ONTWIKKELING DRIEL ZUIDOOST

DRIEL - GEMEENTE OVERBETUWE



VISIE & PROEFVERKAVELING

15 november 2021

URBAN JAZZ
stedenbouw & landschap

COLOFON

Opgesteld door:

URBAN JAZZ B.V.
Leerfabriek KVL, Almystraat 14
5061 PA Oisterwijk
06 - 12 75 02 32

www.urbanjazz.nl

In opdracht van:

Gemeente Overbetuwe
Carla van der Biezen

c.vanderbiezen@overbetuwe.nl

Van Wanrooij Bouw & Ontwikkeling
Helgo Borgers

info@vanwanrooij.nl

Datum: 15 november 2021

INHOUD

1. OPGAVE

2. INVENTARISATIE & ANALYSE

3. VISIE

4. INPUT KLANKBORDGROEP

5. PROEFVERKAVELING

6. REFERENTIEBEELDEN ARCHITECTUUR

7. REFERENTIEBEELDEN BUITENRUIMTE



projectlocatie en opgave

1. OPGAVE

Het plangebied is gelegen aan de Dorpsstraat en bestaat momenteel uit onbebouwde agrarische gronden (perceelnummers 512, 2002 en 186). De locatie heeft door de nabijheid van diverse voorzieningen en het uitzicht over het landschap de potentie voor het ontwikkelen van een aantrekkelijk nieuw woonmilieu.

Het uiteindelijke plan zal bestaan uit woningbouw, waarvan 30% voorzien wordt voor sociale huur, 20% voor sociale koop (tot NHG grens) en 50% voor middeldure en dure koop. Tevens zal een basisschool voor ongeveer 250 leerlingen (totaal circa 1500 m^2) gerealiseerd worden.

De uitdaging is om de locatie een eigen, herkenbare kwaliteit te geven en tevens te zoeken naar relaties en verbanden die goed aansluiten op de omgeving. De ontwikkeling van het plangebied zal optimaal moeten inspelen op de gebiedseigen karakteristieken en de kenmerken van de kern Driel.

In deze rapportage wordt een set van randvoorwaarden en uitgangspunten vertaald in woord en beeld. Dit vormt de basis voor het ontwerpen van het daadwerkelijke plan. De ontwikkelvisie doet daarin uitspraken over o.a. de volgende onderdelen:

- Het globaal woningbouwprogramma (bijv. maximaal aantal woningen en verdeling naar type woningen)
- Overige gebouwde functies (zoals het schoolgebouw)
- Omvang bebouwing (bijv. maximale bouwhoogte woningen en oppervlakte school)
- Globale contouren bouwvelden (waar kan gebouwd worden en waar niet)
- Oriëntatie bebouwing (waar komen de voorgevels van de bebouwing)
- De verkeersstructuur (aansluiting op de bestaande straten en de route door het plangebied)
- Parkeeroplossingen (bijv. auto's op straat of op parkeerpleintjes)
- Groen (locaties en type groen)
- Water (waar vangen we het regenwater op, passen we sloten, een vijver en/of een wadi toe)
- Sfeer (bijv. historiserende of moderne architectuur, natuurlijk of gecultiveerd groen)



deel van het plangebied gezien vanuit het oosten

2. INVENTARISATIE & ANALYSE

Om de ruimtelijke en functionele kwaliteiten en aandachtspunten binnen het plangebied en in de omgeving ervan goed in beeld te krijgen is een uitgebreide inventarisatie en analyse uitgevoerd. Zowel van de situatie op het schaalniveau van de specifieke locatie als binnen de context van het gehele dorp Driel. Hierbij zijn de volgende onderdelen bekeken:

- cultuurhistorie, bebouwingsgeschiedenis en archeologie,
- verkeer en routing,
- functiegebieden,
- natuur en landschap,
- maaiveldhoogtes,
- water,
- stedenbouwkundige situatie,
- ondergrondse infrastructuur,
- bestemmingsplan, Omgevingsvisie en overige beleidsdocumenten.

Op nevenstaande afbeelding zijn de conclusies samengevat. Zie voor de volledige inventarisatie de separate bijlage.

Kansen
De ontwikkeling van het plangebied kan met name profiteren van de groene kwaliteiten die het gebied omringen: het uitzicht over het open landschap aan de oostzijde, het groene profiel met volgroeide bomenrij langs de Dorpsstraat en de bossages aan de noord- en zuidkant. Bij het opstellen van het verkavelingsplan kan de oorspronkelijke woerd ten noordwesten van het plangebied als cultuurhistorische inspiratie dienen. Ook het aansluiten op de sport- en speelvoorzieningen ten zuiden van het plangebied kan zowel esthetische als functioneel een meerwaarde bieden voor met name de nieuwe basisschool.

