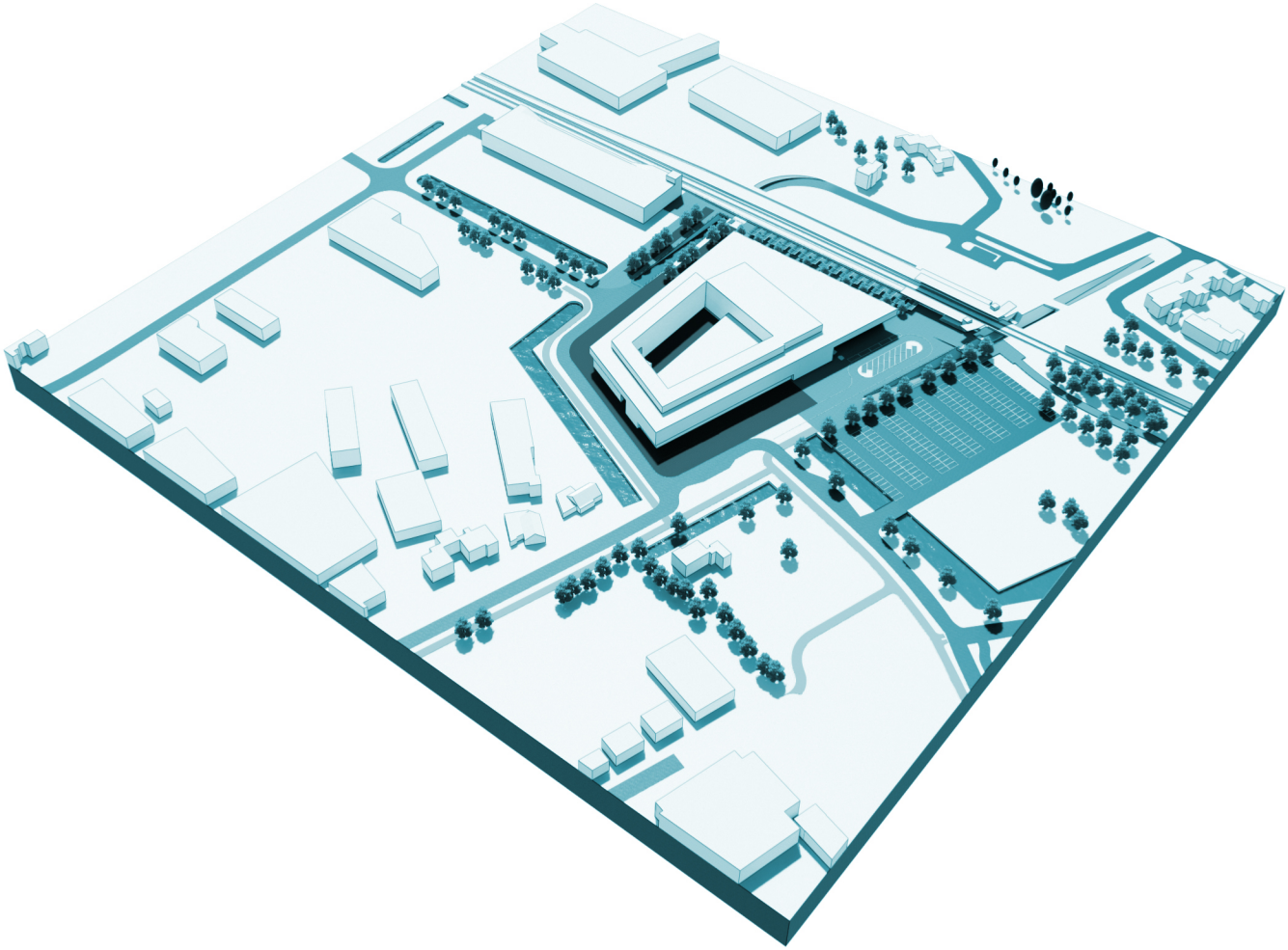
9-2-2021

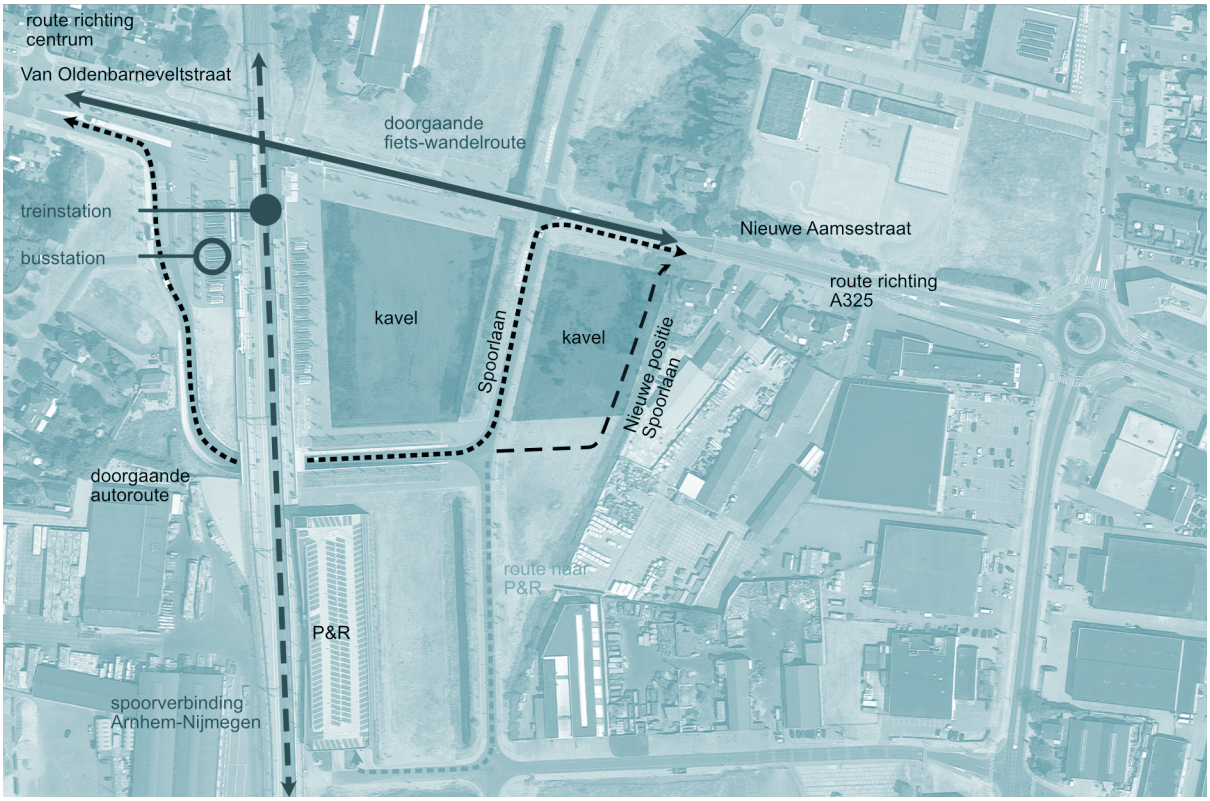
# BEELDKWALITEITSPLAN RIJNSTATE ELST



Gortemaker
Algra
Feenstra

Architecture
Development
Research




route richting
centrum
Van Oldenbarneveltstraat
doorgaande
fiets-wandelroute
treinstation
busstation
Nieuwe Aamsestraat
route richting
A325
kavel
kavel
Spoorlaan
Nieuwe positie
Spoorlaan
doorgaande
autoroute
route naar
P&R
P&R
spoorverbinding
Arnhem-Nijmegen

# INLEIDING

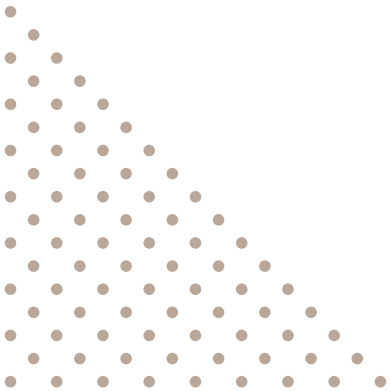
Op een centrale locatie in Elst, annex het treinstation, is Rijnstate voornemens een nieuw ziekenhuis te gaan bouwen. Het nieuwe ziekenhuis zal in twee fasen worden gerealiseerd.

De locatie ten oosten van station Elst is vrijgekomen nadat plannen voor een nieuw gemeentehuis op de locatie medio 2013 zijn vernietigd door de Raad van State. De locatie wordt afgebakend door het spoor aan de westzijde, een fietstunnel aan de noordzijde en een autotunnel aan de zuidzijde. De locatie bestaat uit twee delen gescheiden door de Spoorlaan. Om de locatie geschikt te maken voor het ziekenhuis zal de Spoorlaan verlegd moeten worden waardoor één groot kavel ontstaat.

Voor het gebied is naast dit beeldkwaliteitsplan een bestemmingsplan opgesteld. In het bestemmingsplan Elst, Ziekenhuisvoorziening Rijnstate heeft de stedenbouwkundige opzet een plek gekregen door onder andere de positie en maatvoering van bebouwing, waterlopen en wegen vast te leggen.

Terwijl in het bestemmingsplan de kwantitatieve aspecten zijn beschreven, is dit beeldkwaliteitplan opgesteld voor de toetsing van de kwalitatieve aspecten. Wanneer de (toekomstig) eigenaren van het perceel een bouwplan indienen voor het perceel, zal dit getoetst worden door de gemeente en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

