

MASTERPLAN OPENBARE RUIMTE DE BEEKSE AKKERS

april 2009



wissing stedenbouw en ruimtelijke vormgeving b.v.

De Beekse Akkers

Masterplan Openbare ruimte



Wissing stedenbouw en ruimtelijke vormgeving b.v.

Postbus 37

2990 AA Barendrecht

Barendrecht, april 2009

O:815 / 815_DBA_OR / 815_De Beekse Akkers_OR_april 09.indd

INHOUD

1 INLEIDING	4
2 DE BEEKSE AKKERS	6
3 OPBOUW VAN DE OPENBARE RUIMTE	8
3.1 Verkeersstructuur	8
3.2 Groenstructuur	10
4 BIJZONDERE PLEKKEN	15
4.1 De Brink	16
4.2 De Entree Oranjelaan	18
4.3 De Bergingsvijver	20
5 PARKEREN	22
6 ELEMENTEN	24
6.1 Verharding	24
6.2 Verkeersremmende maatregelen	26
6.3 Meubilair	27
6.4 Verlichting	28
6.5 Speelvoorzieningen	30
6.6 Huisvuilinzameling	32
7 PROFIELEN	33
8 DETAILS	40

1 INLEIDING

Voor u ligt het Masterplan openbare ruimte voor de nieuwe woonwijk De Beekse Akkers.

Dit Masterplan openbare ruimte is een uitwerking van de beeldkwaliteitsprincipes voor de openbare ruimte vastgesteld in het Masterplan De Beekse Akkers van september 2005.

In dit Masterplan openbare ruimte zijn uitgangspunten ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte opgenomen en worden de kern kwaliteiten neergelegd voor het totale plangebied waaruit duidelijk wordt hoe de openbare ruimte is opgebouwd.

Het vastleggen van deze uitgangspunten dient tot doel om in deelfasen van de planontwikkeling inzicht te geven in de inrichting van de openbare ruimte. Hiermee wordt het eerder in het proces uitgesproken hoge ambitieniveau van de nieuwe wijk concreet vertaald in inrichtingsvoorstellen voor de toekomstige leefomgeving.

Integraal met het beeldkwaliteitsplan vormt dit inrichtingsplan de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. De samenhang tussen deze beide documenten levert een totaalbeeld waarbij omgeving, bebouwing en openbare ruimte in samenhang met elkaar worden ontwikkeld.





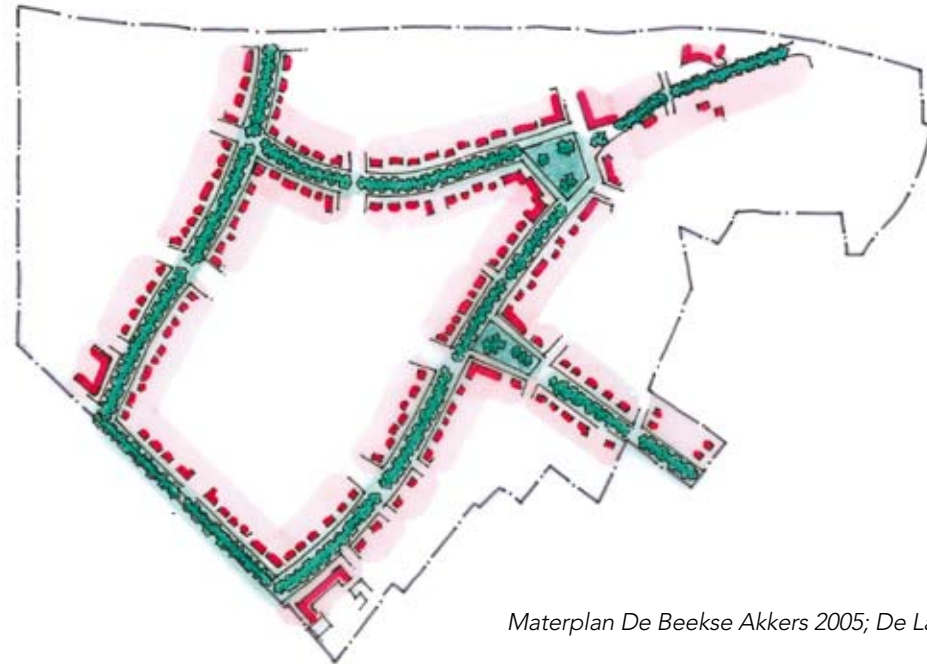
Met dit Masterplan ligt er een ontwerp openbare ruimte met een helder concept dat gedegen is uitgewerkt en een afgestemd geheel vormt. Het is daarom van belang dit ook in de technische uitwerking door te zetten, 'maken en bewaken'. Hierbij gaat het om enkele momenten waarbij het bestek en de bestekstekeningen worden beoordeeld op de juiste vertaling van het ontwerp. Bij eventuele technische problemen kan door ons worden meegedacht en vanuit het ontwerp een passende oplossing worden geboden. Bij eventuele bezuinigingen kunnen er door ons gerichte keuzes worden gemaakt zodat het oorspronkelijke concept steeds helder blijft.