Aandachtspunten
De wijze waarop de beoogde woningbouw stedenbouwkundig en verkeerstechnisch aansluit op de Dorpsstraat is een belangrijk aandachtspunt in het ontwerpproces. De straat is een belangrijke ontsluitingsroute voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers. Ook de huidige parkeerdruk en het uitzicht van de huidige bewoners dient hierin meegenomen te worden.
Daarnaast zal onderzocht worden welke milieucontouren impact hebben op de mogelijkheden binnen de plangrenzen.



conclusies uit de inventarisatie

3. INPUT KLANKBORDGROEP

Binnen de fase van inventariseren en analyseren is het van belang dat ook de meningen en de lokale kennis van de huidige bewoners van Driel meegewogen worden. Op 1 september 2020 is hiertoe een informatieavond georganiseerd waarvoor belanghebbenden zijn uitgenodigd en daarnaast alle belangstellenden welkom waren.
Tijdens deze avond is door de initiatiefnemers (de gemeente en Van Wanrooij Projectontwikkeling) informatie gegeven over het proces, de planning en het doel van het project en Urban Jazz heeft de inventarisatie gepresenteerd.
Tevens is aan de Drielenaren (bewoners, bedrijven en organisaties) gevraagd om zich aan te melden voor een klankbordgroep.

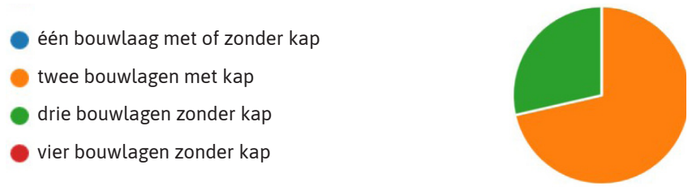
Deze klankbordgroep is vervolgens bij het project betrokken om inhoudelijke input te geven. Op 1 en 15 december 2020 hebben de klankbordgroepoverleggen plaatsgevonden. Op de onderstaande thema's zijn er verschillende keuzemogelijkheden in beeld gebracht en zijn gesprekken gevoerd over de voorkeuren van de klankbordgroepleden:

- aantal toegestane bouwlagen;
- ontsluiting van het toekomstige verkeer op de bestaande omgeving;
- positie van de toekomstige school in het plangebied;
- wijze van inpassen van de toekomstige parkeerplaatsen;
- oriëntatie van de woningen langs de plangrenzen;
- inpassen van de benodigde waterretentie;
- inpassen van de groene ruimtes in het plangebied;
- gewenste sfeer en uitstraling van de toekomstige architectuur en landschappelijke inrichting.

Op deze en volgende pagina's is een overzicht gegeven van de voorkeuren en reacties per thema.
Samen met de conclusies uit de inventarisatie & analyse en de inbreng van de ambtelijke vakdisciplines hebben ze als basis gediend voor de visie zoals in hoofdstuk 3 toegelicht wordt.

THEMA - BOUWLAGEN

Wat is het maximale bouwvolume dat u hier passend vindt?



'Bebouwing in het plangebied aansluiten op de bebouwing in de Dorpsstraat. In het plangebied kunnen 3 lagen gerealiseerd worden maar dan niet aan de Dorpsstraat.'

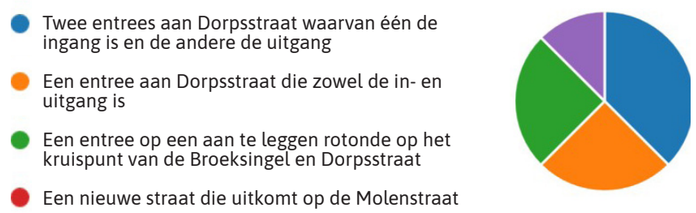
'3 bouwlagen zonder kap is vergelijkbaar met 2 bouwlagen met kap.'

***'De kijklijn door de wijk is erg belangrijk.** Qua positionering gaat de voorkeur uit naar het hoogste bouwwerk in het midden van het plangebied en aflopend naar de Dorpsstraat en naar groen/ buitengebied.'*

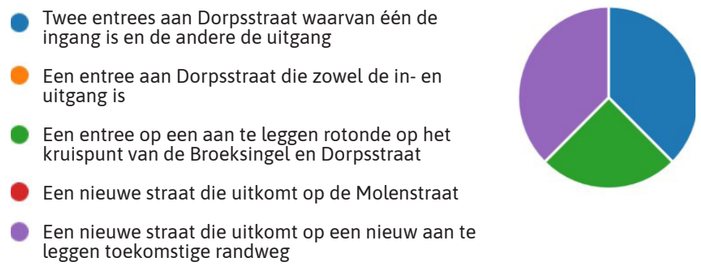
'De 3 bouwlagen kunnen het beste gerealiseerd worden richting de industrie/Baltussen Konservenfabriek. Vanuit de Dorpsstraat zicht houden naar het groen van het buitengebied.'

