

# Binnenweg 18-20 | Maarssen

Beeldkwaliteitplan

**CONCEPT**



# COLOFON

## PROJECT

---

Beeldkwaliteitplan Binnenweg 18-20, Maarssen

Gemeente Stichtse Vecht

projectnummer: SR130139

## INITIATIEFNEMER

---

DAO Projectontwikkeling

## OPSTELLER

---

Buro SRO

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

T (030) 2679198

E [info@buro-sro.nl](mailto:info@buro-sro.nl)

## DATUM & STATUS

---

29 april 2015 CONCEPT

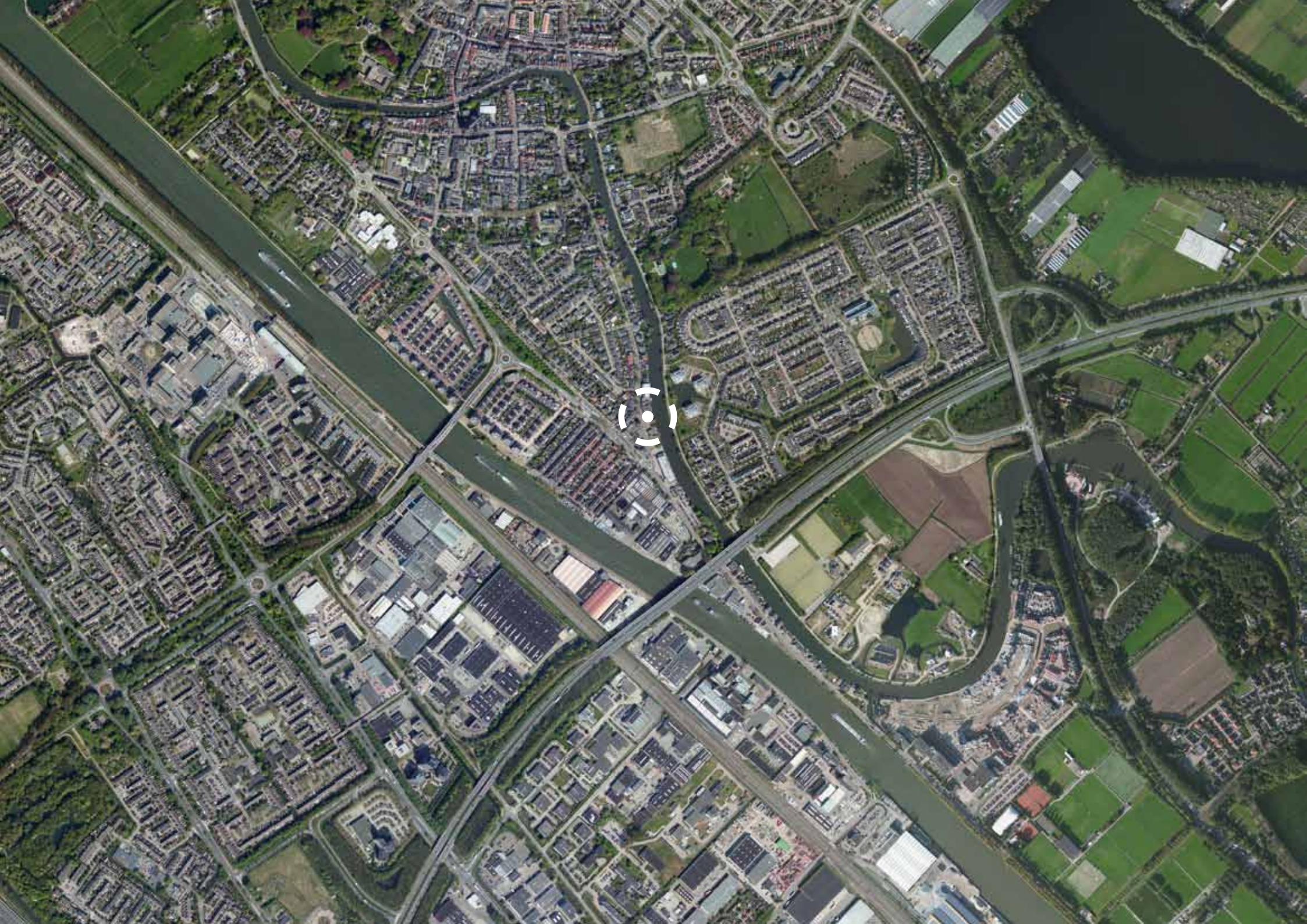


# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel	
<b>2. Bestaande situatie</b>	<b>11</b>
2.1 hoofdstructuur	
2.2 Binnenweg	
2.3 Plangebied	
2.4 Welstandsnota	
<b>3. Schetsontwerp</b>	<b>15</b>
3.1 Opbouw van de massa	
3.2 Situering van de massa	
3.3 Programma	
3.4 Inrichting van de buitenruimte	
3.5 Architectonisch concept	
<b>4. Beeldkwaliteit</b>	<b>19</b>
4.1 Massa en situering	
4.2 Architectuur	
4.3 Buitenruimte	







# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Aan de Binnenweg 18-20 was voorheen een garagebedrijf en tankstation gevestigd. Sinds enkele jaren staat het pand leeg. DAO heeft het voornemen om op deze locatie woningbouw te ontwikkelen. Het huidige bestemmingsplan laat deze bestemming echter niet toe. Om deze transformatie mogelijk te maken wil de gemeente Stichtse Vecht medewerking verlenen aan het veranderen van de bestemming. Hiervoor dient, naast een bestemmingsplan, ook een beeldkwaliteitplan opgesteld te worden.

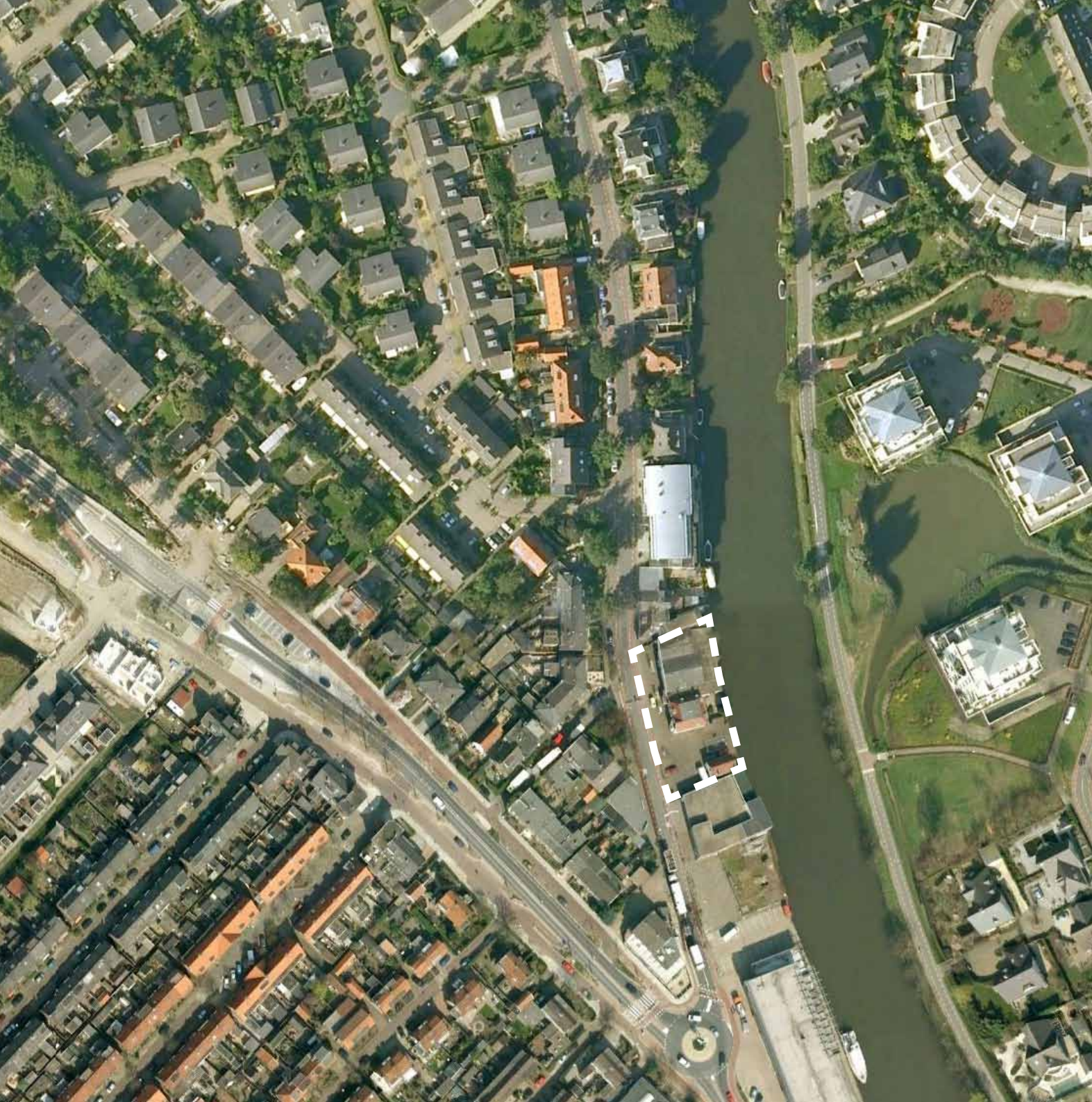
Het initiatief gaat uit van de sloop van de bestaande opstallen en de bouw van grondgebonden woningen. Vooruitlopend op dit beeldkwaliteitplan is reeds een schetsontwerp opgesteld voor de nieuwbouw. Over dit schetsontwerp is overleg gevoerd met de gemeentelijke welstandcommissie en de Vechtplassencommissie. Deze commissies staan in beginsel postief tegenover het gepresenteerde plannen.

