



N°3.3.DIJKBUURT / HET MARSDIEP
IS DE PLEK IN DEN HELDER WAAR
DE EINDELOZE VERTE KAN WORDEN
ERVAREN: HET ZICHT OP TEXEL,
DE DONDERWOLKEN IN DE VERTE,
LANGSVARENDE SCHEPEN. DE WIND
EN ZILTE GEUR MAKEN DE ERVARING
COMPLEET. DE WANDELAAR BELEEF
DIT VANAF DE DIJK. MET DE BOUW
VAN WONINGEN AAN DE DIJK KAN
STRAKS OOK MENIG BEWONER VAN
DEN HELDER DIT ERVAREN.

Huidige situatie

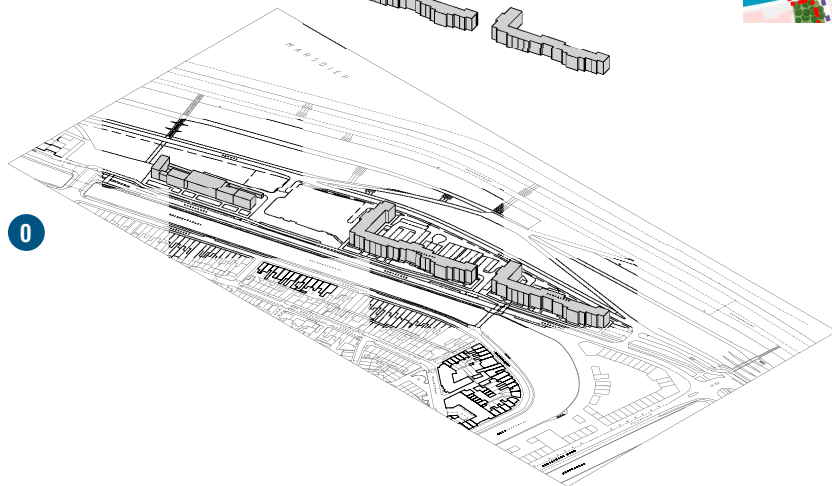
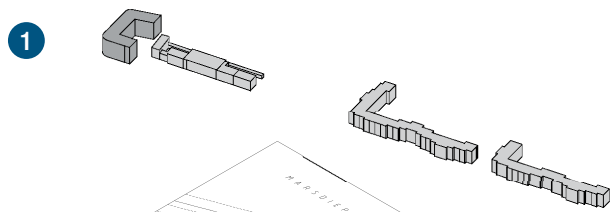
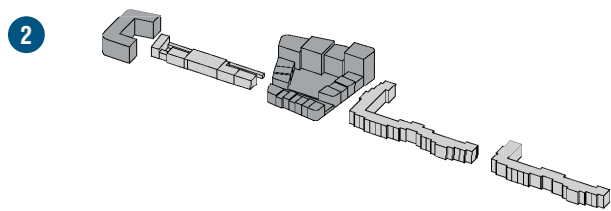
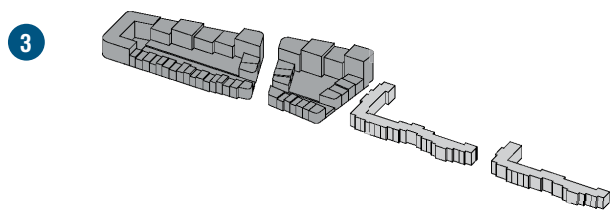
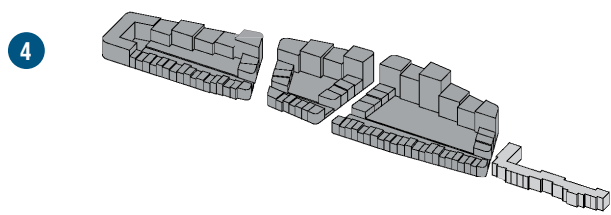
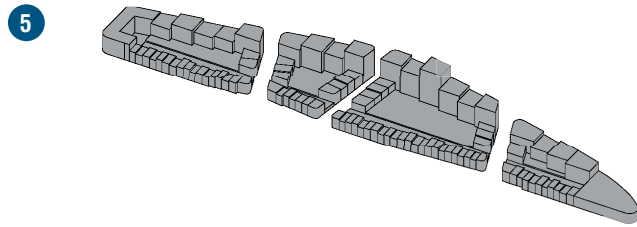
De locatie is gelegen aan de dijk, tussen de Dijkweg en Kanaalweg en wordt begrensd door het Koningsplein aan de westzijde en Molenplein aan de oostzijde. Op de locatie staan een strook appartementen, een verenigingsgebouw en twee L-vormige woonflats. Aan weerszijden van de strook appartementen liggen onbebouwde terreinen. Tussen de flats en de Dijkweg wordt geparkeerd. Zowel de Dijkweg als de Kanaalweg zijn toegankelijk voor autoverkeer in twee richtingen. De Dijkweg is een stelsel van wegen en paden op c.q. aan de dijk. De Kanaalweg is een weg langs een gracht. Tussen weg en water ligt een groen talud met bomen. De overzijde, de Loodsgracht, is bebouwd met panden, waarvan enkele in een klassieke grachtenstijl.

