

REALES



Pinkelseweg Deelgebied 1 – Haalbaarheidsovereenkomst

Bijlage 2 - Integrale plan-set

v.02 | 2026.08.04

Inhoudsopgave

01. Introductie

1.1 HOK/Masterplan

02. Programma

2.1 uitgangspunten

2.2 woningbouwprogramma

2.3 woningsectoren

2.4 gebouwhoogtes/massa

2.5 mobiliteit/parkeren

2.6 ontwikkeling burens

03. Stedenbouwkundig plan

3.1 concept

3.2 facetten kaarten

3.3 CRK-presentatie

04. Landschappelijk ontwerp

4.1 concept

4.2 hoogtekaart

4.3 waterretentie

4.4 duurzaamheid

4.5 profielen

05. Beeldkwaliteitsplan

5.1 uitgangspunten

5.2 concept

5.3 materialisatie

5.4 privaat – publiek

5.5 kozijnen en details

relatie met Masterplan Haveland

1. Introductie

introductie

1.1 HOK/Masterplan

Deze plan-set presentatie is bedoeld om als bijlage bij de Haalbaarheidsovereenkomst (HOK) te worden toegevoegd en heeft tot doel de huidige stand van de ontwikkeling van Deelgebied 1 Pinkelseweg vast te leggen. Met deze presentatie worden het tot nu toe uitgewerkte plan, de gemaakte keuzes en de daarbij behorende uitgangspunten en procesafspraken bestuurlijk geborgd.

Gedurende het ontwerpproces heeft doorlopend ambtelijke afstemming plaatsgevonden. De afrondende ambtelijke beoordeling van de voorliggende plan-set is voorzien vóór 7 mei.

De ontwikkeling aan de Pinkelseweg maakt onderdeel uit van het Masterplan Haveland, de gebiedsontwikkeling van het voormalige industrieterrein ten westen van Rheden, opgesteld in opdracht van de gemeente Rheden. De planvorming betreft Deelgebied 1 en wordt parallel ontwikkeld met één ander plan binnen dit deelgebied.

Deze plan-set vormt het kader stellende document waarin de uitgangspunten, ambities en ruimtelijke hoofdkeuzes voor het gebied zijn vastgelegd. Dit kader dient als basis en toetsingsgrondslag voor de verdere uitwerking in het stedenbouwkundig plan, het beeldkwaliteitsplan en het architectonisch ontwerp.



uitgangspunten en hoeveelheden

2. Programma

2.1 uitgangspunten

Het Masterplan Haveland betreft voor de gemeente Rheden een omvangrijke gebiedsontwikkeling. Deelgebied 1 Pinkelseweg vormt het eerste deelgebied dat concreet tot ontwikkeling wordt gebracht en fungeert daarmee als referentie en vertrekpunt voor de verdere gebiedsontwikkeling.

Voor dit deelgebied zijn de uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan parallel aan het ontwerptraject opgesteld, in samenwerking met de verschillende ambtelijke disciplines van de gemeente. Doel hiervan is om in een vroeg stadium te komen tot heldere, gedeelde en toetsbare randvoorwaarden voor de verdere planuitwerking. Gebaseerd op het Masterplan Haveland.

Deze uitgangspunten zijn in de afgelopen periode ontwikkeld en aangescherpt via schetssessies en gerichte één-op-één overleggen. De hieruit voortgekomen keuzes vormen het kader waarbinnen het plan is uitgewerkt en waarop het verdere ontwerp wordt beoordeeld en voortgezet.

2.2 woningbouwprogramma

In lijn met het Masterplan Haveland is gekozen voor een woonprogramma waarin appartementen en grondgebonden woningen worden gecombineerd. Deze mix sluit aan bij de gewenste differentiatie in woningtypen, doelgroepen en woonmilieus binnen Deelgebied 1.

In het Masterplan staat aangegeven dat er, gezien de huidige voorraad, een grote behoefte is aan appartementen. Een specifieke gewenste balans is verder niet vastgelegd. In het huidige plan is deze verhouding uitgewerkt tot circa 75% appartementen en 25% grondgebonden woningen. Hiermee wordt aangesloten bij de bestaande ruimtelijke context en de gewenste schaal en maat van het gebied, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Masterplan.

Deze verhouding vormt onderdeel van het vastgelegde ruimtelijk kader en wordt in de verdere uitwerking bewaakt, waarbij beperkte optimalisatie mogelijk blijft binnen de vastgestelde bandbreedtes.

2.3 woningsectoren

Conform artikel 2.2 van de Haalbaarheidsovereenkomst (HOK) wordt uitgegaan van een totaal woningprogramma van circa 270 woningen. De verdeling over de verschillende woningsectoren is als volgt vastgesteld:

- 35% van de woningen in het sociale segment;
- 30% van de woningen bestemd voor middeldure huur/koop;
- De overige woningen vallen binnen de vrije sector, zowel koop als huur.

Deze sectorverdeling sluit aan bij de gemeentelijke woonopgave en vormt een kaderstellend uitgangspunt voor de verdere planuitwerking. Tevens is afgesproken dat het sociale segment volledig voor de verhuur bestemd is. Als er sociale koop wordt voorzien komt dit uit het aandeel 30% betaalbare woningen.

Voor het sociale woningbouwprogramma wordt rekening gehouden met het scenario dat deze als geheel worden afgenomen door een woningbouwcorporatie, teneinde de kwaliteit, doelmatigheid en uitvoerbaarheid van dit segment te borgen.

2.4 gebouwhoogtes/massa

De toegepaste gebouvvolumes en bouwhoogtes zijn gebaseerd op het Masterplan Haveland en vormen een samenhangend geheel met de ruimtelijke hoofdstructuur van Deelgebied 1. De massaopbouw is afgestemd op de directe omgeving en draagt bij aan een geleidelijke overgang tussen verschillende schaalniveaus binnen het plangebied. De voorgestelde bouwhoogtes en volumes zijn:

- besproken en afgestemd met de stedenbouwkundige van de gemeente Rheden;
- getoetst aan de uitgangspunten van het Masterplan;
- en positief beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).

Met deze plan-set worden de bouwvelden, massaopbouw en bouwhoogtes als onderdeel van het ruimtelijk kader vastgelegd. Deze onderdelen vormen daarmee een bindend uitgangspunt voor de verdere uitwerking en worden niet opnieuw ter discussie gesteld, behoudens wijzigingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving of aantoonbare uitvoeringsbelemmeringen.



2.5 mobiliteit/parkeren

Het mobiliteitsconcept voor Deelgebied 1 is gebaseerd op het uitgangspunt van een autoluwe wijk, conform het STOMP-principe zoals vastgelegd in het Masterplan Haveland. Binnen dit concept wordt prioriteit gegeven aan lopen en fietsen, terwijl autoverkeer functioneel wordt ontsloten en geclusterd.

Snel verkeer en langzaam verkeer zijn van elkaar gescheiden. De Doctor Langemeijerweg en de Pinkelseweg fungeren als ontsluitingswegen voor het plangebied. Binnen de planlocatie worden geen nieuwe ontsluitingswegen voor autoverkeer toegevoegd. Wel worden twee oost-west georiënteerde fietsroutes opgenomen, waarmee de interne bereikbaarheid en de aansluiting op de omgeving worden versterkt.