Vanwege de bijzondere stedenbouwkundige situatie en de omvang van de ontwikkeling wil de gemeente graag de ruimtelijke randvoorwaarden voor deze ontwikkeling vastleggen. Uiteraard worden diverse zaken vastgelegd in het bestemmingsplan. Het is echter niet mogelijk om alle relevante aspecten te waarborgen in deze planvorm. Dit beeldkwaliteitplan vult daarom het bestemmingsplan waar nodig

aan en vormt uiteindelijk ook het beoordelingskader van de gemeentelijke welstandscommissie. Na vaststelling, als onderdeel van het bestemmingsplan, vervangt dit document dan ook de gemeentelijk welstandsnota voor deze specifieke ontwikkeling.

Het beeldkwaliteitplan moet enerzijds de ruimtelijke ambitie voor de herontwikking waarborgen. Anderzijds wil de ontwikkelaar enige ontwikkelingsvrijheid hebben om in de toekomst de nieuwbouwplannen aan te passen aan de veranderende wensen van de markt. In dit beeldkwaliteitsplan is gezocht naar een balans tussen deze twee uiteenlopende uitgangspunten.

Het beeldkwaliteitsplan bestaat allereerst uit een beschrijving van de locatie en de kwaliteiten daarvan. Vervolgens wordt het huidige schetsontwerp toegelicht. Uiteindelijk worden in het laatste deel van dit beeldkwaliteitplan de randvoorwaarden gegeven waarbinnen de plannen voor herontwikkeling verder uitgewerkt of aangepast kunnen worden. Hierbij gaat het onder andere om randvoorwaarden ten aanzien van de situering en opbouw van de massa, bouwhoogten, kapvormen, kleur en materiaalgebruik.



< luchtfoto plangebied



BESTAANDE SITAUTIE



## 2. Bestaande situatie

### 2.1 hoofdstructuur

De planlocatie maakt onderdeel uit van een oude lintstructuur die, aan de oostzijde, is opgespannen tussen de rivier de Vecht en de Binnenweg. De doorgaande Binnenweg komt ten noorden van het plangebied uit in het centrum van Maarssen-Dorp. Richting het zuiden staat deze route in verbinding met de Amsterdamsestraatweg die doorloopt tot in het centrum van de stad Utrecht. Ten oosten en ten westen van de lintstructuur liggen naoorlogse projectmatige woongebieden als onderdeel van de kern Maarssen-Dorp. Aan de oostzijde van de Vecht loopt tevens de, voor langzaamverkeer, doorgaande route Oostwaard langs de oever. Vanaf deze route is het plangebied dan ook goed ervaarbaar.

### 2.2 Binnenweg

Het beeld van het lint langs de Binnenweg bestaat over het algemeen uit gevarieerde bebouwing. Het karakter van deze route is echter niet eenduidig. Richting het centrum van Maarssen-Dorp bestaat de lintbebouwing voornamelijk uit vrijstaande villa's en twee-onder-één-kapwoningen omgeven met grotendeels groene private tuinen. Ter hoogte van het plangebied en verder richting de Amsterdamsestraatweg krijgt de route een industriële karakter. Langs dit deel van de route staat relatief veel bedrijfsbebouwing met beperkte, en over het algemeen verharde, buitenruimte.