THEMA - ENTREES GEMOTORISEERD VERKEER

Welke plek op de omringende straten heeft voor u de voorkeur om de nieuwe woonbuurt bereikbaar te maken voor gemotoriseerd verkeer?



Welke plek op de omringende straten is voor u het minst geschikt om de nieuwe woonbuurt bereikbaar te maken voor gemotoriseerd verkeer?

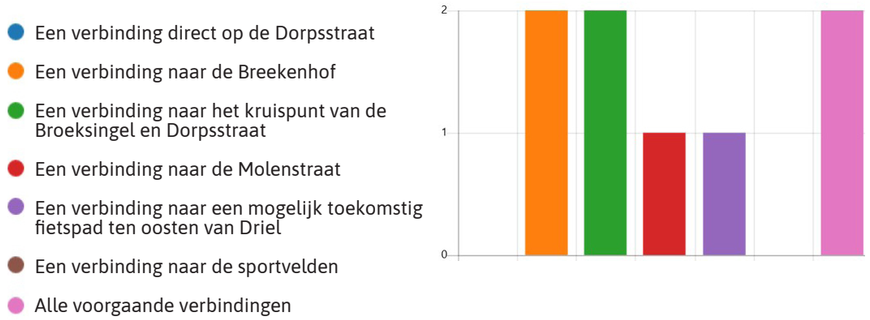


'De ontsluiting van het plangebied aan meerdere kanten zal de verkeersveiligheid ten goede komen. Dus een combinatie van verschillende genoemde opties heeft de voorkeur.'

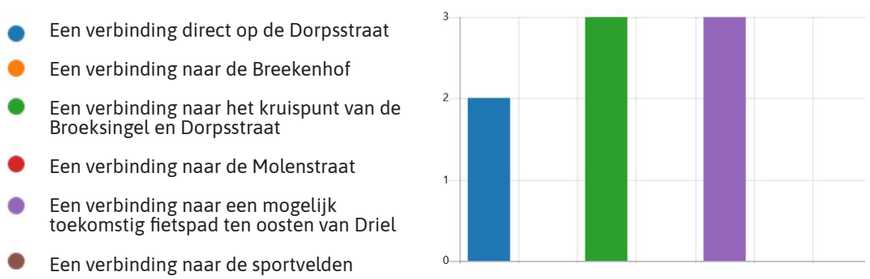
'De bewoner direct aan de eventuele rotonde en zal daar veel last van hebben. Meerdere wegen aan de Dorpsstraat en Molenstraat zorgen voor een betere ontsluiting van het plangebied en algehele ontlasting van de wegen.'

THEMA - ENTREES LANGZAAM VERKEER

Welke plek(ken) in het omringende gebied heeft of hebben voor u de voorkeur om de nieuwe woonbuurt bereikbaar te maken voor langzaam verkeer?



Welke plek(ken) in het omringende gebied is voor u het minst geschikt om de nieuwe woonbuurt bereikbaar te maken voor langzaam verkeer?



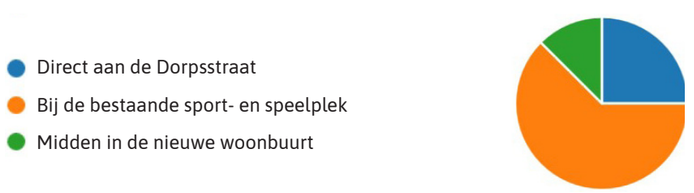
'De ontsluiting van het plangebied voor langzaam verkeer vanaf de oostelijke randweg is niet realistisch omdat het voornamelijk schoolgaande jeugd betreft en die komen vanuit het dorp. Dus ontsluiting voor langzaam verkeer vanuit meerdere wegen vanuit het dorp heeft de voorkeur. De focus dient te liggen op wat (financieel) haalbaar is.'

'De huidige fietsoversteekplaats naar de voetbalclub is een gevaarlijk punt. Voorkeur is om fietsverkeer door het plangebied (bv. vanaf Molenstraat en Dorpsstraat) naar de voetbalclub te leiden waardoor de druk (langzaam verkeer) op de Dorpsstraat afneemt. 2-4-6 is de ultieme oplossing voor langzaam verkeer.'

'Een nieuw wandelpad/fietspad door het plangebied (parallel aan Dorpsstraat) kan ook een oplossing bieden voor de problematiek rondom het jongerenveld achter de tennisvereniging – als deze plek weer in de loop komt te liggen ontstaat meer natuurlijk toezicht door passanten.'

THEMA - SCHOOL

Welke locatie in het plangebied vindt u het meest geschikt om de school te realiseren?



'Het gebruik van parkeerplaatsen bij de voetbalclub wordt als voordeel gezien van locatie aan de Dorpsstraat, maar een veilige logistiek van en naar school vormen nog wel een aandachtspunt.'