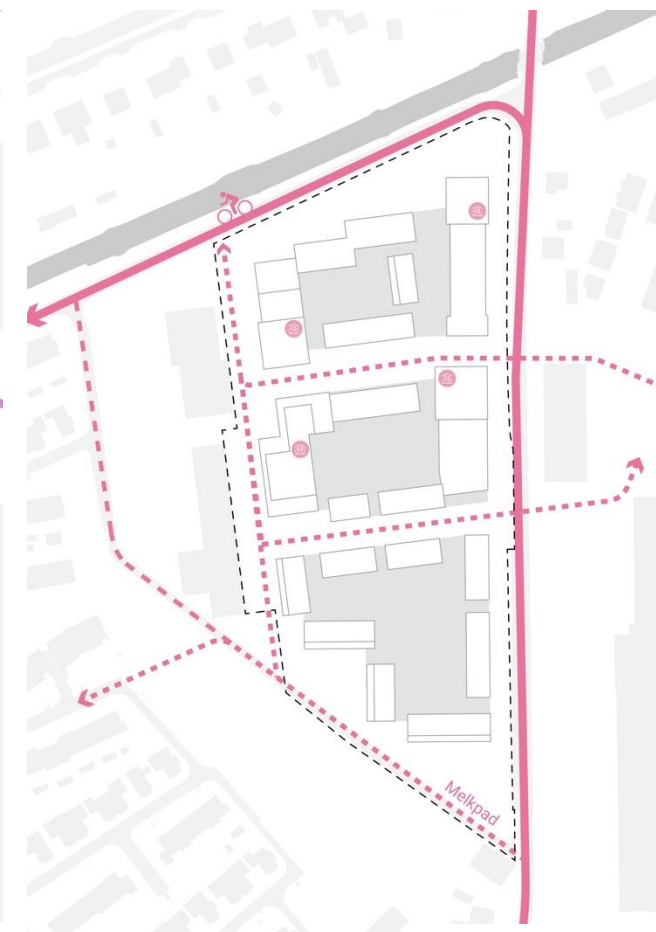
Bij het opstellen van het plan is expliciet rekening gehouden met de bereikbaarheid voor hulpdiensten, afvalinzameling en logistieke voorzieningen. Ter ondersteuning hiervan wordt aan de westzijde van het midden-blok een draaipunt gerealiseerd.



wandelpaden

LEGENDA

- wandelpad
- - - informele dwaalroute



fietsroutes

LEGENDA

- fietsroute op weg
- - - shared space fietsroute
- gebouwde fietsgarage

2.5 mobiliteit/parkeren

De parkeeroplossing is integraal onderdeel van het stedenbouwkundig concept, uitgaande van een totale parkeerbehoefte van circa 370 auto's. Bewoners parkeren is voorzien op de locatie zelf, onder de grond, of op het maaiveld. Bezoekers parkeren is voorzien aan de randen van de locatie en wordt als volgt ingericht.

- Noord-blok: ondergrondse parkeergarage voor bewoners met circa 135 parkeerplaatsen, met een in- en uitrit aan de Pinkelseweg;
- Midden-blok: gezamenlijke parkeergarage voor bewoners met circa 140 parkeerplaatsen, met een in- en uitrit aan de Pinkelseweg;
- Zuid-blok: 40 parkeerplaatsen op maaiveld, gesitueerd langs de Pinkelseweg, op eigen terrein of uit het zicht door middel van drive-in woningen;

De resterende bewoners parkeerbehoefte van het zuidblok wordt opgevangen in de parkeergarage van het midden-blok, waar een overschot van circa 55 parkeerplaatsen beschikbaar is.

Bezoekers parkeren wordt geconcentreerd langs de Doctor Langemeijerweg, met circa 45 parkeerplaatsen. Langs de Pinkelseweg worden uitsluitend parkeerplaatsen ten behoeve van mindervaliden, afvalinzameling en elektrisch laden toegestaan.

Afwijking Masterplan

De parkeeroplossing wijkt af van het Masterplan Haveland waar een 5 laags parkeerhub was gepland. In overleg met de gemeente is hiervan afgeweken ten behoeve van de haalbaarheid en het efficiënt gebruiken van de beschikbare ruimte, waarbij (half)verdiepte parkeergarages onder woningen als elegant alternatief wordt voorgedragen, die tevens aansluit bij het uitgangspunt van een autoluwe wijk.



2.6 ontwikkeling buren

Uitgangspunt van de ontwikkeling is om als zelfstandige wijk te kunnen functioneren binnen de context van Rheden. Stedenbouwkundig wordt er uiteraard wel van het project gevraagd om te reageren op haar directe omgeving. De ontwikkeling van de buren aan de westzijde is voor ons project daarin het belangrijkste element, maar niet de enige. Ook deelgebied 2, kan nog lang duren voor dit her ontwikkeld is.

Om als zelfstandige wijk te functioneren ongeacht het tempo van omliggende ontwikkelingen is er in overeenstemming met de gemeente gekozen om te werken met vier verschillende scenario's die reageren op de directe omgeving. De scenario's zijn:

Scenario 1: Ontwikkeling van de buren blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie op het moment dat onze ontwikkeling wordt opgeleverd.

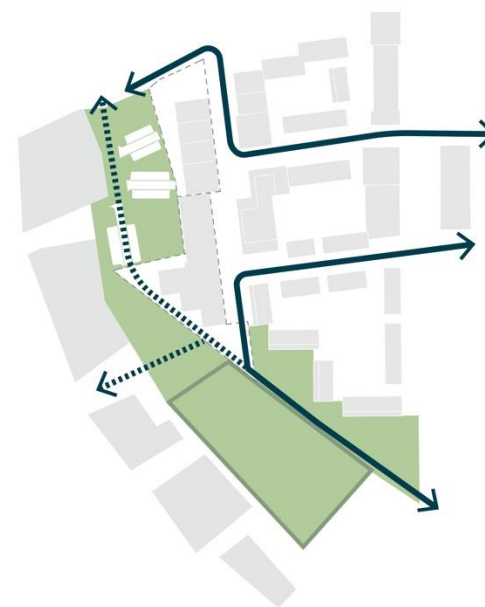
Scenario 2: Huidige bebouwing buren blijft deels in tact, functie veranderd naar woningbouw, circa 45 woningen

Scenario 3: Er wordt volledige sloopnieuwbouw gepleegd, functie veranderd naar woningbouw, circa 45 woningen. Structuur fabriekshal blijft zichtbaar

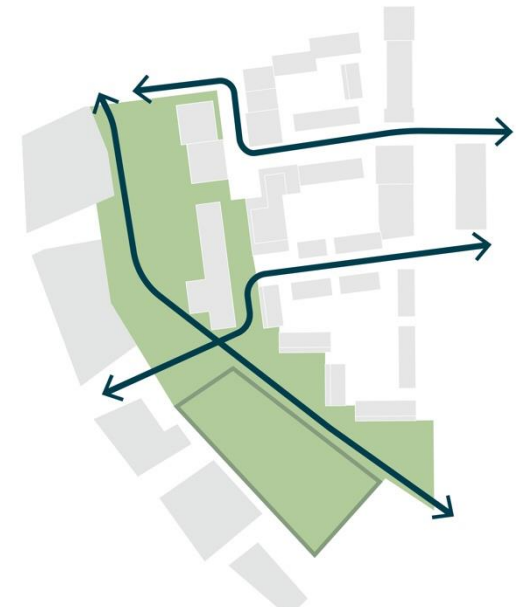
Scenario 4: Er wordt volledige sloopnieuwbouw gepleegd, functie veranderd naar woningbouw, circa 20 woningen en een basisschool waar de fabriekshal stond.

Waarbij scenario 1, gezien wordt als een logische eerste fasering, gezien het verschil in tempo en voortgang van beide plots.

