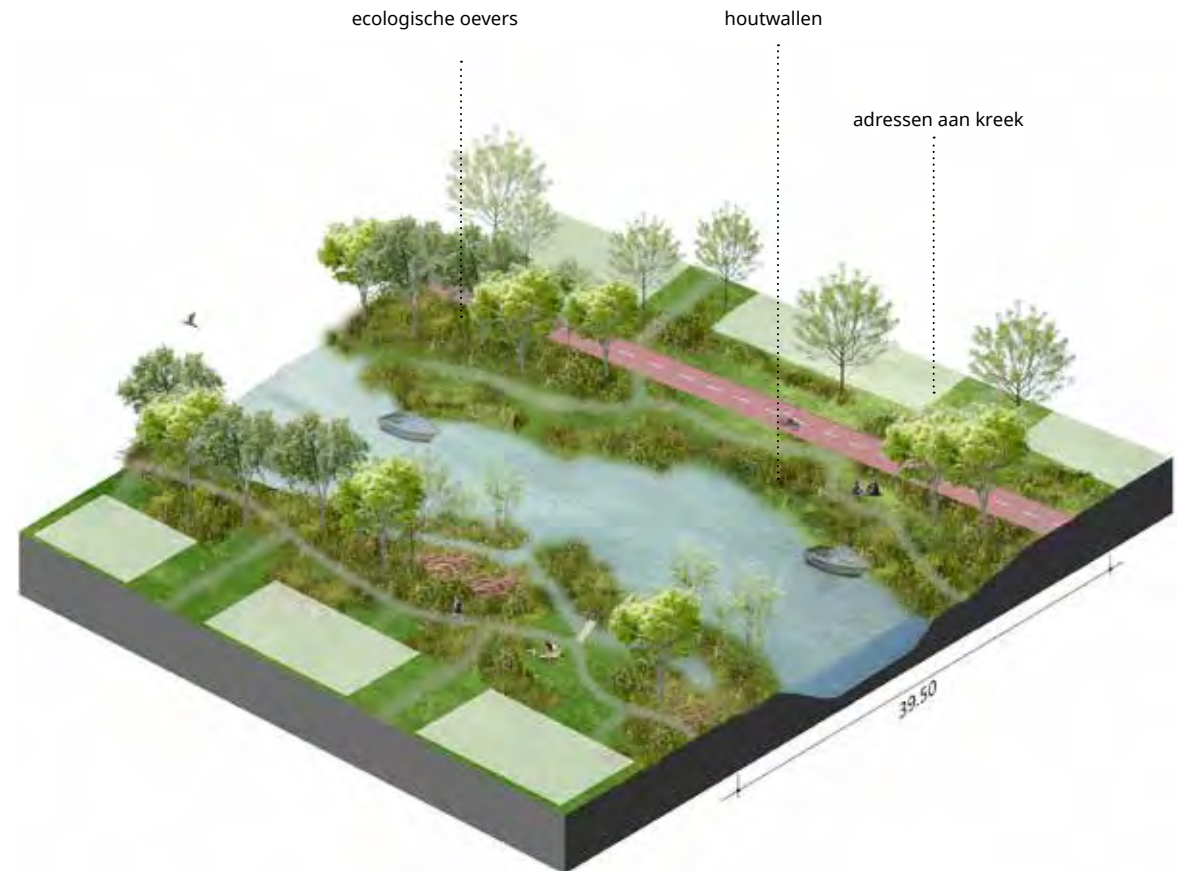
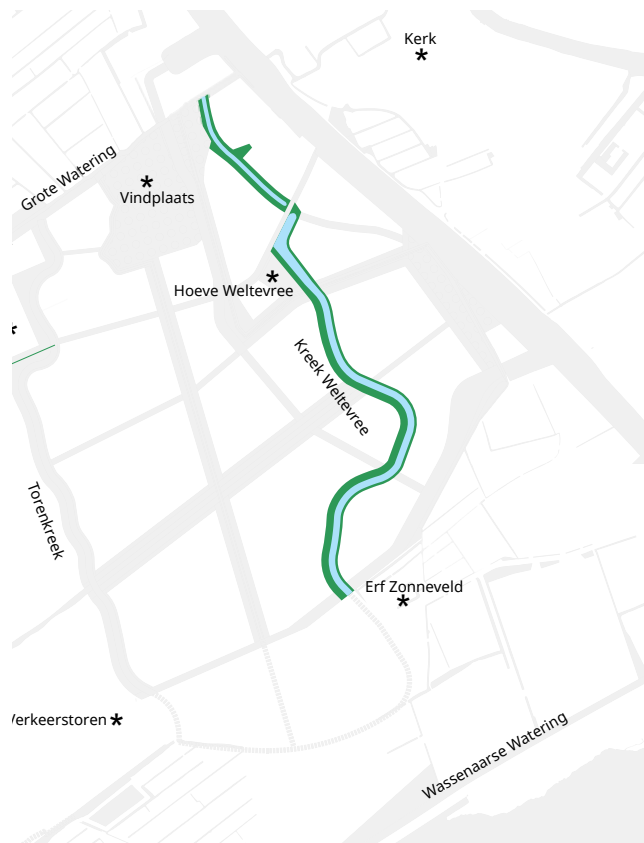


Diversiteit maar eenduidig beeld, De Smaaktuin, De Zwarte Hond



Afwisseling grondgebonden woningen en appartementen tot 5 lagen in de kap - Bemmel

Kreek Weltevree



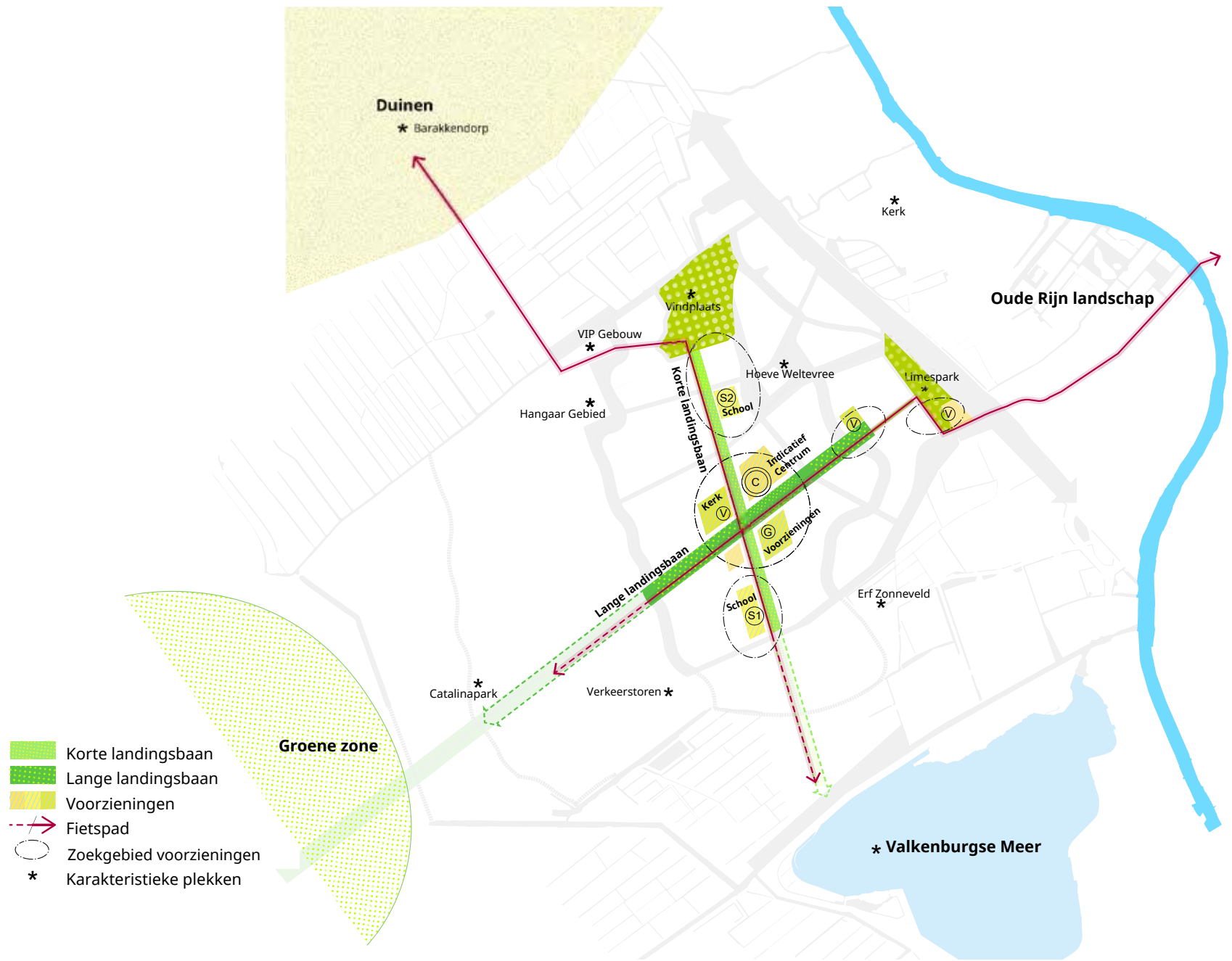
Varen op de kreek - Biesland



Ruimte voor individuele expressie - Rieteland, IJburg



Verbijzonderingen met kavels aan het water - Kralingen



De verbindende Valkenburgse banen

3.3 De verbindende Valkenburgse banen

Voormalige landingsbanen krijgen als landschappelijke elementen een nieuwe betekenis. Lange lijnen in het landschap worden hersteld en routes in het recreatienetwerk gecompleteerd.

De landingsbanen vormen een verbindend assenkruis dat Nieuw Valkenburg verbindt met het omliggende landschap. De Korte Landingsbaan verbindt de kust en de polder. De Lange Landingsbaan is de verbinding tussen de Oude Rijn en het open landschap richting Wassenaar. Met het inbedden van de landingsbanen in de landschappelijke context worden de (voormaals door het vliegveld onderbroken) lange lijnen in het landschap en de routes in het recreatienetwerk hersteld.

Korte Landingsbaan

De Korte Landingsbaan - met een afwisselende breedte tot 40 meter - verbindt het Duinengebied, de Mient Kooltuin, het Hangaargebied en de Vindplaats aan de noordzijde van Nieuw Valkenburg met het Valkenburgse meer aan de Zuidzijde.

Door de centrale ligging en de goede bereikbaarheid vanuit de hele ontwikkellocatie is de Korte Landingsbaan geschikt als drager voor culturele en maatschappelijke voorzieningen. Deze hoofdzakelijk autovrije publieke ruimte heeft een centrale ontmoetingsruimte met een sequentie van pleinen en een mix van verharding, water en veel groen. Bij de voorzieningen is voldoende ruimte voor activiteiten en ontmoeting zoals een weekmarkt, speelplek, terrasjes, cultuurevenementen of de kermis.

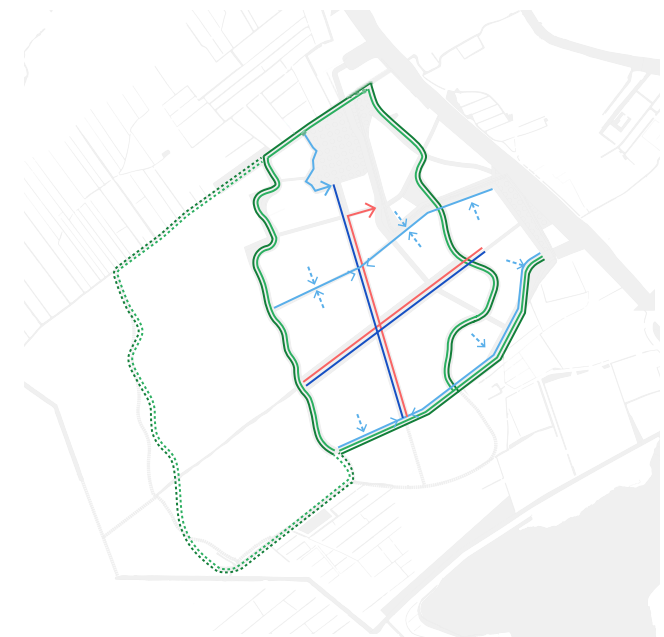
Lange Landingsbaan

De Lange Landingsbaan wordt een groen-blauwe schakel in oost-west richting door het gebied. De Lange Landingsbaan vormt een verbinding die het landschap van de Oude Rijn, bestaand Valkenburg en het Limespark aan de Katwijkse zijde over de Rijnlandroute met het toekomstige Catalinapark en de Groene Zone aan de Wassenaarse zijde. Een bevaarbaar waterelement verbindt de twee kreek met elkaar. Het is een lineaire plek met weidse vergezichten en ruimte voor recreatie, natuur en duurzame toepassingen zoals zonneveld, natuurlijke waterzuivering of warmte/koude opslag.

De Lange Landingsbaan heeft een basisprofiel van minstens 40 meter met de mogelijkheid van uitbreiding tot 60 meter door een flexibele reservering van 10 meter aan weerszijden die wordt ingericht als aansluiting op de aanpalende woonvelden. Incidenteel kan dit een verbindingsweg voorlangs de woningen zijn.

Assenkruis voor energie en ondergrondse infra

De imposante lijnen van de korte en lange landingsbanen bieden tevens de ondergrondse ruimte om de hoofdsystemen aan te leggen. Daarmee vormen de landingsbanen - voor nagenoeg alle ontwikkelvelden bereikbaar - de 'backbone' waarin het mogelijke warmte-/koude net en de nieuwe sanitatie kunnen worden ingepast zonder de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit te verstoren.