# Inhoudsopgave



1. Ontwikkelingsgeschiedenis

2. Huidige situatie

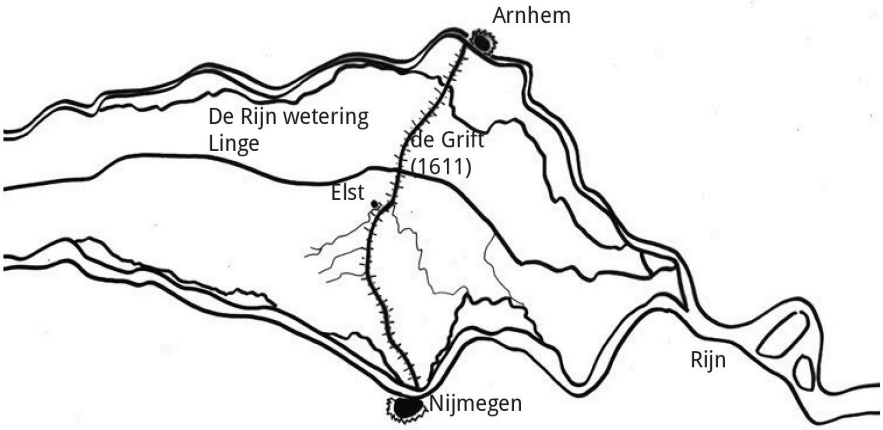
3. Stedenbouwkundige uitgangspunten

4. Beeldkwaliteit

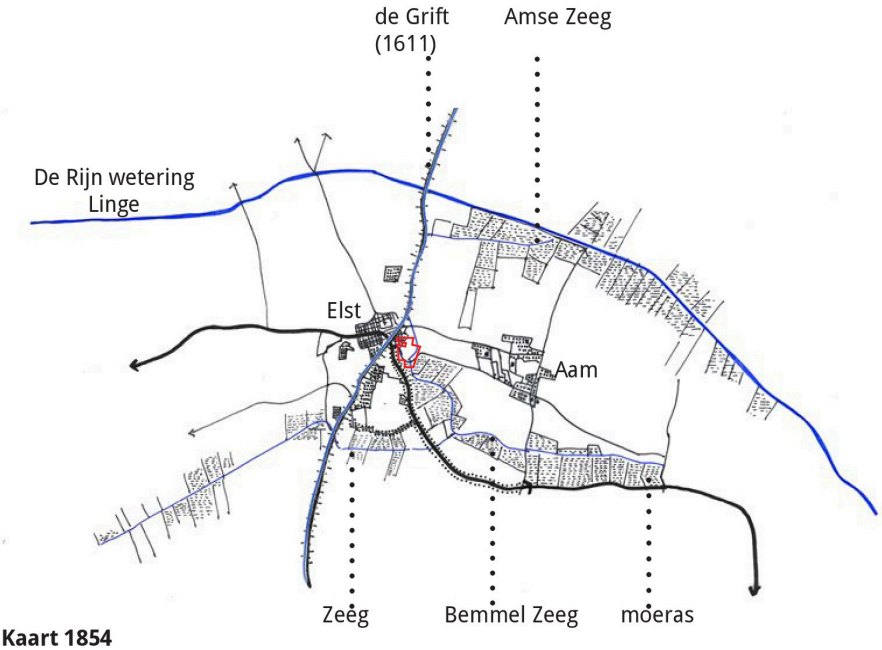
# 1. Ontwikkelgeschiedenis

## De Grift - 1700

Het kanaal de Grift werd aangelegd in 1611. Aan beide kanten van de Grift lagen brede dijken met jaagpaden. De onderhoudskosten van de Grift waren hoog en de opbrengsten vielen tegen, waardoor in 1743 de trekvaart in onbruik raakte. Na de sluiting van het kanaal verzandde het en werd het uiteindelijk gedempt. De waterloop verdween hierdoor. Wel bleef het jaagpad een belangrijke verbindingsroute.



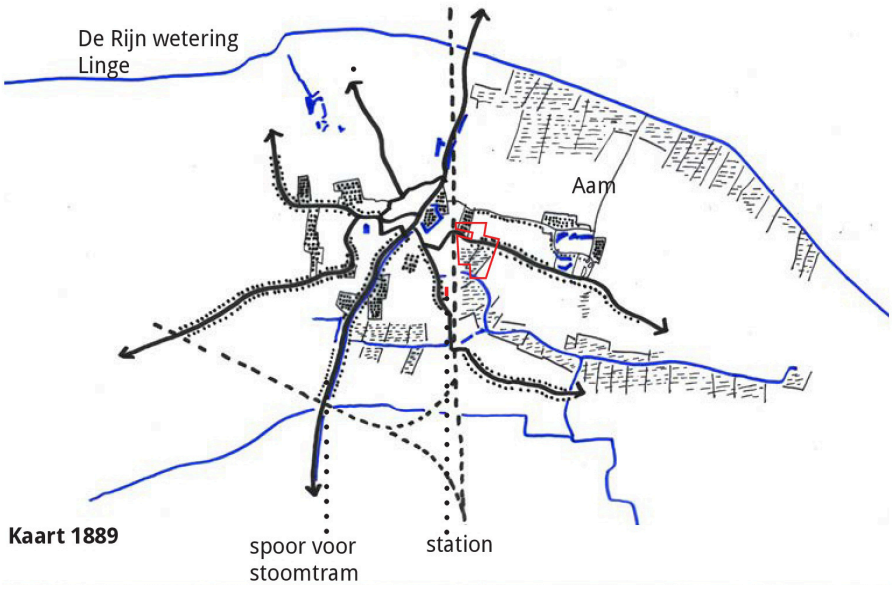

**Kaart 1700**




**Kaart 1854**

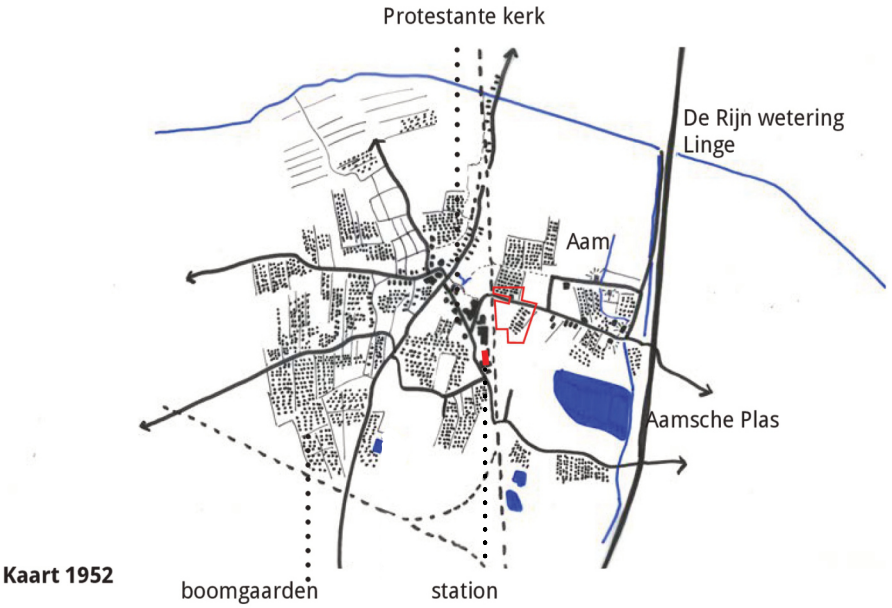
## Station Elst - 1889

Het station lag in 1889 ten zuiden van het huidige station. De Aamsestraat knikt bij spoorwegovergang richting centrum. De noordelijke verbinding vanuit Aam is door het spoor doorsneden.




## Elstar - 1952

Tussen 1957 en 1965 stonden de proefbomen van ‘Elstar’ appel op het land van agrariër Tijssen in Elst. In 1959 en 1960 werden de selecties uit de eerste vruchten gemaakt






2. Kaart Elst eind 19e eeuw

## Van sterrendorp naar ontwikkelingsas

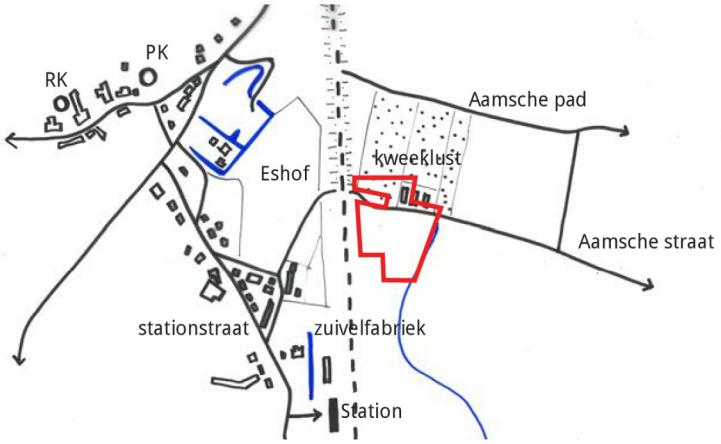
In het verleden had Elst een sterrenstructuur: verschillende lanen met bomen verbonden de historische kern van Elst met de omgeving. Door de aanleg van de spoorlijn zijn twee lanen afgebroken. De bestaande Stationstraat werd gedegradeerd van een laan naar een straat met directe verbinding tussen het stationsgebouw en het centrum. De Aamsche straat werd de nieuwe verbinding tussen het centrum en de oostkant van de spoorlijn.

Na de jaren 1950 vanwege de groei van de stationsgebied in het oosten, begon het hele oostelijke deel met de uitbreiding van een magazijn. Later ontstond er een bedrijventerrein met een direct verbinding aan de Aamsche straat.

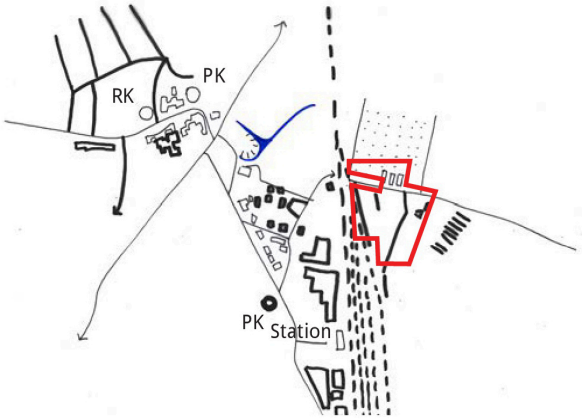
In 1960 wordt door de aanleg van de woonwijk de Eshof en de van Oldenbarnveldstraat, een directe verbinding tussen de Aamsche straat en de Dorpstraat gecreëerd. Het stationsgebouw is naar de kruising tussen deze twee straten verschoven. De verandering van mobiliteit, met als doel meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers, wijzigde het verkeersplan.

Recent is aan de zuidkant een autotunnel geplaatst waar een maximum snelheid geldt van 30km/h. Aan de noordkant is er een directe verbinding tussen de Aamsche straat en de Dorpsstraat. Hierdoor is het volledige stationsgebied een knooppunt geworden.

