



KuiperCompagnons  
Hollands Midden  
28 mei 2013

beeldkwaliteit \*

# CAMPINA - TERREIN WOERDEN

impuls voor het stationskwartier



28 mei 2013

**KuiperCompagnons**

**Hollands Midden**

712.600.20

**beeldkwaliteit** \*

# **CAMPINA -TERREIN** WOERDEN

impuls voor het stationskwartier

inhoud

*	INHOUD	005
*	1 INLEIDING	007
	1.1 VOORGESCHIEDENIS EN AANLEIDING	007
	1.2 WAAROM EEN BEELDKWALITEITPLAN?	007
	1.3 DOEL VAN HET BEELDKWALITEITPLAN	007
	1.4 REIKWIJDTE VAN HET BEELDKWALITEITPLAN	008
	1.5 LEESWIJZER	008
*	2 BEELDKWALITEITRICHTLIJNEN	009
	2.1 STEDENBOUWKUNDIG PLAN	011
	2.2 SFEER EN BEELDKWALITEIT OP HOOFDLIJN	013
	2.2.1 DEELGEBIED   JOHAN DE WITTLAAN	015
	2.2.2 DEELGEBIED   GROENE WAL	021
	2.2.3 DEELGEBIED   SPOORZONE	025
	2.2.4 DEELGEBIED   GROENE RESERVERING	031
	2.3 BEELDKWALITEIT IN KAART	037
	2.4 TIJDELIJKE BEELDKWALITEIT	043
*	3 WELSTAND CRITERIA	045
	3.1 EEN TOETSINGSKADER VOOR WELSTAND	047
	3.2 BEBOUWING JOHAN DE WITTLAAN	051
	3.3 BEBOUWING SPOORZONE	055
	3.4 OPENBARE RUIMTE OMGEVING JOHAN DE WITTLAAN	060
	3.5 OPENBARE RUIMTE GROENE WAL	061
	3.6 OPENBARE RUIMTE SPOORZONE	026
	3.7 OPENBARE RUIMTE GROENE RESERVERING	063

# HOOFDSTUK 1 inleiding



## 1.1 Voorgeschiedenis en aanleiding

Direct naast het station van Woerden, nabij het centrum van de stad ligt het braakliggende terrein van de voormalige Campina-fabriek. Op deze locatie direct naast het spoor moet een zeer stedelijke nieuwe woonbuurt verschijnen, met intensieve mix van appartementen en grondgebonden woningen.

In 2012 is een stedenbouwkundig plan opgesteld. De oorspronkelijke ambities zijn nadrukkelijk behouden. Gekozen is om de opzet van de stedenbouwkundige visie en het stedenbouwkundig uitwerkingsplan in lijn te houden met het oorspronkelijke verhaal. Dit stedenbouwkundige plan uit 2012 vormt de basis voor dit beeldkwaliteitplan, waarin de spelregels voor de toekomstige architectuur van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte worden vastgelegd.

## 1.2 Waarom een beeldkwaliteitplan?

Na het opstellen (en vaststellen) van het stedenbouwkundig plan voor het Campina-terrein en (in het verlengde daarvan) een bestemmingsplan, kan begonnen worden met de uitwerking van de openbare ruimte en architectuur. Het gewenste eindbeeld van de nieuwe wijk vraagt enerzijds om een zekere mate van flexibiliteit en diversiteit bij de nadere uitwerking van de architectuur, maar vraagt anderzijds ook om duidelijke spelregels. Het uiteindelijke doel voor alle betrokkenen is immers een woonbuurt met een herkenbare samenhang en

hoogwaardige uitstraling te realiseren. Het beeldkwaliteitplan voorziet in deze spelregels. Het is enerzijds een inspiratiebron waarmee binnen flexibele kaders kan worden uitgewerkt, maar geeft tegelijkertijd concrete toetsbare spelregels waaraan moet worden voldaan. Hiermee is het beeldkwaliteitplan voor alle partijen een helder, realistisch en bruikbaar document voor de architectonische uitwerking van de bebouwing én de inrichting van de openbare ruimte van het Campina-terrein.

## 1.3 Het doel van het beeldkwaliteitplan

Het beeldkwaliteitplan geeft in woord en beeld de uitgangspunten voor de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte op het Campina-terrein. Het is in die zin een aanvulling op het bestemmingsplan voor deze locatie en een verfijning van het stedenbouwkundig plan.

Het beeldkwaliteitplan en de daarin gegeven richtlijnen moeten niet als keurslijf worden gezien, maar als aansporing en inspiratie voor de verschillende bij de planontwikkeling betrokken partijen. Het schept een kader voor de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied, garandeert samenhang in het uiteindelijke beeld en vormt een aanzet tot nieuwe initiatieven en het leveren van een grotere, op kwaliteit gerichte inspanning. Het beeldkwaliteitplan is vooral een communicatiemiddel, dat met behulp van beelden en tekst aangeeft wat de 'doelstellingen' zijn ten aanzien van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit en samenhang en waar ruimte ligt voor eigen invullingen. Binnen dit kader is

dit kader is het de uitdaging aan de architect om tot creatieve oplossingen te komen. Het beeldkwaliteitplan mag voor de betrokken partijen geen creatieve beperkingen oproepen, moet flexibel van opzet zijn en in kunnen spelen op maatschappelijke en economische veranderingen. De gewenste diversiteit en samenhang in de architectuur en gevelbeelden kan worden bereikt door (ook) in de verkavelingsfase met toekomstige bewoners en stedenbouwkundige supervisor te zoeken naar een goede verdeling en mix van woningen.

In dit beeldkwaliteitsplan wordt niet alleen een inspirerend kader geschetst, maar zijn per deelgebied tevens beeldkwaliteitscriteria benoemd. Het gaat daarbij om concrete toetsingscriteria, die als zodanig kunnen worden toegepast door de welstandscommissie bij de beoordeling van de (toekomstige) bouwplannen. De beeldkwaliteitscriteria zijn daarom uitgewerkt in heldere, toetsbare criteria. Door het beeldkwaliteitplan als onderdeel van de welstandsnota vast te stellen, kunnen de beeldkwaliteitsrichtlijnen ook daadwerkelijk als toetsingscriteria worden gehanteerd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.

## **1.4 Reikwijdte van het Beeldkwaliteitplan**

Het stedenbouwkundig plan betreft een plangebied dat iets groter is dan het gebied waarvoor dit beeldkwaliteitplan richtlijnen geeft. De stationslocatie en de zone ten oosten van 'de reservering' maken geen deel uit van dit beeldkwaliteitplan. Wél zijn ze in de verschillende afbeeldingen en 3d-beelden meegenomen. Ze geven immers de stedenbouwkundige context

waarbinnen het Campina-terrein wordt ontwikkeld. Voor de uiteindelijke ontwikkeling van deze gebieden zal, indien nodig, later een afzonderlijk traject worden doorlopen.

## **1.5 Leeswijzer**

In het eerste hoofdstuk van dit beeldkwaliteitplan is ingegaan op de voorgeschiedenis en het doel van het plan. Hoofdstuk 2 is grotendeels een samenvatting van het stedenbouwkundige plan. Het beschrijft het karakter van het plan en de verschillende te onderscheiden deelgebieden, waarbij per deelgebied een algemene sfeerbeschrijving wordt gegeven, die vooral dient als inspiratiekader. Daarbij wordt niet alleen de uitstraling van de openbare ruimte beschreven, maar komt tevens de architectonische uitstraling van de bebouwing binnen de diverse subdeelgebieden aan bod. De randvoorwaarden die bepalend zijn voor deze karakteristiek worden in hoofdstuk 4 vastgelegd in concrete en toetsbare beeldkwaliteitscriteria. De criteria die toezien op architectuur worden door welstand als toetsingskader voor latere bouwaanvragen gebruikt. Inrichtingsplannen voor de openbare ruimte worden niet door welstand getoetst, maar door de gemeente Woerden. De criteria uit dit beeldkwaliteitplan vormen daarbij een aanvulling op de technische randvoorwaarden uit het gemeentelijke programma van eisen voor de openbare ruimte. De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte is belangrijk voor de uitstraling en beeldkwaliteit van het gehele plan. Voordat de bouwplannen worden uitgewerkt dient een inrichtingsplan te worden opgesteld om kwaliteit van openbare ruimte en samenhang tussen de deelgebieden te waarborgen.



HOOFDSTUK 2  
beeldkwaliteit  
richtlijnen



Plangrens Beeldkwaliteitplan



## 2.1 Stedenbouwkundig plan

Het plan “Een impuls voor het stationskwartier, vernieuwd stedenbouwkundig plan Campina-terrein Woerden” (november 2012) geeft, naast een stedenbouwkundige visie, een beschrijving van de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing (architectuur) en openbare ruimte.

In 2005 is de Campina-fabriek in Woerden gesloopt. De vrijgekomen locatie, naast het station en nabij het historische centrum, is een geweldige plek om te wonen. Met een herontwikkeling van het Campina-terrein kan een ‘gat’ in de stad worden gevuld, kunnen woningen in de nabijheid van het station en centrum worden toegevoegd en daarmee het gebruik van openbaar vervoer en voorzieningen in de stad worden gestimuleerd.

Daarnaast ontstaat met de herontwikkeling de unieke mogelijkheid om op deze plek voor treinreizigers de entree van Woerden een nieuw gezicht te geven en de ontsluitingsstructuur voor fietsers en auto’s in deze hoek van de stad te verbeteren. Er liggen bovendien mogelijkheden om ruimte te reserveren voor een mogelijke fietsverbinding tussen Snellerpoort en het Staatsliedenkwartier in de verre toekomst. De uitwerking en uitvoering van deze mogelijke toekomstige verbinding vormt geen onderdeel van dit plan.

De belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan voor het Campina-terrein in Woerden zijn:

- een groen, hoogwaardig ingericht en grotendeels autovrij maaiveld, met een ontspannen fiets- en wandelroute richting het station;
- een hoogte opbouw van de bebouwing die reageert op de stedenbouwkundige context; van laag aan de zijde van de Johan de Wittlaan, naar hoog aan het spoor;
- Volwaardig en representatief gezicht naar het spoor, geen hoge geluidsschermen, maar een groene wal met afwisselende appartementengebouwen;
- Een helder onderscheid tussen openbaar en privé, alzijdige blokken op de groene wal en alzijdig georiënteerde, gesloten bouwblokken aan de zijde van de Johan de Wittlaan;
- Een groene reservering als onderbreking van het ritme van de woonblokken en als mogelijke toekomstige locatie voor een doorsteek voor langzaam verkeer naar Snellerpoort;
- Een sterke afwisseling en differentiatie in de architectuur, tussen de verschillende blokken langs het spoor en aan de oostzijde van de groene reservering en tussen de verschillende individuele woningen in de lage blokken langs de Johan de Wittlaan.