Voor dit document werken we in alle tekeningen verder met scenario 2 als uitgangspunt, aangezien deze het meest in lijn is met de eind situatie zoals beoogd in het Masterplan Haveland.



scenario 1



scenario 2



scenario 3



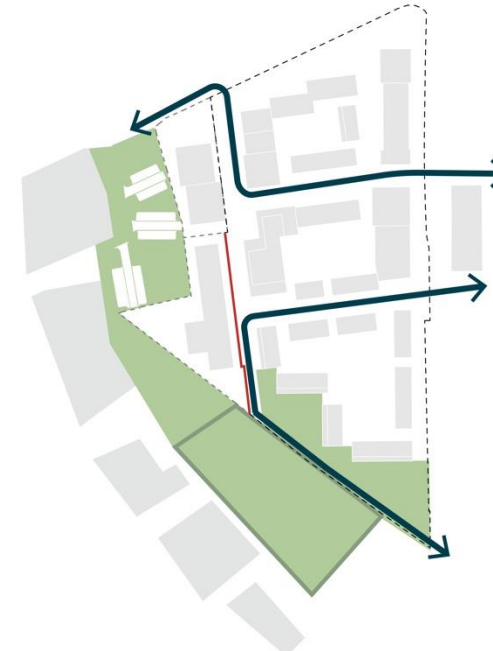
scenario 4

2.6 ontwikkeling buren

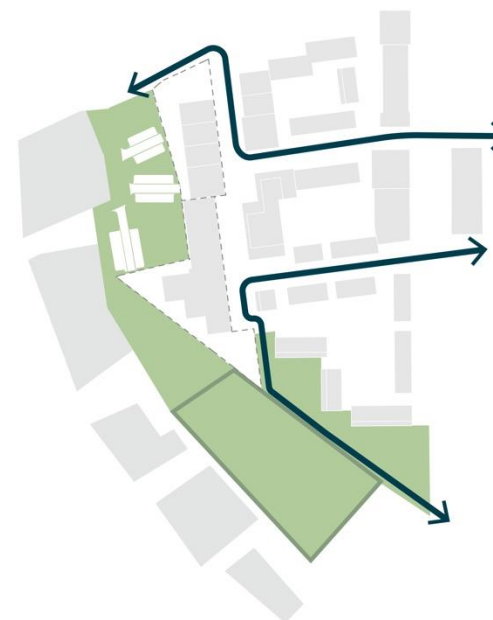
Scenario 1 levert aan de zuidkant van de erfgrans een situatie op die de zelfstandigheid van de ontwikkeling raakt. Uitgaande van de huidige situatie is het namelijk niet mogelijk om een fiets/wandelverbinding over het Melkpad te maken die doorloopt tot aan het treinstation. De oplossingsrichtingen, om toch deze verbinding mogelijk te maken, zien wij in deze voorgestelde opties.

Optie A: Komen tot een deal met de buren waarbij we een klein stuk van hun terrein kopen om de verbinding via het Melkpad mogelijk te maken. Dit is de meest wenselijke optie die de minste impact op het plan heeft. Komen tot een deal met de buren ligt voor de hand aangezien hun enige mogelijkheid tot ontsluiting loopt via ons terrein.

Optie B: Uitgaan van de huidige erfgrenzen ten koste van een aantal woningen. In dit scenario zal de verbinding tot stand komen op ons eigen terrein door de route een aantal meter op te schuiven. Deze verschuiving heeft tot gevolg dat er minimaal twee woningen verloren gaan ten opzichte van alle andere scenario's.



Optie A



Optie B

ruimtelijke vertaling programma

3. Stedenbouwkundig plan

3.1 concept

Reales is voornemens om binnen Deelgebied 1 circa 270 woningen te realiseren, verdeeld over drie woonblokken, in een mix van grondgebonden woningen en appartementen. Het stedenbouwkundig concept is gebaseerd op:

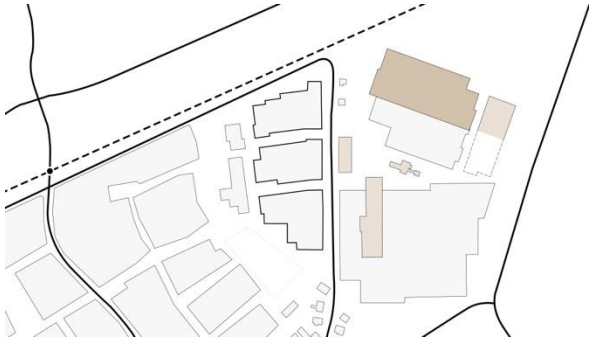
- De overgang tussen dorps wonen en industriële context;
- De ligging ten opzichte van de dorpskern, het spoor, station, begraafplaats, industriegebied Haveland en de Veluwezoom;
- Het benutten van historische structuren en stedenbouwkundige contouren in het gebied;
- Een zelfstandige wijk die rekening houdt met de veranderende omgeving waar ze in ligt.

Het plan wordt gekenmerkt door een heldere hoofstructuur, een autoluwe opzet en een sterke samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte, groen en water. De gekozen opzet legt daarmee de basis voor een samenhangende, toekomstbestendige woonomgeving die past binnen de ambities van het Masterplan Haveland.

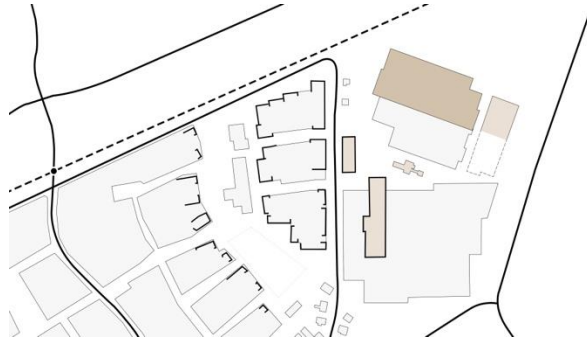


plankaart

3.1 concept



Het formaat van de drie woonblokken is gebaseerd op het formaat dat de industriële bebouwing en de woningblokken in het dorp met elkaar gemeen hebben, waarmee deze nieuwe wijk zacht landt op zijn locatie.



De individuele gebouwen reageren qua maat op de aangrenzende bestaande bebouwing. Richting de industrie kan hier dus een groter volume tegenover staan dan in het zuiden langs het Melkpad.



De introductie van drie sfeergebieden komt voort uit aangrenzend landschap. De Veluwe Zoom aan de noord kant, de stadsloper die de verbinding is naar het plein in Deelgebied 2 en de parksfeer die aansluit op de IJsseloevers.



Het toevoegen van de oost-west fietsroutes gebeurt door bestaande historische routes in het dorp door te zetten als logische nieuwe stap. Beide routes leiden naar Deelgebied 2 waar ze samenkomen op het toekomstige centrale plein van de wijk.

Afwijking Masterplan

Door in de basis drie woonblokken te ontwerpen als voor de bebouwing wijkt af van het Masterplan Haveland. Waarin zes woonblokken het uitgangspunt was. Hiervoor is gekozen puur uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en na analyse waaruit een noord-zuid verkeersroute niet direct als opdeling voor blokken hoeft te dienen.



stedenbouwkundig plan

3.2 facetten kaarten

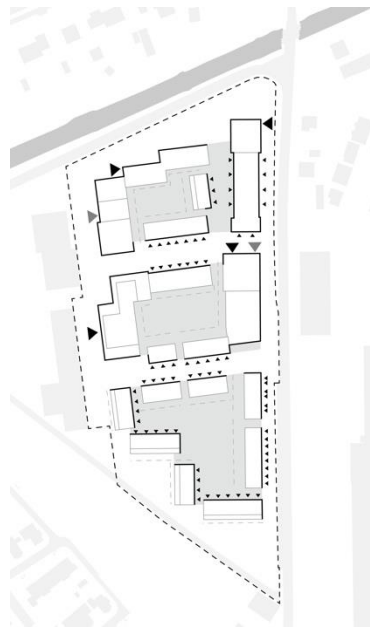
Bijgevoegde kaarten lichten steeds een andere laag van het stedenbouwkundig plan toe, met de bijbehorende uitgangspunten.

Het verschil in maaiveld hoogte van noord naar zuid. De zichtlijnen die ontstaan. De manier van hemelwater opvangen en de posities van de entrees hangt allemaal met elkaar samen en is op elkaar afgestemd.

