

GEMEENTE BARNEVELD

Modellenstudie omgeving Van den Bogertlaan, Van Dompelaerstraat te Barneveld



1. INLEIDING	2
1.1. Aanleiding.....	2
1.2. Uitgangspunten	2
2. MODEL 1	6
2.1. Stedenbouwkundige structuur	6
2.2. Woningtypologieën.....	6
2.3. Groen en water	8
2.4. Verkeersstructuur.....	8
2.5. Openbare functies.....	9
3. MODEL 2	11
3.1. Stedenbouwkundige structuur	11
3.2. Woningtypologieën.....	11
3.3. Groen en water	12
3.4. Verkeersstructuur.....	13
3.5. Openbare functies.....	13
4. MODEL 3	15
5. MODEL 4 VOORKEURSMODEL	17
4.1. Stedenbouwkundige structuur	17
4.2. Woningtypologieën.....	17
4.3. Programma:	19
4.4. Groen en water	20
4.5. Verkeer en parkeren	21
4.6. Openbare functies.....	23

Bijlage 1 Voorkeursmodel, schaal 1:500

Bijlage 2 Voorkeursmodel variant 2, schaal 1:500

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

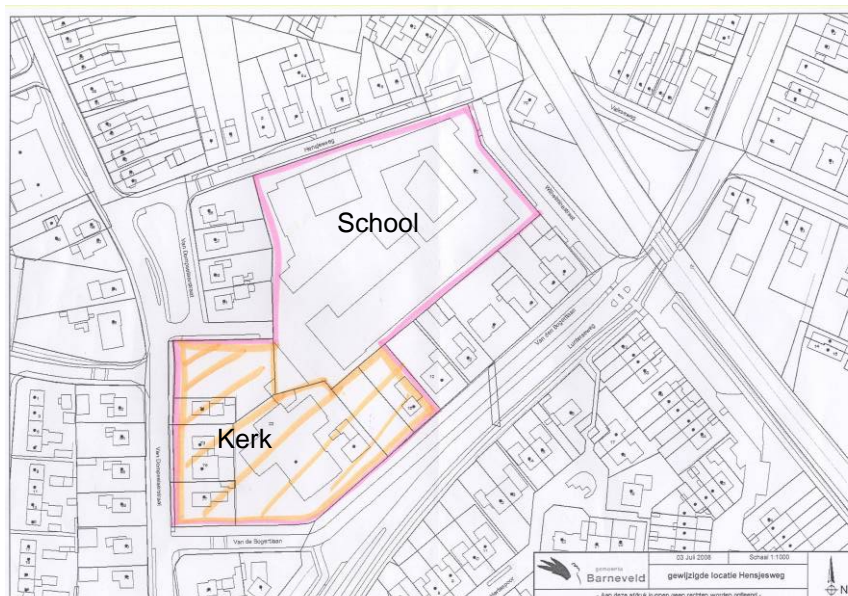
Voor u ligt de modellenstudie 'Omgeving Van den Bogertlaan, Van Dompelaerstraat te Barneveld'. Voor de locatie wordt een maatvast verkavelingsplan uitgewerkt dat voldoet aan de programmatische en technische vereisten zoals die worden gesteld door de gemeente Barneveld.

Voorafgaand aan het verkavelingsplan zijn enkele modellen opgesteld, gebaseerd op twee stedenbouwkundig verschillende concepten. Hieruit kan een voorkeur worden bepaald voor het uit te werken thema op de locatie. Deze modellen worden hierna toegelicht. De terreinen waar voorliggende modellen betrekking op hebben bestaan uit het huidige schoolterrein en het terrein van de kerk, met de woningen westelijk van de kerk aan de Van Dompelaerstraat.

1.2. Uitgangspunten

Twee eigendommen, één plangebied

De locatie valt qua eigendom uiteen in twee deelgebieden, te weten het schoolterrein en het terrein van de te verplaatsen kerk (met optioneel de aangrenzende woningen). Door de initiatiefnemer van de locatie van de kerk is reeds een bouwplan uitgewerkt. Dit bouwplan wordt in deze studie ter inspiratie meegenomen. In deze studie worden de twee deelgebieden opgevat als één plangebied. De oppervlakte van het totale plangebied bedraagt ruim 9.900 m².



Aanduiding van eigendomsverhouding van het plangebied

Algemeen

Er dient gezocht te worden naar een goede aanhechting aan het ruimtelijk weefsel en de aangrenzende bebouwing van de Van Domselaerstraat. Binnen het plan zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden voor groen en waterberging.

Intensiteit woningbouw

Aan de zijde van het spoorwegtraject en aan de Van Domselaerstraat wordt een intensievere bebouwing toegestaan dan in het middengebied. Deze intensieve bebouwing mag bestaan uit (gestapelde) woningbouw van twee bouwlagen met een kap. Bij deze bebouwing dient er sprake te zijn van een gevarieerde / gedifferentieerde bouwmassa. De bebouwing in het middengebied dient kleinschaliger van karakter te zijn en aan te sluiten bij het bebouwingsbeeld van de omgeving van het plangebied. Gestapelde woningbouw is in dit middengebied vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

Maatvoering kavels

In de stedenbouwkundige richtlijnen van de gemeente Barneveld voor het bouwen van nieuwe vrijstaande of twee-onder-één-kap woningen zijn minimale kavelafmetingen opgenomen. Voor vrijstaande woningen geldt een maatvoering van minimaal 14 meter breed en een diepte van minimaal 23 meter. Voor twee-onder-één-kap woningen geldt een minimale kavelbreedte van 20 meter per dubbele woning en een diepte van 20 meter. Deze maatvoeringen zijn in deze studie meegenomen als een richtlijn.