# beeld

## KWALITEIT



**De kwaliteit en uitstraling van de architectuur zijn van groot belang. Enkele speerpunten uit het stedenbouwkundig plan;**

- \* door de ligging aan het spoor en nabij het station vormt het gebied een belangrijk onderdeel van het 'gezicht van Woerden'.
- \* de architectuur zal op deze locatie een meer dan gemiddelde bijdrage moeten leveren aan de uitstraling en het imago van de nieuwe woonbuurt.
- \* de architectuur kan en moet een bijdrage leveren aan het reduceren van de geluidsbelasting.
- \* in de eerste lijn staan alzijdige appartementengebouwen op een geleidelijk oplopende groene wal.
- \* in de tweede lijn is de bebouwing relatief kleinschalig en onderdeel van alzijdige bouwblokken.
- \* hoe hoger het gebouw is, hoe slanker dit dient te zijn.
- \* tussen de gebouwen staat op de groene wal een geluidsscherm
- \* het parkeren vindt plaats in afgesloten parkeerhoven aan de achterzijde van de bebouwing.
- \* onder de groene wal ligt de parkeergarage voor de appartementen

i m p u l s   v o o r   h e t   s t a t i o n s k w a r t i e r

## 2.2 Sfeer en beeldkwaliteit op hoofdlijn

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit van de toekomstige woonwijk. Allereerst wordt per deelgebied een beschrijving gegeven van de gewenste sfeer en beeldkwaliteit op hoofdlijnen. Hierbij is aangesloten op de in het stedenbouwkundig plan onderscheiden karakteristieke en unieke (deel)gebieden, te weten;

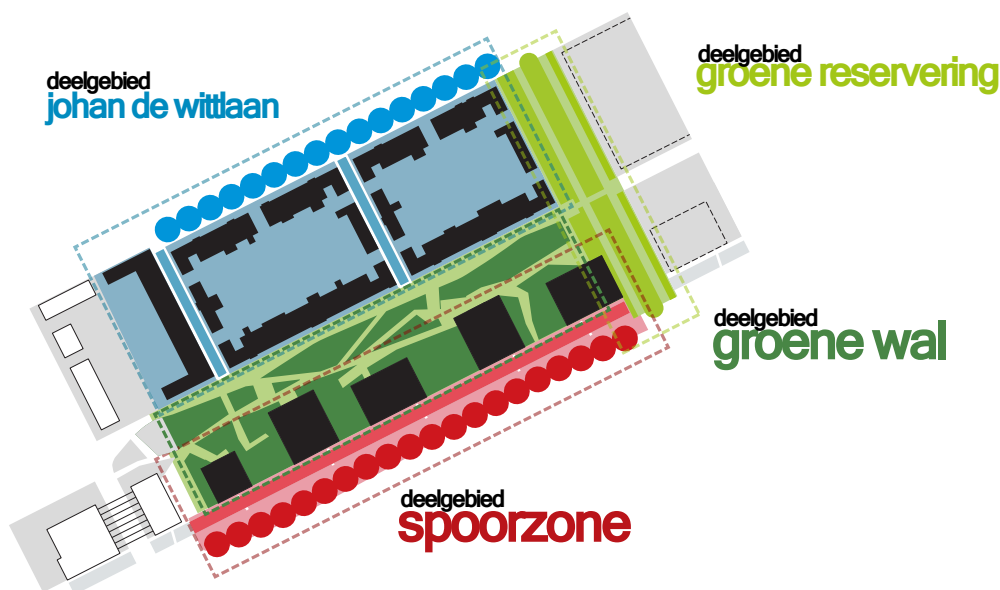
- Johan de Wittlaan
- Groene wal
- Spoorzone
- Groene reservering

De vier deelgebieden onderscheiden zich in schaal, maat, korrel, sfeer, beeld, en inrichting. De beeldkwaliteit wordt per deelgebied afzonderlijk beschreven.

Aansluitend wordt de beeldkwaliteit op hoofdlijnen beschreven aan de hand van zes thema's. Hiermee wordt de beeldkwaliteit helder in kaart gebracht. Achtereenvolgens komen aan bod:

- *Typologiën*
- *Hoogte en kapvorm*
- *Oriëntatie*
- *Entrees en routing*
- *Erfafscheiding*
- *Materialisering*

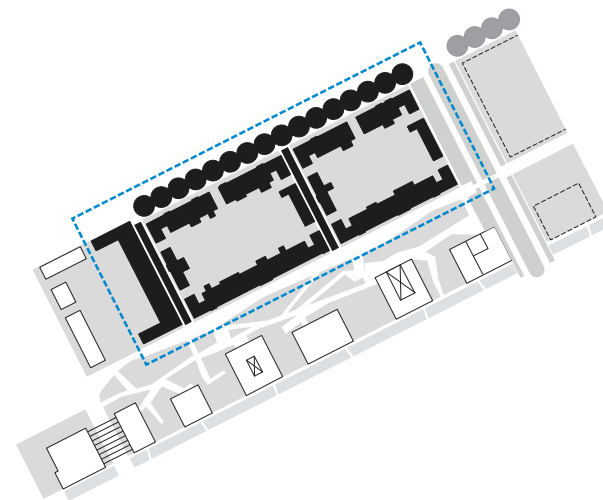
Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de fasering en de wijze waarop in tijdelijke situaties kan worden gestuurd op beeldkwaliteit.





# johan de wittlaan

deelgebied #1



## 2.2.1 Johan de Wittlaan

De bebouwingszone tussen de Johan de Wittlaan en de groene wal bestaat uit twee gesloten bouwblokken die in schaal, maat en korrel passen in de context van het Staatsliedenkwartier en de omgeving. Daarnaast vormt de rij woningen een mooie afronding van de bestaande woningen langs de Johan van Oldenbarneveldlaan.

De blokken en tussenliggende straatjes liggen op het niveau van de Johan de Wittlaan. Daardoor kent het plan een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en fietsers. In de inrichting van de openbare ruimte wordt een subtiel en aangenaam onderscheid gemaakt tussen de openbare weg en het woongebied met de private woningen.

### *Positionering*

Binnen de blokken is ruimte voor voornamelijk grondgebonden woningen met tuin. Gedacht wordt aan een grote mate van individuele vrijheid van de kopers, waarbij men zelf de hoofdpzet, gevel en kap vorm van de woning mag kiezen. De opzet van de gesloten, alzijdige blokken met individuele woningen blijft daarbij behouden. De oriëntatie van voorkanten met de entrees liggen aan de openbare ruimte aan alle vier de zijden van het blok. De hoekwoningen zijn zo gepositioneerd dat daarmee een tweezijdige oriëntatie ontstaat. Door het losmaken van de hoekwoningen en een doorgaande, gemetselde gevelwand wordt een schijnbaar gesloten hoek gecreëerd, waarbij de hoekwoningen toch een aantrekkelijke achtertuin hebben.

De hoeken van de blokken vormen in dat verband een mooie aanleiding voor prominente, of juist subtiele architectonische accenten, bijvoorbeeld in de vorm van erkers, dakranden of uitkragingen. Blinde gevels dienen voorkomen te worden. De hoekbebouwing kent daarom een tweezijdige oriëntatie met twee representatieve gevels.

### *Hoogte*

Omdat volledig wordt ingezet op grondgebonden woningen zal de bouwhoogte binnen de blokken variëren tussen de twee en drie lagen. De derde laag kan een kap zijn maar ook een volledige derde laag. Dit valt royaal binnen de maximale bouwhoogte zoals in de visie is meegegeven voor de tweedelijns bebouwing. De begane grond verdieping heeft – optioneel – een royale hoogte zodat er ook/betere mogelijkheden ontstaan voor functies als werken aan huis, ateliers, kantoorruimte of zorgfuncties.

### *Rooilijn*

De afzonderlijke blokken hebben een samenhangende rooilijn, maar presenteren zich niet als drie eenvormige monolieten. Zij vormen elk een compositie van verschillende, individuele herkenbare woningen al dan niet met een kap uitgerust. Zo ontstaat een kleinschalig en afwisselend beeld, dat naadloos aansluit bij de maat, schaal en korrel van de bestaande bebouwing in de stationsomgeving. In de realisatiefase kan de kwaliteit van het bebouwingsbeeld worden bewaakt door een interactieve sessie met de toekomstige bewoners, waarbij onder supervisie de ste-





denbouwkundige gekeken kan worden hoe de gewenste gevels en woningtypen leiden tot het gewenste diverse maar toch samenhangende gevelbeeld.

Door de rooilijn van de bebouwing enkele meters terug te plaatsen ontstaat er langs de Johan de Wittlaan ruimte om een royale bomenlaan te maken, die aansluiting zoekt bij het laanprofiel van de Vossenschanslaan. De bomen vormen een transparant groen scherm tussen de bestaande woningen en de nieuwe woningen op het Campina-terrein en geven de Johan de Wittlaan een statig en groen karakter. Om de eenheid binnen de blokken en binnen de bebouwingszone te bewaren, worden alle woningen geplaatst in de rooilijn die het bouwblok begrenst. Binnen dit kader wordt consequent één bandbreedte van materiaal en kleur toegepast. Dit is een bandbreedte van tinten baksteen; oranje-rood-bruin-paars-zwart). Incidentele toepassing van een lichte/witte kleur is als een verrijking te zien.

### Hofjes

De binnenzijden van de bouwblokken zijn niet openbaar, het parkeerhof is alleen voor de bewoners. Er is een duidelijk onderscheid tussen de openbare buitenzijde en de private/collectieve binnenzijde. Meestal vormt de bebouwing de grens, soms gebeurt dit door mee ontworpen tuinmuren en -poortjes. De bewoners parkeren aan de achterzijde van de woning, in een afgesloten parkeerhof aan de binnenzijde van het blok. Dit parkeerhof wordt ontsloten vanaf de Johan de Wittlaan en wordt zorgvuldig ingepast, met uniforme groene erf afscheidingen. Het groene ka-

rakter van de binnenhoven kan worden versterkt door toepassing van pergola's of andere constructies om een bladerdek te dragen.

### Woonstraatjes

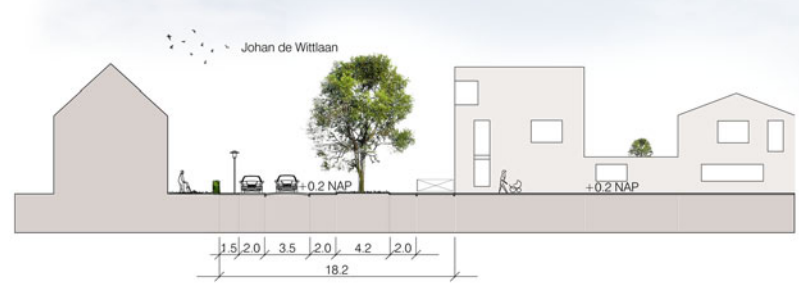
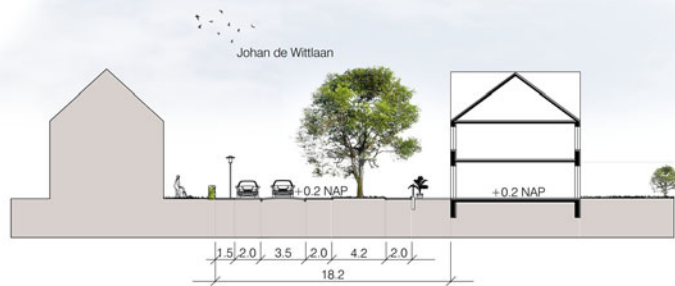
Tussen de woonblokken liggen twee intieme woonstraten van 7,50 meter breed, loodrecht op de Johan de Wittlaan. Door hun besloten en autovrije karakter nodigen deze ruimten uit om te worden toegeëigend door de bewoners. De woonstraatjes liggen grofweg noord-zuid georiënteerd en hebben, ondanks hun beperkte breedte, prima bezonning.