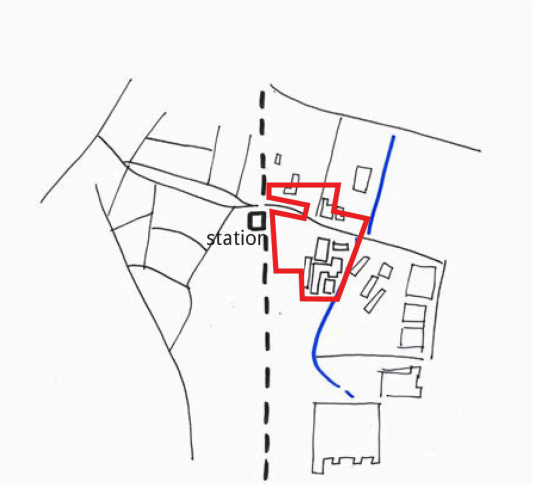
**Kaart 1889**
- Kweeklust aan de noordzijde;
- Directe verbinding tussen Aamsche straat en de bestaande Stationstraat;
- Aamschestraat knik bij spoorwegovergang



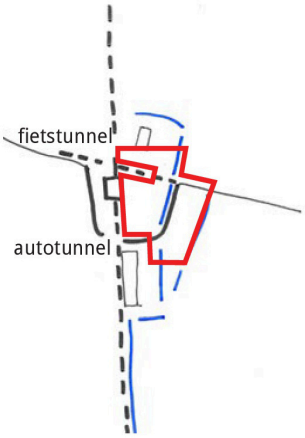

**Kaart 1952**
- Kweeklust aan de noordzijde;
- Station met 26 spoorlijnen;
- Protestante kerk aan de bestaande Stationstraat;




**1990**
- Nieuwe centrale positie van het stationgebouw, aan de kruising tussen de spoorlijn en autostroom;
-Bedrijventerrein aan de oostzijde




**2018**
- Nieuwe fietstunnel, shared space gebied;
-Autotunnel aan de zuidzijde;
-Vernieuwen stationsgebouw en voor-zieningen;



# 2. Huidige situatie



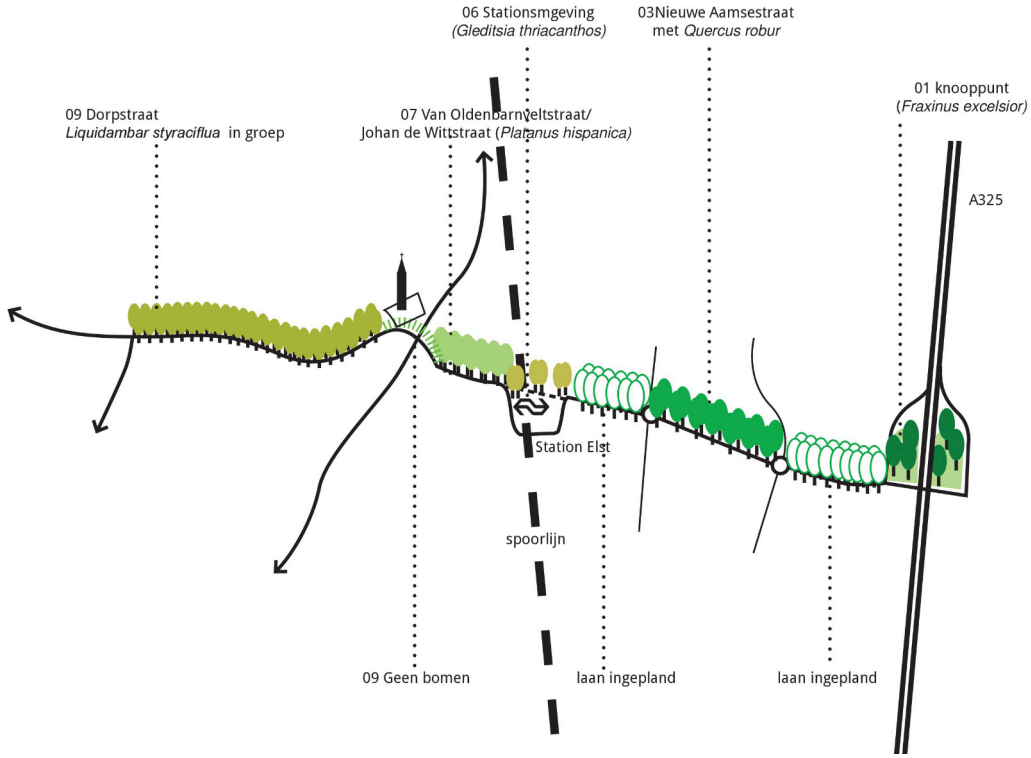

Luchtfoto met projectlocatie

## Situering

De projectlocatie bevindt zich aan de oostzijde van station Elst. Ingeklemd tussen de autotunnel aan de zuidzijde en de fietstunnel aan de noordzijde. De projectlocatie bestaat in de huidige situatie uit twee delen, gesplitst door de Spoorlaan en een doorgaand watergang. De Spoorlaan is onderdeel van de verbinding tussen het centrum en de snelweg A325.

Ten zuiden van de autotunnel bevind zich de P&R die in verbinding staat met station Elst. Industrieterrein De Aam bakent de locatie aan de zuidoostzijde af. Direct ten noordoosten van de locatie ligt het scholencomplex van Elst omgeven door meerdere woonwijken.

Om de locatie geschikt te maken voor het ziekenhuis wordt de Spoorlaan en naastgelegen waterbekken verplaatst naar het oosten. Hierdoor ontstaat één groot kavel met de Spoorlaan ten oosten hiervan.

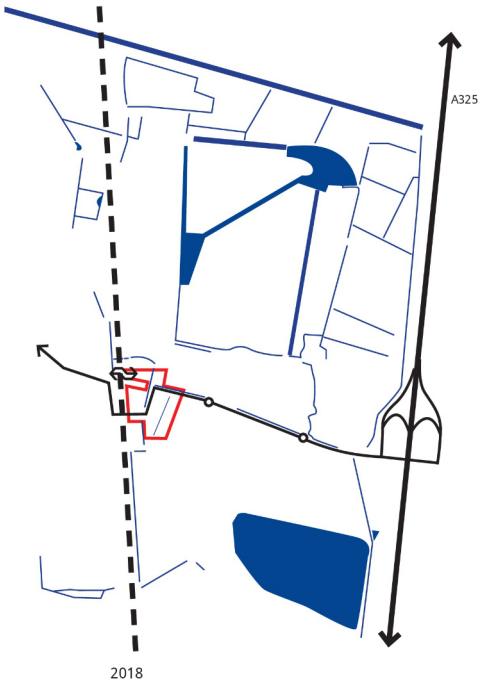


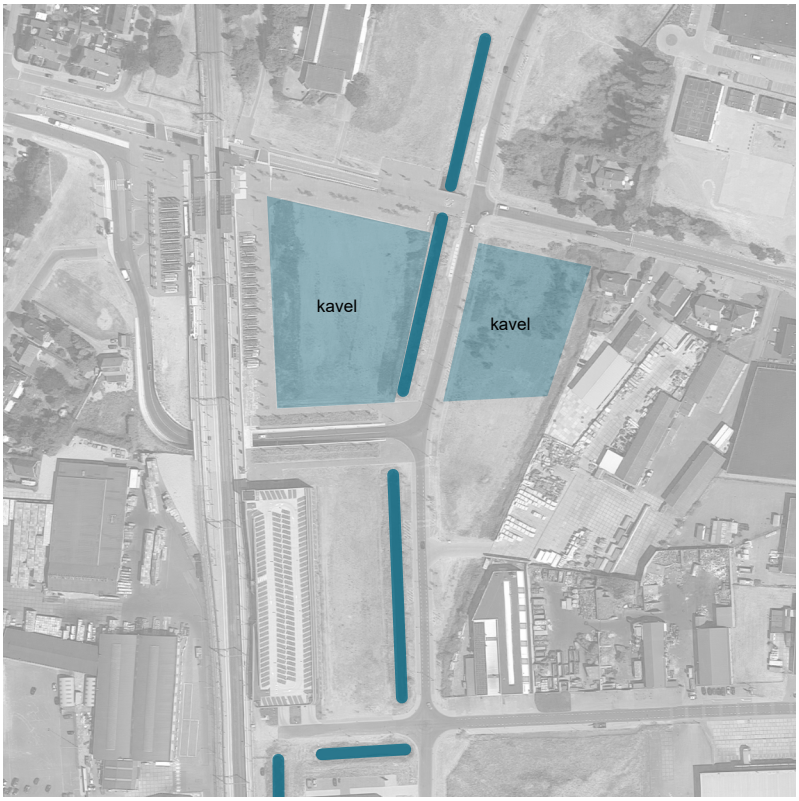

## Groen

De locatie bevindt zich op de groene verbindingsas tussen het centrum van Elst en de op- en afrit van de snelweg A325. Aan beide zijden van de fietstunnel is een bomenrij aanwezig. Alsook aan de spoorzijde en de aan de zijde van de autotunnel.



Bomenrij langs de fietsenstalling(links) en bomenrijen aan beiden zijden van de fietstunnel(rechts)




## Waterloop

In de nieuwbouwwijk Westeraam is veel ruimte gekomen voor waterberging. Op de locatie is een brede watergang aanwezig welke in verbinding staan met de overige watergangen in Elst om overtollig water af te voeren.

## Omgeving




In de nabije omgeving van de locatie zijn de volgende entiteiten te onderscheiden.









De locatie kent in de directe omgeving een zeer divers palet aan gebouwen.

In de Nieuwe Aamsestraat bevinden zich diverse grote en kleine bedrijfspanden. Naast de locatie staan enkele bedrijfswoningen voor de bedrijfspanden. De bebouwing is veelal 2 lagen hoog.

Aan de noordzijde van de Nieuwe Aamsestraat bevinden zich een sportveld en tijdelijke gebouwen van het scholencomplex de Westeraam. Tevens is aan deze zijde van de straat een enkel woonhuis gelegen omringd door grote bomen.



Aan de oostzijde van de Spoorlaan ligt in de huidige situatie een braakliggend terrein met daarachter de achterzijden van de bedrijven gelegen aan de Nieuwe Aamsestraat en de Energieweg. Kenmerkend hiervoor zijn de bedrijfsloodsen en de opslag van goederen op maaiveld.






Aan de noordzijde ligt een perceel met de buitenschoolse opvang en aan de Meiregen een appartementencomplex.

De buitenschoolse opvang is omringd met groen en heeft een gesloten karakter naar de omgeving.



Het appartementencomplex aan de Meiregen telt 4 lagen en is opgetrokken uit baksteen met een rode kleur.



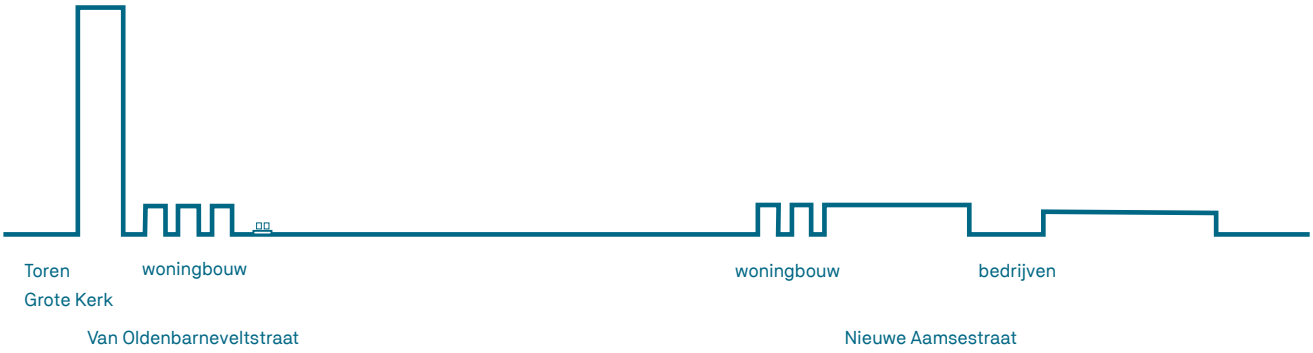
Aan de westzijde van de locatie grenst het perceel aan het spoor en station Elst. Het station bestaat uit 2 overkappingen boven de perrons en een onderdoorgang.