Het aanpassen van één van deze elementen heeft daarmee ook zijn weerslag op alle andere onderdelen.

Door het per element weer te geven houden we grip op de integraliteit van alle onderdelen en borgen we een balans in het stedenbouwkundige plan.

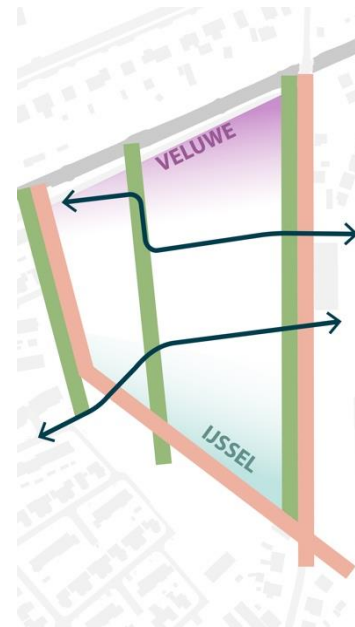
De gekozen opzet legt daarmee de basis voor een samenhangende, toekomstbestendig stedenbouwkundig plan dat past binnen de ambities van het Masterplan Haveland.



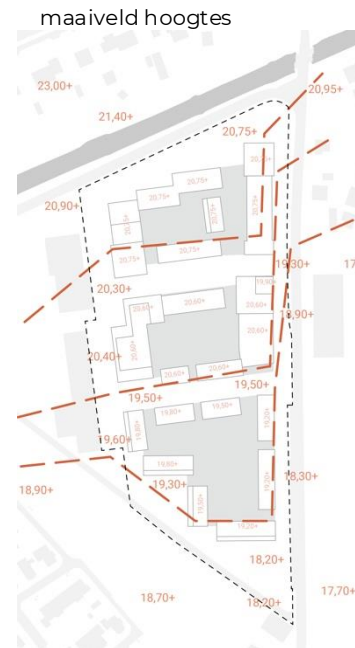
oriëntatie en entrees



hemelwater opvang



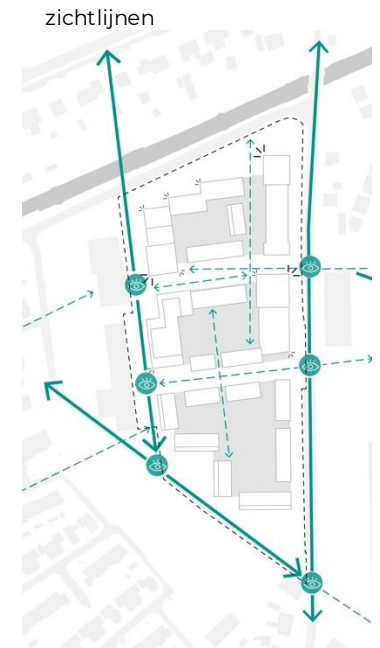
natuurlijk verloop



maaiveld hoogtes



bomen



zichtlijnen

3.3 CRK-presentatie

De samenwerking tussen de gemeente en Reales heeft geleid tot uitgangspunten die we vertaald hebben naar het stedenbouwkundig plan. Dit plan hebben we gezamenlijk voor advies gepresenteerd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).

De feedback die we hierop ontvingen was positief en het ontwerp is aangehouden. Wij hebben hieruit de conclusie getrokken dat de uitgangspunten en het concept stedenbouwkundigplan akkoord zijn bevonden.

Uiteraard zijn er ook aandachtspunten. De meeste punten zijn van dien aard dat ze in de verdere uitwerking en verdieping van het ontwerptraject worden opgenomen, of nu al zijn verwerkt. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Behoud van de huidige loods op het plot van de burens;
- De samenhang tussen het zuidblok en beide andere blokken verbeteren;
- Integraliteit van de groen- en waterstructuren bewerkstelligen;
- Aandacht voor overgangen private- en publiek ruimte.

Van deze opmerkingen zijn inmiddels het integreren van de groen- / waterstructuren, net als de stedenbouwkundige aanpassingen aan het zuid blok reeds verwerkt. De integratie van het zuid-blok en overgang privaat/publiek wordt in het BKP geborgd, in afstemming met de verschillende ambtelijke disciplines.

Andere aandachtspunten richten zich meer op de directe context van locatie. Hier hebben wij zelf geen, of beperkte invloed op en is het aan de gemeente en eigenaren om duidelijkheid te verschaffen. Denk daarbij aan:

- Het tempo waarmee Haveland Deelgebied 2 wordt ontwikkeld;
- Het wel, of niet verplaatsen van een basisschool naar het perceel van de burens;
- Het behouden van de industriële bebouwing op het naast gelegen perceel.

Van hoog naar laag

4. Landschappelijk ontwerp

4.1 concept

Het landschappelijk ontwerp en stedenbouwkundig plan liggen in elkaars verlengde en zijn op basis van dezelfde uitgangspunten opgesteld. Voor het landschap zijn er andere elementen waar de nadruk op ligt in de uitwerking. De belangrijkste zijn:

- Groenstructuren als verbindend element tussen de blokken;
- Van hoog en droog (Veluwe), naar laag en nat (IJssel);
- Opvangen hemelwater op eigen terrein.

Auto's rijden niet door de wijk en worden geparkeerd langs de randen, waarmee in het openbaar gebied ruimte wordt vrij gemaakt voor een aantrekkelijke groene binnen wereld. Deze verschillende ruimtes worden verbonden door een wandel/dwaal route die de individuele blokken en de begraafplaats als landschappelijke elementen met elkaar verbindt.

De blokken hebben door hun stedenbouwkundige opzet elk hun eigen karakter waar het landschapsontwerp op reageert:

- Noord-blok: bestaat uit een gesloten woonblok met binnentuin en een interne straat. De binnentuin richt zich op de mensen die er omheen wonen, niet op openbaar gebruik. De interne straat vormt het beginpunt voor de wandelroute die leidt naar de bezoekers parkeerplaatsen voor de hele wijk in de noordelijke richting en naar het park van het midden-blok in de zuidelijke richting.

- Midden-blok: door de bebouwing langs de randen te plaatsen ontstaat er een centrale binnentuin met een openbaar karakter. De interne straat (noord-blok) is direct verbonden met dit park. De verbinding met het zuidblok ligt diagonaal aan de andere zijde, waarmee mensen uitgenodigd worden in deze groene ruimte te verblijven.
- Zuid-blok: dit blok heeft geen parkeergarage waardoor het een hybride ruimte wordt waar bewoners parkeren en groenruimte meer wordt betrokken bij individuele woningen. Met half verharding en inzet van struiken wordt getracht de parkeerplaatsen zo goed mogelijk te integreren. De dwaalroute loopt door een groen pleintje, centraal in het blok gelegen. Vanuit hier wordt de verbinding gemaakt met de begraafplaats.

Alle uitgangspunten zoals in dit hoofdstuk geformuleerd dienen als uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het landschappelijk ontwerp en worden in de basis niet opnieuw ter discussie gesteld, behoudens wijzigingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving of aantoonbare uitvoeringsbelemmeringen. Daar voegt de gemeente aan toe dat er wel, binnen de grenzen van redelijkheid en billijkheid, ruimte moet blijven om echte ontwerpfouten of sterk ongewenste situaties bespreekbaar te houden, met een integrale blik en onder beheer en en besluit van de projectverantwoordelijke.

landschappelijk ontwerp

4.1 concept



4.2 hoogtekaart

De overgang van de hoger gelegen Veluwezoom naar de lager gelegen IJssel, zorgt voor een natuurlijk verloop in de maaiveldhoogtes. Tussen het hoogste punt aan de noordkant en het laagst gelegen punt in het zuiden, zit meer dan drie meter hoogteverschil.

Het landschappelijke ontwerp omarmt dit hoogte verschil, door met beplanting en bomen in het noorden aan te sluiten bij de vegetatie van de Veluwezoom.

