

Stedenbouwkundige uitgangspunten en beeldkwaliteit
ONTWIKKELING KAPELWEG
HET DONSVELDEN HOGE OVERDAM
Maarn
27 november 2023
Versie 2.5



Titel	Stedenbouwkundige uitgangspunten en beeldkwaliteit Ontwikkeling Kapelweg <i>Het Donsveld en Hoge Overdam</i> Maarn
Opdrachtgevers	Woningbouwvereniging Maarn en De Componist Projectontwikkeling
Status	Versie 2.5
Datum	27 november 2023
Projectnummer	263.01
Uitgegeven door	Kien Ontwerp BV

ontwerp
kien

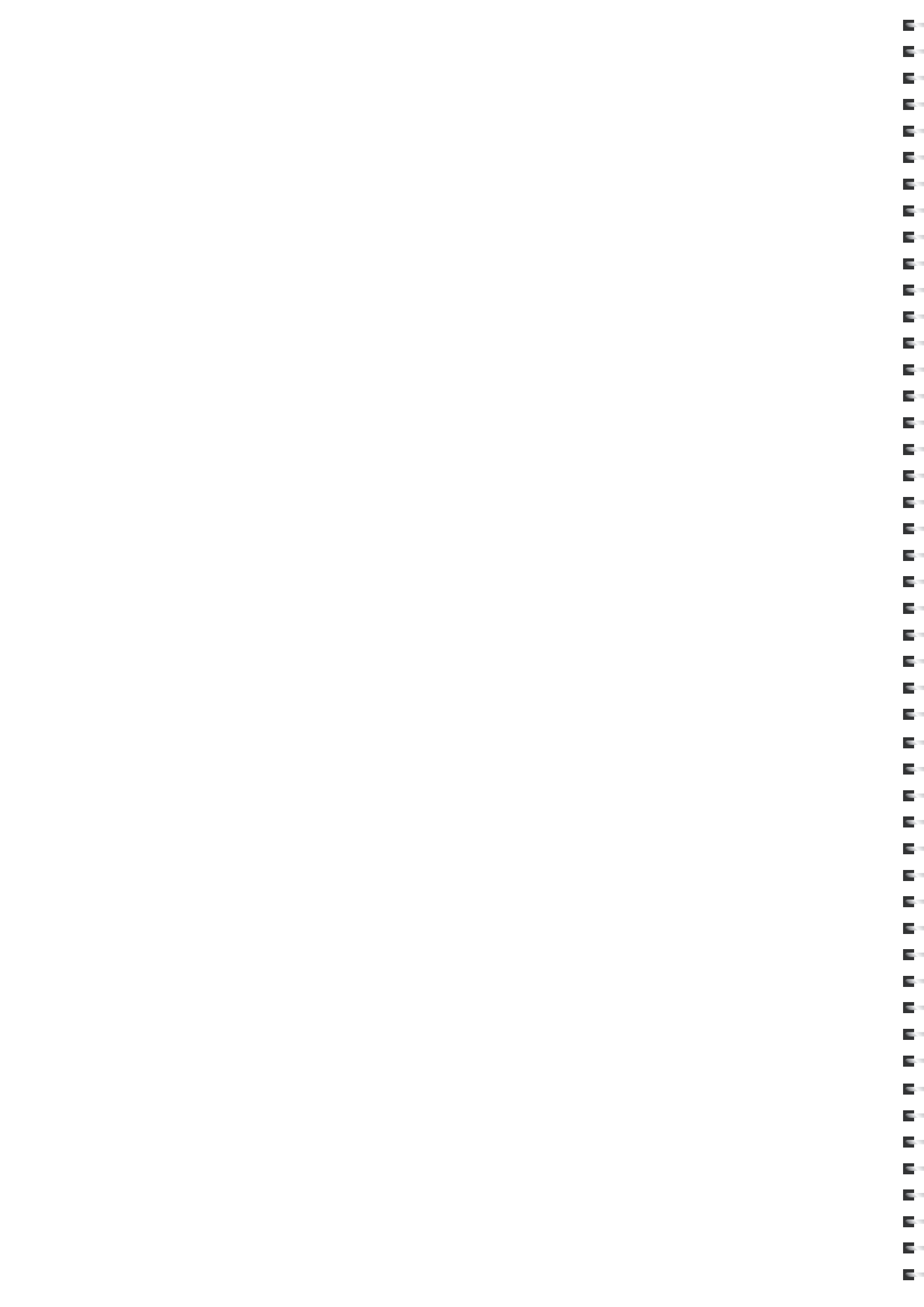
Zuidsingel 8a
3811 HA Amersfoort
0334328243

info@kientontwerp.nl
www.kientontwerp.nl

Het auteursrecht op alle in dit rapport opgenomen foto's, tekeningen en teksten berust bij Kien Ontwerp BV. De opdrachtgever heeft het gebruiksrecht op de gehele inhoud van dit rapport.

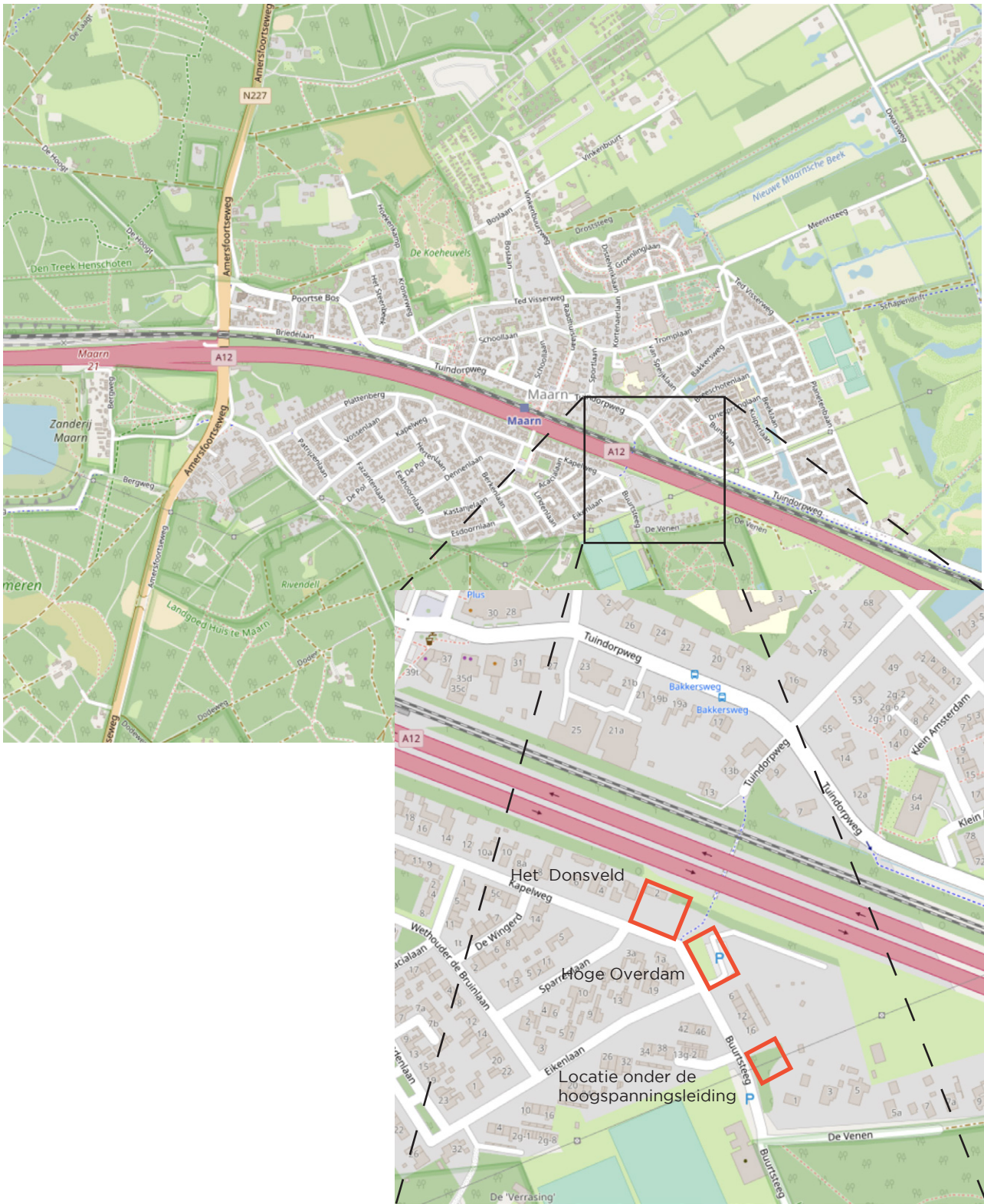
Voor iedereen behalve de opdrachtgever geldt dat niets uit dit rapport mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van Kien Ontwerp BV.

Stedenbouwkundige uitgangspunten en beeldkwaliteit
ONTWIKKELING KAPELWEG
HET DONSVELD EN HOGE OVERDAM
Maarn



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	7
Inventarisatie en analyse	9
Ruimtelijke opgave	21
Stedenbouwkundige uitgangspunten	23
Beeldkwaliteit	27



Locaties Kapelweg 2 en Buurtsteeg in Maarn



INLEIDING

Na het overlijden van mevr. G. Donselaar – Veldhuizen is na ruim 100 jaar familiehistorie een einde gekomen aan de bewoning van de woning aan de Kapelweg 2 te Maarn. Het huidige woonhuis en opstallen zijn verouderd en het onderhoud is al enkele jaren niet meer uitgevoerd. In het bestemmingsplan heeft de locatie bestemming ‘bedrijf’.

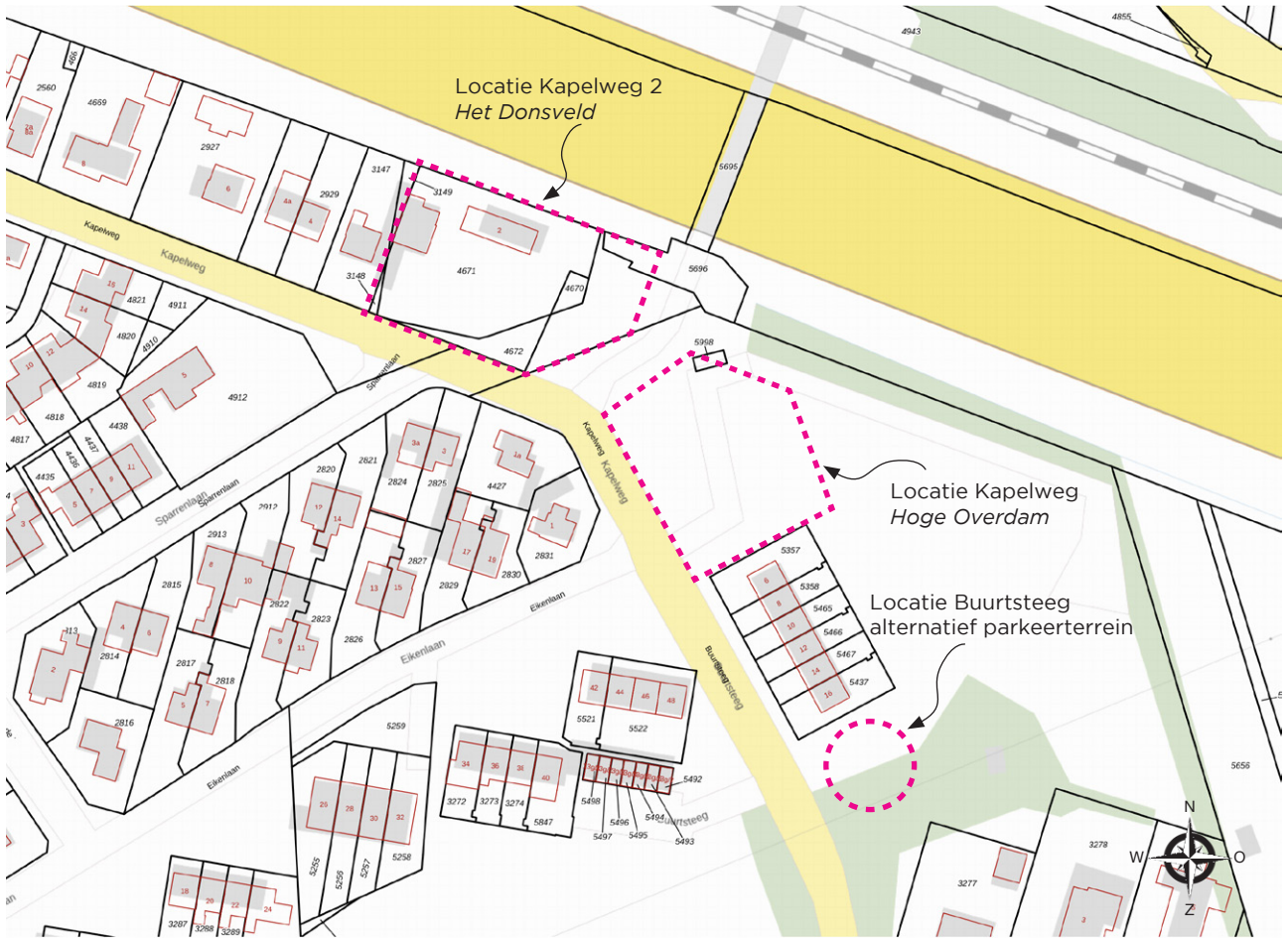
Dhr. H. Donselaar heeft A&R10 namens de erven gevraagd onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het perceel. Binnen de erven is het idee ontstaan om te onderzoeken of woningbouw voor starters tot de mogelijkheden behoort.