Aan de zuidzijde van het perceel bevindt zich de autotunnel met naastgelegen P+R garage. De garage bestaat uit 4 perkeerlagen en heeft een aluminium gevelbekleding.

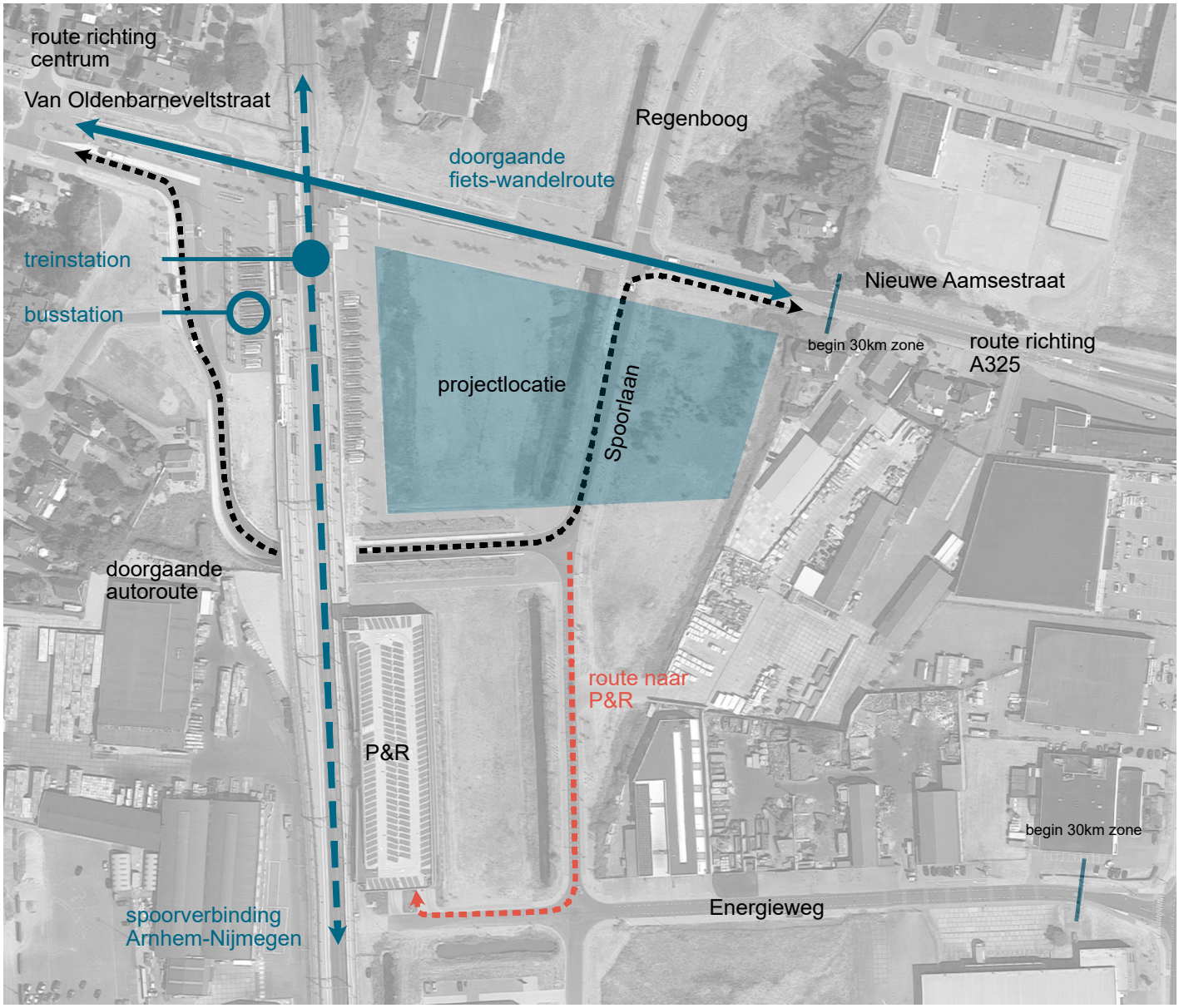
## Hoogteanalyse

Het merendeel van de gebouwen in Elst is 2 tot 3 lagen hoog met als uitzondering de toren van de Grote Kerk (ook wel Sint Maartenkerk genoemd). In de nabije omgeving zijn de meeste gebouwen ook 2 tot 3 lagen hoog op het appartementencomplex aan de Meiregen en de P+R garage na, welke beide 4 lagen hoog zijn.




## Verkeersstromen

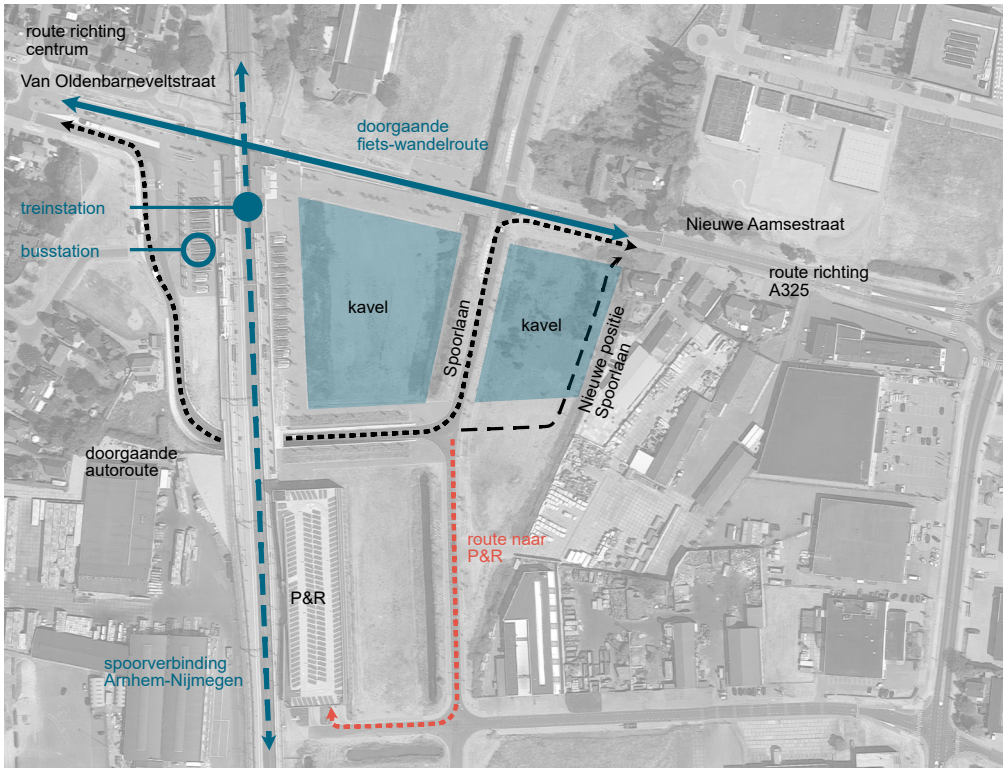
De locatie is een knooppunt voor diverse verkeersstromen. De in 2016 aangelegde auto- en fietstunnels verbinden de oostzijde van het spoor met de centrumzijde. De autotunnel is onderdeel van de route van het centrum van Elst naar de snelweg A325 waar Elst aan gelegen is. De locatie naast het treinstation in combinatie met het busstation en de P&R zorgen ervoor dat de locatie zich op hét verkeersknooppunt van Elst bevind. De projectlocatie bevindt zich volledig binnen de 30 km zone.


route richting
centrum
Van Oldenbarneveltstraat
Regenboog
doorgaande
fiets-wandelroute
treinstation
busstation
Nieuwe Aamsestraat
begin 30km zone
route richting
A325
projectlocatie
Spoorlaan
doorgaande
autoroute
route naar
P&R
P&R
begin 30km zone
Energieweg
spoorverbinding
Arnhem-Nijmegen

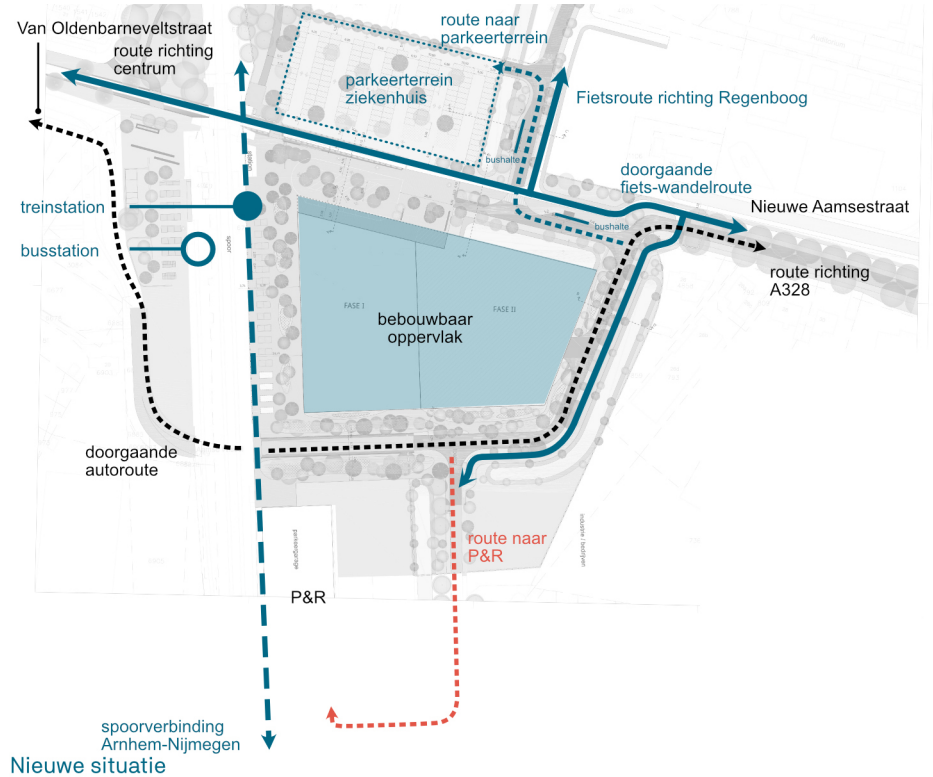
# 3. Stedenbouwkundige uitgangspunten

## Inpassing

In de nieuwe situatie wordt de Spoorlaan en aangelegen watergang verplaatst naar het oosten waardoor één aaneengesloten kavel ontstaat voor het nieuwe ziekenhuis.

