

Nota van uitgangspunten

Ontwerpuitgangspunten voor en toelichting op de stedenbouwkundige structuur van Hoevelaar fase 3 met aandachtspunten voor de verdere uitwerking en inrichting.

■ Ter inleiding

Hoevelaar is een grootschalige woningbouwlocatie aan de oostzijde van Woudenberg. Het **Masterplan Hoevelaar** (05-06-2015) vormt de basis voor de planvorming. Hoevelaar komt in drie fasen tot stand. De eerste twee fasen zijn inmiddels gerealiseerd of in aanbouw. De ontwikkelingsrichting is van zuid naar noord. Fase 3 sluit aan op de wegen- en groenstructuur van fase 2.

Fase 3 is in oppervlakte en woningaantallen de grootste van de drie fasen. Het is ook de afrondende fase. Het is het sluitstuk van de wijk waarin een aantal zaken tot realisatie moet komen, waaronder de afronding van de interne wijkontsluiting, de doorverbinding van het **fietsnetwerk** en de aansluiting op en **overgang** naar bedrijventerrein Parallelweg als route naar de tweede hoofdontsluiting op de provinciale weg N224.

Een aandachtspunt zijn de milieuhinderzones van het bedrijventerrein, de geurhinderzone van Zegheweg 15, Stationsweg Oost 239 en de leidingtracés van de gastransportleiding en de rioolpersleiding.

De structuur van fase 3 wordt **flexibel** ontworpen met daarbinnen woonvelden als basisstructuur. Hierbinnen kunnen verschillende woningbouwprogramma's gerealiseerd worden. Daarnaast is het mogelijk om een deel van het gebied te benutten voor bedrijven en is rekening gehouden met een mogelijke ontsluiting van Woudenberg Noord zodat keuzes in de toekomst geen invloed hoeven te hebben op de basisstructuur.

Het onderliggende **landschap en de bodem is sturend** in het ontwerp. Het plangebied ligt op de overgang van een rationeel ontginningenlandschap met strokenverkaveling en een meer organisch gevormd kampenlandschap (mozaïek). Elementen uit beide landschapstypen komen naar voren in het ontwerp. Uiteraard wordt rekening gehouden met en aangesloten op de landschappelijke structuur van Hoevelaar fase 1 en 2. De Zegheweg (voormalige Monnickendijk) en de oude spoorlijn Amersfoort-Kesteren zijn cultuurhistorisch en landschappelijk belangrijke elementen waar rekening mee wordt gehouden.

■ Beschrijving op hoofdlijnen

De basis voor de structuur van de wijk (**Bijlage 1** – Houtskoolschets) wordt gevormd door het landschappelijke raamwerk. Dit raamwerk put zijn inspiratie uit de kenmerken van het onderliggende landschap; het ontginningenlandschap met zijn rationele opzet en lange lijnen bestaande uit boomstructuren en watergangen. En het kampenlandschap met onregelmatige vormen. Het groene raamwerk van het plangebied bestaat in hoofdlijnen uit de volgende onderdelen:

- De centrale groenstructuur als verlengde van de groenstructuur die al in fase 2 begint en doorloopt tot in de noordelijke punt. De groenstructuur biedt **autovrije verblijfsruimte**, een fietsnetwerk en ruimte voor spelen, groen en waterberging.
- De centrale laanstructuur die in het verlengde van de Groenewoudsesteeg van west naar oost door het plan loopt en alle plandelen doorkruist. De laan is voor langzaam verkeer en maakt zo een verbinding voor voetgangers en fietsers vanaf de Zegheweg in het westen via de Spoorlaan naar de N224 in het oosten.
- De hoofdontsluiting met watergang en bomenlaan die van noord naar zuid de verschillende fasen met elkaar verbindt.
- Op de overgang tussen woongebied en bedrijventerrein ligt een brede groenzone, waarin tevens waterberging is voorzien.
- De westelijke rand van het plangebied waar nieuwe erven liggen tussen groenstructuren.
- De Zegheweg met begeleidende bomenlaan die de westelijke en noordelijke rand van het plan vormt.