Afwijkende kavelafmeting, levensloopbestendig woningtype

Als gevolg van de vergrijzing is de laatste jaren een toenemende vraag ontstaan naar 'levensloopbestendige' woningen. Appartementen zijn voor senioren weliswaar erg comfortabel omdat alle voorzieningen (woon-, slaap- en badkamer) op een gelijk niveau zijn voorzien, het ontbreekt er vaak aan een redelijke buitenruimte. De behoefte aan een (beperkte) buitenruimte is over het algemeen groot, maar bij een reguliere eengezinswoning met tuin is de trapopgang voor senioren een relatief grote beperking.

Het levensloopbestendige woningtype combineert het comfort van een appartement met de behoefte aan een terras met tuintje. Dit woningtype bestaat uit één bouwlaag met een kap waarbij de slaap- en badkamer op de begane grond zijn gesitueerd en de eerste etage vrij indeelbaar is (bv. extra slaapkamers of hobbyruimte). Aan de achterzijde van de woning is een bescheiden tuin gelegen, al dan niet ommuurd (patio). Bovendien kan er bij dit woningtype voor gekozen worden om de woning rolstoelvriendelijk te maken (dwz. drempelloos en aangepast aan de draaicirkel van een rolstoel).

Ten opzichte van de minimale kaveloppervlakten als genoemd in de gemeentelijke richtlijn heeft een levensloopbestendige woning afwijkende kavelafmeting. Het kavel is relatief breed (minimaal 8 meter) en ondiep (circa 12 tot 20 meter). Gelet op de behoefte in de huidige markt aan dergelijke woningen wordt geadviseerd om een aantal levensloopbestendige woningen in onderhavig plan op te nemen en daarbij voor dit woningtype af te wijken van de stedenbouwkundige richtlijn.

Achterkantsituaties

Het plangebied is gelegen in bestaand bebouwd gebied. Bepaalde delen van het plangebied grenzen aan de tuinen van bestaande woningen. Bestaande achterkanten in een nieuw plan vragen om een zorgvuldige inpassing. Hierbij dient extra aandacht uit te gaan naar de privacy van de huidige bewoners en de erfafscheiding tussen de bestaande percelen en het nieuwe plan.

Volkshuisvestelijk

Gelet op de kwalitatieve verdeling van het woningbouwprogramma 2008 – 2017 van de gemeente Barneveld wordt binnen de modellen zo veel mogelijk rekening gehouden met de onderstaande woningbouwdifferentiatie:

- 30% sociale huur,
- 27% goedkope koop,
- 28% middeldure koop,
- 15% duur (vrijstaand).

Parkeren

Om te voorzien in de parkeerbehoefte, wordt in de gemeente Barneveld uitgegaan van een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning. In deze modellenstudie is in vooralsnog rekening gehouden met een parkeernorm van indicatief voldoende ruimte voor 2,0 parkeerplaatsen per woning, zodat er zeker voldoende parkeerruimte te realiseren is. Bij de uitwerking van het verkavelingsplan kan een meer exacte uitwerking plaatsvinden conform de norm. De benodigde parkeerbehoefte zal geheel binnen de grenzen van het plangebied moeten worden opgelost.

Milieu

Met betrekking tot milieu-uitgangspunten wordt verwezen naar de memo van gemeente Barneveld van 24 juni 2008 van Cor Goorts.

Samenvattend komt deze memo neer op het onderstaande:

- Industrielawaai; een klein deel van het plangebied valt binnen de industrielawaaizone. Voor dit deel geldt een onderzoekspllicht.
- Wegverkeerslawaai; de Van Dompelselaerstraat en de Lunterseweg hebben een geluidszone die (deels) binnen het plangebied vallen. De

geluidsbelasting op de gevels van de woningen binnen het plangebied dienen daarom onderzocht te worden.

- Railverkeerslawaaï; binnen een zone van 100 meter vanaf de buitenste spoorstaaf geldt een onderzoeksplicht. Het plangebied valt deels binnen deze zone.
- Luchtkwaliteit; gelet op de beperkte omvang van het plangebied valt het onder het besluit 'niet in betekende mate' van de wet luchtkwaliteit van 15 november 2007. Nader onderzoek is daarom voor wat betreft dit aspect niet noodzakelijk.

Deze aspecten zullen op basis van een verkavelingsplan nader onderzocht worden.

Met overige milieukundige aspecten zoals bodem, archeologie e.d. wordt in deze studie nog geen rekening gehouden. Met betrekking tot waterberging wordt in de modellen ruimte gereserveerd. De daadwerkelijke watertoets dient in overleg met het waterschap in een later planstadium plaats te vinden.



Model 1 met noordzuid gerichte ontsluiting

2 MODEL 1

Model 1 is gebaseerd op de realisatie van een vrijwel gesloten bouwblok aan de Van Domselaerstraat, waarachter een woonstraat wordt opgespannen tussen de Van den Bogertlaan en de Hensjesweg. De verkavelingstructuur wordt als het ware gevormd door de omgeving, waarbij aan de randen van het plangebied de woningen straatgericht worden gerealiseerd, of rug aan rug in geval het plangebied grenst aan bestaande achtertuinen.

2.1. Stedenbouwkundige structuur

De randen van het plangebied zijn allen omgeven door bestaande woonstraten. De westelijke en zuidelijke rand zijn zelfs al voor een deel bebouwd. De structuur en korrel van de te complementeren randen volgen het bestaande beeld.

Aan de zuidwestrand staat op de hoek Van Domselaerstraat – Van den Bogertlaan een vrijwel aaneengesloten bouwblok dat zich alzijdig met voorkanten richt naar de openbare wegen. De bebouwing is maximaal twee lagen hoog, met een kap. Door de gevels te laten verspringen, dakrichtingen en vormen te variëren, wordt aangesloten bij het diverse bebouwingsbeeld aan de bestaande wegen en de schaal en maat van de bestaande bebouwing. De naar de bredere wegen gerichte hoeken van dit bouwblok kunnen met een extra laag een hoogteaccent krijgen, wat de snijpunten van de straten markeert.