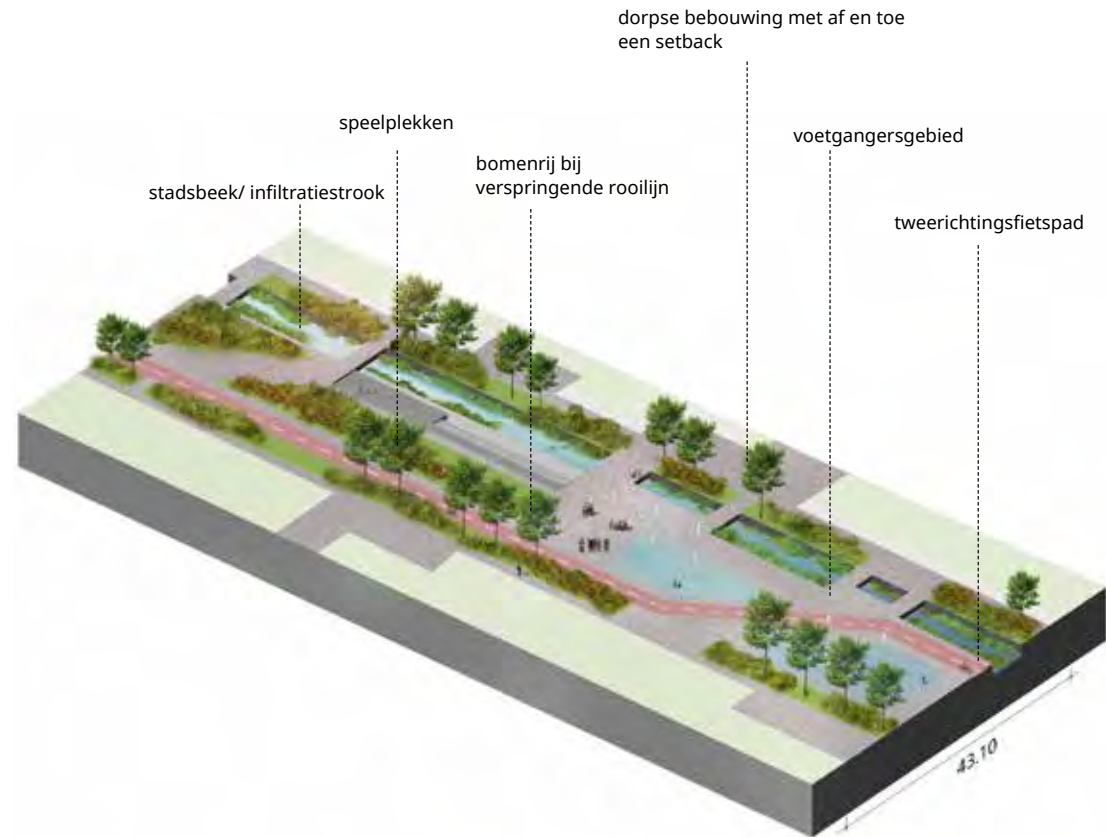
- Drinkwater+ELECTRA
- ⋯ Drinkwater+ELECTRA indicatief
- Warmte
- Persriool
- Vrij verval riool

'Backbone' voor energie en ondergrondse infrastructuur

Korte Landingsbaan

Aaneenschakeling van diverse plekken in een brede ruimte met fietsroute en stadsbeek:

- De ruimte en afmetingen worden bewaard en blijven erfahrbaar.
- Door dwarsroutes en een nader uit te werken ritme van boombeplantingen wordt de ruimte onderverdeeld.
- De baan wordt een bestemming.
- De diversiteit van plekken geeft aanleiding voor programma en beeldkwaliteit van de aangrenzende bebouwing.
- De landingsbaan wordt onderdeel van het watersysteem.
- Het voorziet in een 'backbone' van ondergrondse infrastructuur, zoals een warmte-koudenet en nieuwe sanitatie.



Referentie Sint Jansbeek, Arnhem



Referentie Sint Jansbeek, Arnhem



Referentie spelen voor 4 tot 10 jaar - Heemraadssingel, Rotterdam

Ruimtelijke en programmatisch principes

1. Bestaande waarden

De Korte Landingsbaan blijft herkenbaar in het Nieuwe Valkenburg door de koninklijke maat en lengte te respecteren en erfahrbaar te maken.

2. Continuïteit

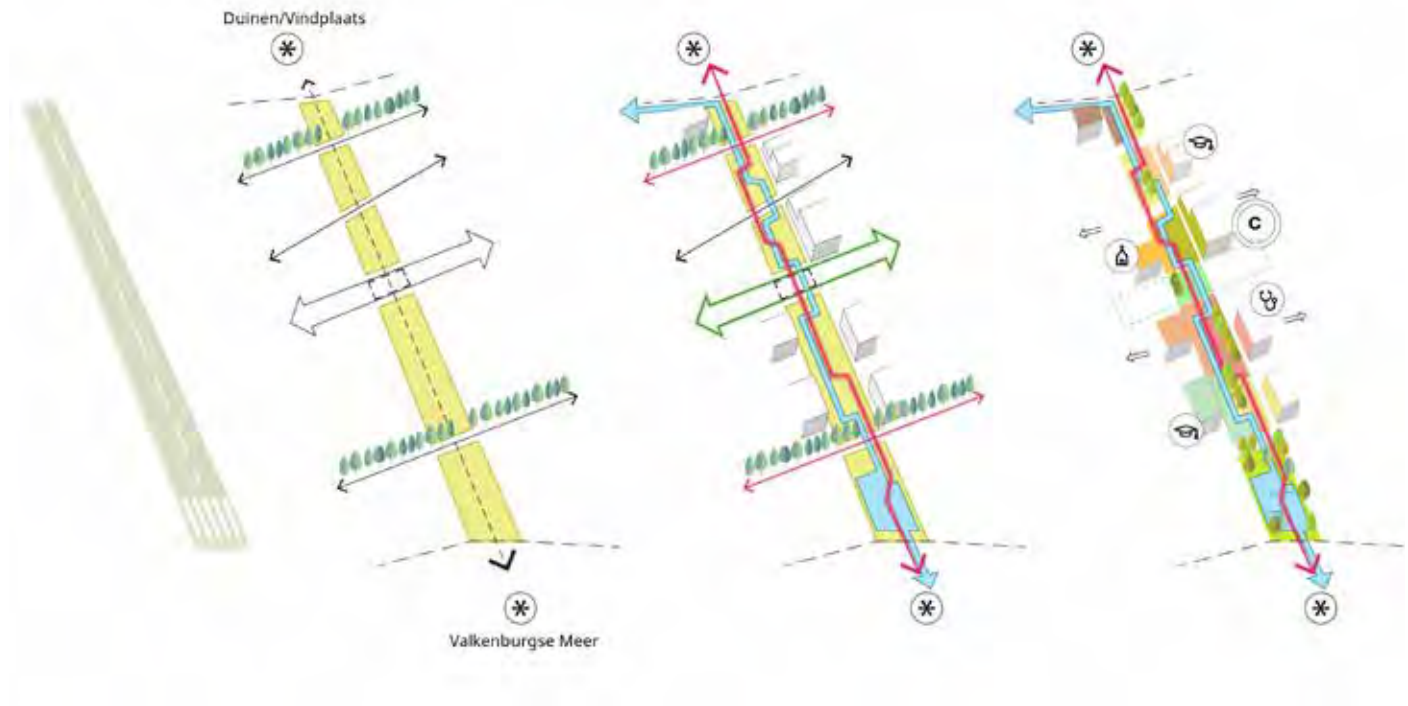
Een royale wandel-en fietsroute borgt de bovengenoemde ervaring van de Landingsbaan als vitale schakel tussen Valkenburgse Meer en de Duinen. Een Stadsbeek loopt min of meer parallel op en is vitaal onderdeel van het watersysteem.

3. Ruimtelijke variatie

De landingsbaan wordt geleed door de dwarsroutes en een nader uit te werken ritme van boombeplantingen. Hierdoor ontstaat variatie in intimiteit en karakter.

4. Plek voor ontmoeting

De diversiteit van de aanpalende buurten geven aanleiding voor programmering, ontmoeting en beeldkwaliteit van de aangrenzende bebouwing.



Stapsgewijze transformatie van de Korte Landingsbaan



informele sportvoorziening in groene laan (ref. Rennes)



Aandacht voor aansluiting maaveld met semi-private stoep en extra hoogte op begane grond voor flexibiliteit - Kopenhagen



Intensivering ter hoogte van het centrum - Sonder Boulevard, Kopenhagen

Lange Landingsbaan

De Lange Landingsbaan wordt een groen-blauwe recreatieve en ecologische verbinding:

- Het vormt een schakel in oost-west richting door het gebied heen. De baan wordt opgespannen tussen enerzijds het landschap van de Oude Rijn, Valkenburg en het Limespark, en anderzijds het Catalinapark en de Groene Zone.
- Deze imposante lijn borgt ruimte en weidsheid in deze kern van de toekomst.
- Een doorgaande route voor langzaam verkeer, die ter hoogte van het centrum een promenade wordt.
- Het voorziet in een 'backbone' van ondergrondse infrastructuur, zoals een warmte-koudeket en nieuwe sanitatie.



Sfeerimpressie: route Lange Landingsbaan met bomenlaan



Bebouwing varieert in hoogte - De Hofstede, Bommel



Watergang met natuurlijke oevers en in het centrum een uitzondering

Ruimtelijke en programmatische principes

1. Bestaande waarden

De Lange Landingsbaan ligt opgespannen tussen enerzijds het landschap van de Oude Rijn, Valkenburg en het Limespark, en anderzijds het Catalinapark en de Groene Zone. Deze imposante lijn borgt ruimte en weidsheid.

2. Continuïteit

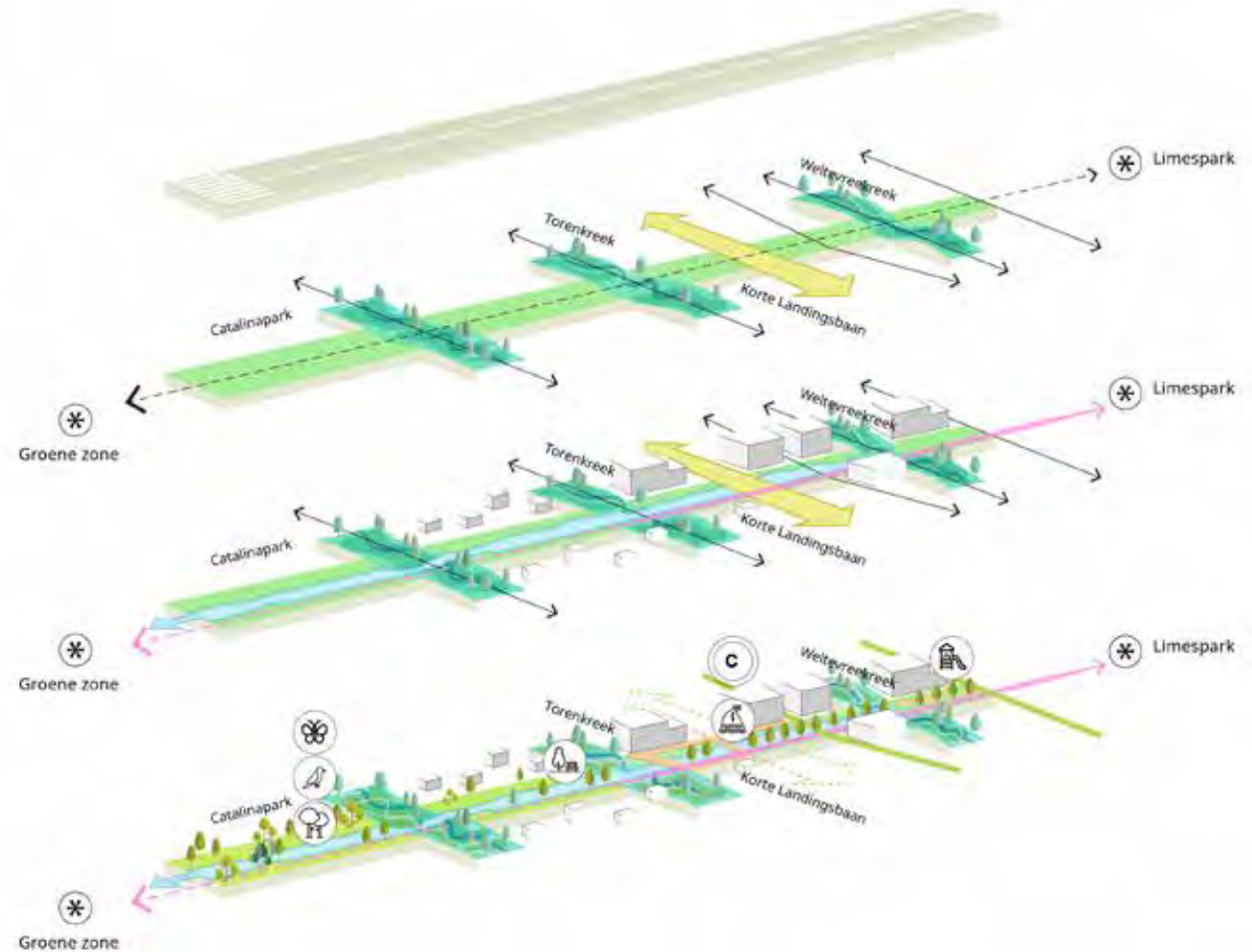
De basis van de Landingsbaan bestaat uit een watergang met een zeer natuurlijke boomrijke oever aan de zuidzijde en een natuurlijke, deels gecultiveerde oever aan de noordzijde. In de baan ligt een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer, die ter hoogte van het centrum een boulevard wordt.

3. Ruimtelijke variatie

De Lange Landingsbaan heeft een basismaat van 40 meter breed en reageert verschillend op de aanpalende buurten tussen de dwarsverbindingen. Een ruimtereservering van 10 meter aan weerszijden borgt de overgang met de buurten, daarbinnen kan bijvoorbeeld een voetpad of rijweg worden ingepast. Hiermee kan de breedtemaat uitkomen op 60 meter. In het profiel van de landingsbaan is er ruimte voor het opnemen van speelplekken voor kinderen in de meer avontuurlijke leeftijd van 8 tot 12, bijvoorbeeld op de in-situ vindplaats die grenst aan de Lange Landingsbaan.

4. Plek van spel en beweging

Het karakter en de programmering in de aanpalende buurten hebben invloed op de inrichting van de Lange Landingsbaan; het is bij uitstek een plek voor sport en spel. De wandelpaden zullen aansluiten op het netwerk in de buurten waarmee gezonde rondjes voor jong en oud ontstaan.