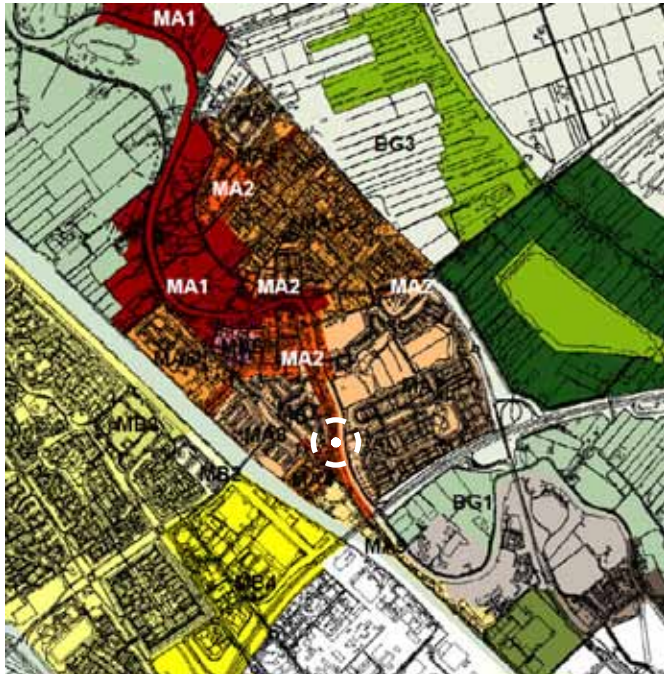
### 2.3 Plangebied

Het plangebied is momenteel bebouwd met een drietal gebouwen. Het gaat om een garage met daaraan vast een bedrijfswoning. Dit cluster staat in de noordoostelijke hoek van het perceel. De oostelijke muur van de garage vormt de oever van de Vecht. Los van dit cluster staat in de zuidwestelijke hoek nog een klein gebouwtje. Vrijwel het gehele terrein is verhard met een betonklinker bestrating.

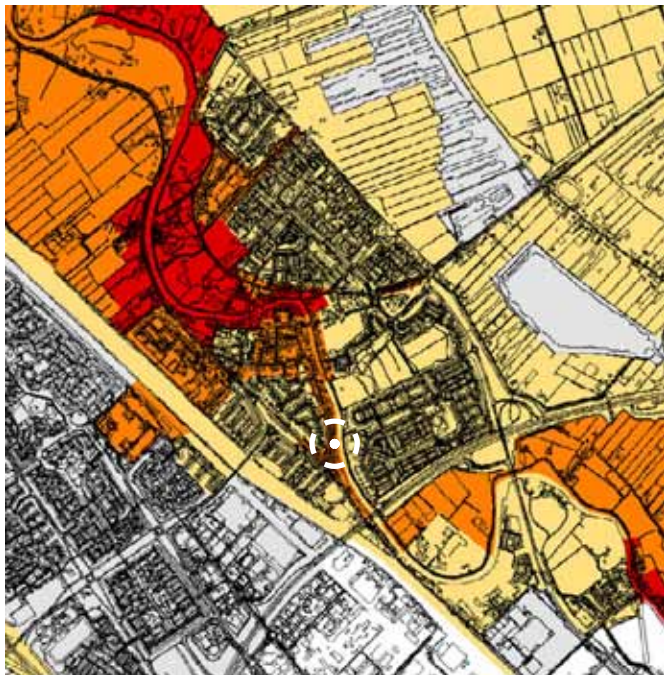
De garage bestaat uit één hoge bouwlaag. De woning en het losse gebouwtje uit één laag met kap. De woonbebouwing op de naastgelegen percelen ten noorden van het plangebied sluit hierop aan. De zuidelijke buurkavel is bebouwd met bedrijfsbebouwing in één en gedeeltelijk twee lagen.

### 2.4 Welstandsnota

De gemeentelijke welstandsnota bevat criteria voor de dorpslinten van Maarssen. De Binnenweg maakt hier onderdeel van uit. Een belangrijk uitgangspunt voor nieuwe bebouwing in dit deelgebied is het aansluiten op het kleinschalige en dorpse karakter en het oriënteren van de bebouwing op de belangrijkste openbare ruimte waaronder de rivier de Vecht. Gebouwen hebben bij voorkeur een onderbouw van één tot twee lagen met daar boven een kap. Ten aanzien van de massa wordt onder andere gesproken over individuele en afwisselende gebouwen met een nokrichting



Deelgebieden welstandsnota (MA2)