Regenwater wordt over het hele terrein opgevangen en naar het laagste punt in het zuiden gevoerd door een systeem van regentuinen, goten en cascade greppels en wadi's waar het water in de onverharde grond kan zakken of verder het HWA riool ins troomt. Hiermee ontstaat aan de zuidzijde een natte groene omgeving met wadi's die soms droog staan en op ander momenten water vasthouden. Met gebruik van bijbehorende inheemse beplanting refereert dit gebied aan de IJssel en haar oevers.



maai veld hoogtes

4.3 waterretentie

In het kader van de toekomstbestendig ontwerpen is in het landschap rekening gehouden met de eisen die worden gesteld aan hemelwatercompensatie. Hiertoe moet op eigen terrein, een T 100 + 10% regenbui worden opgevangen. Dit komt neer op de compensatie van 60mm/m² verhard oppervlak. Voor openbaar gebied is deze eis 80mm/m² verhard oppervlak. Het ontwerp kent circa 70% verhard oppervlak en 30% onverhard oppervlak. Waarbij het parkeerdek van het midden en noord-blok als verharding worden gerekend. Zie de bijbehorende berekeningen in bijgevoegde tabel. De getroffen voorzieningen zijn berekend op deze hoeveelheid hemelwatercompensatie.

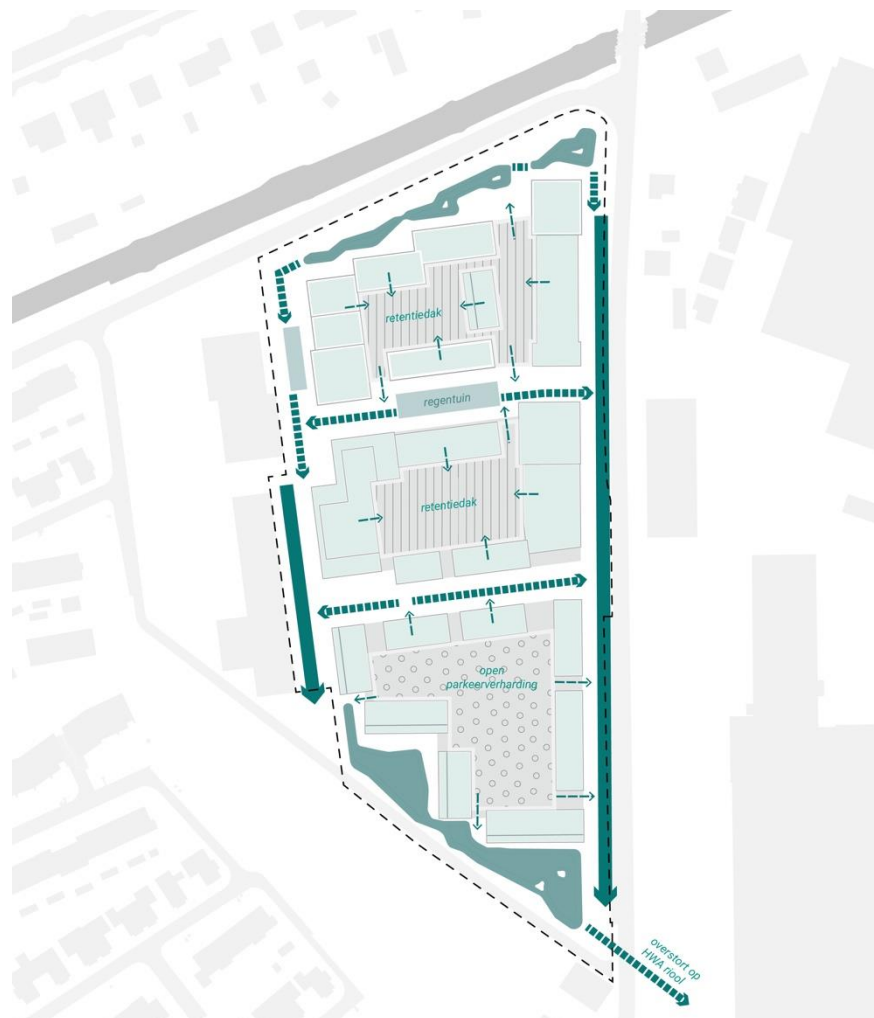
Met de parkeergarages op het noord- en midden-blok wordt het hemelwater van alle daken volledig afgevoerd naar het parkeerdek waar retentiekragen het water opvangen en gereguleerd afvoeren naar de regentuinen, goten en greppels die onderdeel zijn van het straat profiel in de oost-west fietsroutes. Deze wateren op hun beurt weer af op de greppels die in de noord-zuid richting lopen naar de wadi's aan de zuid kant van de locatie waar het de grond inzakt.

Door de hemelwatercompensatie integraal op te nemen in het landschapsontwerp vormt dit een aantrekkelijk onderdeel van de wijk die bijdraagt aan het verwerken van stortbuien en het opvangen van lange droge periodes in de zomer.

Locatie	Oppervlak uitgeefbaar	Verhard Oppervlak	Opgave 60 mm	Berging in plangebied	
Blok noord	5.520 m2 <i>(gehele plot)</i>	5.520 m2	330 m3	Op gebouwdaken: 3340 m2 à 20 mm:	50 m3
				Retentie binnentuin: 2235 m2 (retentiekragen 130 mm):	290 m3
					340 m3
Blok midden	5.090 m2 <i>(gehele plot)</i>	5.090 m2	305 m3	Gebouw daken 3150 m2 à 20 mm:	60 m3
				Retentie binnentuin: 1940 m2 (retentiekragen 130 mm):	250 m3
					310 m3
Blok zuid	4.200 m2	4.000 m2 <i>95 % verhard</i>	240 m3	Gebouwdaken plat: 1450 m2 à 20 mm:	30 m3
				Retentiekragen privé in tuinen 130 m3 en onder terrassen 80 m3	210 m3
					240 m3
totaal		14.610 m2	925 m3		
Aanvullend vanaf uitgeefbaar naar openbaar gebied		15.410 m2	20 mm		
Berging in og			310 m3		
Openbaar	Oppervlak	Verhard oppervlak	Opgave 80 mm	Berging	
Openbaar gebied	15.130 m2	6.100 m2	490 m3	Greppels <i>(gestuwd)</i>	100 m3
				Regentuinen, incl. substraatlaag	150 m3
				wadi Melksteeg 40 cm diep	300 m3
				wadi Dr. Langemeijerweg	100 m3
				onder open verhardingen en P-plaatsen (<i>waterbergende fundering 750 m2</i>)	150 m3
Totaal plangebied	29.732 m2		800 m3		800 m3