2 DE BEEKSE AKKERS

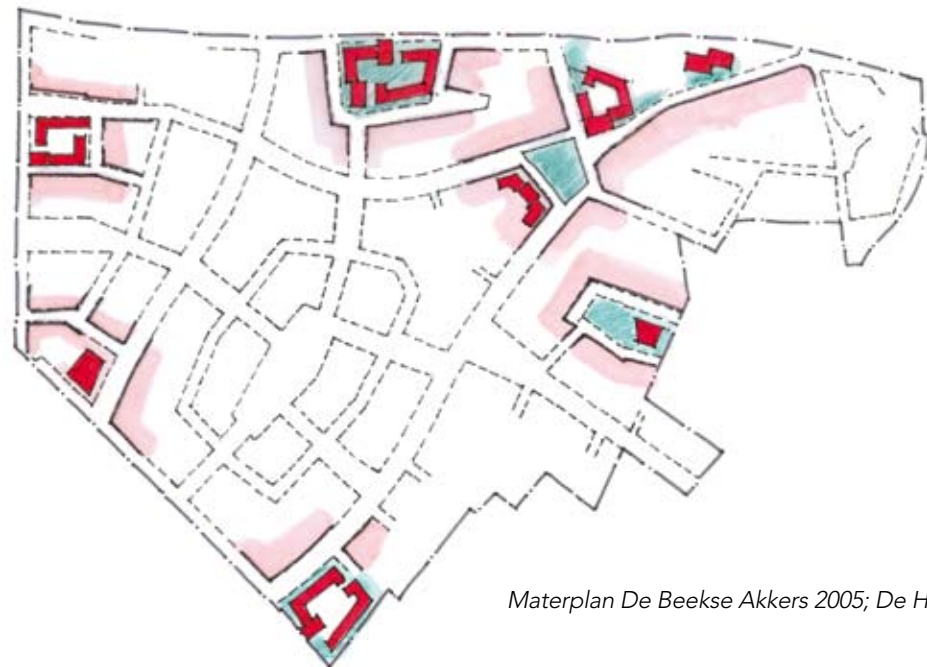
In de planvorming voor De Beekse Akkers is gestreefd naar de vormgeving van een aantrekkelijk en dorps woonmilieu waarmee bewoners zich kunnen identificeren. De inrichting van de openbare ruimte dient klasse en samenhang uit te stralen. Dit wordt bereikt met de toepassing van duurzame materialen- en kleurtoepassingen. Het vergroten van de herkenbaarheid en ruimtelijke samenhang van De Beekse Akkers als geheel en het versterken van de karakteristieke verschillen tussen de plandelen onderling is een belangrijke opgave hierbij. Dit komt tot uiting in de inrichting van de profielen, materiaalkeuze en de toepassing van basisstraatmeubilair zoals verlichting.

De vorm en inrichtingsprincipes van de openbare ruimte worden ontleend aan in de omgeving aanwezige landschappelijke- en dorpsstructuren. Het planconcept Linten en Parkensnoer onderscheidt een aantal structurerende elementen zoals riante bomenlanen in de stijl en sfeer van de Koppelstraat, groene woonmilieus, brede bermen, hagen en gevarieerde lintbebouwing. Er is een duidelijke hiërarchie waarneembaar in de groenclusters: De Lanen, Parkensnoer, De Hoeves en De Buurten.

Essentieel is de routekwaliteit van de wegen. Deze spelen een belangrijke rol in de verbinding van De Beekse Akkers met Beek en Donk, maar ook in de verbinding van Beek en Donk met het ten zuiden van het plangebied te realiseren recreatief uitloopgebied.



Materplan De Beekse Akkers 2005; De Lanen



Materplan De Beekse Akkers 2005; De Hoeves



Materplan De Beekse Akkers 2005; Parkensnoer

Een belangrijk uitgangspunt is het creëren van samenhang tussen het stedelijk en landelijk gebied. Naast De Lanen zorgt vooral ook het Parkensnoer voor een relatie tussen woongebied en landschap. Een reeks grote en kleinere parken lopen door het plangebied heen en zorgen voor een geleding van het woongebied. De parkjes vormen het hart van elk van de woonbuurten die samen De Beekse Akkers vormen.

Tussen de Linten liggen een reeks van woonbuurten, waarin een parkje het centrale element vormt. De buurten zijn overzichtelijk van schaal, waardoor een dorps gevoel zal ontstaan. Hoe verder men de wijk binnenkomt hoe luwer en intiemer het wordt. De buurtparkjes zijn zoveel mogelijk autovrij en derhalve het domein van de bewoners voor samenkomst, spelende kinderen, barbecues etcetera.

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het principe van eenvoud en rust. In De Beekse Akkers leidt dit principe tot een krachtig ruimtelijk beeld op hoofdlijnen waarbinnen ruimte is voor afwisseling in detail.

3 OPBOUW VAN DE OPENBARE RUIJITE

3.1 Verkeersstructuur

Er is hiërarchisch verschil tussen hoofdwegen, buurtontsluitingswegen en woonstraten. De hiërarchie in het stratenpatroon komt vooral tot uitdrukking in de breedte van het wegprofiel en de boomplaatsing. Door het aanbrengen van nuanceringen in de verharding, boomsoort en verlichting kan er onderscheidt gemaakt worden tussen de verschillende wegen.

Hoofdstraat - De Lanen

De Lanen vormen de belangrijkste hoofdstructuur in het plangebied. Dit zijn lijnvormige elementen die het plangebied doorsnijden en de verbinding vormen tussen het plangebied en de omgeving. In totaal zijn er 5 belangrijke lanen in het gebied.

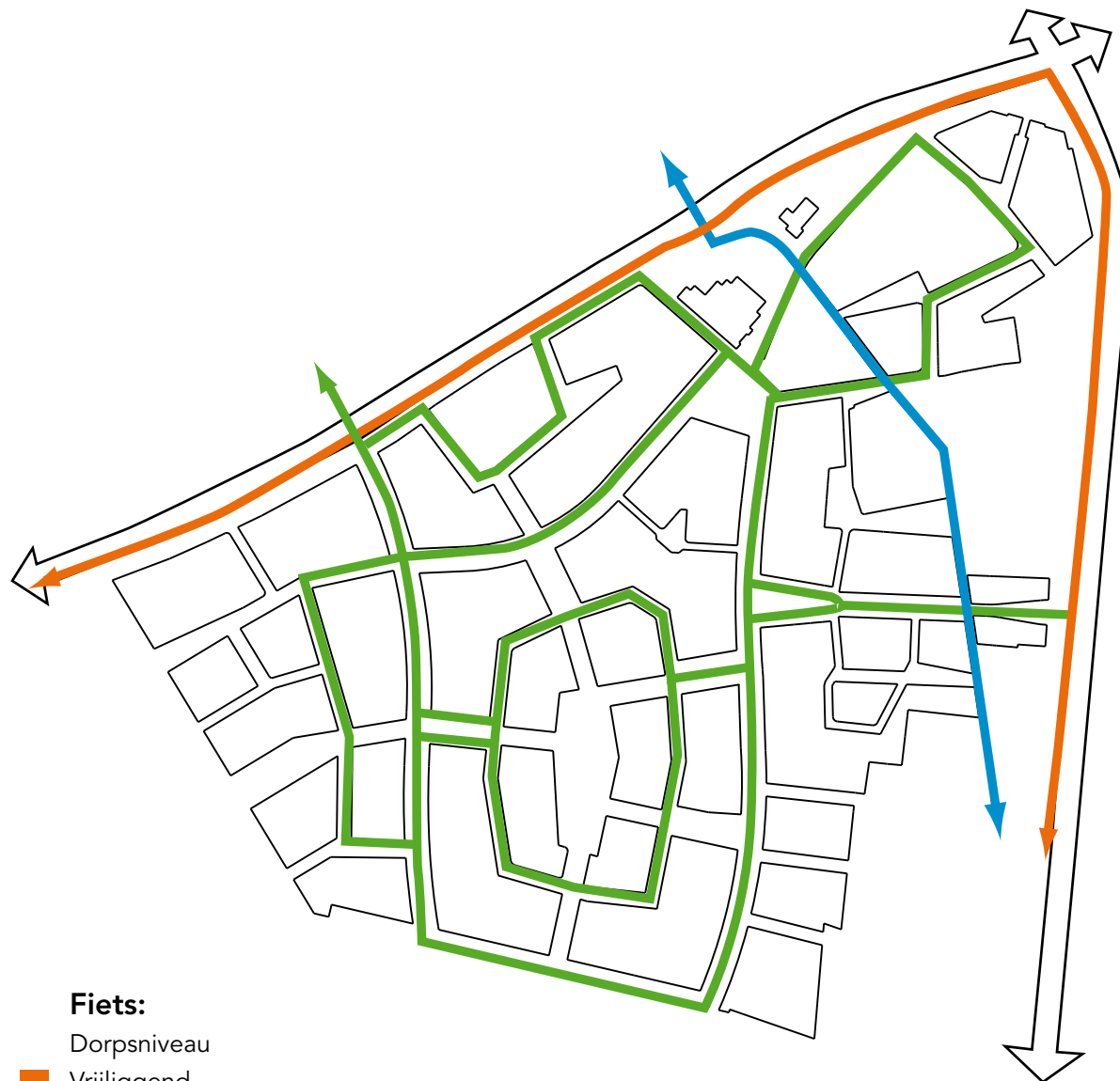
- 1 Middelveldsedreef
- 2 Middenakkerdreef
- 3 Blokskampsedreef
- 4 Rijbroeksedreef
- 5 Vrijenborgsedreef.

De Lanen hebben een profiel 23,5 meter en onderverdeeld in een rijbaan met aan weerszijde fietssuggestiestroken, brede groenstroken met bomen en trottoirs.



Auto:

- Hoofdontsluiting
- Buurtontsluiting
- Woonstraat



Fiets:

Dorpsniveau

■ Vrijliggend

■ Berkendijkje

Wijkniveau

■ op rijbaan d.m.v. fietssuggestiestrook

Buurtstraat

De buurten worden via De Lanen ontsloten door een buurtontsluitingsweg. De buurtontsluiting heeft een profiel van 14 meter bestaande uit een trottoir, parkeren, rijbaan, fietssuggestiestrook en een groenstrook met bomen.

Woonstraat

Er zijn 3 typen woonstraten namelijk de:

- Woonstraat met twee richtingsverkeer;
- Woonstraat één richtingsverkeer;
- Straat naar de hoven.

“De woonstraat tweerichtingsverkeer” heeft een profiel van 7,80 meter met een geringe lengte met lichte knikken. Het profiel bestaat uit een rijbaan begeleid door hagen en een trottoir. Op de rijbanen kan informeel geparkeerd worden.

“De woonstraat één richtingsverkeer” bevindt zich in de groene woonhofjes. In tegenstelling met de twee richtingstraat kan men hier op de smalle rijbaan niet parkeren maar in de daarvoor bestemde parkeervakken. Evenals de twee richtingen straat wordt de rijbaan begeleid met een haag en een trottoir.

“De straat naar de hoven” heeft een profiel van 7 meter en functioneert als ontsluiting naar de woonhoven en parkeervakken. Dit is een tweerichtingsverkeerstraat met parkeervakken. Naast de parkeervakken bevindt zich een smalle trottoir/uitstapstrook.

Fietsverbindingen

De Beekse Akkers zal in de toekomst deel gaan uitmaken van het dorp Beek en Donk. Dit betekent dat de

bewoners van De Beekse Akkers snel en veilig per fiets naar de voorzieningen in het dorp zullen moeten geraken. Andersom zullen ook bewoners van Beek en Donk naar De Beekse Akkers komen, bijvoorbeeld als onderdeel van een fietsroute naar het buitengebied. Door het plangebied lopen dan ook een reeks fietsroutes.

Vrijliggende fietspaden

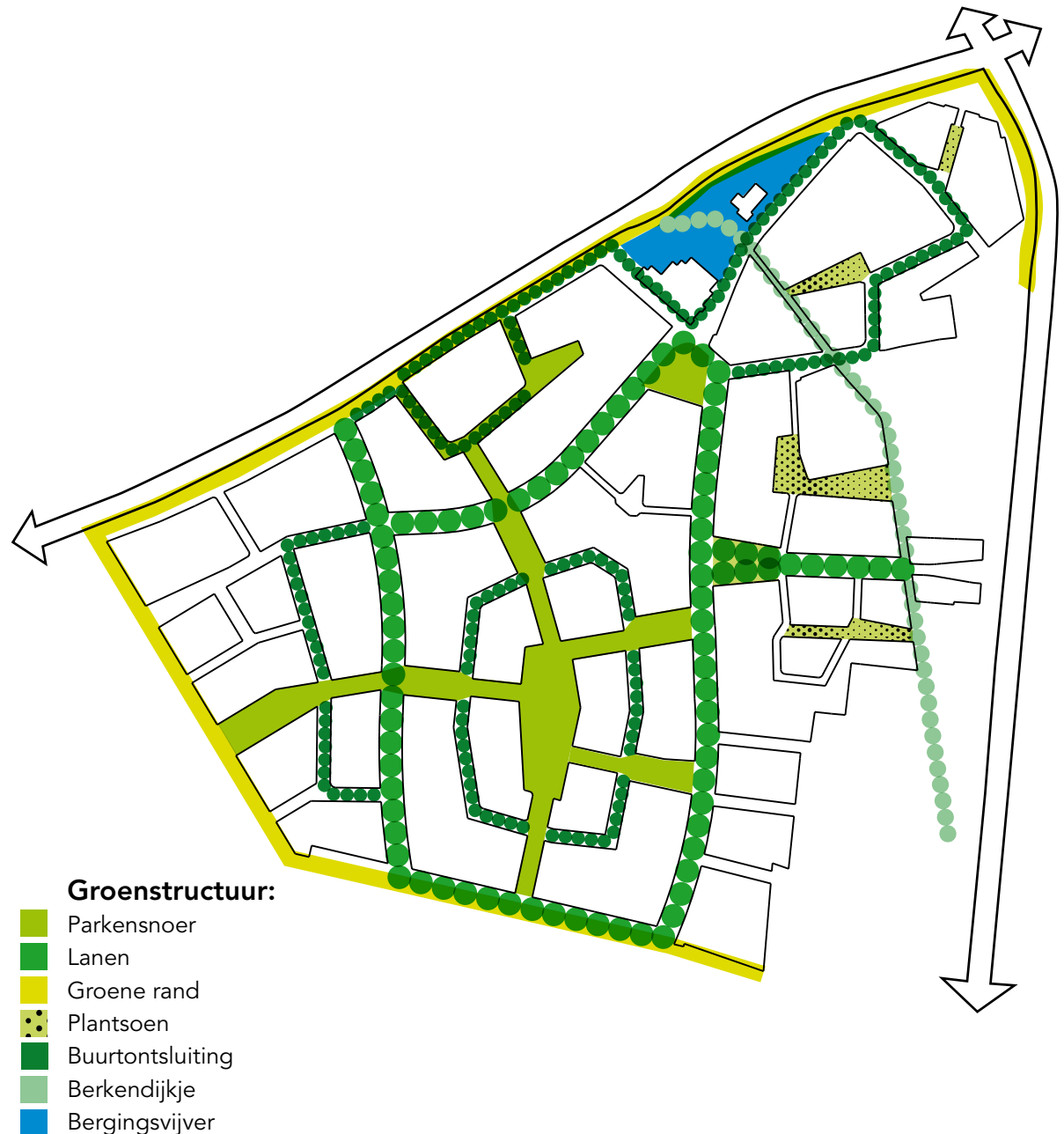
Langs de Lieshoutseweg en de Oranjelaan liggen vrij liggende fietspaden. Ter plaatse van de Kruising Nassaustraat, Mauritsstraat en Oranjelaan gaat in de huidige situatie het fietspad nog een klein gedeelte over de rijbaan van de Mauritsstraat. In de toekomst zal de aansluiting voor autoverkeer vanuit de Oranjelaan naar de Nassaustraat, Mauritsstraat verdwijnen, waardoor ruimte ontstaat om het fietspad geheel vrijliggend aan te leggen. Voorts dient bij de aanleg van de beide rotondes rekening te worden gehouden met de inpassing van de aanwezige vrij liggende fietspaden. Dit zal niet eerder gebeuren voordat de ontsluiting aan de Lieshoutseweg gereed is.

Berkendijkje

Het berkendijkje is een bestaande langzaam verkeersroute die in de noord-zuidrichting langs het plangebied loopt en Beek en Donk met zijn omgeving verbindt. Het berkendijkje heeft een historische achtergrond en dient mede om deze reden, maar ook om haar huidige kwaliteiten behouden te blijven. De kruising tussen het berkendijkje en de Lieshoutseweg dient verkeersveilig te worden uitgevoerd.

Rijbaan

De Lanen en de buurtontsluitingswegen vormen belangrijke langzaam verkeersverbindingen binnen de wijk. Beide wegen zijn voorzien fietssuggestiestroken als onderdeel





Bepanting:

- Bomen v.d. 1e grootte, 1 soort laanbepanting
- Bomen v.d. 2e grootte, 1 soort laanbepanting
- Bomen v.d. 1-3e grootte, meerdere soorten geclusterd

van de rijbaan. In De Lanen heeft de fietsuggestiestrook een breedte van 1,5 meter en in de buurtontsluiting van 0,75 meter. Daarnaast vormen ook de woonstraten met een verblijfskarakter veilige fietsverbindingen.

3.2 Groenstructuur

Een belangrijk uitgangspunt is het creëren van samenhang tussen het stedelijk en landelijk gebied. De groenstructuur van De Beekse Akkers zorgt voor een relatie tussen het woongebied en het landschap. De belangrijkste structuurdragers worden gevormd door een viertal elementen die een grote invloed hebben op de herkenning en oriëntatie binnen het plangebied. Deze elementen bestaan uit De Lanen, Parkensnoer, het Berkendijkje en de bergingsvijver. De overige groenstructuur van De Beekse Akkers wordt gevormd door de groene rand van het plan en de overige plantsoenen en groen in de straten. Aan de hand van verschillende thema's zullen de elementen van de groenstructuur nader worden toegelicht.

De bepanting is onder te verdelen in bomen, hagen en gras. In het onderstaande wordt vooral ingegaan op de boomkeuze. Uitgangspunt is het gebruik van inheemse soorten die passend zijn binnen de lokale context.

De Lanen

De Lanen hebben een eigen identiteit van landschappelijkheid in een formele stijl. Ze hebben een breed symmetrisch profiel met aan weerszijde van de rijbaan een royale groenstrook van minimaal 4 meter. In deze groenstrook staat een boom van de eerste grootte

met een uitgesproken karakter. Gekozen kan worden tussen een *Eik*, *Kastanje* of *Linde*. Om de herkenbaarheid te versterken dient er voor alle lanen 1 en het zelfde soort boom toegepast te worden.

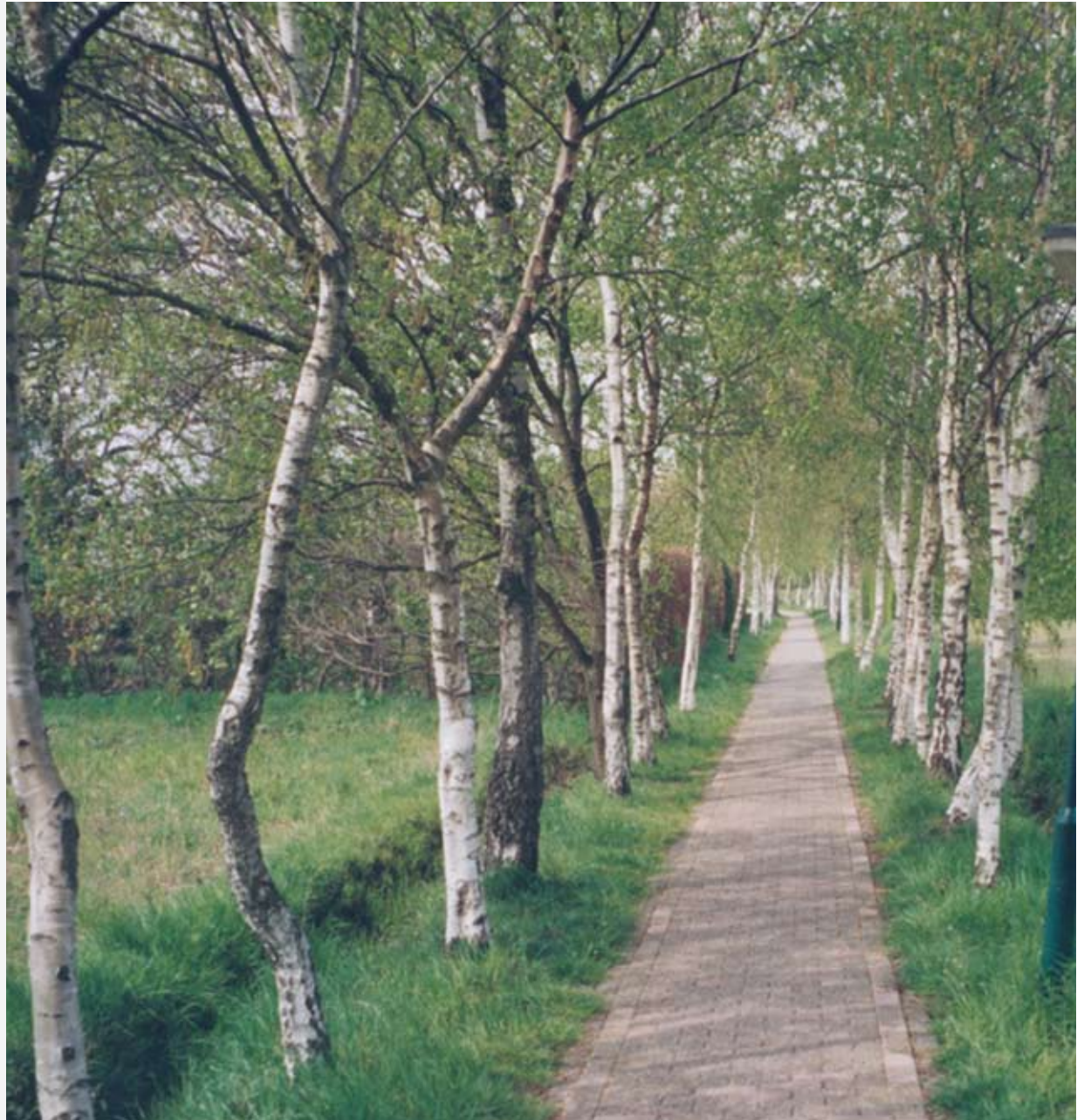
De bomen in De Lanen worden aan weerszijde van de weg tegenover elkaar geplant met een hart op hart afstand van circa 20 meter. Bij het bepalen van de boomlocaties dient men extra aandacht te schenken aan de positie van de boom ten opzichte van hoeken, inritten, parkeervakken, zijstraten, lichtmasten e.d. Dit geldt ook voor de inrichting van de groenstrook, welke in gras wordt uitgevoerd. De parkeervakken in de groenstroken dienen zo ingepast te worden dat er tussen een parkeervak en een inrit minimaal 2,5 meter groen overblijft. Is deze afstand kleiner dan 2,5 meter dan de parkeervakken combineren met de inritten.

De Laan als onderdeel van de entree van de wijk wordt voorzien van een lage haag met een maximale hoogte van 80 cm gelegen tussen de groenstrook en het trottoir. Gedacht wordt aan een beukhaag. De haag zorgt voor een verbijzondering van de entree ten opzichte van de andere lanen.

Parkensnoer

Het Parkensnoer zorgt voor een relatie tussen woongebied en landschap. Het Parkensnoer en plantsoenen worden gekenmerkt door een licht reliëf in het maaiveld. Het gras dient matig intensief beheerd te worden, zodat er een onderscheidende ruimte ontstaat met wandelroutes die als een rode draad door het plangebied loopt. Daarnaast zorgen deze laagtes voor de infiltratie van het hemelwater en maken het water in de wijk beleefbaar

Door in het parkensnoer de bomen informeel te plaatsen, solitair of in clusters, wordt het onderscheidende karakter



Het Berkendijkje



Kastanje



Lijsterbes



Amberboom



Hemelboom



Bloeiende kersenboom



Noorse esdoorn (*acer platanoides*
'Emerald Queen')

extra versterkt. Voornamelijk bomen van de tweede en derde grootte worden in het Parkensnoer toegepast met op een aantal plaatsen ter verbijszondering een boom van de eerste orde. Voor het Parkensnoer wordt gedacht aan bijvoorbeeld *Amberboom, Lijsterbes, Hemelboom en Sierkers*.

Het Berkendijkje

Langs de bestaande langzaam verkeersroute het 'Berkendijkje' zijn de berken de belangrijkste beelddrager. Om het karakter van het berkendijkje te versteken dienen deze bomen gehandhaafd te blijven en waar nodig aangevuld te worden.

Bergingsvijver

Voor De Beekse Akkers is het uitgangspunt geformuleerd om een duurzaam watersysteem te realiseren, een zogenaamd gesloten watersysteem. Dit houdt in dan dat het relatief schone regenwater niet naar het riool afgevoerd wordt, maar via goten en buizen naar het oppervlaktewater in de bergingsvijver gaat.

De bergingsvijver heeft binnen het plan een prominente positie en krijgt zowel een recreatieve als een natuurlijke invulling. Hiermee wordt de entree van de wijk voor het langzame verkeer verbijszonderd. De bergingsvijver vormt een van de bijzondere plekken in de De Beekse Akkers en zal dan ook in hoofdstuk 4 verder worden uitgewerkt.

Buurtontsluitingsweg

Deze straten hebben een asymmetrisch profiel met aan 1 zijde van de rijbaan een brede groenstrook van 5 meter. De groenstrook is altijd gelegen aan de rechterkant van het profiel wat zorgt voor een continue begeleiding van de route. In deze groenstrook staat een boom van de tweede

grootte met ten opzichte van De Lanen, een ingetogen karakter. Hierbij kan gekozen worden uit de soorten: *Esdoorn* of *Iep*. Om de herkenbaarheid te versterken dient er voor alle buurtontsluitingswegen 1 en het zelfde soort boom toegepast te worden. Dit geldt ook voor de inrichting van de groenstrook, welke in gras wordt uitgevoerd. De bomen in de buurtontsluitingswegen worden geplant met een hart op hart afstand van circa 12 meter. Ook voor de buurtontsluitingswegen geldt; bij het bepalen van de boomlocaties dient men extra aandacht te schenken aan de positie van de boom ten opzichte van de hoeken, inritten, zijstraten e.d.

Woonstraat

De woonstraten zijn korte straatjes die worden gekenmerkt door hun smalle landelijke profiel. Er wordt in deze straten dan ook geen boombeplanting toegepast. Om te zorgen voor een continu groen straatbeeld, is er voor gekozen om tussen de rijbaan en het trottoir een lage haag toe te passen met een maximale hoogte van 80 cm. Deze haag dient in verband met de herkenbaarheid van de verschillende woonbuurten per woonbuurt hetzelfde te zijn. Per woonbuurt wordt dus voor de openbare ruimte 1 type haag gekozen. Gedacht wordt aan een *Beuk*, *Veldesdoorn* of *Liguster*, dit zijn soorten die de landelijke sfeer goed vertegenwoordigen.

Groene rand

De randen van het plangebied vormen de overgang naar de bestaande bebouwing van Beek en Donk en het aanliggende landschap. Op deze overgang liggen eveneens de 'Hoeves', statige complexen met appartementen. Ook hier zal gekozen worden voor een gevarieerde opbouw van de overwegend inheemse beplanting van verschillende orde. Grote solitair staande bomen vormen samen met de hoeves een fraai ensemble. Onderbeplanting wordt pleksgewijs weggelaten om doorkijk te bieden naar de lager gelegen dalvormige laagte. Juist aan de noordkant van het plangebied zal de onderbeplanting intensiever zijn en een geluidwerende functie hebben.

Onderdeel van de groene rand vormt de Lieshoutseweg. De Lieshoutseweg kan een barrière betekenen na realisatie van de nieuwe woonwijk. De weg ligt dan volledig in het dorp en maakt een scheiding tussen oud en nieuw. De barrière kan worden opgeheven door middel van het creëren van een dorpslaan met een passende inrichting. Dit draagt tevens bij aan het voorkomen van een ruimtelijk isolement van de nieuwe wijk. Het gewenste beeld van een dorpslaan betreft een karakteristieke laanbeplanting en bebouwing zo dicht mogelijk naar de weg toe. De rand van De Beekse Akkers langs de Lieshoutseweg moet dus aansluiten op het toekomstig karakter van een dorpslaan.



Beuk winterbeeld

Veldesdoorn



Beuk

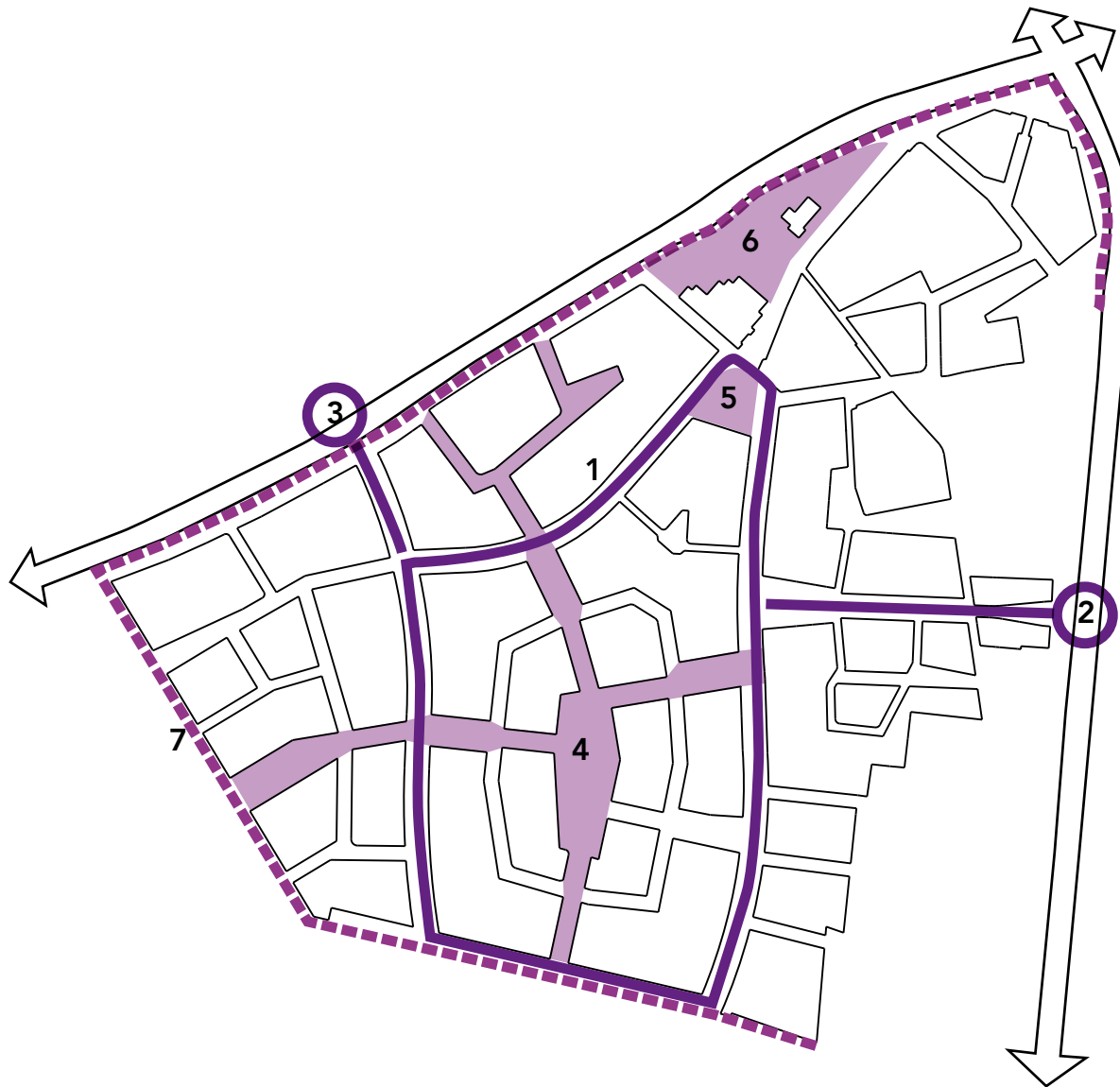
Liguster

4 BIJZONDERE PLEKKEN

De Beekse Akkers kent een aantal belangrijkste structuurdragers, zoals genoemd in hoofdstuk 3, die een grote invloed hebben op de herkenning en oriëntatie binnen het plangebied. De inrichting van deze elementen verdienen extra aandacht met een hoog ambitie niveau, omdat deze plekken de woonwijk gaan karakteriseren. Op basis van het Masterplan Openbare ruimte moet er voor deze gebieden een verdere uitwerking worden gemaakt door middel van een inrichtingsplan. De structuurdragers bestaan uit de volgende bijzondere plekken:

- 1 De Lanen
- 2 De Lanen- entree Oranjelaan
- 3 De Lanen - entree Lieshoutseweg
- 4 Parkensnoer
- 5 Parkensnoer – De Brink
- 6 Bergingsvijver
- 7 De groene rand

Vooruitlopend op het inrichtingsplan zijn voor De Brink, de entree Oranjelaan en de Bergingsvijver een schetsontwerp gemaakt die als basis dienen voor het inrichtingsplan.



4.1 De Brink

Centraal binnen het eerst aan te leggen deelgebied ligt "de Brink". Langs deze plek lopen de hoofdwegen voor zowel langzaam als snel verkeer.

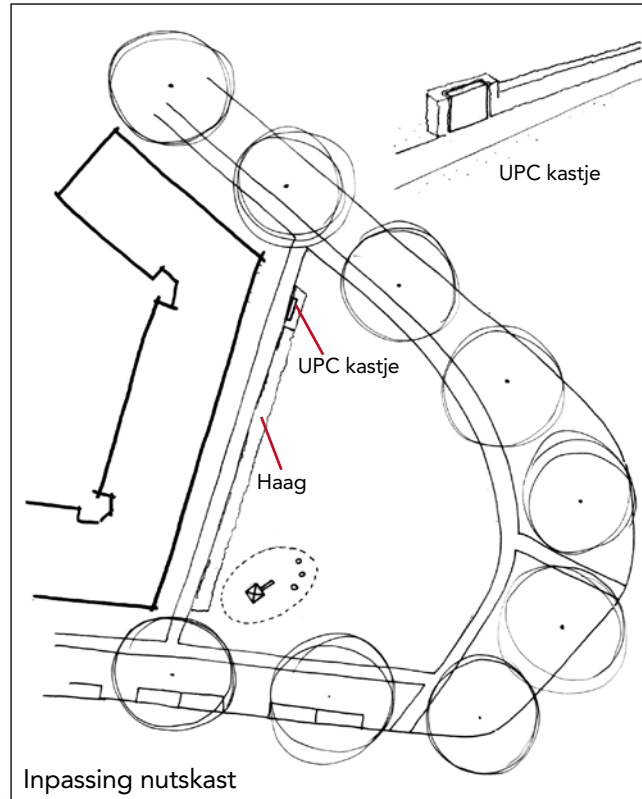
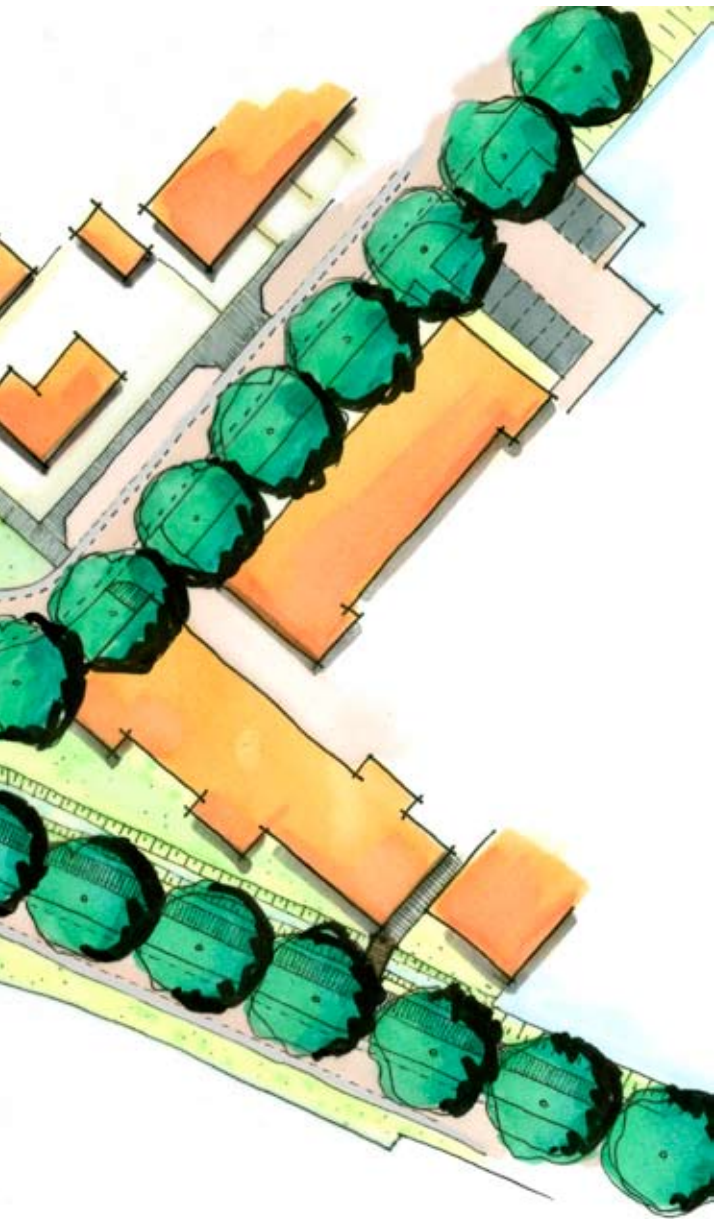
Vanuit historisch perspectief diende een brink vaak als centrale ontmoetingsplek.