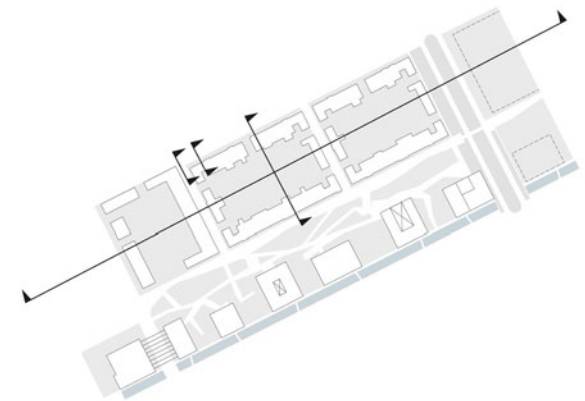
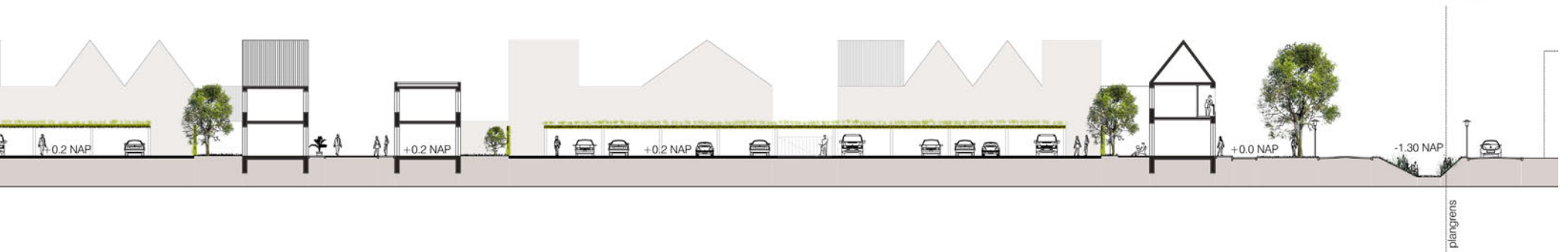
### Laan

De Johan de Wittlaan wordt heringericht als eenrichtingsverkeer, maar blijft bij voorkeur tweerichtingsverkeer vanaf de Johan van Oldenbarneveldlaan naar het oosten. Aan beide zijden van de versmalde rijbaan komen, waar mogelijk, langspaarkeerplaatsen. Aan de zijde van het Campina-terrein ontstaat daarmee tussen het parkeren en het trottoir voor de woningen langs nog een royale groenstrook, waar de bomen een goede plek kunnen krijgen.



principe  
woonblok



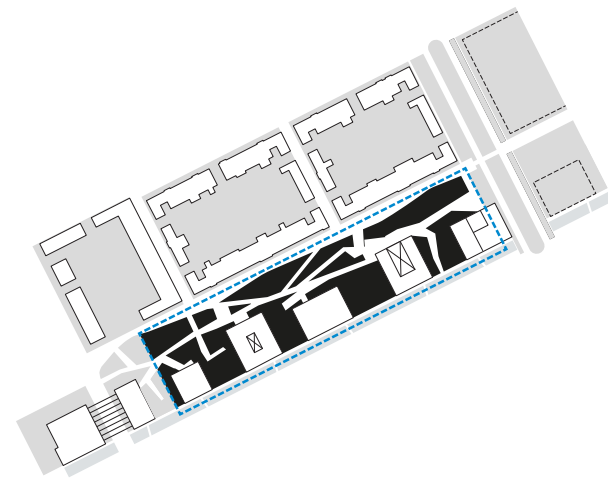


impressie  
groene wal



# groene wal

## deelgebied #2



## 2.2.2 Groene Wal

In het hart van het plangebied ligt de groene wal, een open groene zone, die richting het spoor geleidelijk oploopt in de vorm van het talud van de wal. Onder deze wal ligt de parkeergarage voor de appartementen aan het spoor.

De openbare ruimte vormt het raamwerk waarbinnen de bebouwing een plek heeft gekregen. De belangrijkste kwaliteit van deze openbare ruimte is het grotendeels autovrije karakter en de zorgvuldige, verfijnde en duurzame inrichting. In het hart van het plangebied ligt de groene wal.

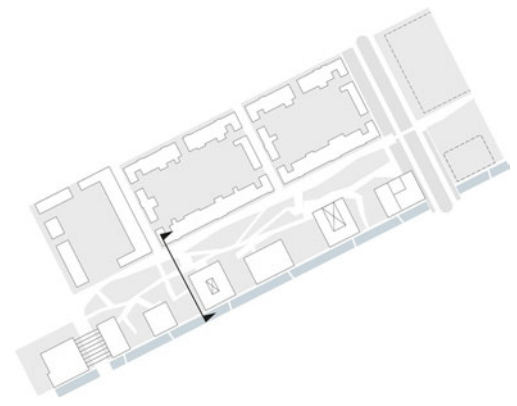
### *Langzaam verkeerroute*

Op het maaiveldniveau - parallel langs de bebouwing rand van de woonblokken - zal in de toekomst de doorgaande langzaam verkeerroute naar het Staatsliedenkwartier worden gepositieerd. Naast de verkeersfunctie zal het binnen gebied voornamelijk een plek zijn om te wandelen, verblijven en om te spelen.

### *Inrichting*

De inrichting is een afwisseling van gras, beplanting, bomen, trappen en muurtjes, waarbij op verschillende manieren gespeeld is met het hoogteverschil. Door de royale afmetingen van deze ruimte zijn hier goede mogelijkheden om een aantal mooie grote bomen te planten. De hoogteverschillen en het groen maken deze ruimte zeer geschikt als uitdagende speelplek voor de buurt.

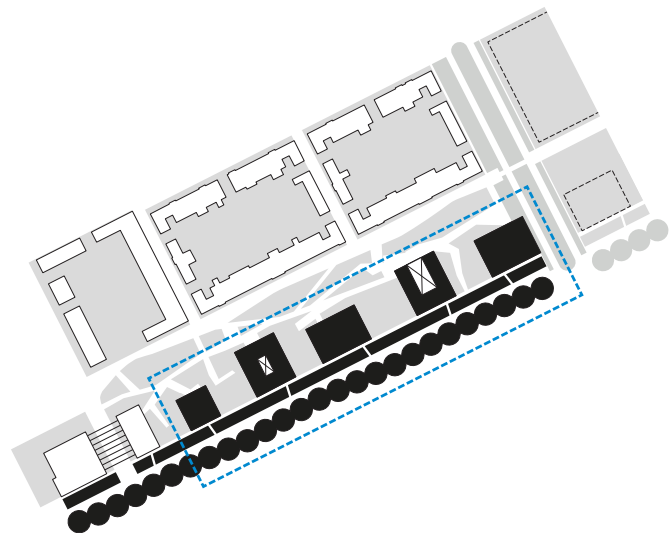






# spoorzone

deelgebied #3





### 2.2.3 Spoorzone

De basis van de spoorzone wordt gevormd door een brede groene wal met een parkeergarage en daarboven een transparant lint van losse bebouwingsobjecten. Kenmerkend is de grote afwisseling in hoogtes, volumes en posities. Slanke hogere bebouwing wordt afgewisseld met bredere lagere bebouwing.

Elk gebouw is anders en presenteert zich zowel aan het spoor als aan het achtergelegen woongebied. In de visie wordt een basishoogte van 4 à 5 woonlagen voorgeschreven, met accenten tot 11 à 12 woonlagen. Binnen deze hoogte variatie is het mogelijk slankere torens naast bredere lagere bebouwing te plaatsen. De positie van de gebouwen op de wal is nadrukkelijk afgestemd op het constructieve systeem van de onder gelegen parkeergarage, maar kent binnen dit stramien variatie in onderlinge afstand, grond oppervlakte en hoogte.

#### *Materiaal en kleur*

Hoewel de appartementen ieder een eigen verschijningsvorm krijgen, zijn de verschillende gebouwen in architectonisch opzicht familie van elkaar. Dit komt in eerste instantie tot uiting door het materiaalgebruik en kleurstelling van de onderbouw aan de zijde van het spoor. Daarnaast wordt gedacht aan een duidelijke herkenbare bandbreedte van de tinten baksteen; oranje-rood-bruin-paars-zwart. Incidentele toepassing van een lichte/witte kleur is als een verrijking te zien. Op die manier wordt tevens aansluiting gezocht bij de achtergelegen bouwblokken.

Ondergeschikt daar aan kunnen overigens op een beperkt aantal plaatsen alternatieve materialen worden toegepast als accent of contrast.

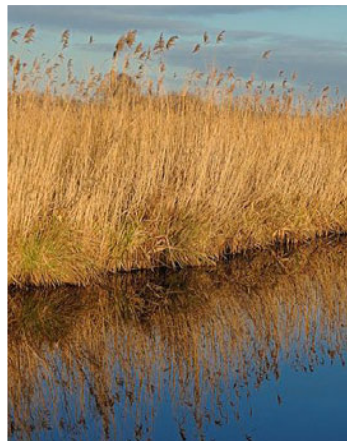
#### *Plasticiteit*

Omdat de spoorzone grenst aan één van de meest intensief gebruikte spoorwegen van Nederland, zal er rekening moeten worden gehouden met het aspect geluid en externe veiligheid. De woongebouwen dienen slim om te gaan met geluid. Buitenruimtes liggen inpandig in de vorm van loggia's, of in de vorm van balkons, eventueel afgeschermd achter een uitkraging op het balkon, aan de zijkanten van de gebouwen. In de architectonische uitwerking moet geluid vooral een inspiratie bieden voor bijzondere architectuur.

De gevels aan het spoor zijn doof, maar zeker niet blind. Een spel van gevelopeningen (de externe veiligheid is grens stellend) geven de gebouwen een duidelijke eigen gezicht aan de spoorzijde.

#### *Overgang openbare ruimte*

Voor de woningen die grenzen aan de groene wal is specifieke aandacht nodig voor de buitenruimte. Deze buitenruimtes kunnen op twee manieren worden vormgegeven.



Ten eerste is het mogelijk om de buitenruimtes mee te ontwerpen met de architectuur van het appartementencomplex. Dit kan in de vorm van gebouwde terrassen die vergelijkbaar zijn met de vorm van (de balkons aan) het gebouw.

Naast een terras is een tweede vorm van buitenruimte denkbaar, waarbij de woningen grenzen aan een tuin. Direct grenzend aan de woning is sprake van een privé gedeelte dat overloopt in een collectieve tuin met gezamenlijk bekeer en gebruik, die onderdeel is van de inrichting van het openbaar gebied van de groene wal.

De afmetingen van de terrassen en tuinen kunnen per blok verschillen en worden meegenomen in het ontwerp van de openbare ruimte. Ze zijn afhankelijk van de fysieke ruimte, de grootte van de eventuele balkons en de wijze waarop de overgang naar het openbaar gebied wordt vormgegeven. Voorkomen moet worden dat er een duidelijke afgescheiden privé tuin ontstaat, waar bewoners achter een schutting hun eigen wereld creëren.

Bij het plaatsen van groenelementen en bomen rond de bebouwingscomplexen kan nader worden bekeken of deze zodanig geplaatst kunnen worden dat ze een positief effect hebben op mogelijke windhinder.

### *Geluid*

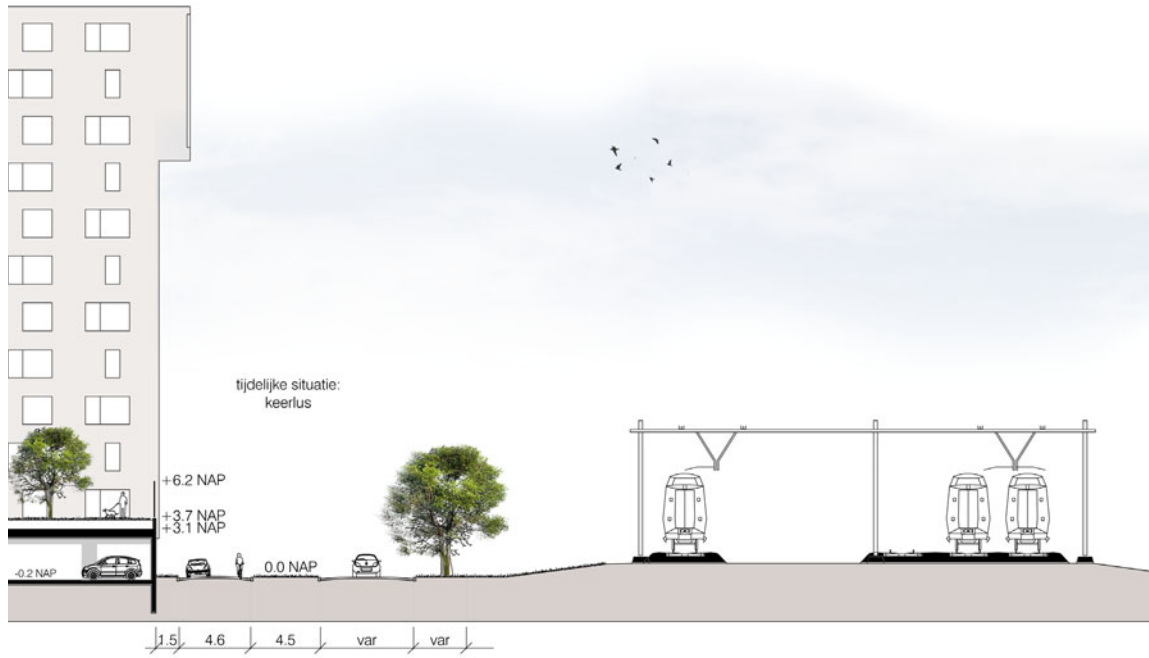
Tussen de gebouwen, op de rand van de groene wal staat een scherm, dat een belangrijke bijdrage levert aan de geluidswering voor de achtergelegen woningen en het openbaar gebied. Dit scherm zal zodanig worden ontworpen dat er een zichtrelatie ontstaat tussen de spoorzone enerzijds en het openbaar gebied op de groene wal anderzijds. Het scherm zal worden vormgegeven in samenhang met de rest van de openbare ruimte en zich derhalve onderscheiden van de aanliggende architectuur.