Het groen-blauwe raamwerk deelt het plangebied op in woonvelden c.q. ontwikkelclusters (**Bijlage 3**). Centraal in het gebied - binnen de ontsluitingsring - worden woonvelden gerealiseerd die vanuit de hoofdroute ontsloten worden. Binnen enkele van deze velden wordt in **hogere dichtheid** gebouwd waarbij dit centraal in de wijk gecombineerd kan worden met een **voorzieningencluster**. Het idee is dat er daarin ruimte voor - met name - zorgvoorzieningen op de begane grond worden voorzien met woningen erboven. Dit op een manier dat op de begane grond voorzieningen en woningen kunnen worden uitgewisseld. Ook gestapelde bouw tot incidenteel 5 lagen kan hier. Andere velden kunnen ingezet worden voor bijzondere **woonvormen** zoals gemeenschappelijke woonvormen en wonen rond een hof, een en ander met inachtneming van de gemeentelijke Woonzorgvisie.

De **Zegheweg** is een recreatieve route waarop geen nieuwe inritten of aansluitingen voor autoverkeer worden voorzien. De woonbuurten langs de Zegheweg hebben een landelijk karakter, bijvoorbeeld in de vorm van erfwonnen. De erfafscheidingen aan de achterzijde of zichtzijde van de woningen aan de Zegheweg dienen zorgvuldig te worden ontworpen teneinde een landschappelijke invulling te borgen.

■ Groen, water, klimaat

Het groen-blauwe raamwerk is de landschappelijke onderlegger als basis voor het ontwerp. Het raamwerk voorziet in een structuur voor waterberging (watergangen en wadi's). Er kan hiermee voorzien worden in een **klimaatadaptieve** woonwijk, waarin piekbuien opgevangen kunnen worden en waarin overmatige opwarming voorkomen wordt. Het streven daarbij is het **Convenant Toekomstbestendig Bouwen (voorheen Duurzame Woningbouw)** te volgen waarbij minimaal het ambitieniveau 'brons' wordt gehaald en gestreefd wordt naar ambitieniveau 'zilver'.

Er is voorzien in **ruimte voor bomen**. Niet alleen in de hoofdgroenstructuren maar ook langs wegen. Hiermee kan een belangrijk deel van de openbare ruimte worden voorzien van voldoende schaduw. Hierbij wordt zoveel mogelijk ingezet op het 3-30-300 principe (vanuit iedere woning zicht op 3 bomen, 30% van het plangebied kent schaduw en een verkoelende plek op 300 meter).

Verharding wordt geminimaliseerd en daar waar verharding nodig is wordt waar mogelijk voorzien in water passerende verharding.

Waterberging is beleefbaar. Water wordt over de oppervlakte afgevoerd. **Natuurlijk spelen en verblijven** wordt op een natuurlijke manier geïntegreerd met groen en waterberging. In de houtskoolschets zit voldoende ruimte om alle benodigde waterberging voor de planontwikkeling in te kunnen passen. Daarnaast wordt er vanuit de gemeente aandacht gevraagd voor extra waterberging van 0,6 ha die vanuit de herontwikkeling van Bedrijventerrein Parallelweg ter compensatie in Hoevelaar fase 3 geïntegreerd moet worden. Op de themakaart water is de hoofdstructuur van de watercompensatie opgenomen. Een verdere uitwerking van de waterparagraaf is opgenomen in de aan deze toelichting toegevoegde **Bijlage 4**.

Tussen woonwijk en bedrijventerrein is (in de milieubelaste zone) voorzien in een natuurlijke afscherming van de functies. Daartoe worden bomen aangeplant waardoor aan de herplantplicht vanuit de herontwikkeling van de Spoorzone op bedrijventerrein Parallelweg tegemoet gekomen wordt.

Het groen in de wijk kent een rijke variatie. Dit komt de **biodiversiteit** ten goede. Gedacht kan worden aan bomenlanen met een variatie aan soorten, ecologische wadi's, houtsingels en kruidenrijke bermen. Een **natuurinclusief** ontwerp wordt gemaakt op basis van ecologisch onderzoek.