De oostzijde grenst op enige afstand aan de spoorlijn. Hier is een dichtere wand gecreëerd die refereert aan de bebouwing langs de spoorlijn ten zuiden van het plangebied. De noordelijke rand vertoont een wisselend beeld van half open en gesloten bebouwing met de nodige 'gaten'.

Door de afronding van de randen wordt een binnenterrein gevormd dat qua structuur wordt gevormd door de lijnen en richtingen van de randen. Door deze omsloten ligging wordt het verloop bepaald van de woonstraat die in noordzuidrichting het binnenterrein ontsluit. Aan deze woonstraat wordt in het middendeel een hoge bebouwingsdichtheid voorgesteld, die ruimtelijk wordt gesteund door een breder staartprofiel. Hierdoor ontstaat een vanaf meerdere zijden ontsloten woonstraat met een aantrekkelijke differentiatie in bebouwing en richtingveranderingen.

2.2. Woningtypologieën

De grondgebonden woningen bestaan allen uit twee bouwlagen met een kap. Aan de randen van het gebied zijn de woningen allen straatgericht en divers van aard.

Het appartementencomplex aan de Van Domselaerstraat wijkt qua korrel af van de rest van het straatbeeld. Het is daarom van belang dat hier een gevarieerd gevelbeeld wordt toegepast met een beperkte hoogte. De hoogte dient beperkt te blijven tot 2 lagen met een kap en eventueel een accent op de hoeken. De rooilijn van deze bebouwing sluit aan op de rest van de straat. Omdat de gevelwand langs de perceelsranden doorlopen ontstaat aan de binnenzijde hiervan een ruimte. Aangezien het appartementencomplex beschikt over een parkeergarage kan deze binnenruimte worden ingericht als intieme binnentuin.

De Hensjesweg heeft een smaller profiel wat overigens extra wordt benadrukt door de gesloten wand van de school en de hoge parkeerdruk die hier heerst. Die parkeerdruk wordt overigens (mede) veroorzaakt door personeel en scholieren van de school. De bestaande woonbebouwing van de Hensjesweg kenmerkt zich door een grote verscheidenheid in verschijningsvorm.

De nieuwe bebouwing sluit aan op dit wisselende beeld door de toepassing van verschillende woningbouwtypologieën met verschillende kavelgroottes, een verscheidenheid in materiaalgebruik, maat en richting. Het is de bedoeling dat hier woningen in verschillende segmenten worden gerealiseerd, waaronder ook levensloopbestendige woningen.

De woningen aan de Wilhelminastraat zijn gericht op de kleinschalige volkstuintjes die grenzen aan het spoor. Het betreffen hier woningen in het goedkopere segment. Vanwege het relatief brede profiel van de straat is gekozen voor een gesloten wand wat aansluit bij het beeld van de woningbouw aan het spoor verder zuidelijk van het plangebied. Door deze profilering hebben deze woningen bovendien een geluidwerende werking voor het achterliggende terrein.

Het binnengebied lijkt een ontworpen toevalligheid. Het is echter het resultaat van het volgen van de lijnen van de randen. De opbouw kenmerkt zich door een slingerend straatbeeld, met een brede 'groene loper', voorzien van een sterke bomenstructuur.

De woningen aan de route evenwijdig aan de Van den Bogertlaan vallen in het goedkope en het middeldure koopsegment. In één van de richtingveranderingen van de weg ligt een plantsoentje. Hier kunnen verschillende functies als groen, waterberging en spelen worden gerealiseerd. Het appartementenblok en een deel van de woningen worden op het groenelement gericht, waardoor deze plek een gevoel van geborgenheid en veiligheid geeft.

De bebouwingsdichtheid centraal in het plangebied is weliswaar wat hoger maar door de toepassing over een beperkte lengte, een breed profiel en een duidelijke groenstructuur is dit nergens storend.

Het woningbouwprogramma (uitgezonderd het appartementenblok) in dit model ziet er als volgt uit:

- 8 twee-onder-één-kap woningen (duur)
- 2 vrijstaande woningen (duur)
- 3 levensloopbestendige woningen (middelduur)
- 26 rijwoningen (middelduur / goedkope koop / sociale huur)
differentiatie is nader te bepalen.

De in totaal 39 woningen zijn naar aard en aantal uiteraard indicatief en aanpasbaar, maar geven een reëel beeld van de bouwcapaciteit op de locatie. Het appartementenblok biedt ruimte aan zo'n 30 ruimere of 40 kleinere appartementen.

2.3. Groen en water

De randen van het plan voegen zich in de bestaande groenstructuur van de wegprofielen. Aangezien er – behoudens rond het appartementenblok - geen extra groen of waterberging wordt toegevoegd dient het afgekoppelde hemelwater naar het binnenterrein gebracht te worden, alwaar het kan infiltreren.

De groen- en de waterstructuur in het binnengebied van de wijk worden gecombineerd. De door het binnengebied lopende route fungeert als drager voor de groenstructuur. Het brede wegprofiel wordt voorzien van groene berm en waarin ruimte is voor parkeren en een bomenlaan. Bij voorkeur wordt dit een laantje dat de identiteit van dit wijkje versterkt. Te denken valt dan ook aan de aanplant van streekeigen bomen. De berm bieden waar nodig tevens ruimte voor gestoken parkeren.