Waterretentie berekeningen

4.3 waterretentie



Schematische weergave waterretentie



Onderbouwing hoeveelheden

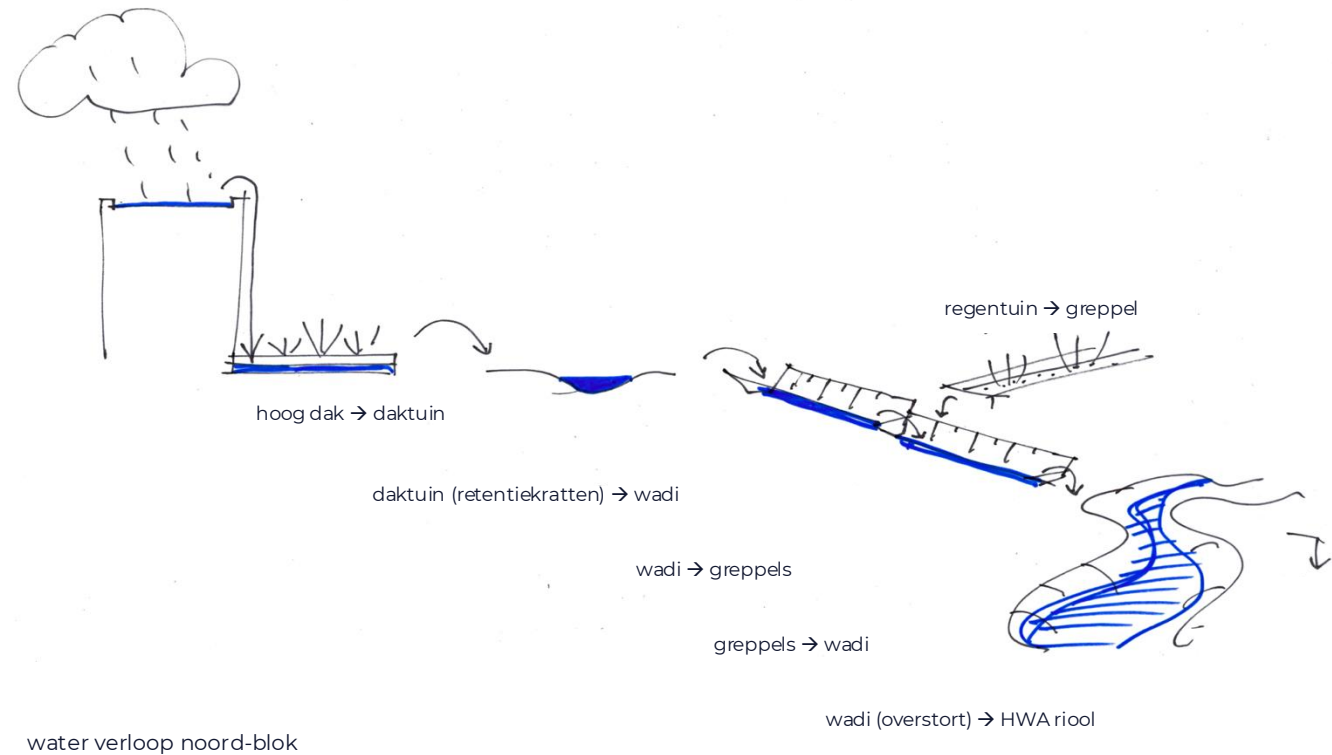
4.4 duurzaamheid

Uitgangspunt voor duurzaamheid is om een ontwerp op te leveren dat volledig in lijn is met alle randvoorwaarden zoals deze worden geformuleerd door de rijksoverheid en aangevuld met lokaal beleid.

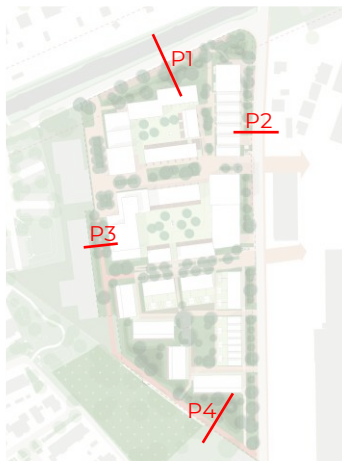
Stedenbouwkundig betekent dit dat er rekening is gehouden met de oriëntatie van gebouwen ten opzichte van elkaar en van de zon. Daarmee kan het energie verbruik en opwekking worden geoptimaliseerd.

Zoals in de vorige paragraaf nader toegelicht wordt er op landschappelijk niveau rekening gehouden met het opvangen van steeds vaker voorkomende stortbuien en langere periodes van extreme droogte. Hittestress speelt dan ook een bepalende rol in de inrichting van de openbare ruimte waar voldoende schaduw plekken worden ontworpen om hittestress tegen te gaan.

Er is een duidelijk verschil qua landschap tussen de noord en zuid randen van de locatie. Dit wordt onderstreept met bijpassende inheemse vegetatie die de biodiversiteit versterkt.



4.5 profielen



REALES



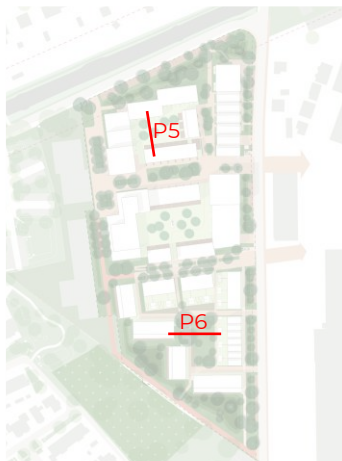
Reales Development

landschappelijk ontwerp

4.5 profielen



P5: Openbare binnentuin noord-blok



P6: Openbare binnentuin zuid-blok

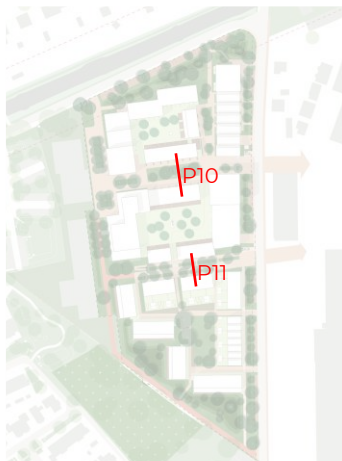
4.5 profielen



4.5 profielen



P10: route tussen noord en midden-blok



P11: route tussen midden en zuid-blok

kwaliteit van de omgeving borgen

5. Beeldkwaliteitsplan

5.1 uitgangspunten

Het Masterplan Haveland beperkt zich op het gebied van beeldkwaliteit tot het benoemen van een stoere wijk met een industrieel karakter.

In samenwerking met de verschillende ambtelijke disciplines is ingezet op een beeldkwaliteitsplan (BKP) dat de logische verdiepingsslag is van het stedenbouwkundige plan. Waarin de overgang van dorps naar industrieel een leidend thema is.

Dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd voor stedenbouw, landschap en architectuur. Zodat er samenhang ontstaat tussen de drie blokken onderling. Op gebouwniveau verschillende volumes op elkaar kunnen reageren qua vormtaal en materialisatie en er een spannend homogeen gevelbeeld ontstaat.

Al deze esthetische uitgangspunten samen moeten de kwaliteit van de openbare ruimte, het karakter van de wijk en de verankering in de omgeving versterken.

De uitgangspunten zoals in dit hoofdstuk geformuleerd, zijn in de afgelopen periode ontwikkeld en aangescherpt via een schetssessie en gerichte teams overleggen. De hieruit voortgekomen keuzes vormen het kader waarbinnen het plan is uitgewerkt en waarop het verdere ontwerp wordt beoordeeld en voortgezet.

5.2 concept

Het concept van het BKP vloeit voort uit het stedenbouwkundig plan en is een verdiepingsslag gebaseerd op dezelfde uitgangspunten. De focus voor het BKP ligt op de volgende elementen:

- overgang dorp industrie;
- verankeren Deelgebied 1 in omgeving;
- randen langs Pinkelseweg;
- overgang publiek/privaat
- samenhangende variatie in het gevelbeeld

5.2 concept

Met dit concept trachten we verschillende sferen te creëren, door de gebouwen onderling en met de directe omgeving een relatie aan te laten gaan. Doormiddel van vormtaal en materialisatie. Met als doel aan te sluiten op de bestaande kwaliteiten van de omgeving.

Zo ontstaat er een eenheid langs de Pinkelseweg, krijgen de woningen langs het Melkpad hun eigen identiteit en ontstaat er een binnenwereld van grondgebonden woningen die een verwantschap hebben. Ook de twee hoogste gebouwen, die aan weerszijde van de locatie staan, vormen een duo door hun afwijkende positionering, vormtaal en indeling.

Deze sferen overstijgen de individuele blokken waarmee eenheid wordt bereikt binnen de locatie.

Het gevarieerde beeld van de verschillende randen komt ook terug in het beoogde gevelbeeld. Zo reageren de woningen aan de noordelijke rand op de natuur van de Veluwe met verticale lijnen in het gevelbeeld. Waar de gebouwen langs de Pinkelseweg reageren op de industrie die er tegenover staat. Met industriële maat, zaagtand daken en ritme.