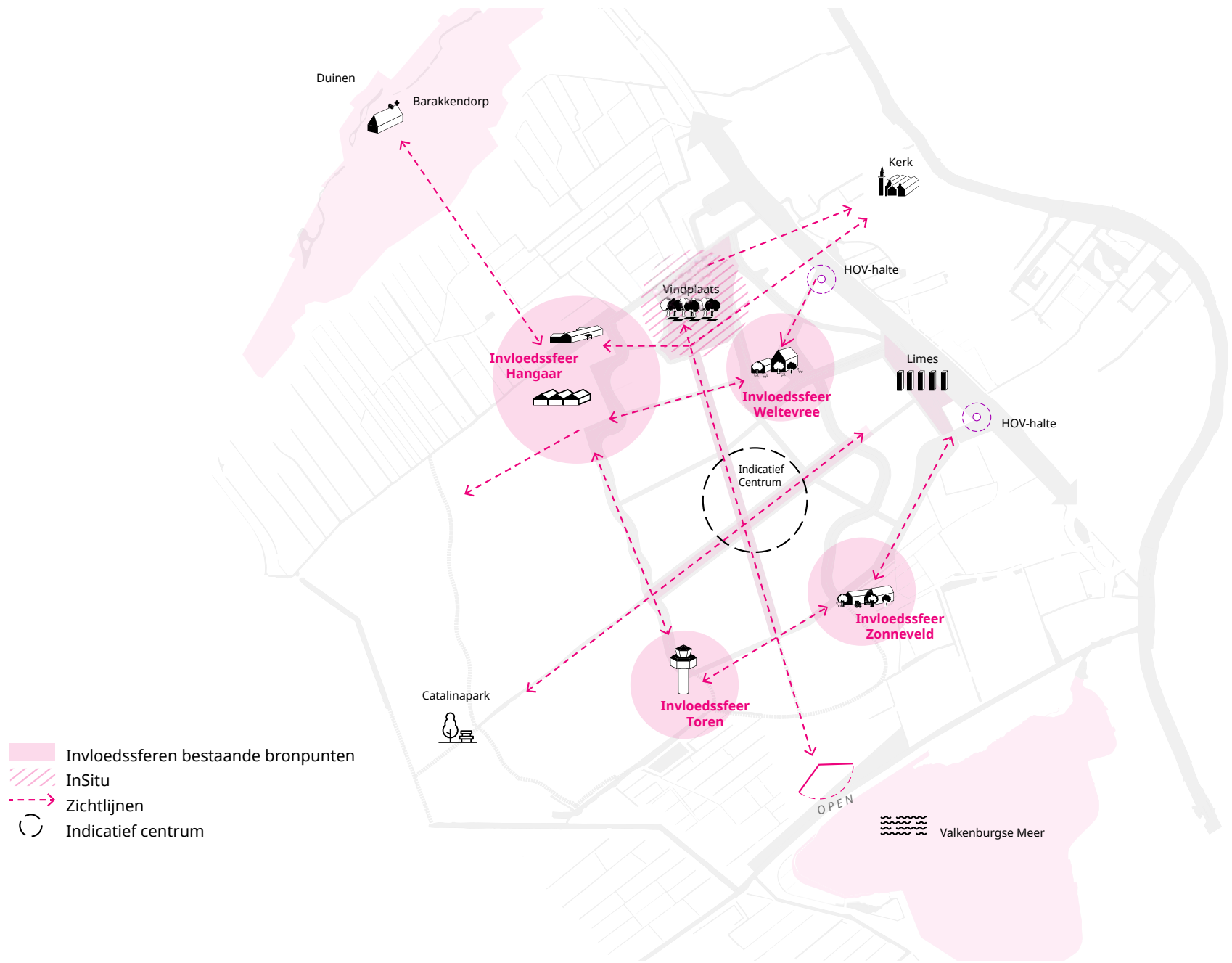


Stapsgewijze transformatie van de Lange Landingsbaan



Gecultiveerde, op de zon georiënteerde kade met bebouwing





Karakteristieke plekken worden oriëntatiepunten

3.4 Karakteristieke plekken worden oriëntatiepunten

Belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische elementen worden oriëntatiepunten in het raamwerk voor Nieuw Valkenburg. Deze karakteristieke plekken worden bestemmingen en krijgen soms een programma met publiek karakter (zoals een park, horeca of voorziening) waardoor het ontmoetingsplekken worden. De krekken en hoofdroutes worden aan deze karakteristieke plekken opgehangen, waardoor het bijzondere oriëntatiepunten worden in de nieuwe buurt. Daardoor krijgen landschap en de geschiedenis van het gebied een centrale positie in de identiteit van Nieuw Valkenburg. Ze dragen bij aan het gevoel van thuiskomen in de gehele ontwikkeling.

Oude en nieuwe plekken vormen het karakter van de deelgebieden

Deze oriëntatiepunten karakteriseren binnen hun invloedsgedebied de aangrenzende buurten. Omdat deze waarden aan de basis liggen van het raamwerk wordt Nieuw Valkenburg als vanzelfsprekend onderdeel van haar bestaande context, daarmee verkrijgt het een logische en typische eigen identiteit.



Blauwe Hangaar - voormalig Marine Vliegveld Valkenburg

Zichtassen en fysieke verbindingen geven oriëntatie

De historische plekken en gebouwen in en rondom het gebied zijn gebruikt als aanleiding voor de aanleg van de verbindende waterelementen (de krekken) en zichtlijnen in het gebied. Op de kruispunten van waterelementen, zichtlijnen en routes ontstaan interessante plekken die door een bijzondere programmering kunnen bijdragen aan de identiteit van een buurt. Bijvoorbeeld door een collectieve buurttuin of -voorziening of een speelplek.

Gebouwen als oriëntatiepunten

- De kerktoren van Valkenburg als belangrijk oriëntatiepunt
- De Verkeerstoren
- De ligging van de gebouwen in het hangaargebied
- Hoeve Weltevree langs de historische Broekweg
- Erf Zonneveld langs de Zonneveldslaan



Opgravingen 2019 Limeszone aan de N206 - Valkenburg

Landschappelijke oriëntatiepunten

- De duinen en het Barakkendorp
- De archeologische Vindplaats als landschappelijke poort naar de Mient Kooltuin en plek van thuiskomen aan de entree West van de N206
- Het Valkenburgse meer
- Het Limespark als plek van thuiskomen aan de entree Oost van de N206

Nieuwe karakteristieke plekken

- Het centrum, als de voorzienigekern voor Nieuw Valkenburg
- De HOV halte aan de Broekweg
- De HOV halte aan de entree Oost
- Maatschappelijke voorzieningen

De nieuwe oriëntatiepunten vormen een nieuwe laag in 'mental mapping' en in het toevoegen van programma en verblijfsplekken. Hierdoor ontstaat een rijk en gelaagd systeem van ontmoetingsplekken met een gradatie van erg publieke plekken voor de hele kern, tot meer collectieve plekken waar burens elkaar treffen.



Referentie Vindplaats - castellum Meinerswijk, Arnhem



Sfeerimpressie: hoofdstructuur met zicht op de karakteristieke Blauwe Hangaar

Verkeerstoren en torentuin

De toren was het 'commandocentrum' van het oude vliegveld en kijkt uit over de hele ontwikkeling. Het markeert het zuidelijke hoekpunt van het ontwerpgebied. De Torenkreek vormt een zichtas op de verkeerstoren en verbindt deze plek met het Hangaargebied en met het Valkenburgse Meer.

De toren ligt ook in de zicht-as van de Torenlaan, de belangrijke ontsluitingsweg voor dit plandeel. Rond de toren komt een "Torentuin" die zich uitstrekt over de Torenkreek; een publieke plek met horeca en tuin die het zicht op de toren vrijwaart en de plek betekenis geeft voor heel Valkenburg.

Gebouwen in het Hangaargebied

Het Hangaargebied is het meest zichtbare deel van de militaire geschiedenis van het vliegveld. Vlak naast de startlocatie liggen het VIP-gebouw en de karakteristieke Blauwe Hangaar. Deze gebouwen krijgen in de toekomst mogelijk een nieuwe vorm. In het plan krijgt de ligging van deze gebouwen een prominente plek door de Torenkreek erlangs te laten lopen.

De Torenkreek vormt ook een zichtas tussen het Hangaargebied en de verkeerstoren. Het VIP-gebouw komt ook in een zicht-as te staan door een langzaamverkeersverbinding tussen de Korte Landingsbaan, de Vindplaats en het Hangaargebied. De Blauwe Hangaar komt prominent langs de regionale fietsroute via de Oude Broekweg te staan.



Bestaande verkeerstoren - voormalig Marine Vliegveld Valkenburg



Referentie voor de Torentuin - Villa Augustus, Dordrecht



Referentie lichtkunst en specials voor de verkeerstoren



Referentie lichtkunst en specials voor de hangaars



Referentie nieuwe functies voor de hangaars



Referentie Vindplaats: Zichtbaar en beleefbaar maken van archeologie



Referentie Vindplaats: Expo archeologie - Museum Hoge Woerd



Hoeve Weltevree



Referentie Vindplaats: Natuur spelen



Referentie Vindplaats: Archeologie integreren in de openbare ruimte



Referentie Hoeve Weltevree: levendige buurttuin aan de kreek



Gevonden relicten in Katwijk



Referentie Vindplaats: Moestuiniëren



Referentie Hoeve Weltevree: boerenmarkt

Hoeve Weltevree en Erf Zonneveld

De hoeves herinneren aan het agrarische polderlandschap met daarin verspreide boerderijen en (droog)molens. Ieder met hun eigen soort van bedrijvigheid en zelfvoorzienende gemeenschap. De boerderijen kunnen bijzondere plekken worden die herinneren aan het verleden en tegelijkertijd de nieuwe ontmoetingsplekken worden voor de nieuwe buurtbewoners en bestaande inwoners. Bijvoorbeeld als kinder- of zorgboerderij met kleinschalige horeca of productie- of verkooppunt voor streekproducten.

Vooraf Hoeve Weltevree kan een pioniersrol krijgen in een vroege fase van de transformatie. Erf Zonneveld is vooralsnog actief als boerderij en valt buiten het ontwerpgebied. Beide boerderijen liggen aan de Kreek Weltevree waardoor ook een samenwerking of thematische verbinding mogelijk is tussen de twee.

Archeologische Vindplaats - park

De grootste archeologische in-situ Vindplaats van Nieuw Valkenburg ligt aan de Noordzijde en vormt vanaf afslag Valkenburg-West de groene entree 'het moment van thuiskomen' voor Nieuw Valkenburg. De doelstelling voor deze locatie is een representatieve parkachtige entree te maken met een goede inpassing van infrastructuur, archeologie en programma.

Op deze plek is ruimte om een programma te vestigen dat bijdraagt aan het gebruik als park en waarmee de rijke geschiedenis beleefbaar gemaakt kan worden. Gedacht wordt aan een restaurant, kinderboerderij

en dergelijke. Aangevuld met eventueel een museum, een educatieve installatie, een op de geschiedenis geïnspireerde speelplek of een landschappelijk ontwerp. De inrichting van deze belangrijke publieke ruimte wordt in een latere fase nader uitgewerkt in nauw overleg met archeologen, cultuurhistorische verenigingen en de bewoners.

Op deze locatie zijn aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van (pre)historische nederzettingen. Om de vindplaats te bewaren voor de mogelijke opgraving in de toekomst mag de ondergrond zo weinig mogelijk verstoord worden door (diepe) funderingen en beplanting. Wel kunnen er ingrepen plaatsvinden, met archeologisch gevoelig bouwen en landschapsinrichting.

Centrum

De nieuwe dorpskern met een concentratie van voorzieningen en winkelprogramma wordt een belangrijke bestemming voor dagelijkse boodschappen en een ontmoetingsplek voor alle inwoners in het hart van Nieuw Valkenburg.

Het centrum is strategisch gelegen, op loop- en fietsafstand van het merendeel van de woningen, op het kruispunt van de twee Valkenburgse banen. Het centrum is daardoor gemakkelijk te vinden, en vlot en aangenaam bereikbaar via de landschappelijk ingebedde fiets- en voetpaden langs de banen.

Het is niet de bedoeling dat het centrum bezoekers en verkeer aantrekt van buiten Nieuw Valkenburg. Daartoe ligt het centrum meer centraal in de wijk in plaats van dicht bij de ontsluitingspunten van de N206. Wel moet het centrum goed toegankelijk zijn voor logistiek van buitenaf en voor bewoners die alsnog met de auto boodschappen willen doen. Om die reden ligt het centrum goed ontsloten aan de hoofdwegen van het raamwerk. Ook de lokale buslijn kan hier halteren. Het centrum ligt bovendien op loopafstand (ca. 800m) van de HOV halte. Op de fietstocht van de HOV halte terug naar huis, vormt het centrum een handige tussenstop.

Door de ligging aan de kruising van de landingsbanen krijgt het centrum ook een uitgesproken landschappelijke kwaliteit. Door de winkelkern in het Noordelijke kwadrant te positioneren krijgt het een optimale bezonning langs de Zuidoost en Zuidwest georiënteerde gevels langs respectievelijk de Lange en Korte Landingsbaan. De landschapsinrichting krijgt hier een karakter dat past bij een dorpscentrum en dat wordt geactiveerd door horeca en terrasjes. De Lange Landingsbaan krijgt er een haventje.

Ook aan de overzijde van de landingsbanen kunnen voorzieningen gesitueerd worden zoals een kerk, zorg- of buurtcentrum, zodat het centrumgebied over de landingsbanen heen springt en de publieke ruimte rond deze kruising maximaal wordt benut.



- Ⓢ Wink centrum
- Ⓥ Voorzieningen (maatschappelijk en/of commercieel)
- Ⓢ1 2 Basisscholen (Brede School)
- Ⓢ2 Basisschool
- ⓖ Gezondheidscentrum
- Ⓚ Kerk
- * Bestaande karakteristieke plekken
- Zoekgebied voorzieningen
- De Vindplaats
- Watertuinen
- Centrum
- Ontwikkelgebied derden



Levendigheid op bijzondere plekken in de hoofdstructuur

Bij de ontwikkeling van het raamwerk is het belangrijk dat de belangrijke openbare ruimtes worden geactiveerd door een programmatische inrichting (zoals sport, speelplek, marktplein, stadslandbouw) of door maatschappelijke voorzieningen in aangrenzende bebouwing (winkels, scholen, horeca, voorzieningen). Het is belangrijk om deze voorzieningen in te zetten op de meest strategische plekken in het raamwerk, met name op de kruisingen van hoofdstructuren. Zo komt het voorzieningencentrum op de kruising van de lange en Korte Landingsbaan en worden scholen gesitueerd op de kruising van hoofdassen in het fietsnetwerk en de Korte Landingsbaan.

Aantrekkelijke HOV Haltes

De haltes van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) worden plekken met een aangenaam verblijfsklimaat door de landschappelijke inrichting en hoogwaardige halte-infrastructuur. In overleg met de provincie zal worden gekeken naar 'Slimme haltes', bijvoorbeeld met vermelding van wachttijden en overstapmogelijkheden op andere vervoersmodi. Ook is er aandacht voor beschutting, toegankelijkheid en zitgelegenheid.

Het is ook wenselijk bij de halte een kiosk, koffietent of buurtwinkel voor snelle boodschappen te voorzien. Dit soort voorzieningen maakt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk. Ook een pick-up point voor pakketjes, een goede fietsenstalling en Kiss & Ride infrastructuur horen daarbij.



