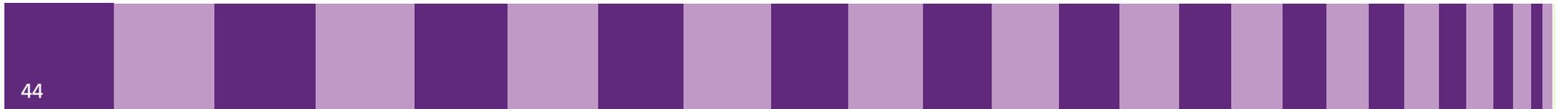


Stedenbouwkundig Plan



Harselaar-Zuid



Stedenbouwkundig Plan Harselaar-Zuid

gemeente Barneveld

30 mei 2011





1. Inleiding	4
2. Locatie en omgeving	6
3. Uitgangspunten	10
4. Stedenbouwkundig plan	14
5. Planonderdelen	30
6. Slot	40



Projectie plangebied in omgeving
bron: Google Earth Pro

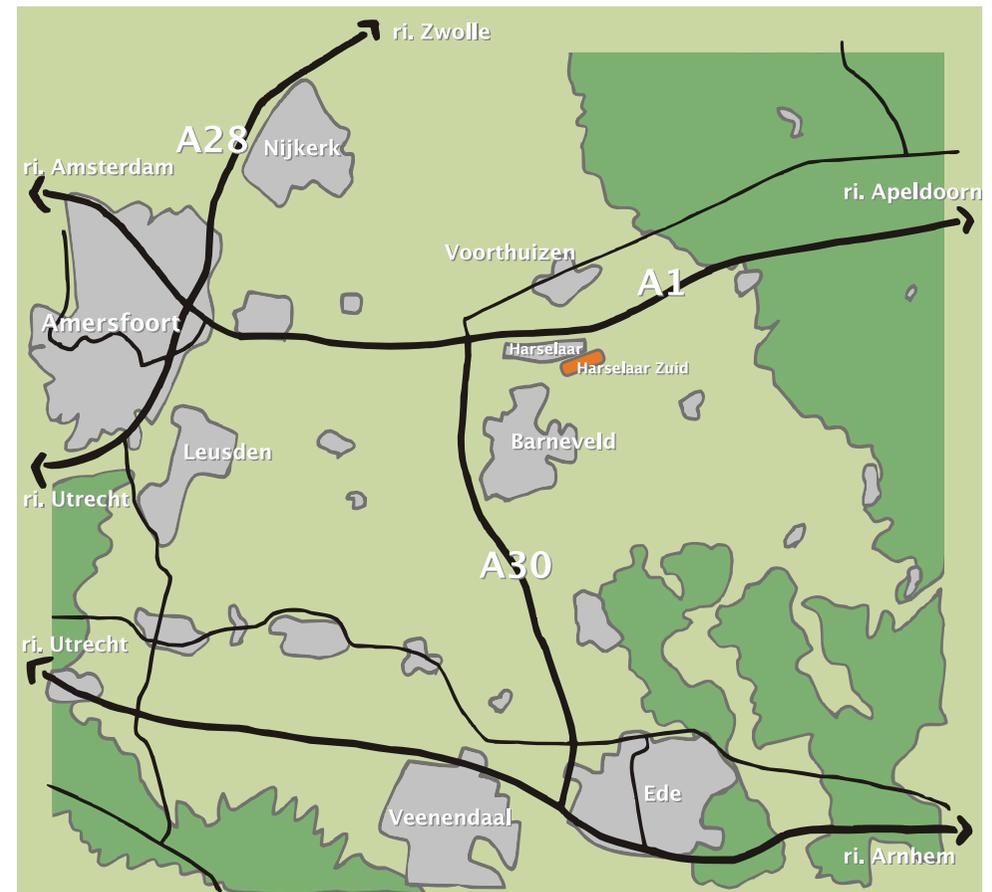
De gemeente Barneveld ligt op een strategische positie tussen de Randstad en het noorden/oosten van ons land en Duitsland. De behoefte aan bedrijventerreinen is onder andere door deze ligging, groot. Aan de noordzijde van Barneveld aan de A1 liggen al verschillende bedrijvenclusters. Er is in de komende jaren nog meer behoefte aan uitgeefbaar bedrijventerrein. Hiervoor heeft de gemeente het gebied tussen de spoorlijn, de stationsweg, de Esvelderbeek en het gebied rond de vuilstort op het oog. Voor de ontwikkeling van het gebied Harselaar-Zuid tot bedrijventerrein heeft RBOI in opdracht van de gemeente Barneveld een stedenbouwkundig plan gemaakt.

Dit stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen door intensief overleg met de gemeente en andere partijen. Het proces begon met een werksessie met diverse betrokken partijen op 30 januari 2008 in de raadszaal van het gemeentehuis. Op verschillende manieren en momenten zijn de verschillende partijen opnieuw in het planproces betrokken. In projectvergaderingen is het plan toegelicht, bediscussieerd en bijgeschaafd. In een voor het hele proces geformeerde stuurgroep heeft bestuurlijke besluitvorming over de verschillende planstappen plaats gevonden.

Voor dit gebied moeten meerdere planvormen leiden tot een goede basis voor realisering. Zo is/wordt er voor het gebied een milieueffectrapportage (MER), een bestemmingsplan en een stedenbouwkundig plan gemaakt. Dit document vormt de toelichting op het stedenbouwkundig plan.

Leeswijzer

In dit plandocument wordt in vijf hoofdstukken de totstandkoming van en de toelichting op het stedenbouwkundig plan beschreven. Na deze inleiding volgt in het tweede hoofdstuk de analyse van de locatie en de omgeving, waarna in hoofdstuk 3 de uitgangspunten voor het plan worden beschreven. In hoofdstuk 4 worden het stedenbouwkundig plan en de verschillende planlagen toegelicht. Het vijfde hoofdstuk beschrijft de essentiële planonderdelen, waarna in het laatste hoofdstuk wordt geschetst welk planproces nog nodig is om tot realisering te komen.





Luchtfoto plangebied & omgeving
bron: Google Earth Pro

2

Locatie en omgeving

De locatie Harselaar-Zuid aan de noordoostkant van de kern Barneveld ligt ten zuiden van het spoor (lijn Amersfoort-Apeldoorn) en ten oosten van de Baron van Nagellstraat / Stationsweg, die aansluit op de rijksweg A1. De ligging op korte afstand van de A1 en nabij de spoorlijn (en het station/transferium Barneveld Noord) biedt kansen voor een goede ontsluiting.

De uitbreiding van het bedrijventerrein Harselaar richting het zuiden wordt voorafgegaan door de ontwikkeling van een bedrijventerrein in de driehoek tussen de A1 en de spoorlijn, ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Harselaar. Deze locatie wordt Harselaar-Driehoek genoemd en is ook onderdeel van de MER.

Begrenzing

Langs de zuidrand van het plangebied Harselaar Zuid loopt de Esvelderbeek die een belangrijke rol vervult in de waterhuishouding van het plangebied en de omgeving. Ten noorden van het plangebied bevindt zich de spoorlijn en aan de overzijde daarvan het bestaande bedrijventerrein Harselaar. Ten westen van het plangebied zijn langs de Baron van Nagellstraat enkele woningen en bedrijfsgebouwen aanwezig. Een belangrijk landschapselement in de omgeving is de vuilstort ten noordoosten van het plangebied, waarmee bij de uitwerking van het plan rekening dient te worden gehouden.



Bestaande situatie

De locatie Harselaar-Zuid heeft een bruto oppervlakte van circa 96,9 ha. Het gebied bestaat in de huidige situatie met name uit agrarische gronden en (agrarische) bebouwing. Landschappelijk bestaat het gebied uit kamers gevormd door bomenrijen en houtwallen. Het gebied wordt ontsloten door de Wencopperweg die aansluit op de Stationsweg en de Oude Goorderweg en de Grote Bosweg die aansluiten op de wegenstructuur van het bestaande bedrijventerrein Harselaar-Oost en Harselaar-Driehoek. De Esvelderbeek blijft ook na de transformatie van het plangebied tot bedrijventerrein behouden en is aangewezen als ecologische verbindingszone.

Ontsluiting

Het huidige bedrijventerrein Harselaar ligt ingeklemd tussen de rijksweg A1 en het spoor Amersfoort-Apeldoorn. De Baron van Nagellstraat (N805) vormt ter hoogte van de Harselaar een doorgaande verbinding tussen de kern Voorthuizen in het noorden en de kern Barneveld in het zuiden. De Baron van Nagellstraat sluit daarbij aan op de rijksweg A1 (aansluiting 16 - Voorthuizen) en kruist het spoor Amersfoort-Apeldoorn middels een gelijkvloerse overweg. Als noord-zuid verbinding splitst de Baron van Nagellstraat bedrijventerrein Harselaar in een westelijk en een oostelijk deel. Het westelijk deel wordt ontsloten door de Harselaarseweg, welke tevens aansluit op de Nijkerkerweg en zo uiteindelijk een verbinding vormt met de rijkswegen A1 (aansluiting 15 - Barneveld) en A30 (aansluiting 5 - Industrierrein Harselaar). Het oostelijk deel van bedrijventerrein Harselaar wordt ontsloten door de Energieweg. De Mercuriusweg zorgt voor een extra ontsluiting van het oostelijk deel van bedrijventerrein Harselaar richting de Baron van Nagellstraat (N303) en de noordelijke toe- en afrit op de rijksweg A1 (aansluiting 16 - Voorthuizen).

Ten zuidoosten van het oostelijk deel van bedrijventerrein Harselaar is een circa 40 hectare grote vuilstort gelegen. Via de Hanzeweg wordt de vuilstort ontsloten richting bedrijventerrein Harselaar en de Baron van Nagellstraat (N805). Via de Wencopperweg bestaat op dit moment een directe ontsluiting naar de Baron van Nagellstraat (N805) / Stationsweg (N805).



Ruimtelijk functionele structuur
ten noordoosten van Barneveld

Ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn zijn twee agrarische gebieden gelegen. Het beperkte aantal ontsluitende wegen in deze gebieden kent een onregelmatig en landelijk karakter.

De aansluiting van de nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen loopt vanaf de bestaande snelwegaansluiting Harselaar op de A1, via een nieuwe weg parallel aan de snelweg tot het gebied Harselaar-Driehoek, waar de weg naar het zuiden afbuigt en via de bestaande spoorovergang aansluit op het plangebied Harselaar-Zuid. Deze weg zal verderop worden aangesloten op de Wesselseweg (N800). Voor een betere ontsluiting in de richting van de A30 zijn nog twee varianten in onderzoek, waarbij één variant uitgaat van de verlenging van de hiervoor beschreven weg vanaf de Wesselseweg naar de Scherpenzeelseweg om aan de zuidzijde van de kern Barneveld aan te sluiten op de A30. Een belangrijke aansluiting van Harselaar-Zuid zal worden gesitueerd op de Stationsweg / Baron van Nagellstraat. In het verlengde van deze aansluiting is de tweede variant van de aansluiting naar de A30 in studie. De oostwestontsluitingsweg dwars door het plangebied zal dan in westelijke richting worden aangesloten op de Nijkerkerweg en verderop de A30. De kruising / aansluiting op de Stationsweg / Baron van Nagellstraat zal dan enigszins verdiept moeten worden aangelegd in verband met de aanleg van een tunnel onder het spoor.



Aansluiting op de omgeving

Aan de spoorzijde moet het openbare karakter een rol spelen in de vormgeving van deze zijde. De gebouwen en percelen die aan deze zijde liggen worden door het druk bereden spoor als het ware publiek bezit en verdienen daarom een representatief karakter.

De zone aan de Esvelderbeek vraagt om een speciale ruimtelijke aansluiting, waarbij groenblauwe waarden worden gerespecteerd en de bedrijven kunnen profiteren van hun mooie ligging.

Aan de oostzijde is een zorgvuldige inpassing van belang, waar bestaande wegen, een vuilstort, agrarische bedrijven en groenstructuren om een specifieke overgang vragen.