'Als de school niet gesitueerd wordt bij de tennisvelden, dan komen de woningen langs de vereniging, en daarmee mogelijk overlast van de lichten van de tennisvelden. Een fietspad bij de voetbalvelden geeft mogelijkheden voor meer mensen om daar gebruik van te maken.'

'Willen veel mensen niet juist de school via de Dorpsstraat bereiken en is het daarmee beter om hem meer in de wijk te zetten, met een kiss & ride optie.'

'Vanuit schoolperspectief, wat wij belangrijk vinden is dat wij iets kunnen betekenen voor de wijk. Met bijvoorbeeld een openbare speelgelegenheid. Optie 2 neemt minder ruimte in voor de wijk en is een praktische overweging. En dan naast de bestaande speelvelden. En midden in de wijk is geweldig alleen niet altijd even praktisch. Veel kinderen komen met de fiets naar school.'

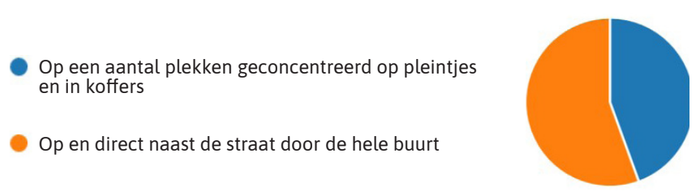
'90% van de kinderen komen uit Driel en een groot deel uit de nieuwe wijk Breekenhof.'

'Vanuit de voetbalvereniging kijken of het gaffelveld omgebouwd kan worden voor een Multi-veld. Blik verruimen en dit ook meenemen.'

'Het lijkt mij onwenselijk als er ook nog 2 keer per dag opstoppingen komen voor brengen en halen van kinderen voor de deur.'

THEMA - PARKEREN

Op welke wijze heeft u het liefst dat het parkeren in de nieuwe woonbuurt wordt ingepast?



'Parkeren aan de Dorpsstraat, is nu erg druk. Met het realiseren van de nieuwe school komen er veel nieuwe kinderen, dus hoe kunnen we het overzichtelijke houden vanwege de veiligheid van de kinderen.'

'Ondergronds parkeren onder het appartementencomplex.'

THEMA - ORIËNTATIE

Wilt u dat er voorgevels of achtertuinen naar de sportvelden gericht zijn?



Wilt u dat er voorgevels of achtertuinen naar het landschap gericht zijn?



Wilt u dat er voorgevels of achtertuinen naar de Molenstraat gericht zijn?

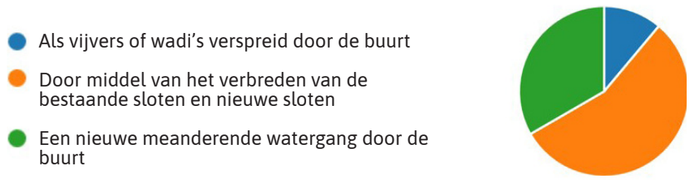


Wilt u dat er voorgevels of achtertuinen naar de Dorpsstraat gericht zijn?



THEMA – WATER

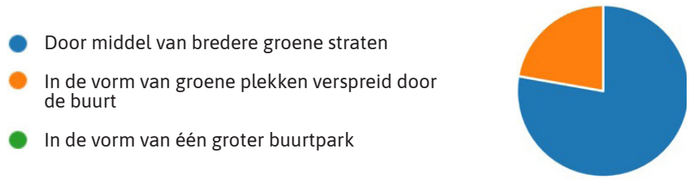
Op welke wijze heeft het uw voorkeur om het water in te passen?



'Dubbelgebruik als speeltuin in een wadi is toch wel een belangrijk argument voor wadi.'

THEMA - GROEN

Op welke wijze heeft het uw voorkeur om het groen in te passen?

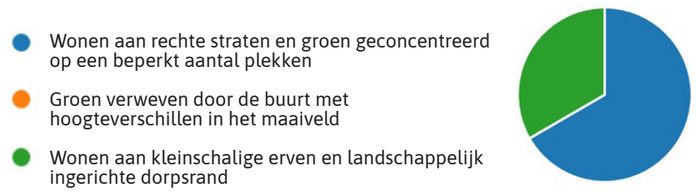


'Dit is smaak, maar de meeste nieuwbouwwijken 'mislukken' omdat huizen te dicht op elkaar staan. Dus alle argumenten die we kunnen vinden om straten breder te maken, ben ik voor.'

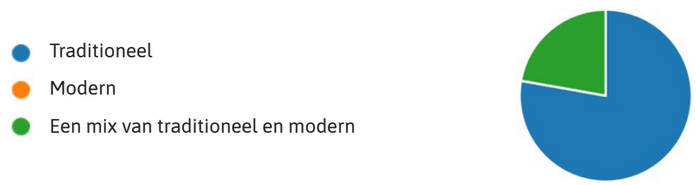
'Omdat het water langgerekt is en het groen ook, dan krijg je een heel breed gezicht met groen en water en veiligheid.'