Door te kiezen voor hetzelfde palet aan materialen, kleurstellingen en details ontstaat er toch een leidend thema die de hele wijk met elkaar verbindt.



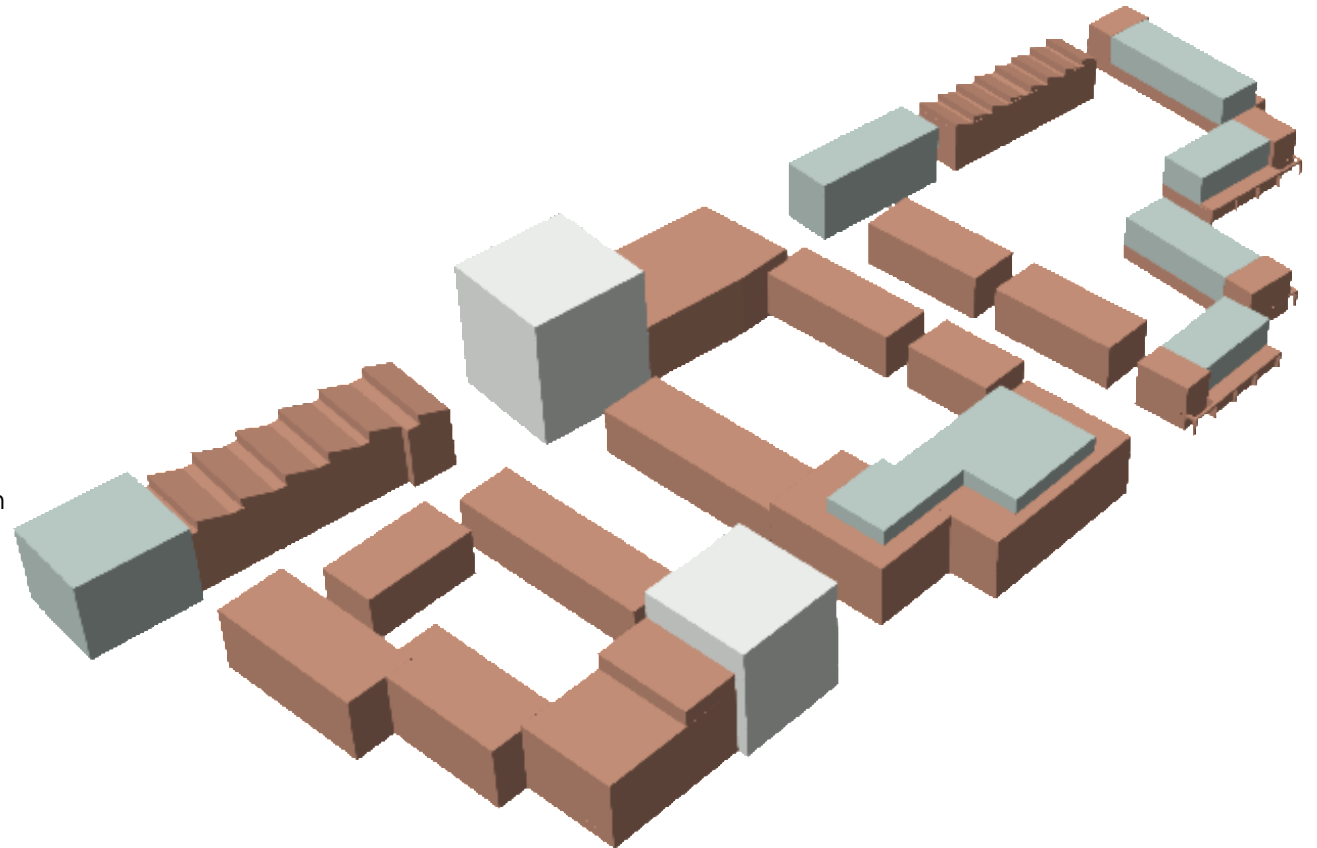
5.3 materialisatie

Als primair gevel materiaal is er gekozen voor baksteen, dit sluit aan bij de geschiedenis van de directe omgeving, waar klei uit de IJssel de basis was voor veel baksteen fabrieken. Baksteen is tevens dominant aanwezig in zowel de woningen van Rheden als de industriële loodsen van Haveland.

Er is gekozen om te werken met twee baksteentype die als steensoort meerdere kleuren en nuances bevatten, zodat ze goed aansluiten bij het secundair gevelmateriaal. Een definitieve stenen moeten nog worden gekozen. Variatie wordt gezocht in verschillende verbanden, voegdikte en voegkleur. Hierin heeft de architect volledige vrijheid.

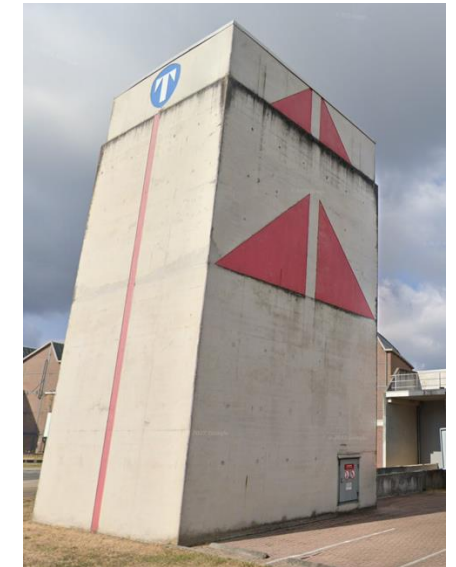
Aluminium plaatmateriaal wordt ingezet als secundair materiaal als referentie aan de industrie van Haveland, waar zetwerk in combinatie met baksteen veel voorkomt. Qua kleur is gekozen voor grijsgroen als mix van de natuur en industrie. Aluminium is een materiaal dat op veel manieren toegepast kan worden. Hierin hebben de architecten de vrijheid. Denk aan gevouwen platen, golfplaat, damwand profielen of zetwerk.

Beton wordt ingezet als derde uniek element. Dit komt alleen voor op de uitstekende verticale elementen in het noord- en midden-blok. De eye-catchers. Deze verticale betonnen, uitstekende elementen zijn een directe referentie aan de betonnen silo's die in Deelgebied 2 en 3 pontificaal aanwezig zijn en daar het beeld van het toekomstige centrale plein gaan bepalen.



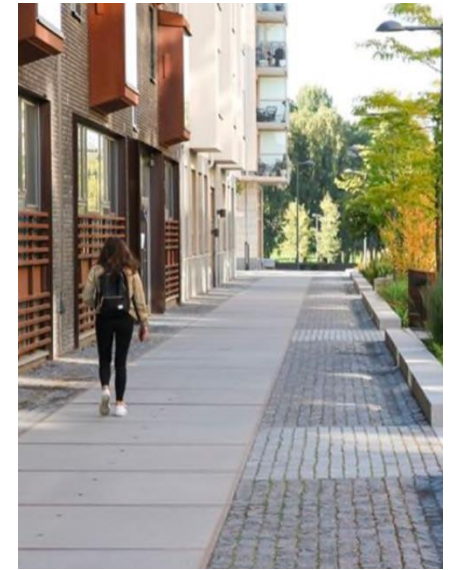
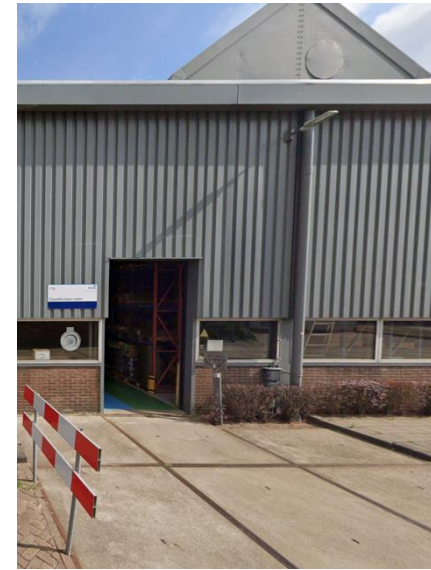
beeldkwaliteitsplan