Aan de westzijde is vooral het maken van een goede entree bij de Baron van Nagellstraat belangrijk, waarbij de bestaande woningen en bedrijven zorgvuldig moeten worden ingepast.

Eerste opzet van de Hoofdplanstructuur
op grond van de werksessie van 30 januari 2008
- later op onderdelen gewijzigd -



Op 30 januari 2008 is er met verschillende disciplines, overheden en instanties (zie bijlage 3: lijst met deelnemers) in een werksessie gediscussieerd over de toekomstige ontwikkeling Harselaar-Zuid en -Driehoek. Voorafgaand aan de sessie zijn algemene ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd. Aan het eind van de werksessie waarin themagewijs in groepen over uitgangspunten is gediscussieerd, zijn onderstaande specifieke uitgangspunten geformuleerd. Deze punten zijn in de stuurgroep van 1 februari 2008 verder aangescherpt.

3.1 Algemene uitgangspunten

Voor het stedenbouwkundig plan Harselaar-Zuid zijn op basis van ruimtelijke aspecten de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

- ruimtelijke structuur gebaseerd op een goede oriëntatie, waarbij helderheid van de ontsluitingsstructuur en een fijnmazige structuur voor fietsverkeer voorop staan;
- maken van goede overgangen naar de omgeving, logische aansluitingen en duidelijke grenzen (waar gewenst);
- oorspronkelijkheid, het stedenbouwkundig ontwerp neemt de oorspronkelijk ruimtelijke karakteristieken van de locatie en de omgeving mee en vertaalt deze naar een nieuw stedelijk gebied;
- intensief en efficiënt gebruik van de ruimte; voor het bedrijventerrein wordt op alle schaalniveaus van hoofdstructuur tot kavelbebouwing gestreefd naar een intensief en efficiënt gebruik van de ruimte.



3.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Vanuit de werksessie zijn de volgende specifieke stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd:

- langs belangrijke wegen en spoorlijn aandacht voor uitstraling (voorkanten, markering met groen of andere maatregelen);
- waar mogelijk clustering van segmenten (bedrijven) in het stedenbouwkundig plan;
- vuilstort meenemen in langere termijn visie (kwalitatief eindbeeld). Onderzoeken welke gronden van de vuilstort in welke fase afgedekt zijn en dus meegenomen kunnen worden tijdens de realisatie. Bezien in hoeverre het meenemen van de vuilstort in de procedure vertragingen kan veroorzaken. Dit met inachtneming van het feit dat het bewerkingsterrein en de stortplaats voorsnog gehandhaafd blijven;
- verkaveling van west naar oost, van kleinschalig naar groot;
- rekening houden met eventuele toekomstige behoefte aan uitbreiding (aan de oostzijde);
- ruimtelijke structuur in relatie tot groter geheel beschouwen (oa. geheel Harselaar);
- uitgeefbaar terrein minimaal 70% van het plangebied, met inachtneming van de gewenste kwalitatieve invulling;
- vanuit het stedenbouwkundig plan uitgangspunten voor een op te stellen beeldkwaliteitplan vaststellen.



3.3 Verkeerskundige uitgangspunten

Verkeerskundig worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de hoofdontsluiting van Harselaar-Zuid bestaat uit twee hoofdwegen die een assenkruis vormen. Op deze hoofdwegen worden ten behoeve van de doorstroombaan van deze wegen niet direct kavels ontsloten;
- per kwadrant (bouwvelden gescheiden door het assenkruis van hoofdwegen) worden twee aansluitingen op de hoofdwegen gerealiseerd. In totaal worden vier aansluitingen gemaakt op het hoofdwegenet;
- parkeren en manoeuvreren moet zoveel mogelijk op uitgeefbaar terrein en zoeken naar haalbare/afzetbare collectieve oplossingen;
- er wordt gestreefd naar een minimum aan snelheidsremmende maatregelen op de hoofdwegen met inachtneming van de veiligheid;
- doodlopende wegen zijn ongewenst;
- oplossingen bieden voor het huidige agrarisch verkeer;
- rekening houden met de eventuele komst van een railterminal goederenvervoer.

3.4 Uitgangspunten voor groen en water

Voor de groenblauwe structuur zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- de hoogte van het terrein bepaalt de afwatering. Het terrein loopt af van de spoorlijn naar de Esvelderbeek, dus de afwatering verloopt op natuurlijke wijze van noord naar zuid en vervolgens via de beek van oost naar west;
- groen en water zoveel mogelijk bundelen, bijvoorbeeld in 'groene vingers' vanuit de Esvelderbeek;
- groene zone creëren rondom de Esvelderbeek;
- langs Esvelderbeek een recreatieve route aanleggen;
- zorg besteden aan de overgang groen/water en bedrijventerrein. Bijvoorbeeld door voorzijsen van gebouwen;
- Wencopperweg indien mogelijk deels behouden vanuit de historisch landschappelijke waarde;
- voldoende wateropvang realiseren. Mogelijkheden voor infiltratie benutten (openbaar / uitgeefbaar).



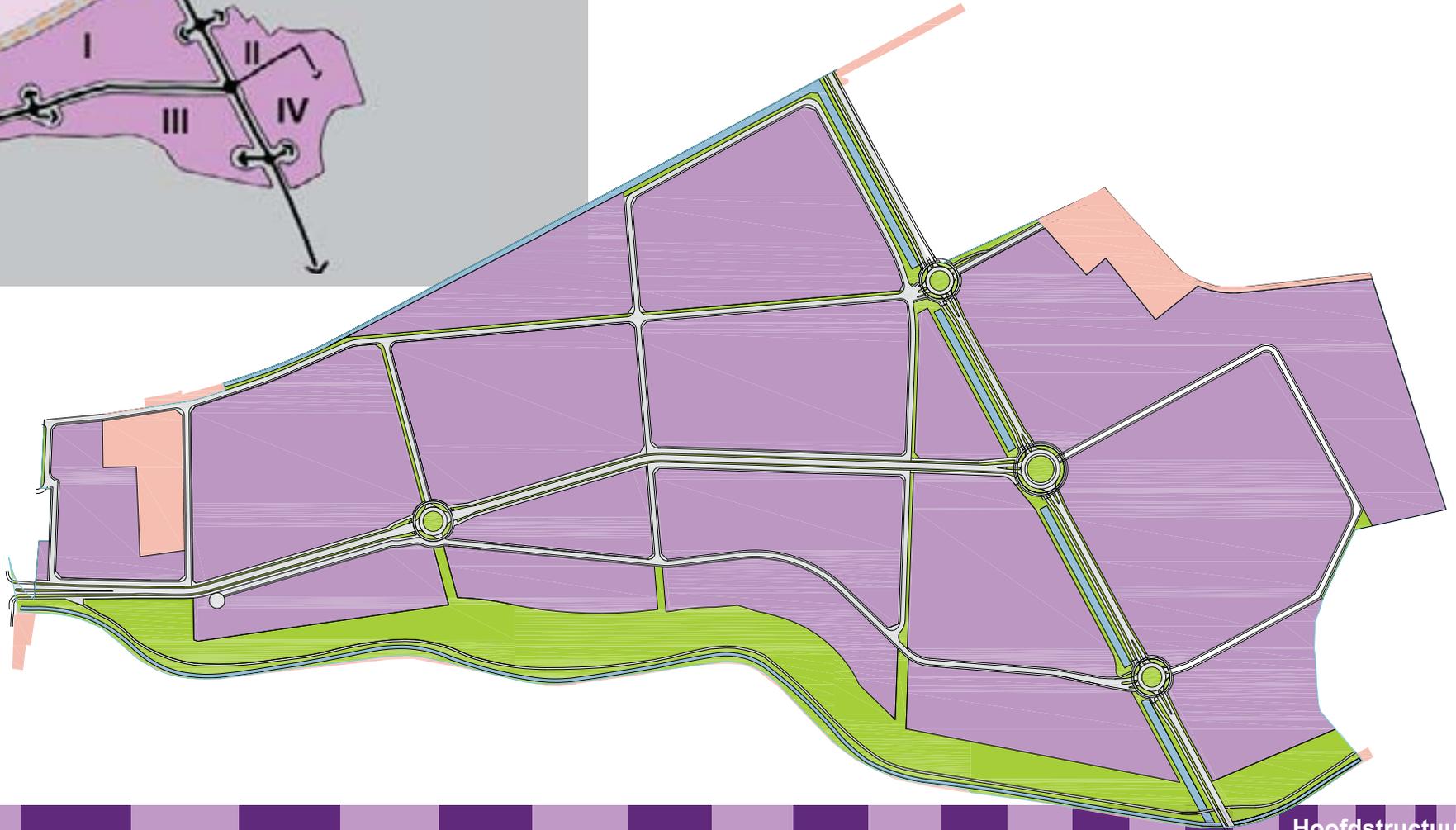
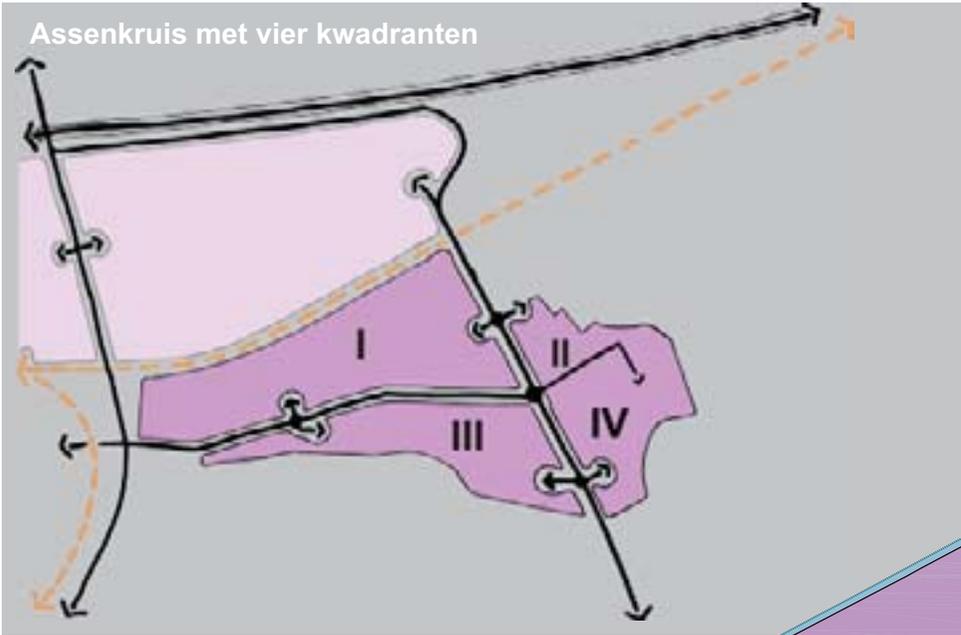
3.5 Duurzaamheid

Voor nieuwe bedrijventerreinen heeft de gemeente Barneveld de ambitie geformuleerd om een reductie van 15% CO₂ te bereiken ten opzichte van een 'normaal' bedrijventerrein. Het plangebied leent zich hier ook voor door de relatief compacte bouw en concentratie van bedrijven. Door de goede verbinding met het openbaar vervoer zijn er daarnaast voldoende mogelijkheden om het autogebruik te minimaliseren.

Puntsgewijs zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- CO₂ verlaging 15% - afspraak met provincie (harde eis i.v.m. subsidie)
 - traditionele oplossingen onvoldoende om dit doel te bereiken;
- inrichting van het terrein duurzaam uitvoeren;
- toepassen van warmtepompen;
- onderzoeken mogelijkheden biomassa (wellicht bij vuilstort);
- koude/warmte opslag c.q. uitwisseling toepassen;
- clustering – bijvoorbeeld food en/of logistiek / gewenst vanuit marketingstrategie;
- milieuzonering tot categorie 4/5;
- voor het beheer wordt een parkmanagementorganisatie opgezet.