Potentie

De noordzijde van het stadshart wordt begrensd door het Marsdiep en de zeeuwing. Hier liggen kansen om Den Helder weer als 'stad aan zee' op de kaart te zetten. Nieuwe doelgroepen van buiten de stad kunnen worden aangesproken met een bijzonder woonmilieu, met zicht op zee. Daarnaast liggen er kansen om het stedelijk weefsel, wat hier vorige eeuw gesloopt is, weer aan te helen en de stad door te zetten tot aan het Marsdiep.



impressie van dijk / Marsdiep



fasering in 5 stappen



N°3.3.DIJKBUURT /

Uitwerking

Het oude profiel van de grachtengordel wordt teruggebracht, door het tweerichtingsverkeer op de Kanaalweg op te splitsen in éénrichtingsverkeer. Eén rijrichting wordt via de Kanaalweg geleid, de weg krijgt hier een andere inrichting. Door een versmalling van het wegprofiel is het mogelijk de rooilijn van de nieuwe bebouwing richting de gracht op te schuiven, ten opzichte van de bestaande bebouwing. Het verkeer in de tegenovergestelde richting gaat over de boulevard op de dijk, langs de wandelpromenade.

Tussen dijk en gracht is ruimte voor een reeks bouwblokken, die behalve lagere bebouwing aan de gracht ook de mogelijkheid biedt voor appartementengebouwen aan de dijk, met zicht op zee. De rooilijn van de nieuwe bebouwing aan de grachtzijde schuift dichterbij de waterkant op. De Loodsgracht krijgt hierdoor het oorspronkelijke profiel van een gracht terug, met aan beide zijden van het water grachtenpanden. Hierdoor wordt dit gebied weer een onderdeel van de stad. Op de locatie wordt aan de zijde van de gracht grondgebonden woningen voorgesteld, die samen met de appartementen langs de dijk en de bebouwing in de dwarsstraatjes een serie bouwblokken vormen. Binnen deze blokken worden beschutte, groene binnenterreinen gerealiseerd, deels op het dak van de parkeergarage.

Het is van belang dat het stedelijk weefsel en de openbare ruimte worden doorgezet tot op de dijk. De dijk wordt onderdeel van het stedelijk weefsel door deze in te richten als promenade. Het is niet voldoende om hier een pad of straat op de dijk te leggen. Openbare ruimte heeft een 'adres'; in dit geval van woningen die aan de dijk liggen. Om de eerste woonlaag boven het niveau van de dijk te bouwen, wordt het maaiveld opgehoogd. Niet met grond, maar door het bouwen van een parkeergarage. Deze bovengrondse garage is relatief goedkoop en creëert met twee parkeerlagen veel parkeercapaciteit. De grootte van de parkeergarage kan variëren in diepte (aantal rijen) en hoogte (aantal lagen), al naar gelang het aantal woningen. Omdat de dijk een glooiende vorm heeft, wordt tussen de parkeergarage en de kruin van de dijk grond aangebracht. Zodoende kan langs de nieuwe bebouwing een boulevard op niveau worden aangelegd. Door een klein hoogteverschil met de kruin te houden, ontstaat een luwe wandelpromenade. Uiteraard blijft daarmee het huidige gebruik van uitwaaien op de dijk en vanuit de auto kijken naar het Marsdiep gehandhaafd. Aan deze promenade liggen woningen, de entrees van