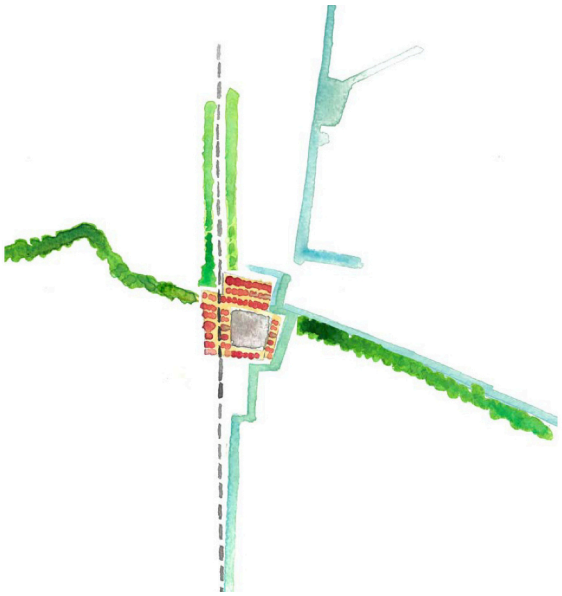



Bestaande situatie




Nieuwe situatie

De watergang aan de oostkant van de projectlocatie komt tussen de verplaatste Spoorlaan en de bedrijven aan de Nieuwe Aamsestraat te liggen. Door voldoende ruimte in te passen aan beide zijden van de nieuwe Spoorlaan is er ruimte voor een fietspad en groen.



De volledige stationsomgeving werkt als een knooppunt waar water een groen elkaar ontmoeten. Deze ontmoetingsplek krijgt nieuwe allure door de toevoeging van een nieuwe landschappelijke component: een botanische boomgaard.

De landschappelijke kwaliteiten van de stedelijke ontwikkelingsas van Elst worden versterkt door de aanplant van nieuwe bomen langs de bermen. De ontwikkelingsas krijgt eenheid en een groene uitstraling. De bestaande waterstructuur wordt versterkt door de continuïteit van de waterlijn. Langs de oever worden een bloemenrijk mengsel gezaaid en bomen aangeplant om de natuurlijk uitstraling te versterken.

Het doorgaand autoverkeer wordt om de knoop geleid. Bestemmings- en langzaamverkeer gaat door de knoop.



# 4. Beeldkwaliteit

## Omgeving

Het landschapsontwerp van B+B voorziet in groen rond het hele gebouw. Vanuit de centrale hal van het ziekenhuis dient aansluiting te worden gevonden bij het groen op het plein voor de entree. Het plein fungeert als een gezamenlijke plek voor zowel gemotoriseerd verkeer, voetgangers als fietsers.

Het groen aan de noordzijde van het gebouw is belangrijk voor de uitstraling van het volume vanaf de Nieuwe Aamsestraat. De openbare ruimte rondom het ziekenhuis dient zich te ontwikkelen tot een ruimtelijk en visueel aantrekkelijk gebied met extra aandacht voor de noordzijde die zich als toegangsplein tot Elst gaat ontwikkelen. Er zijn kansen voor het ontwikkelen van een sterke ruimtelijke structuur met als basis de componenten groen en water. De volledige stationsomgeving dient als een knooppunt waar water en groen elkaar ontmoeten. Deze ontmoetingsplek krijgt allure door de toevoeging van een nieuwe landschappelijke component: de botanische boomgaard.

De landschappelijke kwaliteit van de stedelijke ontwikkelingsas van Elst wordt versterkt door de aanplant van nieuwe bomen in de bermen. De ontwikkelingsas krijgt eenheid en een groene uitstraling.

De bestaande waterstructuur wordt versterkt. Langs de oevers komt een bloemenrijk grasmengsel en worden diverse soorten, voornamelijk inheemse, bomen aangeplant om de uitstraling te versterken.


Doorgaande fietsroute
Route bezoekers
Route bezoekers
Route vanaf busstop
Route vanuit station
Route vanaf busstop
Parkeren bezoekers
Kiss and ride
Entree
Fase 1
Fase 2
Route werknemers
Parkeren werknemers

## Routing

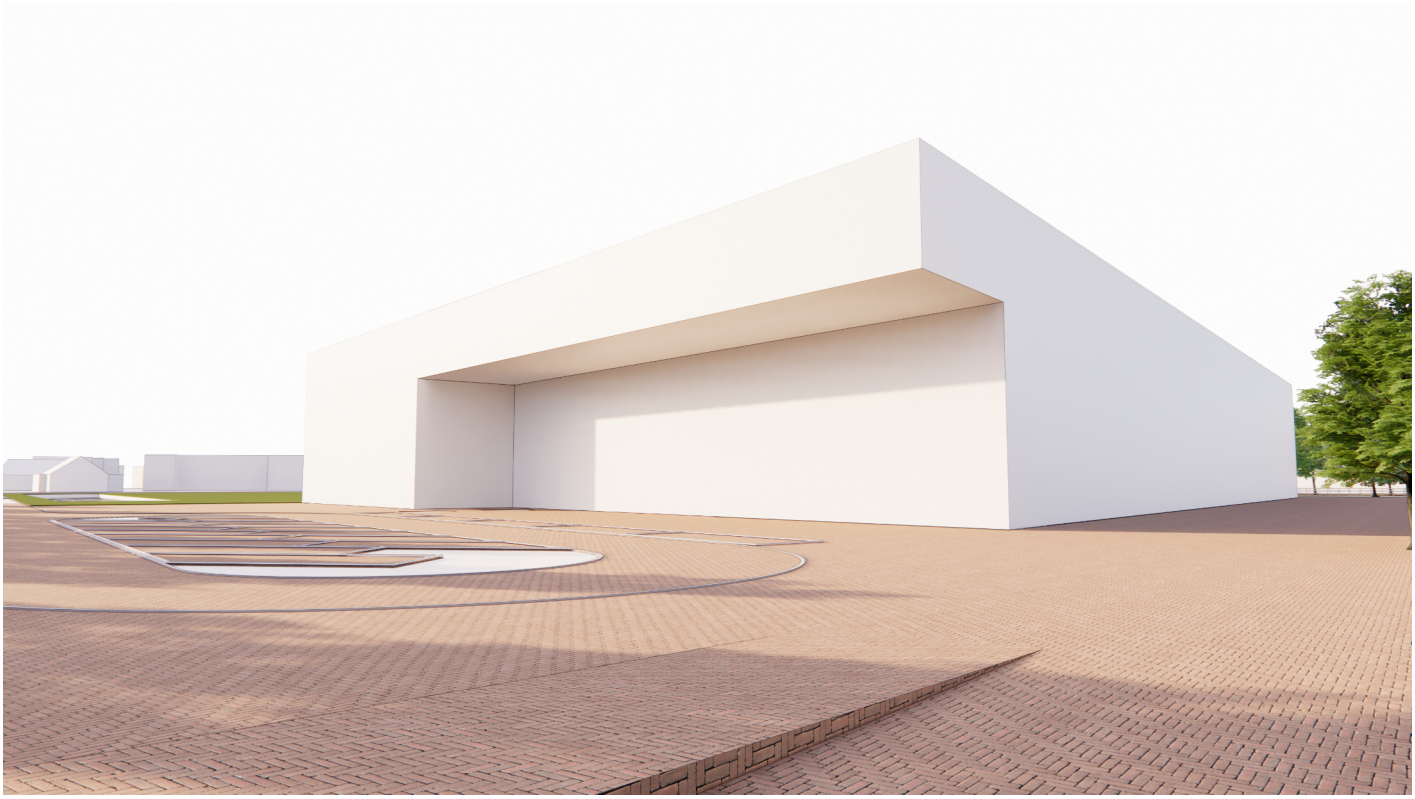
De entree zal worden gepositioneerd aan de noordzijde. Deze zijde dient dan ook duidelijk herkenbaar te zijn als entreezijde. Bezoekers die met de bus komen kunnen gebruik maken van de busstop aan de westzijde van het station of de busstop aan de straat de Regenboog. Bezoekers met de auto zullen parkeren op het parkeerterrein aan de noordzijde van de fietstunnel. De fietstunnel verbindt de centrumzijde van het station met de oostzijde.

Vanaf de parkeerplaatsen komen bezoekers via twee oversteekplaatsen op het plein voor de hoofdentree. Het plein is het centrale punt in het gebied waar ook de kiss and ride is. Het publieke karakter van het plein zal achter de hoofdentree doorgezet worden in het atrium van het gebouw. Op deze manier verbindt het gebouw de centrale hal met de publieke buitenruimte.



Beeld vanaf parkeerterrein

Via een route die langs de zuidzijde en de oostzijde van het gebouw loopt kunnen werknemers van de P+R garage naar de medewerkers-entree. Deze is in fase 1 gelegen aan de oostzijde van het gebouw. Voor fase 2 zal deze aan de zuidzijde van het gebouw komen te liggen.



Beeld vanaf station

## Fasering

Het gebouw wordt in meerdere fases gerealiseerd. In verband met de veiligheid ten aanzien van het spoor is gekozen fase 2 zover mogelijk van het spoor te positioneren om zo de mogelijkheid te behouden beddenkamers te kunnen realiseren. Deze fasering zorgt ervoor dat in fase 1 het terrein van fase 2 nog niet bebouwd is. Het terrein van fase 2 zal deels gebruikt worden om een route naar de facilitaire ingang te creëren, deels voor een milieuplein en deels zal dit braak liggen. Belangrijk is dat het terrein een groen karakter heeft en voorzieningen als containers uit het zicht worden onttrokken door beplanting.

## Massa

Het gebouw wordt in 2 fases gebouwd. In beide fases dient het gebouw een afgemaakte bouwmassa te zijn. Er kunnen delen worden uitgesneden om bepaalde plekken te voorzien van een accent. Daarnaast kan een uitsnede van de massa ook gebruikt worden om te reageren op de omliggende bebouwing.

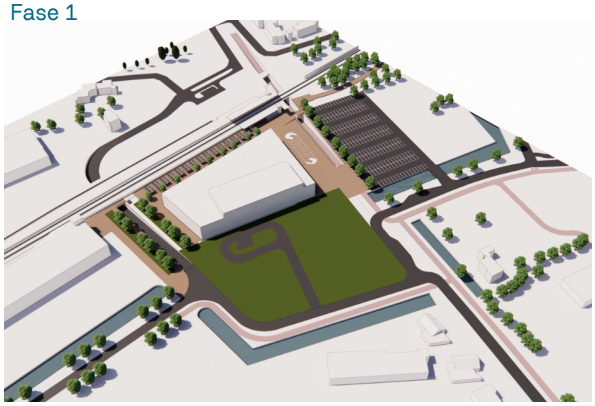
De volledige massa uit fase 1 en 2 gezamenlijk loopt evenwijdig met de randen van het kavel. De massa is in fase 1 en 2 respectievelijk maximaal 4 en 3 lagen hoog. Hierin sluit het aan bij de P+R garage en de appartementen aan de noordzijde van de locatie. Een 4e bouwlaag in fase 1 kan zorgen voor een  mogelijk hoogteaccent. Wanneer de vierde bouwlaag slechts gedeeltelijk word uitgevoerd dient dat het deel aan de entreezijde te zijn, waardoor aan deze zijde van het gebouw een extra accent ontstaat. Een opbouw voor de techniek dient ten minste 7,8 meter terug te liggen vanaf de grens van het bouwvlak.