■ **Programma**

Het woonprogramma is leidend voor de invulling van de woningbouw. Belangrijke uitgangspunten uit het beleid zijn:

- **Woonvisie 2024-2030** is leidend.
- Betaalbare woningen zijn een prioriteit.
- Woningcorporatie Omnia wordt in een vroeg stadium betrokken.
- De wens is om ook sociale woningbouw gedifferentieerd aan te bieden en bijvoorbeeld ook beschermd wonen te realiseren. Aandacht voor menging van doelgroepen en de mogelijkheden voor kleinschalig/begeleid wonen. Hiervoor wordt aangesloten bij de Woonzorgvisie.
- Aandacht voor woningen voor **starters en senioren**.
- Er is aandacht voor het toevoegen van woonvormen die gericht zijn op een stuk **gezaamenlijkheid**/gemeenschappelijkheid zoals hofwonen. Delen van voorzieningen, tuin etc.
- Er is behoefte aan het verkennen van alternatieve opzetten voor woningbouw zoals **fabrieksmatig geproduceerde woningen (hout)**.
- Mogelijkheid van kleinere kavels voor senioren of mensen die een tussenstap maken.
- Er is behoefte aan **voorzieningen**. Onderzocht dient te worden welke voorzieningen in de wijk gewenst zijn. Binnen de houtskoolschets is ruimte opgenomen voor een of meer gebouwen met maatschappelijke (zorg) functies op de begane grond en woningen boven.
- Er wordt rekening gehouden met een alternatief van 3 ha bedrijventerrein categorie 1-2 en aan de grens met het bestaand bedrijventerrein eventueel cat. 3 (**Bijlage 2**).
- De CROW normen zijn het uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen.
- Streven naar ruim 50% uitgeefbare gronden.

■ Planinvulling

Binnen de structuur van de houtskoolschets zijn woonvelden en deelgebieden voorzien die flexibel ingekleurd kunnen worden (**Bijlage 3**). Zo kan gedacht worden aan bouwen in een hogere dichtheid binnen de ontsluitingsring. Voor aanvang van het project worden de in Bijlage 3 onderscheiden woonvelden / clusters tot vijf of zes logische ontwikkelfasen samengevoegd. Hierbij wordt erop ingezet om per ontwikkelfase een zodanige woningdifferentiatie na te streven dat gedurende de hele looptijd voor alle doelgroepen woningen beschikbaar komen.

Het hart van de wijk ligt strategisch tussen de belangrijkste auto- en langzaamverkeerroutes en tussen de belangrijkste groenstructuren. Het hart wordt ingevuld als cluster voor enkele (zorggerelateerde) maatschappelijke voorzieningen en kent een aantal bouwblokken waar- tussen de voetganger vrij spel heeft. Parkeren wordt bij voorkeur opgelost op maaiveld, eventueel in of onder deze bouwblokken. De bouwhoogte van de bouwblokken bedraagt 3 a 4 lagen in de basis tot incidenteel 5 lagen op de hoeken. In de begane grond laag bevinden zich publieke- en gemeenschappelijke functies gemengd met - en in voorkomende gevallen om te zetten tot - wonen.

Naar behoefte kan een veld ontworpen worden als woonhof, woonerf of juist traditioneel. Suggestief zijn hiervan wat voorbeelden ingetekend in de houtskoolschets (**Bijlage 1**).

Parkeren wordt zoveel mogelijk binnen de woonvelden voorzien, geclusterd in parkeerkoffers. Dit naar analogie van het inrichtingsontwerp van fase 2. Hierdoor wordt het parkeren zoveel mogelijk uit het straatbeeld gehaald maar is het wel op korte (beloopbare) afstand van de woningen beschikbaar.

Om een exploitabel plan te maken is het noodzakelijk om ruim **boven de 50% uitgeefbaar** terrein te realiseren en slim om te gaan met verdichting (hogere bouw) en combinaties met de groen/water/verkeerzone langs het bedrijventerrein waardoor zones die nu milieubelast zijn wel benut kunnen worden.

■ Mobiliteit en verkeer

Verkeer en mobiliteit is een aandachtspunt in en om Woudenberg. Er zijn verschillende rapporten rondom dit thema beschikbaar en in de maak. Openbaar vervoer is rond Woudenberg minimaal beschikbaar waardoor de auto, zeker voor de langere afstand, een grote rol heeft. Dit zal dus op een goede manier in de plannen voor Hoevelaar fase 3 geïntegreerd moeten worden.

De hoofdverkeersstructuur voor Hoevelaar is een ring die door de drie fasen loopt en in fase 3 wordt afgerond (**Bijlage 5**). Deze ringfunctie zal in de materialisering zichtbaar moeten zijn. De ring sluit in het zuiden aan op de N224/Stationsweg Oost en wordt in fase 3 van een tweede ontsluiting voorzien richting bedrijventerrein Parallelweg en van daar naar de N224. Gelet op het aantal woningen in de wijk na realisatie van fase 3 is een tweede ontsluiting op de N224 verkeerskundig noodzakelijk om de verkeersstromen te spreiden. De opzet van de hoofdstructuur (ring met pootjes) maakt het mogelijk om autoluwe woon- en verblijfsgebieden te ontwerpen.

De eventuele ontwikkeling van plangebied Woudenberg Noord (ten westen van de Zegheweg) zal naar verwachting grotendeels via Hoevelaar ontsloten moeten worden. In de houtschets wordt rekening gehouden met een doorsteek vanuit Hoevelaar naar Woudenberg Noord en de kruising hiervan met de **Zegheweg**.

Dit laatste in een voorkomend geval nog nader te ontwerpen als (on)gelijkvloerse overgang. Van belang is de Zegheweg te ontzien en het karakter hiervan in tact te laten, in casu geheel in te richten als “auto te gast” route.

Om meerdere redenen is het verstandig om de wijk vanuit het STOMP principe te ontwikkelen. Denk daarbij aan het ontlasten van het wegennet, gezondheid (bewegen) en het milieu. Het **STOMP** principe gaat ervan uit dat eerst **Stappen en Trappen** als verplaatsingsmiddel gebruikt kunnen worden en als laatste alternatief de auto.

In Hoevelaar fase 3 is een fietsnetwerk ontworpen dat ertoe bijdraagt dat de rest van Woudenberg, maar ook het buitengebied en fietsroutes naar omliggende plaatsen, goed bereikbaar zijn per fiets en te voet (**Bijlage 5**). Ook de toegankelijkheid van de woonomgeving is een belangrijk ontwerpuitgangspunt.

Onderdeel daarvan is duurzame mobiliteit dat in eerste instantie bestaat uit het bevorderen van het langzaam verkeer. Een volgende stap is het beperken van autobezit, autogebruik en de impact van de auto op de openbare ruimte. Onder bepaalde voorwaarden kan gewerkt worden met een verlaagde parkeernorm. De ruimte die daarmee vrijkomt kan groen ingevuld worden. Projecten met deelmobiliteit kunnen ingezet worden om autobezit te verlagen. Door het voorzien in voldoende laadinfrastructuur wordt het gebruik van elektrische auto's bevorderd.

■ Duurzaamheid

De gemeente Woudenberg volgt het **Convenant Toekomstbestendig Bouwen (voorheen Convenant Duurzame Woningbouw)** van de provincie Utrecht en onderzoekt in welke mate de uitgangspunten van Groen Groeit Mee vertaald kunnen worden in deze wijk. Het convenant brengt de belangrijkste duurzaamheidsthema's samen en biedt een kader voor opdrachtgevende en opdrachtnemende partijen om de duurzaamheidsambities in de woningbouwopgave te integreren. De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid. Uitgangspunt zijn de landelijke doelstellingen op het gebied van CO2-reductie, circulariteit en de energietransitie.