### *Entree*

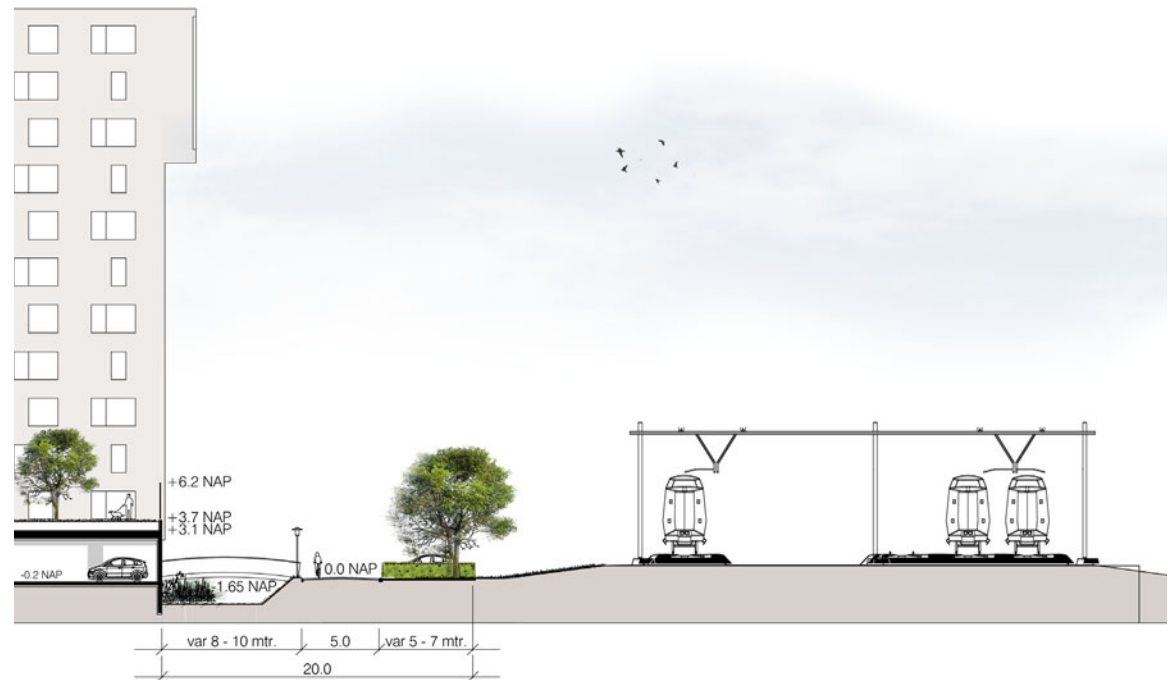
Voor de toekomstige bewoners is de hoofdentree van de woongebouwen (en de brievenbus) gelegen op de groene wal, aan de binnenzijde van het gebied. Op die manier kan men vanuit de woonbuurt via een flauwe helling of trap bij de appartementen komen en kunnen bewoners van de appartementen gebruik maken van de autovrije openbare ruimte en langs de nieuwe fietsroute direct naar het station wandelen. Aan de spoorzijde, waar zich ook de bezoekersparkeerplaatsen bevinden, ligt een 2e entree. Hier 'zakken' de gebouwen als het ware door de parkeergarage/groene wal heen en bevindt zich op het lagere niveau van de spoorzone een aantrekkelijke, een aantrekkelijke entreeruimte, die zich uitnodigend opent naar de spoorzone en waar vandaan de bovengelegen appartementen bereikbaar zijn.

De entrees van de bovengelegen appartementengebouwen kunnen dan op een vanzelfsprekende manier worden ingepast. Op die manier ontstaat een afwisselende wand, met

Profiel met tijdelijke keerlus



Profiel met toekomstige eindbeeld Spoorlaan



(‘transparante’) entrees, bruggetjes en doorzichten vanaf het dek van de parkeergarage over het water en over de groene zone. De rand staat met de voetjes in het water en wordt her en der geflankeerd door hoog opgaand riet en begroeiing.

### *Spoorzone*

De 30 meter brede spoorzone is noodzakelijk ten behoeve van de externe veiligheid langs het spoor. Het creëert tegelijkertijd een aangename buffer tussen spoor en woonomgeving. Binnen de zone ligt een slingerende laan als ontsluitingsweg die, vooral voor bezoekers, toegang geeft tot de appartementengebouwen.

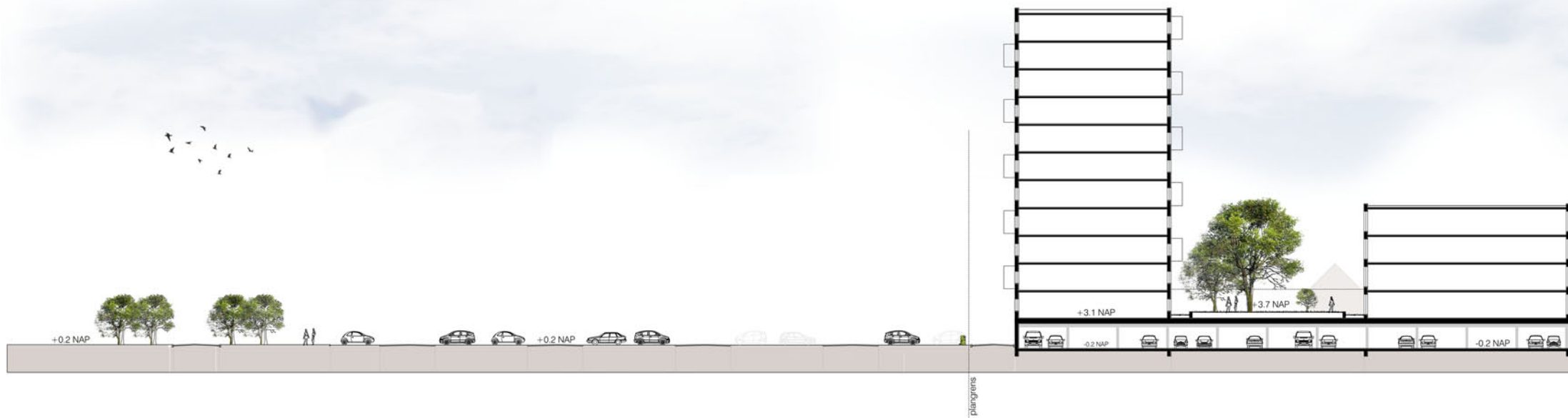
Langs deze Spoorlaan liggen, ingepast in het groen en onder een doorgaande groenstructuur met verschillende bomen, de bezoekersparkeerplaatsen. Tevens biedt deze weg ruimte voor hulpdiensten en is in deze zone voldoende oppervlaktewater aanwezig voor bluswerkzaamheden en de benodigde waterberging.

### *Parkeergarage*

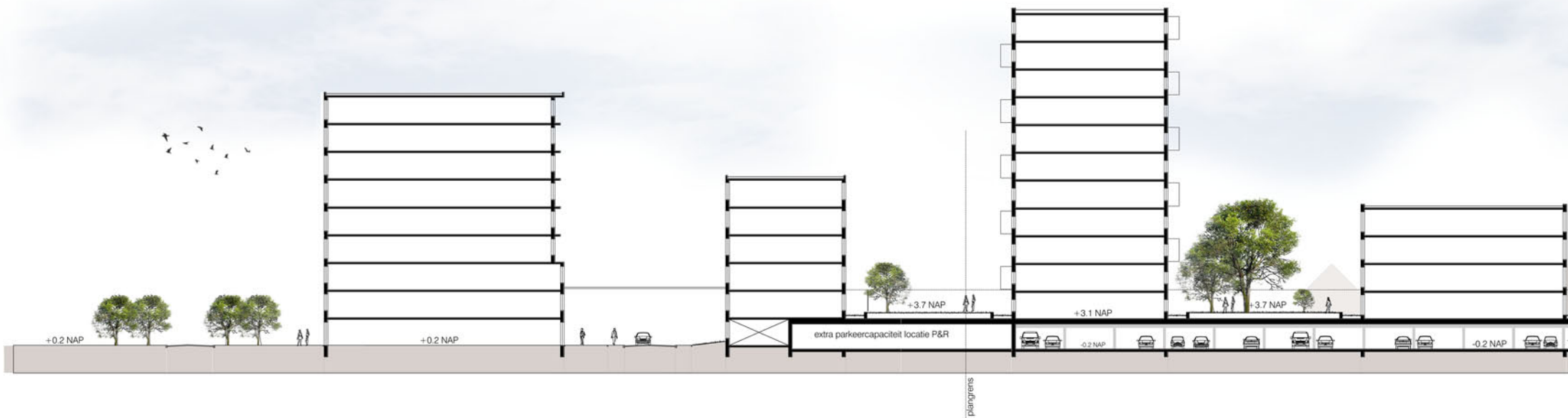
De overgang tussen de groene wal en spoorzone kent in verband met de geluidswering een harde verticale rand. Een verticale rand weert meer geluid dan een talud. Omdat het, gelet op de externe veiligheid, niet mogelijk is de parkeergarage natuurlijk te ventileren is in beginsel sprake van een dichte wand. Om hier een aangenaam en ontspannen beeld te krijgen zal bij de uitwerking van de architectuur en openbare ruimte de nodige aandacht worden gegeven aan de vormgeving en uitstraling.

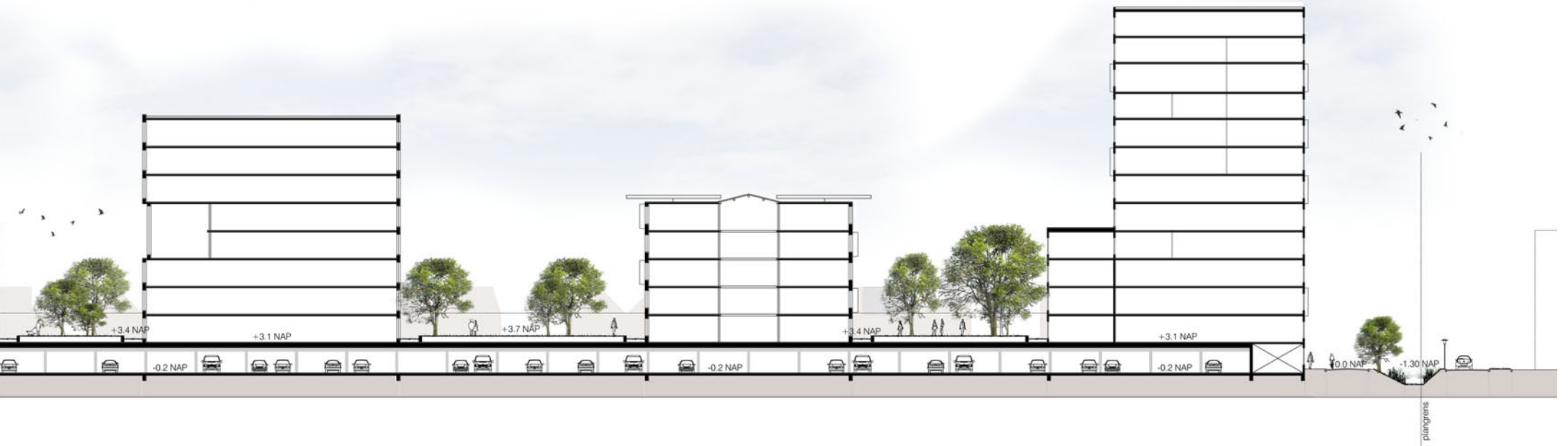
Ook de vormgeving van de entree van de parkeergarage moet aandacht krijgen. Deze dient in samenhang met de architectuur van de gevel van het gebouw te worden ontworpen, waarbij de gevel, net als aan de spoorzijde, doorloopt tot op maaiveld.