De entree wordt herkenbaar gemaakt door een deel van het volume hier uit te snijden en hier een uitkraging te maken. Door ruimte te houden tussen de openbare weg ten de bebouwingsgrens in er ruimte voor groen. Dit draagt bij aan het publieke karakter van het gebouw.

De massa van fase 1 volgt de contouren van de plot en is aan de oostzijde evenwijdig met de straat de Regenboog. Hierdoor vouwt het volume zich open naar het parkeerterrein voor de bezoekers en het plein aan de voorzijde.

De massa van de 2e fase dient in lijn te liggen met de 1e fase. Het materiaalgebruik dient aan te sluiten bij het materiaalgebruik van fase 1. Aan de noordzijde dient de gevel duidelijk ondergeschikt te blijven aan de entreezone. In de noordoost hoek van de locatie dient er in de massa een gebaar gemaakt te worden waardoor deze beter aansluit bij het kleinschalige karakter van de omliggende bebouwing. Een dergelijke ingreep is ook denkbaar in de zuidoost hoek. De facilitaire voorzieningen van het gebouw worden in de 2e fase mogelijk naar deze hoek verplaatst wat aanleiding zou geven hierop te reageren in de massa. De massa moet aan de noordzijde overhoeks gelijkwaardig worden doorgezet. De uitwerking van de massa dient hier met ritmiek sculpturaal van de noordgevel naar oostgevel worden doorgezet. Hiermee dient te worden voorkomen dat de massa zich prominent naar de kruising manifesteert. De hoek dient geen accent te krijgen, maar de alzijdigheid van het gebouw te ondersteunen.