THEMA – WOONSFEREN

Welke woonsfeer vindt u het beste passen voor nieuwbouw op deze locatie?



Welke architectonische stijl vindt u het beste passen op deze locatie?



4. VISIE



Visiekaart

In de voorgaande hoofdstukken is de basis voor het ontwerpproces gelegd. Dit heeft geleid tot een visiekaart waarin globaal de kaders gesteld worden voor de verdere uitwerking naar een verkavelingsplan. Hierbij worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

UITGANGSPUNTEN

De hoofddoelen uit het raadsvoorstel strategische verwerving Driel zijn:

- Meer sturing op de opgave voor sociale woningbouw.
  Relevant is dat uit prognoses de verwachting volgt dat er na 2025 beperkte demografische groei te verwachten is ('stabilisatie'). Specifiek voor de sociale woningbouw is de verwachting reëel (o.b.v. onderzoek, ook in lijn met vastgoedstrategieën corporaties) dat er na 2025 ontspanning optreedt op de sociale huurmarkt.
- Clustering van maatschappelijke voorzieningen.
  Uit de opgave om te komen tot revitalisatie van het dorpscentrum van Driel (zoals opgenomen in het coalitieprogramma 2018-2022) kan volgen dat er behoefte is aan een locatie geschikt voor uitruil met maatschappelijke functies in het centrum. Of deze mogelijkheid zich kan voordoen wordt tevens beïnvloed door de potentie die (vrijkomende) inbreidingslocaties in zich hebben.
- Aanleg van een verkeersveilig fietspad.
  Het is mogelijk dat op termijn de recente afweging inzake 'Overbetuwe fietst verder' wordt herzien en er nog meer nieuwe fietspaden wenselijk worden geacht.
- Toevoegen van natuur en landschap (met eventueel waterberging)
  Dit is in algemene zin op termijn gewenst en denkbaar in deze (ook maatschappelijk gewaardeerde) groene bufferzone tussen Schuytgraaf en Driel waar de percelen onderdeel van vormen.

De uitgangspunten uit de inventarisatie & analyse zijn:

- Oostzijde van het plangebied verweven met het aangrenzende landschap.
- Bestaande groene profiel van de Dorpsstraat respecteren.
- Woerd als cultuurhistorisch element als inspiratie gebruiken.
- Schoollocatie situeren nabij de bestaande sport- en speelvoorzieningen.
- Aandacht besteden aan een goede verkeerskundige aansluiting op de Dorpsstraat.
- Rekening houden met de aanwezige milieucontouren en zones met betrekking tot ondergrondse infra.

De uitgangspunten die voortgekomen zijn uit de input van de klankbordgroep zijn:

- Maximaal bouwvolume hanteren van 2 bouwlagen met een kap, met uitzondering van incidentele accenten in 3 bouwlagen zonder kap.
- Ontsluiting van het plangebied aan meerdere kanten (Dorpsstraat en Molenstraat) voor spreiding van de verkeersdruk.
- Continue langzaamverkeersroute bieden door het plangebied naar de nieuwe basisschool en de sportvelden, als alternatief voor de route over de Dorpsstraat.
- De parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners voorzien binnen de plangrenzen en bijvoorkeur de huidige parkeerdruk op de Dorpsstraat verminderen.
- De woningen aan de randen van het plangebied met de voorgevels richten op de bestaande omgeving.
- Nieuw water op een passende wijze integreren in het plan, waar mogelijk gebruikmakend van de bestaande sloten en combinaties met natuurlijk spelen.
- Brede, groen ingerichtte straatprofielen toepassen die doorzichten bieden tussen de Dorpsstraat en het landschap.
- Toepassen van een traditionele architectonische vormgeving en dorpse sfeer met mogelijk hedendaagse accenten.

RUIMTELIJKE CONCEPT

Groen raamwerk als basis

De uitgangspunten hebben geresulteerd in een ruimtelijk concept waarin de randen van het plangebied een duidelijk groene uitstraling krijgen. Middels brede, groen ingerichte, oost-west zones door het hele gebied heen, worden de randen aan weerszijden met elkaar verbonden. Op deze wijze ontstaan er tevens doorzichten vanuit de Dorpsstraat naar het omringende landschap.
Om de ruimtelijke verblijfskwaliteit van de groene structuren en de zichtlijnen op het landschap zo optimaal mogelijk te houden wordt het parkeren dat in de openbare ruimte benodigd is buiten deze oost-west liggende zones gesitueerd. De capaciteit die toegevoegd moet worden om regenwater te bufferen zal in deze zones bijdragen aan de gewenste landschappelijke sfeer.