Deze thema's komen in verschillende fasen van het project tot uitwerking. In de fase waarin we ons nu bevinden zijn met name klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid van belang. Door vanuit het landschap bodem- en watersturend te ontwerpen wordt een goede basis gelegd voor een **klimaatadaptief ontwerp**. Dit betreft de mogelijkheden voor een goede waterberging, maatregelen tegen hittestress en aandacht voor waterbesparing zoals opgenomen in het gemeentelijke Waterplan. Door in het groenontwerp aan te sluiten op de omgevingskenmerken kan een goed groenplan ontworpen worden dat de biodiversiteit versterkt (o.a. met inheemse soorten).

Een belangrijk deel van het plan zal bestaan uit particuliere terreinen (uitgeefbaar terrein). Het vergroenen van particuliere terreinen - of beter gezegd het voorkomen van betegelen - draagt daarom in belangrijke mate bij aan de duurzaamheid en het groene beeld van het plan. Gedacht en onderzocht wordt aan het beperken van de verharding op particuliere terreinen en het eventueel toepassen van groene daken op bijgebouwen.

Maar ook door te experimenteren met **collectief groen**. Het voortzetten van concept van Heuvelrugtuinen in fase 3 kan hieraan bijdragen.

Circulair ontwerpen - zoals ook beoogd in Convenant Toekomstbestendig Bouwen - loopt door alle beleidsterreinen heen. Een belangrijke rol is hierin ook voorzien voor de bouwer. Door gebruik te maken van **biobased materialen** wordt een flinke slag geslagen. Het inzetten van **hout** als bouw materiaal - waar de projectontwikkelaar ook ervaring mee heeft - is daarbij kansrijk en wordt per te ontwikkelen deelfase nader verkend.

Naast al deze aandachtspunten gelden natuurlijk ook de wettelijke uitgangspunten van de evenwichtige toedeling van functies aan de ruimte, waarbinnen rekening gehouden zal worden met de uitkomsten na nader bodem, archeologie en flora en fauna onderzoek.

Voor de transities rond **Warmte en Energie** is het van belang permanent te monitoren welke (nieuwe) ontwikkelingen er op dit gebied zijn en welke wet- en regelgeving van toepassing is of wordt. Kansen (waaronder een collectief warmtenet) en beperkingen (in bijvoorbeeld in planomvang en in ruimtelijk zin) moeten hierbij continu tegen elkaar worden worden afgewogen.

■ Tot besluit

De woningbouwlocatie Hoevelaar komt in drie fasen tot stand. De eerste twee fasen zijn inmiddels gerealiseerd of in aanbouw. Fase drie is de grootste fase en vormt het sluitstuk van de wijk. De uitgewerkte houtskoolschets voorziet als flexibel stedenbouwkundig raamwerk in de realisatie van een klimaatadaptieve wijk met aandacht voor natuurinclusie en biodiversiteit. Hiertoe is een groen raamwerk ontworpen dat gebaseerd is op de kenmerken van het onderliggende landschap en de bodem. Binnen dit raamwerk is ook een langzaam verkeer netwerk ontworpen. Dit netwerk draagt bij aan het bevorderen van 'stappen en trappen', de eerste en belangrijkste onderdelen van het STOMP principe. Voor het woningbouwprogramma is de woonvisie 2024-2030 leidend, met speciale aandacht voor starters en senioren.

Ook is er aandacht voor het toevoegen van woonvormen die gericht zijn op gezamenlijkheid en gemeenschappelijkheid. Aanvullend is binnen de houtskoolschets ruimte opgenomen voor maatschappelijke (zorg)functies. De houtskoolschets vormt een flexibel raamwerk dat in staat is om ontwikkelingen in de toekomst te faciliteren. Daarbij kan gedacht worden ontwikkelingen op het gebied van wonen en verkeer maar ook aan de eventuele ontwikkeling van Woudenberg Noord.