Dorpse levendigheid



Horeca en buurtwinkel nabij de HOV halte



Marktplein met verblijfskwaliteit



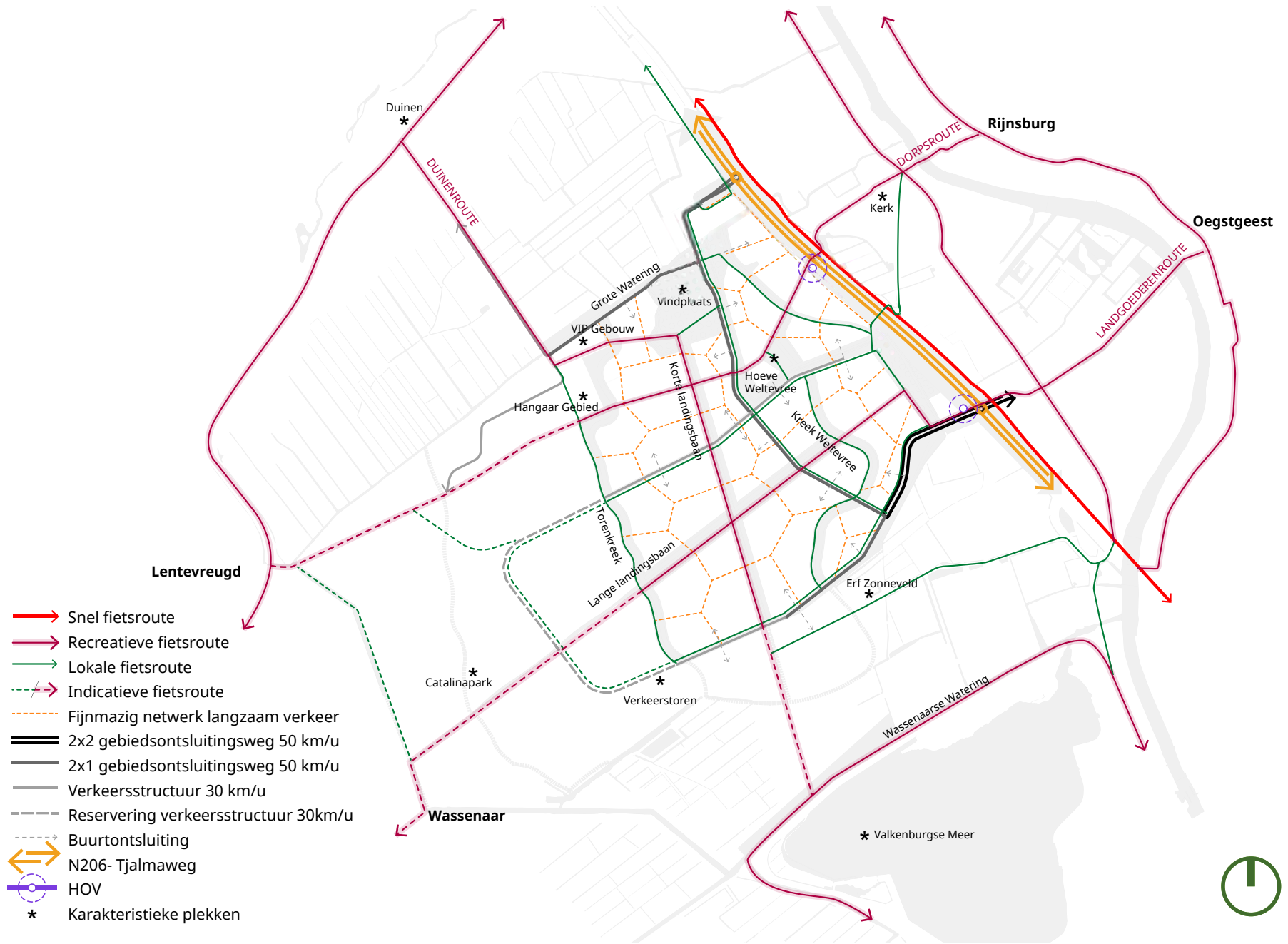
Slimme HOV halte



Levendige en veilige HOV halteomgeving



Reuring aan het water



Fijnmazig netwerk van wegen, paden en routes

3.5 Fijnmazig netwerk van langzaam verkeerroutes

Nieuw Valkenburg wordt een toonbeeld van duurzame mobiliteit. Het gebied wordt dooraderd met een netwerk van wandel- en fietsroutes dat de belangrijke oriëntatiepunten en nabijgelegen externe bestemmingen verbindt en optimaal aansluit op het openbaar vervoer. De auto is te gast.

Duurzame Mobiliteit

Nieuw Valkenburg wordt zo vormgegeven dat het aantal en de lengte van verplaatsingen beperkt worden en bij voorkeur met duurzame vervoersmodi worden afgelegd. Om pendelverplaatsingen te beperken is het aan te moedigen dat een deel van de bewoners in Nieuw Valkenburg ook aan huis, in de buurt of op fietsafstand werkt.

Met de komst van de E-bike is de gemiddelde fietsafstand vergroot van 7 tot wel 15 kilometer. Daardoor is vanuit Nieuw Valkenburg niet enkel de Boulevard van Katwijk en het Centrum van Leiden (5 a 6 kilometer) vlot per fiets bereikbaar, maar meteen ook het centrum van Den Haag (15 kilometer). Ook een goed voorzieningenaanbod met winkels, onderwijs en zorg wordt op fietsafstand gepland. Daardoor is de fiets het aangewezen transportmiddel voor veel van de dagelijkse verplaatsingen.

Naast functionele mobiliteit wordt er ook ruimte geboden aan 'enjoyable mobility'. De groenblauwe hoofdstructuur in het gebied biedt uitgebreide mogelijkheden aan recreatieve langzaam

verkeersroutes, zowel op het land als op het water. Plekken voor spel en sport worden hierdoor met elkaar verbonden. Deze routes zijn verbonden met recreatieve routes in de omgeving.

Langzaam verkeer

Nieuw Valkenburg krijgt een fijnmazig netwerk van hoogwaardige fiets- en wandelroutes, waarvan een groot deel autovrije verbindingen en vrijliggende fietspaden. De fietspaden zijn veelal voorzien van een lommerrijke laanbeplanting. De paden anticiperen op een breed spectrum van soorten langzaam verkeer: van skaters tot bakfietsen, van hardlopers tot voetgangers.

Hoofdroutes verbinden de belangrijkste bestemmingen binnen de buurt, zoals het centrum en de HOV haltes, en sluiten aan op regionale fietsroutes buiten de buurt, zoals de snelfietsroute Leiden-Katwijk.

Openbaar vervoer

Ook gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd, enerzijds door de haltes goed bereikbaar te maken en anderzijds door een hogere dichtheid van woningen in nabijheid van de haltes te positioneren. De HOV haltes nemen een bijzondere positie in en verbinden Valkenburg met het IC station van Leiden Centraal. Daarnaast zal ook een regionale (Den Haag-Lisse) en lokale (Katwijk-Leiden) buslijn door de buurt heen rijden. Zo ontstaat een fijnmazig netwerk van HOV, lokale en regionale lijnen.

Auto en parkeren

De auto is te gast in grote delen van Nieuw Valkenburg, een autoluwere buurt vergroot het woongenot. De noodzaak voor autotoegankelijkheid tot gebieden wordt overal kritisch afgewogen. De ontsluiting voor de auto wordt binnen het raamwerk uiteraard wel goed en veilig geregeld.

Parkeerplaatsen worden zo veel mogelijk uit het zicht gesitueerd, toch is het vanwege het aantal te bouwen woningen ook nodig om parkeren langs de hoofdstructuur te faciliteren. Het heeft de voorkeur om bewoners te stimuleren tot het kiezen voor duurzame transportmogelijkheden zoals de fiets of het OV. Daardoor is de verwachting dat het aantal auto's in de wijk in de loop van de tijd af zal nemen en daarmee mogelijk ook de behoefte aan parkeerplaatsen.

Logistiek

De ambitie is om in Nieuw Valkenburg ook slim om te gaan met logistiek vervoer omdat dit verstorend werkt in een autoluwe gebied. Dit is een uitwerking voor latere mobiliteitsconcepten en het raamwerk voor het centrum.





Fijnmazig netwerk van lokale en regionale fietsroutes

Een optimale fietsinfrastructuur

Het raamwerk vormt een raster van doorgaande fietsverbindingen. Een aantal daarvan zijn geheel autovrij met een minimaal aantal kruisingen met autoroutes. Deze dubbelrichting routes hebben een breedte van 4 meter, zodat snel en traag (e-)fietsverkeer elkaar goed kunnen passeren. Fietsroutes zijn ook landschappelijk aantrekkelijk ingepast, bijvoorbeeld over de Valkenburgse banen en langs Kreken. Deze routes zijn ook autovrij.

Langs de hoofd-auto ontsluitingen liggen fietsroutes ook landschappelijk aantrekkelijk ingepast, vrij van het autoverkeer. In de buurten zijn ook grote delen autovrij, op de lokale straten zijn fiets- en autoverkeer gemengd.

Regionale routes verbinden nieuwe kern met omgeving

Dorpsroute

De dorpsroute verbindt de kern Valkenburg met Lentevreugd en loopt van het pontje over de Oude Rijn aan de Veerweg langs de Valkenburgse kerk, over de Rijnlandroute, de HOV Halte, en via boerderij Weltevrete, over de Korte Landingsbaan, naar de Blauwe Hangaar, via het hangaargebied richting Lentevreugd.

Landgoederenroute

De landgoederenroute verbindt Oegstgeest met Wassenaar en komt door het zuidelijk deel van Nieuw Valkenburg. Via het Limespark en de HOV Halte Oost over de Lange Landingsbaan door de Groene Zone naar Wassenaar.

Duinenroute

De Duinenroute vormt de belangrijkste noord-zuid as in het langzaam verkeersnetwerk. Deze route loopt van de duinen via het barrakendorp, de Mient Kooltuin naar het VIP-gebouw en de Vindplaats over de Korte Landingsbaan langs het centrum via de haven naar de Torentuin en het Valkenburgse meer. Naast deze routes lopen ook belangrijke langzaam verkeersroutes langs de Torenkreek, Kreek Weltevrete, over de Lange Landingsbaan en langs de Lanen.

Fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer

Naast de hoofdroutes zoals vastgelegd in het raamwerk komt er ook een fijnmazig netwerk van aangename loop- en fietsroutes door de buurten heen. Deze secundaire routes maken met enige continuïteit verbindingen door de verschillende ontwikkelvelden heen. Daardoor ontstaan tal van vlotte en informele doorsteken voor langzaam verkeer in de buurten. Deze leggen ook frequente verbindingen tussen de buurten en de landschappelijke hoofdstructuren zoals de kreken en banen, zodat deze landschappelijke kwaliteit vanuit de buurt goed toegankelijk is.

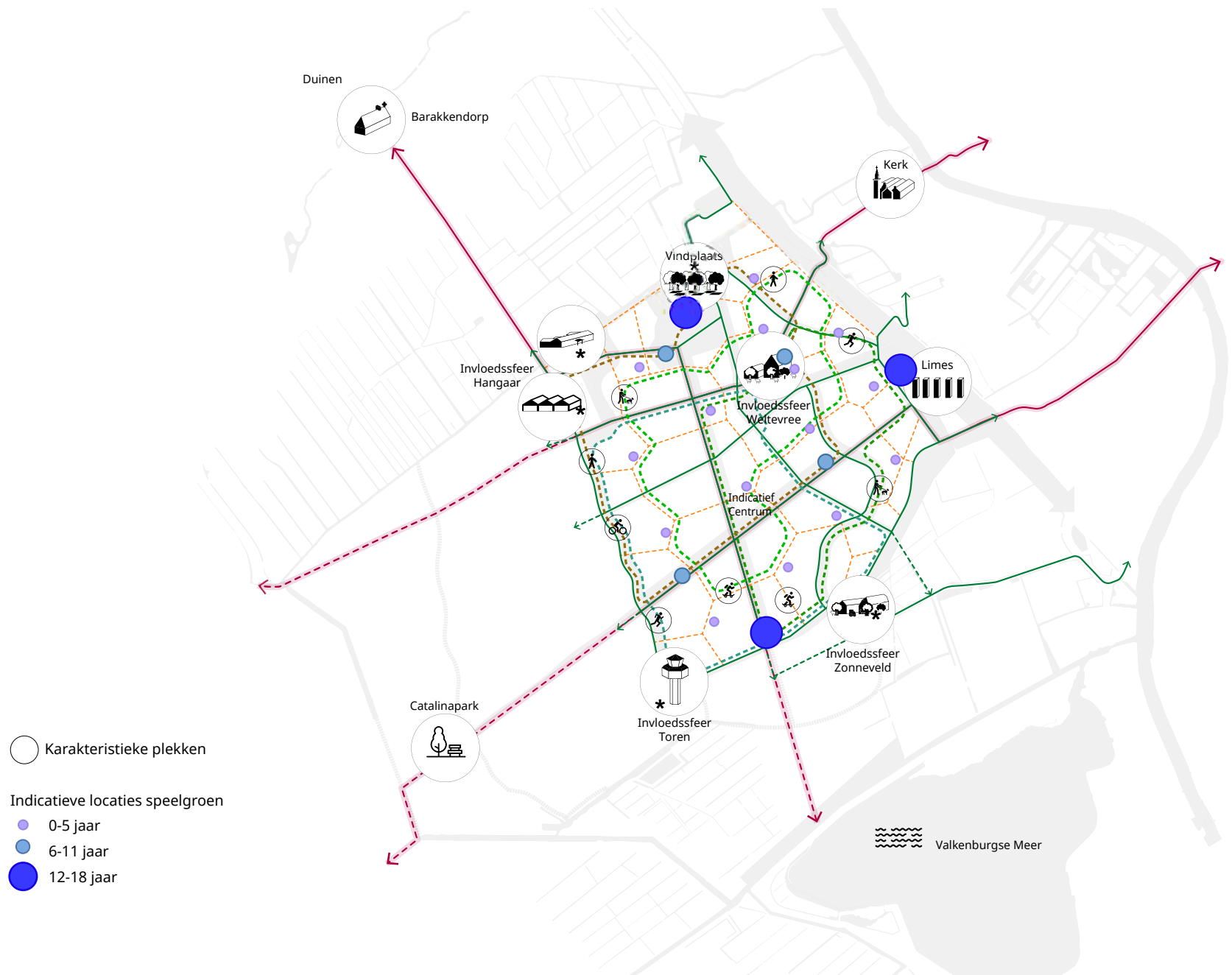
Ook zijn er met regelmaat loop- en fietsverbindingen over de watergangen heen, zodat deze geen barrières vormen. Nabij oriëntatiepunten zoals de HOV haltes en het centrum, is het netwerk van wandel- en fietsroutes nog fijnmaziger.

Het fietsnetwerk kent in ieder geval een maaswijdte van maximaal 500 meter afstand tussen fietsverbindingen.

Voor voetgangers is het netwerk nog fijnmaziger met wandelpaden in het raamwerk en in de buurten. De routes in de buurten hebben een geknikt, dorps karakter met beperkte rechtstanden. Daarbij is een goede oriëntatie en vindbaarheid (way finding) wel een aandachtspunt.



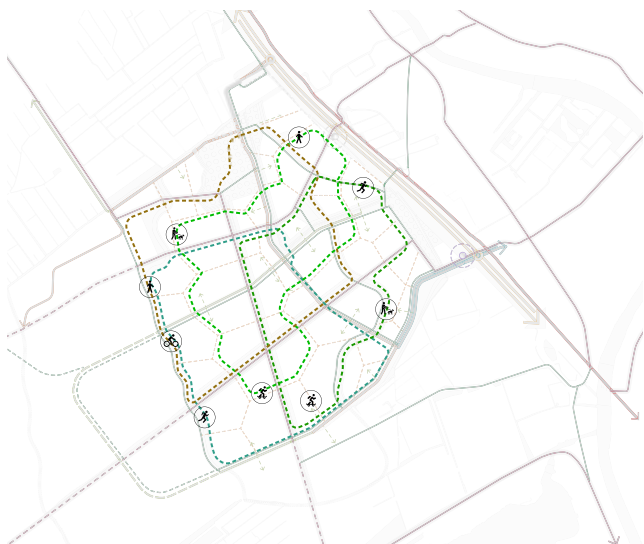
Sfeerimpressie langzaam verkeer



Recreatief netwerk van attractieve 'rondjes om het blok'.