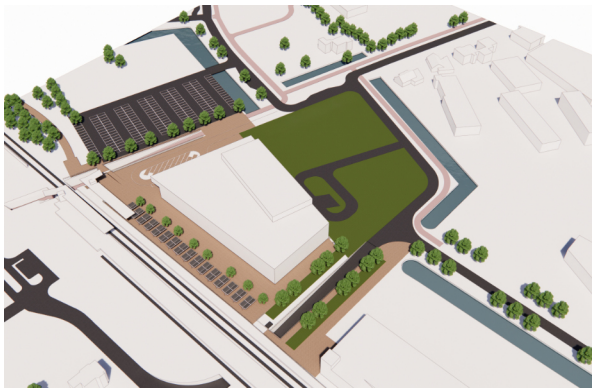
Fase 1

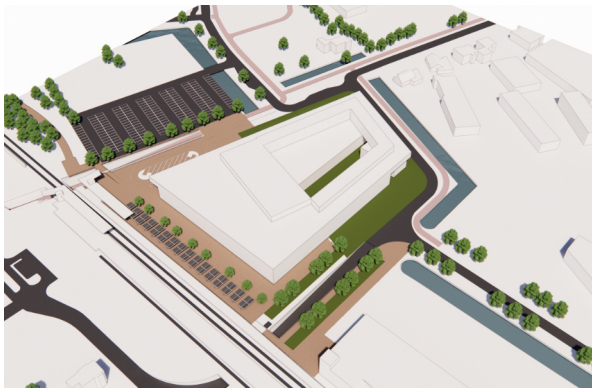


Fase 2

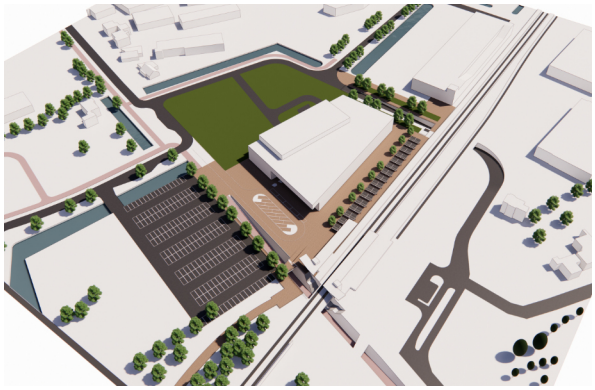


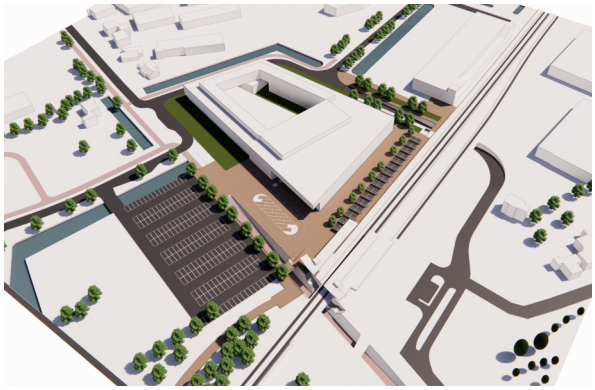
Zuidoost



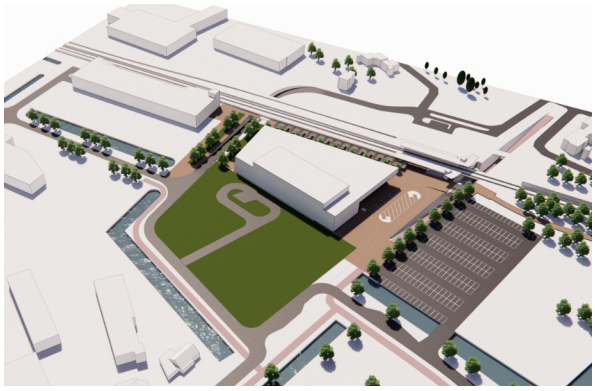


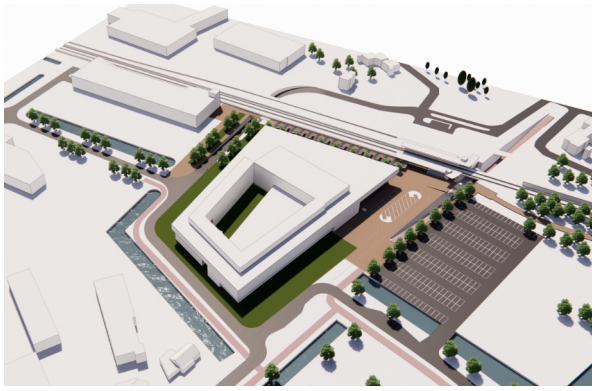
Zuidwest



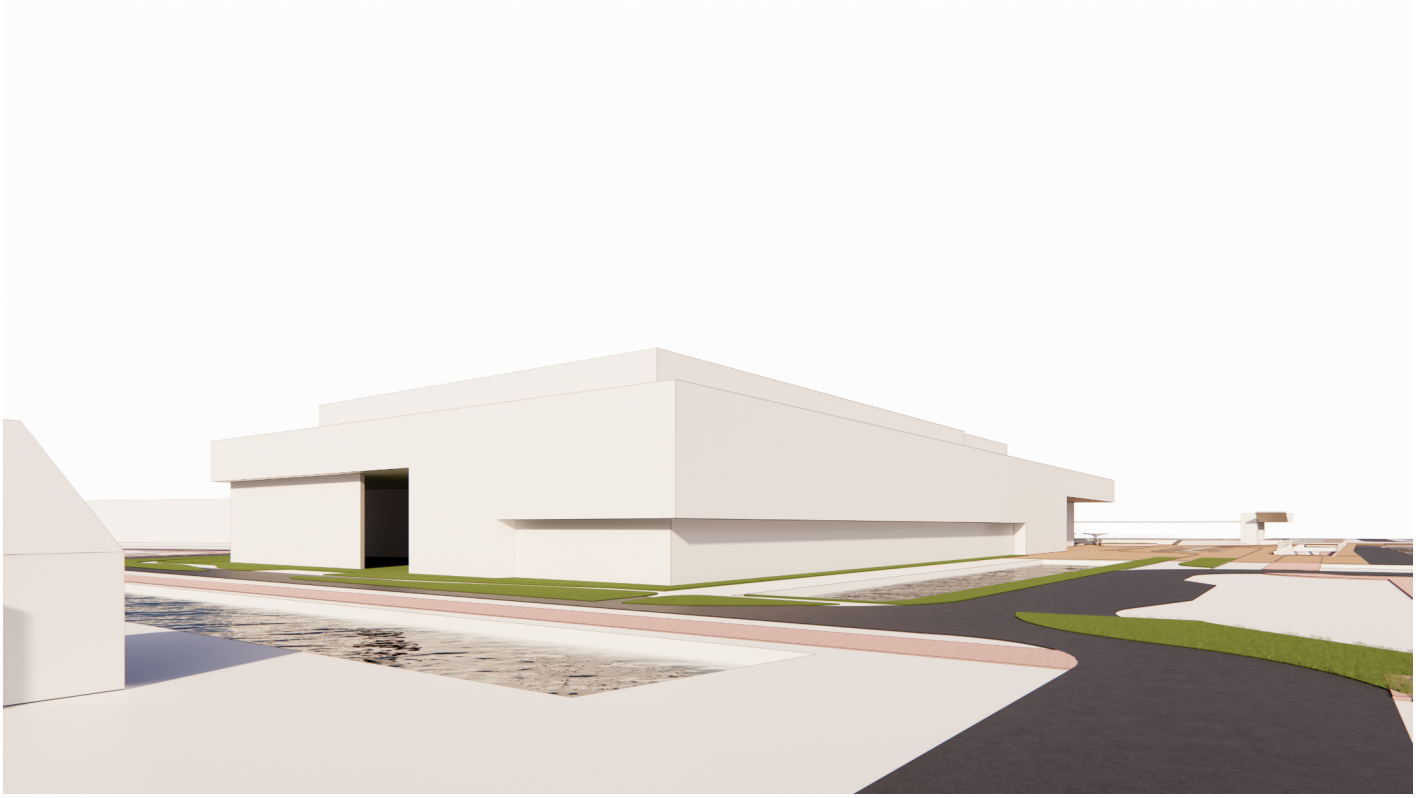


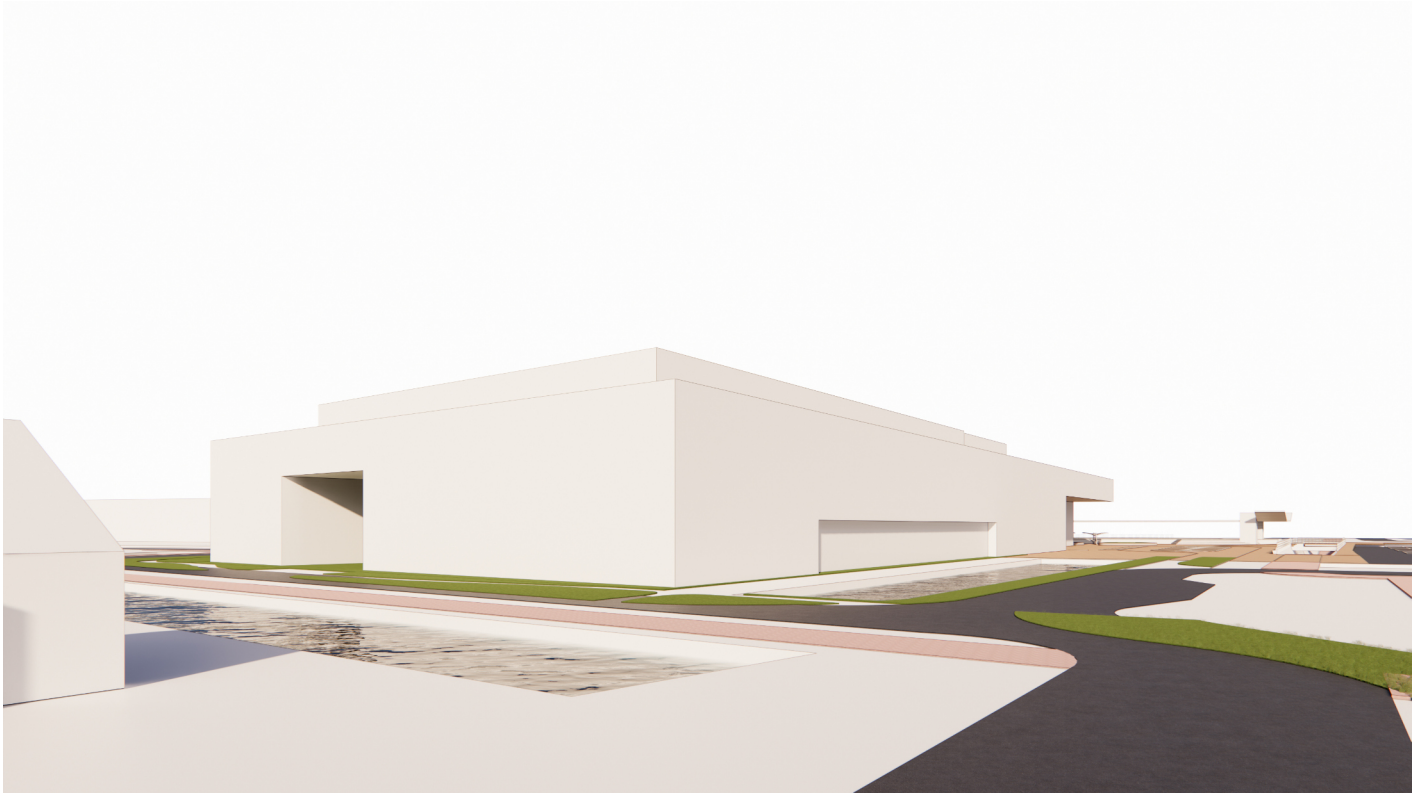
Noordwest



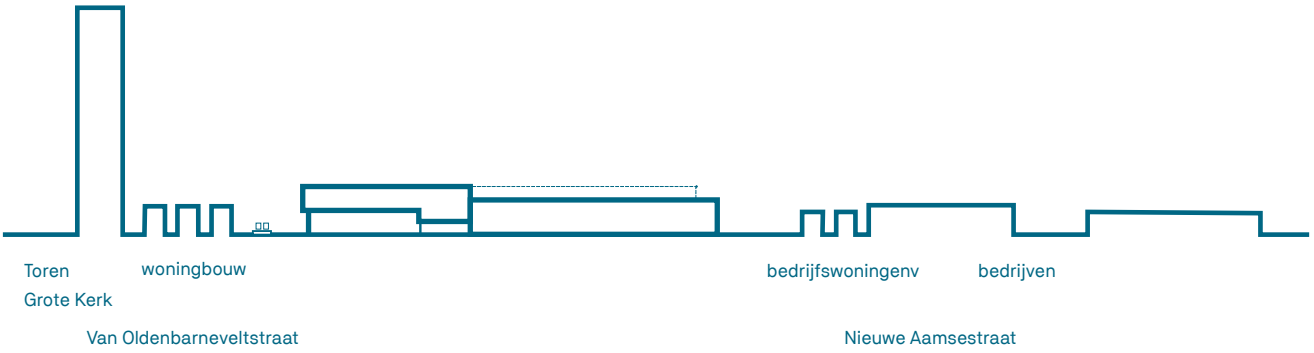


Noordoost

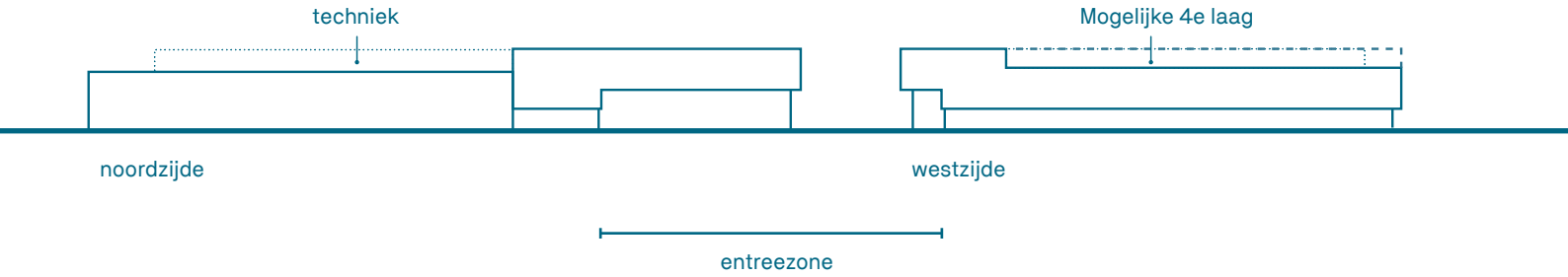




Mogelijke uitsneden massa noordoost zijde




snede







aanzichten

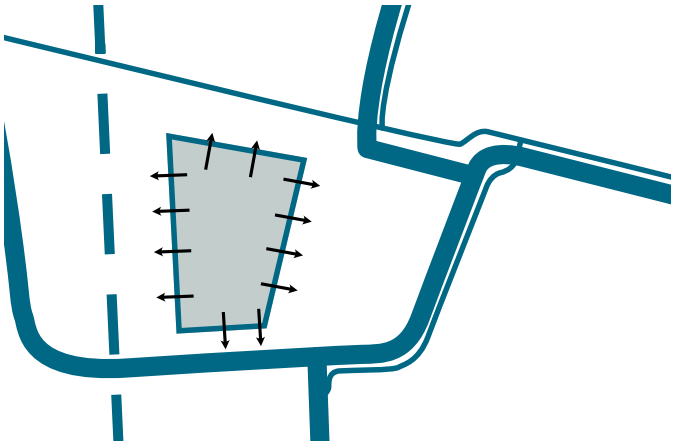
## Opening massa

Wanneer een opening in de massa gemaakt dient te worden om het binnenterrein bereikbaar te houden, dient dit te gebeuren in de vorm van een poort. Hierbij wordt de begane grond en mogelijk de eerste verdieping onderbroken.

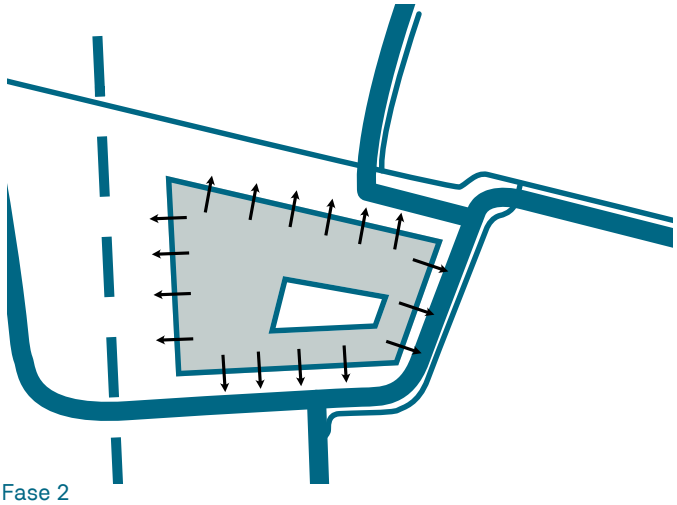


## Alzijdigheid

De locatie is van alle kanten benaderbaar, het is dan ook belangrijk dat het ontwerp een alzijdig karakter heeft. Dit betekend dat het ontwerp geen voor- of achterkant kent. Het deel waar later fase 2 wordt gebouwd dient in fase 1 landschappelijk te worden ingericht. Het dient aan te sluiten bij het karakter van het gebouw en bij de beeldbepalende plek.



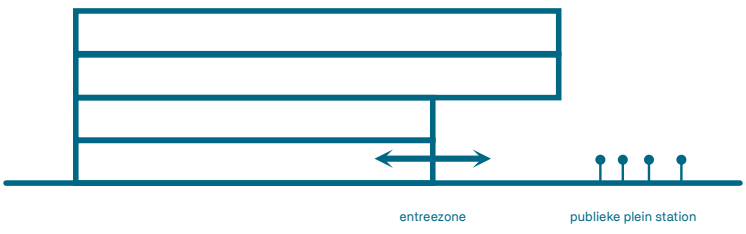
Fase 1



Fase 2

## Openen naar publieke route

Het gebouw dient te reageren op het publieke karakter van de noordzijde van het gebied. De entree van station Elst, de fiets- en voetgangerstunnel vormen een publieke route waar de plint van het gebouw naar moet openen.



## Typering gevel

De gevel bestaat in de basis uit een spel van twee onderdelen.

Enerzijds is er in een deel tussen de vloeren met een vaste horizontale verdeling van dichte en open delen waarbij de achterliggende functies leidend zijn. Deze vaste verdeling kan onderbroken worden door een breder transparant deel als de achterliggende functie daar aanleiding toe geeft, zoals in het geval van een ontmoetingsruimte. Tevens kan wanneer er behoefte is aan gesloten geveldeel een dichte invulling worden gekozen in plaats van de transparante delen.

Daarnaast is er in een tweede materiaal een spel van horizontale lijnen welke samenkomen in vlakken.  Dit element bevindt zich vanaf de 1e verdiepingsvloer en hoger, waardoor het geheel lijkt te zweven. Het zal in een lichter materiaal worden uitgevoerd waardoor een contrast gezocht wordt met de tussenliggende vlakken.

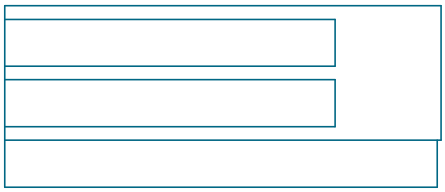
Beide elementen tezamen geven ruimte een interessante gevel te maken die afhankelijk van de achterliggende functie anders tot uiting kan komen. Daarnaast bieden de elementen ruimte om verbijzonderingen aan te brengen waar dat functioneel of stedelijk oogpunt gewenst is.

Naast bovengenoemde onderdelen is er nog een mogelijkheid om delen volledig transparant te maken in geval van een entreezone.