Bijlage 1

Flexibel Stedenbouwkundig Raamwerk / Houtskoolschets



Bijlage 2

Flexibel Stedenbouwkundig Raamwerk / Variant 3 ha bedrijventerrein



Bijlage 3

Woonvelden / Ontwikkelclusters



Bijlage 4

Wateraspect Hoevelaar Fase 3

Voortbordurend op het masterplan voor de uitbreidingswijk Hoevelaar, volgt in fase 3 eenzelfde structuur in waterberging als de eerdere fasen. Om een klimaatrobuuste leefomgeving te creëren krijgen groen en water een centrale rol in de woonwijk. De implementatie bestaat uit meerdere elementen die hieronder staan beschreven. Bijgevoegd is een kaart met de houtskoolschets als achtergrond waarop een voorlopige invulling van het watersysteem in de wijk is aangegeven.

Huidige situatie

In de huidige situatie bevat het plangebied enkele sloten en greppels. Deze zorgen voor afwatering van de weilanden in de richting van de watergangen die aan de overzijde van de Zegheweg en langs industriegebied Parallelweg liggen. Deze stromen richting het noorden naar het Valleikanaal.

Toekomstige situatie

Het streven is om de woonwijk klimaatadaptief te maken. De focus is hierbij om hemelwater vast te houden in plaats van af te voeren. De ontwikkeling van een woonwijk brengt de verharding van oppervlaktes met zich mee (gebouwen en infrastructuur). Van deze oppervlakten vloeit water af in plaats van te infiltreren. Om hiervoor te compenseren worden waterbergende structuren toegepast.

Watergangen

Oppervlaktewater kan tijdens hevige regenval extra water opvangen. De watergang die de Laan door Hoevelaar begeleidt in fase 1 en 2 wordt doorgetrokken door fase 3. Deze structuur zorgt voor een connectie tussen de deelgebieden. De Laan door Hoevelaar is de hoofdontsluiting van Hoevelaar. In fase 3 volgt deze het tracé van de gas- en rioolpersleiding waarop niet gebouwd mag worden. Het tracé ligt tussen de watergang en de parallelweg (in het talud). Wat verder naar het noorden komt deze watergang uit in een oost-west gerichte watergang die als verzamelpunt dient van waaruit het water verder kan richting het Valleikanaal. Deze oost-west gerichte watergang volgt de oorspronkelijke verkavelingsrichting van dit landschap, net als een groot deel van de landschappelijke- en waterstructuren.

Wadi's

Een wadi is een verlaging van het maaiveld die tijdens hevige regenval gebruikt kunnen worden als infiltratielocaties voor hemelwater. Dit draagt bij aan de klimaatrobuustheid van Hoevelaar. Op een zelfde manier als de eerdergenoemde watergang, wordt een systeem van wadi's doorgetrokken vanuit fase 2 dat kan worden gebruikt als waterberging. Dit biedt recreatiemogelijkheden en wordt samen ontworpen met een verbinding voor langzaam verkeer. Deze as vormt de groen/blauwe ruggengraat van de wijk. Verder zijn er wadi's voorzien langs de randen van het plangebied. Daarmee vormen ze een groene rand voor de wijk. Bijkomend voordeel is dat deze wadi's liggen in zones waarover hindercontouren liggen, zoals bijvoorbeeld langs bedrijventerrein Parallelweg.

Zakgreppels

De slagenstructuur van het landschap is terug te zien in het ontwerp. Dit is te zien in de watergangen in fasen 1, 2 en 3 maar ook in de structuur van de Spoorlaan. Hier is niet gekozen voor een watergang, maar een fietsverbinding met bomen en zakgreppels aan weerszijden, geïnspireerd op de Groenewoudsesteeg. De greppels staan doorgaans droog. Ten tijde van neerslag stromen ze vol en bieden ze een mogelijkheid voor infiltratie van het hemelwater. Vanwege het kleine dwarsprofiel van een greppel kan deze waterbergingsmaatregel op vele groenstroken worden toegepast. Een systeem van greppels is voorzien door het hele plan heen om het water op te vangen en te verplaatsen naar de buffers in de watergangen en wadi's.



Bijlage 5

Hoofdstructuren voor autoverkeer en langzaamverkeer