Gedurende dit onderzoek kwam vanuit een bewonersinitiatief samen met de Woningbouwvereniging Maarn het verzoek om mogelijke woningbouwlocaties voor sociale huurwoningen te onderzoeken. Vanuit de gemeente kwam het idee om te onderzoeken of het mogelijk was woningbouw op de parkeerplaatsen ten oosten van Kapelweg 2 te realiseren.

Gezien beide projecten complementair aan elkaar kunnen zijn, wordt op dit moment de haalbaarheid onderzocht om beide projecten samen op te pakken en zo voor zowel de middenhuur als de sociale huur woningen een aantal woningen in Maarn toe te voegen.

Het voornemen is om een 24-tal appartementen op de locatie Donsveld te realiseren. Op de locatie van de huidige parkeerplaatsen is het de wens een 16-tal sociale huurwoningen voor Woningbouwvereniging Maarn te realiseren.

Woningbouwvereniging Maarn en ontwikkelaar De Componist Projectontwikkeling hebben aan Kien Ontwerp gevraagd stedenbouwkundige randvoorwaarden op te stellen en de gewenste beeldkwaliteit op de locaties te beschrijven t.b.v. de hierboven beschreven initiatieven. In dit rapport worden de planologische en ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling beschreven en wordt de opgave voor de plek gedefinieerd. Op basis van de ruimtelijke analyse worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de gewenste beeldkwaliteit beschreven.



Kadastrale kaart met plangebieden



Het voormalige station Maarn



Zandafgraving en rangeerterrein bij Maarn

INVENTARISATIE EN ANALYSE

Locatie

De initiatieven hebben betrekking op drie locaties. De Kavel Kapelweg 2 'Donsveld' bevat het voormalige tankstation en een woning en betreft de kadastrale percelen 4671, 4672, 3148 en gedeeltelijk 5765. Dit laatste perceel is in eigendom van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug. De kavel na de knik aan de Kapelweg, locatie Hoge Overdam, heeft betrekking op de bestaande parkeerplaatsen nabij de moestuinen. De locatie voor de alternatieve parkeerplaats ligt onder de hoogspanningsleiding. De laatste twee locaties liggen beide op gronden die in eigendom zijn van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Ontstaansgeschiedenis

De Rhijnspoorweg of spoorlijn Amsterdam - Elten is de eerste spoorlijn die is aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij; Elten is een plaats in Duitsland op 25 km van Arnhem. De lijn is met enige wijzigingen nog steeds in gebruik. De spoorlijn liep van het Amsterdamse Weesperpoortstation via Utrecht naar Arnhem. Het gedeelte tussen Amsterdam en Utrecht is geopend in december 1843. In juni 1844 werd de lijn verlengd tot Driebergen, in maart 1845 tot Veenendaal en in mei 1845 werd de rest van de lijn naar Arnhem in gebruik genomen. Tussen Driebergen en Veenendaal moest de lijn de Utrechtse Heuvelrug doorsteken en werd het zand afgegraven, op die plaats naast het spoor werd vervolgens tot 2001 door de spoorwegen in zanderij Maarn ophoogzand afgegraven voor aanleg en onderhoud van spoorlijnen.

Maarn is een Tuindorp. De term verwijst naar een specifiek vorm van Europese stedenbouw waarbij een dorp of wijk een typisch dorps karakter kregen door lage eengezinswoningen te bouwen met een voor- en een achtertuin in een omgeving met veel groen. Het ontbreken van stedelijk vertier zoals kroegen, en de sterke nadruk op de gezinswoning als kern van het leven, moesten bijdragen aan de vorming van een fatsoenlijk, burgerlijk karakter. Tuindorpen werden opgezet om bijvoorbeeld arbeiders van een nabijgelegen fabriek te huisvesten.

In 1921 is het tuindorp Maarn gebouwd voor de arbeiders die werkzaam waren in de zandafgraving van de NS. De huizen zijn relatief klein, maar hebben een groot tuinoppervlakte. Zoals in veel andere plaatsen in Nederland had ook Maarn het uitgangspunt dat de arbeiders naast hun karige loon van NS, zelf groenten moesten kunnen verbouwen in hun eigen tuin. De straat Klein Amsterdam herinnert aan de herkomst van veel arbeiders die zich in Maarn vestigden.

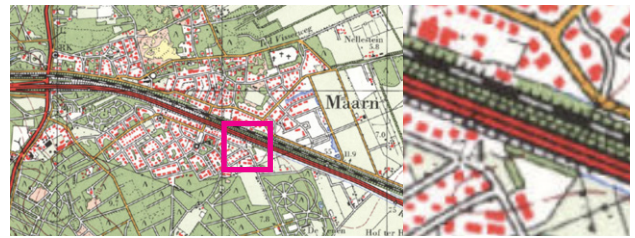
Woningbouwvereniging Maarn is opgericht op 13 mei 1921 naar een idee van de Nederlandsche Spoorwegen. Aanleiding was de aanleg van de spoorlijn Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Oberhausen. Dit omvangrijke project leidde tevens tot het ontstaan van de zanderij en de aanleg van een rangeeremplacement. De grondwerkers waren voornamelijk Amsterdammers. Zij vonden aanvankelijk hun behuizing in barakken, die gesitueerd waren in het gebied dat in de volksmond al gauw 'Klein Amsterdam' werd genoemd. Later zou Tuindorp hoofdzakelijk het domicilie worden van NS-personeel.

De nieuwe woningwet gaf de mogelijkheid om woningbouwcorporaties op te richten, die met subsidie van het rijk sociale woningen konden bouwen. Onder invloed van de NS werd de Woningbouwvereniging Maarn opgericht.

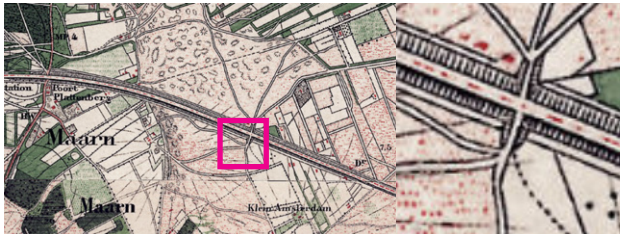
In het jaar 1924 werd Tuindorp als zogenaamde 'company town' van de NS gebouwd volgens



1850



1973



1872



1982



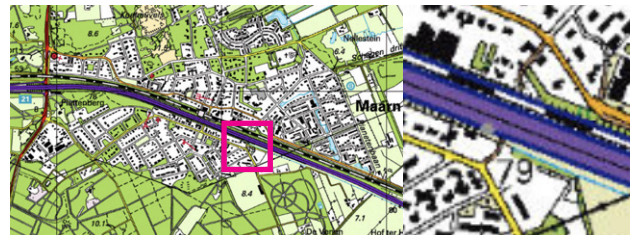
1932



1995



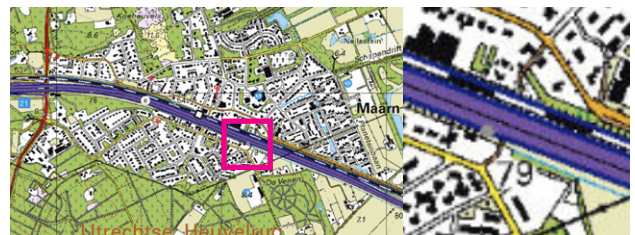
1952



1999



1962



2015



een revolutionair model voor stedelijke ontwikkeling: 75 huizen en 3 winkelpanden. Maarn mocht zich daarna naast Maarsbergen een 'dorp' noemen.

In de ontwikkeling van Maarn heeft de planlocatie een bijzondere plek. Al op de topografische kaart van 1850, vijf jaar na de aanleg van dit deel van de spoorlijn is er ter hoogte van de planlocaties een overgang te zien. De weg kruist hier het spoor gelijkvloers. De kaart van 1872 is de eerste kleurenkaart van dit gebied. Ter hoogte van de kruising van het spoor met de weg van Amersfoort naar Doorn zijn ontwikkeling te zien qua bebouwing en aanpassingen van wegen. Op de ingekleurde kaart zijn goed de woeste heidegronden op de hogere delen van de heuvelrug te zien. Maarn bevindt zich tussen de boscomplexen rondom Doorn op de zuidoosthelling van de heuvelrug en de heideontginningen vanaf de Haarweg op de noordoostzijde van de heuvelrug. Het kaartbeeld van 1932 laat de eerste woningbouw op de heidegronden zien aan de noord en de zuidzijde van de spoorlijn. Aan de noordzijde ontstaat een woonbuurtje en aan de zuidzijde is een eenzijdig bebouwingslint te zien aan de huidige Kapelweg met aan de overzijde een driehoekige ruimte met het voormalig gemeentehuis van Maarn.

In het kaartbeeld van 1952 is de aanleg van de A12 parallel aan het spoor zichtbaar en een nieuwe ontsluiting onder het spoor en de snelweg recht tegenover het voormalige gemeentehuis. Het dorp groeit langzaam verder. In de volgende jaren groeit Maarn uit tot het dorp wat het nu is. De ontsluiting onder het spoor en de snelweg ter hoogte van het plangebied wordt in de jaren 70 afgesloten. In het kaartbeeld van 2015 is de verbinding die in 2013 voor langzaam verkeer is hersteld weer zichtbaar.



Locatie Kapelweg 2



Woonhuis op de locatie Kapelweg 2



Voormalige benzinepomp Kapelweg 2



Onderdoorgang A12 en spoor



Binnen de omgeving sterk afwijkende en minder passende geschakelde volumes



Kenmerkende rijen in Maarn zuid

Analyse locaties

Om te begrijpen hoe de ruimtelijke structuur van de omgeving van de locaties in elkaar zit is het belangrijk om naar de ontstaansgeschiedenis te kijken. De bebouwing aan de noordzijde van de Kapelweg tussen de Raadhuislaan en de langzaam verkeerstunnel onder de A12 en het spoor is nog duidelijk herkenbaar als bebouwingslint. De bebouwing staat grotendeels in een rooilijn. De huisnummers 2A tot en met 6 verspringen ten opzichte van die rooilijn iets naar achteren. Het oude woonhuis uit 1909 op nummer 2 staat nog verder naar achteren. Naast het woonhuis stond het voormalige tankstation. De huidige bebouwing staat achter op het perceel.