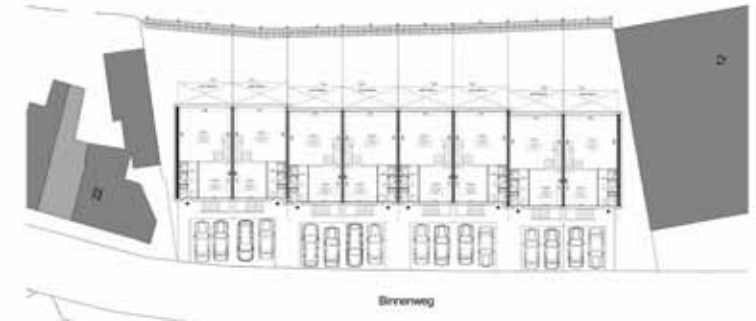
Welstandsregime (bijzonder)

evenwijdig aan de weg of verkavelingsrichting.

In het betreffende deelgebied geldt een bijzonder welstand-niveau. Dit wil zeggen dat extra inspanning nodig is ten behoeve van het behoud of versterking van de aanwezige kwaliteiten. Deze uitgangspunten vormen dan ook de basis voor dit beeldkwaliteitplan.



Beelden van het reeds opgestelde architectonisch schetsontwerp  
(nader uit te werken aan de hand van de richtlijnen in dit beeldkwaliteitplan)



Beganegrond van de nieuwbouw

Impressie van de beoogde massa



Nieuwe complex in de omgeving



# 3. Schetsontwerp

## 3.1 Opbouw van de massa

De nieuwbouwontwikkeling gaat uit van de realisatie van een achttal woningen. De massa van de woningbouw heeft een rechthoekig bouwvlak met een lengte van een kleine 50 meter en een diepte van circa 11 meter. De massa bestaat uit vier, soms licht van elkaar verspringende, bouwdelen. De deelmassa's onderscheiden zich door middel van een andere kapconstructie en goothoogte.

De hoogte van twee deelmassa's bestaat uit twee-en-halve bouwlaag met kap. Aan de Binnenwegzijde wordt de halve laag benut voor het creëren van een souterrain en aan de Vechtzijde ontstaan extra hoge tuinkamers grenzend aan de private buitenruimte. Naast deze twee deelmassa's is één andere deelmassa uitgevoerd met derde en vierde kaplaag. Het hoogste, vierde bouwdeel, bestaat uit vier-en-halve laag met platdak.

Door de opdeling van de massa in vier deelmassa's ontstaat een schaal waarmee de nieuwbouw zich voegt naar de omgeving. De hogere bouwhoogte van het complex ten opzichte van de omgeving is opgevangen in de getrapte opzet van het complex. Daarbij vormt het complex een intermediair tussen de grotere schaal van de industriële/bedrijfsbebouwing en de kleinschalige woningbouw die eveneens voorkomt in deze zone.

## 3.2 Situering van de massa

De beoogde massa ligt evenwijdig aan de Vecht en de Binnenweg. De afstand tussen de rivier de Vecht en de bouw-massa is ruim acht meter. Deze zone wordt ingericht als private buitenruimte van de nieuwe woningen. Aan de zijde van Binnenweg is 5,5 meter gereserveerd voor twee private haaksparkeerplaatsen per woning direct aan de rijbaan van de Binnenweg.

Met de situering van de massa ligt de nieuwbouw circa vijf meter terug ten opzichte van de aan de noordzijde gelegen woningbouw. Deze bestaande woningen grenzen met de voorgevel direct aan het trottoir. Ten opzichte van het bedrijfsgebouw ten zuiden van de ontwikkeling ligt de nieuwbouw eveneens terug. Het gaat daarbij om circa 2,5 meter. De nieuwe opzet sluit daarmee aan op de bestaande verspringende rooilijn in dit deel van de lintbebouwing langs de Binnenweg. De grotere afstand tot de openbare ruimte ten opzichte van de naastgelegen bebouwing speelt daarnaast in op de hogere bouw-massa van het nieuwe complex.

## 3.3 Programma

Het programma van de beoogde ontwikkeling bestaat uit acht grondgebonden woningen met een (parkeer)souterrain met daarboven een split-level woonlaag. Door de split-level oplossing ontstaat aan de straatzijde ruimte voor halfverdiept parkeren en aan de Vechtzijde een directe relatie met de private buitenruimte. De woningen hebben een beukmaat van 6,1 meter.