de hoger gelegen appartementen en een enkele dag/avondhorecavoorziening, ondersteunend aan de recreatieve functie van de promenade en het woonmilieu. Op hoeken van de bouwblokken is ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en/of dienstverlening, eventueel aan huis.

De woningen aan de dijk hebben zicht op zee en zijn zowel bestemd voor de lokale markt als voor nieuwe doelgroepen van buiten Den Helder. Het woonmilieu staat voor uitzicht, rust en ruimte en is onder meer interessant voor meerpersoonshuishoudens en 55-plussers met hoge draagkracht. Het woonmilieu aan de gracht bestaat uit een levendige buurt met de voorzieningen binnen handbereik. Thema's zijn het stedelijk wonen voor de middenklasse en het maken van wooncarrière binnen het stadshart, door een aanbod van ruime grondgebonden woningen met tuin voor jonge gezinnen en meerpersoonshuishoudens.

Aandachtspunten bij verdere uitwerking

In dit gebied geldt een aantal aandachtspunten, dat meegenomen moet worden bij de verdere uitwerking van het plan. Zo is er sprake van een vrijwaringzone van de zeekering die 200 m vanaf de dijk beslaat. In deze vrijwaringzone mag in principe niet gebouwd worden. Het project Dijkbuurt ligt in de vrijwaringzone. Deze zone is voor Den Helder echter niet berekend, maar zonder onderbouwing aangewezen door de provincie. Het Hoogheemraadschap beheert de dijk en bewaakt de vrijwaringzone voor de Provincie Noord-Holland. Met het Hoogheemraadschap is afgesproken dat gezamenlijk de mogelijkheden worden onderzocht om toch binnen de vrijwaringzone te kunnen bouwen. Daar is nader onderzoek naar de dijk voor nodig, in relatie tot de klimatologische ontwikkelingen. Het onderzoek zal zeker nog één jaar duren. Tijdens dit proces worden dan ook de plannen uit het UP verder uitgewerkt.

Daarnaast is de PKB Waddenzee van toepassing op dit gebied, wat bepalend is voor de bouwhoogte. Het stedenbouwkundig plan komt boven de dijk uit en betreft geen havengebonden bebouwing. In de definitieve PKB staat de volgende tekst opgenomen: 'Een uitzondering op de hoogtebepaling wordt gemaakt voor havengerelateerde én stedelijke bebouwing in Den Helder. Ook voor deze uitzondering geldt dat deze zoveel mogelijk ingepast moeten worden in de bestaande skyline'. Verder is de afwenteling van het TESO-verkeer een aandachtspunt bij verdere uitwerking. Tijdens extreem drukke dagen (circa 20 dagen per jaar), wordt de huidige dijkweg, de werkweg van de dijkbeheerder, gebruikt als opstelplaats voor de auto's die met de boot naar Texel gaan. Deze mogelijkheid vervalt zodra de Dijkbuurt in uitvoering gaat. Verschillende opties voor de opvang van de drukte worden de komende jaren verder uitgewerkt.

Programma

Hieronder is een overzicht gegeven van het programma voor dit deelgebied.