*Profiel met huidige invulling Stationslocatie*

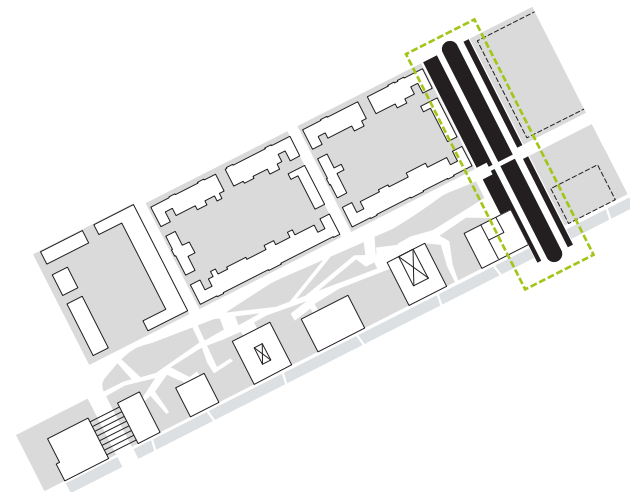


*Profiel met mogelijke toekomstige invulling Stationslocatie*





# groene reservering deelgebied #4





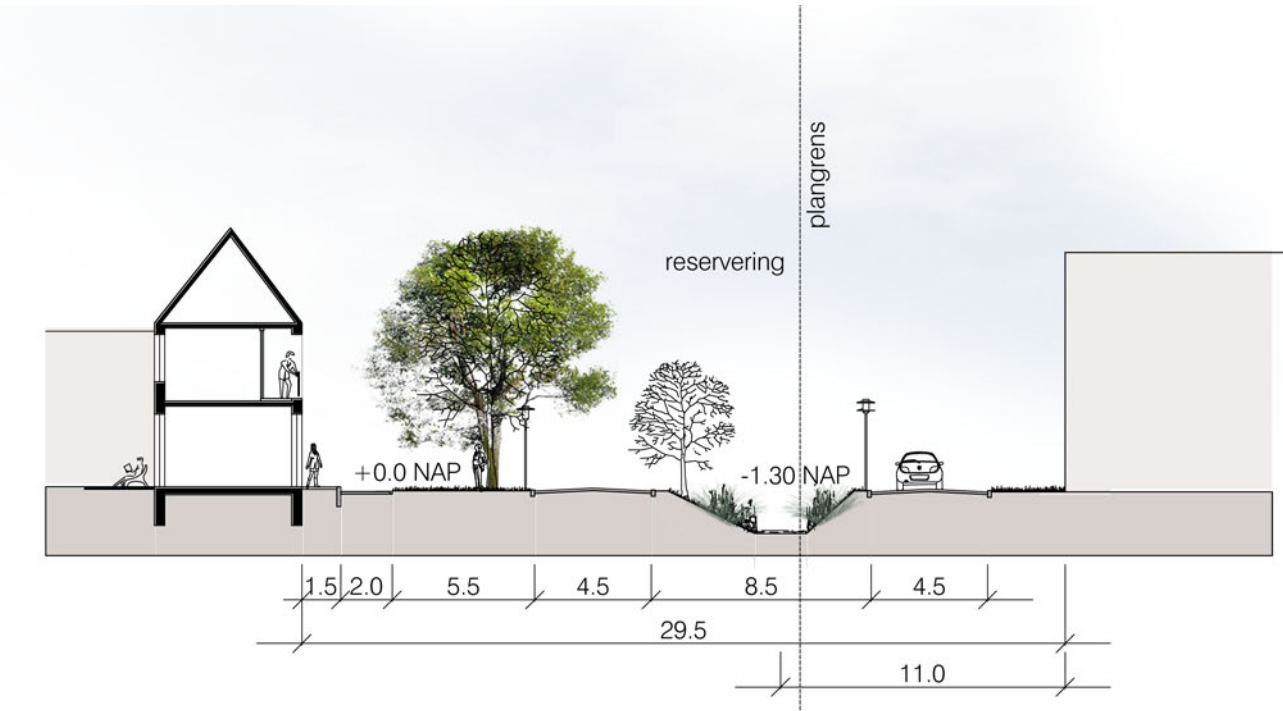
## 2.2.4 Groene reservering

### *Reservering*

Op de overgang tussen Campina en de oostelijk gelegen kavels ligt rondom de bestaande waterloop een royale groenzone. Dit plantsoen vormt een groene schakel tussen grotere groengebieden aan weerszijden van het spoor. Daarnaast vormt de reservering een royale verbinding tussen de Johan de Wittlaan en de spoorzone en creëert als het ware een groene loper naar het openbaar gebied langs het spoor, waar zich de entrees van de appartementenblokken op de groene wal bevinden. In de toekomst biedt de reservering ruimte voor een mogelijke doorsteek voor langzaam verkeer naar Snellerpoort. Het is vooralsnog onzeker of (en eventueel wanneer) deze gerealiseerd zal gaan worden.

### *Bebouwing*

De bebouwing aan de westzijde van het plantsoen maakt deel uit van de overige deelgebieden. De toren in de spoorzone profileert zich echter nadrukkelijk aan de groene ruimte en speelt in op de ligging aan mogelijke toekomstige fietsverbinding. De bebouwing op de oostelijk gelegen gronden ('Campinaast') zal op termijn worden ontwikkeld en maakt nog geen deel uit van dit beeldkwaliteitplan. Wel is zal de bebouwing aan die zijde aansluiting zoeken bij de uitstraling en beeldkwaliteit van de bebouwing op het Campina-terrein, zodat op termijn een duidelijk samenhangend beeld in deelgebied de groene reservering ontstaat.

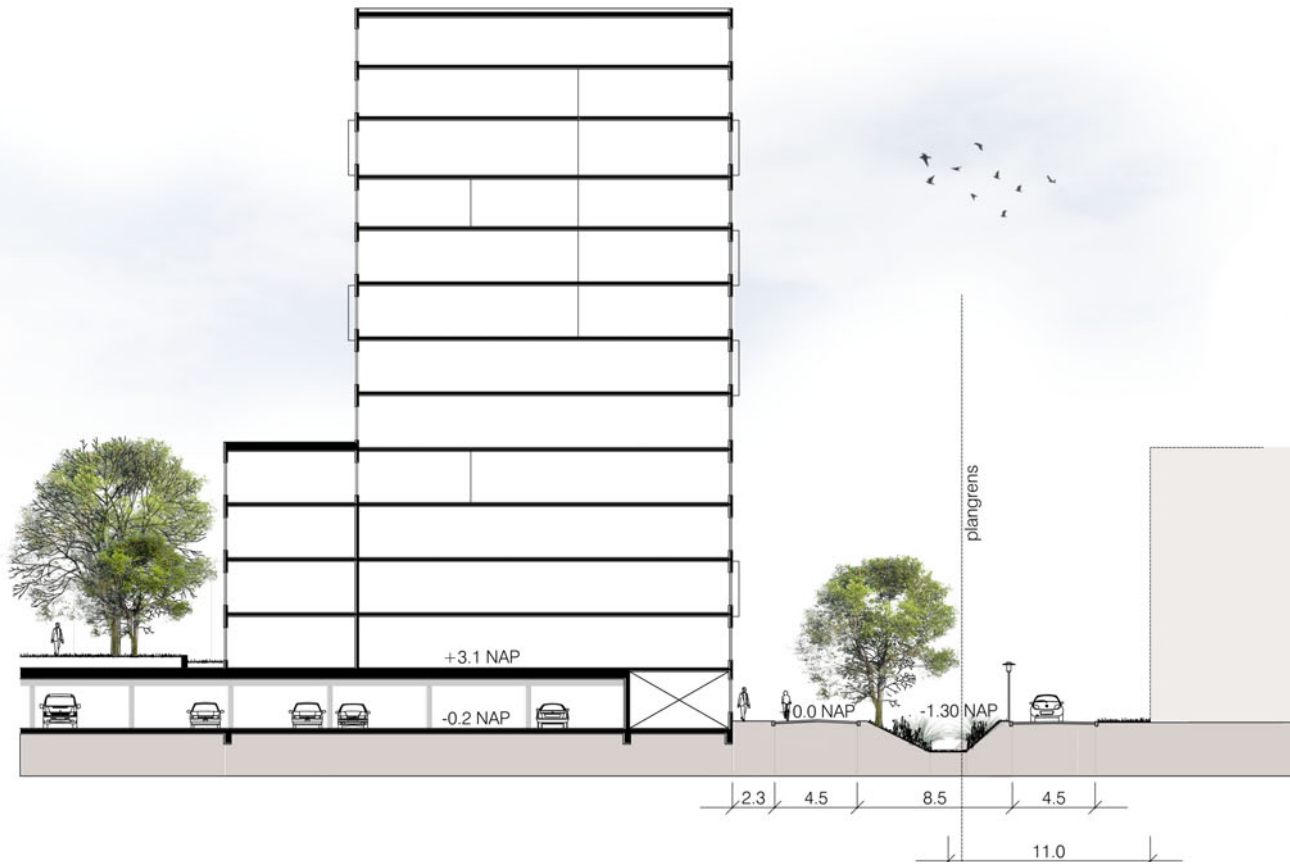
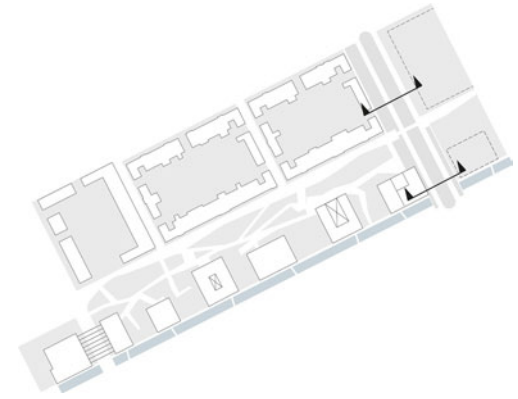


## *Openbare ruimte*

Deelgebied Groene reservering vormt de entree richting de appartementenblokken in de spoorzone en op termijn een belangrijke route voor langzaamverkeer richting de woongebieden ten zuiden van de spoorlijn.

De openbare ruimte wordt gekenmerkt door een plantsoen met een asymmetrisch profiel met de bestaande waterloop en aan weerszijden groene taluds. Vervolgens liggen er aan weerszijden woonstraatjes richting de spoorzone. Afhankelijk van de exacte uitwerking en fasering kunnen deze beiden eenrichtingsverkeer worden, of (tijdelijk) tweerichtingsverkeer. Aan de zijde van 'Campinaast' grenzen er voortuinen aan deze woonstraat, aan de zijde van Campina een brede, openbare groenstrook met een royale bomenrij. In deze hoedanigheid loopt de reservering door tot aan de spoorzone en ontsluit aan die zijde de bezoeker-sparkeerplaatsen en entrees van de appartementen, alsmede de parkeergarage in de groene wal. Het groene profiel van de reservering krijgt volledig vorm als ook de ontwikkelingen op de locatie van 'Campinaast' zijn gerealiseerd. Binnen het plan van het Campina-terrein wordt tot die tijd alvast de bredere zijde tot aan het bestaande water meegenomen.

De open ruimte vormt een mooi contrast met de intieme besloten ruimten van de woonstraatjes en een goede onderbreking van de ritmiek tussen de bouwblokken langs de Johan de Wittlaan.



## 2.3 Beeldkwaliteit in kaart



typologieën

### Typologieën

Binnen de blokken tussen de Johan de Wittlaan en de groene wal is ruimte voor voornamelijk grondgebonden woningen met tuin. Gedacht wordt aan een grote mate van individuele vrijheid voor de kopers, voor wat betreft de hoofdopzet, de gevel en kapvorm van de woning. Het beeld van gesloten, alzijdige blokken met individuele woningen wordt daarmee gewaarborgd.

Langs het spoor zijn vijf appartementengebouwen voorzien, waarbij tevens ruimte is voor appartementen met een zorgfunctie of zorggerelateerd wonen.

### Hoogte en kapvorm

De grondgebonden woningen bestaan uit twee bouwlagen, al dan niet met kap erop, of drie bouwlagen zonder kap. De hoofdopzet, gevel en kap vorm van de woning zijn vrij te kiezen. Op enkele plekken is bebouwing in één laag mogelijk. Dit betreft met name de plekken waar met een tuinmuur of uitbouw een doorgetrokken gevel wenselijk is.

De appartementen op de groene wal kennen een diverse opbouw in 4 tot 12 woonlagen (zonder kap) op een groene wal waarin geparkeerd wordt. Het appartementenblok op de hoek van de groene reservering vormt een stedenbouwkundig accent in de reeks en markeert niet alleen de 'groene looper' tussen Johan de Wittlaan en openbare spoorzone, maar ook de mogelijk toekomstige ondertunneling voor langzaam verkeer naar Snellerpoort. Aan de stationskant is een slanke toren van 11 woonlagen voorzien.



## hoogte en kapvorm

## oriëntatie



### *Oriëntatie*

Binnen de bouwblokken met grondgebonden woningen is gekozen voor een opzet van de gesloten, alzijdige blokken met individueel herkenbare woningen. De oriëntatie van de woningen, alsmede de entrees, zijn gericht op de openbare ruimte rondom het blok. De hoekwoningen zijn zodanig vormgegeven dat sprake is van een tweezijdige oriëntatie. Zijgevels bij de entree van de parkeerhoven dienen een verbijzondering te krijgen om een blinde gevel te voorkomen, maar ook een overbouwing van de poort is mogelijk, mits de onderdoorgang voldoende hoogte krijgt.

De appartemententorens zijn alzijdig georiënteerd, maar hebben een geluiddove gevel aan de zijde van het spoor.

# entrees en routing



## Entrees en routing

De entrees van de woningen liggen aan de belangrijkste openbare ruimte. Bij hoekwoningen kan de entree variëren van plek.

De woontorens hebben een tweezijdige ontsluiting. Voor bewoners is een entree aan de zijde van de groene wal voorzien. Bezoekers kunnen het gebouw binnen via de entree aan de spoorzijde.





### Erfafscheiding

Bijzondere aandacht gaat uit naar de overgang tussen privé en openbaar gebied, in het bijzonder erfafscheidingen. Aan de Johan de Wittlaan wordt voor een klein deel direct aangesloten op het aanwezige trottoir. Het deelgebied kent verder aan de voorzijde een overgang in de vorm van 'Delftse stoepjes'. Op plekken waar openingen in de gevel zijn is een gemetselde tuinmuur of afsluitbare poort voorzien. Aan de achterzijde is een hoge doorgaande groene haag, of begroeid scherm als erfafscheiding wenselijk.

De appartementen staan met hun voeten in het gras van de Groene Wal en daarmee rondom in het groen, waarbij individuele terrassen met het gebouw zijn mee-ontworpen óf sprake is van een collectieve tuin die deel uitmaakt van de inrichting van de wal.



### Materialisering

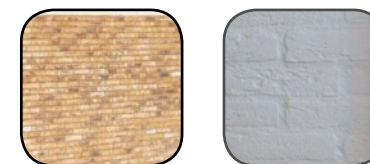
De samenhang in het woongebied wordt voor een belangrijk deel gewaarborgd door het consequent toepassen van baksteen als hoofdmateriaal voor de gevels, binnen de bandbreedte van oranje-rood-bruinpaars-zwart, met her en der een wit accent. Om de individualiteit van de verschillende woningen in de blokken van de tweedelijnsbebouwing herkenbaar te maken is een herkenbare en levendige variatie binnen dit palet aan kleuren wenselijk.

De verschillende compacte blokken op de wal variëren duidelijk van elkaar in kleur, vorm en architectuur. De appartementen hebben ieder een eigen kleurenthema met één hoofdkleur en ondergeschikte accenten.

## materiaal en kleurenpalet



Basismateriaal en kleur



Accenten

## 2.4 Tijdelijke beeldkwaliteit

Dit beeldkwaliteitplan geeft een beschrijving van de gewenste beeldkwaliteit voor Campina-terrein. Omdat de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk over meerdere jaren verspreid zal plaatsvinden is het belangrijk na te denken over de situatie die zich tijdens de ontwikkeling voor zal doen. In de tijdelijke situatie gedurende de ontwikkeling is de uitstraling van de gebieden die nog niet ontwikkeld zijn bepalend het straatbeeld. Omdat deze perioden soms wel enkele jaren kunnen voortduren, is aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte ook van belang in de tijdelijke situatie.

### *Fasering*

Op hoofdlijnen zal het plangebied worden ontwikkeld van west naar oost. In de tijdelijke situatie wordt een grondwal aangelegd die zorgt voor geluidwerering van railverkeerlawaai. Hierdoor is de fasering van de grondgebonden woningen niet afhankelijk van de fasering van de appartementen in de spoorzone. Samen met deze groene wal zal de openbare ruimte in één keer zo volledig mogelijk worden aangelegd.

In de huidige markt is het moeilijk een harde fasering aan te geven. In de eerste fase zal slechts een deel van spoorzone worden ontwikkeld. Gestart wordt aan de westzijde van het gebied. Voor de (twee) westelijke appartementencomplexen zal de plint met daarin de parkeergarage worden aangelegd. De gronden onder de later te realiseren appartementencomplexen

krijgen vooralsnog een groene invulling. Door de parkeergarage vanuit westelijke richting te ontsluiten kan de groene wal van de spoorzone in de loop der tijd stapsgewijs in oostelijke richting groeien.

### *Openbare ruimte*

Voor de uitstraling naar de omliggende gebieden is het van belang dat de openbare ruimte aan de spoorzijde en de openbare ruimte tussen spoorzone en de deelgebieden aan de Johan de Wittlaan en de groene reservering ook in de 1e fase reeds over de gehele lengte worden aangelegd. Daarmee ontstaat een stevig raamwerk met een fraaie, groene uitstraling. De uiteindelijke groene wal, gevormd door de parkeergarage onder de appartementencomplexen, groeit uiteindelijk mee met de ontwikkeling van de latere bouwfases.

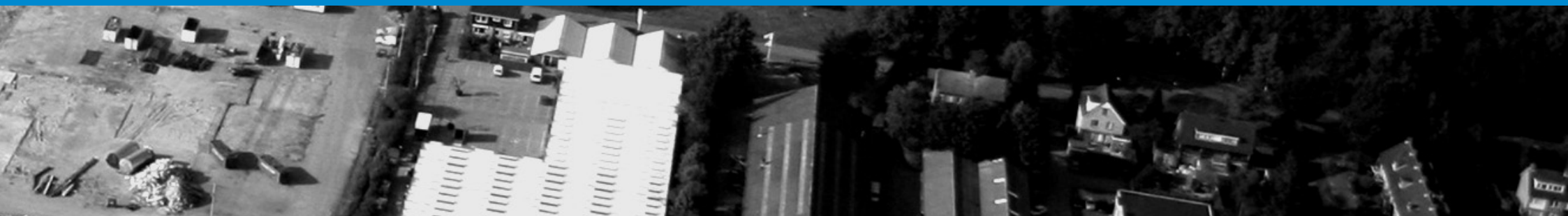
### *Afschermdende geluidvoorziening*

Op de plekken waar vooralsnog géén appartementenblokken en parkeergarage voorzien zijn wordt in de tijdelijke situatie een afschermdende groene wal gerealiseerd. De grondwal krijgt een nette invulling waardoor deze niet tijdelijk oogt, maar vormt geen definitieve invulling. Indien nodig kan op de wal een geluidwerende voorziening worden aangebracht. Deze wordt zorgvuldig (aantrekkelijk) vormgegeven in samenhang met de wal, zodat een acceptabel woon- en leefklimaat aan de zijde van de in aanbouw zijnde woonwijk ontstaat.



# welstand

CRITERIA



impuls voor het stationskwartier

# HOOFDSTUK 3 welstand criteria



## Een toetsingskader voor welstand

In het vorige hoofdstuk is de sfeer van de verschillende deelgebieden in algemene zin beschreven en de beeldkwaliteit op hoofdlijnen aangegeven. In dit hoofdstuk worden concrete criteria benoemd die richting geven aan de gewenste beeldkwaliteit van het Campina-terrein en tevens dienen als toetsingscriteria voor bouwaanvragen.

In dit beeldkwaliteitplan van het Campina-terrein wordt uit-  
ing gegeven aan de gewenste diversiteit in woontypologieën. Daarnaast zal ook hier nadrukkelijk een vorm van samenhang worden nagestreefd; het Campina-terrein is in die zin dan ook altijd te herkennen als één woonbuurt. Binnen deze overkoepelende samenhang onderscheiden de deelgebieden en bijbehorende woonomgevingen zich van elkaar door de manier waarop met rooilijnen, bebouwingshoogtes, kapvormen en de overgangen tussen openbaar en privé wordt omgegaan.

Om dit gewenste beeld te bereiken is het aan te bevelen om met toekomstige bewoners in een interactieve sessie onder leiding van een supervisor te bekijken tot welke resultaten de situering van de verschillende, door kopers samengestelde, woningen en geveltypen leiden. Hierdoor kan gezamenlijk worden gewerkt aan een divers gevelbeeld en een aantrekkelijke straatwand.

Voorgenoemde zaken worden zijn in het vorige hoofdstuk al in algemene zin benoemd en verbeeld.

In dit hoofdstuk worden de diverse beeldkwaliteitsaspecten per deelgebied vertaald naar concrete criteria voor de bebouwing, steeds onderverdeeld in vier categorieën:

1. Ligging
2. Massa
3. Architectonische uitwerking
4. Materiaal en kleur

De welstandscommissie gebruikt deze criteria bij het toetsen van bouwplannen.

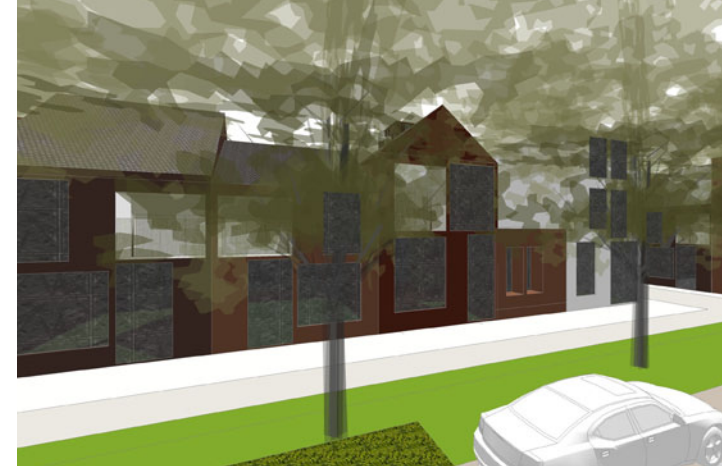
Voor de openbare ruimte is een afzonderlijke beschrijving per deelgebied gegeven. Hoewel hierbij geen sprake is van een welstandstoets, zijn toch zoveel mogelijk toetsbare criteria opgenomen. Het betreft daarbij de sfeer, verharding, materiaal en identiteit waarbij onderscheidt is gemaakt tussen

1. Algemeen (*indien van toepassing*)
2. Begroeiing, groen en vegetatie
3. Verharding en routing

bebouwwing



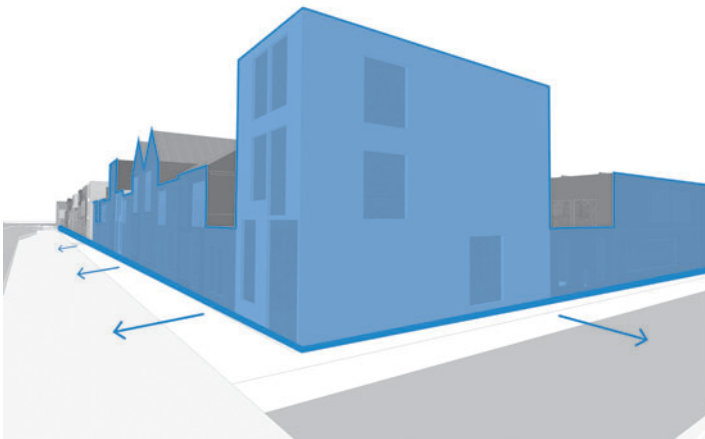




rooilijn + bouwblok

kappen

hoogte + plint



# johan de wittlaan

## bebouwing

### Ligging

**rooilijn** \* vaste rooilijn, begeleiding van Johan de Wittlaan, woonstraatjes en nieuwe langzaamverkeer route van station naar Staatsliedenkwartier.