### 3.4 Inrichting van de buitenruimte

Aan de Vechtzijde liggen de acht meter diepe tuinen van de woningen direct aan de rivier de Vecht. Hier ligt tevens de mogelijkheid om een kleine aanlegsteiger parallel aan de oever van de Vecht te realiseren.

Aan de westzijde grenst het te ontwikkelen perceel direct aan de rijbaan van de Binnenweg. Ten noorden van het plangebied maakt een trottoir onderdeel uit van het straatprofiel, ten zuiden van het perceel is geen trottoir aanwezig. Binnen de plangrenzen is geen ruimte gereserveerd voor de aanleg van een trottoir.

Het parkeren wordt opgelost in de zone van vijf en halve meter voor de woning. De woningbreedte van 6,1 meter maakt het mogelijk twee parkeerplaatsen en een entreepad per woning te realiseren. De beoogde nieuwbouw gaat uit van twee parkeerplaatsen per woning, in totaal dus 16 parkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen zijn op maaiveld gesitueerd.

### 3.5 Architectonisch concept

Het architectonisch concept is gebaseerd op een typisch negentiende eeuwse industrieel complex. Met name langs kanalen en rivieren zoals de Vecht kwamen dergelijke complexen veelvuldig voor. Kenmerkend voor deze complexen is het samengestelde karakter en de grote diversiteit in de architectonische uitwerking van de verschillende bouwdelen.

Hoewel deze oude industriële complexen over het algemeen grootschaliger zijn dan woningbouw, is deze bebouwing nauw verwant aan het negentiende eeuwse woonhuis. Ook biedt de samengestelde verschijningsvorm de mogelijkheid om aansluiting te zoeken bij de maat en schaal van de aangrenzende (woon)bebouwing. Binnen het totale ensemble is het tevens mogelijk hogere bouwdelen te realiseren ter verbijzondering van het cluster.

De typische baksteenarchitectuur kent voornamelijk een verticale gevelgeleding met een sterke ritmiek. De mate van detaillering varieert sterk per bouwdeel en is rijk tot sober. Bij de beleving van deze ensembles spelen kappen en daken in verschillende uitvoeringen een belangrijke rol.







3D IMPRESSIE

BINNENWEG



REFERENTIEBEELDEN

Beelden van het reeds opgestelde architectonisch schetsontwerp  
(nader uit te werken aan de hand van de richtlijnen in dit beeldkwaliteitplan)

# 4. Beeldkwaliteit

## 4.1 Massa en situering

De beoogde ontwikkeling gaat uit één bouwvolume parallel aan de rivier de Vecht en de Binnenweg. Voor de kwaliteit van het straatbeeld is het wenselijk dat de nieuwbouw aansluit bij de maat en schaal van de omgeving. Vanuit dit perspectief kent de bouwmassa een opdeling in een vier-tal deelmassa's. Ten aanzien van de massa onderscheiden deze deelmassa's zich in hoogte en kapvorm.

De basismassa voor de nieuwbouw bestaat uit twee lagen met kap. Ten behoeve van het onderscheidende vermogen van de deelmassa's is het wenselijk ook hogere bouwdelen te realiseren. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om drie lagen of maximaal vier lagen. De hogere delen vormen echter altijd een logisch onderdeel van het geheel. Daarnaast dient een geleidelijke overgang te worden gecreëerd met de bebouwing op de naastgelegen percelen. Hogere bouwdelen op de hoeken van de nieuwbouw zijn daarom niet wenselijk.

De nieuwe complex ligt, in vergelijking tot de naastgelegen bebouwing, verder terug ten opzichte van de Binnenweg. Door deze terugliggende situering ontstaat de nodige ruimte in het profiel wat recht doet aan de beoogde massa van de nieuwbouw.