Recreatie en beleving

De aantrekkelijke landschappelijke hoofdstructuren, het netwerk van comfortabele langzaam verkeersroutes en de diverse levendige bestemmingen binnen Nieuw Valkenburg en in de omgeving vormen samen een krachtige recreatieve infrastructuur die het woongenot in Nieuw Valkenburg versterkt. De krekens en de oude landingsbanen vormen een recreatief netwerk dat uitnodigt voor een 'rondje Nieuw Valkenburg'. De oude en nieuwe oriëntatiepunten zoals de hoeves, de torentuin of het voorzieningencentrum worden leuke bestemmingen voor een koffiepauze op de wandeling. De krekens en landingsbanen sluiten aan op recreatieve routes door de landschapsruimtes in de omgeving en nodigen uit voor wandelingen naar het strand, de polders, de oude kern van Valkenburg of het Valkenburgse meer.

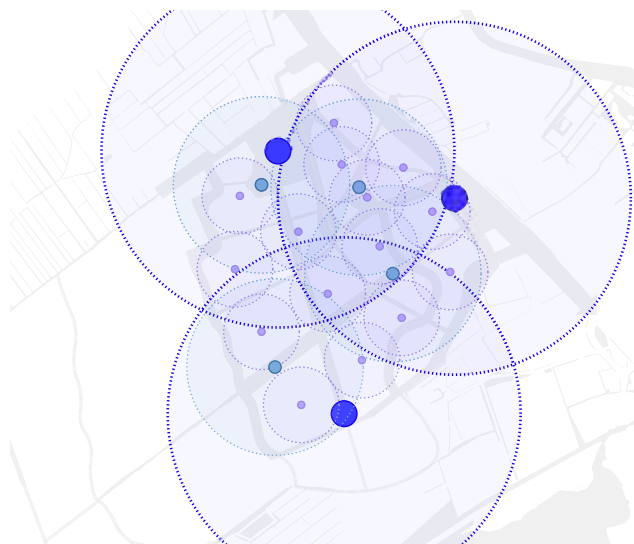


Het fijnmazige netwerk maakt diverse rondjes mogelijk

De recreatieve plekken en routes verschillen in uitstraling en bieden diversiteit in beleving. Er is een veelzijdige keuze in snelle en langzame, dorpse of landschappelijke routes. Met het fijnmazig netwerk is het voor zowel spelende kinderen als ouderen met rollators mogelijk een ommetje te maken en hebben ook wielrenners en hardlopers de mogelijkheid zelf hun grotere of kleinere rondje samen te stellen.

Buurtpleintjes en speelplekken

Met de ontwikkeling van de bebouwing wordt ook een fijnmazig netwerk van openbare ruimtes en verblijfsplekken aangelegd in de buurten. Pleintjes, speeltuintjes en hofjes bieden ruimte voor collectief gebruik. Het vormen ontmoetingsplekken voor het buurtleven.

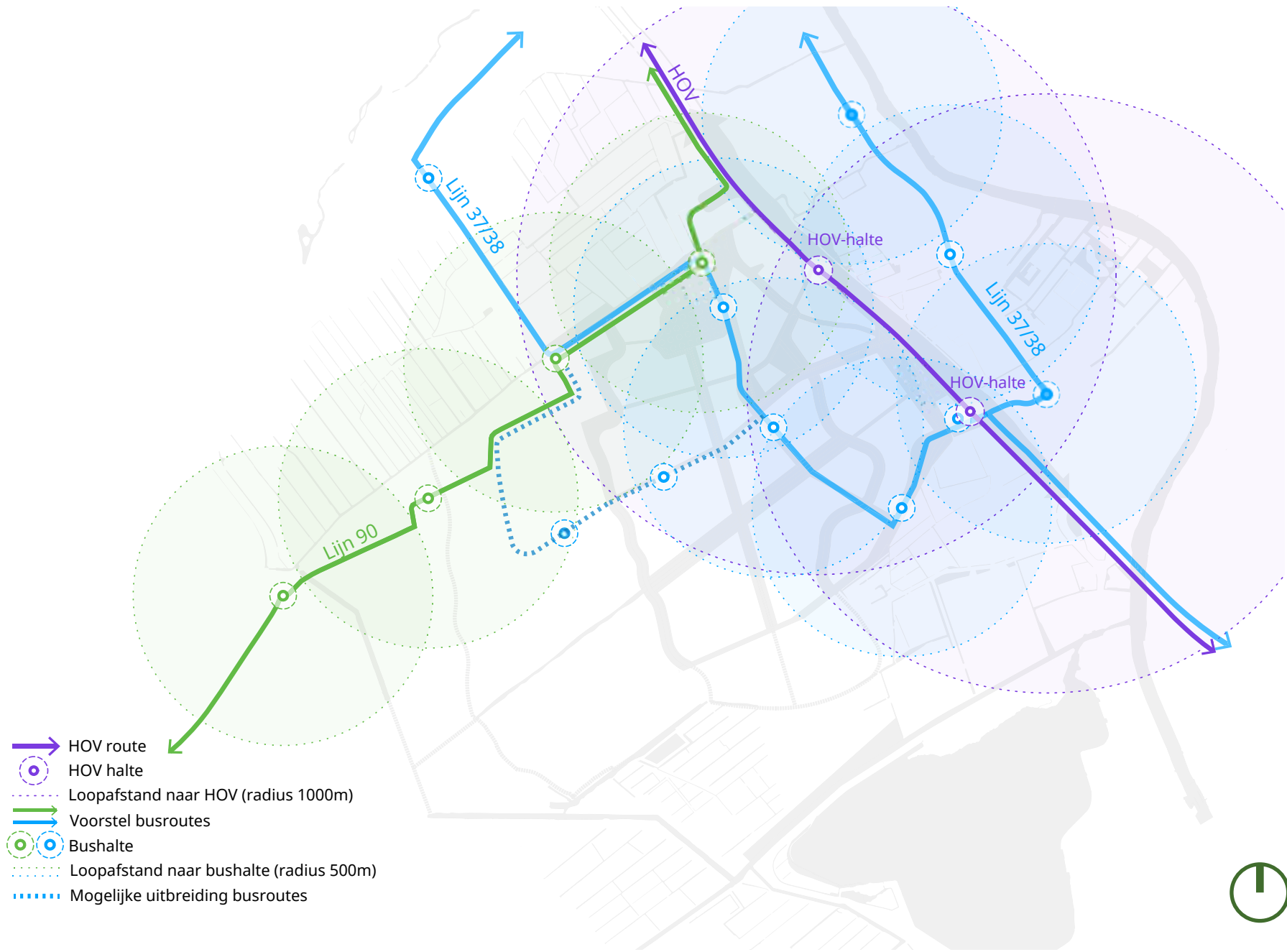


Speelplekken liggen op loopafstand

Binnen het plangebied wordt de binnen gemeente Katwijk gebruikelijke norm van 3% van de oppervlakte van de ontwikkelvelden toegepast, als speelgroen voor diverse leeftijdsgroepen. Daarvan is 2% opgenomen in de hoofdstructuur en is 1% te voorzien in de buurten (met name voor 0-5 jarigen). De volgende speelvoorzieningen worden ingepland in het raamwerk:

Speelgroen

Leeftijdsgroep	Afstand (m) tot woning	Ruimtereservering (m ²)	
		Speelvoorziening	Groen omzoomd
● 0 - 5	150	250	350
● 6 - 11	350	1250	2500
● 12 - 18	700	2000	4000



Een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod

Tussen Katwijk aan Zee en Leiden Centraal is een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding actief. Voor deze verbinding wordt door de provincie Zuid-Holland, na aanleg van de Rijnlandroute/Tjalmaweg, een vrijliggende HOV-baan aangelegd. Ter hoogte van Nieuw Valkenburg worden uiteindelijk twee HOV haltes gerealiseerd. Na gereedkomen van de Tjalmaweg afritten aan Nieuw Valkenburg zal er een tijdelijke HOV bushalte gefaciliteerd worden. In het ontwerp van de HOV buslijn is rekening gehouden met mogelijke vertraming in de toekomst.

Bijkomend worden een regionale en lokale buslijn voorzien die dieper de buurt inrijden. Dit zorgt voor een aanvullende dekking met een goede overstapmogelijkheid op het HOV. Het routeverloop van de lokale buslijnen 90 en 37/38 moet worden aangepast voor deze ontsluiting van de nieuwe woonbuurt. Een (zelfrijdende) shuttlevverbinding tussen de buurt en de HOV haltes behoort op termijn wellicht tot de mogelijkheden.

In de nabijheid van de HOV haltes voorziet het raamwerk in een hogere bebouwingsdichtheid. Daardoor wordt het gebruik van openbaar vervoer vergemakkelijkt en aangemoedigd.

De inrichting van de haltes is van groot belang voor de aantrekkelijkheid van deze vervoersoptie. Zo worden wachttijden digitaal aangegeven en kunnen reizigers beschut wachten in een aantrekkelijk en sociaal veilig ingerichte openbare ruimte. Ook ruimte om de fiets te stallen op een kwalitatieve wijze behoort tot de opgave.









Kwalitatieve vormgeving van de fietsenstalling - De Fietsappel, KuiperCompagnons



Klimaatadaptieve HOV banen - Twente



Hoogwaardig openbaar vervoer

-  N206- Tjalmaweg
-  2x2 gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
-  2x1 gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
-  Verkeersstructuur 30 km/u
-  Reservering verkeersstructuur 30km/u
-  Buurtontsluiting



De auto te gast

Het raamwerk voorziet een compacte auto-ontsluitingsstructuur. De buurten worden zo veel mogelijk autoluw ingericht.

De belangrijke landschappelijke dragers zoals de krekken en de landingsbanen, zijn zo veel mogelijk vrij van autoverkeer, op een zo beperkt als mogelijk aantal kruisingen na. Dit komt de kwaliteit van deze publiek ruimtes en de algemene perceptie van Nieuw Valkenburg ten goede.

Autoverkeer bereikt het gebied via twee knooppunten op de Rijnlandroute, waarbij circa 2/3 van het verkeer via de entree Oost komt en circa 1/3 via entree West. In de nabijheid van de ontsluitingspunten is er een 50km/u regime dat zo snel als mogelijk overgaat in een 30 km/u regime.

Ook gaat de ontsluitingsstructuur zo snel als mogelijk naar compacte profielen met 2 rijstroken in plaats van meer rijstroken. Bij de HOV haltes is een kiss&ride parkeerplek wenselijk om passagiers af te zetten bij de halte. De buurten worden zo veel als mogelijk vrijgehouden van doorgaand autoverkeer. Ook het winkelcentrum en schoolomgevingen worden autoluw ingericht, in het belang van fietsers en voetgangers.

Deelauto's

Door toename van deelauto's zal het particulier autobezit en daarmee de nood aan parkeerplekken dalen. Parkeerplekken gereserveerd voor deelauto's of plekken voor gehandicapten kunnen wel op meer zichtbare plekken worden ingepast.

Parkeren

Om de zichtbaarheid van auto's te beperken, wordt de auto zoveel mogelijk uit zicht geparkeerd. Een fijnmazig en goed bereikbaar OV-netwerk en fietsnetwerk met een bijhorend logisch en stimulerend regime van parkeernormen en (minder zichtbare) vormgeving van parkeren is het totaalpakket waarmee de locatieontwikkeling kan plaatsvinden.

Er volgt een uitwerking van een nieuw parkeerbeleid waarbij parkeernormen gehanteerd zullen worden van gemiddeld 1,3 nabij HOV en 1,8 voor het overige deel van Nieuw Valkenburg. Van deze parkeernormen is 0,3 bestemd voor bezoekers, waarvoor in de openbare ruimte parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden.

Door een totaalpakket van onder andere optimale fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en auto's zoveel mogelijk "uit het zicht", wordt gestreefd naar beïnvloeding van de modal-shift van de toekomstige bewoners. De uitwerking van duurzame mobiliteit volgt nog. De kaders hiervoor worden vastgelegd in gemeentebeleid en het bestemmingsplan. De implementatie gebeurt bij de planuitwerking van de ontwikkelgebieden.



Nabijheid en zichtbaarheid van deelauto's



Deel 4

Nieuw Valkenburgse buurten

Deel 4 | Nieuw Valkenburgse buurten

4.1 Inclusieve kern van de toekomst

Nieuw Valkenburg moet zich gaan ontwikkelen naar een dorp met karakteristieke buurten. In deze buurten dienen de verschillende bewoners zich thuis te kunnen voelen, zowel gezinnen als alleenstaanden, ouderen, mensen met een fysieke of geestelijke beperking, gemeenschappen en mensen die wonen en werken willen combineren.

Dit hoofdstuk vormt de leidraad voor de uitwerking van de buurten en formuleert ontwikkelingsprincipes om te waarborgen dat de buurten en het raamwerk samen het karakter gaan vormen van Nieuw Valkenburg - 'de inclusieve kern van de toekomst'.

De buurten in dit raamwerk hebben verschillende karakters, passend bij de omgeving die met het raamwerk is gecreëerd. Bepalend in het raamwerk zijn het in-situ gebied, de krekens, de lanen, ligging van het winkelcentrum en de limes-zone. De woningtypen (zoals rijwoning, twee-onder-één-kap, appartement) zijn zodanig gesitueerd dat ze goed tot hun recht komen in het raamwerk. Hogere woningdichtheid bij locaties die dat nodig hebben (voorzieningen, winkels, HOV) en lagere dichtheden nabij parken en op de overgang naar de omgeving (Mient Kooltuin, park, limes). Op de volgende pagina's worden de principes en

het karakter van de buurten nader toegelicht. Op hoofdlijnen staat de stedenbouwkundige opzet, de inrichting en de architectonische vormgeving geformuleerd. In het profielenboek staat dit specifiek voor de openbare ruimte toegelicht. Dit tezamen vormt de basis voor uitwerking in een kwaliteitsplan per bestemmingsplangebied (zie het laatste hoofdstuk 'Vervolg').

De ontwikkeling van de buurten gebeurt per buurt of een cluster van meerdere buurten. In de loop der tijd zullen verschillende partijen betrokken zijn bij de uitwerking, zoals dit normaal is bij een omvangrijke gebiedsontwikkeling als deze. Deze leidraad voor de buurten geeft aan op welke wijze om moet worden gegaan met de gestelde ambities en is de eerste stap in het borgen van de kwaliteit over de lange termijn. Daarbij wordt gestuurd op de volgende hoofdzaken:

1. De buurten een adres hebben aan het raamwerk. Dat betekent dat niet per vlek uiteenlopende karakters worden ontwikkeld maar dat het raamwerk leidend is.
2. De interne verbindingen/netwerken van de buurten (wegen, water, groen) naadloos aansluiten op de aangrenzende buurten op en het raamwerk.
3. De stedenbouwkundige opzet en de architectuur van de buurten aansluit bij de ambitie van een hedendaags 'dorps' karakter.