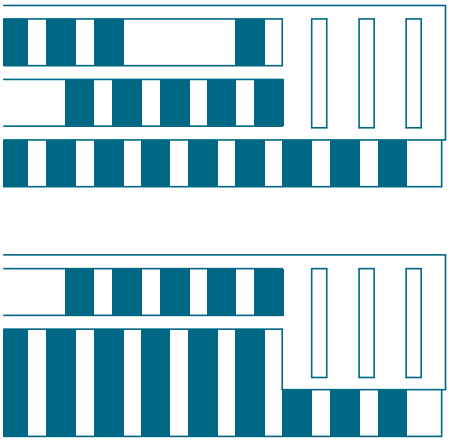
Invulling tussen de vloerranden



Horizontale lijnen met vlakken



Mogelijke oplossingen afhankelijk van positie en achterilggende functies



## Techniekruimte

De techniekruimte is onderdeel van het architectonisch ontwerp. De gevels van de techniekruimte liggen ten minste 7,8 meter terug uit de grens van het bouwvlak. De opbouw van de techniek dient aan te sluiten bij het concept van het gebouw. De gevel van de techniekruimte heeft een hoogwaardige uitstraling. De techniekgevel heeft een licht kleur waardoor deze enigszins wegvalt tegen de kleur van de lucht. Waar technische installaties of zonnepanelen op het gebouw staan dienen deze vanaf maaiveld niet zichtbaar te zijn.



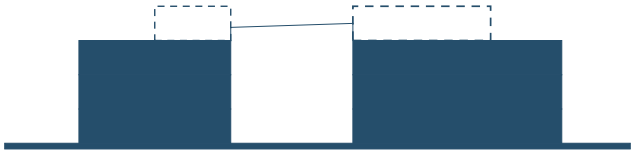
Voorbeeld techniek waar met kleur die aansluit bij de lucht

## Duurzaamheid

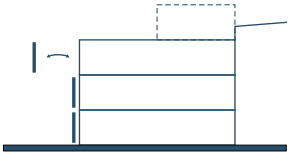
De locatie van het gebouw naast het treinstation van Elst zorgt ervoor dat het gebouw goed bereikbaar is met het openbaar vervoer waardoor bezoekers minder afhankelijk zijn van de auto.

Het ziekenhuis streeft ernaar op het gebied van energieverbruik een gebouw te maken dat CO2-neutraal is. Hiertoe dient voor de opwekking van energie een grote hoeveelheid zonnepanelen op het dak voorzien te worden. Daarnaast is er de mogelijkheid zonnepanelen te voorzien in de gevel. Buffercapaciteit wordt verkregen door overtollige energie op te slaan in de vorm van waterstof. Om het verbruik laag te houden dient het gebouw erg goed geïsoleerd te zijn en dient het een compacte vorm te hebben. Door gebruik te maken van smart-building technieken kan het verbruik verder geoptimaliseerd worden.

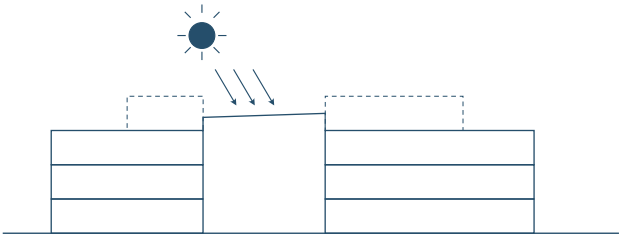
Gezien de exacte vorm van het de aanbouw van fase 2 nog niet bekend is dient in ieder geval de oostgevel van fase 1 demontabel te zijn. Door dit goed uit te voeren kunnen delen ervan hergebruikt worden en wordt onnodig materiaalgebruik tegen gegaan.



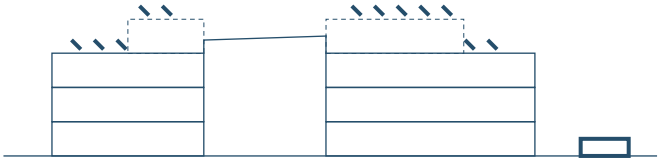
Compact gebouw



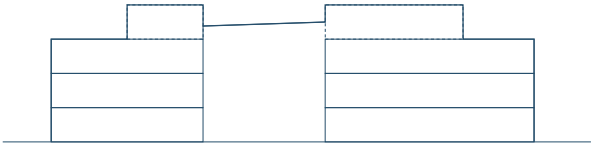
Demontabele gevel



Daglicht



Opwekking door zonnepanelen en energiebuffer door waterstof



Goed geïsoleerde schil



Laag energiegebruik door smart-building technieken

## Gevel - materialisering

De gevel kenmerkt zich als sterk en herkenbaar. Het gebouw moet hoogwaardige uitstraling krijgen met een representatieve uitstraling naar de publieke ruimte.

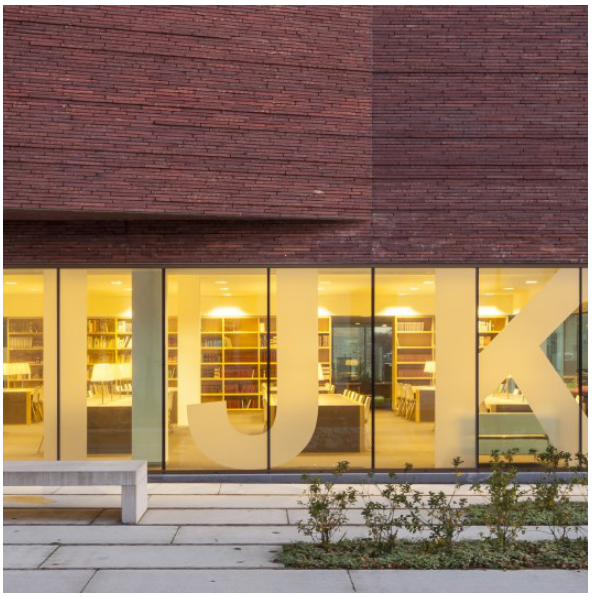
De materialisering zal een combinatie van steenachtige materialen, glas en begroeiing tegen de gevel zijn. Grote glasvlakken kunnen onder andere de hoofdentree aanduiden. Steenachtige materialen zullen enerzijds een rode kleur hebben om aansluiting te zoeken bij gebouwen in de omgeving en anders een lichte kleur om contrast te maken op de vloerranden.

De materialisering van de techniekruime zal eenvoudig van aard zijn en de afwerking zal aan alle zijden gelijk zijn.



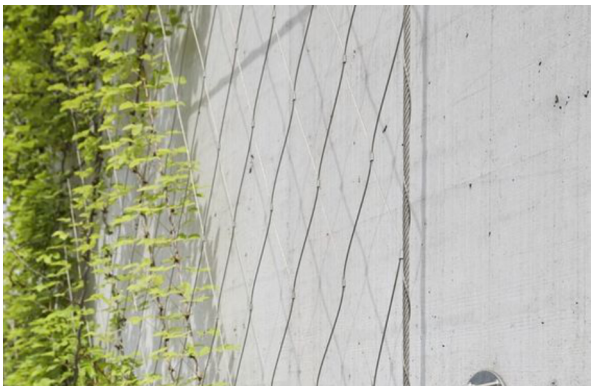




## Groen in de gevel

In de gevel dient groen terug te komen om aan te sluiten bij het groene karakter van de directe omgeving. In de keuze van de beplanting dient waar mogelijk aansluiting gezocht te worden bij soorten die in de omgeving voorkomen.



## Terrein - materialisering

Er dient wat betreft materialisering van de bestrating geen onderscheid te worden gemaakt tussen de diverse gebruikers. Het gemotoriseerde verkeer is te gast op het plein. Om de gedeelde ruimte toch te scheiden zou een andere steen in patroon in de bestrating opgenomen kunnen worden.

Op het plein zullen plantenbakken voorzien worden welke deels dienst kunnen doen als zitelementen. Voor de materialisering hiervan moet gedacht worden aan beton of natuursteen. Zitelementen in de gedeelde ruimte kunnen van hout zijn.

De ambitie is dat er wordt gebruikt gemaakt van hoogwaardige materialen voor het terrein, waardoor het aansluit bij het gebouw. De impressies van de openbare ruimte geven de relatie tussen het gebouw en de omgeving weer.







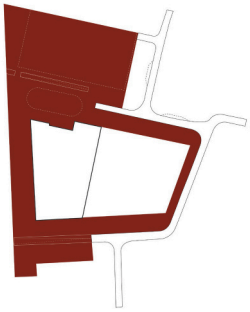




## Terrein - beplanting

Voor de beplanting heeft Bureau B+B een scala aan groen voor de diverse gebieden rondom het gebouw beschreven. Hiertoe zijn de diverse onderdelen te onderscheiden. Deze onderdelen tezamen vormen een samenhangend geheel van kaders voor de beplanting.
Voor het concept van de boomgaard zijn diverse soorten bomen voorgesteld om tezamen een divers geheel te vormen. De eerder beschreven plantenbakken en de landschappelijke inrichting tegen het gebouw aan zijn bedoeld voor een mix van diverse soorten vaste planten. De oevers van de waterloop zijn geschikt als bloemrijke grasbermen. De getoonde beelden zijn richtinggevend en tonen de relatie tussen het gebouw en de omgeving.

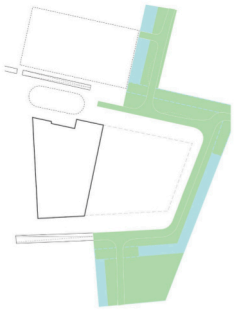
Bomen “boomgaard”



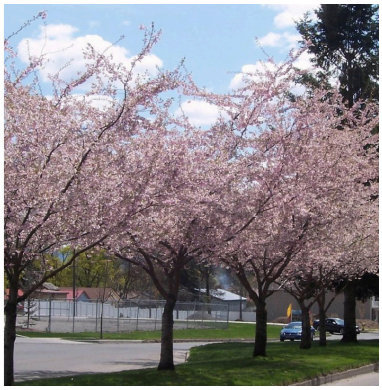




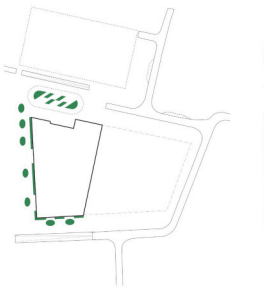
Bomen water/groen







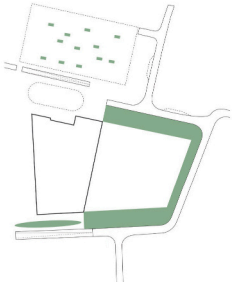
Beplanting openbare ruimte







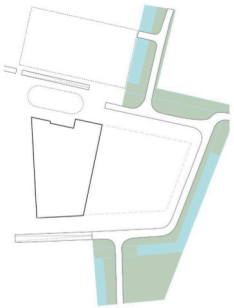
Beplanting landschappelijk inrichting







Beplanting bloemrijk berm/ oever









Wilhelminakade 310
3072 AR Rotterdam
Postbox 51113
3007 GC Rotterdam
The Netherlands

www.gaf.eu
info@gaf.eu

+31 10 297 30 30
KVK 29033487

Gortemaker
Algra
Feenstra

Architecture
Development
Research