Verkeersfuncties gebundeld in centrale as

De keuze om de randen en de oost-west verbindingen een zo hoog mogelijke ruimtelijk kwaliteit te geven, resulteert in het benutten van een centrale noord-zuid liggende as voor de functie van verkeer en parkeren. In deze as worden het gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en het overgrote deel van de openbare parkeerplaatsen gebundeld. De verschillende verkeersstromen worden daarbij fysiek van elkaar gescheiden en het tracé van de primaire ontsluitingsweg verspringt op enkele plekken zodat de snelheid geremd wordt.

Leren en spelen in een groene setting

De school wordt op de plek gelegd waar de ontsluitingsstructuur, de aanwezige sport-, en speelvoorzieningen en het landschap elkaar ontmoeten. Hiermee wordt een locatie geboden die goed bereikbaar is per auto, fiets en te voet, maar bovendien een aantrekkelijke omgeving zal zijn om in een rustig, landschappelijk decor te leren en te spelen.

5. PROEFVERKAVELING

Woningbouwprogramma
De ruimtelijke en functionele kaders zoals deze gesteld zijn in de visie, zijn in een proefverkaveling uitgewerkt. Uit deze verkaveling blijkt wat het woningbouwprogramma met bijbehorende inpassing van de vereiste parkeerplaatsen kan zijn, binnen de kaders van de visie. Het is nadrukkelijk nog niet een definitief plan, maar geeft een indruk van het mogelijke eindresultaat.

Bij het opstellen van de proefverkaveling is de aandacht uitgegaan naar maatschappelijke opgaven als identiteit, gezond & inclusiviteit, klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzaamheid, circulariteit en veiligheid. Een aantal onderdelen is reeds herkenbaar in de proefverkaveling en komen daarom terug in de hierna volgende toelichting. Andere onderdelen zullen in de vervolgfases nader uitgewerkt worden.

In totaal wordt er plaats geboden aan ***136 woning*** verdeeld over de volgende woningtypologieën:
- 18 vrijstaande woningen,
- 30 twee-onder-een-kap woningen,
- 73 aaneengesloten woningen,
- 15 patiowoningen (geschikt als seniorenwoningen).

Voor de inpassing van de basisschool is een oppervlak van ruim 2100 m^2 gereserveerd. De randvoorwaarden voor het situeren en vormgeven van het toekomstige schoolgebouw in deze ruimte wordt bepaald in het beeldkwaliteitplan.
Dit beeldkwaliteitplan zal als inspiratie- en toetsingskader voor de gehele ontwikkeling van het plangebied dienen, met betrekking tot de architectonische vormgeving en inrichting van de openbare buitenruimte.

Bebouwing
De woningen worden in een mix van verschillende woningtypologieën geclusterd in samenhangende bouwvelden. Daarbij worden langs de randen van het plangebied die grenzen aan de bestaande openbare ruimte en het landschap enkel vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen toegepast. Hierdoor hebben de straatwanden op deze plekken een losser, diverser en groener karakter die de geleidelijke overgang naar de groene straatprofielen van de Dorpsstraat en Molenstraat en het buitengebied ondersteunen.
Het bouwvolume zal uit maximaal 2 lagen met een kap bestaat, met als uitzondering hierop een incidenteel bouwaccent in 3 bouwlagen met een plat dak op plekken waar dit stedenbouwkundig passend is (bijv. op einde van een zichtlijn of als hoekaccent).



Grondeigendommen
Het plangebied waar in deze rapportage de ontwikkelingskaders voor zijn opgesteld behelst de perceelnummers 512, 2002 en 186. Ten tijde van het opstellen van deze rapportage is echter nog geen volledig uitsluitsel of het meest noordelijk perceel (nr. 186, gelegen aan de Molenstraat) beschikbaar komt voor woningbouwontwikkeling. Vandaar dat in de nadere toelichting op de proefverkaveling dit deel niet in beeld is gebracht. De aantallen die in de tekst genoemd worden betreffen echter wel het totale plangebied, om zo te onderbouwen dat de woningaantallen en benodigde parkeercapaciteit van het geheel kloppend zijn.

Verkeer
De nieuwe woonbuurt krijgt een toegang aan de Dorpsstraat en (met de ontwikkeling van perceel 186) aan de Molenstraat.
De verkeersbewegingen worden daarmee verspreid over de bestaande infrastructuur. De weg die beide entrees verbindt loopt centraal door het plan en verspringt op enkele punten om de snelheid te remmen. Met name op de punten waar het fietspad deze weg kruist is dit van belang.
In het geval het noordelijke plandeel niet, of nog niet, ontwikkeld is (zie nevenstaande afbeelding) wordt er een interne ontsluitingslus gerealiseerd die enkel op de Molenstraat ontsloten is.
Alle bouwvelden liggen direct aan deze primaire ontsluitingsweg en zijn via woonerfstructuren bereikbaar. De inrichting van deze brede woonerfpaden is toegespitst op de voetgangers zodat de automobilist het gevoel krijgt er te gast te zijn.
Door het midden van het plan ligt een twee-richtingen fietspad die als route gaat functioneren naar de basisschool en de sportvelden ten zuiden van het gebied. Daarmee wordt een alternatief geboden voor de smalle en drukkere Dorpsstraat.