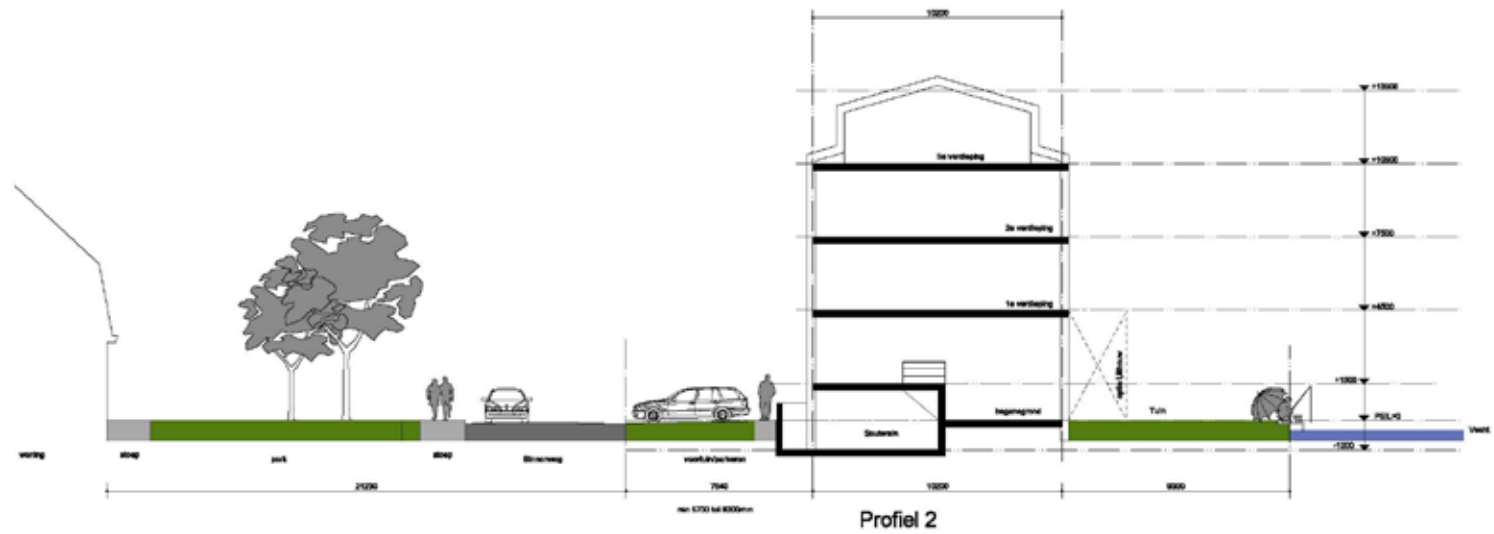
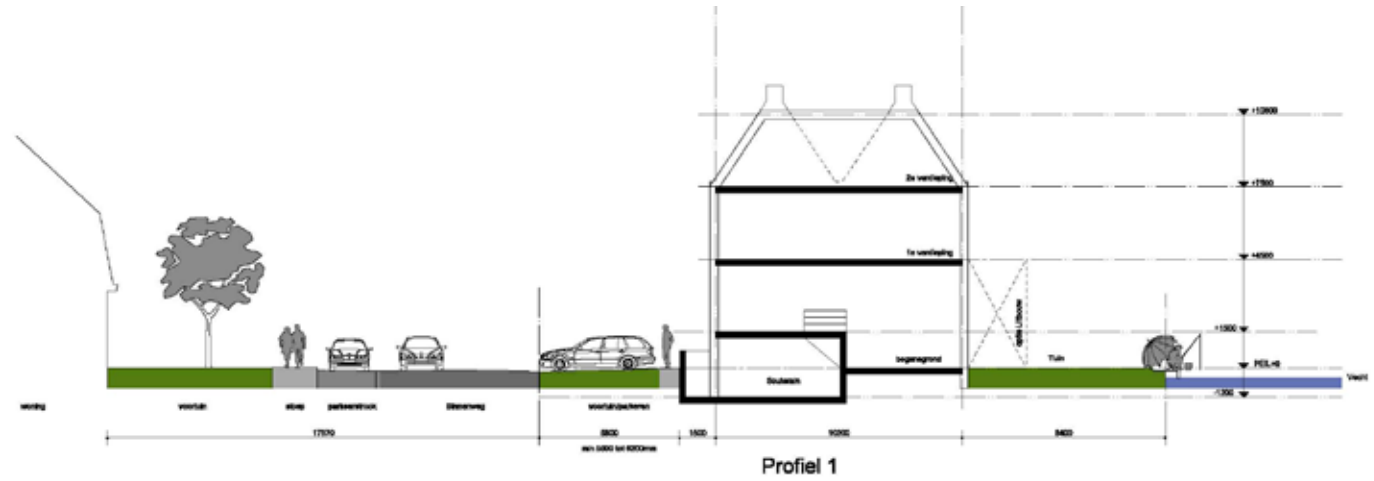
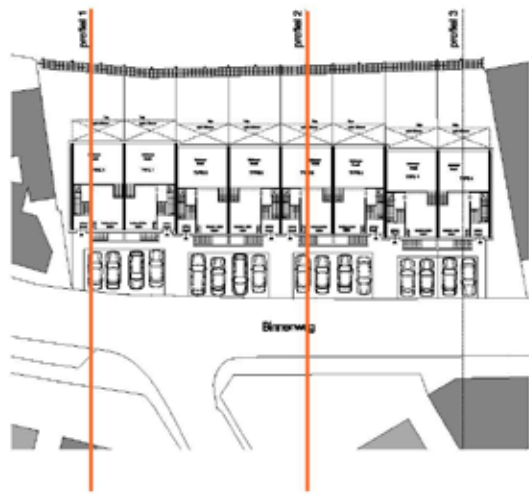
Aan de zijde van de Vecht is eveneens wenselijk enige afstand te creëren tussen de oever en de bouwmassa. Deze