**bouwblok en zijdelingse afstand** \* hoofdbebouwing in de rooilijn, voor op de kavel, geen voortuin maar privaat stoepje (Delfs-stoepje).

\* bouwblok met woningen van 4,80 m tot 7,20 m breed.

\* doorgaande bebouwingswand, of gemetselde gevelwanden om gesloten bouwblok te definiëren. Entree naar binnenhof met poort of poortwoning als overbouw vormgeven.

**oriëntatie** \* bouwblok alzijdig georiënteerd.

\* aandacht voor representatieve zij- en hoekgevels (blinde gevels voorkomen).

\* meeontworpen, gemetselde tuinmuren aan de woonstraatjes.

**bouwmassa** \* blok met kleinstedelijke, individueel herkenbare, eigentijdse woningen in maat, schaal en korrel van de context met afwisselende en gevarieerde langs-, dwars- en zadelkappen (2 lagen) of plat dak (3 lagen).

**bouwhoogte** \* 2 bouwlagen met kap of 3 volwaardige bouwlagen eventueel met een kleine verspringing in goot en nok.

\* begane grond verdieping is optioneel te verhogen (tot 4 meter) i.v.m. functies aan huis.

**kapvorm en richting** \* afwisselend en individueel te kiezen kapvorm.

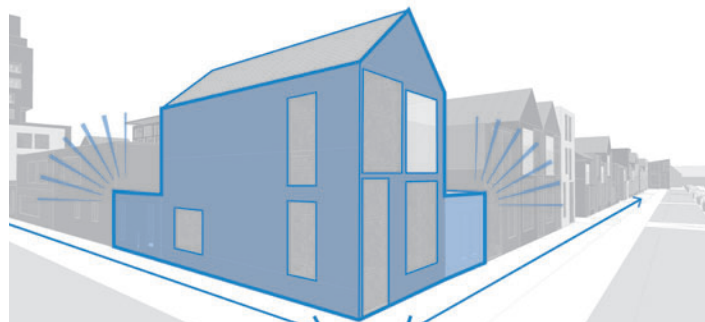
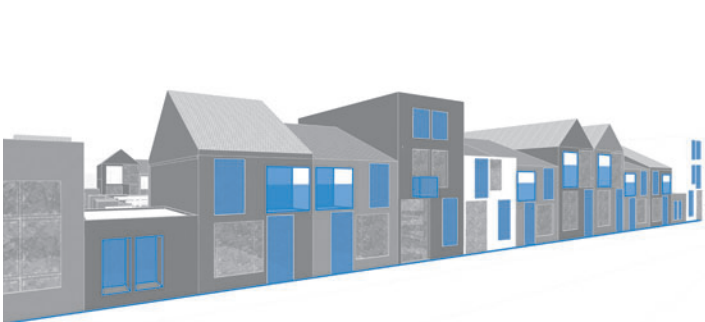
### Massa



geleding

hoekwoningen

individualiteit + accent

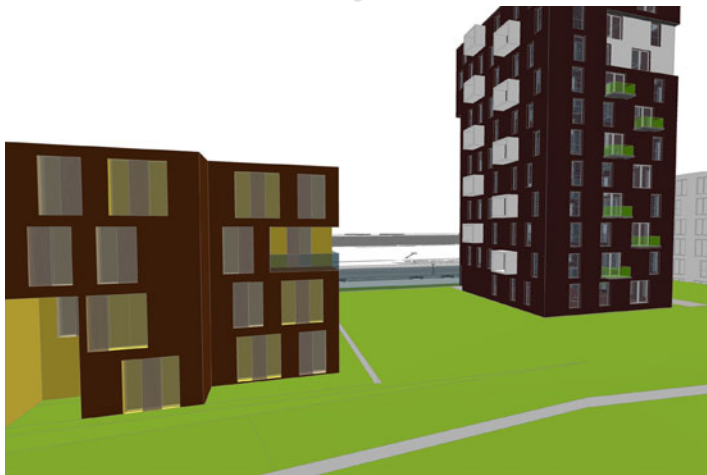
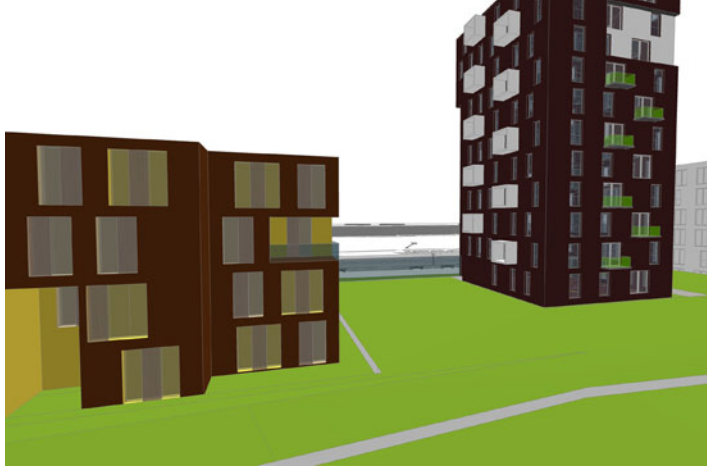


- gevelopbouw en geleding \*
- \* blok met sterke (verticale) geleding in de gevels.
  - \* diversiteit aan individuele, eigentijdse woningen (à la carte), waarbij iedere woning in principe anders dan de buurman kan zijn, maar verschillende vormen en elementen steeds terug kunnen komen
  - \* clustering van te veel gelijke woningen dient voorkomen te worden.
  - \* verbijzondering hoekwoningen met prominente, of juist subtiele architectonische accenten als erkers, dakranden of uitkragingen.
  - \* overgang tussen hoekwoningen en aangrenzende panden door een bebouwingswand van minimaal 1 bouwlaag, maar bij voorkeur meer bouwlagen

- plasticiteit \*
- \* geen sterke verspringen in voor gevels, in gevelsteenverband wel variatie en plasticiteit mogelijk
  - \* subtiel toepassen van architectonische accenten als; erkers, dakranden en uitkragingen.

- detaillering \*
- \* extra aandacht voor erkers en uitkragingen.
  - \* prominente of subtiele dakranden.

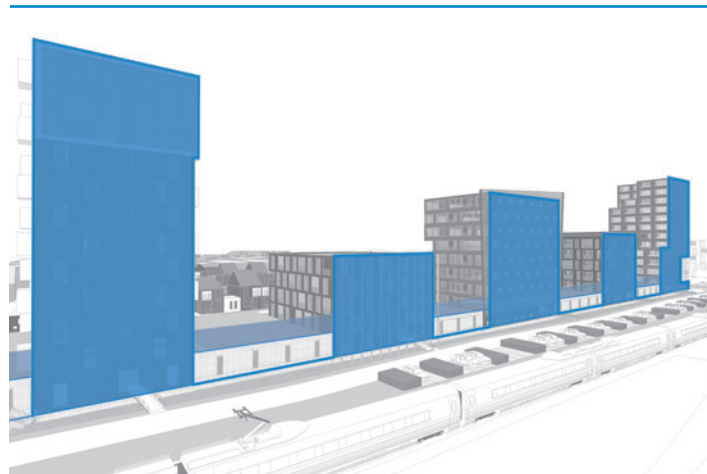
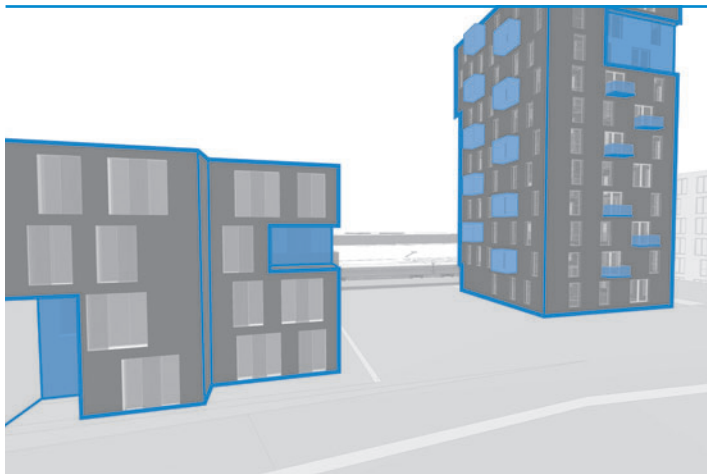
- materiaalkeuze en kleurgebruik \*
- \* baksteen in de tinten oranje-rood-bruin-paars-zwart.
  - \* incidenteel toegestaan een lichte /witte kleur als verrijking kan in stuc of in baksteen.
  - \* kozijnen van hout in een lichte / witte kleur.



plasticiteit

hoogtes

massa + vorm



# spoorzone bebouwing

## Ligging

rooilijn \* vaste rooilijn, afgestemd op de stramienlijnen van de parkeergarage.

bouwblok en zijdelingse afstand \* door de variatie in massa, vorm en hoogte en de positionering van de blokken kan slim worden ingespeeld op de schaduwval van naastgelegen bebouwing en openbare ruimte.

\* de positie van de gebouwen op de wal is nadrukkelijk afgestemd op het constructieve systeem van de onder gelegen parkeergarage, maar kent binnen dit stramien variatie in onderlinge afstand, diepte, grondoppervlakte en hoogte.

oriëntatie \* bebouwing alzijdig georiënteerd met aan de spoor kant een dove (maar geen blinde) gevel.

\* inpandige buitenruimtes bevinden zich aan de niet spoor kant in de vorm van loggia's, balkons en uitkragingen.

\* 2 entrees; een transparante entree aan spoorzijde (met bezoekersparkeren) en een entree aan groene wal.

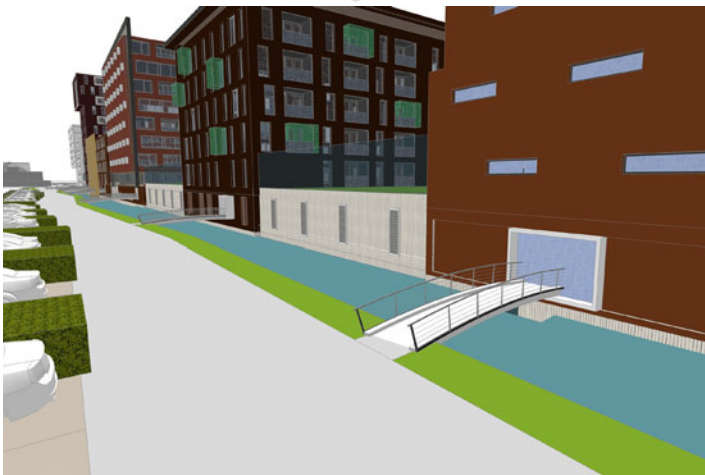
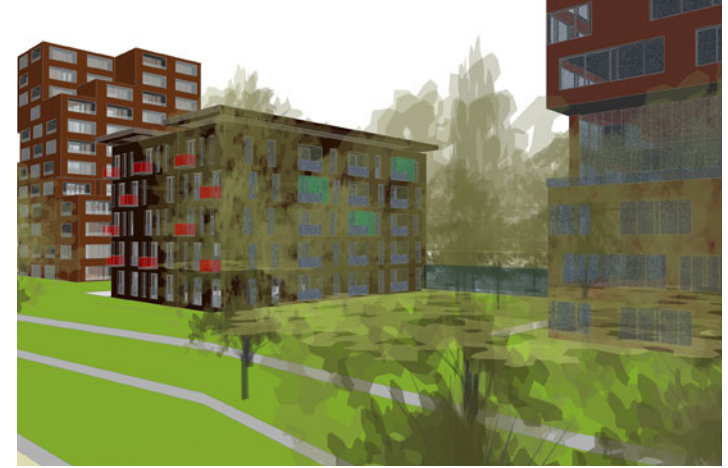
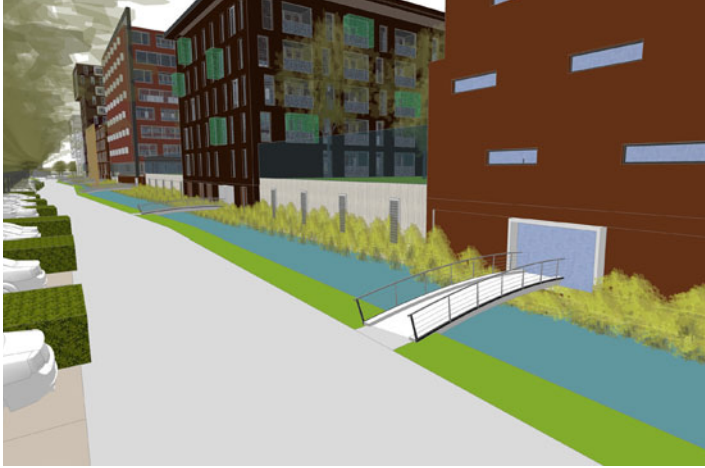
\* elk afzonderlijke gebouw is bijzonder en uniek en presenteert zich zowel aan het spoor als aan het achtergelegen woongebied.