Nieuwbouw	
Programma	
Woningen	ca. 303 stuks
Commercieel	3135 m ²



Het is van belang dat het stedelijk weefsel en de openbare ruimte worden doorgezet tot op de dijk. De dijk wordt onderdeel van het stedelijk weefsel door deze in te richten als promenade. Aan deze promenade liggen woningen, een enkele dag/avondhorecavoorziening. Op hoeken van de bouwblokken is ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid, eventueel aan huis. De woningen aan de dijk hebben zicht op zee. Het woonmilieu aan de gracht is een levendige buurt, met de voorzieningen binnen handbereik. Thema's zijn het stedelijk wonen voor de middenklasse en het maken van wooncarrière binnen het stadshart, door een aanbod van ruime grondgebonden woningen met tuin voor jonge gezinnen en meerpersoonshuishoudens.



N°3.3.DIJKBUURT /



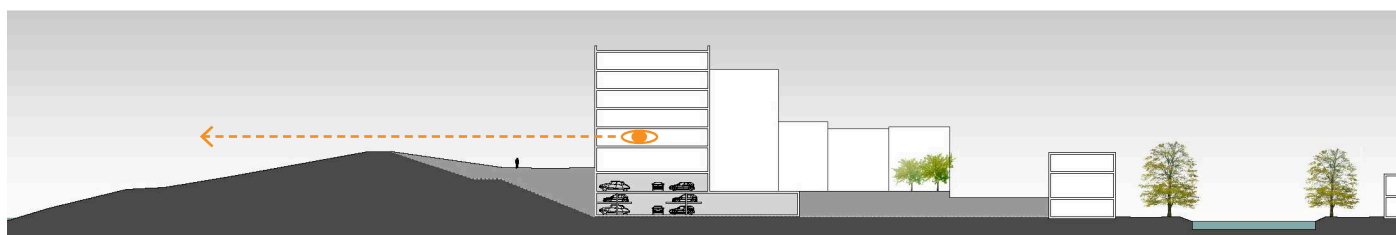
impressie dijk - Marsdiep

Beeldkwaliteit

De appartementen en/of grondgebonden woningen aan de dijk zijn individuele gebouwen, variërend in hoogte (drie tot acht lagen vanaf het nieuwe maaiveld), breedte en architectuur. De appartementengebouwen hebben een maximale breedte van 25 meter en een klassieke opbouw van plint, middenstuk en top. Dit draagt bij aan de uitstraling van individuele panden. Van belang is verder een gevarieerd silhouet. Het daklandschap wordt vormgegeven met wisselende kapvormen en niet met de opbouwen van liften en installaties. De rooilijn van de bouwblokken volgt de gebogen lijn van de boulevard. Accenten en specials verbijzonderen deze bebouwingswand. Op een aantal plekken zijn voorzieningen in de plint vereist.

De grondgebonden woningen aan de gracht zijn individuele panden die verschillen in breedte, hoogte (twee tot drie lagen plus kap), kapvorm en architectuur. Deze bebouwing krijgt een rijke detaillering van de elementen die bepalend zijn voor de individualiteit van het pand. De woningen hebben een tuin aan de achterzijde. De bewoners parkeren in de garage onder de appartementen, om de auto zoveel mogelijk uit het straatbeeld te weren. De woningen staan in een variërende rooilijn. Deze reageert op de omgeving, zoals een nieuwe brug over de gracht en maakt ruimte voor bijzondere (hoek)typen. De materialen zoals baksteen en aluminium zijn weerbestendig. Bij de toepassing van aluminium is het niet toegestaan de kozijnen aluminium kleurig te houden of te coaten in felle kleuren. Wel toegestaan zijn antraciet, donkergroen tegen zwart aan, zwart en brons geanodiseerd aluminium. De toepassing van koperdetails en bekleding van de daken wordt gestimuleerd. Dit geeft in het zeeklimaat direct 'patina*' aan het project.

In de openbare ruimte zijn de bomen in het grastalud langs de gracht beeldbepalend. De verharding bestaat hoofdzakelijk uit gebakken klinkers, waardoor de openbare ruimte van de aangrenzende stad doorgetrokken wordt tot aan de dijk. De dijk krijgt een promenade aan de zee en wordt vormgegeven met onder meer gras, keien, hout en asfalt.



principe doorsnede dijk - gracht

* patina= grijsgroene oxidatielaag op oud brons, koper, en brons