Parkeren
Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is er voor het totale plangebied met 136 woningen de volgende parkeervraag:
- 18 x 2,7 = 48,6 pp voor vrijstaande woningen,
- 30 x 2,6 = 78 pp voor twee-onder-een-kap woningen,
- 43 x 2,4 = 103,2 pp voor aaneengesloten koopwoningen,
- 30 x 2,0 = 60 pp voor aaneengesloten huurwoningen,
- 15 x 2,4 = 36 pp voor patiowoningen.

Voor de basisschool geldt een norm van 1 pp per leslokaal. Uitgangspunt is een school van 250 leerlingen. Wanneer daarbij 11 leslokalen wordt aangehouden komt dit op 11 benodigde parkeerplaatsen (exclusief Kiss & Ride).
Totaal komt de parkeerbehoefte volgens de gemeentelijk normen zo op ***336,8 parkeerplekken***.



In het plan wordt de volgende parkeercapaciteit geboden:
- 46 x 1,8 = 82,8 pp voor parkeren op dubbele oprit met garage
- 16 x 1,3 = 20,8 pp voor parkeren op lange oprit met garage
- 14 x 1,0 = 14 pp voor parkeren op enkele oprit met garage
- 6 x 0,8 = 4,8 pp voor parkeren op enkele oprit zonder garage

Op eigen terrein worden zo 122,4 parkeerplekken geboden.
In de openbare ruimte bevinden zich 203 parkeerplaatsen en ter hoogte van de school zijn er 13 parkeerplekken voorzien die mogelijk ook als Kiss & Ride-strook gebruikt kunnen worden.

In totaal bevindt zich in het schetsontwerp een parkeercapaciteit van ***338,4 parkeerplekken***. Er wordt daarmee aan de parkeerbehoefte voldaan.

Aangezien er sprake zal zijn van verschillende aanwezigheidspercentages van bewoners en het basisschoolpersoneel, is er de mogelijkheid gedeeld gebruik te maken van de parkeervoorzieningen rondom de school.
Samen met de 2 extra parkeerplekken die er op basis van de normen (exclusief Kiss & Ride voor de school) in het plan zitten kan de voorgestelde Kiss & Ride-strook op werkdagen vrijgehouden worden voor het gebruik van halen en brengen van de schooljeugd.

Het parkeren is zodanig gepositioneerd dat het zo min mogelijk afbreuk doet aan de beleving van de groene zones. Door middel van haakse parkeerplaatsen aan beide zijden van de ontsluitingsroute wordt een efficiënte parkeeroplossing verkregen. Waar nodig zijn met parkeerkoffers binnen de contouren van de bouwvelden parkeervoorzieningen toegepast die zoveel mogelijk buiten het zicht van het straatbeeld liggen.

Met de grote hoeveelheid aan parkeerplekken in de openbare ruimte is het echter van belang dat de materialisatie van de plekken zoveel mogelijk het groene karakter van de woonomgeving ondersteunen. Deze worden daarom waar mogelijk uitgevoerd in een combinatie van gras en verharding.

De nevenstaande afbeelding geeft inzicht in de inpassing en verdeling van de parkeercapaciteit voor de verkaveling zonder het noordelijke plandeel.



Groen & water
De uitgesproken woonkwaliteit van dit plan is de groene, landschappelijke sfeer die langs de randen en binnen het plangebied geboden zullen worden. De ruim opgezette groene zones die in oost-westelijke richting liggen zullen naast een extensief onderhouden inrichting met een bloemen- en kruidenrijke beplanting en enkele solitaire bomen een landschappelijke sfeer bieden. Hierin wordt tevens ruimte geboden aan het bergen van regenwater in de vorm van wadi's of het verbreden van de huidige watergangen met een natuurvriendelijk talud. Daarnaast worden de zones voorzien van natuurlijke speelaanleidingen in het groen en het water. In de noordoostelijke punt wordt een afgescheiden speelplek voor honden voorzien.

In de groene zones kan bij de uitwerking van het plan met het toepassen van hoogteverschillen langs de randen van de bouwvelden een verwijzing gemaakt worden naar de woerden die oorspronkelijk in de omgeving voorkomen.

De huidige sloot die langs de oostzijde de begrenzing vormt met het buitengebied krijgt aan de zijde van het plan een flauwe, meanderende oever met een natuurlijke beplanting. Samen met de brede groenstrook langs de gehele lengte van de watergang wordt hierdoor de ontwikkeling verweven met het landschap.