bouwmassa \* afwisseling van hoge, slanke torens en bredere, lage bebouwing. De toren aan de groene reservering wordt gekenmerkt door een verjonging boven de vierde verdieping, zodat een slank en sculpturaal gebouw ontstaat. De toren aan de zijde van het station kent een kleine footprint, is een sculpturaal en vormt daarmee een slanke toren van 11 woonlagen.

bouwhoogte \* hoogteaccent aan de groene reservering en speelt in op de mogelijke toekomstige fietsroute en de aanwezige groenstructuur

\* begane grond zakt aan de spoorzone door de groene wal en vormt daarmee een entree aan het spoor.

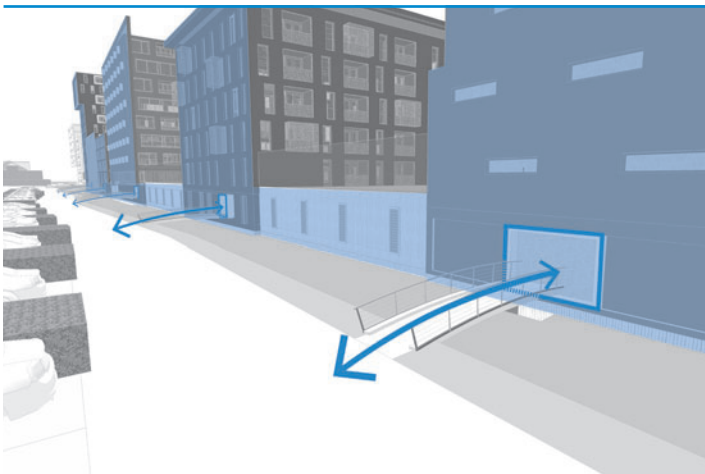
## Massa



entree + spoorzone

dove gevel

geleding





- gevelopbouw en geleding**
- \* de blokken hebben ieder een eigen, en unieke geleding die zowel horizontaal als verticaal mag variëren, waarbij de toren aan de groene reservering een blikvanger is die wordt gekenmerkt door een verjonging boven de vierde verdieping, zodat een meer sculpturale opzet van het gebouw ontstaat. Aan de spoorzijde is een hoge, slanke toren voorzien van 11 woonlagen.
  - \* individueel en karakteristiek vormgegeven bebouwingsobjecten.
  - \* verbijzondering met prominente, of juist subtiele architectonische accenten als loggia's, balkons, dakranden of uitkragingen aan de spoorzijde.
  - \* buitenruimte op begane grond als mee-ontworpen terrassen, vergelijkbaar met de balkons of een gemeenschappelijke, colletieve tuin die overloopt in de openbare ruimte van de groene wal
- plasticiteit**
- \* dove gevel aan spoorzone vraagt om bijzondere vormgeving en architectuur. Dit geldt ook voor de geluidwerende voorziening die om samenhang met de openbare ruimte moet worden ontworpen en samenhang zoekt tussen de wal en spoorzone
  - \* subtiel toepassen van architectonische accenten als; erkers, dakranden en uitkragingen, aan alle zijden
- detaillering**
- \* gebouwen steken aan de spoorzone door de wal waarbij de gevel subtiel doorloopt in de plint. Aandacht voor de vormgeving van de entree van de parkeergarage waarbij samenhang gezocht moet worden met de gevel van het gebouw, waarbij de gevel doorloopt in de plint
  - \* veel aandacht voor volume opbouw van de gebouwen
  - \* dakranden en uitkragingen
  - \* entree's van de appartementen die uitnodigend zijn en transparant ogen en via een bruggetje vanaf de spoorzijde worden ontsloten. De gevelarchitectuur loopt door tot de entree, die als bijzonder element een herkenbaar onderdeel van het gebouw is.
- materiaalkeuze en kleurgebruik**
- \* baksteen in de tinten oranje-rood-bruin-paars-zwart
  - \* incidenteel toegestaan een lichte /witte kleur als verrijking kan in stuc of in baksteen
  - \* kozijnen van hout in een rustige en dekkende kleurstelling

openbare  
ruimte



# omgeving johan de wittlaan

## openbare ruimte

sfeer, verharding, materiaal, identiteit

- algemeen \* Inrichtingskwaliteit vergelijkbaar met Waterrijk in Woerden
- begroeiing, groen en vegetatie \* royale groenstrook aan de Johan de Wittlaan met daarin aangeplante bomen, geven de laan een groen en statig karakter.
  - \* aangrenzend aan profiel langsparkeren in groene koffers d.m.v. lage hagen.
  - \* groen bomendak vormt een natuurlijk en organisch scherm tussen de bestaande context en het plan Campina.
  - \* binnen de overwegend stenige woonstraatjes is er ruimte voor het subtiel toepassen van stedelijk groen.
  - \* uniforme, groene erfafscheidingen en pergola's in binnenhof
- verharding en routing \* Johan de Wittlaan krijgt een nieuw profiel met aan weerszijden langsparkeerplaatsen vormgegeven aansluitend op de huidige bestrating (betonmateriaal). Het profiel is bij voorkeur een twee-richtingsprofiel, maar kan ook als éénrichtingsprofiel worden uitgevoerd.
  - \* autovrije, overwegend stenige (gebakken materiaal) en intieme woonstraatjes, waar kinderen voor de deur kunnen spelen vormen de route van Johan de Wittlaan naar autovrije, groene wal.
  - \* verharde parkeerhoven vormen de pit van de woonblokken, waarbij de verharding bestaat uit waterdoorlatende materialen in verband met waterbeheer
  - \* 'delfs stoepje' markeert subtiel de overgang tussen privé en openbaar en vormt een stenige voortuin aan de Johan de Wittlaan

# groene wal

## openbare ruimte

sfeer, verharding, materiaal, identiteit

- begroeiing, groen en vegetatie**
- \* geleidelijk oplopend, groen talud richting de spoorzijde.
  - \* dynamische spel van hellingbanen en trappen die subtiel spelen met de hoogteverschillen
  - \* inrichting bestaat uit een afwisseling van gras, beplanting en bomen
  - \* sterk contrast tussen intieme woonstraat en open groene ruimte
  - \* royale afmeting van de groene ruimte biedt mogelijkheden voor het aanplanten van grote bomen in een verhoogde bak boven een pilaar van de onderliggende parkeerkelder
  - \* de hoogteverschillen maken de ruimte geschikt als uitdagende speelplek voor de buurt
- verharding en routing**
- \* autovrij verblijfsgebied
  - \* langzaam verkeerverbinding parallel aan de bebouwingsrand aan de groene wal, is onderscheidend in kleur en materiaalgebruik, waarbij de fietsroute in asfalt duidelijk herkenbaar is.
  - \* wandelpaden, trappen en muurtjes van gebakken materialen

S  
K  
U  
T  
S  
D  
F  
O  
O  
H

# spoorzone

## openbare ruimte

sfeer, verharding, materiaal, identiteit

algemeen \*

De geluidwerende voorziening, tussen de appartementenblokken, dient in samenhang met de openbare ruimte van de spoorzone en groene wal te worden ontworpen en samenhang tussen de twee gebieden te zoeken. Een dichte muur leidt tot een ongewenste wand van 6 meter aan de Spoorlaan en is ongewenst

begroeiing, groen en vegetatie \*

de ruimte wordt begeleid door een afwisselende bebouwingswand. De gevels van de appartementen lopen door in de plint. De gebouwen zakken als het ware door de groene wal en oriënteren zich op deze spoorzone. De entree's zijn transparant en uitnodigend.

\* de entrees van de appartementenblokken op de groene wal worden bereikt door een afwisseling van verschillende karakteristieke bruggetjes over het water. Ieder woongebouw krijgt haar eigen herkenbare brug.

\* het profiel van de spoorzone is opgebouwd uit water langs de groene wal, een groen talud, een woonstraat, met her en der haaksparkeren en een groene overgang richting het spoor.

verharding en routing \*

de Spoorlaan wordt aan de zijde van het parkeren begeleid door een licht slingerende bomenlaan, het parkeren gebeurt tussen de bomen en onder het bladerdak, ingepast tussen hagen. De inrichting is informeel en maakt gebruik van het shared-space principe

\* de parkeergarage en groene wal zijn richting het spoor gesloten met een rechte wand, in verband met externe veiligheid en de geluidswering. Deze wand wordt architectonisch opgeknipt doordat de bebouwing er als het ware doorheen zakt en verder groen ingepakt door begroeiing van boven op de wal en door hoog opgaand riet. Op die manier krijgt de groene wal ook aan de spoorzijde een uitgesproken groene uitstraling.

\* de woonstraat biedt ruimte voor hulpdiensten en zorgt voor voldoende, bereikbaar oppervlaktewater voor bluswerkzaamheden en de benodigde waterberging.

\* Overwegend stenige (gebakken materiaal), waar mogelijk of nodig waterdoorlatend.

\* de woonstraat zal in de toekomst aansluiten op de te verlengde Johan van Oldenbarneveldlaan en een soort lusje rond het woongebied vormen. In de tijdelijke situatie dat het P&R terrein naast het stationsplein nog niet is herontwikkeld zal de woonstraat voor langzaamverkeer en hulpdiensten via een aansluiting op de fietsroute worden aangesloten aan deze zijde van het plangebied.

# groene reservering

## openbare ruimte

sfeer, verharding, materiaal, identiteit

- algemeen** \* groen plantsoen als toekomstige buffer naar de nog te ontwikkelen gronden ten oosten van het Campina-terrein.
- \* begeleidend bebouwing langs parallel lopende woonstraten sluit aan de oostzijde op termijn aan op de bebouwing aan de westzijde (deelgebieden Johan de Wittlaan en Spoorzone)
- begroeiing, groen en vegetatie** \* asymmetrisch profiel met hoofdroute langs de bestaande watergang en aan weerszijden parallel lopende straatjes
- \* Allure van een groen plantsoen als entree naar de parkeergarage en op termijn een belangrijke verbinding voor fietsers naar de overzijde van het spoor
- \* inrichting bestaat uit een afwisseling van gras, beplanting en bomen
- \* royale afmeting van de groene ruimte biedt mogelijkheden voor het aanplanten van grote bomen.
- verharding en routing** \* twee straten aan weerszijden van de waterloop met een groen talud. In de toekomst mogelijk een fietsroute onder het spoor door.
- \* langs de straten een trottoir en een brede groenstrook tussen woonstraat en woningen.
- \* wandelpaden en straten van gebakken materialen.

S  
K  
U  
T  
S  
D  
F  
O  
O  
H