Assenkruis met vier kwadranten



Hoofdstructuur

4

Stedenbouwkundig Plan

Voor de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen wordt een hoogwaardige stedenbouwkundige en duurzame inrichting nagestreefd. In het stedenbouwkundig plan worden verschillende planlagen in één ruimtelijke opstelling verenigd. Deze lagen bestaan uit de aspecten gebouwen / percelen, groen, verkeer / vervoer en water. De ruimtelijke kenmerken van de locatie, de omgeving en de ontstaansgeschiedenis worden in het stedenbouwkundig plan opgenomen en getransformeerd naar een nieuwe stedelijke structuur.

4.1 Stedenbouwkundig landschappelijke legger

Het (stedelijke) landschap is op de grote schaal in oostwestrichting georiënteerd. Zowel de Esvelderbeek, de snelweg A1 als de spoorlijn lopen in deze richting. Een van de twee belangrijke nieuwe routes oriënteert zich ook in deze richting.

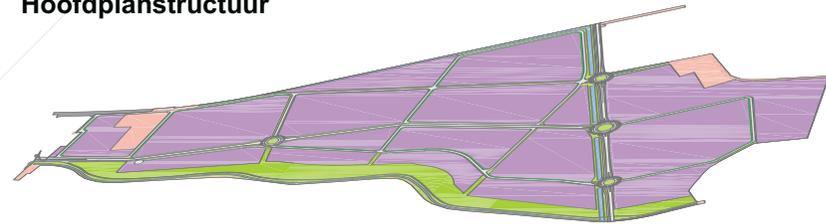
De landschappelijke lijnen hebben geen vaste richting en verdraaien ten opzichte van elkaar. Deze ruimtelijke eigenschap is kenmerkend en wordt gebruikt om de oostwestroute in een aantal knikken te laten verlopen. Zo wordt de schaal van de landschappelijke structuur herkenbaar in de toekomstige ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein.

De afstroomrichting in de waterstaatkundige situatie loopt van noord naar zuid in de richting van de Esvelderbeek. De noordzuidlijnen in het plangebied worden als rechte lijnen in het plangebied gelegd en geven doorzicht in het gebied.

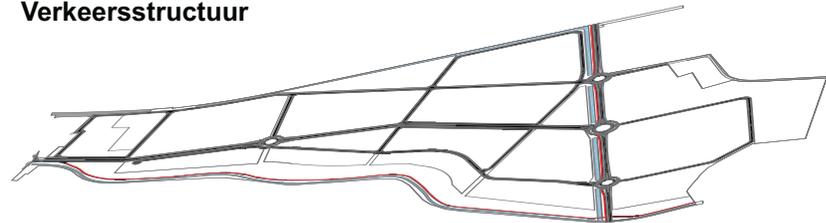
Langs de hoofdroute wordt vanuit Harselaar-Driehoek naar de Esvelderbeek een wadi gesitueerd om deze weg ruimtelijk te ondersteunen.

De huidige landschapsstructuur bestaat uit een samenstelling van allemaal ongelijkvormige kavels, met verschillende richtingen en afmetingen. Het patroon wat door dit stelsel van kavels ontstaat, is nog het beste te vergelijken met een lappendeken. De kavels worden vaak afgeschermd door opgaand groen, waardoor er een soort groene kamers ontstaan. Dit landschap is op dit moment goed te ervaren vanaf bijvoorbeeld de Wencopperweg en de Wesselseweg.

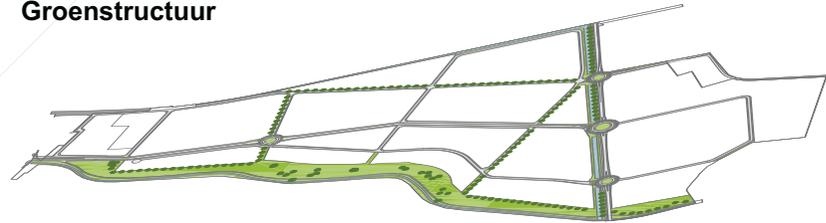
Hoofdplanstructuur



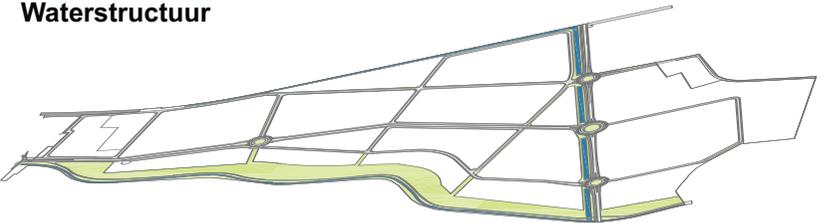
Verkeersstructuur



Groenstructuur



Waterstructuur





Harselaar Zuid
Barneveld



25 mei 2011

Stedenbouwkundig Plan

Voor het stedenbouwkundig plan is gekozen om het principe van deze opbouw zoveel mogelijk te respecteren. Door het respecteren van richtingen en opbouw van kavels, ontstaan er ook in het nieuwe plan geen gelijkvormige rechte vlakken, maar kavels met ongelijke zijdes en hoekverdraaiingen.

De meest bijzondere kavels ontstaan waar de stedenbouwkundige hoofdstructuur de oorspronkelijke kavelrichtingen ontmoet. Dit resulteert in bijzondere driehoekige kavels. Deze kavels liggen op belangrijke plekken en zouden door ambitieuze ondernemers tot speciale architectonische eyecatchers moeten worden gemaakt.

De Wencopperweg heeft een hoge historische en landschappelijk waarde. Het is een landelijke weg begeleid door bomen en met een fraaie routing door het landelijk gebied ten noordoosten van Barneveld. In het stedenbouwkundig plan is ervoor gekozen deze karakteristieke weg voor een deel te behouden en te transformeren naar een bijzondere bedrijfsstraat in de toekomstige ruimtelijke structuur. Door aan één zijde de monumentale bomen te behouden wordt getracht zo weinig mogelijk van de karakteristiek verloren te laten gaan. Dwars op de richting van de Wencopperweg worden twee groene bedrijfsstraten gemaakt, waarmee in een groene structuur de Esvelderbeek en de Wencopperweg ruimtelijk worden gekoppeld.

De zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door de Esvelderbeek. Dit element is een compleet ander ruimtetype dan een bedrijventerrein dat een functioneel/industriële karakter heeft. Daarom wordt hier een brede groene bufferrand voorgesteld, waar in recreatieve routes, ecologische ontwikkeling en een geleidelijke overgang naar het bedrijventerrein is voorzien.

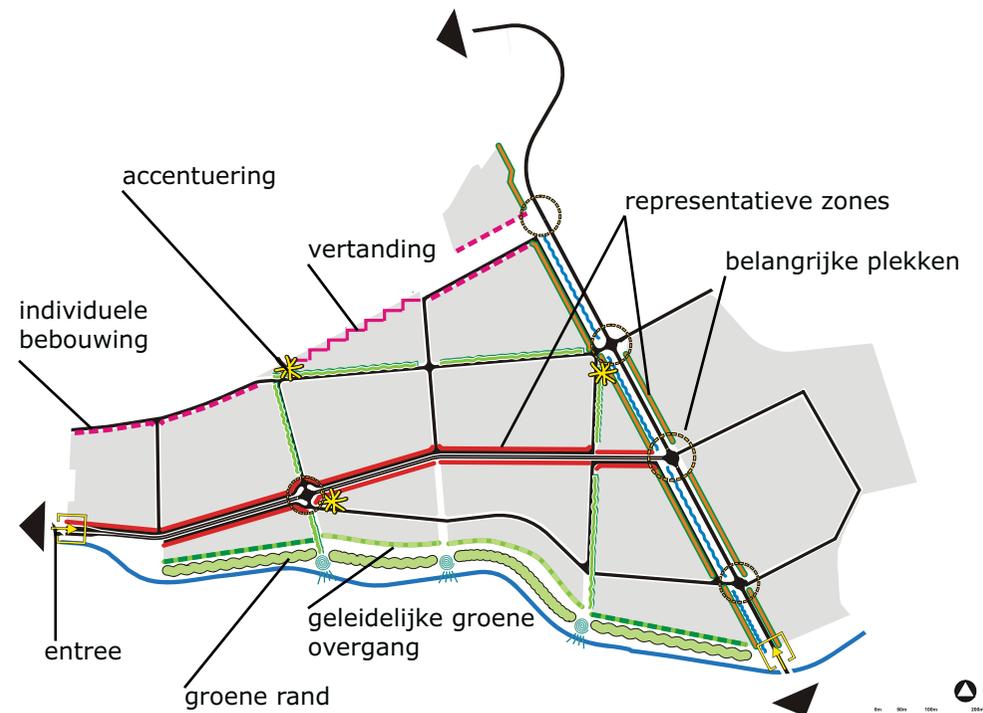
De terreingrenzen aan de oost en westzijde zijn meer diffuus. Hier wordt in detail ontworpen aan de overgang tussen het nieuwe bedrijventerrein en de bestaande situatie.

Basisstructuur en uitwerking

De hoofdstructuur van Harselaar Zuid bestaat uit twee hoofdwegen die een assenkruis vormen en waardoor vier deelgebieden ontstaan. Door de vormgeving van de wegen in profilering (zie hoofdstuk 5) en verloop, de een recht en de andere in knikken, te variëren ontstaat een heldere basisstructuur die een goede oriëntatie mogelijk maakt.

Door de oorspronkelijke vormtaal van het landschap in de verkaveling te vertalen wordt de ondergrond herkenbaar getransformeerd naar een nieuwe ruimtelijke structuur.

In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is gestreefd naar een intensief en efficiënt gebruik van de ruimte. Hierbij is een goede balans ontstaan tussen de ruimtelijke kwaliteit en de hoeveelheid uitgeefbaar terrein (70% van het plangebied).





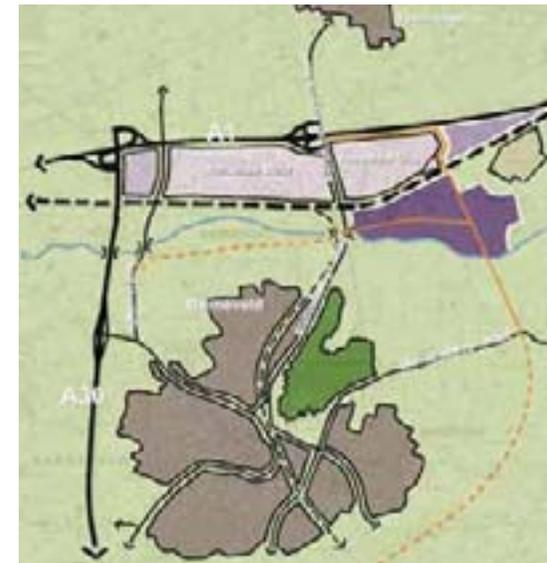
4.2 Verkeer

Voorafgaande aan dit planproces heeft de gemeente een afzonderlijke verkeersstudie laten uitvoeren naar de meest gewenste ontsluitingsstructuur van Harselaar. Deze studie heeft geresulteerd in een voorkeursvariant.

In deze variant zijn de volgende maatregelen voorzien:

- herstructurering en opwaardering van de Baron van Nagellstraat die als hoofdontsluiting voor het gehele bedrijventerrein blijft functioneren: verbreding naar 2x2 rijstroken en aanpassing kruispunten;
- verlenging van de Mercuriusweg parallel aan de A1 tot Harselaar-Driehoek. Deze weg biedt voor Harselaar-Driehoek en het oostelijke deel van Harselaar-Zuid een directe verbinding met de A1. Daarmee kan worden voorkomen dat deze delen van de nieuwe bedrijventerreinen de Stationsweg/ Baron van Nagellstraat extra belasten;
- aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar de A30, waarbij nog twee varianten in studie zijn:
 - een weg aan de oostzijde van de kern Barneveld tussen de Wesselseweg (N800) en de Lunterseweg die aansluit op de Scherpenzeelseweg. Hiermee ontstaat een voor het lokale verkeer van het gehele bedrijventerrein een alternatieve route buiten de Stationsweg om en wordt de Stationsweg ontlast;
 - aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Stationsweg (N805, aansluitend op de interne ontsluitingsweg van Harselaar-Zuid) en de Nijkerkerweg. Deze weg biedt voor het gehele bedrijventerrein een directe verbinding naar de A30. Doel hiervan is de extra belasting van de toch al zeer drukke aansluiting van de Baron van Nagellstraat op de A1 te beperken. De ontsluiting wordt tevens flexibeler omdat er een tweede ontsluiting op het rijkswegennet ontstaat en men niet alleen maar afhankelijk meer is van die ene bestaande aansluiting op de A1.