Ondanks dat het plangebied in de huidige vorm nagenoeg geheel verhard is, dient bij de herontwikkeling rekening gehouden te worden met de infiltratie van het hemelwater. Het hemelwater kan van het vuile water afgekoppeld worden en al dan niet ondergronds geleid worden naar strategische plekken binnen het plan waar het kan infiltreren. Onder andere kan hier binnen het centrale plantsoen ruimte voor worden gecreëerd door hier een infiltratievoorziening te ontwerpen. Eventueel is extra infiltratieruimte beschikbaar ter plaatse van de parkeervoorziening aan de oostzijde van het binnengebied.

2.4. Verkeersstructuur

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat met uitzondering van de Hensjesweg de bewoners van woningen in de rand van het plangebied kunnen parkeren op eigen terrein, dan wel gebruik kunnen maken van de aanwezige ruimte daarvoor in het bestaande straatprofiel. De bewoners aan de Hensjesweg kunnen deels gebruik maken van een parkeerplaats op eigen terrein en daarnaast kan er geparkeerd worden op de

langspaarkeerplaatsen. Er dient bezien te worden of het huidige profiel van de Hensjesweg hiervoor voldoende ruimte biedt of dat hiervoor binnen de plangrenzen ruimte voor gereserveerd moet worden. Het restant aan benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien door de parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat en een nieuw parkeerterrein achter de bebouwing aan de Wilhelminastraat en Hensjesweg.

Het binnengebied wordt zodanig ingericht dat ruim voldaan kan worden aan de parkeernorm. De gestoken parkeervakken aan de straat en de parkeerplaats biedt voldoende ruimte voor de auto's waarvoor binnen het wegprofiel zelf geen plaats is.

2.5. Openbare functies

In dit model is het mogelijk om het plantsoen in te richten als speelplaats. Omdat deze plek omgeven wordt door woningen is dit daarvoor een uiterst geschikte plek. In dit model is het denkbaar dat een gedeelte van het parkeerterrein wordt ingericht infiltratievoorzieningen. Hierbij dient door logische ruimtelijke zonering een scheiding gemaakt te worden van de parkeerplaats en de andere functie(s).



Model 2 met oostwest gerichte ontsluiting

3 MODEL 2

Model 2 is in tegenstelling tot het andere model niet gebaseerd op eigen planstructuur, maar een structuur die voortkomt uit het stratenpatroon in de omgeving. Als uitgangspunt is een nieuwe woonstraat met een richting parallel aan omliggende straten gekozen, waarop het gehele ontwerp is geënt. De ruimtelijke kenmerken van de omgeving worden daardoor voortgezet in het plangebied.

3.1. Stedenbouwkundige structuur

De stedenbouwkundige structuur van het plangebied wordt gevormd door drie heldere lijnen: de Van den Bogertlaan en de Hensjesweg als bestaande dragers en een nieuwe woonstraat tussen beide bestaande straten. De bebouwing aan de Van den Bogertlaan wordt daarbij doorgezet en loopt als het ware 'de hoek om' via de Van Dompelaerstraat naar de nieuwe ontsluiting in het plangebied. Door deze structuur ontstaat een zeer overzichtelijk en luchtig plan met ruime profielen en veel ruimte voor groen. Gebruik wordt gemaakt van langere lijnen waardoor het stratenpatroon overzichtelijk is en de toegankelijkheid groot.

Aan de noordzijde van de nieuw aan te leggen woonstraat ontstaat door de gekozen opzet een aantal wigvormige ruimtes die niet worden bebouwd en daardoor uitstekend als openbare ruimte kunnen dienen.

3.2. Woningtypologieën

De opzet van dit model is strak en rechtlijnig van aard. Hierdoor kan de te verkavelen ruimte optimaal ingedeeld en benut worden. Door toepassing van ruime woonpercelen en kleinschalige woonblokken aan de bestaande straten wordt prima aangesloten op het schaalniveau van de omgeving. Door het gebruik van warme tinten in het materiaal met de combinatie van een slim gebruik van straatmeubilair kan een zeer sfeervol nieuw woonstraatje worden gecreëerd, met een hogere bebouwingsdichtheid.

De vrijstaande woningen aan het ruime profiel de Van den Bogertlaan hebben een ruime kavel en kunnen een eigen inrichting krijgen. Het betreft hier woningen in het duurdere segment. De rooilijn van deze bebouwing sluit aan op de bestaande rooilijn. Bij de invulling van deze plekken zou eventueel aan particulier opdrachtgeverschap gedacht kunnen worden omdat de diversiteit in de uitstraling dan gewaarborgd wordt.

De appartementenbouw aan de Van Dompelaerstraat wordt aan de uiteinden 'de hoek om' doorgezet, waardoor een U-vormige bouwmassa ontstaat rond een binnenterrein. Één laag hogere opbouwen accentueren de hoeken.

Het binnenterrein kan als parkeerplaats dienen of als parkeerkelder, waarboven een binnentuin wordt gerealiseerd.

De woningen aan de Hensjesweg zijn van verschillende segmenten waardoor hier een gemêleerd beeld ontstaat qua uitstraling en maatvoering.

De woningen aan de Wilhelminastraat zijn gericht op de kleinschalige volkstuintjes die grenzen aan het spoor. Het betreffen hier woningen van het goedkopere segment. Vanwege het relatief brede profiel van de straat is gekozen voor een gesloten wand wat aansluit bij het beeld van de woningbouw aan het spoor verder zuidelijk van het plangebied. Door deze profilering hebben deze woningen bovendien een geluidwerende werking voor het achterliggende terrein.

De woningen gelegen aan de nieuwe woonstraat worden georiënteerd op straat en groenelementen en zijn van het middeldure en goedkope koopsegment. Door de openingen in de wand en de groene voorzijde ontstaat een overzichtelijk en open geheel.

Het woningbouwprogramma (uitgezonderd het appartementenblok) in dit model ziet er als volgt uit:

- 7 vrijstaande woningen (duur)
- 2 twee-onder-één-kap woningen (duur)
- 6 levensloopbestendige woningen (middelduur)
- 8 rijwoningen met garage (middelduur)
- 13 rijwoningen (goedkope koop / sociale huur)

De in totaal 36 woningen zijn naar aard en aantal uiteraard indicatief en aanpasbaar, maar geven een reëel beeld van de bouwcapaciteit op de locatie. Het appartementenblok biedt ruimte aan zo'n 24 ruimere of 30 kleinere appartementen.

3.3. Groen en water

De randen van het plan voegen zich naar de bestaande groenstructuur van de wegprofielen. Aangezien er hier geen extra groen of waterberging wordt toegevoegd dient het afgekoppelde hemelwater naar de nieuwe woonstraat of het binnenterrein van het appartementencomplex gebracht te worden, alwaar het kan infiltreren.

Het groen in de wijk vormt in tegenstelling tot het andere model geen eenduidige structuur langs de straat, maar bestaat uit op zichzelf staande groenelementen. Deze worden ruim geprofileerd waardoor ze niet alleen als kijkgroen dienst doen maar ook een functionele betekenis krijgen. In afstemming op de maat die de groene scherven kunnen krijgen, kunnen deze worden ontworpen als zone met ruimte voor parkeren, informele speelruimte en waterberging.

Gezien het openbare karakter van het woongebied is het wenselijk om met name grasvelden, lage beplanting en opgekroonde bomen in te zetten. Dit heeft als bijkomend voordeel dat bij de groene scherven ruime doorzichten ontstaan, die de buurt tot een prettige en kwalitatief goede leefomgeving maakt. De in te passen achterkanten van de bestaande percelen aan de westzijde van het plan verdienen extra aandacht.

Ondanks dat het plangebied in de huidige vorm nagenoeg geheel verhard is dient bij de herontwikkeling rekening gehouden te worden met de infiltratie van het hemelwater. Het hemelwater kan van het vuile water afgekoppeld worden en al dan niet ondergronds geleid worden naar de groenzones waar het kan infiltreren.

3.4. Verkeersstructuur

De stedenbouwkundige structuur leidt tot een orthogonaal stratenpatroon waarbij de woonstraten altijd tweezijdig toegankelijk zijn. Door het rechte verloop van de straten en de haakse aansluitingen is de verkeersstructuur overzichtelijk en zal de verkeerscirculatie goed verlopen.

Aan de nieuwe woonstraat zal door de bebouwingstypologie het grootste deel van de parkeerruimte worden gerealiseerd in openbaar gebied. Aan de weg wordt eenzijdig voorzien in gestoken parkeren. Daarnaast zal een klein parkeerterrein aan één of twee zijden van de weg worden gerealiseerd.

Bij de woningen in de Van den Bogertlaan en de Van Dompelaarstraat wordt uitgegaan van grotendeels parkeren op eigen terrein. Het restant aan benodigde parkeerplaatsen wordt in het bestaande straatprofiel gevonden. Hetzelfde geldt voor de woningen in de Wilhelminastraat.

3.5. Openbare functies

In dit model wordt een deel van het groengebied aan de nieuwe woonstraat ingericht als speelterrein voor kinderen. Omdat deze plek aan weerszijden omgeven wordt door woningen is dit daarvoor een uiterst geschikte plek. Binnen de groenzone aan de noordzijde van de straat wordt tevens het regenwater geïnfiltreerd. De ruimtelijke geleiding tussen meerdere groene zones kan aanleiding zijn voor een ruimtelijke onderscheid tussen de verschillende functies van dit gebied.



Model 3 met woonhof

4 MODEL 3

Model 3 is een variant op het vorige model. De stedenbouwkundige structuur is aan de randen van het plangebied vrijwel gelijk aan model 2. Het belangrijke verschil is dat er geen doorgaande woonstraat in het plangebied wordt gerealiseerd, maar een inprikker vanaf de Van Domselaerstraat met een beëindiging in de vorm van een hofje.

Zowel aan dit hofje als aan de Wilhelminastraat wordt uitgegaan van een hoge bebouwingsdichtheid. Aan de Wilhelminastraat kan een appartementencomplex worden gerealiseerd van twee bouwlagen met kap. De massa zal zo aansluiten bij de bestaande bebouwing langs het spoor.

De bebouwing rond het hofje zorgt voor duidelijke zichtbeëindigingen vanaf de Van Domselaerstraat. Om het straatbeeld in het hofje zo informeel mogelijk te houden, is het parkeren grotendeels voorzien aan de achterzijde op een apart parkeerterreintje, dat aansluit aan de parkeervoorziening voor de appartementen aan de Wilhelminastraat.

Zoals uit onderstaand overzicht blijkt, is het bouwprogramma in deze variant ruimer dan in de voorgaande modellen. Wel resulteert dit in een bebouwingsbeeld met een meer stedelijk of centrumdorps karakter. Dit wijkt daarmee af van de omgeving, waarin een lagere bebouwingsdichtheid voorkomt.

Het woningbouwprogramma (uitgezonderd het westelijke appartementenblok) in dit model ziet er als volgt uit:

- 5 vrijstaande woningen (duur)
- 4 twee-onder-één-kap woningen (duur)
- 8 levensloopbestendige woningen (middelduur)
- 4 rijwoningen met garage (middelduur)
- 13 rijwoningen (goedkope koop / sociale huur)
- 16 appartementen (ca.)

De in totaal 48 woningen zijn naar aard en aantal uiteraard indicatief en aanpasbaar, maar geven een reëel beeld van de bouwcapaciteit op de locatie. Het westelijke appartementenblok biedt ruimte aan zo'n 24 ruimere of 30 kleinere appartementen.