Langs de Dorpsstraat wordt een brede groene berm gehanteerd waarin de bestaande bomenrij de benodigde ruimte krijgt. Bovendien wijken de bouwvelden in meer en mindere mate van de Dorpsstraat af waardoor naast de brede berm tevens spievormige groene ruimtes ontstaan die op een logische wijze overgaan in de groene zones dwars op de Dorpsstraat.

De centrale verkeersas krijgt een onderscheidend karakter door tussen de parkeervakken regelmatig blokhagen en bomen aan te leggen waardoor, ondanks de hoeveelheid parkeerplaatsen toch het beeld van een groene laan ontstaat. Een rij van bomen aan weerszijden van het fietspad draagt hier eveneens aan bij.

Met de inrichting van het openbaar gebied wordt zodoende bijgedragen aan het klimaatadaptief maken van de omgeving en het vergroten van de biodiversiteit. Bovendien worden zo aangename plekken gecreeërd waar veilig en met plezier kan worden gespeeld en de mogelijkheid ontstaat waarbij de bewoners elkaar kunnen ontmoeten.



6. REFERENTIEBEELDEN ARCHITECTUUR

baksteen als hoofdmateriaal



toevoegen van eigentijds vormgegeven elementen



traditionele dorpse architectuur



heldere hoofdvorm met voldoende detaillering



variatie in kaprichting



plasticiteit in gevel door erkers, luifels, e.d.



DE ARCHITECTUUR HEEFT EEN TRADITIONELE EN DIVERSE, DORPSE UITSTRALING...

kleurvariatie in de bouwblokken



dorps silhouette in groen decor



dorpse architectuur gecombineerd met eigentijdse elementen





gebruik van verschillende materialen binnen bouwblok



variantie in bouwhoogtes en bouwvolumes

... MET EIGENTIJDS VORMGEGEVEN ACCENTEN

7. REFERENTIEBEELDEN BUITENRUIMTE

parkeren op halfverharding tussen het groen



parkeren tussen hagen



fietspad tussen bomenlaan













continuïteit in groenstroken: opritten en parkeerplekken uitvoeren in combinatie van gras en verharding

groen heeft een natuurlijke, extensief onderhouden uitstraling

DE OPENBARE RUIMTE HEEFT EEN NATUURLIJKE GROENE UITSTRALING, ...

landschappelijke dorpsrand



geleidelijke overgangen tussen groen en verharding



wadi's in groene, parkeervrije verbindingszones



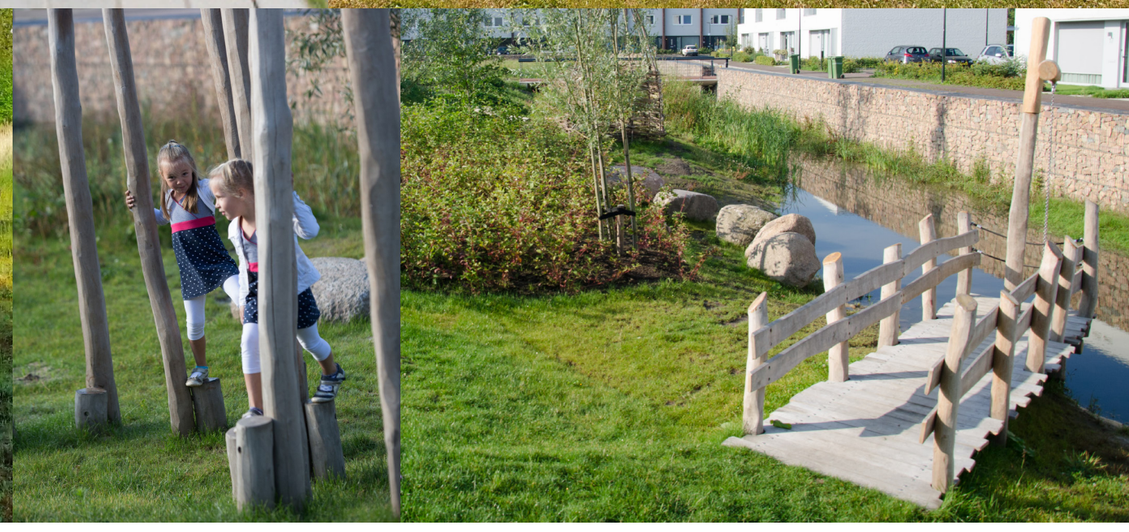
brede groenstroken langs de woningen



flauwe, natuurlijke oever



waterretentie combineren met speelaanleidingen



... WAARIN KLIMAATADAPTATIE, BIODIVERSITEIT, SPELEN EN ONTMOETEN SAMENKOMT