De ligging van de tracés (van de varianten) Stationsweg-Nijkerkerweg en Harselaar-Zuid-Wesselseweg is op dit moment nog slechts op hoofdlijnen bepaald. De exacte tracering moet na de keuze voor een van de varianten nader worden uitgewerkt. Daarbij zal onder andere gebruik worden gemaakt van de randvoorwaarden en conclusies uit de sectorale analyses in het MER.



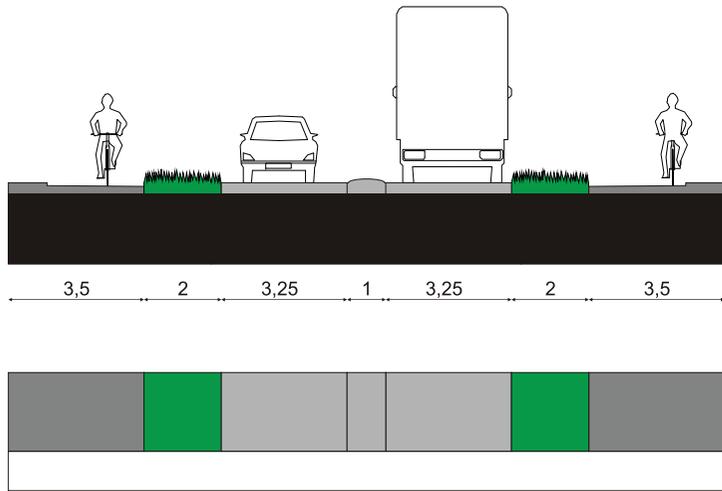
Interne verkeersontsluiting

De locatie Harselaar-Zuid wordt primair ontsloten vanaf de Stationsweg/ Baron van Nagellstraat (N805). Binnen de locatie bestaat de hoofdstructuur uit een oost-west ontsluiting en een noord-zuid ontsluiting. Deze ontsluitingswegen sluiten aan op de hiervoor beschreven externe ontsluitingswegen richting de Wesselseweg (N800), mogelijk de Nijkerkerweg en (via Harselaar-Driehoek) op de verlengde Mercuriusweg.

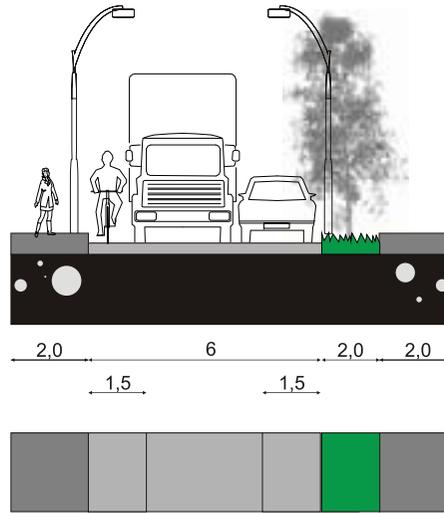
De hoofdontsluitingswegen op het bedrijventerrein worden voorzien van parallelwegen of van vrijliggende fietspaden.

Door de hoofdstructuur van een belangrijke noord-zuid ontsluiting en een belangrijke oost-west ontsluiting, ontstaan er vier kwadranten. Per kwadrant worden gebundeld twee aansluitingen op de hoofdstructuur voorzien. Dit betekent dat de interne ontsluitingsstructuur op vier plekken aansluit op de hoofdstructuur. In elk kwadrant wordt tussen de twee aansluitingen een lus aangebracht, zodat er een voldoende flexibel verkeerssysteem ontstaat. Door het onderscheid tussen doorgaand verkeer, de hoofdontsluiting, en bestemmingsverkeer dat de bedrijfspercelen ontsluit via bedrijfsstraten, wordt een duurzame verkeersstructuur gerealiseerd.

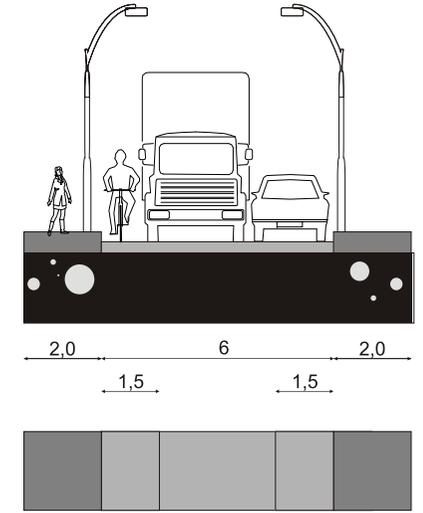
Op de doorgaande wegenstructuur dient bij de uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen, met inachtneming van de veiligheid, in verband met de doorstroomfunctie zoveel mogelijk te worden beperkt.



K
hoofdontsluiting



F
groene bedrijfsstraat



E
bedrijfsstraat



Het huidige agrarisch verkeer kan ook in de toekomst van de Wencopperweg gebruik maken. Voor doorgaand verkeer wordt de verbinding naar het bedrijventerrein geknipt, maar blijft deze geschikt voor fietsverkeer. Dit geldt ook voor de verbinding van de Wencopperweg op de Stationsweg.

De hoofdwegen bestaan uit twee rijstroken (één per richting) van 3,5 meter breed met een (ononderbroken) middenstrook van 1 meter. Het profiel van de bedrijfstraten kent een eenduidige opbouw. Er wordt een standaard breedte van 7 meter gehanteerd. Ter weerszijde ligt een strook van 3,5 meter die bij de inrichting nader moet worden ingevuld. De flexibiliteit van deze stroken, waar ook de leidingen onder liggen, wordt in nevenstaande figuur geschetst.

Ontsluiting voor langzaam verkeer en openbaar vervoer

Langs de nieuwe hoofdwegen binnen Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek worden fietsvoorzieningen gerealiseerd in de vorm van vrijliggende fietspaden danwel ventwegen.

Langs de Esvelderbeek zal een nieuwe recreatieve wandel- en fietsroute worden aangelegd. Verder wordt er een fietsverbinding gerealiseerd langs het spoor en via het bovendeck van de toekomstige tunnelbak naar het station / transferium Barneveld-Noord.

De locatie Harselaar-Zuid krijgt in principe geen directe ontsluiting per openbaar vervoer. Wel kan in de omgeving gebruik worden gemaakt van een

treinverbinding en een busverbinding. Vanaf het centrum van Harselaar-Zuid bedraagt de loopafstand naar het treinstation en de bushaltes minimaal 15 minuten.

Het is mogelijk dat in het plangebied Harselaar-Zuid een railterminal goederen vervoer zal worden gevestigd. Aangezien deze functie qua grootte en vorm afwijkt van de gemiddelde bedrijfspercelen, zal in voorkomend geval het stedenbouwkundig plan direct ten zuiden van de spoorlijn gedeeltelijk moeten worden aangepast.

In het stedenbouwkundig plan is beperkt ruimte gereserveerd voor parkeren en manoeuvreren. Bij de uitgifte zal voorwaardelijk moeten worden opgelegd dat bedrijven hiervoor op eigen terrein ruimte reserveren. Een van de eerste taken van een op te richten parkmanagementorganisatie voor het terrein wordt aanbevolen om te onderzoeken of er afzetbare collectieve oplossingen voor parkeren mogelijk zijn. Besparing van parkeerruimte op bedrijfspercelen kan geld opleveren voor het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen.



4.3 Water

De Esvelderbeek is voor het plangebied en de directe omgeving de afwaterende ontsluitingsas. Vanaf het noorden loopt het landschap af naar de beek aan de zuidzijde van het plangebied.

De waterstructuur van Harselaar-Zuid bestaat uit enkele belangrijke elementen die hieronder kort worden beschreven.

De waterstructuur sluit aan op de dubbele oriëntatie van het (stedelijk) landschap. Zowel de Esvelderbeek, de snelweg A1 als de spoorlijn lopen in oostwestrichting en slingeren door het landschap. Ten noorden van de Esvelderbeek wordt een zone gemaakt, die naar analogie met de oostwest oriëntatie afwisselend is: met laag gelegen gronden ten behoeve van bergingscapaciteit, poelen, groen en moeraszones.

Daarnaast worden noordzuidlijnen in het plangebied aangelegd als rechte lijnen zodat een doorzicht in het gebied wordt gecreëerd. Langs de hoofdroute wordt vanuit Harselaar-Driehoek naar de Esvelderbeek een wadi gesitueerd om deze weg ruimtelijk te ondersteunen.

De afstroomrichting in de waterstaatkundige situatie loopt in de huidige en toekomstige situatie van noord naar zuid in de richting van de Esvelderbeek.

Wateroppervlak

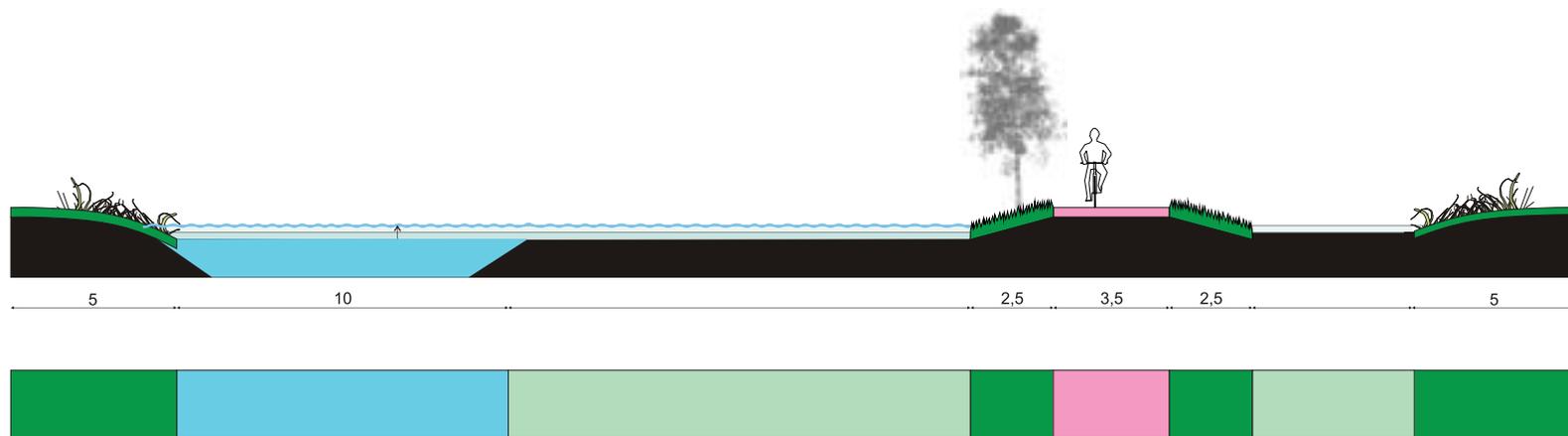
In de bestaande situatie is in het plangebied sprake van een vertraagde 'landelijke' afvoer. Bij toename van verharding zal er sprake zijn van een toename van piekafvoeren op de Esvelderbeek. Door het realiseren van voldoende waterberging, kan de toename van de verharding gecompenseerd worden (in combinatie met afvoerregulerende kunstwerken). Dit wordt ook wel hydrologisch neutraal bouwen genoemd. Het deelgebied Harselaar-Zuid heeft een totale oppervlak van 99,0 ha, waarvan 11,1 ha (11%) water. Er is in Harselaar Zuid dus 11,1 ha water voorzien, waarvan een deel (1,6 ha) de Esvelderbeek beslaat. Daarnaast is in 5,7 ha aan groen voorzien, waarvan een groot deel in de groenzone langs de Esvelderbeek.