5. MODEL 4 VOORKEURSMODEL

Naar aanleiding van de drie modellen die in de voorgaande paragrafen aan de orde zijn gesteld heeft door de gemeente Barneveld een beoordeling plaatsgevonden. Naast een stedenbouwkundige beoordeling hebben ook volkshuisvestelijke en verkeerskundige aspecten een rol gespeeld bij de keuze van het voorkeursmodel. Het voorkeursmodel betreft een combinatie van alle drie de modellen.

5.1. Stedenbouwkundige structuur

De hoofdstructuur van het voorkeursmodel is gebaseerd op die van model 2 met een oostwest gerichte ontsluiting en een lagere bebouwingsdichtheid met een groene zoom in het binnengebied. Het gesloten bouwblok op de hoek van de Van Domselaerstraat en Van den Bogertlaan met hier een tweede inprikker komt voort uit het eerste model. Aan de noordoostzijde wordt het plan op aanwijzing van de gemeente afgerond met een tweede appartementencomplex zoals is gepresenteerd in model 3, met het verschil dat de woonstraat hier onder door loopt waardoor het plan op drie plaatsen wordt ontsloten.

De keuze voor twee appartementencomplexen resulteert in een relatief hoog bebouwingsbeeld met een meer stedelijk of centrumdorps karakter. Voor het binnengebied is daarom gekozen voor een luchtige verkaveling met relatief veel ruimte voor groen en een lagere bebouwingsdichtheid die meer aansluit op de omgeving. De groene gordel van het binnengebied is in het voorkeursmodel als het ware de kwaliteitsschakel die het plan aan één hecht.

5.2. Woningtypologieën

Het appartementencomplex aan de Van Domselaerstraat wijkt qua korrel af van de rest van het straatbeeld. Het is daarom van belang dat hier een gevarieerd gevelbeeld wordt toegepast met een beperkte hoogte. De hoogte dient beperkt te blijven tot 2 lagen met een kap en eventueel een accent op de hoeken. In de kap wordt woongebruik niet uitgesloten. Voor de hoogteopbouw geldt een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale nokhoogte van 11 meter (voor het 'middengedeelte', niet zijnde de accenten). Voor de accenten geldt een maximale goothoogte van 9 meter en een maximale nokhoogte van 14 meter.

De rooilijn van deze bebouwing sluit aan op de rest van de straat. Omdat de gevelwand langs de perceelsranden doorlopen ontstaat aan de binnenzijde hiervan een ruimte. Aangezien het appartementencomplex beschikt over een parkeergarage kan deze binnenruimte worden ingericht als intieme binnentuin.

De dubbele woningen op de hoek van de ruime Van den Bogertlaan en de insteekweg naar het binnengebied, betreffen levensloopbestendige woningen in het dure segment. De woningen hebben een brede kavel en sluiten daarmee aan op het straatbeeld. Door de beperkte diepte van de achtertuin zijn deze woningen zeer geschikt voor senioren.

De appartementen in het complex aan de Wilhelminastraat zijn gericht op de kleinschalige volkstuintjes die grenzen aan het spoor. Door net als bij het complex aan de Van Domselaerstraat te werken met een gedifferentieerd gevelbeeld krijgt het plan vanaf het spoor een duidelijk gezicht. Het betreffen hier woningen in het goedkopere segment. Het appartementencomplex bestaat uit twee lagen met een kap. Het gebouw gaat bij de Hensjesweg mee de hoek om en draagt daardoor bij aan het gedifferentieerde straatbeeld van de Hensjesweg. Voor dit appartementengebouw wordt een zelfde hoogteopbouw voorgesteld als bij het appartementengebouw aan de Van Domselaerstraat. Dat wil zeggen als uitgangspunt een maximale goot- en nokhoogte van 6 en 11 meter. Voor de accenten op de hoeken en onderdoorgang geldt een maximale goot- en nokhoogte van 9 en 14 meter.

Opvallend bij de bestaande woningen in de Hensjesweg is de grote mate van diversiteit. De nieuw te realiseren woningen beantwoorden dat beeld door toepassing van verschillende woningtypologieën. Zowel appartementen, rijwoningen als twee-onder-een kap woningen zijn hier voorzien zodat het bestaande gedifferentieerde beeld van de straat wordt gewaarborgd.

De woningen gelegen aan de nieuwe woonstraat in het binnenterrein worden georiënteerd op de straat en groenelementen en zijn van het middeldure en goedkope koopsegment. Door toepassing van kleinschalige en gedifferentieerde woonblokken wordt prima aangesloten op het schaalniveau van de omgeving. Door het gebruik van warme tinten in het materiaal in combinatie met een aantrekkelijk ingerichte groenzone kan hier een zeer aantrekkelijke nieuwe woonstraat worden gecreëerd.

De woningen aan de zuidoostkant van de weg betreffen levensloopbestendige woningen waarbij alle voorzieningen gerealiseerd op de begane grond. De eerste verdieping kan hierbij vrij worden ingedeeld. Deze woningen hebben een brede en ondiepe kavel met een achtertuintje dat lijkt op een patio. De woningen zijn relatief dicht bij de bestaande woningen in de Van den Bogertlaan gesitueerd. Door middel van een poort wordt achterontsluiting van deze woningen mogelijk gemaakt. De poort voorziet eveneens in de privacybescherming van de achtererven van de woningen aan de Van den Bogertstraat. Daarnaast kan het omwille van privacyredenen wenselijk zijn om deze woningen

zodanig vorm te geven dat vanuit de verdieping geen inkijk in de bestaande achtertuinen mogelijk is (geen dakkapellen e.d).