5.3 materialisatie



beeldkwaliteitsplan

5.3 materialisatie



5.4 privaat - publiek

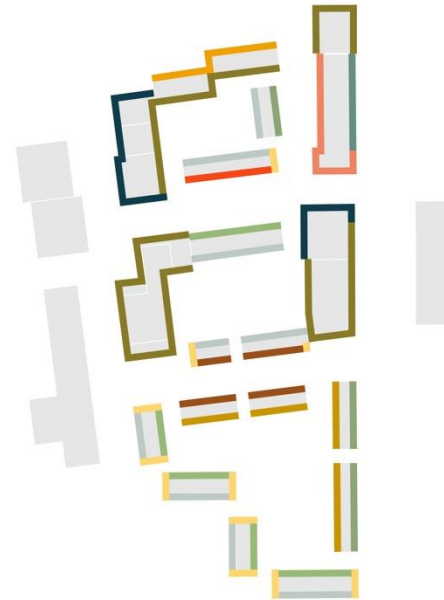
Rondom alle woningen is een overgangszone tussen privé en (semi)openbaar variërend in breedte. Er zijn verschillende oplossingen afhankelijk van typologie van de woning en openbare ruimte die er omheen ligt. Is het een grond gebonden woning is of een appartementen gebouw, grenst het aan een straat of aan een park. Dit vraagt allemaal om een andere oplossing

De zone zorgt voor een graduele overgang tussen buiten en binnen. Waarborgt privacy en faciliteert ontmoeting en interactie. Deze graduele overgang wordt voor de verschillende typologieën gecreëerd door beplanting, een klein hoogte verschil of door de inzet van een andere bestrating.

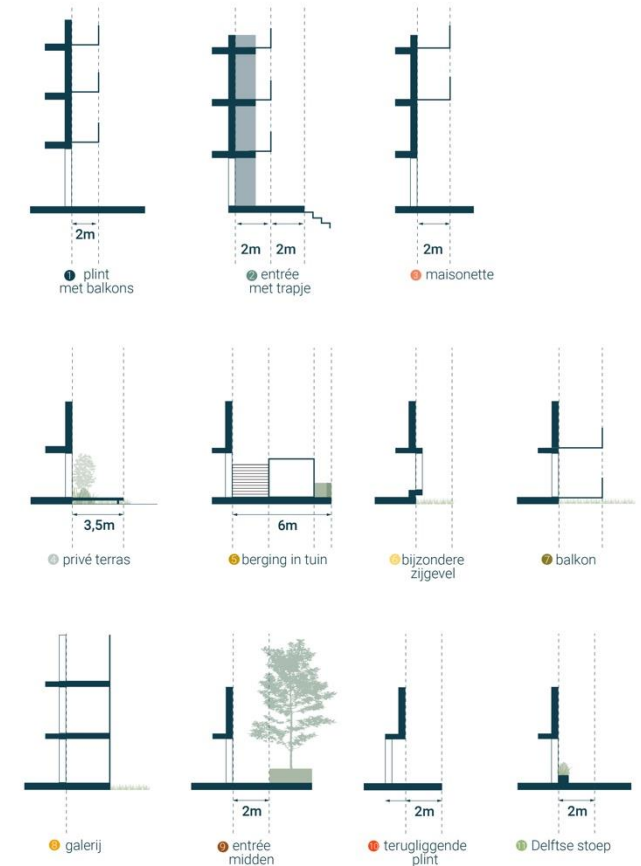
Voor de bestrating hebben we gekozen voor materialen die uit de directe omgeving komen met:

- Stelcon platen van De Meteor (beton fabriek Haveland).
- Morene zoals deze in de Veluwe in de natuur voorkomen.
- Bruine klinkers gebakken met klei uit de IJssel.

In combinatie met lokale beplanting en een mix van deze materialen kan een zachte overgang tussen private ruimte en de openbare routes worden bereikt.



locaties typologieën



typologie overgangszones

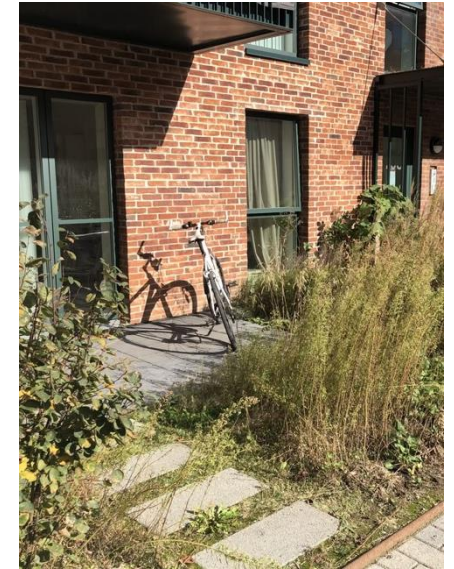
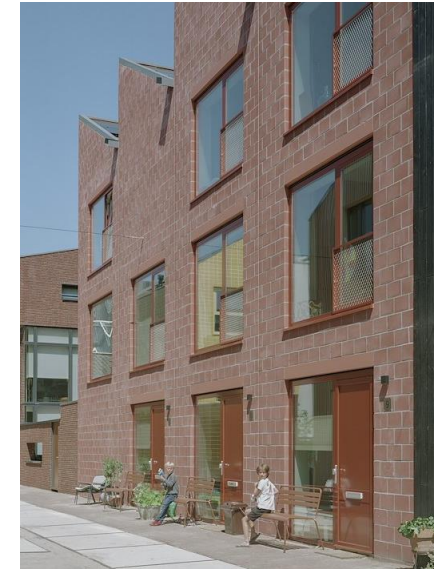
beeldkwaliteitsplan

5.4 privaat - publiek



beeldkwaliteitsplan

5.4 privaat - publiek



5.5 kozijnen en details

Als voorwaarde voor de kozijnen wordt meegegeven dat in het hele plan er de keuze is tussen twee kleuren en materialen:

- Een bruinrode kleur, die in hout(look) wordt uitgevoerd. Doel is om als kleur dicht bij de kleur van de gekozen baksteen te komen zodat het kozijn minder opvalt en op een afstandje blend met de baksteen (basis gevel materiaal).
- Groen donkergrijs (petrol). Die kleur relateert aan het groen lichtgrijze aluminium plaatmateriaal (secundaire materiaal) en moet als kozijn opvallen en eruit springen. Kozijnen in deze kleur worden in aluminium uitgevoerd.

Gebouwen laten zich door materiaal en vorm lezen als eenduidige volumes. Individuele woningen zijn binnen de volumes herkenbaar aan gevelopeningen en detaillering. De detaillering is zorgvuldig.

De baksteen en het aluminium plaatmateriaal leent zich voor diverse soorten reliëf. Van gebouw tot detail. Gevelopeningen brengen diepte aan in de gevel. Het toepassen van reliëf met beperkt gebruikt van materiaal en kleur zorgt voor een spel van schaduw en licht en daarmee een levendig gevelbeeld.

De signing (huisnummers, naamgeving) in het plan heeft één beeldtaal en een industrieel karakter. Het geeft identiteit aan het gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan keim verf voor huisnummers. Overige details die refereren aan de industrie kunnen bijvoorbeeld wapeningstaal voor gevelbeplanting, of industriële armaturen zijn.



Reales

Contact

KANTOOR

Vision Plaza, Boeing Avenue 242
1119 PZ Schiphol-Rijk

CONTACTGEGEVENS

+31(0)20-7070239
info@reales.nl

LINKEDIN

Reales