Ten behoeve van de programmatische invulling heeft het ontwerp bureau Mulleners&Mulleners een proefverkaveling uitgewerkt voor Nieuw Valkenburg. Enkele fragmenten uit deze studie zijn opgenomen in deze uitwerkingsparagraaf.



Nieuw Valkenburg | Dit sfeerbeeld geeft een impressie van het landschappelijk raamwerk en de buurten

4.2 Sfeerbeeld Nieuw Valkenburg

Dorpen kennen een hoge mate van locatie gebondenheid. Het sociale aspect van dorps wonen is belangrijk: verbinding en betrokkenheid met elkaar, kleine schaal en niet anoniem.

In nieuw Valkenburg is deze solide basis aanwezig in de organisatie van het landschappelijke raamwerk waarin de bestaande en historische waarden zijn benut: de oude wegenstructuur die als fietsroutes worden hergebruikt, de herkenbaarheid van de structuur van de landingsbanen, karakteristieke gebouwen die worden hergebruikt zoals de hangars en de verkeerstoren. Zichtlijnen en bijzondere gebouwen (bakens), zoals de kerk of de watertoren, zorgen voor makkelijke oriëntatie en herkenbaarheid, zodat een gevoel van "thuiskomen" ontstaat bij het binnen rijden van het dorp.

Hoofdstructuur en buurten beïnvloeden elkaar wederzijds. Zo worden bevaarbare kreek in het gebied aangelegd waardoor je met een sloepje van je woning naar de Oude Rijn kunt varen. Aan de hoofdstructuur van Lanen worden bestaande en nieuwe ontsluitingsstructuren toegevoegd van straatjes, paden en steegjes zodat een fijnmazig netwerk ontstaat. Door het centraal stellen van fietser en voetganger, kan op

buurtniveau de auto plaats maken voor ruimte voor ontmoeting, spelen en rust.

Waar de structuren elkaar ontmoeten ontstaat als vanzelf een bijzonder moment: een bruggetje met uitzicht over de kreek, een pleintje waar mensen elkaar ontmoeten in de zon, een moment van thuiskomen. De hoofdstructuren en kruisende momenten spelen een belangrijke rol in de identiteit van de buurten.

De landschappelijke kwaliteit van het raamwerk wordt ook goed beleefbaar in de buurten. Kleine kreek, sloten, wadi's en groene plekken en routes dooraderen iedere buurt en leggen de verbinding met de grotere landschappelijke elementen. Parallel aan de functionele verbondenheid met de kreek en banen maakt de verbindende water en groenstructuur een sterke visuele relatie tussen buurt en raamwerk, waardoor een 'sense of place' ontstaat.

Deze structuren verrijken ook het raamwerk, zonder hiermee te willen concurreren. Het zijn kleinschaligere structuren met een dorps karakter. Ze zijn vaak ook informeler van aard. De landschappelijke inprikkers

hebben vaak ook een rol in het watersysteem en mogelijk zijn die watertjes bevaarbaar met aanlegplekken bij de woning.

De drie buurten

De raamwerkelementen in het plan bieden aanknopingspunten voor het maken van drie onderscheidende buurten in het ontwerpgebied, als eerste stap in de ontwikkeling van Nieuw Valkenburg:

- De Centrumbuurt; aan het Limespark en de kruising van de Korte en Lange Landingsbaan
- De Vindplaatsbuurt; tussen het gelijknamige archeologische park en het Hangaargebied
- De Watertuinen; aan de Torenkreek en Korte en Lange Landingsbaan.

In de nadere uitwerking van de deelplannen is te onderzoeken op welke manier de thematische gelaagdheid van deze plekken benut kan worden om het karakter van de buurt te versterken.





Water als verbindende, ruimtelijke drager - Ypenburg Biesland



Collectieve tuinen en informele buurtplekken



Groen en compact karakter van straten en steegjes, geknikte zichtlijnen



Duurzame, gebakken materialen - Brandevoort



Collectieve en individuele woonvormen om het groen - Klein Kadoelen Amsterdam Noord



Eigentijds, individueel, maar wel in harmonie - De Smaaktuin, De Zwarte Hond



Spelen onder toezicht - De Smaaktuin, De Zwarte Hond



Grote Watering, Valkenburg (bron Rijnland)



Groene collectieve ruimte - Loenen aan de Vecht

4.3 Rijkheid en diversiteit

Een dorp kenmerkt zich door veelzijdigheid. De openbare ruimte is door de tijd heen gevormd naar wens of noodzaak voor gezamenlijk gebruik (de kerk of de waterpomp) en de vereiste ruimte voor mobiliteit (steegjes, straatjes). Maar ook door inbedden van lokale landschapselementen (de oude eik) of bijzonder gebruik (veemarkt).

De bebouwing is ontstaan op basis van behoeftes, eigenheid en financiële mogelijkheden van de bewoners (stallen, ambtswoning, begijnhof), maar is ook het resultaat van de ligging in het dorp. In de dorpskern komt iedereen bij elkaar waardoor hier een dichtere bebouwing en een grotere functiemix is ontstaan dan aan de randen.

Met een aantal kenmerken kan omschreven worden op welke manier de 'dorpse kwaliteiten' zich manifesteren in de opzet van de openbare ruimte, de vormgeving/uitstraling van de gebouwen en de manier waarop het individu en het collectief zich de ruimte in een dorp eigen maken:

1. Dorpen kennen een buitengewone diversiteit binnen een vrij consistente basisstructuur (zoals een dorpstraat, een brink, lanen- of vaartenpatroon).
2. Buurtstraatjes kennen relatief korte rechtstanden en hebben een eenvoudig profiel waarin parkeren het straatbeeld niet domineert. Parkeren voor bezoekers kan in het wegprofiel komen, het overige parkeren wordt bij voorkeur ingepast met parkeerplaatsen in een hofje, met groen omzoomd, of op eigen (binnen)terrein.
3. Er is vaak sprake van een grote diversiteit in kavels en opstallen die deels valt te verklaren door een moeilijk na te bootsen ontwikkeling in tijd.
4. Rijen van rijwoningen zijn niet te lang en worden gevarieerd.
5. Er wordt geleefd, er is ruimte om te wonen, werken, leren, zorgen en te ontspannen. Bewoners en ondernemers beschouwen hun kavel als een plek die aanpasbaar is naar de wenselijkheid van dat moment met meer of minder 'generaties'; meer of minder werkruimte. Een plek waar gehechtheid kan ontstaan in samenhang met het grotere geheel.
6. In een dorp zijn collectieve plaatsen gekoppeld aan programma; een dorps huis, kroeg en kerk aan het plein, het sportgebouw, buurthuis en de velden, de school en het schoolplein.
7. In een dorp is ruimte voor experiment in de meest brede zin van het woord.
8. Een dorp wordt mede gebouwd door particulieren: individueel en in collectieven. Projectmatige ontwikkelingen vinden plaats met de eindgebruiker in het vizier.
9. Er zijn diverse dakvormen, maar in Nieuw Valkenburg speelt het vangen van zonlicht ten behoeve van energie een belangrijke rol in de vormgeving ervan.
10. In het overgrote deel van dorpen hebben huizen tuinen.
11. In een dorp schikt de architectuur van gebouwen zich naar de context, met een intentie om een samenhangend en harmonieus doch divers straatbeeld te vormen. Op bijzondere plekken en voor bijzondere programma's krijgt de architectuur extra aandacht en kwaliteit.



De Vindplaats | Dit sfeerbeeld geeft een impressie van het landschappelijk raamwerk en de buurten

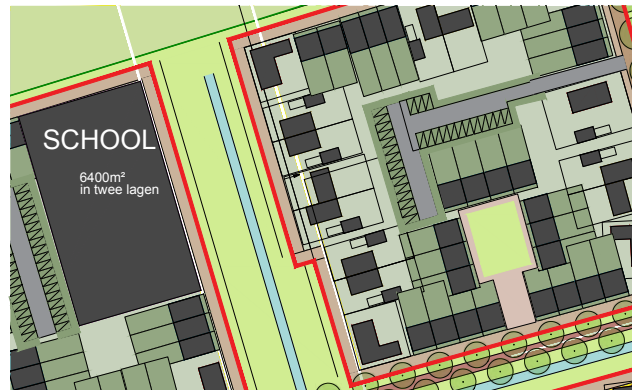
4.4 Het karakter van de buurten

De Vindplaatsbuurt

De Vindplaatsbuurt bevindt zich tussen het park van de archeologische Vindplaats, het hangaargebied, de Grote Wetering en de Broekweg. De buurt wordt doorsneden door het VIP-pad welke onderdeel is van de duinenroute (de regionale fietsverbinding tussen Polder/Leiden en de duinen). Dit is een ontspannen woonmilieu met een groen karakter. Het ontleent zijn karakter aan de ligging aan de Torenkreek en de relatie tot de parkachtige setting van de Vindplaats.

Het gebied krijgt een landelijk karakter door voortuinen met groene erfafscheidingen (hagen). De buurt krijgt meer formele randen met voorkanten langs de Korte Landingsbaan en de Oude Broekweg, en meer informele en groene randen langs de Vindplaats en de Torenkreek.

Rondom de Korte Landingsbaan kunnen voorzieningen komen of combinaties van wonen en werken.



Reuring door een rijke mix van wonen en voorzieningen



Losse korrel van bebouwing begeleiden de kreek



Subwatersysteem als oriëntatie voor buurtrees
[uitsnede proefverkaveling Mulleners&Mulleners 2019]



Wonen aan water in de buurten - Kralingen, Rotterdam



Ontspannen wonen in een autoluw en groen gebied - Spicastraat, Groningen, ONIX



Gevarieerde bebouwing met ruimte voor individuele expressie

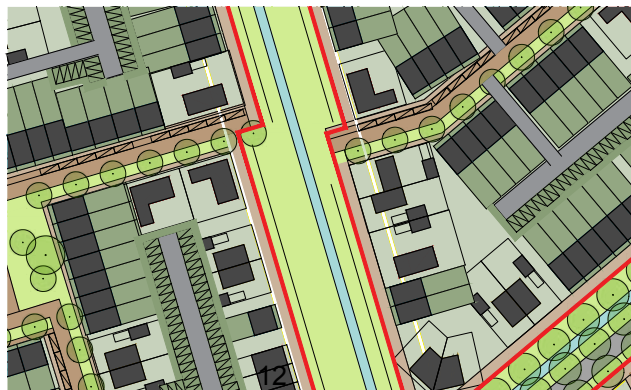


De Wattertuinen | Dit sfeerbeeld geeft een impressie van het landschappelijk raamwerk en de buurten

De Watertuinen

De watertuinen bevinden zich tussen Oude Broekweg, de Korte Landingsbaan, de Torenlaan en de Torenkreek. Dit woonmilieu ligt vlakbij de voorzieningen van het centrum, maar op afstand van de HOV haltes. De dichtheid en bebouwingstypologie varieert daarom van een meer gesloten bebouwing en een hogere dichtheid aan de Korte Landingsbaan, naar een meer ontspannen groen woonmilieu langs de Torenkreek. De buurt wordt gekenmerkt door (bevaarbare) waterlopen en insteekhaventjes met aanlegplekken in de buurt.

Op de hoeken bij de kruising van de landingsbanen liggen voorzieningen die een relatie aangaan met deze publieke ruimte en het centrumgebied. Langs de Korte Landingsbaan komen maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De mogelijkheden daartoe zullen worden uitgewerkt in het bestemmingsplan.



Verspringende rooilijnen aan de Korte Landingsbaan



Insteek: het kreekwater wordt onderdeel van de woonomgeving



Slim doorzetten van interne routes, met een accent van hoekwoningen



Groene gezamenlijke ruimte - Loenen aan de Vecht



Daalse weg, Opbuuren, Utrecht



Wonen aan bevaarbaar water - Loenen aan de Vecht



De Centrumbuurt | Dit sfeerbeeld geeft een impressie van het landschappelijk raamwerk en de buurten

De Centruambuurt

De Centruambuurt ligt tussen de Dorpslaan (verlengde Achterweg), het Limespark, de Torenlaan en loopt door tot net over de Korte Landingsbaan. Het centrum wordt doorsneden door de Kreek van Weltevree en de Lange Landingsbaan. Het deel ten zuiden van de kreek wordt het levendige hart van Nieuw Valkenburg en aangeduid als Centrum-kern. Deze centrale ontmoetingsplek met een belangrijk deel van de voorzieningen voor alle inwoners. Net als in een dorpskern is de bebouwing hier compacter en met een hogere dichtheid dan in de omliggende buurten. De buurt bestaat hoofdzakelijk uit bouwblokken met een diverse invulling van woningtypes per blok, met zowel grondgebonden types als appartementenstgebouwen voor verschillende doelgroepen. Het deel ten noorden van de kreek wordt Centrum-limes genoemd en heeft een lagere dichtheid.

De bouwblokken hebben een meer gesloten karakter naar de Lanen en Landingsbanen toe, maar hebben een meer groen en open karakter langs de kreek. Langs de Korte Landingsbaan komen maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De mogelijkheden daartoe zullen worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Het winkelcentrum ligt centraal in de wijk, gemakkelijk te vinden op de kruising van de Lange en Korte Landingsbaan. Daardoor is deze vlot en aangenaam te bereiken voor voetgangers en fietsers vanuit heel de wijk. De winkels en horeca zorgen voor reuring in de aantrekkelijke publieke ruimte rond de kruising van de landingsbanen. Een extra hoge begane grond van de bebouwing maakt de programmavulling flexibel. Het winkelcentrum wordt compact met autovrije straten en pleintjes.



Compact centrum met verblijfsplekken



Een spel van geknikte straatjes



Verbijzondering waar landingsbaan en kreek kruisen
[uitsnede proefverkaveling Mulleners&Mulleners 2019]



Levendigheid, Stadshagen, Zwolle

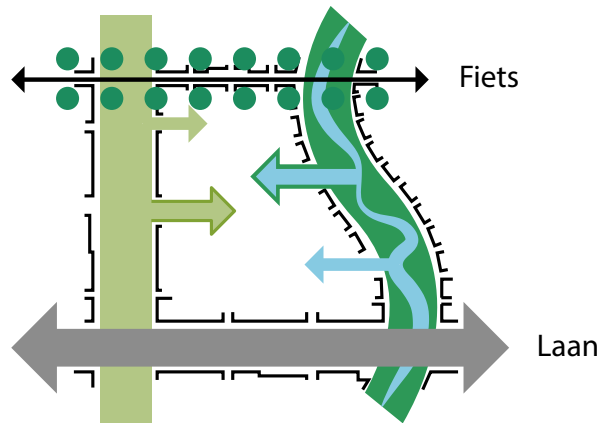


Rijwoningen en appartementen gecombineerd met slimme P oplossing



Autoluwe woongebieden - Het Funen, Amsterdam, De Architecten Cie

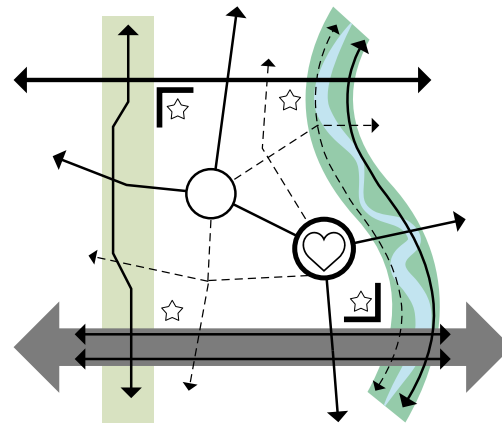
4.5 Samenhang en synergie



Relatie tot het raamwerk

De raamwerkelementen zoals de krekken, de landingsbanen en de lanen vormen de belangrijkste openbare ruimtes in Nieuw Valkenburg en de route van thuiskomen naar de buurten. De buurten tonen zich naar het raamwerk en naar elkaar toe van hun beste kant. Er zal een variatie aangebracht worden in de wijze van oriëntatie van woningen aan het raamwerk. Soms voorkanten, maar ook representatieve kopgevels en zijtuinen. Aan krekken zijn ook achterkanten mogelijk, vergelijkbaar zoals elders in de regio.

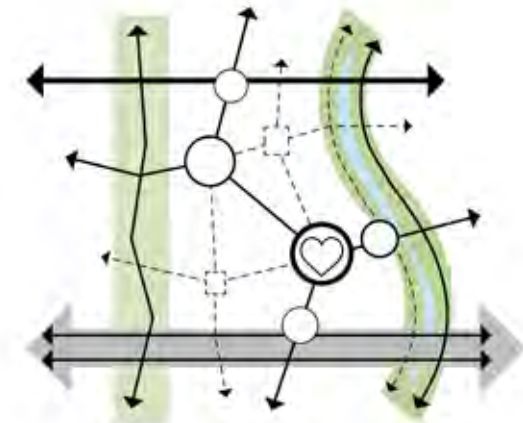
De buurten gaan ook een bijzondere relatie aan met de karakteristieke plekken. Zo staat bebouwing op een andere manier aan een kreek dan aan de Vindplaats en zo is de omgeving van de HOV halte anders in karakter dan die rond Hoeve Weltevree.



Herkenningpunten aan het raamwerk

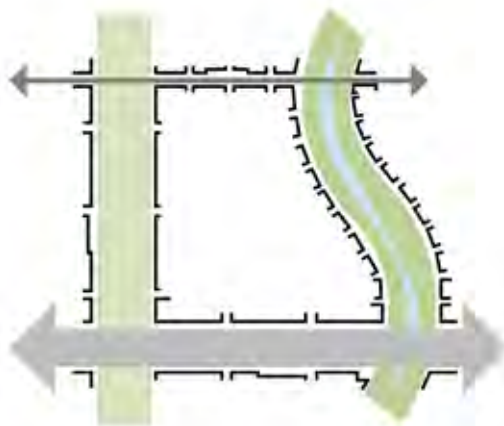
Aan de randen van de buurten markeert een bijzonder gebouw, of een herkenbare plek, de ligging van de buurt aan het raamwerk. Het zijn adressen die bewoners en bezoekers duidelijk maken waar ze wonen of naar toe gaan. Dit accent past bij de maat en schaal van de buurt en de overheersende bebouwing.

Een school, appartementen of een woning met bijvoorbeeld een afwijkend volume of materiaalgebruik zijn voorbeelden die de ligging van een buurt aan het raamwerk zichtbaar maken. Naast gebouwde accenten is ook openbare ruimte een manier om een plek te accentueren. Een pleintje, veldje of boomgroep zijn hiervan voorbeelden.



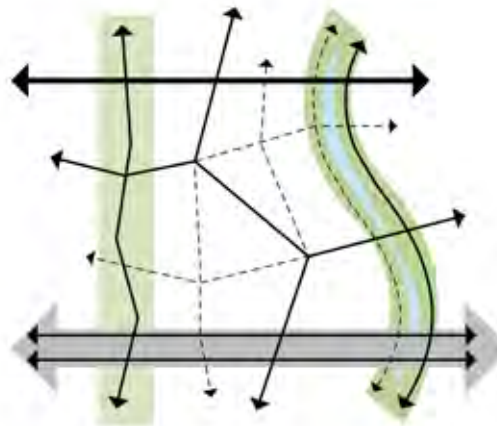
Collectiviteit in de buurtjes

Dorpse woonkwaliteit hangt niet alleen samen met ruimtelijke condities maar heeft ook een sociale component. In een kleinere buurt kent men elkaar, zijn er geschreven en ongeschreven regels en wonen verschillende mensen. Natuurlijk kan het buurtgevoel niet worden afgedwongen. Door in kleine eenheden, woningen rondom binnenhof of aan een parkje, te bouwen kan het buurtgevoel wel bevorderd worden. In de buurten worden daartoe interne en externe ontmoetingsplekken aangelegd. De externe plekken, pleintjes, parkjes en hofjes sluiten aan op de elementen van het landschappelijke raamwerk en verrijken daardoor de krekken, banen en lanen door kleinschaligere plekken erlangs. De interne ontmoetingsplekken zijn op de buurt zelf gericht en hebben een eerder collectief karakter. Hier ontmoeten buren elkaar.



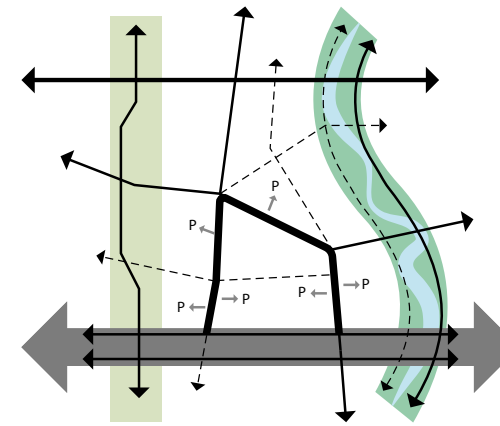
Adressen aan het raamwerk

De bebouwing maakt een duidelijke relatie met het raamwerk, en staat op een karakteristieke wijze aan een Kreek, een Landingsbaan of een Laan. Daarbij is binnen het dorps karakter afwisseling en verspringende rooilijnen steeds het uitgangspunt. Te grote repetitie moet vermeden worden. Langs de lanen, banen en harde kades is een meer gesloten bebouwing gewenst, met bebouwing die in de rooilijn staat of een delftse stoep heeft. De panden op deze plekken kennen een hogere begane grond en kunnen eenvoudig als woon-werkpand worden benut. Voortuinen zijn beperkt of ondiep van aard. Langs de kreek, zachte oevers en de Vindplaats is een meer open bebouwing gewenst, bijvoorbeeld met vrijstaande woningen, twee-onder-een-kappers en urban villa's. Hier passen ook groene voortuinen bij.



Fijnmazig en verbonden routenetwerk

Naast de herkenbare hoofdstructuren in het raamwerk vormt een fijnmazig routenetwerk de verbinding tussen woningen, veldjes, pleintjes en hofjes. Door de buurt loopt een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes die ook met een zekere continuïteit doorlopen in de naastliggende buurten, met goede doorsteken over de raamwerkelementen heen. Achterpaden, voetgangerspaden en bruggetjes vormen een stelsel van informele routes tussen de buurtjes onderling. Deze langzaam-verkeer routes zijn een goed en prettig alternatief voor de auto. Naast de mogelijkheid om van a naar b te komen, kan er ook rondje gewandeld worden door de aaneengeschaalde landschapsstructuur.



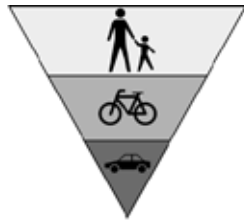
Compacte auto ontsluiting

De parkeervoorziening ligt dicht bij de ontsluitingsroute, zodat een deel van de buurt auto-vrij of autoluw kan blijven. Dienst- en noodvoertuigen kunnen waar nodig gebruik maken van de langzaamverkeersroutes.

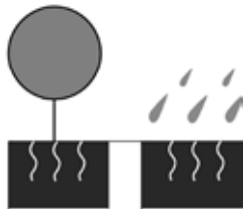




Geknikte dorpsstraten



Prioriteit voor voetganger en fietser



Groen en klimaatbestendig



Toegankelijke waterstructuur

Ontwerpprincipes openbare ruimte

De kenmerken van het 'orps karakter' worden vertaald naar ontwerpprincipes voor de openbare ruimte en bebouwing.

Parkeren uit het zicht

Auto's parkeren zo veel mogelijk uit het zicht. Langs de krekken, de landingsbanen en langs de gebiedsontsluitingswegen van 50km/u is langsparkeren incidenteel mogelijk indien dit verkeerskundig en landschappelijk goed kan worden ingepast. Langs overige wegen en in de buurten is langsparkeren mogelijk, bij voorkeur beperkt tot één zijde van de straat. De meeste auto's staan uit het zicht op eigen terrein of in parkeerhoven gestald. Fietsparkeren is architectonisch en landschappelijk goed ingepast en comfortabel, direct bereikbaar vanaf de straat.

Geknikte dorpsstraten

De profielen in de buurten zijn afwisselend landschappelijk en groen of juist smal, dorps en stenig van karakter. De wegen knikken waardoor er een wisselend perspectief is, een dorps en kleinschalig gevoel ontstaat en auto's langzamer rijden. In brede profielen kan de weg binnen het profiel knikken, bij geknikte wegen bewegen de kavels mee.

Prioriteit voor voetganger en fietser

De wegen zijn a-niveau (vlak) waardoor fietser en voetganger meer ruimte hebben en automobilisten hun snelheid aanpassen. Het groene karakter en knikkend verloop dragen bij aan een voetganger- en fietsvriendelijke uitstraling. Daarbij kunnen ook ontwerpprincipes voor een woonerf worden ingezet.

Groen en klimaatbestendig

Binnen het profiel van de wegen is vaak ruimte voor groen. Wadi's en greppels zorgen voor wateropvang, berging en een vertraagde afvoer. Straten blijven toegankelijk bij langdurige regenval of korte en hevige buien. Bomen zorgen voor verkoeling en nemen water op, inheemse soorten dragen bij aan de biodiversiteit.

Toegankelijke waterstructuur

De waterstructuur vormt een belangrijk openbare ruimte element in de buurt en is minstens aan één zijde publiek toegankelijk.

Ontwerpprincipes architectuur / beeldkwaliteit

Diversiteit in verkaveling

Een dorpse buurt bestaat uit verschillende type woningen met verschillende afmetingen van volume en kavel. Een goede menging draagt bij aan een dorps gevoel. Verspringende rooilijnen en verschillende posities op de kavel versterken het informele karakter. Door bijvoorbeeld wel een vaste kapvorm of kleurpallet af te spreken wordt een onsamenhangend beeld voorkomen.

Diversiteit in architectuur

Om een inclusieve buurt te maken, een buurt waar voor iedereen plek is, is een afwisseling van typologieën en programma wenselijk. Deze worden gerealiseerd vanuit diverse initiatiefnemers, waaronder ook particulier en collectief particulier opdrachtgeverschap en zelfbouw kavels. De woningen zijn divers in uitstraling, met diverse dakvormen, kleuren en materialenpallet en worden door verschillende architecten ontworpen.

Flexibel en informeel

In een dorp moet ruimte zijn voor eigen invulling, bijvoorbeeld het bouwen van extra woonruimte, een dakkapel of het samenvoegen van achtertuinen tot een gezamenlijke moestuin. Die ruimte zit in ieder buurtje. Waar mogelijk zijn bewoners vrij om hieraan invulling te geven en bijvoorbeeld afspraken te maken over spelen en parkeren.

Kwaliteitskader

Met regie op beeldkwaliteit wordt harmonie en samenhang geborgd in de buurten. Zo is bij de uitwerking afstemming gewenst over architectuur, materiaal en kleurgebruik. Ook de nutsvoorzieningen zoals installaties en traforuimtes, zullen geïntegreerd worden in het ontwerp.

De regie wordt gevoerd door middel van het bestemmingsplan, een kwaliteitsplan en met een kwaliteitsteam.

In een nog op te stellen kwaliteitskader, per bestemmingsplangebied, zal een meer gedetailleerde set van ontwerpprincipes en beeldkwaliteitseisen uitgewerkt worden als toetsingskader voor de uitwerking van de ontwikkelgebieden.



Diversiteit in verkaveling, oriëntatie en positionering



Diversiteit in vorm, materiaal en plasticiteit

Tabel voorzieningen

Ⓢ Winkelcentrum /Commercieel

Onderwijs

- Ⓢ1 Vestiging voor 2 basisscholen, gym, KOV
- In één gebouw met gecombineerde gymzaal, *
 - 2 vestigingen voor kinderopvang (KOV)
 - Bij voorkeur gecombineerd en naast groene ruimte.
 - Ruimtereservering kavel:
 - 10.000 m² kavel voor basisscholen
 - 1.400 m² voor gymzalen
 - 1.400 m² voor twee maal kinderopvang
- Ⓢ2 Vestiging van basisschool, bij voorkeur gecombineerd met gymzaal en kinderopvang
- (5.000 + 700 + 700 m² kavel)
 - Naast/bij dependance voortgezet onderwijs incl. bewegingsonderwijs (4.300 + 1.800 m² kavel)

Zorg

- Ⓢ Centrum voor jeugd en gezin
- 1.000 m² bvo (1.500 m² kavel)
- Ⓢ Gezondheidscentrum (huisarts, fysio, verloskundige, tandarts, apotheek, overige functies)
- 1.500 m² bvo (2.400 m² kavel)
 - Mogelijk 2 vestigingen (x 1.5)
- Ⓢ Private zorg / kliniek
- 2.500-4.000 m² bvo (4.000-5.000 m² kavel)

- Ⓢ Winkelcentrum
- Ⓢ Voorzieningen (maatschappelijk en/of commercieel)
- Ⓢ1 2 Basisscholen (Brede School)
- Ⓢ2 Basisschool
- Ⓢ Gezondheidscentrum
- Ⓢ Kerk
- * Bestaande karakteristieke plekken
- Zoekgebied voorzieningen
- De Vindplaats
- Watertuinen
- Centrum
- Ontwikkelgebied derden



4.6 Programma

Programma

Woningen

Nieuw Valkenburg biedt als nieuwe woonkern in Katwijk ruimte voor ongeveer 12.000 tot 13.500 inwoners. Het gebied voorziet in een lokale en regionale behoefte aan woningbouw. Er zullen diverse buurten gerealiseerd worden in verschillende dichtheden* met een gevarieerd aanbod in woningtypen en prijssegmenten, zodat aan het doel van inclusiviteit kan worden voldaan.

Met onderstaande tabel wordt het woonprogramma weergegeven. In de planuitwerking zal de exacte verdeling van woonsegmenten en -typologiën duidelijk worden, waarbij deze indeling wel leidend is.