Hoofdafvoer

Het water van Harselaar Zuid wordt in zuidoostelijke richting naar de Esvelderbeek geleid via getrapte wadi's. Hiervoor is gekozen omdat de doorlatendheid van het gebied groot is. De toplaag van de wadi bestaan uit teelaarde met een doorlatendheid van ongeveer 1,5 m/dag. Op termijn zal de doorlatendheid van de wadi afnemen door het dichtslibben van de voorziening. Daarom dient veiligheidshalve uitgegaan te worden van een doorlatendheid van 0.5 m/dag. De belangrijkste wadi loopt aan de westzijde parallel aan de belangrijke noordzuid lopende hoofdweg en geeft deze verkeersas hiermee extra allure. Hierbij moet voor de inrichting van de wadi worden nagedacht over de verschillende natte en droge periodes in het jaar en de consequenties hiervan voor het aanzicht van de wadi. Het is met name van belang dat de wadi er het hele jaar goed uitziet. In een op te stellen beeldkwaliteitplan zal verder op representatieve inrichtingselementen zoals kiezels en riet moeten worden ingegaan, evenals op de erfscheiding achter de wadi naar de bedrijfskavels.

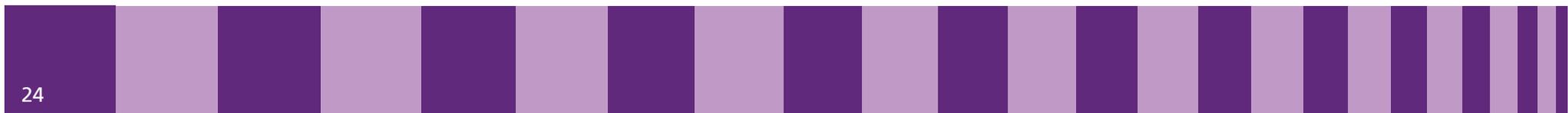
Er zal voor het dimensioneren van de wadi uitgegaan worden van een maximale waterdiepte van 0,4 m. Daarnaast is uitgegaan van 100% afkoppelen van verhard oppervlak. Dit houdt in dat alle verharding, zowel uitgeefbaar terrein als wegverharding, zal worden afgekoppeld op de wadi's. Op de taluds van de wadi's kunnen rieten worden aangelegd die zorgen voor een natuurlijke zuivering van het afstromende water. Dit zou met name geschikt zijn aan de zuidzijde waar de wadi's uitlopen in de beek.

De oorspronkelijk kavelrichtingen zijn bepalend voor de structuur van de van noord naar zuid aflopende waterontsluiting. Behalve langs de hoofdweg worden de noordzuidlijnen niet als watergang gebruikt, maar bieden ze wel capaciteit voor waterberging. Ten zuiden van deze as worden wadi's toegepast die overgaan in zijtakken van de Esvelderbeek.



D
watergang

B
fietspad



Esvelderbeek

Langs de Esvelderbeek wordt gestreefd naar het aanleggen van waterberging. In deze zone zullen poelen worden aangelegd. Dit heeft een positief effect op de waterberging, maar ook de ecologische kwaliteit van het water wordt verbeterd. Langs de Esvelderbeek wordt een natuurvriendelijke zone gecreëerd die een positief effect heeft op de waterkwaliteit. Waar de hoofdafvoer van Harselaar-Zuid afvoert op de Esvelderbeek kan een rietzone worden ingericht waar een laatste aanvullende zuivering gedaan kan worden. De groenzone ten noorden van de Esvelderbeek wordt geschikt gemaakt voor waterberging. In deze zone worden twee 'watertrappen' aangebracht. De laagste watertrap wordt voor waterberging gebruikt als de beek buiten haar oevers treedt en zal enkele keren per jaar onder water staan. De tweede hogergelegen trap wordt voor waterberging ingezet bij piekbelastingen. Het is de verwachting dat deze trap slechts eens in de tien jaar onder water zal staan en dus eigenlijk als groenzone kan worden beschouwd. Door dit waterbergingsgebied loopt een onderhoudspad dat wat hoger zal worden aangelegd, zodat het ook in geval van piekbelasting droog blijft. Het pad wordt tevens gebruikt als recreatieve fiets- en wandelroute.

Peilen (uit waterstructuurplan Harselaar)

De peilhoogten in het stedenbouwkundig plan zijn afgestemd op verschillende waterhuishoudkundige uitgangspunten, bijvoorbeeld de ontwateringseisen. Voor de wegen dient uitgegaan te worden van een ontwateringsdiepte van 70 cm - wegpeil. Voor de vloerpeilen wordt uitgegaan van minimaal 20 cm boven wegpeil, bij voorkeur 30 cm. Voor de bebouwing kan uitgegaan worden van een ontwateringsdiepte van 70 cm - vloerpeil bij bouwen met kruipruimten en een ontwateringsdiepte van 30 cm - vloerpeil bij bouwen zonder kruipruimten. De ontwateringsdiepte van de wegen is maatgevend voor het advies van de toekomstige hoogten. Hierdoor is geen winst te behalen met kruipruimteloos bouwen.

Er wordt voor het stedenbouwkundig plan uitgegaan van het toepassen van een (verbeterd) gescheiden stelsel. Het (verbeterd) gescheiden stelsel kan hierbij het water lozen op de watergangen die haaks op de Esvelderbeek geprojecteerd zijn. Eventueel kan het afstromend hemelwater geborgen en gezuiverd worden in de EVZ zone langs de Esvelderbeek door de EVZ deels in te richten als een draszone (rietmoeras).

4.4 Groen

De groenstructuur is gekoppeld aan de hoofdstructuur van watergangen en infrastructuur.

De Wencopperweg, vanaf de plek waar de weg vanaf het spoor naar het zuiden buigt tot de kruising met de nieuwe noordzuid lopende hoofdas, wordt opgenomen in de nieuwe ruimtelijke structuur. De bomen die hier langs de Wencopperweg staan, vormen aanleiding om een groen kader te maken die in twee groene bedrijfsstraten naar het zuiden toe aansluiten op de groenzone langs de Esvelderbeek.

Langs de hoofdwegen en watergangen wordt ingezet op een groene aankleding, waaronder: groene berm, laanbeplanting, hagen en bodembedekkers.

Het groen is zoveel mogelijk gebundeld met de waterstructuur en wordt strategisch ingezet langs de belangrijkste ontsluitingslijnen.

Ecologische verbindingszone Esvelderbeek

De Esvelderbeek is aangewezen als ecologische verbindingszone (EHS). Dit betekent dat de beek en de strook hieromheen ingericht zal worden als natuurzone. Bij de inrichting van de Esvelderbeek worden de ecologische referentiemodellen Winde en Kamsalamander gehanteerd. De stapstenen van het model Kamsalamander bestaan uit poelen. Volgens de uitgangspunten van het waterschap dient een strook van minimaal 40 m en gemiddeld 60 m vanaf de bestaande insteek van de Esvelderbeek gereserveerd te zijn voor natuurdoelen (noord- en zuidzijde Esvelderbeek). In deze strook kunnen ook watergangen, fiets- of wandelroutes gerealiseerd worden. In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met een dergelijke zone aan de noordzijde van de beek binnen de plangrenzen.

Boscompensatie

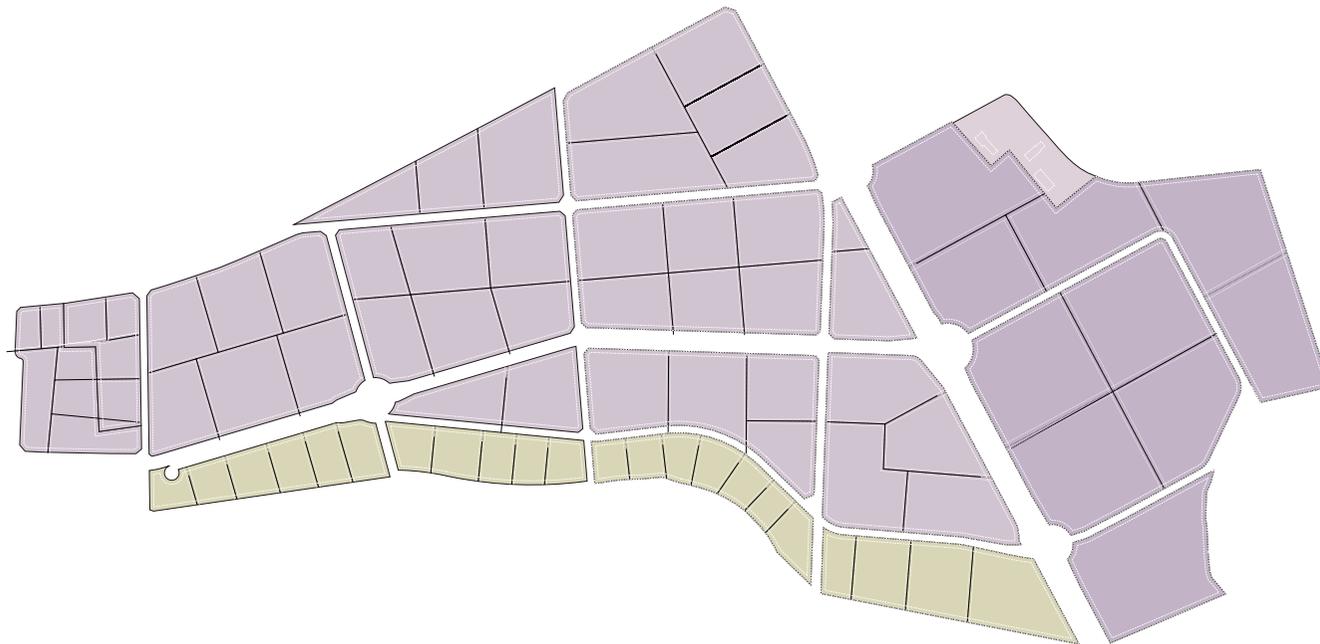
Als gevolg van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid verdwijnt een deel van de oude beplantingen (met name houtwallen) in het gebied. Voor Harselaar-Zuid gaat het om ongeveer 14.730 m² (opgave gemeente Barneveld). Hiervoor geldt een compensatieplicht op grond van de Boswet en provinciaal beleid. Conform het provinciale beleid wordt 140% gecompenseerd (20.622 m²). Deze compensatie zal plaatsvinden in het plangebied Harselaar-Zuid in de ecologische verbindingszone (inrichtingszone) Esvelderbeek. Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een staats- of beschermd natuurmonument of Natura 2000-gebied.



4.5 Bebouwing, massa, hoogte, etc.

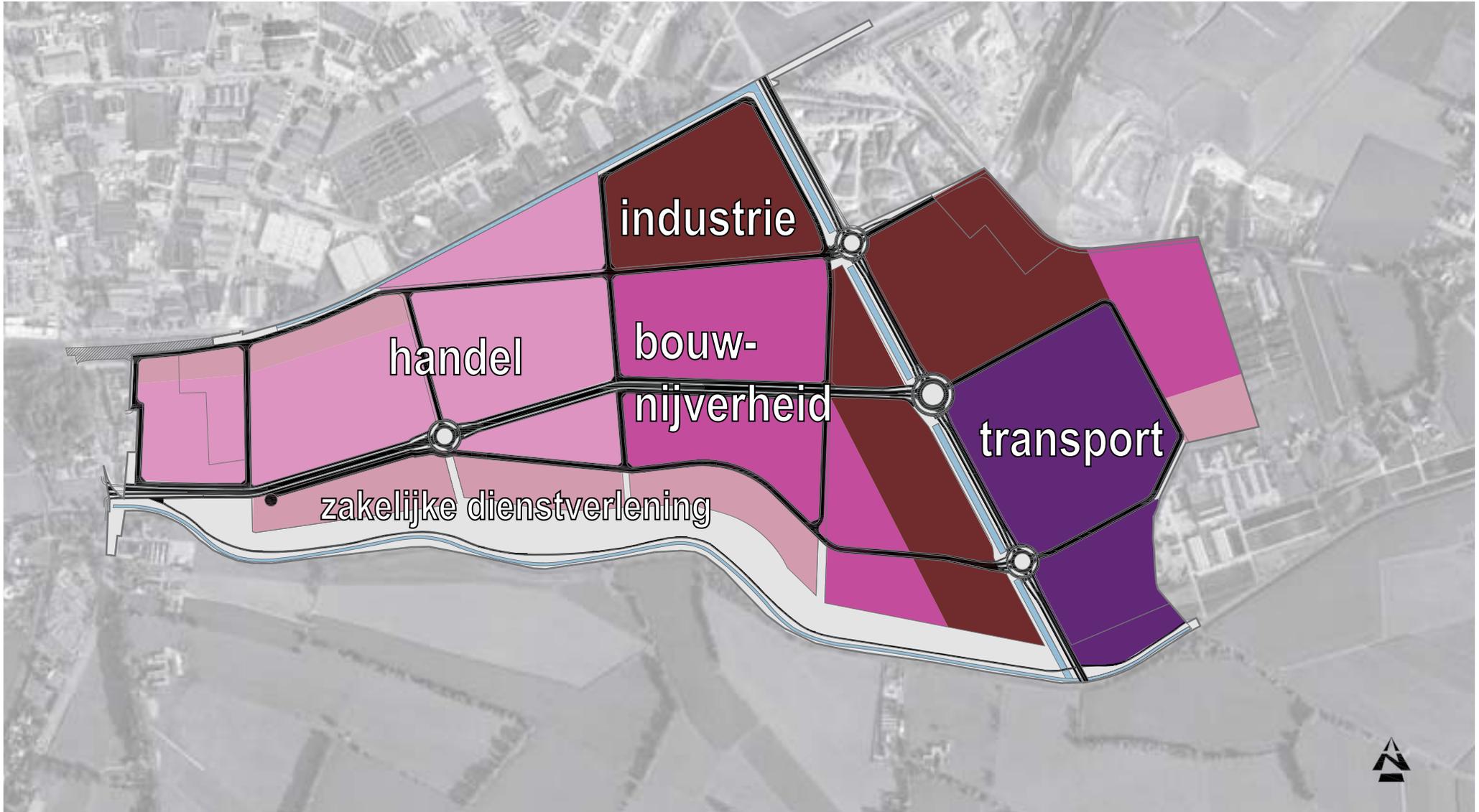
In de opbouw van het stedenbouwkundig plan wordt vanuit de bebouwing en kavelgroottes aansluiting gezocht bij de omgeving.

Aan de westzijde van Harselaar-Zuid langs de Wencopperweg en aan de groenzone langs de Esvelderbeek worden kleinere kavels (voor oa. zakelijke dienstverlening) gesitueerd. De bouwhoogte bedraagt hier maximaal 7m aflopend naar 5 meter aan de beek, zodat ook in de bebouwing een geleidelijke overgang ontstaat naar de groenzone en de beek. Verder naar het oosten kan langs de beek een bouwhoogte van 10,5 tot 12 meter worden toegestaan, zolang de bouwhoogte in de richting van de beek afloopt naar 7 meter. Aan de oostzijde en bij het 't Hoefslag dient ook rekening te worden gehouden met de overgang naar de omgeving.



Centraal in het westelijk deel worden kavels gerealiseerd voor handelsbedrijven, waarbij de bouwhoogte maximaal 12m is en de kavels een groter oppervlak krijgen. Verder naar het oosten worden grotere kavels ingevuld door bouwnijverheid (bouwhoogte 15m). Rond de noordzuid lopende hoofdas hebben kavels voor distributie een vrij directe aansluiting op de hoofdontsluiting (bouwhoogte tot 20m). Meest naar het oost gelegen zijn industriekavels opgenomen, met uitzondering van het meest oostelijke deel, waar meer variatie in hoogte en massa zal voorkomen. Voor specifieke productieprocessen is hier incidenteel een maximale hoogte van 20m aanvaardbaar. De kavels hiervan zijn gemiddeld groter dan de kavels in de andere segmenten.

Aan de buitenzijden van het terrein is de verkaveling open gehouden om een meer geleidelijke overgang naar de omgeving te bewerkstelligen. Centraal in het plangebied is een compacte bouwwijze gewenst, zodat een intensieve en efficiënte verkaveling ontstaat. De bebouwing sluit hier op elkaar aan. Aan de binnenzijde van het bouwblok wordt een distributiestraat vrij gehouden, zodat juist de binnenzijde van de bedrijfsbebouwing bereikbaar is voor vrachtverkeer.



4.6 Segmentering en zonering

De segmentering wordt bepaald door de milieuzonering (segmentering is volgend) en een uitgevoerd behoefteonderzoek. In het stedenbouwkundig plan is voorzien in een clustering per segment, die gebaseerd is op het behoefteonderzoek. Dit komt de ruimtelijk-functionele structuur van het bedrijventerrein uiteindelijk ten goede.

De uiteindelijke uitgifte wordt afgestemd op de werkelijke behoefte en kan op onderdelen tot kleine verschuivingen in de voor de specifieke segmenten gereserveerde gebieden leiden.

Het is de bedoeling dat Harselaar-Zuid onder andere plaats gaat bieden aan bedrijven uit de logistieke sector, de productie- / foodsector en de commerciële zakelijke dienstverlening. Door de specifieke ligging en omvang van het plangebied is het tevens mogelijk om relatief zware bedrijvigheid op het terrein te huisvesten.

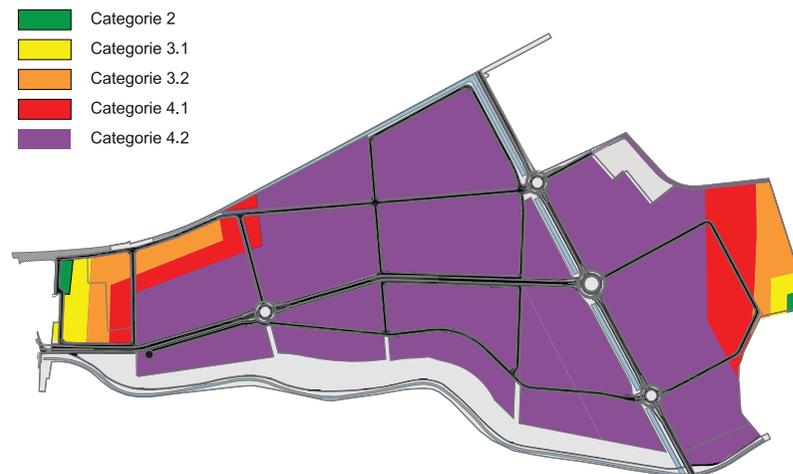
De lokale en bovenlokale vraag is vanuit verschillende sectoren afkomstig.

De belangrijkste sectoren die uit het onderzoek naar voren komen zijn: de logistieke sector, de productie/foodsector en de commerciële zakelijke dienstverlening. Belangrijke vestigingseisen voor alle drie de sectoren zijn een strategische ligging en een goede (vracht)autobereikbaarheid.

De vraag naar bedrijfspercelen is het grootst in de sectoren handel en zakelijke dienstverlening, waarbij de gemiddelde perceelsoppervlakte respectievelijk 3.750 m² en 2.100 m² bedragen. Ook vanuit de industrie en bouwnijverheid is er een significante vraag. De gemiddelde gewenste perceeloppervlakte bedraagt respectievelijk 5.000 m² en 4.000 m². In de transportsector is het aantal bedrijven met verhuisplannen weliswaar niet groot, maar zij claimen wel het meeste ruimtebeslag (gemiddeld 17.350 m²).

Bij de inrichting van het bedrijventerrein is rekening gehouden met de vestigingswensen van deze sectoren. Aan de westzijde van Harselaar-Zuid langs de Wencopperweg en aan de groenzone langs de Esvelderbeek worden kleinere kavels voor oa. zakelijke dienstverlening gesitueerd. Deze specifieke plekken sluiten aan bij de vraag naar representativiteit en omgevingskwaliteit in deze sector.

Centraal in het westelijk deel kunnen kavels worden gerealiseerd voor handelsbedrijven. Verder naar het oosten worden grotere kavels achtereenvolgens ingevuld door bouwnijverheid, transportbedrijven en industrie, met uitzondering van het meest oostelijke deel waarbij de invulling moet zijn afgestemd op de milieuzonering. Bedrijven in de logistieke sector hebben het meeste baat bij de nabijheid van de snelweg. Voor deze sector is een zone aan de goed ontsloten noordzuidas voorzien.



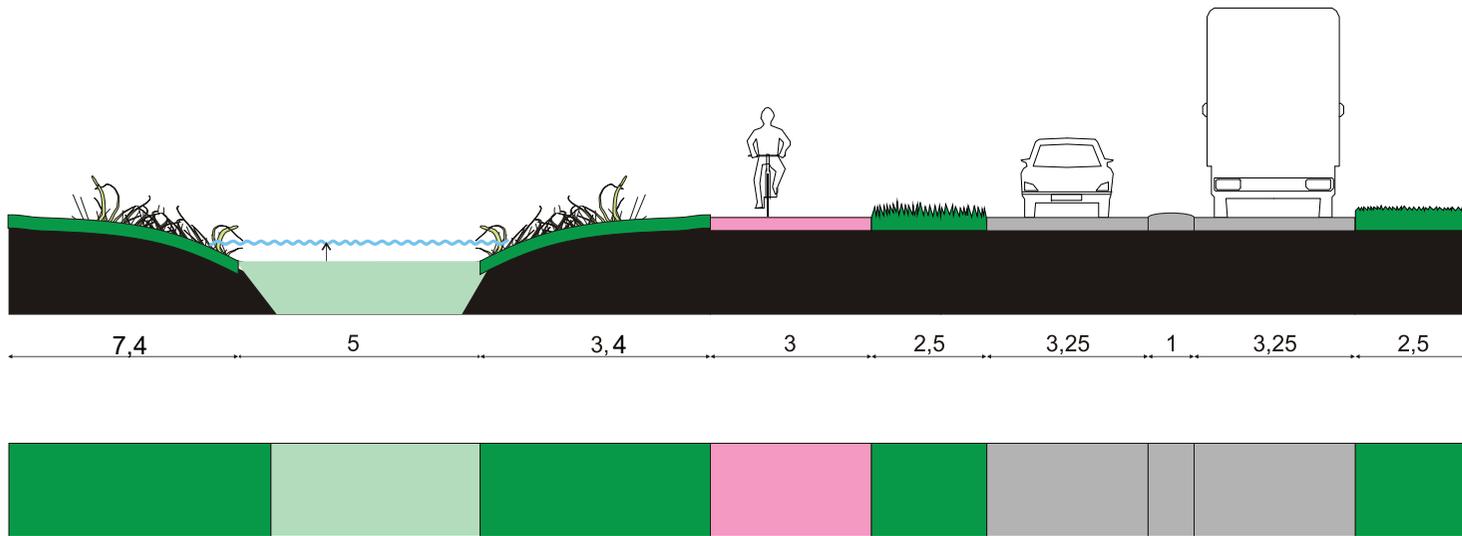
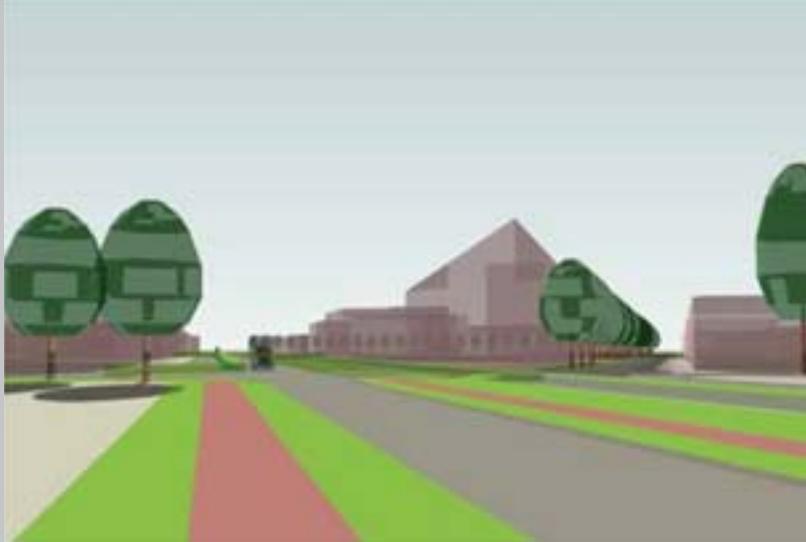
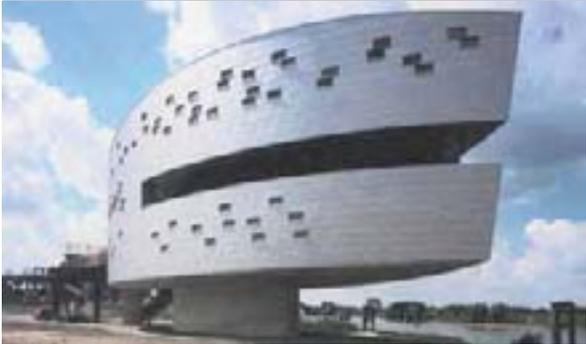
Zonering Harselaar-Zuid

In de uiterste noordwesthoek van de locatie Harselaar-Zuid zijn vanwege de woningen langs de Stationsweg en de Wencopperweg alleen bedrijven uit categorie 2 toelaatbaar. Daarnaast is hier sprake van een aantal stroken met bedrijven uit maximaal categorie 3.1, 3.2 en 4.1 (oplopend in oostelijke richting). Bepalend hiervoor zijn ook de bedrijfswoningen op het bestaande bedrijventerrein Harselaar (direct ten noorden van de spoorlijn) en de woningen in de hoek tussen de Esvelderbeek en de Stationsweg (net ten zuiden van het plangebied).

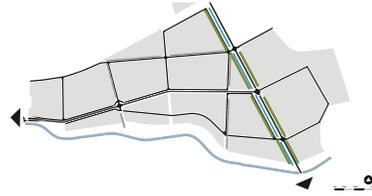
Ten zuiden van de locatie Harselaar-Zuid bevindt zich langs de Hoornweg een aantal bedrijfswoningen. Als gevolg zijn er ter hoogte van deze woningen direct ten noorden van de Esvelderbeek alleen bedrijven uit categorie 4.1 toelaatbaar.

Ook aan de oostzijde van de locatie Harselaar-Zuid zijn op korte afstand van het plangebied bedrijfswoningen aanwezig. Deze woningen leiden er toe dat in de uiterste oosthoek van de locatie bedrijven uit maximaal categorie 2 toelaatbaar zijn. Daarnaast is hier sprake van een aantal stroken met bedrijven uit maximaal categorie 3.1, 3.2 en 4.1 (oplopend in westelijke richting).

Op de overige delen van het bedrijventerrein worden bedrijven uit maximaal categorie 4.2 en categorie 5 (hiervoor is een ontheffing nodig) toegelaten. Ten westen van de noordelijk hoofdentree van het plangebied Harselaar-Zuid is ruimte voor geluidshinderlijke bedrijven (Wet geluidhinder).



5



Planonderdelen

5.1 Noordzuidas

De noordzuidas is een belangrijke oostelijk deel van een nog aan te leggen ringweg. Omdat de weg naar het zuiden loopt en ook de afwatering in deze richting loopt, is ervoor gekozen deze twee elementen te combineren tot een kwalitatief hoogwaardig profiel.

Het profiel heeft om deze reden een asymmetrische opbouw, waarbij een wadi aan de westkant meer aanleiding biedt voor bedrijven om op te vallen en waarbij de bebouwing aan de oostkant juist een wat rustiger beeld laten zien.

De overgang van het openbare profiel naar de wadi en de bedrijfspercelen is zorgvuldig opgebouwd. De wadi zal op de oevers bestaan uit rietkragen.

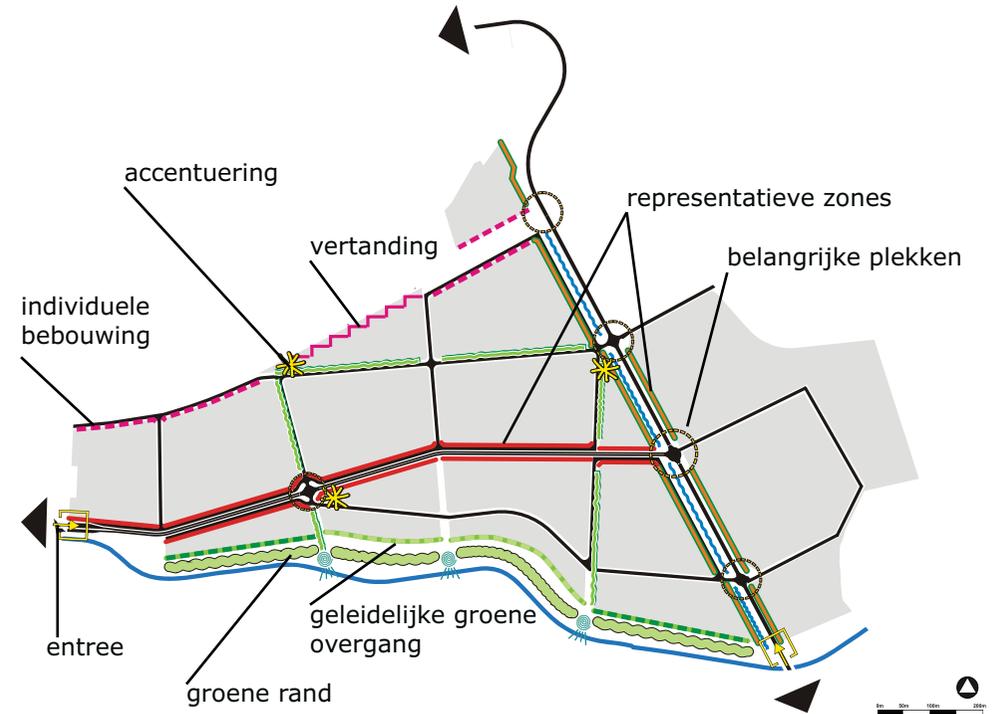
Aan de noordzuidas worden geen percelen ontsloten. Dit zal via ventwegen plaatsvinden.

De noordzuidas heeft twee duidelijke entrees: ter hoogte van de kruising met het spoor en ter hoogte van de kruising met de Esvelderbeek. Bij het spoor kan de entree ruimtelijk worden gemarkeerd door een accent in de bebouwing. Bij de beek krijgt de entree allure door de ruime groenblauwe zone met water en riet.

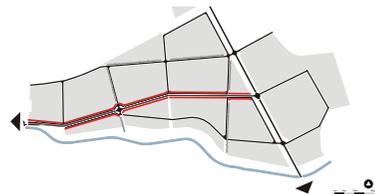
De noordzuidas strekt zich in een rechte lijn door het gebied, zodat het hele plangebied in één blik kan worden overzien.

Voor deze zone zouden in een beeldkwaliteitplan de volgende aspecten moeten worden vastgelegd:

- oriëntatie van de gebouwen;
- zonering en inrichting van parkeren en opslag;
- overgang wadi naar de (privé) bedrijfspercelen.







5.2 Oostwestas

Aan de Stationsweg / Baron van Nagellstraat komt een belangrijke entree voor het plangebied Harselaar-Zuid. In de oostwestrichting sluit hier een belangrijke as op aan. Deze as is in tegenstelling tot de noordzuidas niet recht, maar knikt op een aantal landschappelijke lijnen.

De entree aan de Stationsweg biedt inzicht in de ruimtelijke situatie, waarbij de Esvelderbeek en het bedrijventerrein samen het beeld bepalen. Verderop bij de eerste knik divergeren deze twee lijnen en ontstaat langs de weg een dubbele oriëntatie van bedrijfsgebouwen.

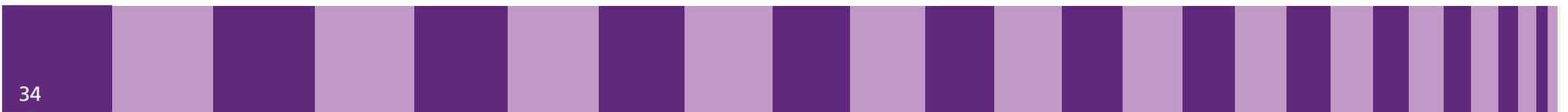
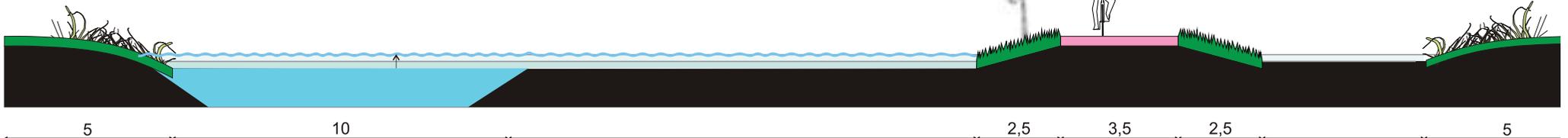
Niet alle bedrijfspcelen langs deze belangrijke as ontsluiten vanaf deze zijde. Daarom is het van belang dat rooilijnen verplicht worden gesteld, zodat bebouwing het beeld langs de as zal bepalen.

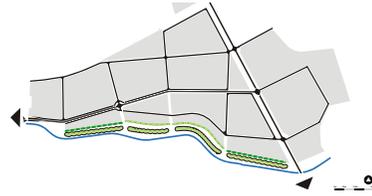
De oostwestas sluit centraal in het plangebied aan op de noordzuidas. Ten oosten daarvan is de as verkeerskundig minder van belang. De ruimtelijke opzet wordt wel doorgezet om eventueel in de toekomst een doorkoppeling naar een nieuw aan te leggen aansluiting op de A1 ten noordoosten van het plangebied mogelijk te maken.

Voor deze zone zouden in een beeldkwaliteitplan de volgende aspecten moeten worden vastgelegd:

- oriëntatie van de gebouwen;
- zonerings- en inrichting van parkeren en opslag;
- voorkant / achterkantrelatie.







5.3 Esvelderbeekzone

De beekzone heeft functioneel een relatie door de afwatering, maar is verder eigenlijk geen vanzelfsprekend element op het bedrijventerrein.

De beek en de zone bieden de kans een zachte overgang van landschap naar bedrijventerrein te realiseren. Een rijke inrichting van poelen, moerassen, beek, zitplekken, bossages en een recreatieve route maken dit deel van het plangebied kwalitatief hoogwaardig.

De beek en de groenblauwe zone ten noorden daarvan zijn zorgvuldig opgebouwd. Bij de entree van het plangebied aan de Stationsweg zijn de ontsluiting en de beek in één beeld verenigd, waarna in de eerste knik van de weg de structuren zich van elkaar verwijderen, waardoor twee aparte werelden ontstaan. Bij die entree is een groene plek gemaakt, zodat een vriendelijke entree van het terrein wordt gerealiseerd. Ten oosten daarvan achter de eerste bedrijfspercelen is de zone smal en recht en wordt de beek en de route begeleid door een rij bomen.

Verderop na de eerste kruising met een van de open noordzuidlijnen wordt de zone ruimer, gaat de recreatieve route slingeren en wordt de inrichting informeler.

Het laatste deel van de route tot de noordzuidas is weer smaller en strakker. Aan de andere zijde van de weg is de zone meer compact van vorm. Hier ontstaat als vanzelf een zitplek met daaromheen gegroepeerd groenelementen. De wens bestaat de recreatieve route verder door te zetten in oostelijke richting.

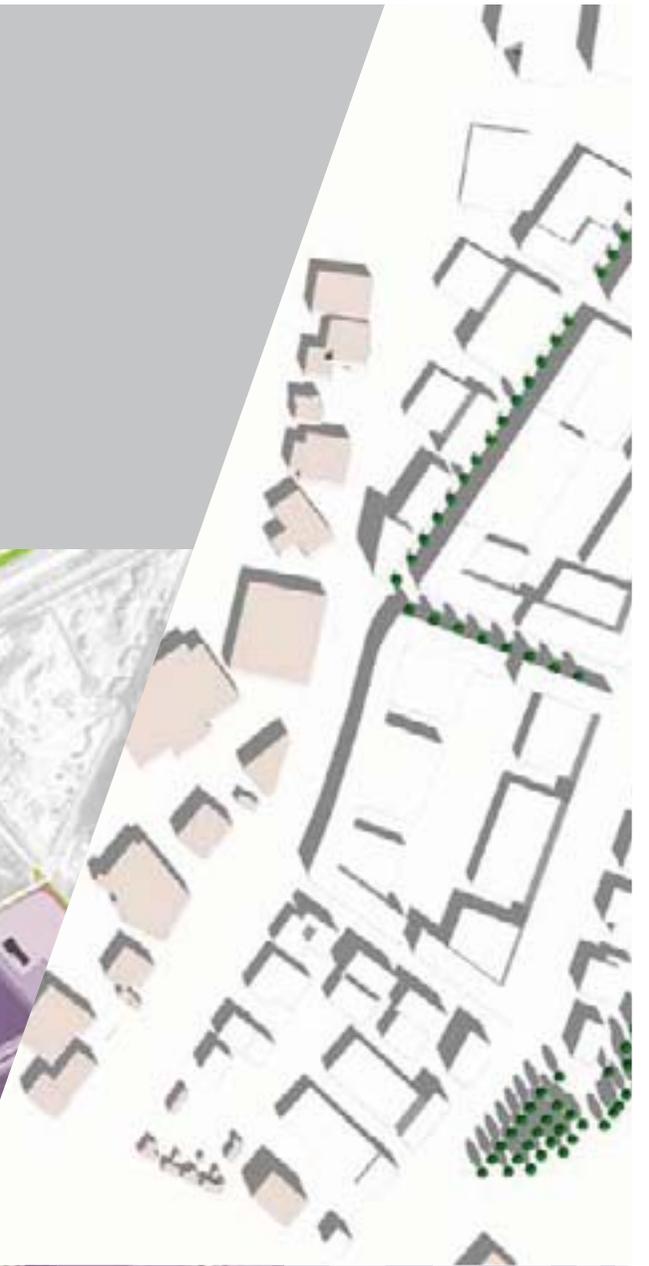
De belangrijkste zorg voor de overgang tussen de groene zone en het bedrijventerrein is de confrontatie. In de smalle inrichtingsdelen zou de bedrijfsbebouwing een tweede voorkant naar de beek moeten hebben. Gevelopeningen zorgen er dan voor dat de kwaliteit van de binnen- en de buitenruimte elkaar versterken.

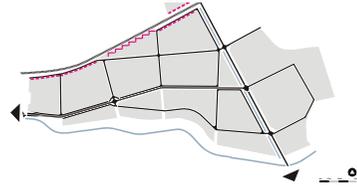
Op de overgang tussen de ruimere groene zone naar de bedrijven wordt voorgesteld met een olopemd talud te werken, zodat de buitenruimte direct rond het gebouw buiten het zicht vanuit de groenzone vallen. Tevens wordt door dit middel de bebouwing optisch verkleind.



Voor deze zone zouden in een beeldkwaliteitplan de volgende aspecten moeten worden vastgelegd:

- oriëntatie van de gebouwen;
- zonerings- en inrichting van parkeren en opslag;
- overgang openbaar/privé aan de zijde van het groen en de beek.





5.4 Spoorzone

Het spoor loopt tussen het bestaande terrein Harselaar-Oost en het plangebied Harselaar-Zuid door en wordt daarmee ruimtelijk onderdeel van dit bedrijvengebied. Ruimtelijk is het langs het spoor gewenst een goed georganiseerde maar niet al te massale zone te maken. Door langs het spoor de zone in gebieden onder te verdelen ontstaat afwisseling en dringt de schaal van het bedrijventerrein zich niet te veel op. De volgende drie gebieden liggen langs het spoor:

- een deel parallel waar het spoor parallel langs de Wencopperweg loopt, met een vrij open uitstraling;
- een deel langs bedrijven, waarbij goed moet worden nagedacht over de uitstraling van de bedrijven;
- een deel langs een groenstrook met daarachter een bedrijfsstraat.

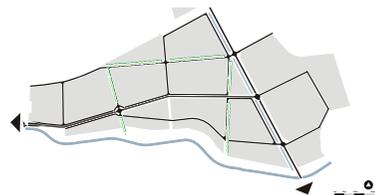
Bij de bedrijfsperven wordt alleen een uiterste rooilijn aangegeven, maar niet voorgeschreven, zodat een meer losse open verkaveling ontstaat. De verbreding van de zuidelijke spoorloot ondersteunt de continuïteit van het spoor zelf.

Voor deze zone zouden in een beeldkwaliteitplan de volgende aspecten moeten worden vastgelegd:

- oriëntatie van de gebouwen;
- zonering en inrichting van parkeren en opslag;
- uitstraling bebouwing voorkanten.







5.5 Groen kader

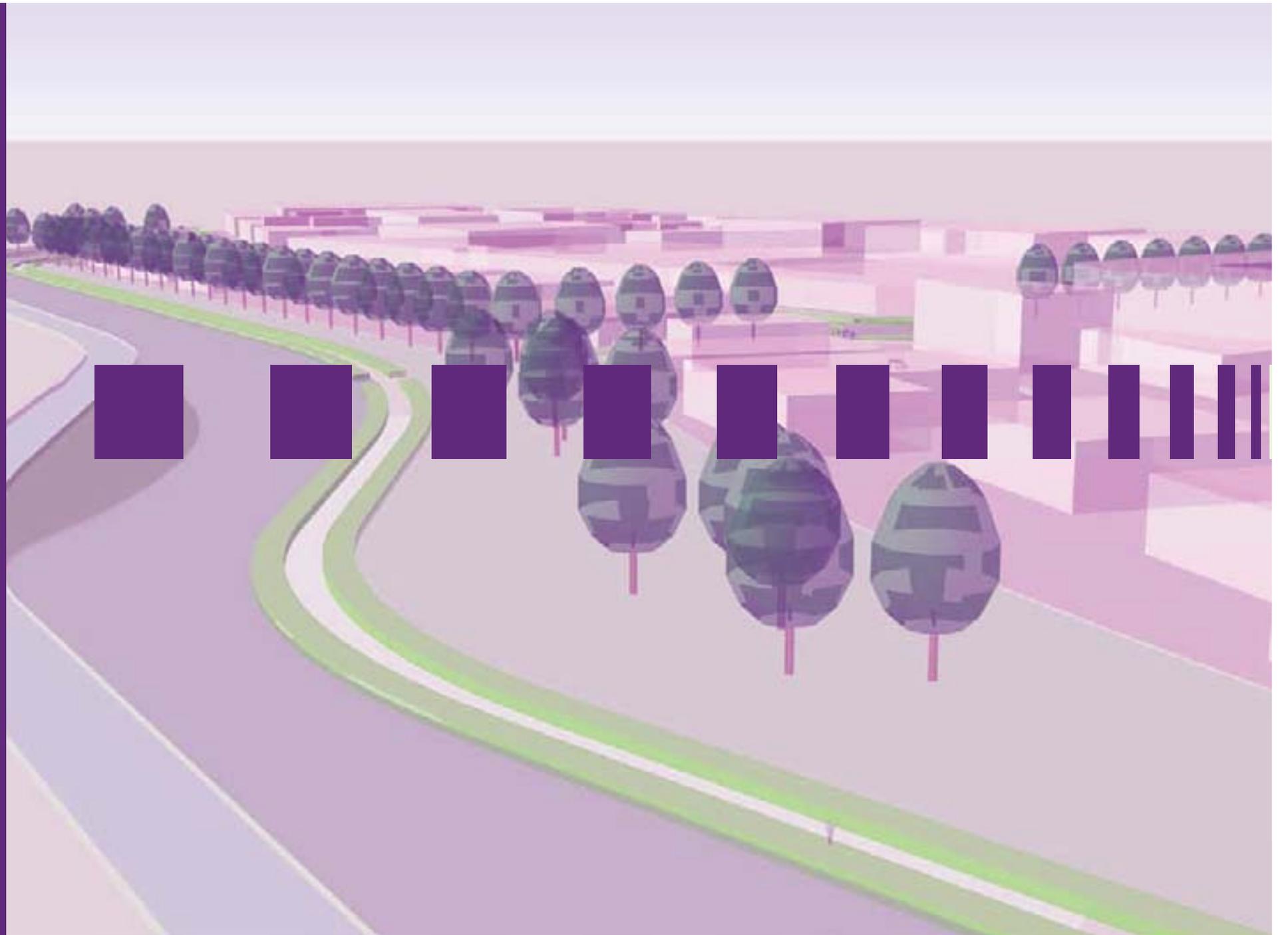
De hoge historische en landschappelijk waarde van de Wencopperweg wordt gewaardeerd door een deel te behouden en onderdeel te maken van de groenstructuur. Aan één zijde blijven de monumentale bomen behouden. Dwars op de richting van de Wencopperweg worden twee groene bedrijfsstraten gemaakt, waarmee in een groene structuur de Esvelderbeek en de Wencopperweg ruimtelijk worden gekoppeld.

De inrichting van de voorterreinen van de bedrijfsperven moeten worden afgestemd op dit groene kader en zouden groen ingericht moeten worden.

Voor deze zone zouden in een beeldkwaliteitplan in ieder geval de volgende aspecten moeten worden vastgelegd:

- oriëntatie van de gebouwen;
- zonering en inrichting van parkeren en opslag;
- groene inrichting van de voorterreinen.





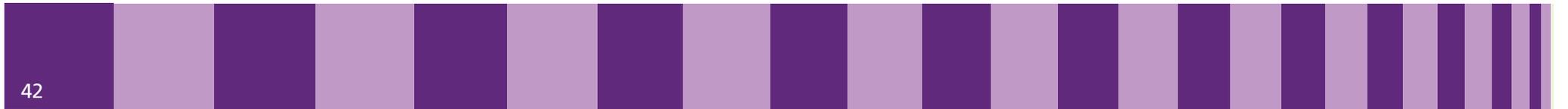
6

Voor dit gebied moeten meerdere planvormen leiden tot een goede basis voor realisering. Zo wordt/is naast het stedenbouwkundig plan een MER en een bestemmingsplan gemaakt.

Dit document vormt de toelichting op het stedenbouwkundig plan.

Als opvolger van dit document is voor de samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte een beeldkwaliteitplan gewenst. Ten behoeve van de uitvoering is een matenplan noodzakelijk op basis waarvan uitgifte mogelijk is. Een inrichtingsplan zou het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitplan moeten vertalen in een gedetailleerd ontwerp voor de openbare ruimte.





Bijlage 1: Lijst met deelnemers werksessie

Namens gemeente

1. Edson Brukx (verkeer)
2. Berend Bouwmeester (civiel)
3. Erik Mugge (water)
4. Harry Post (water)
5. Jan Kardol (groen)
6. Cor van Ingen (beheer en onderhoud openbare ruimte)
7. Anita van Bommel (ro)
8. Wim Nijboer (stedenbouw)
9. Ed van de Perre (stedenbouw)
10. Engbert Strooboscher (ro/buitengebied)
11. Karien van Houwelingen (mer/milieu)
12. Cor Goorts (geluid)
13. Jan Wessels (EZ en "RO")
14. Jos Berkvens (EZ)
15. Rinus Slippens (planeconoom)
16. Silvie van Ee (projectleider)
17. Trudy Iking (jurist)

Namens Vink

1. Cees Verbeek
2. Heinrich van Doorn

Namens Provincie

1. Roland Nordbeck (EZ)
2. Jan van Dooren (RO)
3. Roland Bus (Milieu)

Waterschap Vallei en Eem

1. Arjan Budding
2. Stefan Semmenkrof (Eelerwoude)

Beco (maken een Energievisie i.o.v. gemeente)

1. Toon Buiting

Witteveen & Bos

1. Patrick Mulder
2. Bas Tutert (verkeer)
3. Aniel Balla (water)

RBOI

1. Hans Damen (jurist)
2. Guido van Loenen (stedenbouw)
3. Eric van der Aa (landschap en ecologie)
4. Matthijs van der Meulen (milieu)