Aan de zuidzijde van de Kapelweg is de bebouwing maar gedeeltelijk op de Kapelweg georiënteerd. Bij het Raadhuisplein staat de bebouwing in eerste instantie op het plein gericht vervolgens staat tussen het Raadhuisplein en Acacialaan de bebouwing met de voorzijde naar de Kapelweg. Vanaf de Acacialaan tot de Sparrenlaan staat de bebouwing met de zijkanten of met de voorkanten naar de Kapelweg. Dit maakt van de Kapelweg geen eenduidig lint wat de tuindorp-gedacht versterkt. De gesloten zijgevels aan de Kapelweg doen hier afbreuk aan. De woning op Kapelweg 5 uit 1935 staat gedraaid ten opzichte van de Kapelweg en staat ver naar achteren. De woning is moeilijk te zien door de hoge opgaande beplanting op de erfgrans. Tussen de Sparrenlaan en de Eikenlaan staan grondgebonden woningen van eind vijftiger jaren en begin zestiger jaren. In die periode was het een trend om los van de stedenbouwkundige structuur de woningen maximaal op de zon te oriënteren. De woningen zijn niet op de straat gericht, maar staan gedraaid. Hierdoor ontstaat, ten behoeve van privacy in de tuin, een onduidelijke voor-achterkanten situatie die resulteert in hoog opgaand en gesloten groen aan de zijde van de straat.

Aan de zuidoostzijde van de Eikenlaan staan rijwoningen in ongeveer dezelfde richting. De rijwoningen aan de oostzijde van de Buurtweg (ter hoogte van de Eikenlaan) uit dezelfde periode staat wel parallel aan de woonstraat. Dit versterkt de beleving van de ruimtelijke hoofdstructuur.

Kapelweg 2

De locatie aan de Kapelweg 2 bevat het oude woonhuis uit 1909 en de bebouwing van het voormalige tankstation. De locatie is aan de zuid- en de oostzijde omzoomd door hoog opgaand groen. Het groen bestaat uit inheems en exotische soorten en ziet er enigszins verwilderd uit. Voor de bebouwing ligt een open en verharde ruimte. Deze ruimte is door het hoog opgaande groen niet zichtbaar vanaf de openbare weg en heeft een sterk besloten karakter. Samen met het groen rondom de kavel aan Kapelweg 5 geeft dit de Kapelweg op deze plek een besloten beeld met het idee van achterkanten. Dit past niet in de tuindorpgedachte waarbij vooral de voortuin op de openbare ruimte is gericht en de woning zichtbaar is.

Aan de achterzijde van de kavel staat een hoog geluidsscherm als afscherming voor het geluid van de A12 en het spoor. Dit scherm is bij en op de locatie sporadisch zichtbaar door de bebouwing en het opgaande groen. Het scherm is vooral goed zichtbaar bij de langzaam verkeersroute die onder de A12 en het spoor door loopt.

Parkeerterrein bij volkstuinen

Het parkeerterrein aan de Kapelweg ten oosten van de langzaam verkeersroute onder de A12 en het spoor door heeft een open karakter met aan weerszijden van de parkeerplekken hoge bomen. Het parkeerterrein ligt ten opzichte van de Kapelweg iets verdraaid. Aan de zijde van de Kapelweg ligt een kleine met gras begroeide heuvel. Deze neemt het zicht op de geparkeerde auto's deels weg. Kijkend vanaf de buurtsteeg zorgt de gedraaide ligging van het parkeerterrein samen met de grasheuvel voor een open zicht op de langzaam verkeerstunnel onder de A12.



Bebouwingsstructuur



Typen bebouwing

Legenda

- Bijzonder gebouwen
- Vrijstaande en twee-onder-eenkapwoningen
- Geschakelde woningen
- Rijwoningen
- Bijgebouwen

Gezien vanaf de Kapelweg staat achter het parkeerterrein hoog opgaand groen. Op de kop van het parkeerterrein aan de zijde van de A12 staat een klein nutsgebouw. Het parkeerterrein lijkt op het eerste gezicht geen relatie te hebben met een functie in de omgeving en ruimtelijk voegt het terrein niets toe aan de structuur van de woonomgeving.

Locatie onder hoogspanningsleiding

De locatie onder de hoogspanningsleiding is in de huidige situatie volledig begroeid met bosplantsoen. Voor de locatie liggen aan de Buurtsteeg parkeerplekken met graskeien. Tussen deze parkeerplekken staan bij een boom twee houten zitbanken en een afvalbak. De locatie van deze zitplek is op het eerste gezicht niet te begrijpen, maar kan een functie hebben voor wachtende ouders bij de sportvelden of voor jongeren.

Bebouwingsstructuur

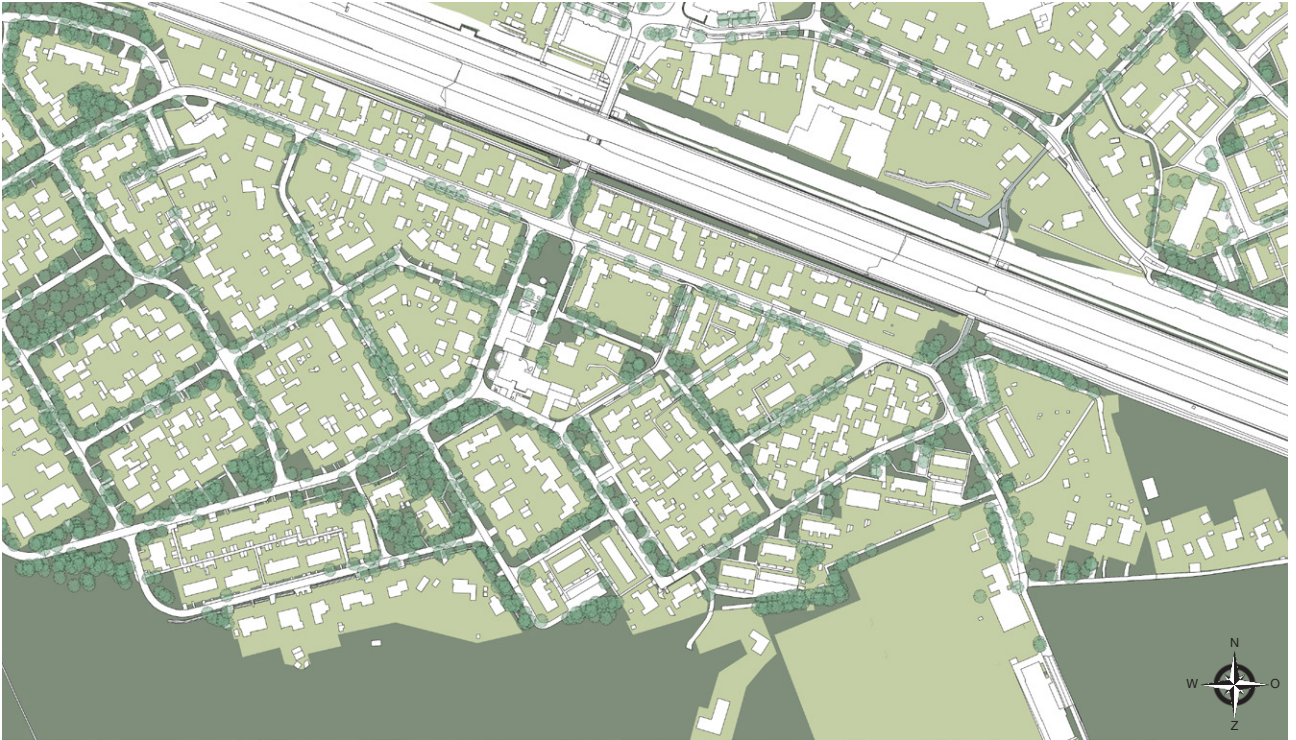
De ruimtelijke structuur in het zuiden van Maarn kent ondanks de planmatige opzet een vrij informeel karakter. De structuur is gebaseerd op de oorspronkelijke ontginningsstructuur van de woeste gronden die vanaf de huidige Maarnse Grindweg zijn begonnen. Deze structuur ligt ongeveer 45 graden gedraaid ten opzichte van de spoorlijn en de A12. Mede door de vorm en ligging van het Raadhuisplein haaks op de spoorlijn en A12 ontstaan er interessante hoekverdraaiingen in de structuur. De bebouwing aan de noordzijde van de Kapelweg vormt een duidelijke uitzondering op de gedraaide structuur. De Kapelweg ligt parallel aan de spoorlijn en A12 en heeft in de ruimtelijke opbouw alleen bij het Raadhuisplein een korte onderbreking. De bebouwing aan de noordzijde van de Kapelweg bestaat vooral uit vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. De kavels zijn hier over het algemeen smaller waardoor de woningen dichter op elkaar staan.

De bebouwing is geordend in relatief kleine bouwblokken. Binnen de bouwblokken staan over het algemeen kleine bouwvolumes die aan de voorzijde ten opzichte van elkaar verspringen. Passend bij de ruime opzet van het tuindorp Maarn bestaat de meeste bebouwing uit vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen. Binnen de bouwblokken staan echter ook veel geschakelde volumes en rijwoningen. Door de soms wat diepere en groene voortuinen valt dit niet altijd even goed op. Rondom de Acacialaan en De Wingerd is een duidelijke concentratie van geschakelde woningen te zien. Aan de zuidooststrand staan relatief veel rijwoningen. In het zuidelijk deel van Maarn staan een aantal gebouwen die een eigen plek op eisen. Dit zijn onder ander het voormalig Raadhuis, de kapel en de gebouwen bij de sportvelden. In het zuiden van Maarn is er geen sprake van een duidelijke bouwstijl of specifiek kleurgebruik. Vooral rond het Raadhuisplein is er een grote mix van bouwtypen en daarmee vormgeving te zien. Net zoals overal in Nederland zijn de meeste woningen opgetrokken met roodbruine of bruinrode bakstenen, maar daarnaast staan er ook woningen met gele of bijna witte bakstenen, en wit gestucte woningen. De meeste woningen bestaan uit één of twee lagen met daarop een kap.

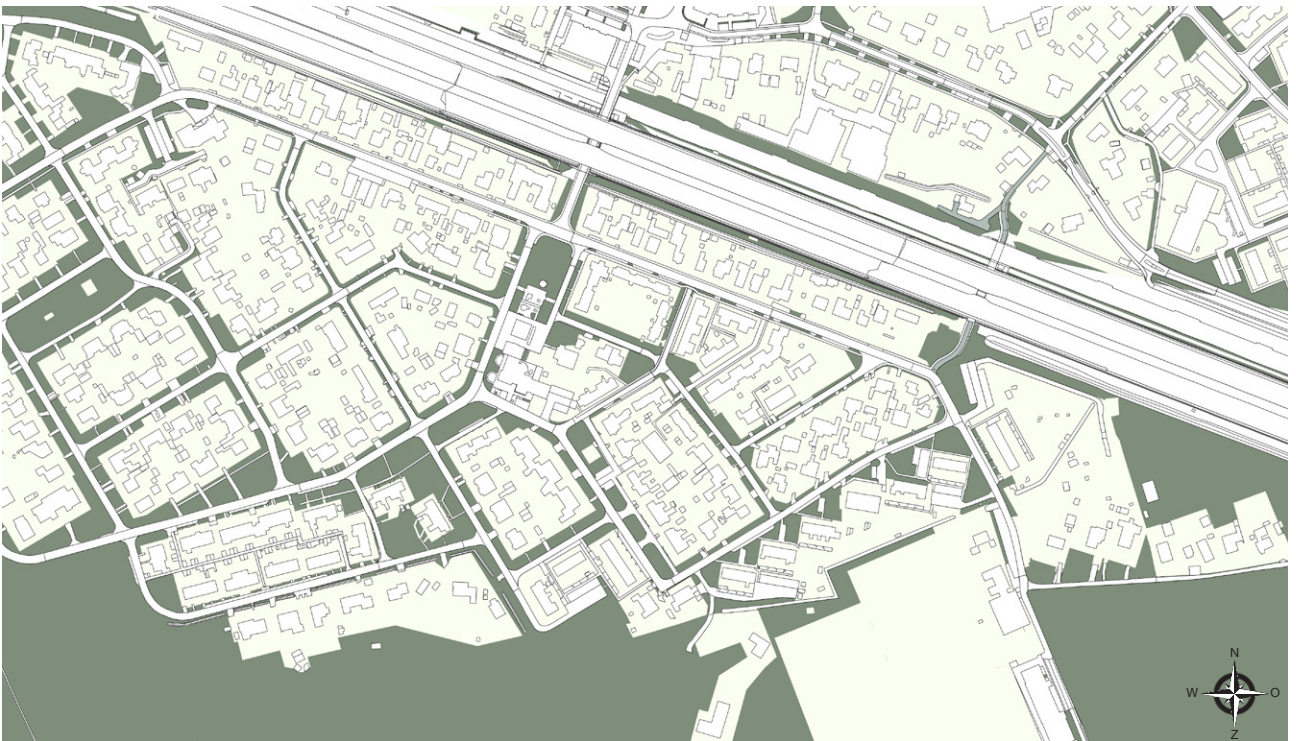
Groenstructuur

De beleving van het groen in Maarn wordt hoofdzakelijk bepaald door de tuinen en de openbare groenstroken tussen als overgang tussen de wegverharding en de tuinen. In deze groenstroken staan bijna overal bomen. Op een aantal plekken zorgen bredere groenstroken voor een verbreding van het straatprofiel. Bij de rijwoningen aan de zuidoostzijde van dit deel van Maarn liggen tussen de ontsluiting en gedraaide volumes driehoekige groenvlakken. Deze geven de Eikenlaan een groene uitstraling, maar deze dragen niet bij aan de beleving van de groenstructuur.

De Kapelweg vormt in de groenstructuur een uitzondering. Hier ligt alleen aan de zuidzijde een smalle groenstrook die veel wordt onderbroken door inritten en langspaarkeerplassen. De boomstructuur wordt hierdoor ook sterk onderbroken.



Groenstructuur in zuidelijk deel Maarn



Openbaar groen in zuidelijk deel Maarn

Sterke en zwakke punten

De ontstaansgeschiedenis van Maarn is mogelijk een van de sterkste punten van deze locatie. Mede door het afsluiten van de verbinding tussen het noorden en het zuiden van Maarn ter hoogte van Kapelweg 2 is op die plek weinig meer van deze kwaliteit zichtbaar. Het herkenbaar zijn van het eenzijdige bebouwingslint aan de noordzijde van de Kapelweg is nog wel een herkenbaar feit van de ontwikkeling van Maarn.

De hoog opgaande beplanting rondom de locatie Het Donsveld geeft een besloten indruk en lijkt meer op een achterkant. Dit verstoort de voor het tuindorp kenmerkende relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Dit speelt ook bij de oude woning op de hoek van de Kapelweg en de Sparrenlaan.

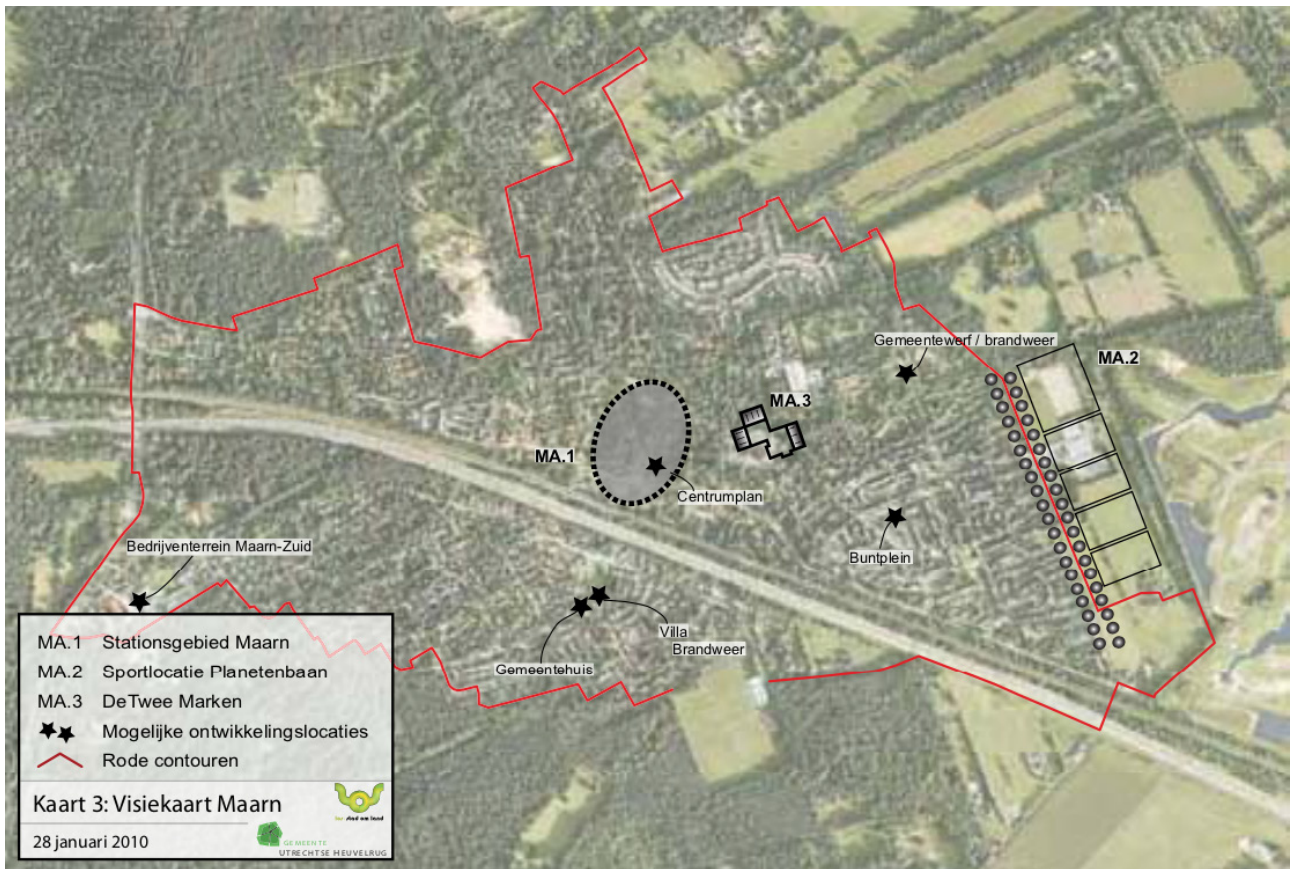
Een zwak punt van de Kapelweg is de beperkte openbare groenstructuur en onderbroken boomstructuur.

De bebouwing en structuren van de verschillende periodes zijn rondom de verschillende locaties goed zichtbaar. Dit leidt op een aantal plekken tot verrassende kleine en grotere open ruimtes.

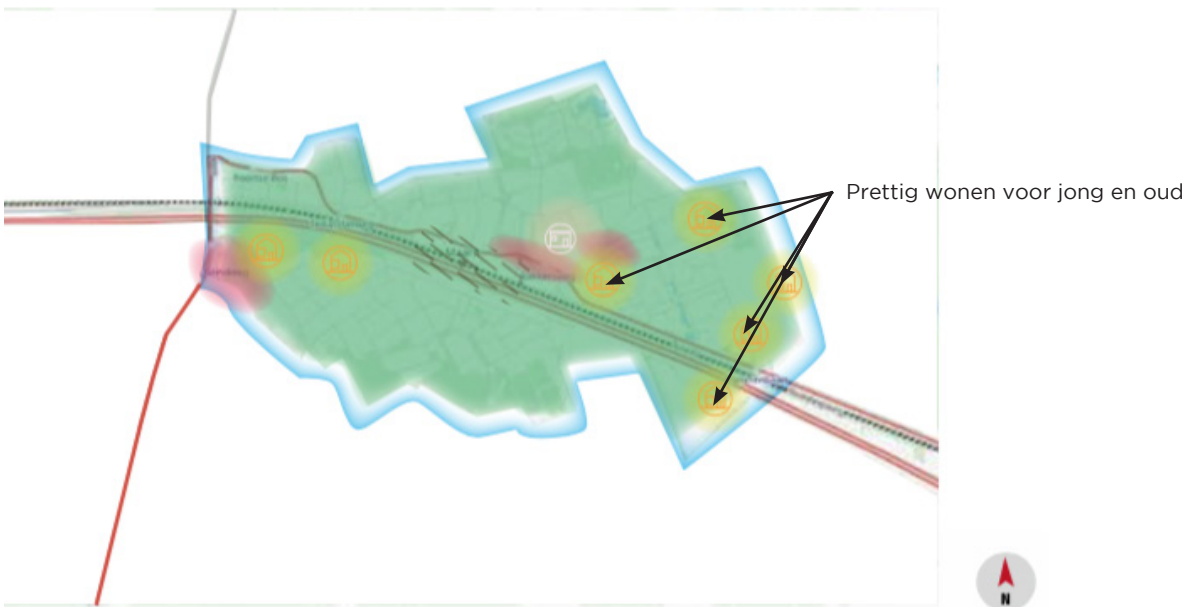
Mede door de architectonische uitstraling van de gebouwen zijn de tijdperiodes herkenbaar. Rondom de locatie liggen op een aantal plekken aan de Kapelweg woningen met hun zijgevel bijna direct aan het openbaar gebied. Dit leidt op een aantal plekken ook tot schuttingen als erfgrans. Dit komt in het zuiden van Maarn bijna niet voor en werkt storend in het overwegend groene beeld.



Ruimtelijke structuur rondom locatie



Visiekaart Maarn uit de Structuurvisie 2030



Toekomstkaart Maarn uit de concept Omgevingsvisie

Beleid

Omgevingsvisie

De omgevingsvisie geeft een doorkijk tot 2040. Er komen grote opgaves op de gemeente af en de omgevingsvisie schetst voor de fysieke leefomgeving de hoofdlijnen hoe hiermee om te gaan. De omgevingsvisie is tot stand gekomen door middel van intensieve participatie.

- Op het gebied van wonen wordt gekozen voor: De komende tien jaar monitoren we of met inbreiding wordt voldaan aan de vitaliteitsambities en woonbehoeften. Of dat er alsnog locaties voor nieuwe woningen buiten 'de rode contour' moeten worden gezocht. Randvoorwaarde is ook hier dat dit bij het karakter van het dorp past en dat inpassing plaatsvindt met aandacht voor de omgeving.
- We onderzoeken de ontwikkeling van een gemengd woon-werkgebied rond het hoogwaardige OV- knooppunt Driebergen-Zeist, waarbij ruimte is voor kleinschalige kantoren.
- Woningen op toekomstige ontwikkellocaties voor wonen en werken dienen natuurinclusief, klimaatadaptief en energieneutraal te zijn. Om de omgeving zo groen mogelijk te houden, hebben we een voorkeur voor compacte bouw.
- Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen sturen we op de bouw van diverse wijken met voldoende sociale huur- en middeldure woningen.
- We bieden waar mogelijk ruimte aan woonvormen die gericht zijn op (mantel)zorg, omkijken naar elkaar, en begeleid wonen. Voor kwetsbare mensen zien we met name ruimte in wijken waar voldoende sociale draagkracht is.

Specifiek voor Maarn gelden voor nieuwe woningbouwlocaties de volgende ambities:

- **Waardevolle cultuurhistorie en archeologie:** Bij de inpassing van nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden.
- **Prettig wonen voor jong en oud:** Tot 2030 bouwen we vooral op inbreidingslocaties binnen het dorp. Op de reeds voorziene bouwlocaties is ruimte voor in totaal zo'n 175 woningen. We onderzoeken tegelijk of daarnaast meer woningbouw nodig is en binnen of buiten het dorp gerealiseerd kan worden. Daarbij maken we een afweging tussen onder andere de omgevingskwaliteiten binnen het dorp en die van het buitengebied.

Bestemmingsplan

Op de locaties geldt de beheersverordening Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening Gemeente Utrechtse Heuvelrug. Voor de locatie Kapelweg 2 geldt de bestemming Bedrijf. Voor de andere twee locaties geldt de bestemming Verkeer.

Woonvisie 2018-2022

Doel: We willen dat onze inwoners wonen in een duurzame en aardgasvrije woning, in een klimaatneutrale gemeente.

Om dat de bereiken gaat de gemeente met de volgende zaken aan de slag:

- Communicatie en educatie over duurzaam wonen
- Regionaal energieloket: Jouw huis slimmer
- Stimuleren van energiebesparing met subsidie voor maatwerkadvies
- Faciliteren van dorps- en buurtaanpak en van energie-expertteam
- Energieambassadeurs en energiecoaches
- Faciliteren groepsinkoop duurzaam wonen

- Faciliteren verenigingen van eigenaren (VVE's)
- Prestatieafspraken met woningcorporaties

Uitvoeringsagenda 2023

Er moet een nieuwe woonvisie worden opgesteld met aandacht voor:

- Welk type woningen en voor welke doelgroepen (segmenten) gaan we vooral bouwen per dorp. Hierbij kijken we naar belangrijke aspecten als betaalbaarheid voor bewoners en bouwers en naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte voor specifieke doelgroepen zoals senioren, starters, studenten en begeleid-zorg-wonen vragers;
- Hoe kunnen we de positie van mensen die wonen, werken of een opleiding volgen in onze gemeente op onze woningmarkt verbeteren en de doorstroming van deze mensen kunnen stimuleren en hoe kunnen we dit al vastleggen in de Woonvisie.
- In de Woonvisie willen we per dorp opnemen hoeveel woningen nodig en/of mogelijk zijn voor het behoud van vitaliteit en leefbaarheid in relatie tot onze 'groene ambities'. We nemen op hoe we leefbaarheid en vitaliteit definiëren;
- De ambities voor groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie, zoals die worden vastgelegd in de Omgevingsvisie nemen we mee, zodat deze bij grootschalige renovatie en nieuwbouw goed verankerd zijn.
- We leggen een link met mobiliteit en de parkeernormen in relatie tot nieuwbouw waarbij we de Parkeerbeleidsnota 2022 meenemen als vertrekpunt voor parkeren;
- We besteden aandacht aan de duurzaamheidsambities die aan wonen gerelateerd zijn en aan de positie van monumenten.
- We besteden aandacht aan creatieve mogelijkheden om de woningvoorraad uit te breiden zoals splitsen woningen, meergeneratiewoningen, tiny houses, flexwoningen en door slimme combi's te maken (bijv. bij scholen).

Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan en Parkeerbeleidsnota

De locaties liggen op ongeveer 400 meter afstand van het station Maarn. De locaties zijn met de auto goed te bereiken en via de oprit van de A12 is er vanaf de locatie een uitstekende aansluiting op het landelijke wegennet. Ook per fiets is de locatie zeer goed bereikbaar. Vooral de doorgang onder de A12 en het spoor versterken dit.

Voor de locaties gelden de normen zoals die zijn beschreven in de Parkeerbeleidsnota GUH (2021). Hierbij is voor de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en 'Rest bebouwde kom' het uitgangspunt. In overleg met de gemeente is besproken dat voor de huur middelduur/goedkoop en de sociale huur een parkeernorm geldt van 1 parkeerplek per woning. Bezoekersparkeren dient openbaar toegankelijk te zijn.

Woningbouw meer dan 10 parkeervakken

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Deelauto

In 10 jaar tijd is autodelen uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Het voordeel van autodelen is dat het aantal auto's vermindert. Verder zorgt autodelen voor minder

autogebruik, minder uitstoot en verbeterde leefbaarheid (minder auto's op straat). Als gemeente willen wij deelauto's stimuleren door een reductie van 4 parkeerplaatsen toe te passen. De ontwikkelaar/initiatiefnemer moet wel kunnen aantonen dat er bij een particuliere autodeler (bv Greenwheels/Mywheels) voldoende draagvlak is voor een deelauto op de voorgestelde locatie.

Fietsparkeren dient op eigen erf plaats te vinden

Conclusie beleid

Bij de ontwikkeling van de locaties dient rekening te worden gehouden met de verschillende beleidsdocumenten van de gemeente. De locaties aan de Kapelweg zijn aangeduid als woningbouwlocaties binnen bebouwd gebied. De ambities op het gebied van groen en duurzaamheid liggen hoog. Om woningbouw op de locaties mogelijk te maken dienen de nu geldende bestemmingen en regels aangepast te worden.



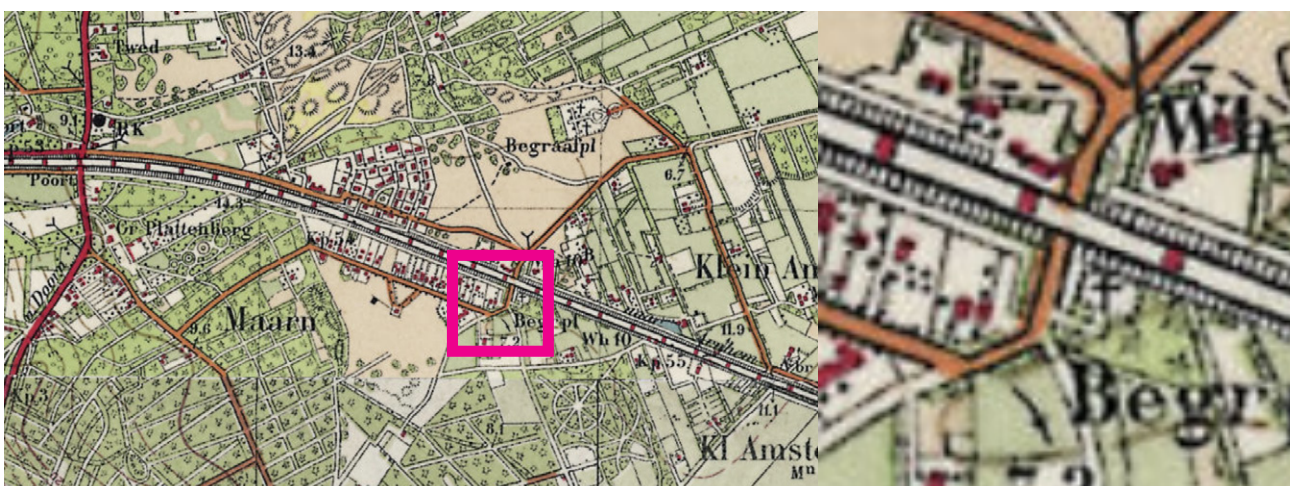
RUIMTELIJKE OPGAVE

De locaties aan de Kapelweg liggen aan een oude route over de heuvelrug die bij de aanleg van het spoor en later de A12 deze nieuwe infrastructuur kruiste. Vanaf deze plek is de aanleg van het zuidelijke deel van tuindorp Maarn gestart. Door de nieuwe onderdoorgang onder de A12 en het spoor tegenover het voormalige gemeentehuis is de route ter hoogte van de ontwikkellocaties uiteindelijk afgesloten voor autoverkeer. Sinds 2013 is de oude route weer toegankelijk voor langzaam verkeer.

Het opnieuw verbinden van de oude route (in 2013) kan voor de ontwikkellocaties gezien worden als een aanleiding voor een impuls voor deze bijzonder historische plek.

De gemeente heeft de locaties Het Donsveld en Hoge Overdam aangewezen als inbreidingslocaties waarbij een balans gevonden moet worden tussen substantieel extra woningen en een aantrekkelijke en groene leefomgeving. De woningen krijgen vorm in appartementengebouwen. Een dergelijke bouwvorm komt niet voor in dit deel van Maarn. Dit vraagt om een goed inpassing qua structuur, massa en qua beeld.

- De ruimtelijke opgave voor de locatie Het Donsveld is het weer zichtbaar maken van de ruimtelijke structuur van het bebouwingslint aan de noordzijde van de Kapelweg met vanaf de weg zichtbare bebouwing die past bij de parcelering van de lintbebouwing. De bebouwing vormt een duidelijk einde/begin van het lint en zorgt er voor dat de oude route naar het noorden zichtbaar wordt maakt en deel uitmaakt van de stedenbouwkundige structuur.
- De ruimtelijke opgave voor de locatie Hoge Overdam is het begeleiden van de Kapelweg, het aansluiten op de rijwoningen aan de Buurtsteeg en het versterken van de doorgaande structuur aan de rand van het dorp. De invulling van de locatie dient vanuit historisch perspectief een herkenbaar zelfstandige plek in te nemen aan de Kapelweg en dient waar mogelijk een bijdrage te leveren aan de besloten ruimte tussen de woningen aan de Buurtsteeg en Eikenlaan.
- De ruimtelijke opgave voor de locatie voor een nieuw parkeerterrein is het zo groen en natuurlijk mogelijk inpassen van het parkeerterrein met aandacht voor sociale veiligheid.



1932

Basisvolume

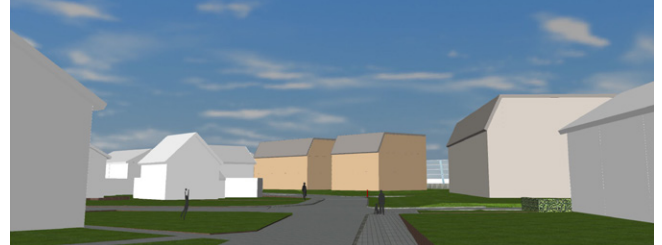
De invulling van de locaties moet in de eerste plaats herkenbaar zijn als onderdeel van de omgeving.

De basis voor de locatie Het Donsveld wordt gevormd door kleinere volumes die passen bij de parcellering van het eenzijdige bebouwingslint aan de noordzijde van de Kapelweg en met een volume opbouw van twee lagen met een kap.

Voor de locatie Hoge Overdam bestaat de invulling uit een langgerekt bouwvolume met in de basis twee lagen met een kap. Dit volume slaat aan op de rijwoningen aan de oostzijde van de Buurtsteeg. De bebouwing begeleidt de knik in de Kapelweg en versterkt de structuur van de rand van dit deel van Maarn als overgang naar de Buurtsteeg.

Appartementen

De locatie zal worden ingevuld met appartementen. Dit betekent dat onder de kap ruimte moet zijn voor volwaardige appartementen. Passend bij de kapvorm van de rijwoningen bestaat het volume uit drie lagen met een afgeschuinde bovenste laag.



RUIMTELIJKE VERKENNING

Set-back

Een afgeschuind volume op de bovenste bouwlaag zal ten behoeve van balkons uitsneden krijgen. De kap krijgt daarmee grote onderbrekingen en zal niet meer als eenduidige kap beleefd worden. Om toch een verschil te maken tussen de twee lagen en de bovenste laag krijgt de bovenste laag een set-back. De bovenste laag krijgt tevens een andere kleur en ander materiaal.

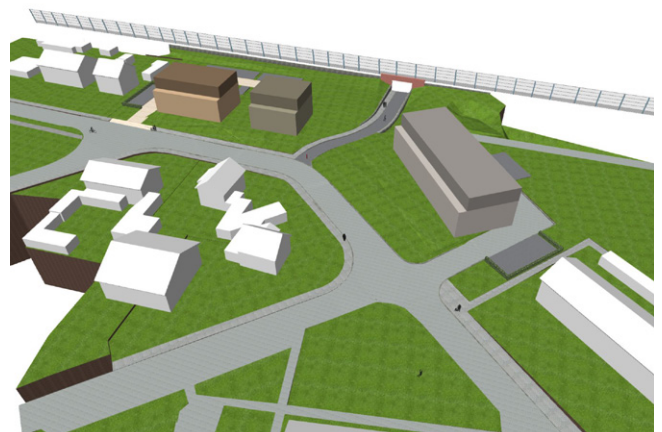
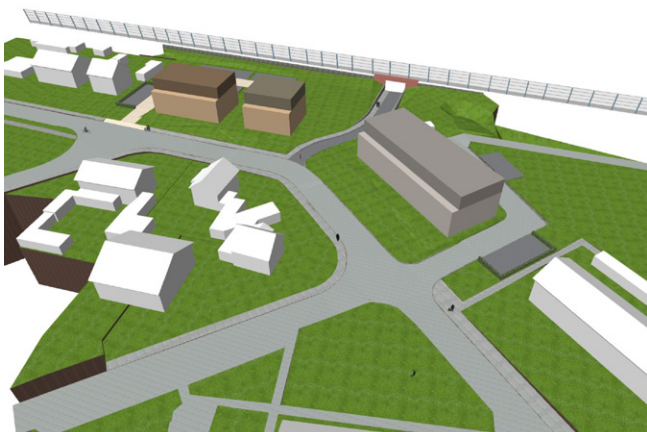
Verdraaiing lange bouwblok

Onderzocht is of het verdraaien van het langere bouwblok een bijdrage kan leveren aan de beleving van de fietsroute onder de A12 en spoor door.

Gezien vanuit het westen verdwijnt de kop van het blok waardoor er een aaneengesloten wand ontstaat tussen de Kapelweg richting de Buurtsteeg. Dit past goed bij de doorgaande verkeersstructuur, maar maakt de entree van de fietsroute niet herkenbaar.

Gezien vanaf de Buurtsteeg komt de kop van het langere bouwblok in beeld als ruimtelijk gebaar naar de open ruimte bij de buurtsteeg. De begeleiding van de Kapelweg valt helemaal weg.

Een verdraaiing van het bouwblok levert geen structureel voordeel op.

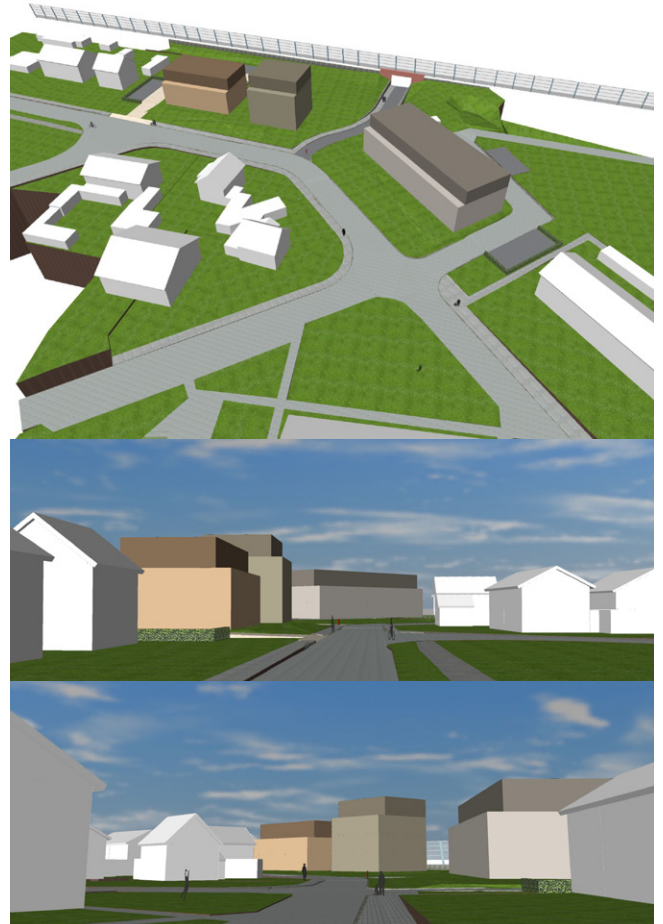
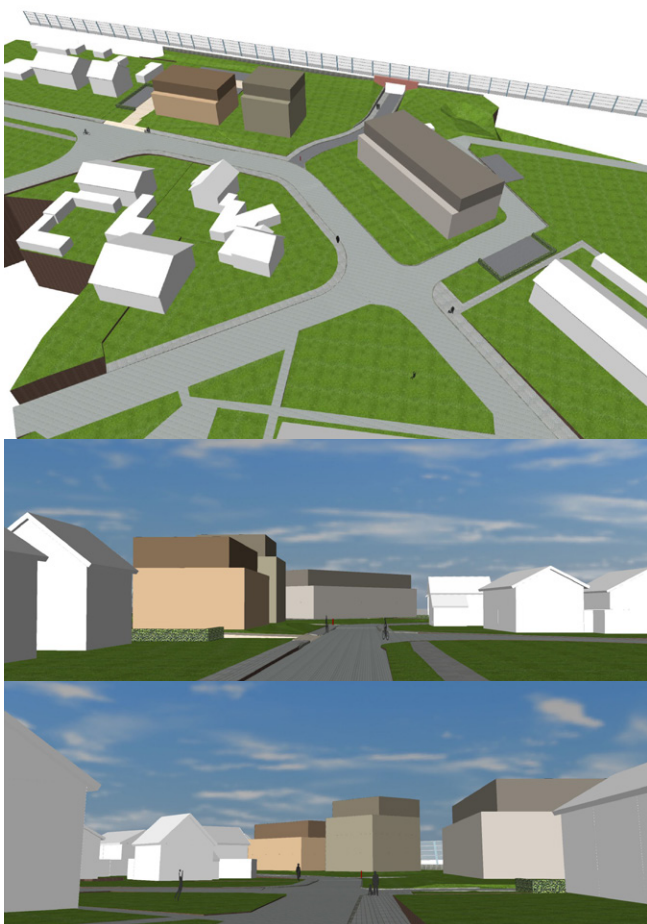


Accent einde Kapelweg

Het einde/begin van het bebouwingslint van de Kapelweg mag duidelijk gemarkeerd worden. Dit kan door het laatste volume extra hoogte te geven. Dit accent kondigt tevens de fietsroute naar het noorden van Maarn aan. Zowel vanuit de Kapelweg als de Buurtsteeg vormt een accent een duidelijke markering.

Zichtbaarheid accent en rooilijn Kapelweg

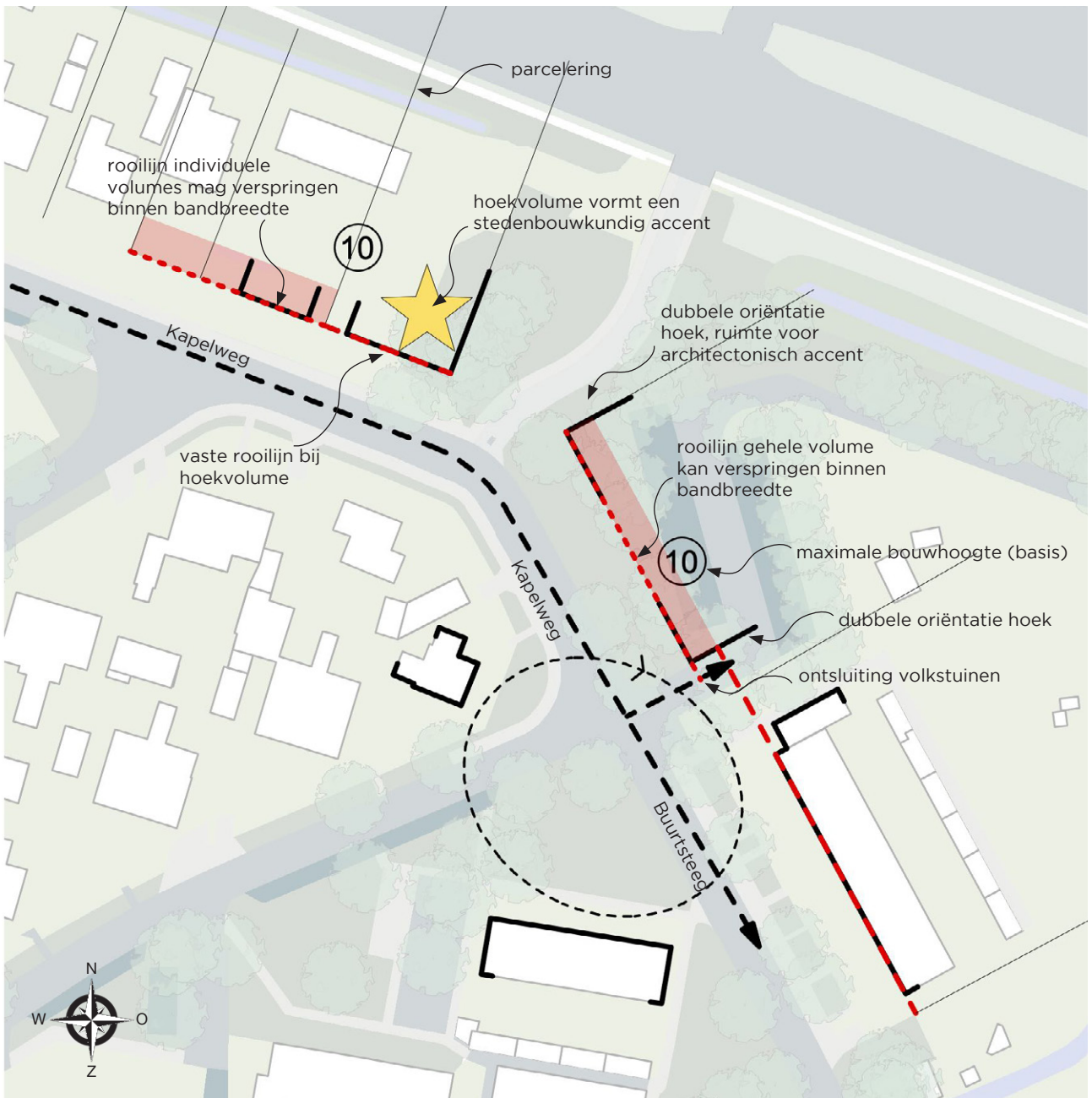
Voor een betere aansluiting op de terug liggende woningen aan de Kapelweg kan het volume of de volumes die geen deel uitmaken van het accent achter de hoofdrijlijn van de Kapelweg komen te liggen. Hierdoor wordt het accent op de hoek ook beter zichtbaar,



Fietsroute

Het verhogen van het laatste volume aan in het bebouwingslint van de Kapelweg kan een grote meerwaarde krijgen door ook te reageren op de fietsroute onder de A12 en het spoor. Gezien vanuit de Buurtsteeg krijgt het fietspad een begeleiding en is er minder doorkijk naar het geluidsscherm. In de verdere uitwerking moet er wel duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de oriëntatie aan de Kapelweg en de oriëntatie aan de fietsroute. De Kapelweg heeft hierbij een hogere plek in de hiërarchie. Gezien vanuit de Kapelweg is deze begeleiding niet zichtbaar. Een bijzonder vormgeving van de kop van het langere blok kan aan de zichtbaarheid van de fietsroute een bijdrage leveren. De eenheid in beleving van het volume staat daarbij voorop.





Stedenbouwkundige randvoorwaarden bebouwing

STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN

Programma

De ontwikkellocaties liggen aan de rand van een woonbuurt. De huidige functie van de locatie is wonen en parkeren. Bij de ontwikkeling van de locaties aan de Kapelweg is de wens voor woningen de beste passende functie. Andere functies zijn ook mogelijk, maar deze zijn ondergeschikt aan het wonen en mogen niet storend zijn voor de woonomgeving. Qua woningbouwprogramma dient aangesloten te worden op de ambities van de gemeente en de afspraken die zijn gemaakt met de woningbouwcorporatie. Dit leidt tot een verdichting in dit deel van Maarn.

Ontsluiting

Het profiel van de Kapelweg dient gehandhaafd te blijven. Aan de noordzijde van de weg ligt een smal voetpad dat aansluit op het voetpad van richting de tunnel onder de A12 en het spoor. Dit moet gehandhaafd worden.

De ontsluiting van de volkstuinten achter de locatie Hoge Overdam dient gewaarborgd te worden. Aan de zijde van de Kapelweg komt net als bij de woningen aan de oostzijde van de Buurtsteeg geen trottoir.

Parkeren

Parkeren ten behoeve van het programma moet op eigen terrein worden gerealiseerd. Hiervoor gelden de parkeernormen zoals eerder in dit rapport genoemd. Waar mogelijk kan gerekend worden met aanwezigheidspercentages. Parkeren vindt zo veel mogelijk achter de gebouwen plaats en in ieder geval achter de voorgevelrooilijn. Parkeerplekken worden groen ingericht.

Rooilijnen

Voor het versterken van de ruimtelijke structuur en de bijzondere historische positie van de locaties dient voor het accent op de locatie aan de Kapelweg 2 de hoofd-rooilijn aan de Kapelweg aangehouden te worden. Voor een goede overgang tussen de naar achter gebouwde bestaande woningen en het hoekvolume mogen de overige nieuwe volumes tussen de hoofd-rooilijn en de rooilijn van de bestaande woningen worden gebouwd.

De bebouwing op de locatie Hoge Overdam dient parallel aan de woonstraat te staan. Het gehele volume op de locatie staat in één rooilijn. De rooilijn mag voor die van de rijwoningen aan de oostzijde van de Buurtsteeg komen te liggen. Het bouwblok begeleidt vooral de richtingverdraaiing van de Kapelweg, maar kan aan de zijde van het fietspad een architectonisch accent krijgen. Aan de noordwestzijde en de zuidwest hoeken krijgt het volume een dubbele oriëntatie. Het volume krijgt hierdoor een oriëntatie op de Kapelweg en op het fietspad, en de bebouwing levert een bijdrage aan de besloten ruimte tussen de woningen aan de Buurtsteeg en Eikenlaan.

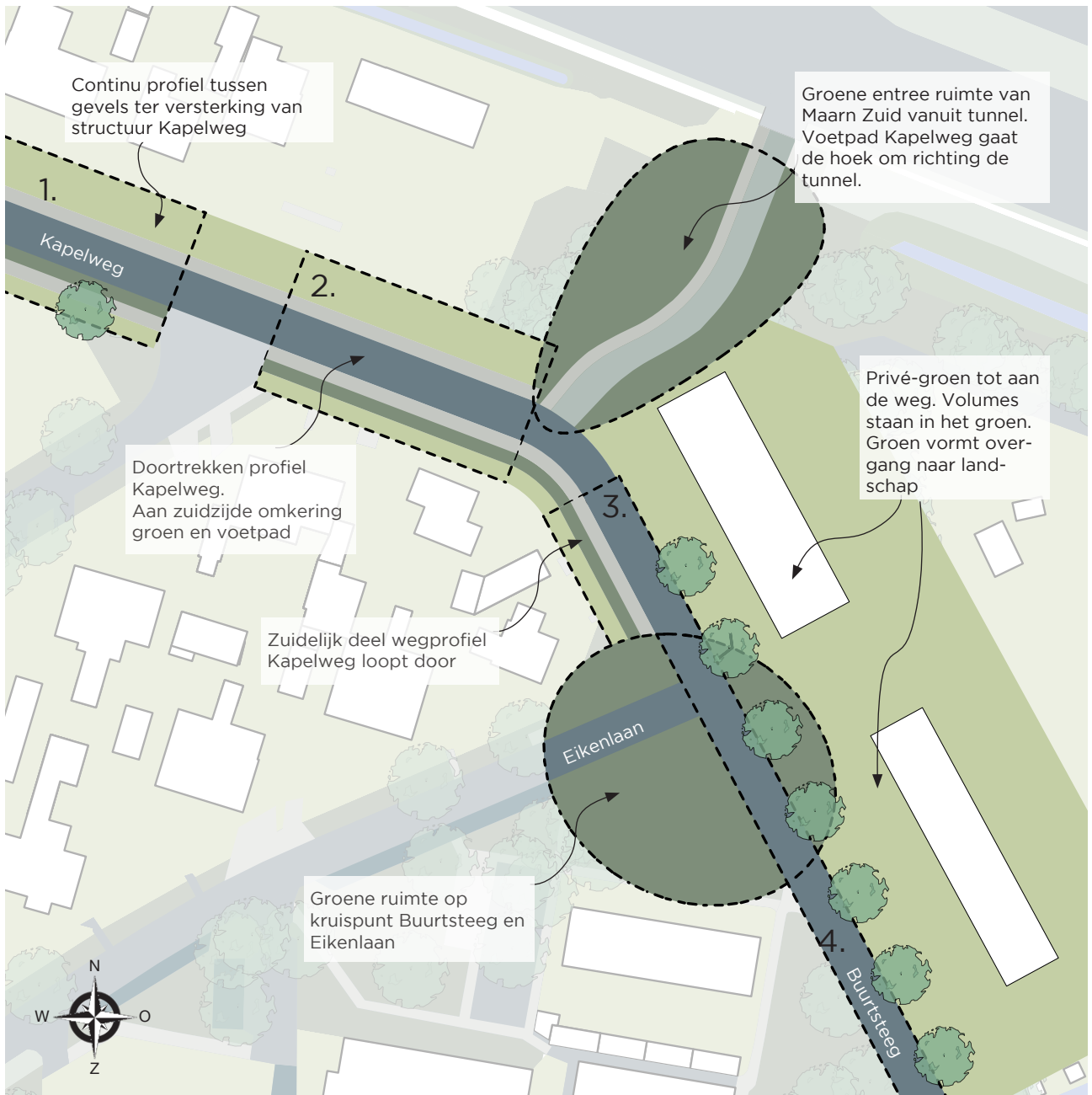
Parcelering

De Kapelweg tussen het Raadhuisplein en de Buurtsteeg kent aan de noordzijde een in breedte afwisselde parcelering. De breedte van de kavels liggen tussen de 8 en 20 meter. De opbouw van de volumes op de locatie Het Donsveld dient te passen in deze maatvoering.

Voor de locatie Hoge Overdam wordt qua volume-opbouw aangesloten op die van ontwikkeling uit de jaren 60. Hier wordt een volume voorgesteld zonder repeterende verticale opdeling.

Massa

Qua massa en korrelgrootte dient de nieuwe ontwikkeling op Het Donsveld aan te sluiten bij de bebouwing in de omgeving. De bouwvolumes worden zichtbaar opgedeeld in kleinere eenheden.



Stedenbouwkundige randvoorwaarden openbare ruimte

Op de locatie Hoge Overdam dient qua massa te worden aangesloten op de rijwoningen aan de oostzijde van de Buurtsteeg. Het bouwvolume bestaat qua massa uit een langwerpige volume. De huidige tijdgeest, de woningbehoefte en de bijzondere historische betekenis van de locatie vragen om een eigentijdse invulling. Aansluitend op de maximale bouwhoogte in de omgeving wordt de maximale bouwhoogte gesteld op 10 meter. In verband met het gewenste bouwprogramma mogen de bouwvolumes plat afgedekt worden waarbij in aansluiting op de woningen in de omgeving (twee lagen met daarop een kap), de bovenste bouwlaag zichtbaar afwijkend is door dat deze bijvoorbeeld als kap is vormgegeven, terugliggend is en van een afwijkend materiaal is opgebouwd.

Accent

Om de route onder de A12 en het spoor te accentueren is op de locatie Het Donsveld een stedenbouwkundig accent gewenst. Het moet op een overtuigende wijze het einde (of het begin) van de Kapelweg duiden en de positie en zichtbaarheid van de oude route, de huidige langzaam verkeersroute, naar het noorden versterken. Het accent zorgt er voor dat de langzaam verkeersroute op een logische plek ligt ten opzicht van het wonen.

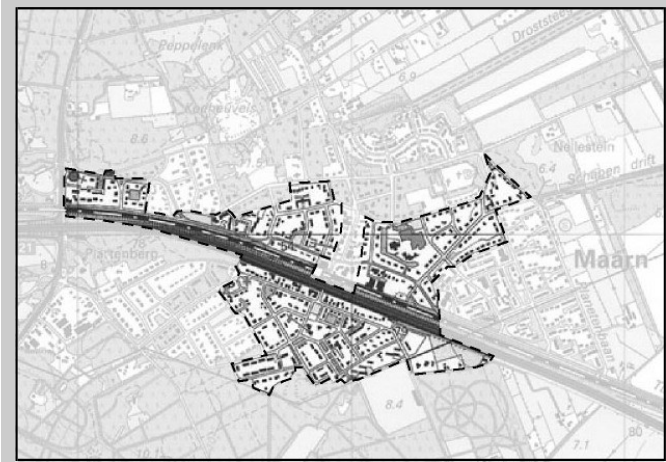
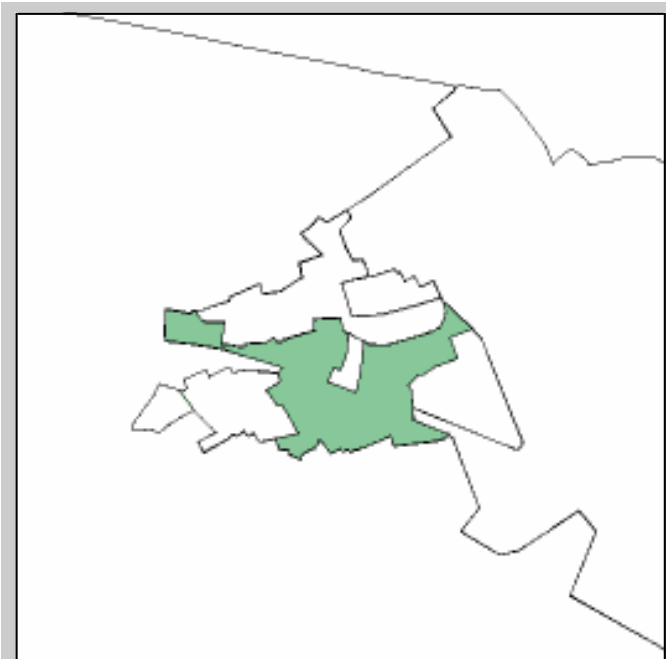
Dit accent kan vorm krijgen in een bouwvolume van maximaal 1 laag hoger dan de maximale bouwhoogte, waarbij de bovenste laag ondergeschikt is aan de lagen daaronder doordat deze bijvoorbeeld terugliggend is en van een afwijkend materiaal is opgebouwd.

Groen

De locaties bevatten in de huidige situatie veel groen. Waardevol groen dient zo veel mogelijk te worden gehandhaafd. Waar dat niet mogelijk is dient dit waardig te worden gecompenseerd. De inrichting van de onbebouwde ruimte op de locaties dient passend bij Maarn zo veel als mogelijk groen ingericht te worden. De ruimte voor de bebouwing dient geheel groen ingericht te worden. Hierdoor vormen deze ruimtes een vanzelfsprekend deel uit van de groene beleving van de tuinen. Vooral op de locatie Het Donsveld dient voor een aantrekkelijke leefomgeving tussen het gebouw en het geluidsscherm langs de A12 hoog opgaand groen worden behouden of nieuw worden geplant.

Aan de voorzijde van de gebouwen maken de tuinen deel uit van de beleving vanuit de openbare ruimte. De voortuinen dienen het huidige wegprofiel te versterken.

Vanaf de Kapelweg richting de Buurtsteeg zijn er vier basisprofielen te onderscheiden die steeds smaller worden. Tot aan de Sparrenlaan heeft de Kapelweg een eenduidig profiel dat is opgebouwd uit voortuinen, trottoir, weg, groenstrook met bomen, trottoir en voortuinen. Voorbij de Sparrenlaan richting de bocht in de Kapelweg wisselen de groenstrook en voetpad ten zuiden van weg om. Het openbaar groen grenst aan de tuinen wat in de beleving tot een versmalling van het profiel leidt. Bij de bocht in de Kapelweg buigt het voetpad aan de noordzijde om en volgt het fietspad. Na de bocht loopt het profiel van de Kapelweg verder door, maar dan zonder voetpad aan de noordoostzijde. De voortuinen aan de oostzijde lopen door tot aan de weg. Aan deze zijde wordt de weg begeleid door bomen. Vanaf de Eikenlaan heet de weg Buurtsteeg. De weg ligt, uitgezonderd van enkele parkeerplekken voor de woningen aan de oostzijde, aan twee zijden in het groen. Hier oogt het wegprofiel het smalst.