Variant op voorkeursmodel

Om de privacy van de bestaande woningen in de Van den Bogertlaan met meer zekerheid te kunnen garanderen is voor deze woningen een 2^e variant bedacht waarbij de woningen een bredere beukmaat krijgen (10 meter) en volledig in 1 bouwlaag worden uitgevoerd. Daarnaast is meer tussenruimte gecreëerd door de woningen direct aan de openbare ruimte te leggen, zonder voortuin. Bij deze variant komt 1 levensloopbestendige woning te vervallen.



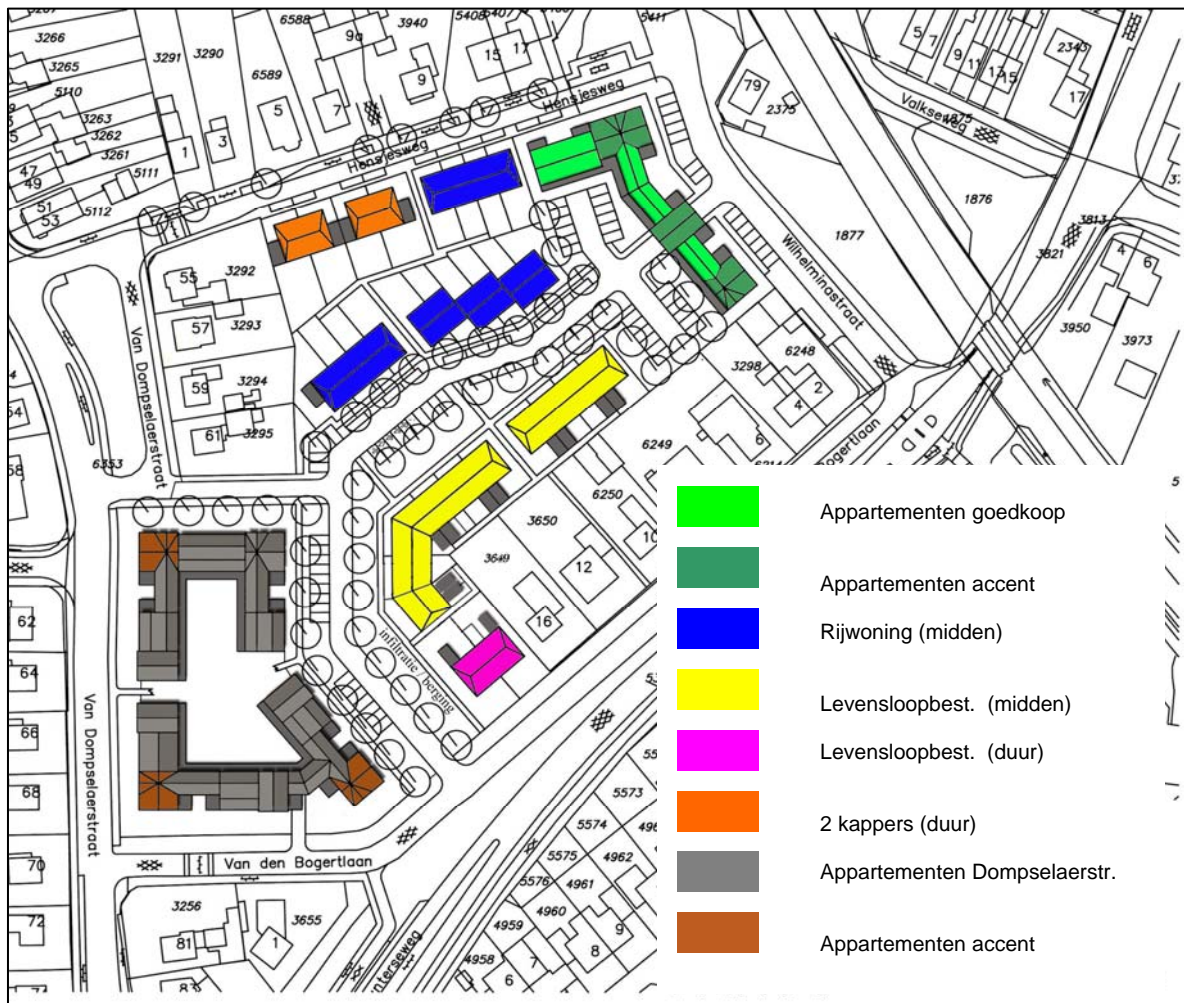
Variant 2 van het voorkeursmodel.

5.3. Programma:

Het woningbouwprogramma van het voorkeursmodel (uitgezonderd het appartementencomplex aan de Van Domselaerstraat) ziet er als volgt uit:

- 4 twee-onder-één-kap woningen (duur)
- 2 levensloopbestendig (duur)
- 10 levensloopbestendige woningen / 9 bij variant 2 (middelduur)
- 14 rijwoningen (middelduur en goedkoop)
- 18-24 appartementen aan de Wilhelminastraat (sociaal)

In totaal komt dit neer op 29/30 grondgebonden woningen en circa 18 tot 24 appartementen.



Woningdifferentiatie

5.4. Groen en water

Het groen in het plan vormt een duidelijke, op zichzelf staande structuur. De groenstructuur begint aan de insteekweg vanaf de Van den Bogertlaan waardoor het plan vanaf deze zijde een aantrekkelijke en ruime entree krijgt. De structuur wordt begeleidt door een stevige bomenrij aan weerszijden van de weg en mondt uit in een omarming van de twee parkeerterreintjes van de appartementen aan de Wilhelminastraat. Het heeft de voorkeur om hier streekeigen opgekroonde bomen in te zetten.