ruimte krijgt als private buitenruimte een deels groen karakter. Hierdoor ontstaat meer ruimte in het momenteel grotendeels versteende beeld van de westelijke Vechtoever vanaf Oostwaard.

Voor het totaalbeeld zijn tevens de relevante randvoorwaarden vanuit het bestemmingsplan opgenomen.

Randvoorwaarden massa en situering;

- bouwvlak maximaal 50 bij 12 meter;
- 50% van de massa bestaat uit twee-en-halve laag met kap;
- 50% van de massa mag hoger worden uitgevoerd tot maximaal vier-en-halve laag;
- hogere bouwdelen minimaal vijf meter uit de zijgevel;
- bouwmassa onderverdelen in vier deelmassa's;
- deelmassa's onderscheiden zich op het niveau van de massa door middel van kapvorm, en/of goot- en/of nokhoogte en/of nokrichting en door licht verspringende gevels;
- de deelmassa's vormen altijd een samenhangend geheel;
- nokrichting altijd parallel of haaks op het bouwvlak;
- bebouwingsvrije ruimte van minimaal 8 meter tussen Vechtoever en bouwmassa.



Beelden van het reeds opgestelde architectonisch schetsontwerp  
 (nader uit te werken aan de hand van de richtlijnen in dit beeldkwaliteitplan)

## 4.2 Architectuur

Het architectonische concept van de nieuwbouw is gebaseerd op een 19de eeuwse industriële complex. Hieronder volgen een aantal randvoorwaarden die van belang zijn voor de verdere uitwerking van het architectonisch ontwerp. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden ten aanzien van de gevels en kleur- en materiaalgebruik;

Randvoorwaarden gevels;

- hoofdzakelijk een verticale geleding;
- ritmiek in raam- en deuropeningen per bouwdeel;
- verbijzonderen gevelopeningen door middel van detaillering
- ondergeschikte, rooilijn overschrijdende bouwdelen, zoals veranda en/of erkers alleen op de begane grond mogelijk;
- per bouwdeel aandacht voor de beëindiging van de gevel door middel van bijvoorbeeld een kroonlijst, gemetselde gevelbeëindiging of overstek;
- kozijnen met een fijne roedeverdlijng;
- detaillering van de gevel door middel van bijvoorbeeld een trasraam, rollagen, speklagen of bijzondere metselverbanden.

randvoorwaarden voor kleur- en materiaalgebruik;

- afwisseling tussen de verschillende deelmassa's;
- baksteen architectuur in een natuurlijke kleurstelling;
- natuurlijke materialen zoals natuursteen, hout en zink;

- hogere bouwdelen in een afwijkende 'lichtere' materialisering.
- toepassen van keramische dakpannen.

## 4.3 Buitenruimte

De inrichting van de buitenruimte draagt in belangrijke mate bij aan de beleving van de beoogde ontwikkeling. Bij de randvoorwaarden kan onderscheid gemaakt worden tussen de Vecht- en Binnenwegzijde.

Randvoorwaarden Binnenwegzijde;

- twee parkeerplaatsen per de woning haaks op de Binnenweg;

Randvoorwaarden Vechtzijde;

- bebouwingingsvrije ruimte met een deels groene inrichting;
- oever voorzien van een hardhouten steigers van maximaal 1,2m diep ten behoeve van een uniforme uistraling langs Vecht (conform gemeentelijke beleidslijn);
- eerste 2,5 meter erfafscheiding vanuit de gevel meentwerpen.



**[buro-sro.nl](http://buro-sro.nl)**

stedebouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement