

## Beeldkwaliteitsplan Richelleweg

[Deze bekendmaking is slechts een tekstplaatsing. De oorspronkelijke publicatie is op 11 mei 2011 bekendgemaakt in de Soester Courant.]

Het auteursrecht op alle in dit rapport opgenomen beeldmateriaal en tekst berust bij IMOSS bureau voor stedenbouw bv. De partners van 'Hart van de Heuvelrug' hebben het gebruiksrecht op de gehele inhoud van dit rapport.

Voor een ieder behalve de opdrachtgever geldt dat niets uit dit rapport mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van IMOSS bureau voor stedenbouw bv.

### 1. INLEIDING

#### *Hart van de Heuvelrug*

De bijzondere bossen en heidegebieden tussen Zeist, Soest en Amersfoort, het zogenaamde hart van de Heuvelrug, vragen om extra bescherming. Immers, snelwegen en spoorbanen doorsnijden de natuurgebieden.

Behoeften naar meer ruimte voor wonen en werken zetten de natuur verder onder druk. Om de aanwezige natuur te versterken en met elkaar te verbinden is in 2004 een bijzonder initiatief gestart: Hart van de Heuvelrug.

In het platform Hart van de Heuvelrug werken 17 partijen samen aan een duurzame kwaliteitsimpuls voor het gebied. Met elkaar willen de partners een gebied realiseren waar de ruimte voor natuur, wonen, werken, zorg, en recreatie zorgvuldig is gekozen en ingepast. Als basis hiervoor geldt 'rood voor groen'; met opbrengsten uit woningbouw en bedrijvigheid in het gebied wordt op andere plaatsen in het gebied de natuur versterkt en verbonden. Per saldo wil Hart van de Heuvelrug meer en betere natuur in het gebied.

Het hele werkgebied van Hart van de Heuvelrug ligt in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland.

(uit: Brochure Hart van de Heuvelrug)

De herontwikkeling van de inmiddels voormaligetanktestbaan aan de Richelleweg is een typisch voorbeeld van een 'rood' project in het kader van 'rood voor groen'.

Op de locatie van de tanktestbaan komt een nieuw bedrijventerein dat niet alleen gelden genereert voor de groene projecten, maar ook ruimte biedt voor bedrijven die elders in Soesterberg of de regio ruimte bieden aan ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van Hart van de Heuvelrug.





#### *Proces*

In de totstandkoming van dit stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan zijn verschillende stappen genomen. Het proces is gestart met het bepalen van het ambitieniveau.

Op basis van een aantal schetsmodellen is de bandbreedte voor de ontwikkeling van de locatie bepaald door het terrein op verschillende manieren te positioneren ten opzichte van zijn omgeving. De uitgangspunten vanuit de Hart van de Heuvelrug hebben geleid tot een keuze tussen de modellen. Het gekozen model is nader uitgewerkt tot een verkavelingsplan. In de laatste stap zijn de wensen en eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit voor de openbare ruimte en de bebouwing daaraan toegevoegd. In dit rapport zijn de resultaten van deze stappen weergegeven.

#### *Voortgang*

Hart van de Heuvelrug wil in 2015 haar ambities hebben bereikt. Dit legt een grote druk op de voortgang van dit project. Om tot een snelle realisatie van het bedrijventerrein te komen zijn tijdens de uitwerking van dit rapport, op basis van politieke besluiten, de eerste maatregelen genomen. Door de realisatie van een nieuwe tanktestbaan aan de overzijde van de A28 heeft de tanktestbaan aan de Richelleweg haar functie verloren.

Daarnaast is de opgaande begroeiing in het plangebied op de plekken waar bedrijven komen weggehaald en is de bosrand en het te handhaven groen in het middenterrein uitgedund om in de toekomst tot volle wasdom te kunnen komen.

De in dit rapport opgenomen beschrijving van de huidige situatie en de modellen zijn gebaseerd op de situatie bij de aanvang van de planontwikkeling en kunnen dus strijdig zijn met de situatie op het moment dat dit rapport is uitgegeven.

#### *Leeswijzer*



Hoofdstuk 2 bevat een korte ruimtelijke analyse van het landschap van de Heuvelrug, de stedenbouwkundige structuur van Soesterberg en zijn omgeving, een analyse van de ruimtelijke opbouw van de Richelleweg en een 'SWOT'-analyse van de locatie. De op basis van de analyse ontwikkelde ruimtelijke modellen worden in hoofdstuk drie beschreven en er wordt een model gekozen. In hoofdstuk 4 volgt een verbeelding en beschrijving van het stedenbouwkundig verkavelingsplan. Hoofdstuk 5 bevat het beeldkwaliteitplan. Dit rapport wordt afgesloten met een doorkijk in de richting van de uitvoering van het bedrijventerrein Richelleweg.



## 2. gebiedsverkenning

### 2.1 Verbeelding van de locatie

Het plangebied ligt in Soesterberg, tussen de A28, de Richelleweg, Het Zeisterspoor en de Zuiderweg. De A28, ten zuiden van de locatie ligt verdiept. Het hoogteverschil wordt opgelost door een talud met een landschappelijk karakter. De Richelleweg ligt ten westen van de locatie en wordt begeleid door laanbomen. Het Zeisterspoor en de Zuiderweg zijn lokale wegen die zijn opgenomen in het bestaande bos en de grootschalige militaire functies op de Leusderheide ontsluiten.

Het bestaande bos en de aangeplante bosstroken beperken het zicht op de locatie. Het bestaande bos maakt daarbij deel uit van het landschap van de Leusderheide dat ten zuidoosten van Soesterberg ligt. De aangeplante bosstroken en de laanbomen langs de Richelleweg maken deel uit van het 'wegenlandschap'.

Het beeld van de locatie wordt bepaald door de omzoming door naald- en loofbos aan de west-, noord- en oostzijde en het heidelandschap aan de binnenzijde van de locatie. Het beeld van het heidelandschap bestaat uit een openheid die wordt afgewisseld met kleine berkenbosschages.

Op de locatie wordt het beeld bepaald door de huidige tanktestbaan. De tanktestbaan heeft een opvallende vorm en een eenvoudige detaillering. De tanktestbaan is bovendien voorzien van een aantal bijzondere testobjecten. Het materiaalgebruik is eenvoudig, herkenbaar en robuust (beton en hout).



Ontsluitingen



Landschap



Locatie





Landschap Hart van de Heuvelrug ca. 1850



Landschap Hart van de Heuvelrug ca. 2008

## 2.2 Landschappelijke analyse

De heuvelrug is in eerste instantie ontgonnen vanaf de randen, waar verschillende linten ontstonden op de overgang van de hoger gelegen heuvelrug naar de lager gelegen veengebieden en riviergebieden. Langs de linten zijn verschillende 'heerlijkheden' en 'lusthoven' ontstaan die kleine stukken van het woeste heuvel landschap in gebruik namen. De plaatsen rondom de heuvelrug werden met elkaar verbonden door paden en sporen.

In 1652 worden Utrecht en Amersfoort met elkaar verbonden door middel van een weg, die de heuvelrug recht overstak. Deze weg doorsnijdt het landschap als een rechte lijn. De weg maakt deel uit van de Koningsroute tussen het paleis Het Loo in Apeldoorn en het Bisdom Utrecht. Langs de weg zijn kavels uitgegeven met een vaste maat van 50 roe (1 roe is ongeveer 3,76 meter) breed bij 100 roe diep. De maatvoering van deze kavels is in het huidige beeld nog steeds zichtbaar in de 'boskamers' en de aangelegde loofbossen.

In de loop van de tijd is het landschap van de heuvelrug steeds meer bebost met het doel om de stuifzanden vast te leggen. Op de Leusderheide zijn nog verschillende stukken heide aanwezig. Het huidige beeld wordt bepaald door de afwisseling van bos, heide en grootschalige functies die worden omsloten door bosranden.

De locatie ligt in een omgeving van lage landduinen met vlakten en laagten, op de overgang tussen de hoge stuwwal en de lagere gronden. Door de grote variatie in de geomorfologische ondergrond ontstaat een gevarieerd landschap waarvan het beeld wordt bepaald door aangeplante naald- en loofbossen en heide.



Geomorfologische kaart Hart van de Heuvelrug



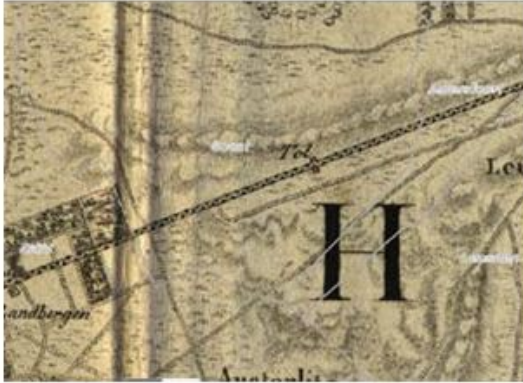
Landschappelijk beeld van de locatie Richelleweg

Het beeld van de Amersfoortsestraat wordt nog steeds bepaald door de orthogonaliteit van de oorspronkelijke ruimtelijke structuur, de oriëntatie van de kavels op de weg, het lommerrijke karakter van het loofbos op de kavels en de beslotenheid van de 'kamers' en de ontsluitingswegen die haaks op de Amersfoortsestraat liggen.

De 'heerlijkheden' en 'lusthoven' bepalen nog steeds het beeld van de heuvelrug door de ruimtelijke assen en zichtlijnen, waarmee het woeste landschap werd bedwongen. Op de kruispunten van een aantal van deze ruimtelijke assen is soms bebouwing ontstaan.

Het landschap wordt tegenwoordig doorsneden door snel- en spoorwegen. Deze nieuwe infrastructuur gedraagt zich anders dan de Amersfoortsestraat omdat zij het landschap doorsnijden zonder er een directe functionele relatie mee aan te gaan. Daarnaast zijn in de jaren '60 op de Leusderheide grote militaire complexen ontstaan.

Deze grootschalige complexen zijn volledig opgenomen in het bos- en heidelandschap van de heuvelrug. Ten zuidoosten van Soesterberg liggen de tanktestbaan en een oefenterrein voor tanks. De ruimtelijke structuur van dit complex wordt bepaald door een opvallend noordwest-zuidoostoriëntatie die geen landschappelijke oorsprong lijkt te hebben, maar voortkomt uit de functie zelf.



Historische kaart 1820



Historische kaart 1850

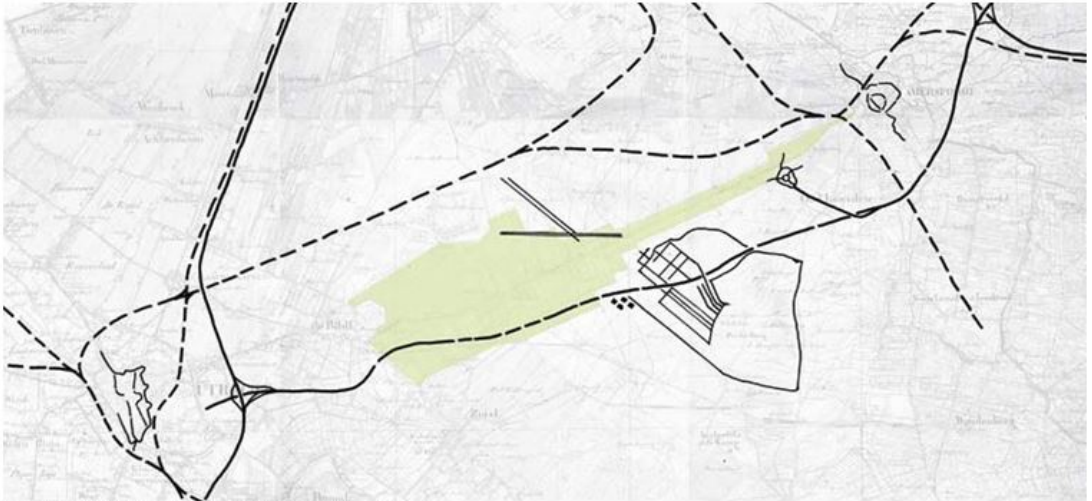


Historische kaart 1940





Ruimtelijke structuur van de Amersfoortsestraat



Doorsnijding van het landschap door nieuwe verbindingen en toegevoegde elementen

Infrastructuur en  
bebouwing



Infrastructuur en  
landschap



### 2.3 Analyse Soesterberg

De stedenbouwkundige structuur van Soesterberg wordt bepaald door het orthogonale karakter van de Amersfoortsestraat en de 'kavels' aan deze weg. De weg vormt de ontginningsbasis waarop alles is georiënteerd. De oorspronkelijke kavels langs de Amersfoortsestraat hadden een vaste maat, die in de loop van de tijd op verschillende manieren is ingevuld. Doordat alles zich oriënteert op de ontginningsbasis keert Soesterberg zich met de achterzijde naar het landschap.

Het beeld van dit oorspronkelijk woeste landschap van landduinen wordt nu bepaald door naald- en loofbossen en heide en heet de Leusderheide. Op de Leusderheide liggen grootschalige militaire complexen, die worden omzoomd door relatief smalle bosranden. Het beeld vanaf de openbare weg wordt bepaald door bos, heide, de bosranden en kleine doorzichten naar de bebouwing op de complexen. Ten zuiden van Soesterberg ligt de snelweg A28. De A28 doorsnijdt het landschap en ligt verdiept ten opzichte van de omgeving. Het landschap van de snelwegen en het op-en afritcircuit wordt bepaald door deze doorsnijding en hebben een landschappelijk karakter.

De Richelleweg vormt de verbinding tussen de snelweg en de Amersfoortsestraat. De weg wordt gedeeltelijk begeleid door laanbomen en vormt een zo snel mogelijke ontsluiting naar het landelijke netwerk van autosnelwegen. De Richelleweg doorsnijdt het landschap van de Leusderheide als zelfstandig element. Vanwege het infrastructurele karakter maakt het grootste deel van de Richelleweg deel uit van het snelwegenlandschap.



Beeld van de Amersfoortsestraat



Een "besloten" straatbeeld in Soesterberg



Grootschalige functies in ruimtelijke structuur van Soesterberg

## 2.4 Analyse Richelleweg

De Richelleweg verbindt de Amersfoortsestraat met de A28. Het beeld van de Richelleweg wordt gekenmerkt door twee verschillende ruimtelijke karakters. Aan de zijde van de Amersfoortsestraat maakt de Richelleweg deel uit van de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van Soesterberg.

De weg ligt hier haaks op de Amersfoortsestraat en wordt niet begeleid door beplanting. De grootschalige bebouwing op het kruispunt verbeeldt de ruimtelijke structuur van Soesterberg en presenteert zich met de zijkanten aan de Richelleweg.

Ten zuiden van de Amersfoortsestraat wordt de Richelleweg begeleid door laanbomen. De Richelleweg is hier volledig georiënteerd op een zo snel mogelijke ontsluiting op de snelweg. De begeleidende laanbeplanting zorgt ervoor dat de weg zich afzondert van zijn omgeving en deel uit maakt van de snelweg en het op- en afritcircuit.



Achter de laanbomen is het gemengde bos van de Leusderheide zichtbaar. Het contrast tussen de formele laan en het informele karakter van het bos versterkt de doorsnijding van het landschap van de Leusderheide door de Richelleweg. De Richelleweg heeft hier geen functionele of ruimtelijke relatie met zijn omgeving.



Doorsnede Richelleweg binnen Soesterberg



Doorsnede Richelleweg op de doorsnijding van de Leusderheide



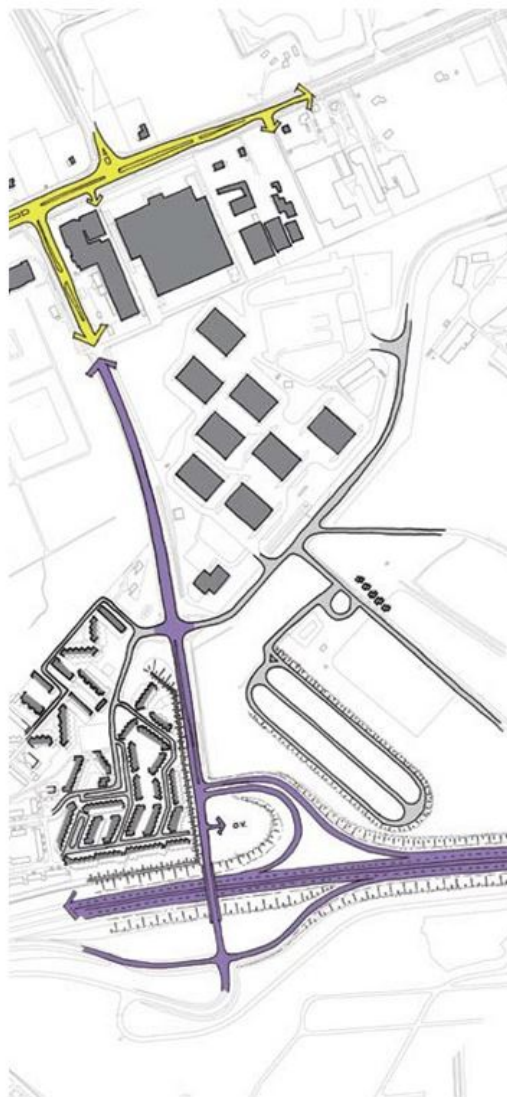
Kruising Richelleweg - Amersfoortsestraat



Laanbomen in het profiel van de Richelleweg



Kruising Richelleweg - Het Zeisterspoor



Infrastructuur en bebouwing



Infrastructuur en groen

## 2.5 SWOT-analyse

Op basis van de ruimtelijke analyse op verschillende schaalniveaus en het beeld en de sfeer van de locatie is een SWOT-analyse opgesteld. In deze SWOT-analyse worden de sterke en zwakte punten, de kansen en de bedreigingen voor de ontwikkeling van de locatie puntsgewijs uiteengezet en verbeeld in vier illustraties.

### *Sterkten:*

zichtbaarheid locatie - de locatie ligt prominent in het zicht vanaf de snelweg A28  
landschap - het bos- en heidelandschap van de Leuserheide vormt een bijzondere landschappelijke kwaliteit  
bereikbaarheid - de locatie wordt via Het Zeisterspoor en de Richelleweg direct ontsloten op de snelweg A28  
eigen vorm en richting - de tanktestbaan heeft een karakteristieke vorm en heeft een eigen oriëntatie  
sobere en robuuste inrichting - de materialisering en detaillering van de tanktestbaan is herkenbaar en stoer

### *Zwakten:*

beslotenheid - de locatie is besloten door de omzomende bosrand  
ontsluiting - de locatie is alleen bereikbaar vanaf de Zuiderweg  
beplanting bij af- en oprit - de beplanting aan de zijde van de snelweg ontnemt het zicht op de locatie  
geen deel van Soesterberg - de locatie maakt geen deel uit van de kern Soesterberg

### *Kansen:*

zicht op de locatie vanaf de snelweg kan worden benut voor het creëren van een bijzondere zichtlocatie  
landschap als identiteit - het landschap kan worden ingezet als identiteits-



drager van het bedrijventerrein bereikbaarheid (A28 en OV) - de locatie is zowel voor autoverkeer als voor het OV goed bereikbaar aansluiting op omgeving - de locatie maakt zowel functioneel als qua ruimtelijke karakter deel uit van de Leusderheide tanktestbaan - de tanktestbaan is een herkenbaar element, wat kan worden ingezet als identiteitsdrager van het bedrijventerrein

**Bedreigingen:**

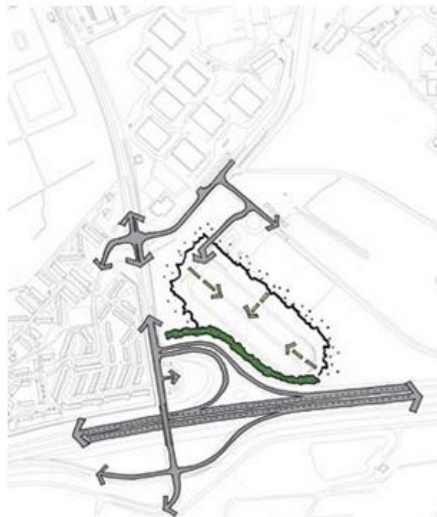
hogere verkeersdruk - door het toevoegen van een nieuwe functie zal de verkeersdruk op de Richelleweg toenemen verlies kwaliteit landschap - de kwaliteit van het landschap van de Leusderheide komt onder druk te staan verlies tanktestbaan - de bijzondere functie en vorm van de tanktestbaan verdwijnt van de locatie milieutechnische hinder - het toevoegen van een bedrijfsfunctie kan leiden tot milieutechnische hinder voor de directe omgeving visuele hinder - het bedrijventerrein kan in dit kwetsbare landschap leiden tot ongewenste doorzichten op de locatie.



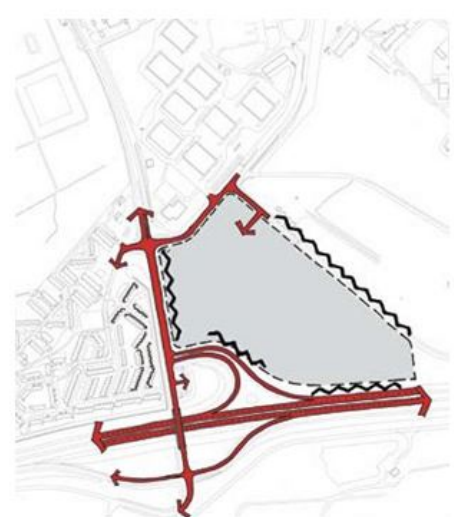
Sterkten



Kansen



Zwakten



Bedreigingen



Richelleweg



Het Zeisterspoor



Snelweg A28

### 3. MODELLENstudie

Op basis van de positie van de locatie zijn drie modellen ontwikkeld, waarin de locatie lokaal, regionaal en nationaal wordt gepositioneerd.

In model 'Poort van Soesterberg' gaat het plangebied deel uitmaken van de ruimtelijke structuur van Soesterberg. Het terrein presenteert zich nadrukkelijk aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor en wordt door een bosrand afgeschermd van de snelweg. Het terrein richt zich vooral op de huisvesting van lokale bedrijven.

In het model 'Boscampus' vormt het plangebied onderdeel van het landschappelijke karakter van de Leuserheide, waarin het beeld wordt bepaald door bos, heide en grootschalige complexen omzoomd door bosranden. Het terrein richt zich op een opvallend middenterrein en wordt van de omgeving afgeschermd door een bosrand. De bebouwing is vanaf de openbare ruimte zichtbaar door enkele doorzichten door het bos en kleine architectonische accenten. Op het terrein kunnen zowel lokale als regionale bedrijven worden gehuisvest.

In het model 'Heide Staete' wordt de gehele locatie ontwikkeld als zichtlocatie aan de snelweg. De locatie maakt deel uit van het snelwegenlandschap en oriënteert zich volledig op de snelweg en het OV-knooppunt. Op de locatie wordt de hoogwaardige openbare ruimte ontwikkeld als landschappelijke

kwaliteit waarin de gebouwen worden geïntegreerd. De bebouwing vormt verschillende binnenruimten. De locatie richt zich op regionale en nationale bedrijven die zich op een hoogwaardige manier willen presenteren aan de snelweg.

De modellen laten het brede spectrum zien waarbinnen de locatie ontwikkeld kan worden. De modellen verschillen van elkaar door de manier waarop zij reageren op de nationale, regionale en lokale infrastructuurle netwerken en het landschap. Hierin ligt de basis voor de ruimtelijke kwaliteiten binnen de verschillende modellen.



Model 'Poort van Soesterberg'



Model 'Boscampus'



Model 'Heide Staete'





#### *Modelkeuze*

Voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Richelleweg zijn vanuit Hart van de Heuvelrug uitgangspunten opgesteld. Het bedrijventerrein is een rode ontwikkeling om de groene projecten van Hart van de Heuvelrug mogelijk te maken, de ontwikkeling van Richelleweg moet daar bij aansluiten. Het gaat om de volgende uitgangspunten:

- De locatie wordt ontwikkeld voor lokale en regionale bedrijven, waarbij de kantoorfunctie van ondergeschikte betekenis is.
- Een hoogwaardige en duurzame locatie, waar ook voldoende ruimte is voor de bedrijvigheid van Soesterberg-Noord, bijvoorbeeld door het creëren van voldoende achterzijden waar opslag plaats kan vinden.
- De cultuurhistorie van de locatie moet een rol krijgen in het stedenbouwkundig plan en aansluiten bij het militaire karakter van het gebied.

Wanneer de uitgangspunten naast de modellen worden gelegd, is de keuze voor model Boscampus duidelijk. Dit model voldoet aan de gestelde uitgangspunten.

'Heide Staete' is een ontwikkeling gericht op de landelijke kantorenmarkt, terwijl het terrein bedoeld is voor lokale en regionale bedrijven waarbij de kantoorfunctie van ondergeschikte betekenis is.

In het model 'Poort van Soesterberg' presenteert het terrein zich naar de omgeving als een regulier bedrijventerrein en wordt de karakteristieke beslotenheid weggenomen. In dit model ontstaat langs de Richelleweg een onsaamhangend en versnipperd beeld met veel verschillende ruimtelijke karakters.

Binnen het model 'Boscampus' kan daarentegen een grote variatie in kavels ontstaan en door de grote hoeveelheid 'achterzijden' zijn er voldoende mogelijkheden voor opslag 'uit het zicht'. In het model 'Poort van Soesterberg' is dit, in verband met het grote aantal 'voorzijden', minder goed mogelijk.

Het karakter van de locatie wordt in de huidige situatie bepaald door de beslotenheid en de intieme binnenruimte waar de tanktestbaan in ligt. Het ruimtelijke beeld van model 'Boscampus' vormt door de concentratie van groen in de bosrand en het hoogwaardige middenterrein een verwijzing naar die voormalige tanktestbaan. Hierdoor sluit model 'Boscampus' goed aan bij het militaire landschap van de Leuserheide.



#### 4. stedenbouwkundig plan

##### 4.1 Planconcept

Het bedrijventerrein Richelleweg gaat ruimtelijk deel uitmaken van het lokale netwerk van de Leusderheide.

Het ruimtelijke beeld binnen dit netwerk wordt gekenmerkt door grootschalige enclaves die worden omsloten door bosranden en met elkaar worden verbonden door Het Zeisterspoor. Het beeld van Het Zeisterspoor wordt bepaald door de bosranden rondom de grootschalige, intensief gebruikte, militaire terreinen. Het bedrijventerrein wordt ook omzoomd door een bosrand en oriënteert zich primair op de hoogwaardige, groene openbare ruimte aan de binnenzijde van het terrein. Hiermee ontstaat een kenmerkende scheiding tussen 'binnen' en 'buiten'. De bedrijfspanden zijn tussen de bomen door enigszins zichtbaar. De Leusderheide behoudt met de ontwikkeling van het bedrijventerrein zijn karakter van natuurgebied waarin het beeld wordt bepaald door de afwisseling van naaldbossen, loofbossen, heide en stuifzanden, terwijl deze tegelijkertijd grootschalige functies bevat.

Het bedrijventerrein wordt ontsloten op Het Zeisterspoor. De meeste kavels worden ontsloten op het groene middenterrein en de zijtak(ken) aan het middenterrein.



Het middenterrein verwijst in zijn vormgeving naar de voormalige tanktestbaan en wordt gekenmerkt door een eenvoudige en robuuste detaillering. Op het middenterrein wordt een ruimtelijk beeld nagestreefd met een compleet eigen karakter.

De kavels aan de zijde van Het Zeisterspoor en de Richelleweg oriënteren zich zowel op het middenterrein als naar buiten, naar de Richelleweg en Het Zeisterspoor. Aan deze zijden vormt het bedrijventerrein een bijzondere 'zichtlocatie', waarbij de bijzonder representatieve bebouwing zichtbaar is tussen de bomen.

De omsluitende bosstrook heeft een minimale breedte van 15 meter (zie doorsneden p. 38-39). Aan de zijde van de snelweg zorgen het hoogteverschil en de bosrand ervoor dat het bedrijventerrein niet zichtbaar is.



Referentie randen van het plangebied



Referentie openbare ruimte van het middenterrein



Referentie architectuur rondom het middenterrein





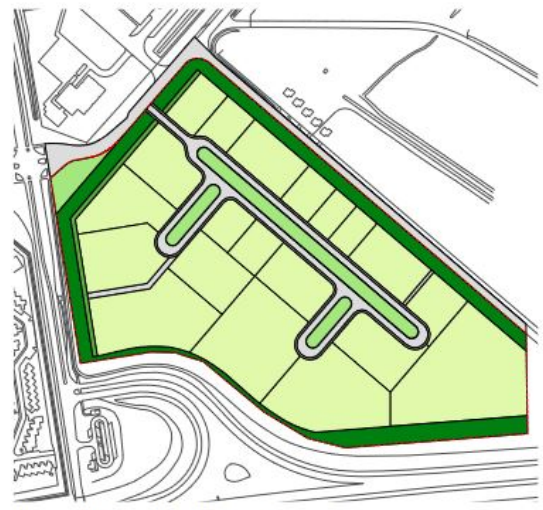
Verkavelingsmodel 1, grootschalige kavels



Verkavelingsmodel 2, kleinschalige kavels



Verkavelingsmodel 3, groot- en kleinschalige kavels



Verkavelingsmodel 4, menging kavelgroottes

#### 4.2 Verkaveling en flexibiliteit

Binnen de ontwikkeling van het bedrijventerrein Richelleweg is flexibiliteit een belangrijke randvoorwaarde.

Het openbare middenterrein en de bosranden rondom het gebied vormen de vastgelegde stedenbouwkundige hoofdstructuur. Binnen deze hoofdstructuur kunnen kavels van verschillende grootte worden uitgegeven en kunnen verschillende vormen van bedrijvigheid zich vestigen.

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is de uitgifte van kavels nog niet bekend. Er wordt daarom bewust flexibiliteit gezocht in een efficiënte verkaveling, waarin verschillende 'zones' ontstaan met variabele breedtes. Binnen deze 'zones' kunnen kavels van verschillende grootte worden uitgegeven. Hierbij geldt een minimale kaveloppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup>.

De bosrijk omzoming van het terrein en het openbare middengebied organiseren de verkaveling op het bedrijventerrein. De positie van het middenterrein wordt bepaald door een vaste kaveldiepte van 50 meter tussen de Zuiderweg en het middenterrein. Dit is de benodigde maximale kaveldiepte om de minimale kaveloppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup> te kunnen realiseren voor een goed bruikbare kavel. Aan de noordwestzijde ligt aan het middenterrein een zijtak, die de kavels aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor ontsluit. Afhankelijk van de kaveluitgifte kan aan de zuidwestzijde van het terrein een tweede zijtak worden ontwikkeld.

De flexibiliteit van het stedenbouwkundig plan is in de afbeeldingen hiernaast verbeeld in vier verkavelingsmodellen. De verkavelingsmodellen zijn een weergave van de mogelijke uitgifte van het terrein:

*Verkavelingsmodel 1, grootschalige kavels*

In dit model worden grootschalige kavels uitgegeven. De kaveldiepte van 50 meter tussen het middenterrein en de Zuiderweg biedt voldoende ruimte om hier meer grootschalige kavels uit te geven.

*Verkavelingsmodel 2, kleinschalige kavels*

In model 2 worden vooral kleinschalige kavels uitgegeven. Aan de zuidwestzijde van het terrein moet, ten behoeve van de bereikbaarheid van de kavels aan het afritcircuit van de A28, de tweede zijtak worden gerealiseerd aan het middenterrein.

*Verkavelingsmodel 3, groot- en kleinschalige kavels*

In model 3 worden op het terrein zowel grootschalige als kleinschalige kavels uitgegeven. De grootschalige kavels liggen aan de zijde van de snelweg. De kleinschalige kavels liggen langs de Zuiderweg, Het Zeisterspoor en de Richelleweg. Langs de zijtak liggen kleinschalige kavels waarmee ook langs de zijtak een samenhangend ruimtelijk beeld wordt bereikt.

*Verkavelingsmodel 4, menging*

In dit model worden grootschalige en kleinschalige kavels gemengd over het hele terrein. Langs de Richelleweg en Het Zeisterspoor en langs de kleinschalige zijtakken aan het middenterrein worden de meer kleinschalige kavels uitgegeven. Zodoende wordt op deze plekken het beoogde ruimtelijke beeld bereikt.



### 4.3 Profilering

Bedrijventerrein Richelleweg ligt direct aan de afslag Soesterberg van de snelweg A28. De locatie is goed bereikbaar per auto en ligt naast de halte voor de snelbus tussen Amersfoort en Utrecht. Het terrein

biedt bedrijven een unieke kans om zich in een nieuw pand te vestigen op een hoogwaardige nieuwe bedrijvenlocatie in Soest.

Op bedrijventerrein Richelleweg is ruimte voor bedrijfsactiviteiten als transport, handel en industrie tot en met milieucategorie 4. Kantoorruimte is daarbij uitsluitend toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit. Niet toegestaan zijn detailhandel, B2C (business to consumer), horeca en verkooppunten voor motorbrandstoffen.

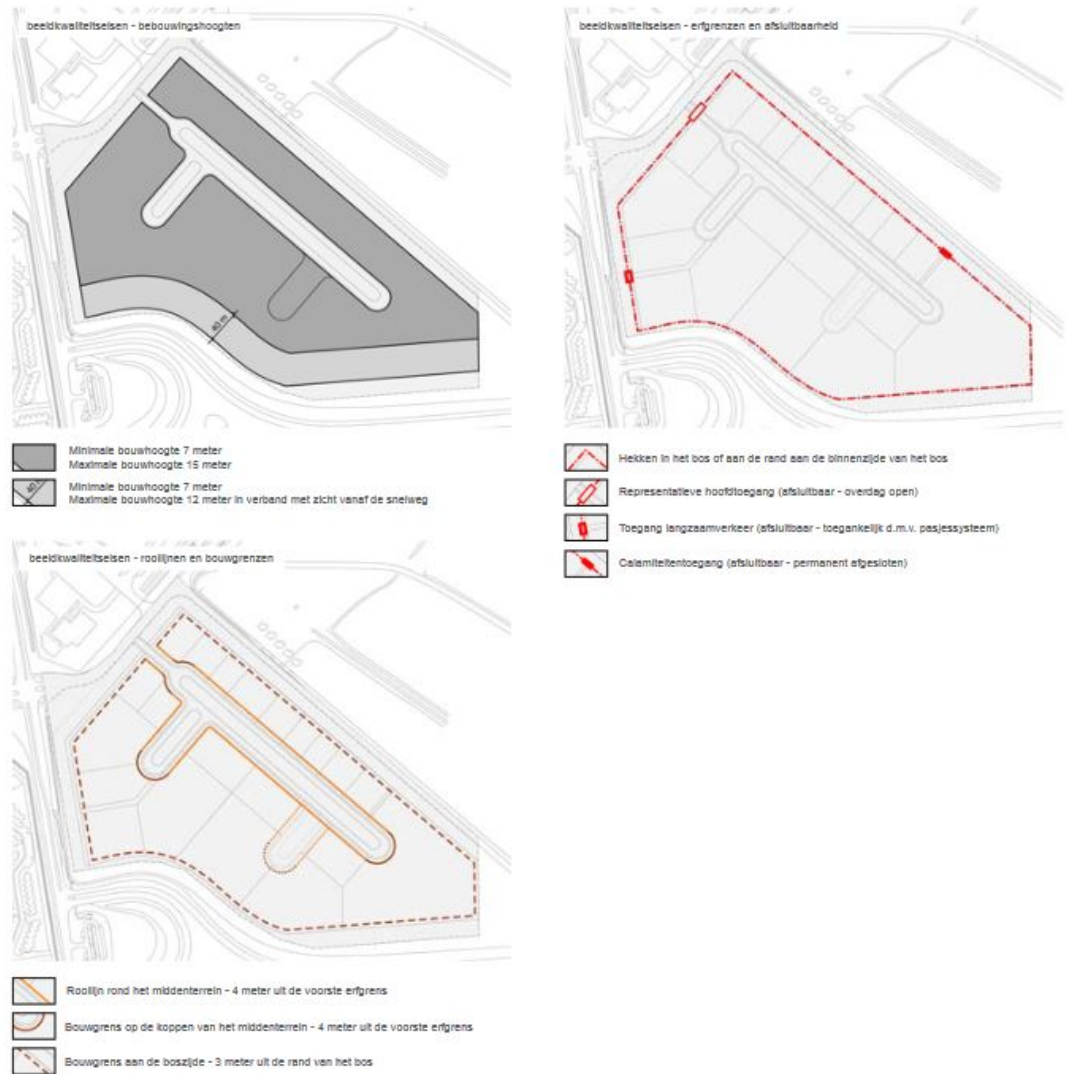
Detailhandel die B2B (business to business) is georiënteerd is wel toegestaan.

Ten aanzien van de kavels is veel flexibiliteit. Locatie en stedenbouwkundige invulling geven de Richelleweg een sterke eigen identiteit. Voor lokale en regionale bedrijven biedt het bedrijventerrein de kans om zich, met een nieuw en naar eigen inzicht ontworpen pand, een goede concurrentiepositie te verwerven voor de toekomst.

Het bedrijventerrein wordt hoogwaardig ontwikkeld. Dit betekent dat er extra aandacht is voor duurzaamheidsaspecten en de kwaliteit van de gebouwde en openbare omgeving. De bedrijven dienen bereid te zijn om mee te werken aan een samenhangende beeldkwaliteit/ architectuur en ook bereid zijn te investeren in duurzame oplossingen zoals intensief ruimtegebruik, "groene" gevels en daken en parkmanagement. Met deze aandachtspunten wordt mede ingespeeld op de huidige marktwensen van potentiële vestigers.







## 5. beeldkwaliteit

### 5.1 Stedenbouwkundige beeldkwaliteitseisen

Op het schaalniveau van het stedenbouwkundig plan worden beeldkwaliteitseisen gesteld ten aanzien van de bebouingshoogte, rooilijnen en bouwgrenzen, erfgrenzen, representativiteit van de bebouwing en accenten. Hiermee wordt de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de randen van het terrein, de uitstraling naar de omgeving, de ruimtelijke kwaliteit van het middenterrein en de zijtakken en de beleving van de openbare ruimte gewaarborgd.

#### *Bebouingshoogten*

De hoogte van de bebouwing sluit aan bij het nagestreefde landschappelijke beeld. De locatie is niet zichtbaar vanaf de snelweg A28. De bebouwing is aan deze zijde daarom beperkt tot een nok- en goothoogte van 12 meter. Aan de zijde van de Richelleweg en Het Zeisterspoor is het bedrijventerrein enigszins zichtbaar door kleine doorzichten en bijzondere architectonische accenten, die door het bos zichtbaar zijn. Aan deze zijden kan de goot- en nokhoogte oplopen tot 15 meter. De accenten aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor liggen verspreid in de bosrand en moeten een kleinschalig en gevarieerd beeld vormen. Voor alle bebouwing geldt een minimum goot- en nokhoogte van 7 meter.

#### *Rooilijnen en bouwgrenzen*

Op het bedrijventerrein Richelleweg wordt onderscheid gemaakt tussen rooilijnen en bouwgrenzen. Rooilijnen vormen een bebouingsgrens waarin de bebouwing moet worden gebouwd. Door het creëren van een aaneengesloten rooilijn vormt de bebouwing een samenhangende bebouingswand, waarmee

de openbare ruimte op een herkenbare manier wordt begrensd. De bouwgrenzen vormen een denkbeeldige grens waar de bebouwing op of achter moet worden gebouwd.

Hierbij ontstaat een meer gevarieerd ruimtelijk beeld.

Op bijzondere plekken wordt een bouwgrens toegepast zodat ondernemers worden gestimuleerd om accenten te creëren, die afwijken van de bebouwing er omheen.

De meest openbare delen van de bedrijven aan het middenterrein en de zijtakken van het middenterrein moeten in de rooilijn rondom het middenterrein liggen.

De rooilijn ligt op 4 meter achter de voorste erfgrans. De rooilijnen verwijden het profiel van het middenterrein. Het middenterrein behoudt hiermee zijn ruimtelijke kwaliteit als openbare ruimte en verwijzing naar de voormalige tanktestbaan.

Op de hoeken van het middenterrein en de zijtakken volgt de bebouwing de rooilijn. Op deze hoeken vormt de bebouwing opvallende afgeronde hoeken. Hiermee worden de zijtakken aan het middenterrein herkenbaar gemaakt.

Op de koppen van het middenterrein en de zijtakken staat de bebouwing achter de bouwgrens. De bebouwing moet hier een opvallende beëindiging van de openbare ruimte vormen.

Aan de zijde van de Zuiderweg, Het Zeisterspoor en de Richelleweg ligt de bebouwing binnen een bouwgrens. Aan de zijde van de Zuiderweg ligt de bouwgrens 3 meter uit de achterste erfgrans. Hiermee wordt afstand gecreëerd tussen de bosrand en de bebouwing en kan de minimale maat van de bosrand (minimaal 15 meter) worden behouden.

Aan de zijde van Het Zeisterspoor en de Richelleweg is de bebouwing zichtbaar door de bosrand. De bebouwing moet op minimaal 3 meter van de bosrand liggen.

#### *Erfgrenzen en afsluitbaarheid*

Het bedrijventerrein Richelleweg wordt beheerd door een parkmanagementorganisatie. Het parkmanagement is ook verantwoordelijk voor de beveiliging van het terrein.

Het terrein moet daarom als geheel afgesloten kunnen worden. De begrenzing van het terrein vindt plaats door een hekwerk dat wordt opgenomen in de bosrand en op de erfgrans wordt geplaatst.

Het bedrijventerrein is toegankelijk via drie toegangen, die in functionaliteit en uitstraling sterk van elkaar verschillen; de hoofdtoegang, de langzaamverkeertoegang en de calamiteitentoeegang.



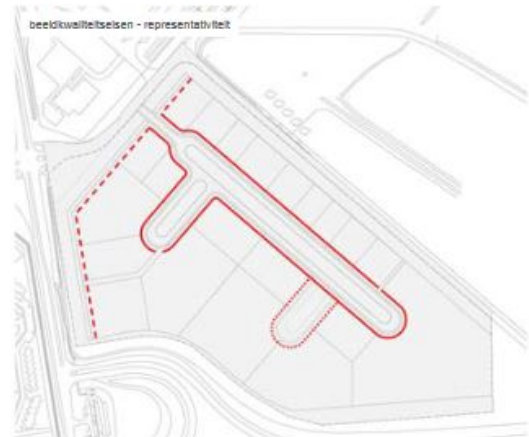
Representatieve wand



Accent op de hoek van tussen het middenterrein en de zij-arm



Accent op de kop van het middenterrein



-  Representatieve zijde van de kavel
-  Representatieve zijde van de boskavels aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor



-  Accenten op de koppen van het middenterrein
-  Accenten op de hoeken van het middenterrein en de zijtakken
-  Verspreid liggende accenten in de bosrand aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor

Het bedrijventerrein wordt via de hoofdtoegang ontsloten op Het Zeisterspoor. De hoofdtoegang heeft een representatief karakter en vormt een herkenbare entree binnen het bosrijke karakter van Het Zeisterspoor.

De langzaamverkeerstoegang aan de Richelleweg is opgenomen in de bosrand. Het ruimtelijk beeld van de toegang sluit aan bij het karakter van de bosrand en vormt een kleine entree, die duidelijk ondergeschikt is aan de hoofdentree. De entree is bedoeld voor voetgangers en fietsers en moet voldoen aan de minimale eisen ten aanzien van de sociale veiligheid. De entree is afgesloten en alleen toegankelijk door middel van een pasjessysteem. Deze toegang functioneert ook als calamiteitendoorgang. De calamiteitentoeegang ligt aan de Zuiderweg. Deze toegang is permanent afgesloten en wordt alleen gebruikt in geval van calamiteiten. Het ruimtelijke beeld van de toegang wordt bepaald door eenvoud en functionaliteit.

#### *Representativiteit*

De bebouwing vormt een herkenbare openbare zijde naar de openbare ruimten van het middenterrein, de Richelleweg en Het Zeisterspoor. Aan deze zijde van de kavel moet de bebouwing voldoen aan de bepaalde minimale basiskwaliteit. De representatieve zijde moet zich door middel van de plaatsing van de hoofdentree en herkenbare raampartijen oriënteren op de openbare ruimte.



De representatieve zijde van de bebouwing moet voldoen aan de voorgestelde basiskwaliteit. Deze kwaliteit wordt nader omschreven in paragraaf 5.5, waarin de beeldkwaliteit van de bebouwing uiteen wordt gezet. De beeldkwaliteit van de bebouwing moet aansluiten bij de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.

Aan de zijde van de Richelleweg en Het Zeisterspoor heeft de bebouwing een bijzondere representatieve waarde vanwege de doorzichten door de bosrand. De bebouwing maakt visueel deel uit van de bosrand en vormt een herkenbare openbare zijde naar de Richelleweg en Het Zeisterspoor.

#### *Accenten*

De accenten vormen verbijzonderingen in de architectuur aan de representatieve zijde van de bebouwing. Op stedenbouwkundig niveau wordt het bedrijventerrein gekenmerkt door accenten op de koppen en hoeken van het middenterrein en bijzondere accenten in de bosrand aan de buitenzijde.

De accenten aan het middenterrein versterken de openbare ruimte en markeren bijzondere momenten en ruimten. Op de koppen van het middenterrein en rondom de entree van het bedrijventerrein vormt de bebouwing opvallende accenten naar het middenterrein. De accenten liggen op of achter de bouw-grens en oriënteren zich sterk op het middenterrein. Op de hoeken tussen het middenterrein en de zij-armen markeert de bebouwing de overgang van het middenterrein naar de zijruimten.

De bebouwing volgt de rooilijn en vormt een opvallende afgeronde hoek. De situering op de hoek van het middenterrein en de zij-armen moet worden versterkt door de gevelindeling en de plek van gevel-openingen.

De accenten aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor zijn de 'blikvangers' binnen de doorzichten door de bosrand en moeten bijzonder en herkenbaar zijn. Binnen deze bijzondere 'zichtlocatie' ontleen de bedrijven hun identiteit aan de bosrand. Dit moet in de architectonische expressie en het materiaal- en kleurgebruik tot uitdrukking komen.

#### *Flexibiliteit*

De beeldkwaliteitseisen verschillen per kavel, waardoor een variatie aan beeldkwaliteitsregimes ontstaat. Dit biedt veel flexibiliteit ten aanzien van de vestiging van verschillende typen bedrijven. Op markante plekken aan de binnenzijde van het bedrijventerrein en langs de Richelleweg en Het Zeisterspoor geldt een vrij streng beeldkwaliteitsregime, terwijl de kavels langs het middenterrein moeten voldoen aan een zekere basiskwaliteit.



## 5.2 Randvoorwaarden kavelindeling

Binnen het verkavelingsmodel 'Boscampus' worden verschillende randvoorwaarden gesteld ten aanzien van de kavelindeling. Door middel van randvoorwaarden worden eisen gesteld aan de inrichting van de kavel, waarmee het geogde ruimtelijke beeld wordt bereikt. Hierdoor ontstaat een samenhangend ruimtelijk beeld rond de kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimte van het middenterrein en de zijarmen en de bosrand rondom het bedrijventerrein, aan de Richelleweg, Het Zeisterspoor en de Zuiderweg.

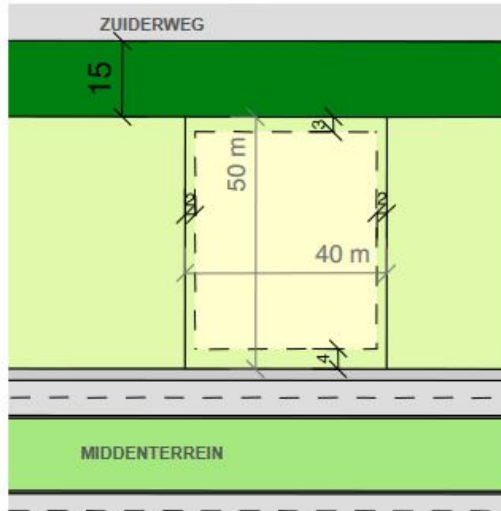
Door het hanteren van verschillende randvoorwaarden ten aanzien van de kavelindeling wordt de variatie aan beeldkwaliteitsregimes versterkt. Aan de binnenzijde van het bedrijventerrein geldt een ander beeldkwaliteitsregime dan aan de Richelleweg en Het Zeisterspoor en aan de Zuiderweg. Rondom het middenterrein ligt de bebouwing in de rooilijn. De bebouwing vormt de openbare ruimte. De bebouwing op de kop van het middenterrein en de hoeken tussen het middenterrein en de zijarmen vormen accenten, waarmee de openbare ruimte op een herkenbare manier wordt beëindigd en geaccentueerd.

### *Bouwgrenzen*

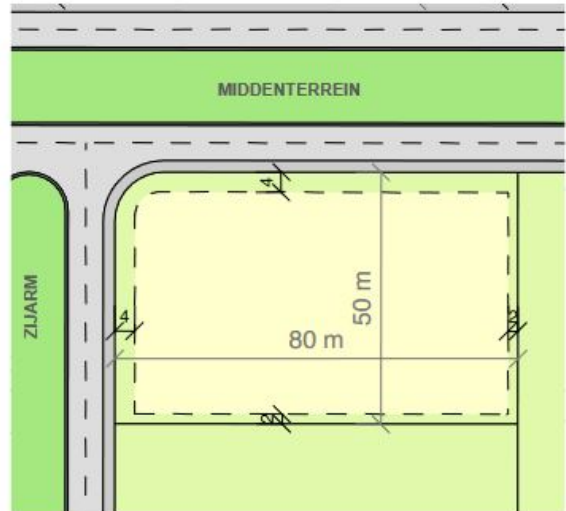
Op stedenbouwkundig niveau worden, ten aanzien van de kavelindeling, vier verschillende bouwgrenzen onderscheiden. Deze bouwgrenzen bepalen het maximale bouwvlak en vormen in het ruimtelijke beeld de rooilijnen, de bebouwingsgrenzen ten opzichte van de begrenzing van het plangebied en de bebouwingsgrenzen ten opzichte van de aanliggende kavels. Tussen de erfgrenzen en de bebouwingsgrenzen en rooilijnen mag niet gebouwd worden. De vier bouwgrenzen die worden onderscheiden zijn:

1. De rooilijn rondom het middenterrein en de zijarmen. De rooilijn ligt op 4 meter uit de voorste erfgrens van de kavel;
2. De bouwgrens aan de achterzijde van de kavels tussen het middenterrein en de Zuiderweg en de snelweg A28.  
Deze bouwgrens ligt op 3 meter uit de achterste erfgrens;
3. De bouwgrens aan de 'voorzijde' van de kavels aan de Richelleweg en het Zeisterspoor (zichtlocatie). De bouwgrens ligt op 3 meter uit de erfgrens langs de Richelleweg en het Zeisterspoor;

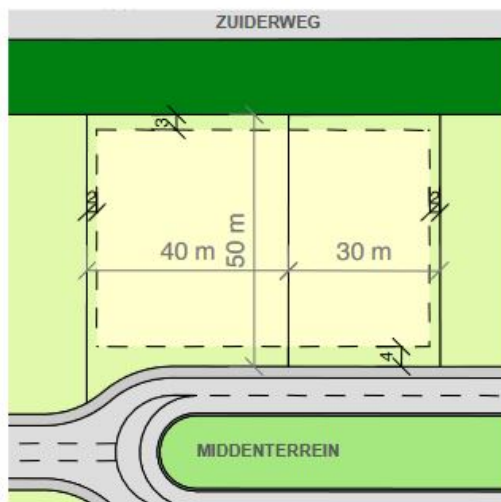
4. De bouwgrens tot de zijdelingse erfgrens. De afstand tussen de zijdelingse erfgrens en de bouwgrens bedraagt 2 meter. In verband met calamiteiten is 2 meter de minimale afstand tot de zijdelingse erfgrens. Wanneer op twee aangrenzende kavels op de erfgrens wordt gebouwd (de gebouwen sluiten op elkaar aan/één gebouw) vervalt de eis van minimaal 2 meter.



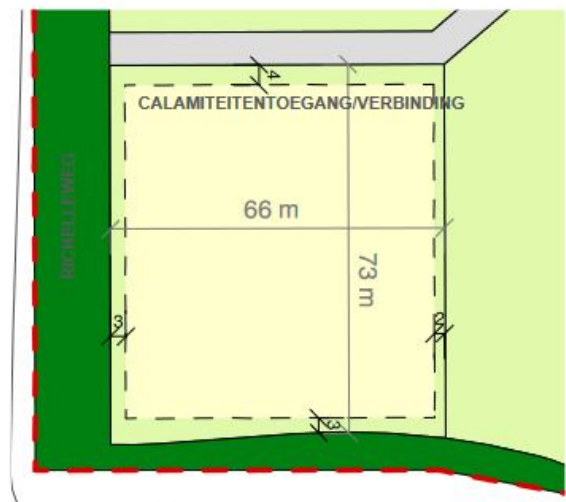
Regels kavels tussen middenterrein en Zuiderweg



Regels kavels op de hoek van het middenterrein en de zijarm



Regels kavels tussen middenterrein en Zuiderweg: gezamenlijke ontwikkeling



Regels kavels aan de Richelleweg

### Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op de eigen kavel (paragraaf 5.3 Parkeren en logistiek). Vanwege de geldende parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO ligt hier een uitdaging voor de ondernemers. Het parkeren mag worden opgelost aan de achterzijde van de kavel. In verband met de minimale FSI van 0,8 moeten ondernemers een creatieve oplossing bedenken of samenwerken met de aanliggende kavels.

### Opslag

De opslag wordt bij voorkeur inpandig opgelost. In het geval van opslag buiten de bebouwing moet dit achter de bebouwing plaatsvinden. De opslag blijft hiermee buiten het zicht vanaf de openbare ruimte. De ruimten tussen de zijdelingse erfgrenzen en de bebouwing moeten in verband met calamiteiten worden vrijgehouden en mogen niet worden gebruikt voor opslag.

De kavels aan de Richelleweg en het Zeisterspoor hebben een voorzijde aan het middenterrein of een zijarm en aan de openbare weg. De opslag moet op deze kavels binnen het gebouw of tussen twee gebouwen worden opgelost.

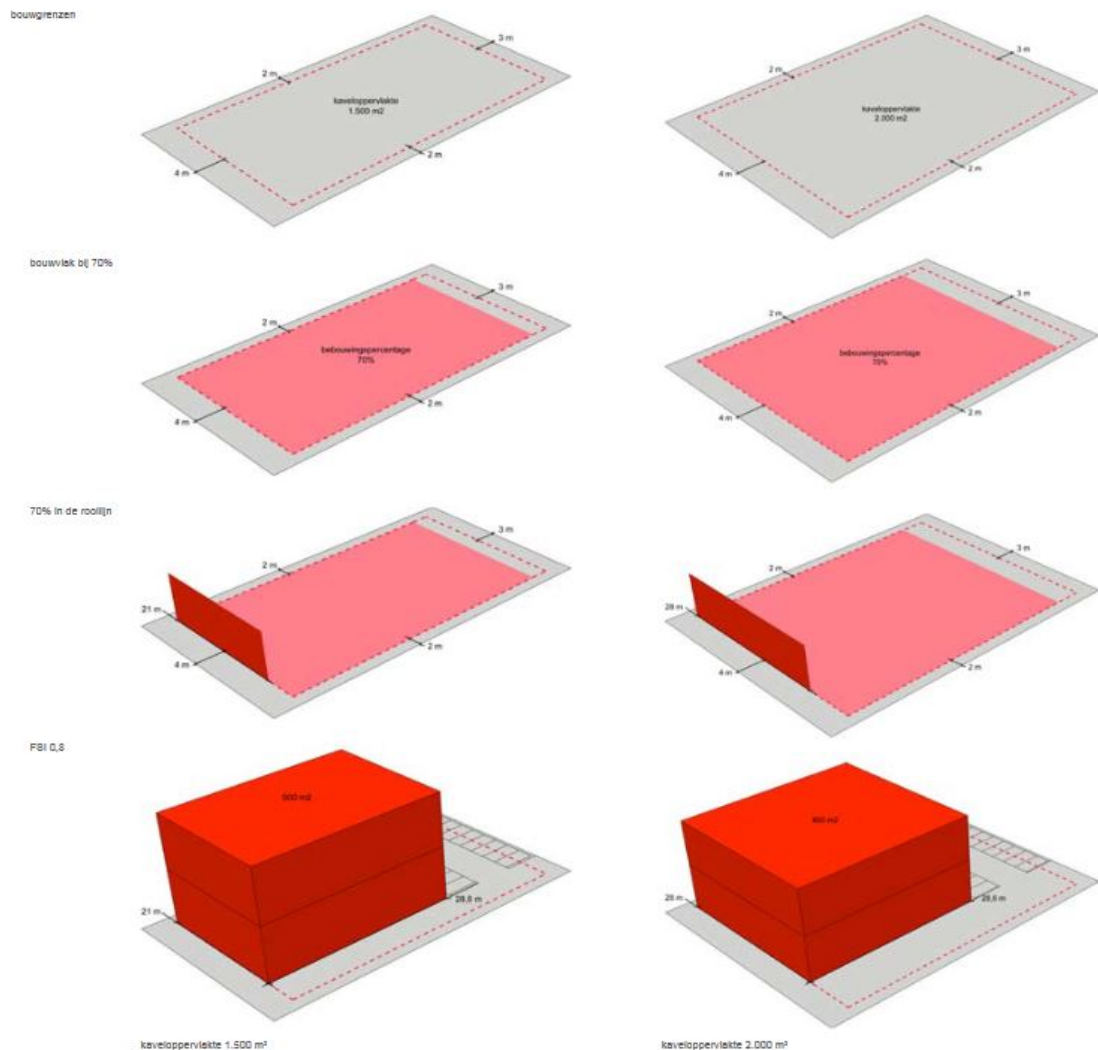


### Voorerf

Tussen de voorste erfgrans en de rooilijn langs het middenterrein en de zijarmen ligt het voorerf. Het voorerf biedt ruimte voor de in-uitrit en de eigen invulling voor bedrijven. Op het voorerf mag niet worden geparkeerd. Op het voorerf wordt standaard bewegwijzering opgenomen. De kavels aan de Richelleweg en het Zeisterspoor vormen voorzijden aan de openbare weg en aan het middenterrein. Het adres van de kavels ligt aan de zijde van het middenterrein. Aan deze zijde wordt de standaard bewegwijzering opgenomen

### Achtererf

Aan de Zuiderweg en de snelweg liggen de achtererven van de kavels. De minimale diepte van het achtererf is 3 meter. Deze 3 meter is minimaal nodig om de kwaliteit van de bosranden te waarborgen. Op het achtererf mag worden geparkeerd en mag opslag plaatsvinden, mits dit geen invloed heeft op de kwaliteit van de bosrand.



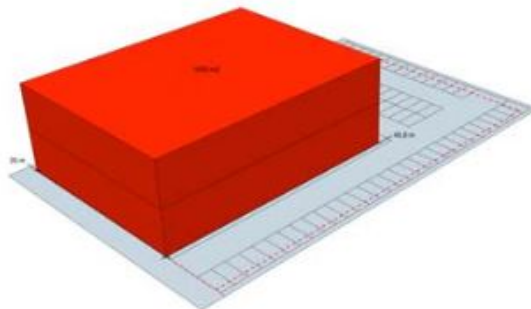
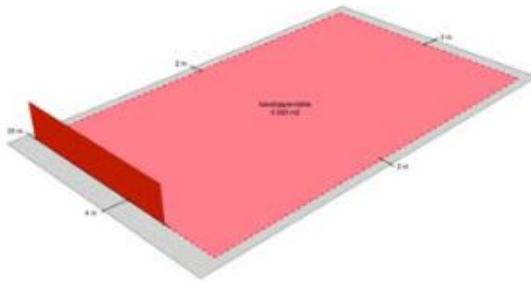
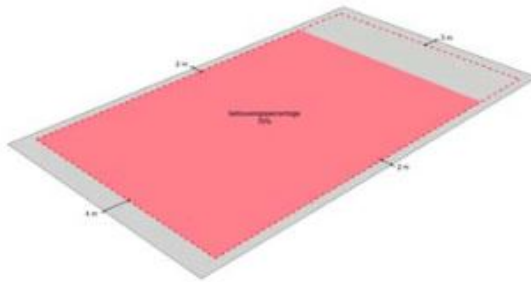
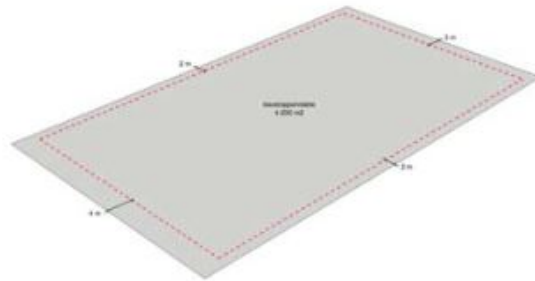
### FSI

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik wordt een FSI van minimaal 0,8 geëist. Dit betekent dat 80% van de kaveloppervlakte aan BVO moet worden gerealiseerd op de kavel.

Het maximaal te bebouwen oppervlak wordt in de basis bepaald door de bebouwinggrenzen en rooilijnen. Het maximale bouwvlak dat door deze grenzen wordt gevormd bedraagt bij alle kavelafmetingen minimaal 70% van het kaveloppervlak.

Binnen de norm van het realiseren van 70% van de bebouwing in de rooilijn aan de voorzijde van de kavel is de ondernemer vrij om de FSI van 0,8 naar eigen inzicht in te vullen.

Een FSI van 0,8 betekent dat binnen de in dit rapport gestelde uitgangspunten er altijd een deel van het bedrijf op de verdieping gerealiseerd moet worden. Dit onderstreept de wens tot intensief ruimtegebruik.



kaveloppervlakte 4.000 m²



### Doorsneden

De ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein Richelleweg wordt bepaald door de omzoming van het plangebied door een brede bosrand en de centraal gelegen openbare ruimte aan de binnenzijde. De omzoming door de bosrand bepaald het karakter van het bedrijventerrein en verankerd het terrein binnen de omgeving van de Leuserheide. De centrale openbare ruimte en de zij-armen structureren het bedrijventerrein en vormen zo een herkenbare ruimtelijke structuur. Om de kwaliteit van de omzoming door een bosrand en de centrale openbare ruimte te waarborgen is de inrichting van de profielen van groot belang.

Het profiel van het middenterrein (doorsnede A) heeft een symmetrische opbouw waarvan het beeld wordt bepaald door de verhoogd gelegen openbare ruimte centraal in het profiel. Aan beide zijden van de centraal gelegen openbare ruimte ligt een ontsluitingsweg met een breedte van 7,0 meter. Onder de rijweg ligt het rioolstelsel. Rondom de onsluitingsweg ligt een doorlopend trottoir met een breedte van 2,25 meter. De kabels- en leidingen liggen in een strook onder het trottoir. De bebouwing staat in de rooilijn, op 4,0 meter uit de voorste erfgrans. Deze ruimte is onder meer nodig om voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens te creëren bij het oprijden van de kavels zonder dat de bebouwingswand rondom het middenterrein teveel wordt onderbroken.

Binnen het profiel ontstaat, tussen beide rooilijnen, een ruimte met een breedte van 38,0 meter. Deze ruimte is nodig om het ruimtelijke karakter van het groene middenterrein beleefbaar en herkenbaar te maken en de groene kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen waarborgen.

Op de koppen van het middenterrein (doorsnede B) wordt de rijweg verbreed tot 14,0 meter ten behoeve van het manoeuvreren van vrachtwagens. De rijwegverbreding vormt een kleine verhoging van de rijweg en wordt uitgevoerd in betonelementen of herkenbaar gemaakt door een 'streetprint' in het asfalt. De verbreding ligt aan de binnenzijde van de rijweg tegen de openbare ruimte en op de scheiding tussen de rijbanen.



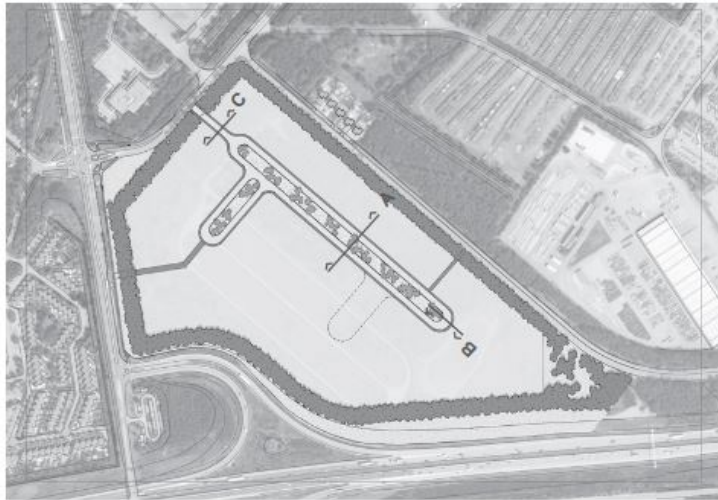
Het profiel van de hoofdentree (doorsnede C) van het bedrijventerrein wordt bepaald door een rijweg met een breedte van 10,5 meter. Binnen dit profiel is ruimte gereserveerd voor een toekomstig extra afslagvak vanaf het bedrijventerrein richting de Richelleweg. Deze breedte is bovendien nodig om de entree herkenbaar te maken binnen de bosrand aan de zijde van Het Zeisterspoor. Aan beide zijden van de rijweg ligt een trottoir met een breedte van 2,25 meter. De bebouwing ligt in de rooilijn op 4,0 meter uit de voorste erfgrans van de kavels.

Aan de buitenzijde van het plangebied is de omzoming van het bedrijventerrein door de bosrand beeldbepalend.

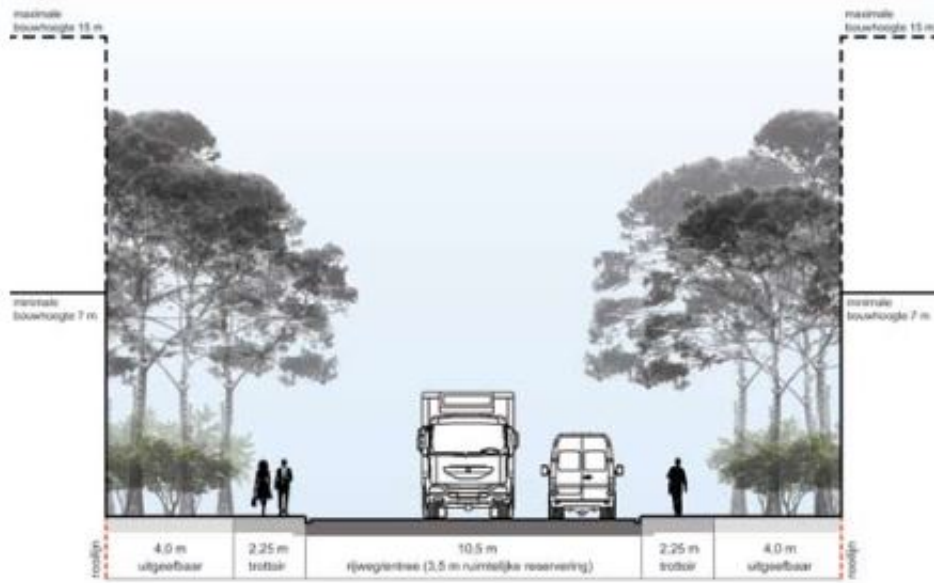
De bosrand heeft aan de zijde van de Zuiderweg en Het Zeisterspoor een minimale breedte van 15 meter, gemeten tussen de rijweg en de erfgrans van de bedrijfskavels.

Aan de zijde van de Richelleweg is de bosrand breder door het aanwezige bos buiten de plangrens. De minimale breedte van 15 meter is hier gemeten tussen de plangrens en de erfgrans van de bedrijfskavels.

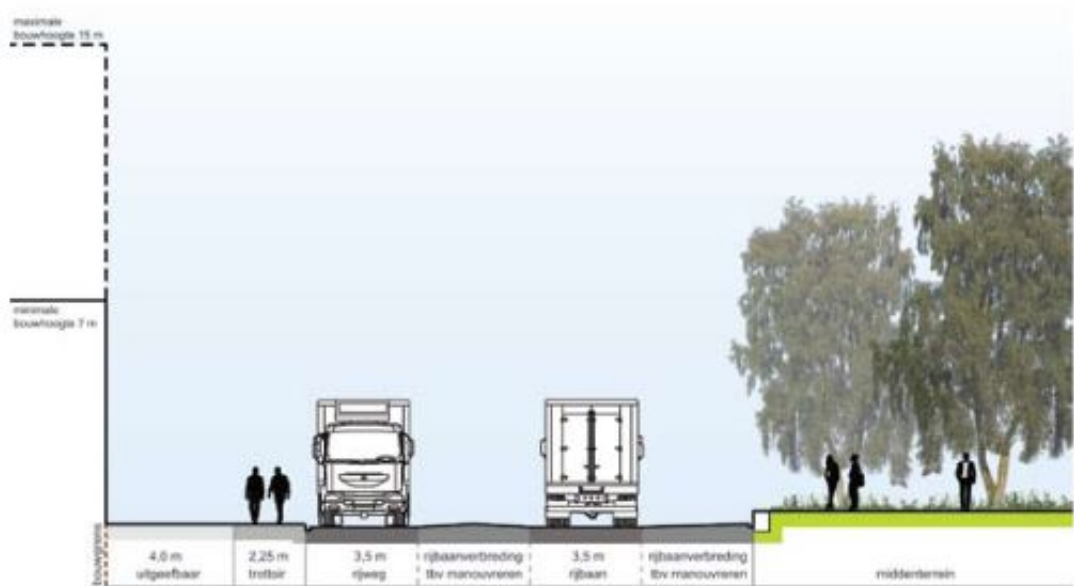
Aan de zijde van de Zuiderweg, Het Zeisterspoor en de Richelleweg ligt de bebouwing op of achter de bouwgrans. Aan de zijde van de Zuiderweg vormt de bebouwing achterzijden naar de Zuiderweg. Aan de zijde van de Richelleweg en het Zeisterspoor wordt ingezet op hoogwaardige bedrijven met een bijzonder representatief karakter. Hierbij moeten bedrijven worden gestimuleerd om meer afstand te nemen van de erfgrans.



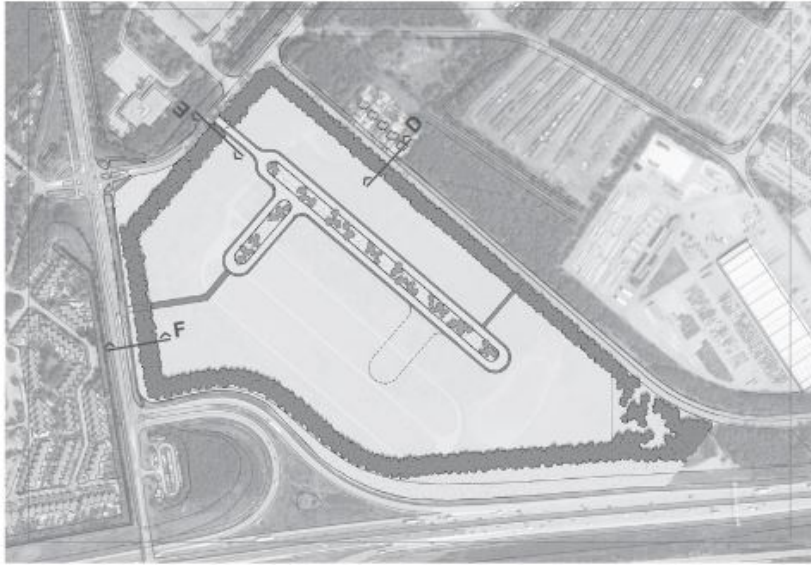
Profiel A - middenterrein



Profiel C - entree

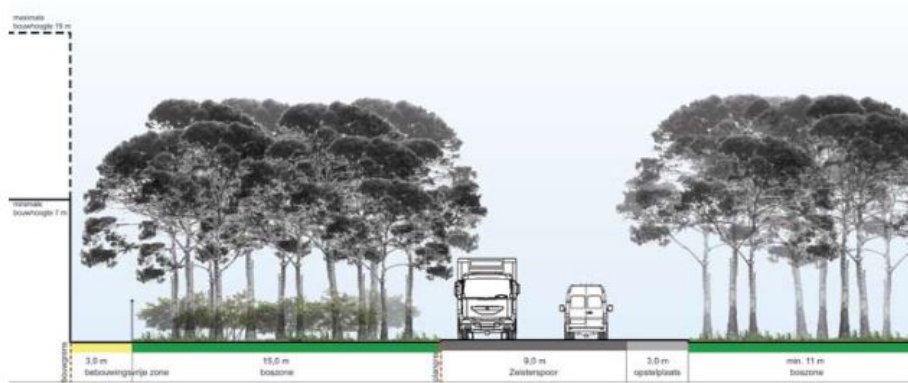


Profiel B - kop middenterrein



Profiel D - Zuiderweg





Profiel E - Zeisterspoor



Profiel F - Richelleweg



### 5.3 Parkeren en logistiek

#### *Parkeren*

Op het bedrijventerrein geldt een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO. Het parkeren moet op eigen terrein worden opgelost. De hoge ambities ten aanzien van intensief ruimtegebruik leiden tot relatief veel vierkante meters BVO. Bij de vereiste minimale FSI van 0,8 levert het parkeren op eigen terrein een uitdaging op voor de ondernemers. Bedrijven moeten creatieve oplossingen bedenken voor parkeren onder het kantoorgedeelte of op het dak. Door samen met de aanliggende kavel een inrit te maken kan efficiënter worden omgegaan met de ruimte. De ondernemers worden hiermee uitgedaagd om de ruimte efficiënt te gebruiken wat goed aansluit bij de ambities vanuit intensief ruimtegebruik.

#### *Laden en lossen*

Laden en lossen vindt plaats op eigen terrein. Hierbij geldt dat ieder bedrijf maximaal één in- en uitrit heeft. In verband met de verkeersveiligheid en de lengte van de vrachtwagen bedraagt de afstand van de in- en uitrit tot kruisingen en bochten minimaal 25 meter. Ten aanzien van de logistiek liggen er ook kansen om het ruimtegebruik op de kavel te optimaliseren door de in- en uitrit te delen met de naastgelegen kavel of het laden en lossen onder het kantoorgedeelte te laten plaatsvinden.



Parkeren en logistiek geïntegreerd in het gebouw



Parkeren en logistiek geïntegreerd in het gebouw





#### 5.4 Beeldkwaliteit openbare ruimte

De huidige karakteristieke tanktestbaan wordt omgevormd tot bedrijventerrein. De stedenbouwkundige structuur is gebaseerd op de karakteristieke vorm van de tanktestbaan en vormt een herkenbare en aantrekkelijke openbare ruimte met een hoge beeldkwaliteit.

##### *Inrichting openbare ruimte*

De inrichting van het middenterrein en de ontsluitingsweg verwijst naar de tanktestbaan. De karakteristieke eenvoud en robuustheid vormt de basis voor de materialisering en detaillering van het middenterrein en de ontsluitingsweg.

De ontsluitingsweg wordt begeleid door een hoge betonrand, die de vorm van het middenterrein accentueert. Het middenterrein ligt verhoogd en lijkt een restant van het oorspronkelijke landschap te vormen. De inrichting is eenvoudig en ruig.

##### *Beplanting*

Robuustheid en eenvoud in de inrichting Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt, aansluitend op de aanwezige beplanting, gebruik gemaakt van gebiedseigen beplanting, zoals berken, grove den, heesters en lage beplanting van heide, ruige grassen en mos. De bosranden bestaan uit de aanwezige bomen (berken, grove den en een enkele eik). In de randen van het bos groeien opgaande heesters. De ondergrond is begroeid met mos en ruige grassen.



Robuustheid en eenvoud in de inrichting



Aansluiten bij de debellering en materialisering van de huidige tanktestoan



#### *Inrichtingselementen*

Karakteristieke betonelementen worden hergebruikt en als bijzondere objecten op het middenterrein geplaatst.

De elementen moeten zo worden geplaatst dat ze solitair in het middenterrein liggen en individueel beleefbaar zijn. Eventueel kunnen nieuwe betonelementen (kubusvorm) worden toegevoegd als zitelement. De zitting wordt uitgevoerd in hout en bestaat uit grijze en losse plankdelen. De karakteristieke inrichting van de baan zelf moet als inspiratie worden gebruikt bij het visueel versmallen van het wegprofiel en het visueel verkleinen of onderbreken van de lange rechtstanden van de ontsluitingsweg.

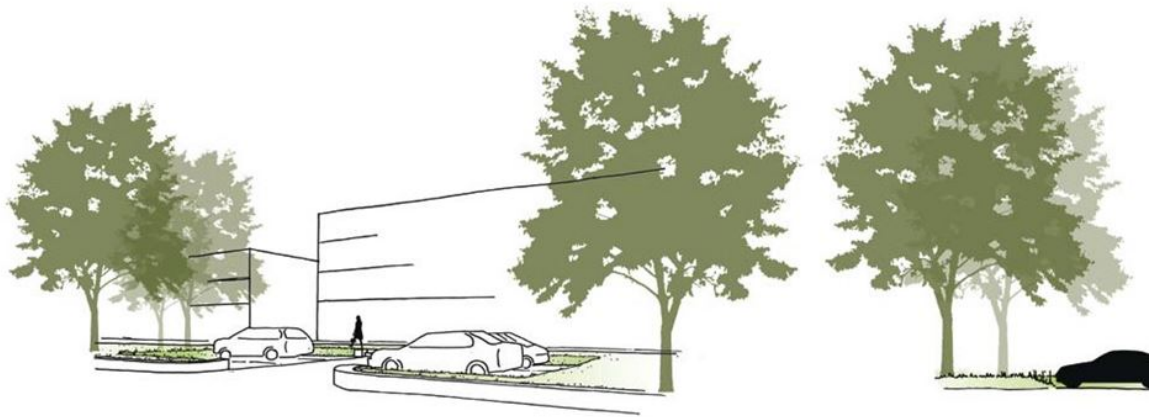




Hergebruik karakteristieke elementen van de huidige tanktestbaan



Aansluiten bij het robuuste karakter van de huidige tanktestbaan

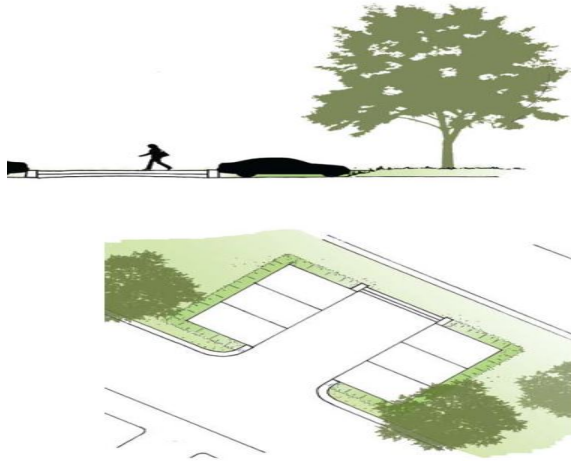


Inrichtingsprincipe parkeerplaats middenterrein - 'zachte' overgang

### *Parkeerkoffers*

In het middenterrein wordt ruimte gereserveerd om mogelijk in de toekomst een aantal kleine parkeerkoffers te realiseren ten behoeve van het bezoekersparkeren. De parkeerkoffers worden geïntegreerd in het ruimtelijke beeld van het middenterrein. De parkeerplaatsen liggen op het niveau van de ontsluitingsweg. Het hoogteverschil tussen de parkeerplaatsen en het middenterrein wordt opgelost door middel van een flauwe helling. De parkeerkoffers maken hiermee deel uit van het kleinschalige reliëf van het middenterrein.

De parkeerkoffers worden zo gesitueerd dat het middenterrein herkenbaar blijft als ruimtelijke eenheid. Dit wordt versterkt door de vormgeving van de parkeerkoffers aan te sluiten op het ruimtelijke beeld van het middenterrein. Iedere parkeerkoffer bevat maximaal zes parkeerplaatsen. Hierdoor blijft de diepte van de parkeerkoffer beperkt en blijft er genoeg ruimte over voor een voetpad over het middenterrein.



De rijweg wordt uitgevoerd in lichtgrijs asphalt waarbij in de belijning door middel van zwartkleurige 'streetprints' de rijbaan visueel wordt versmald



Impressie van de mogelijkheden van de toepassing van 'streetprints' in het asphalt



Principe oprijvoorzieningen ter plaatse van de in- en uitritten van de kavels en kleur- en materiaalgebruik trottoir

### Verhardingsmaterialen

De rijweg rondom het middenterrein wordt uitgevoerd in lichtgrijs asphalt. Het toepassen van asphalt op het bedrijventerrein leidt tot het minste onderhoud, ook bij eventuele reparaties. De rijweg wordt visueel versmald door aan beide zijden een strook te markeren met een breedte van 1,5 meter. Het wegprofiel wordt hiermee opgedeeld in twee smalle 'rijstroken' van 1,5 meter aan de buitenzijden van de rijweg en een middenstrook met een breedte van 4,0 meter. De markering wordt uitgevoerd in een subtiele zwartkleurige 'streetprint' op het asphalt. Haaks op de rijrichting worden dezelfde "streetprints aangebracht. Met het aanbrengen van deze 'streetprint' wordt verwezen naar het oorspronkelijke beeld van de tanktestbaan, waarin het beton wordt onderbroken door een subtiel lijnenspel dat de richting van de tanktestbaan versterkt.



Op de koppen van het middenterrein wordt de rijbaan verbreed ten behoeve van de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. Deze 'rammelstrook' vormt een subtiele verhoging van de rijbaan en wordt uitgevoerd met het robuuste en stoere karakter van de tanktestbaan. Hiervoor kan een afwijkende 'streetprint' in het asfalt worden gebruikt of kunnen betonelementen worden toegepast.

Het trottoir bestaat uit antracietkleurige betonstraatstenen in een elleboogverband. Het trottoir ligt 0,1 meter hoger dan de rijweg, waardoor een helder ruimtelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de rijweg en het voetgangersgebied. De scheiding tussen het trottoir en de rijweg wordt opgelost door middel van een trottoirband of een parkeerband in dezelfde kleur als de betonstraatstenen. Hiermee vormen het trottoir en de opsluiting een herkenbare eenheid. Ter plaatse van de inritten van de kavels wordt het hoogteverschil op zodanige wijze opgelost dat de kavel eenvoudig toegankelijk is voor vrachtwagens en het ruimtelijk beeld van de doorgaande scheiding tussen rijweg en trottoir niet wordt onderbroken. Het lichtgrijze asfalt contrasteert met de donkere kleur van het trottoir, waardoor een duidelijk onderscheid ontstaat tussen de rijweg en het voetgangersgebied. De lengterichting van het profiel wordt hiermee versterkt. De opbouw van het profiel is eenvoudig en door het kleur- en materiaalgebruik ontstaan twee heldere banen rondom het middenterrein, de rijweg en het trottoir met opsluiting.

De afscheiding tussen het middengebied en de rijweg wordt gevormd door een lage betonnen muur met een hoogte van 0,4 meter. Deze afscheiding verwijst naar de vormgeving van de oorspronkelijke tanktestbaan en versterkt de richting en vormgeving van het middenterrein. Aan de lange zijden van het middenterrein kunnen de lange rechtstanden worden onderbroken door de entrees van de parkeercoffers, die op het middenterrein kunnen worden gerealiseerd.



### Verlichting

De openbare verlichting op het terrein accentueert de vorm van de openbare ruimte en begeleidt de ontsluitingsweg.

De verlichtingselementen worden langs de buitenzijde van het middenterrein geplaatst in het trottoir. Het beeld van de verlichtingselementen moet aansluiten bij het robuuste karakter van de tanktestbaan. De vormgeving is eenvoudig en stoer. De uitstraling is modern en sluit aan bij het karakter van de verhardingsmaterialen. Verlichting op het eigen terrein is bij voorkeur aan de bebouwing bevestigd. Vrijstaande verlichting is maximaal 7 meter hoog, veroorzaakt geen overlast voor de omgeving en straalt alleen naar beneden.

### *hekwerken*

Het hekwerk wordt aan de achterzijde van de kavels opgenomen in de bosrand. Het hekwerk wordt uitgevoerd als eenvoudig stalen hekwerk met een zwarte coating en overwegend verticale spijlen. De hoofdentree aan Het Zeisterspoor wordt gemarkeerd door een opening in de bosrand. De entree wordt afgesloten met een afsluitbaar hek met een hoge beeldkwaliteit. Het beeld van de afsluiting van de hoofdentree sluit aan bij het kleur- en materiaalgebruik van het hekwerk. De langzaamverkeertoegang aan de zijde van de Richelleweg wordt opgenomen in de bosrand.

De entree is afgesloten en toegankelijk door middel van een pasjessysteem. De materialisering en het kleurgebruik sluit aan bij het hekwerk. De entree is herkenbaar als toegang tot het terrein. De calamiteitentoeegang aan de zijde van de Zuiderweg is permanent afgesloten en maakt deel uit van het hekwerk. Deze toegang is niet herkenbaar als entree.

### *Bewegwijzering*

De collectieve bewegwijzering en reclame-uiting op het terrein moet aansluiten bij de vormgeving van de standaardbewegwijzering van de gemeente Soest. Voor het bedrijventerrein Richelleweg wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van een bewegwijzering met een eenvoudiger en meer robuust karakter. De bewegwijzering bestaat uit een eenvoudig vormgegeven raamwerk, waar naar behoefte nieuwe naamplaten aan toegevoegd kunnen worden. De bewegwijzering wordt collectief geregeld via het parkmanagement. Voor de kavels geldt dat er maximaal 1 vrijstaande reclame-uiting op het terrein aanwezig mag zijn.



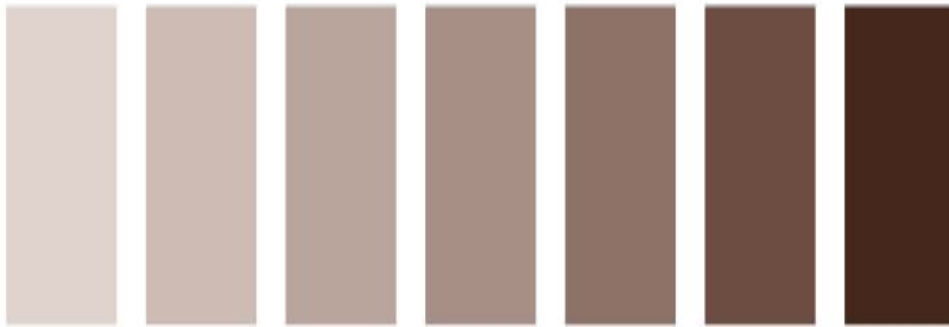
Inrichtingselementen - verlichting



Inrichtingselementen - bewegwijzering



Inrichtingselementen - hekwerk



beton

baksteen (gemeleerd)

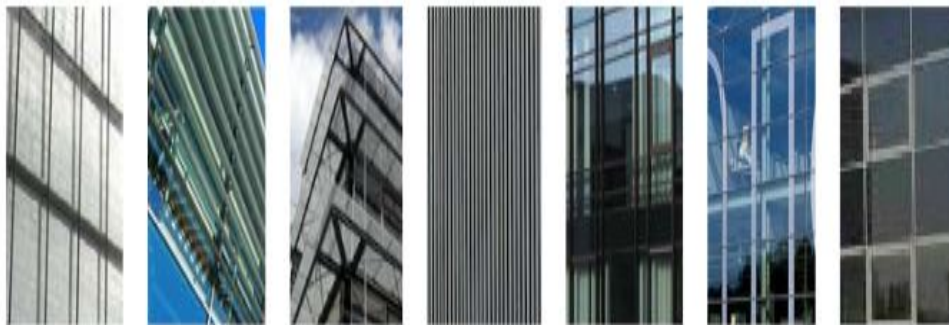
baksteen (bruintint)

baksteen (grijsint)

baksteen (grijsint)

golfplaat

glad plaatmateriaal



plaatmateriaal

baksteen (gemeleerd)

baksteen (donker)

golfplaat

glas en hout

glas

glas



## 5.5 Beeldkwaliteit bebouwing

### *Rooilijn en bouwgrenzen*

De beeldkwaliteit van de bebouwing is van groot belang voor de belevingskwaliteit van het middengebied. De bebouwing rondom het middenterrein moet minimaal met 70% in de voorgevelrooilijn worden gebouwd. Hierbij mag ook met schijngevels worden gewerkt. Deze minimale eis van 70% zorgt ervoor dat de bebouwing in het ruimtelijk beeld de ruimte vormt en als bebouingswand beleefbaar is. Bovendien ontstaat er ruimte voor de individuele expressie van bedrijven.

De representatieve bebouwing aan de Richelleweg en het Zeisterspoor moeten achter de bouwgrens worden gebouwd. Aan deze zijde moet een kleinschalig en afwisselend beeld ontstaan.

### *Accenten en representativiteit*

De bebouwing rondom het middenterrein vormt representatieve wanden, die de openbare ruimte begrenzen en vormgeven. Aan deze representatieve zijde vormen de openbare delen van de bebouwing een herkenbaar hoofdvolume. De bebouwing oriënteert zich op de openbare ruimte met de hoofdentrees en raampartijen. Aan de lange zijden van het middenterrein ligt de bebouwing in de rooilijn en wordt een heldere bebouingswand gevormd.

Op de koppen van het middenterrein en de zij-armen moet de bebouwing accenten vormen naar de openbare ruimte, zodat de ruimte duidelijk beëindigd wordt. De accenten moeten een verbijzondering zijn van de representatieve zijde rond het middenterrein en zich onderscheiden door hun bijzondere architectonische expressie. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van verbijzonderingen in de gevelindeling, de situatie ten opzichte van de overige bebouwing op de kavel of het materiaalgebruik.

Aan de zijde van de Richelleweg en Het Zeisterspoor vormt de bebouwing een representatieve zijde naar de openbare weg. De bebouwing ligt op of achter de bouwgrens en oriënteert zich op de Richelleweg en Het Zeisterspoor met herkenbare raampartijen. De hoofdentree van de bebouwing hoeft niet aan deze openbare zijde van de kavel te liggen. Wanneer de kavel zowel aan de Richelleweg of Het Zeisterspoor als aan het middenterrein of de zij-arm grenst vormt de bebouwing naar beide zijden een openbare zijde. De hoofdentree ligt hierbij aan het middenterrein of de zij-arm. Door de tweezijdige oriëntatie van de bebouwing moet 1 herkenbaar hoofdvolume worden gecreëerd of moet aan twee zijden een herkenbaar volume worden gecreëerd met een gelijkwaardige architectonische expressie. De loodsen, opslag en het parkeren moet hierbij worden opgelost binnen het hoofdvolume of tussen beide gelijkwaardige volumes.

### *Kleur- en materiaalgebruik*

Voor de kavels rond het middenterrein geldt dat het representatieve (openbare) deel van de bebouwing is gericht op de voorzijde van de kavel. Dit representatieve deel van de bebouwing wordt uitgevoerd in grijze en bruintinten, zoals weergegeven in het kleuren- en materiaalschema hiernaast. Hierbij geldt dat per bouwvolume maximaal 3 verschillende materialen of kleurtinten mogen worden toegepast. De loodsen achter de representatieve bebouwing zijn in het ruimtelijk beeld duidelijk ondergeschikt aan het openbare hoofdvolume en worden uitgevoerd in grijstinten, waarbij maximaal 2 verschillende materialen of kleurtinten mogen worden toegepast.

De materialen die mogen worden toegepast zijn beton, baksteen, hout, plaatmateriaal, gegroefd plaatmateriaal (beide onzichtbaar bevestigd) en glas. Hierbij geldt dat de uitstraling en schaalgrootte van de toegepaste materialen moet aansluiten bij de schaal van het bouwvolume.

Voor de kavels aan de zijde van de Richelleweg en Het Zeisterspoor geldt dat de representatieve delen van de bebouwing zich op de openbare weg oriënteren. Aan de zijde van de Richelleweg en Het Zeisterspoor vormt de bebouwing bijzondere accenten. Aan deze zijde van de bebouwing mogen in het gevelbeeld verbijzonderingen ten aanzien van kleur- en materiaalgebruik worden aangebracht. De verbijzondering moet hierbij deel uitmaken van de gehele architectonische expressie van het gebouw.



Expressie aan de Richelleweg en het Zelsterspoor ('zichtlocatie')



Expressieve architectuur geïntegreerd in de bosrand



Wandvorming in de voorgevelrolijn langs het middenterrein



Wandvorming aan het middenterrein



Expressie aan de Richelleweg en het Zelsterspoor ('zichtlocatie')



Loodsen in grijs(tinten) en het representatieve deel in bruin(tinten)





Representativiteit en accenten op de in de 'loksel' van het middenterrein en de zij-ontsluiting



Accent op kop middenterrein





### *Reclame*

De reclame op de gevel kan op twee manieren worden toegepast. Enerzijds kan de reclame-uiting deel uitmaken van het architectonische beeld van de bebouwing. De reclame-uiting moet in materialisatie, grootte en uitstraling een eenheid vormen met het gebouw de architectonische expressie van het gebouw als geheel ondersteunen of versterken.

Anderzijds kan de reclame-uiting op de gevel worden geplaatst. Hierbij geldt dat de reclame moet bestaan uit uitgesneden letters en logo's. De reclame moet passen in het architectuurbeeld en worden opgenomen (ondergeschikt zijn aan) in de gevelindeling van het gebouw.

Voor de reclame op het gebouw geldt maximaal 1 reclame-uiting per zijde van het gebouw, met een maximum van 3 per gebouw. Wanneer de reclame op de gevel wordt geplaatst geldt een maximale afmeting van 2,5 meter breed en 1,5 meter hoog.





Reclame-uiting op de gevel moet bestaan uit losse letters en uitgesneden logo's of beeldmerk



Reclame-uiting als onderdeel van de architectuur



### *Groene daken*

Groene daken is een verzamelnaam voor platte- en hellende daken met begroeiing. De begroeiing kan bestaan uit vetplanten (sedum), kruiden, mos en/of gras. Zelf struiken en bomen kunnen worden toegepast.

Groene daken zorgen voor een beter leefmilieu. De groene daken nemen een deel van het regenwater op wat waardoor overbelasting van het riool wordt voorkomen. Daken met begroeiing zijn in de zomer koeler en in de winter warmer en dragen zodoende bij aan een beter binnenklimaat. Het effect van deze delen is sterk afhankelijk van het soort groen dak. De effecten zijn het grootst bij een 'zwaar' dak, zoals een grasdak met een dikke substraatlaag of een daktuin.

Er worden 4 soorten groene daken onderscheiden:

- Het sedumdak; Sedum is een klein soort vetplant die kan worden gecombineerd met mos. Sedumdaken kunnen in principe licht uitgevoerd worden: een substraatlaag van 3 cm kan voldoende zijn.
- Het kruidendak; Hierbij zijn verschillende combinaties mogelijk van mos-, sedum- en kruidenvegetaties. Afhankelijk van de samenstelling kunnen deze daken ook in lichte constructies worden uitgevoerd;
- Grasdaken; Een grasdak vereist een dikkere substraatlaag van minimaal 8 cm bij een plat dak en minimaal 15 cm bij een hellend dak; Dit gewicht vereist een zwaardere dakconstructie;
- Tuindaken; Zeer gevarieerde begroeiingsmogelijkheden met zelfs struiken, bomen en vijvers.

Op het bedrijventerrein Richelleweg wordt het toepassen van groene daken gestimuleerd om het verlies aan heideterrein op de daken te compenseren. Op het bedrijventerrein kan worden volstaan met groene daken waarvoor geen verzwaring van de constructie nodig is. De gemeente geeft echter de voorkeur aan de groene daken met zwaardere constructies en de mogelijkheden voor subsidie ten behoeve van de realisatie worden onderzocht.

De groene daken kunnen worden gecombineerd met andere vormen van alternatieve omgang met energie.



Groene gevels, groene daken en zonne-energie



groene gevels en groene daken





### Tot Slot

Dit rapport verbeeldt de ambities van Hart van de Heuvelrug voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Richelleweg. Het geeft een duidelijk beeld van waar bedrijven kunnen komen, welke functie die kunnen hebben en welke uitstraling ze moeten krijgen.

Om te komen tot de realisatie van het terrein moeten er nog grote stappen gezet worden. Nu kan begonnen worden met de verkoop van kavels en met de uitwerking van dit rapport in een inrichtingsplan en bestek voor de realisatie van de openbare ruimte.

Om de beschreven ambitie waar te maken is een consistent beleid nodig in de handhaving van de in het beeldkwaliteitplan beschreven regels. De wens om te komen tot een snellere uitgifte van gronden staat op gespannen voet met de ruimtelijke kwaliteit en de ambities op het gebied van duurzaamheid. Dit spanningsveld is meegenomen in de uitgangspunten voor het bedrijventerrein en de daarbij behorende ambities en in de beschrijving van de beeldkwaliteit in dit rapport. Alleen op die punten waar het van belang is worden regels gesteld.

Uiteindelijk gaat het ook om de ondernemers en het functioneren van het bedrijventerrein. In het vooroverleg met de welstandscommissie is de beoogde ambitie besproken. Bij de uitwerking in bouwplannen heeft de commissie een belangrijke rol. Niet alleen het individuele bedrijfspand moet beoordeeld worden op zijn architectonische kwaliteit, maar het pand moet ook passen in zijn landschappelijke en gebouwde context.