Segmenten	aantal
Betaalbaar (sociale huur)	1000
Middenduur laag (tot NHG duurzaam)	700
Middenduur	950
Duur	600
Topsegment	75

Typologiën	aantal
Appartementen	1100 - 1200
Rijwoning	1700 - 1800
Geschakeld	200
Vrijstaand	200

Aantal per buurt

	woningaantal	woningen/hectare
Vindplaatsbuurt	280 - 290	18 - 19
Watuinen	900 - 940	25 - 28
Centrum - kern	1200 - 1300	50 - 55
- limes	720 - 770	35 - 40
	3100 - 3300	31 - 33

* De woningdichtheid is weergegeven volgens de gangbare wijze op dit schaalniveau: het aantal woningen binnen een buurt, gemeten over de hele oppervlakte hiervan, inclusief de daarbij horende voorzieningen, (hoofd)infrastructuur en parken.

Dit indicatief woningbouwprogramma is toegepast om de haalbaarheid van het geambieerd aantal woningen een plek te geven binnen het ontwerpgebied. Hiervoor zijn tevens voorbeeldverkavelingen gemaakt. Op basis van nader onderzoek zal exact worden bepaald voor welke doelgroepen gebouwd wordt, wat hun woonwensen zijn en welke specifieke woonmilieus en woningbouwtypologieën nodig zijn. Dan worden ook de grootte (GBO) en prijsstelling (VON) van de woningen duidelijk. Hierbij wordt (adaptief) gereageerd op zowel de actuele vraag als de lange termijn behoefte. De dan actuele woningbehoefte zal leidend zijn, binnen de kaders van dit plan (gevarieerd, inclusief e.d.).

Voorzieningen

In overleg met afdeling Samenleving van de gemeente is het programma voor de maatschappelijke voorzieningen gedefinieerd. Het totale voorzieningenprogramma is voor 12.000 tot 13.500 inwoners. Bijna alle voorzieningen voor heel Nieuw Valkenburg zijn in het noordelijk deel van het plangebied voorzien. Dit is vanwege de concentratie van inwoners (hoge woningdichtheid) en de gunstige ligging aan de noordzijde van het plangebied (nabijheid HOV e.d.).

In het ruimtelijk raamwerk zijn indicatief locaties aan de Korte Landingsbanen aangeduid waar voorzieningen kunnen komen, die goed bereikbaar zijn voor de inwoners. Dit zijn voorzieningen zoals basisscholen, een kerk, gezondheidscentrum en dergelijke. De voorzieningen zullen gefaseerd gerealiseerd worden, passend bij de toename van het inwoneraantal van

Nieuw Valkenburg.

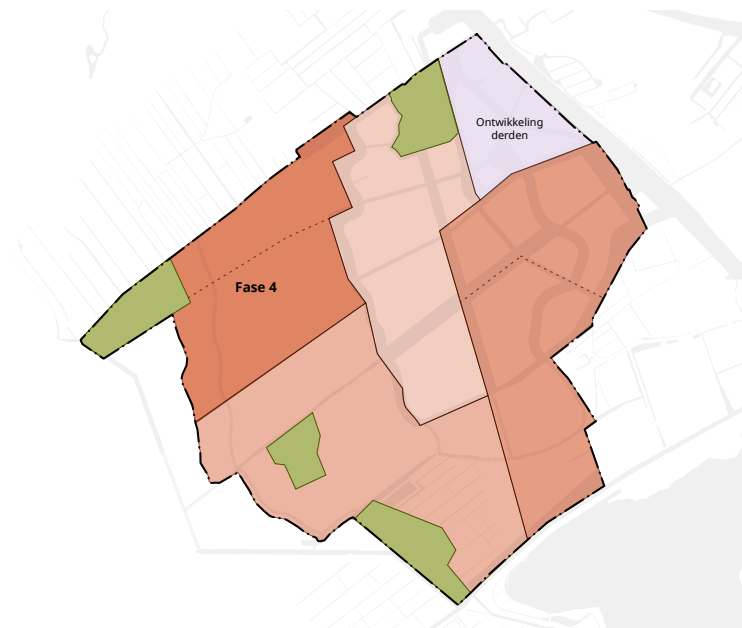
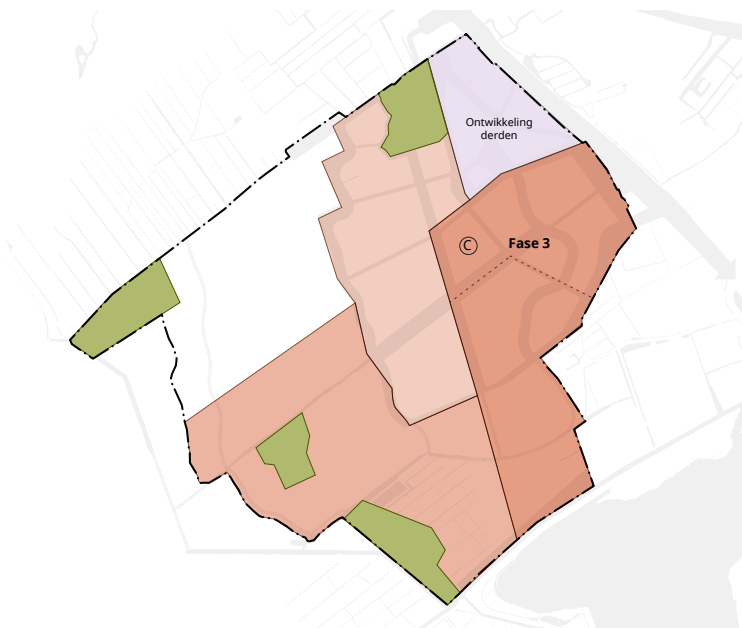
In het centrum van Nieuw Valkenburg worden de maatschappelijke voorzieningen in de nabijheid van winkels gesitueerd. Door deze functies te clusteren op een bijzondere plek, nabij de kruising van de landingsbanen ontstaat een karakteristiek centrum waar het de hele dag levendig is en waar ontmoeting kan plaatsvinden. Voor de retail is de gezamenlijke aantrekkingskracht op publiek door clustering van grote toegevoegde waarde. Gezamenlijke huisvesting met of nabij retailfuncties is voor maatschappelijke functies ook gunstig met betrekking tot zichtbaarheid, delen van publiek, faciliteiten en kosten.

Winkelgebied

De dagelijkse winkelbehoefte in dit gebied bestaat uit een boodschappen centrum met twee supermarkten (een full-service en een discount supermarkt) en een tiental aanvullende winkels zoals een drogist, bakker, viswinkel en kapsalon. Daarbij kunnen enkele horecavoorzieningen opgenomen worden. Naar verwachting zal hiervoor 5.000 m² a 10.000 m² bvo nodig zijn in het gebied.

De exacte ruimtebehoefte wordt te zijner tijd, voorafgaand aan de uitwerking van het winkelgebied, nader onderbouwd.

In het centrumgebied is direct aan de korte en Lange Landingsbaan een gebied aangemerkt voor realisatie van het winkelcentrum. Dit gebied ligt in het hart van de nieuwe kern, aan de doorgaande wegen en is daarmee goed ontsloten voor de logistieke afwikkeling van vrachtverkeer benodigd voor het winkelcentrum.



Indicatieve fasering

4.7 Fasering

Locatie Valkenburg zal met de 5.000 tot 5.600 te realiseren woningen ruimte bieden voor circa 12.000 tot 13.500 inwoners in de Gemeente Katwijk. De woningen zullen gefaseerd, in een periode van 10 tot 15 jaar, gebouwd worden. De hoofdstructuur van wegen, water en groen (waaronder de parken) zal eveneens gefaseerd aangelegd worden. Het is de doelstelling in de gefaseerde ontwikkeling buurten compleet af te ronden, zodat deze zelfstandig kunnen functioneren.

De planning is erop gericht om in 2022 de eerste fase bouwrijp te maken. In de daaropvolgende jaren zullen naar verwachting 400 tot 800 woningen per jaar gebouwd worden. De daadwerkelijk te realiseren aantallen woningen per jaar zal conjunctuurafhankelijk zijn.

Fase 1 | De Vindplaats en Watertuinen

De ontwikkeling van woningen op grond van het Rijksvastgoedbedrijf zal aanvangen aan de westzijde van het ontwerpgebied, in de buurten nabij het VIP-gebouw. Hier zal via de afrit West van de N206 het gebied toegankelijk zijn. Vanaf dit bronpunt zal de woningbouw verder ontwikkeld worden in de buurten tussen de Torenkreek en Korte Landingsbaan richting de Verkeerstoren.

In deze fase wordt de mogelijkheid geboden tot de realisatie van de eerste voorzieningen, zoals een basisschool.

Het voorliggende stedenbouwkundig raamwerk wordt niet aaneensluitend ontwikkeld. Het noordelijke deel van het plangebied is nog een aantal jaar in gebruik ten

behoefte van de aanleg van de Rijnlandroute (N206), gronddepots en verleggen van leidingen. De plannen voor het topwoonmilieu en het havengebied worden tijdens fase 1 gemaakt.

Fase 2 | topwoonmilieu en havengebied

Aansluitend op fase 1 wordt de ontwikkeling van het topwoonmilieu opgestart, aan de zuidkant van Nieuw Valkenburg. De vorming van het topwoonmilieu heeft lange tijd nodig en gaat in een woningaantal tot zo'n 50 per jaar, afhankelijk van de marktsituatie. In deze fase wordt ook het eerste deel van het havengebied ontwikkeld.

Fase 3 | Centrum

Het noordelijke deel van het raamwerk wordt in deze fase tot stand gebracht. Ook wordt het winkelcentrum dan ontwikkeld. Dit deel volgt dus later in de tijd, omdat voldoende mensen in de kern moeten wonen voor draagvlak voor winkels. Daarom wordt het winkelcentrum pas later ontworpen.

Fase 4 | Hangaargebied en omgeving

Aansluitend volgt de afronding van de transformatie van het hangaargebied en het aanliggend woongebied.

Tijdelijke voorzieningen en woningen

Het is belangrijk dat de eerste bewoners zich meteen thuis voelen en kunnen oriënteren binnen Nieuw Valkenburg. Tijdelijke voorzieningen en een goede routing - vooral voor langzaam verkeer - spelen hierbij een belangrijke rol. Het noordelijk deel van het bestaande hangaargebied leent zich goed als locatie

voor tijdelijke voorzieningen en heeft bestaande gebouwen die hiervoor ingezet kunnen worden. Een tijdelijke supermarkt is mogelijk niet nodig - de grote supermarkt in Valkenburg is goed bereikbaar - maar zeker denkbaar als een supermarktpartij zich hiervoor aanbiedt. Een tijdelijke winkel zou rond de 400 m² vvo (500 m² bvo) zijn. Mogelijk zouden hierbij ook andere tijdelijke voorzieningen gerealiseerd kunnen worden die met een klein draagvlak rendabel zijn, zoals een snackbar, lunchroom of een verzamelwinkel met producten van lokale ondernemers.

De aanwezigheid van bedrijvigheid in het hangaargebied kan bijdragen aan het benodigde draagvlak voor de exploitatie van tijdelijke voorzieningen.

In de nabijheid van het hangaargebied en de buurten De Vindplaats en Watertuinen wordt onderzocht of dit een gebied kan zijn voor tijdelijke woningen. Deze woningen kunnen parallel aan de ontwikkeling van fase 1 en 2 in gebruik zijn. Dit biedt de mogelijkheid voor bewoners om daarna door te stromen naar permanente woningen in Nieuw Valkenburg.

Maatschappelijke (tijdelijke en permanente) voorzieningen worden gefaseerd gerealiseerd, grotendeels afhankelijk van de behoefte van deze partijen en in afstemming met de gemeente.

An aerial photograph of a rural landscape. The scene is dominated by vibrant green agricultural fields, some of which are divided into smaller plots by dark lines, possibly ditches or roads. A prominent canal or waterway winds through the lower-left portion of the image. In the center and upper-middle areas, there are clusters of buildings, including several large, blue-roofed industrial or agricultural structures. The background shows a dense line of trees and more residential or developed areas. The overall lighting is bright, suggesting a clear day.

Het vervolg

Het vervolg

Met dit stedenbouwkundig raamwerk zijn de ambities en doelen op hoofdlijnen vertaald naar ruimtelijke en programmatische kaders. Dit raamwerk is een onderdeel van het totale planproces en één van de instrumenten die wordt ingezet om de ontwikkeling te sturen naar de inclusieve kern die wordt voorgestaan.

Het voorliggende raamwerk en profielenboek vormt het ruimtelijke kader voor het opstellen van de bestemmingsplannen en voor de planuitwerking van de buurten. De vervolgstappen in de ontwikkeling van de buurten wordt hier op hoofdlijnen toegelicht.

De planologische kaders worden geborgd met het bestemmingsplan. Naar verwachting worden er twee of drie bestemmingsplannen opgesteld voor dit hele noordelijke deel van locatie Valkenburg. Als eerste wordt het bestemmingsplan voor de Vindplaats/ Watertuinen (fase 1, startgebied) opgesteld.

Privaatrechtelijke kaders worden met afspraken geborgd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Katwijk en het Rijksvastgoedbedrijf. Per bestemmingsplangebied wordt tevens een anterieure overeenkomst gesloten met vooraarden richting de ontwikkelende partijen.

In de planuitwerking van de buurten wordt een aantal stappen ondernomen. Voor de buurten wordt een kwaliteitsboek opgesteld, waarmee per buurt specifiek wordt ingegaan op de inrichting van de openbare ruimte en de uitstraling van de bebouwing. Voorliggende documenten (stedenbouwkundig raamwerk met profielenboek) en het kwaliteitsboek zijn tezamen de kaders waaraan elke planuitwerking zal worden getoetst. Om dit te borgen zullen de gemeente Katwijk en het Rijksvastgoedbedrijf deze documenten onderdeel maken van het verkoopproces en de anterieure overeenkomst die per verkoop van gronden wordt afgesloten.

Verder zal een kwaliteitsteam opgericht worden om de kwaliteit van het stedenbouwkundig raamwerk en uitvoering ervan te borgen. Het kwaliteitsteam zal gedurende de gehele looptijd van de gebiedsontwikkeling continuïteit en kwaliteit borgen in de beoordeling van ontwerp, inrichtingsplannen en bouwplannen. Het kwaliteitsteam zal bestaan uit deskundigen op het gebied van ontwikkeling, landschap, stedenbouw en architectuur, waaronder de stadsbouwmeester van Katwijk.

Na vaststelling van het bestemmingsplan en kwaliteitsboek zal het Rijksvastgoedbedrijf starten met de verkoop van gronden voor ontwikkeling van woningbouw en bijbehorende voorzieningen. De gemeente wordt hier intensief bij betrokken. Onderdeel van het proces is het uitdagen van de markt om een innovatief concept in te dienen, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd met betrekking tot duurzame mobiliteit, inrichting, inclusiviteit en groen.