Gebied 37 Maarn Dorpsbebouwing uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit

BEELDKWALITEIT

Inleiding

Onder meer om het voorzieningenniveau in de gemeente op peil te houden, moeten woningen worden gebouwd. Tegelijk wil de gemeente ook de kwaliteit van de bestaande woonomgeving in onze gemeente niet uit het oog verliezen. Tussen meer woningen bouwen en het behouden van de bestaande ruimtelijke kwaliteit bestaat een spanningsveld. Daarom is de Nota Woonkwaliteit bij aanvullende woningbouw in stedelijk gebied (2021) opgesteld. De nota is niet van toepassing op het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht 'Tuindorp Maarn'. Eventuele verzoeken om ontwikkelingen hier zullen met extra aandacht bekeken worden. Het tuindorp vraagt als gemeentelijk dorpsgezicht om maatwerk en valt daarmee buiten het bestek van deze nota. De basis voor de beeldkwaliteit is te vinden in de gebiedscriteria uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De Kapelweg valt in het gebied 37 Maarn Dorpsbebouwing. De Nota Ruimtelijke kwaliteit heeft met name betrekking op de bestaande bebouwing. Bij grotere nieuwbouw projecten dienen aanvullende welstandscriteria worden opgesteld. Deze sluiten aan bij de in de nota beschreven criteria, maar geven ook antwoord op de nieuwe opgaves in de gemeente.

Gebiedsomschrijving

Uit de nota kan de volgende gebiedsomschrijving worden gedestilleerd. Het deelgebied dorpsbebouwing Maarn beslaat het grootste deel van de bebouwde kom van Maarn. Het betreft hier woningen die met name projectmatig gerealiseerd zijn, zowel voor als na de tweede wereldoorlog. De woonbuurten zijn opgezet als tuindorpbuurten of hebben deze karakteristiek overgenomen. In de kern zijn in de loop der jaren veel buurten projectmatig gerealiseerd die elk hun eigen typische kenmerken hebben maar ook veel overeenkomsten vertonen.

De vooroorlogse woningen aan de Kapelweg zijn gebouwd in donkere baksteen en hebben daken met grijze pannen. De daken hebben samengestelde dakvormen. Mansardedaken komen veel voor. Gevelopeningen zijn naar verhouding klein en verticaal in de gevel geplaatst. De gevels worden aan de straatzijde verlevendigd met erkers, deurluifels en dakkapellen. Het schilderwerk is licht van kleur.

De woningen aan de Kastanjelaan/ Esdoornlaan/ Eikenlaan uit de zestiger jaren kenmerken zich door de grote glasvlakken, geprefabriceerde kozijnen tot goothoogte en gevelbrede borstweringen van uiteenlopend plaatmateriaal. Hierdoor krijgen de gevels een sterke horizontale geleiding.

De kleur van de kozijnen verschilt per complex. Ze zijn óf licht, óf zeer donker. Opvallend is dat, in tegenstelling tot andere woningen uit deze periode, de kleurstelling per complex nog eenduidig is.

Welstandsbeleid

De bebouwing in het deelgebied is in het algemeen aan weinig veranderingen onderhevig.

Wat vooral kenmerkend is in het deelgebied is het groene karakter en de relatief ruime opzet. Vanwege het structurerende karakter gelden voor de bebouwing langs de Poortsebos/ Tuindorpweg en de Kapelweg aanvullende criteria. Voor de overige bebouwing wordt getoetst aan basiscriteria.

Welstandscriteria (uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit)

Algemeen

- De bouwwerken passen bij de hierboven beschreven karakteristiek, wat betreft situering op de kavel, schaal en vormgeving van de bouwmasse, indeling van de gevels en detaillering, kleur- en materiaalgebruik.
- Bij verbouw dienen de oorspronkelijke kenmerken als uitgangspunt.

Situering

- De woningen worden in de rooilijn gebouwd.
- De hoofdbebouwing is op de openbare ruimte gericht.

Massa en vorm

- De woningen hebben een korrelgrootte die aansluit bij die van de omgeving;
- Aan- en bijgebouwen zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- De massaopbouw is per rij gelijk.
- Bij veranderingen (symmetrie in de gevel, hoogte-breedteverhouding van geveluitsnijdingen en dergelijke) worden de stijlkenmerken van het oorspronkelijke gebouw toegepast.

Detaillering, kleur- en materiaalgebruik

- Het kleur- en materiaalgebruik is per rij op elkaar afgestemd.
- Bij veranderingen (maatvoering van lijsten en overstekken, erkers en dakkapellen, profielen van ramen, kozijnen en neggen) worden de stijlkenmerken en kleuren van het oorspronkelijke complex toegepast.
- Aanbouwen hebben de stijlkenmerken en kleuren van het hoofdgebouw.

Aanvullende criteria Kapelweg (uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit)

Omgeving

- Plaatsing en oriëntatie van het bouwwerk overeenkomstig de historische parcellering en richtingen. Bijgebouwen in een ondergeschikte of nevenschikkende positie al naar gelang de bouwstijl.

Detaillering, kleur- en materiaalgebruik

- Bij verbouwingen en uitbreidingen kenmerkende originele details en ornamenten handhaven.
- Hoogwaardige materialen die niet snel verouderen, bij voorkeur pleisterwerk, baksteen, dakpannen en hout. Kleurgebruik terughoudend, passend bij de omgeving en geen signaalkleuren.

Aanvullende welstandscriteria Het Donsveld en Hoge Overdam

De nieuwe ontwikkelingen aan de Kapelweg en Buurtsteeg vormen een na relatieve lange periode van behoud en vernieuwing een volgende stap in de ruimtelijke ontwikkeling van het zuiden van Maarn. Vooral de architectonische expressie van de verschillende periodes waarin dit deel van Maarn is gebouwd zijn herkenbaar. Een nieuwe ontwikkeling mag passend binnen de ruimtelijke structuur op een eigen wijze een bijdrage leveren aan de leefomgeving.

De locatie Het Donsveld maakt deel uit van de eenzijdige lintbebouwing aan de Kapelweg en vormt tegelijkertijd het einde, of vanuit historisch perspectief het begin, van dit lint en de markering van de oude route over het spoor (situatie 1932) en nu de langzaam verkeersroute onder de A12 en het spoor. Samen met de woningbouwopgave waar de gemeente voor staat, krijgt deze beëindiging van het bebouwingslint in de stedenbouwkundige randvoorwaarden ruimte voor een extra bouwlaag (3 lagen met een terugliggende opbouw). Een dergelijk volume staat op dit moment alleen in het centrum van Maarn, maar op de locatie aan de rand van het dorp past een dergelijk volume goed en wordt, mede door een groene inpassing, de leefomgeving niet negatief beïnvloed.

Het bouwen van appartementengebouwen brengt ook nieuwe elementen met zich mee zoals galerijen en balkons. Nu komen balkons wel voor in het zuiden van Maarn. Opvallen veel (grondgebonden) woningen hebben een balkon. Bij de referentiebeelden worden de drie voorkomende typen afgebeeld.

De locatie Hoge Overdam neemt een andere plek in de stedenbouwkundige structuur. Het gebouw begeleidt de knik in de Kapelweg en sluit qua richting aan op de rij woningen uit de jaren 60. Dit bestaande volume heeft een overwegend horizontale uitstraling. Een dergelijke horizontale gevelopbouw past ook goed bij de begeleiding van de weg. De knik in de Kapelweg verloopt vanuit historisch perspectief precies in de tegenovergestelde richting zoals nu de aantakking op de Kapelweg van de langzaam verkeersroute onder de A12 en het spoor. Deze richting mag als een architectonische verbijzondering van het bouwvolume zichtbaar worden gemaakt en kan tevens bijdragen aan een dubbele oriëntatie van de hoek op de Kapelweg en het fietspad.

Om aan bovenstaande omschrijving uitwerking te geven gelden de volgende aanvullende beeldkwaliteitscriteria:

Locatie Het Donsveld

- Bij grotere volumes de parcellering van het bebouwingslint terug laten komen in de opbouw ervan.
- Het stedenbouwkundig accent vormt een eigen volume of een samengesteld volume.
- De volumes krijgen een hedendaags architectonische uitwerking passend bij de dorpse woningbouw in Maarn.
- De bovenste bouwlaag van de volumes heeft een terughoudende uitstraling als verwijzing naar de kap bij de eengezinswoningen. Dit kan vorm krijgen door een terugliggende gevel met een afwijkend kleur en/of materiaalgebruik.
- Hoofdvolumes zijn opgebouwd uit baksteen in een lichte bruine of bruinrode kleur. Bij verschillende volumes worden verschillende kleuren gebruikt zonder dat daardoor een bepaald ritmiek ontstaat.
- Passend bij de dorpse gevels zijn gevelopeningen uitgesneden uit het metselwerk.
- Om een representatieve zijde te krijgen aan de Kapelweg dienen entrees en verkeersruimtes zoals bijvoorbeeld galerijen aan de achterzijde van de bouwvolumes te liggen.
- Balkons zijn bij voorkeur (deels) in het bouwvolume opgenomen en steken maximaal 1,5 meter uit. Bestaande balkons in Maarn vormen een inspiratie.
- Trapopgangen dragen mogelijk bij aan de opbouw in verschillende volumes.

Locatie Hoge Overdam

- Het volume krijgt een eenduidige opbouw met overwegend horizontale gevelindeling.
- De volumes krijgen een hedendaags architectonische uitwerking passend bij de dorpse woningbouw in Maarn.
- De bovenste bouwlaag van de volumes heeft een terughoudende uitstraling als verwijzing naar de kap bij de eengezinswoningen. Dit kan vorm krijgen door een terugliggende gevel met een afwijkend kleur en/of materiaalgebruik.
- Het hoofdvolume is opgebouwd uit baksteen in een lichte bruine of bruinrode kleur.
- Passend bij de dorpse gevels zijn gevelopeningen uitgesneden uit het metselwerk.
- Om een representatieve zijde te krijgen aan de Kapelweg dienen entrees en verkeersruimtes zoals bijvoorbeeld galerijen aan de achterzijde van de bouwvolumes te liggen.
- Balkons zijn bij voorkeur (deels) in het bouwvolume opgenomen en steken maximaal 1,5 meter uit. Bestaande balkons in Maarn vormen een inspiratie.
- Trapopgangen maken deel uit van de opbouw van de volumes.
- Ter versterking van de positie aan het fietspad is er binnen de criteria ruimte voor een architectonische verbijzondering.

Verticale opdeling volume



Hoekaccent



Opbouw terugliggend en afwijkend materiaal



Beeldreferenties

Balkons in Maarn-zuid



Verdiept liggend balkon en aan gevel hangend balkon (Kapelweg)



Balkon 'op poten' (Kapelweg)



In volume opgenomen balkons



Drie laags volume met balkons bij station Maarn

Gestapelde woningbouw in Maarn



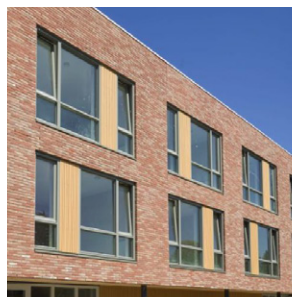
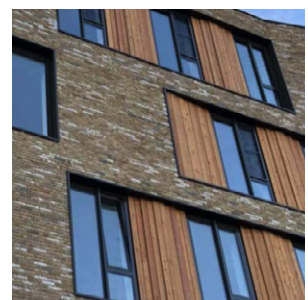
Gestapeld volume met op hoek 4 lagen



Woongebouwe twee lagen met terugliggende derde laag en opdeling in volumes



Algemeen, materiaal en kleurgebruik



ontwerp
kien