De profilering van groenstructuur in het binnengebied voorziet in voldoende ruimte om een functionele betekenis te waarborgen in de vorm van onder andere een speelgelegenheid en infiltratie en/of waterberging. Gelet op de aard van het plan past een infiltratievoorziening in de vorm van bijvoorbeeld een wadi beter in de planstructuur dan open water. Het afgekoppelde hemelwater van de woningen en appartementen wordt via



Groenstructuur



Principelocaties voor spelen en waterinfiltratie

een gotensysteem naar het binnengebied gebracht alwaar het kan infiltreren.

De randen van het plan voegen zich naar de bestaande groenstructuur van de wegprofielen. Aangezien er hier geen extra groen of waterberging wordt toegevoegd dient het afgekoppelde hemelwater van de woningen en appartementen naar het binnengebied gebracht te worden.

De exacte uitwerking van het watersysteem en de watertoets dient in overleg met het Waterschap plaats te vinden in een volgende planfase.

5.5. Verkeer en parkeren

De stedenbouwkundige opbouw van het plan leidt tot een heldere oostwest gerichte ontsluitingsstructuur met een extra poot vanaf de Van den Bogertlaan. Door het heldere verloop van de straten en de haakse aansluitingen is de verkeersstructuur overzichtelijk en zal de verkeerscirculatie goed verlopen.

In de nieuwe woonstraat in het binnengebied is gekozen voor een zeer ruim straatprofiel met veel ruimte voor groen waarin een groot deel van de parkeerruimte gerealiseerd kan worden. In het zuidelijke deel van de weg wordt eenzijdig geparkeerd in de vorm van gestoken parkeren. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers van het appartementencomplex en deels voor de levensloopbestendige woningen. In het middendeel van de woonstraat wordt voor een deel gestoken geparkeerd, het restant aan benodigde parkeerplaatsen wordt aan twee zijden gevonden in het straatprofiel in de vorm van langsparkerplaatsen.

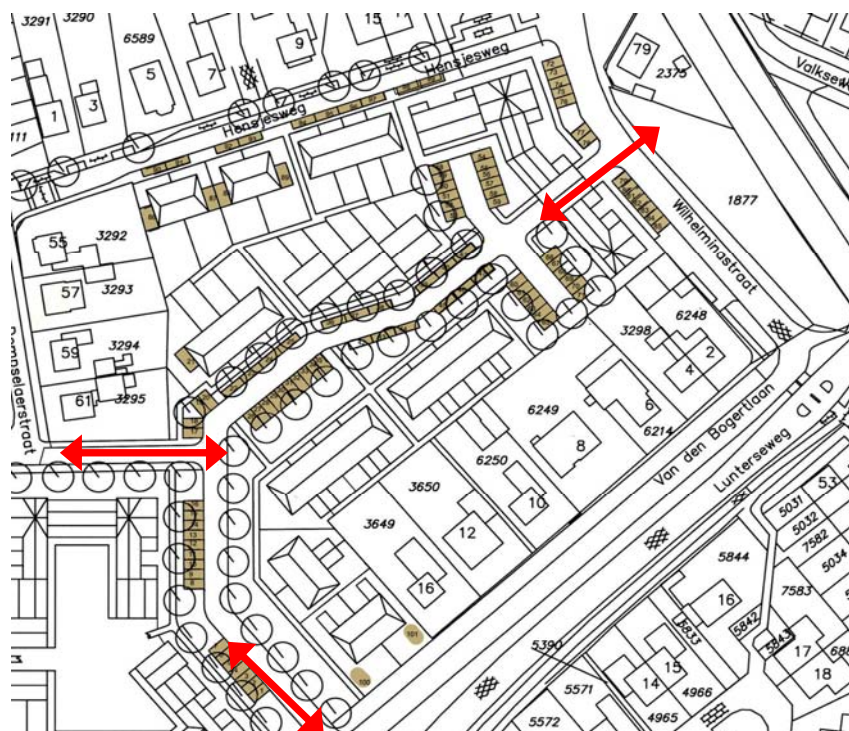
Het parkeren voor het appartementencomplex aan de Wilhelminastraat vindt voor de bewoners plaats aan de achterzijde van het complex door middel van twee bescheiden parkeerterreintjes die ruim zijn ingekleed met groen. De bezoekers kunnen parkeren in het bestaande straatprofiel van de Wilhelminastraat.

Het parkeren voor de woningen in de Hensjesweg gebeurt deels op eigen terrein en deels in de vorm van langsparkerplaatsen in het huidige straatprofiel. Het deel van het appartementencomplex dat wordt gerealiseerd in de Hensjesweg parkeert op eigen terrein achter het gebouw.

locatie	Aantal won.	Benodigd p.pl.	p.pl. eigen terrein	p.pl. openbaar
Hoek vd Bogert	4	7	2	5
Binnenterrein	18	31	1	30
Hensjesweg	8	14	4	10
App. Wilhelmina	18-24	34-41	24	14
		83-93	90	

Controle parkeerplaatsen, uitgaande van parkeernorm van 1,7

Uit de onderstaande tekening blijkt dat het plan voldoet aan de parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per woning. Het appartementencomplex aan de Van Domselaerstraat voorziet in een eigen parkeervoorziening in de kelder onder het gebouw. Eventueel kan de parkeerruimte voor de bezoekers van dit complex nog iets uitgebreid worden aan de insteekweg ten oosten van het gebouw.



Overzicht ontsluitingsstructuur en parkeerplaatsen.

5.6. Openbare functies

In het model wordt een deel van het groengebied aan de nieuwe woonstraat ingericht als speelterrein voor kinderen. Omdat deze plek aan weerszijden omgeven wordt door woningen is dit daarvoor een uiterst geschikte plek. De ruimtelijke geleiding tussen meerdere groene zones kan aanleiding zijn voor een ruimtelijk onderscheid tussen de verschillende functies van dit gebied.