De functie van centrale ontmoetingsplek vormt dan ook een van de belangrijkste uitgangspunten voor de invulling van deze plek.

De Brink zal hoofdzakelijk worden ingericht als een groen plein, met een open karakter, dat op een natuurlijke manier aanleiding geeft tot spel en andere openluchtactiviteiten. Langs de randen van het plein worden bomenrijen toegepast, welke dienst doen als een visuele functie scheiding tussen verkeer en recreatie. Door het plein een ingetogen inrichting te geven wordt een goede aansluit bij de beoogde dorpse sfeer behaald.

Om het groene karakter van de brink te versterken wordt naast het pad evenwijdig aan de bebouwing een haag geplant. Deze haag vormt een groene plint aan de bebouwing. Tevens wordt in de kop van de haag een nutskast ingepast. Door de haag rondom op gelijke hoogte te laten groeien met de bovenkant van de nutskast wordt deze op een subtiele manier in de openbare ruimte ingepast. De nutskast dient altijd op de kop van de haag te worden ingepast, zodat de verhoging zich altijd bevindt in de aanzet van de haag.



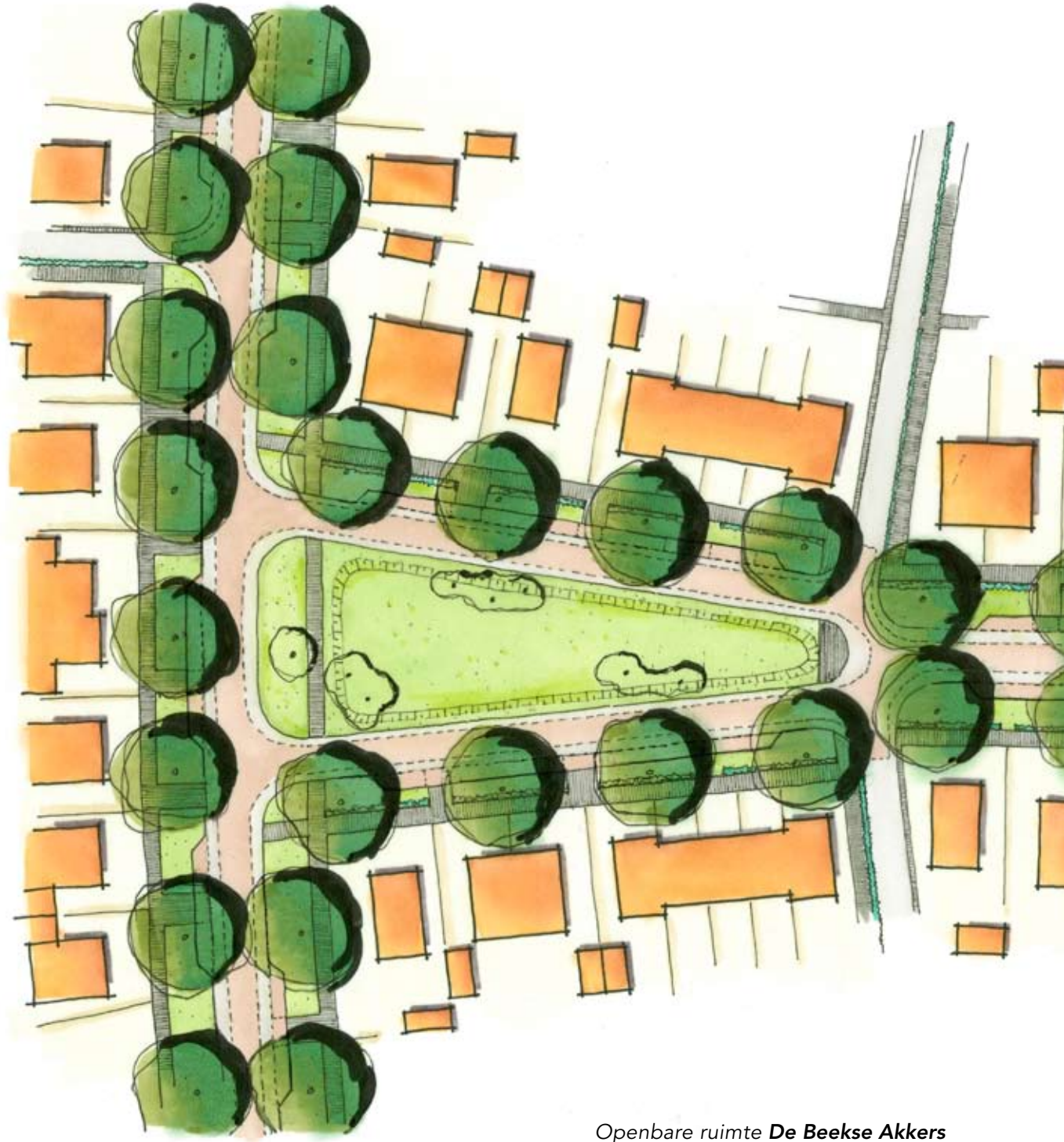


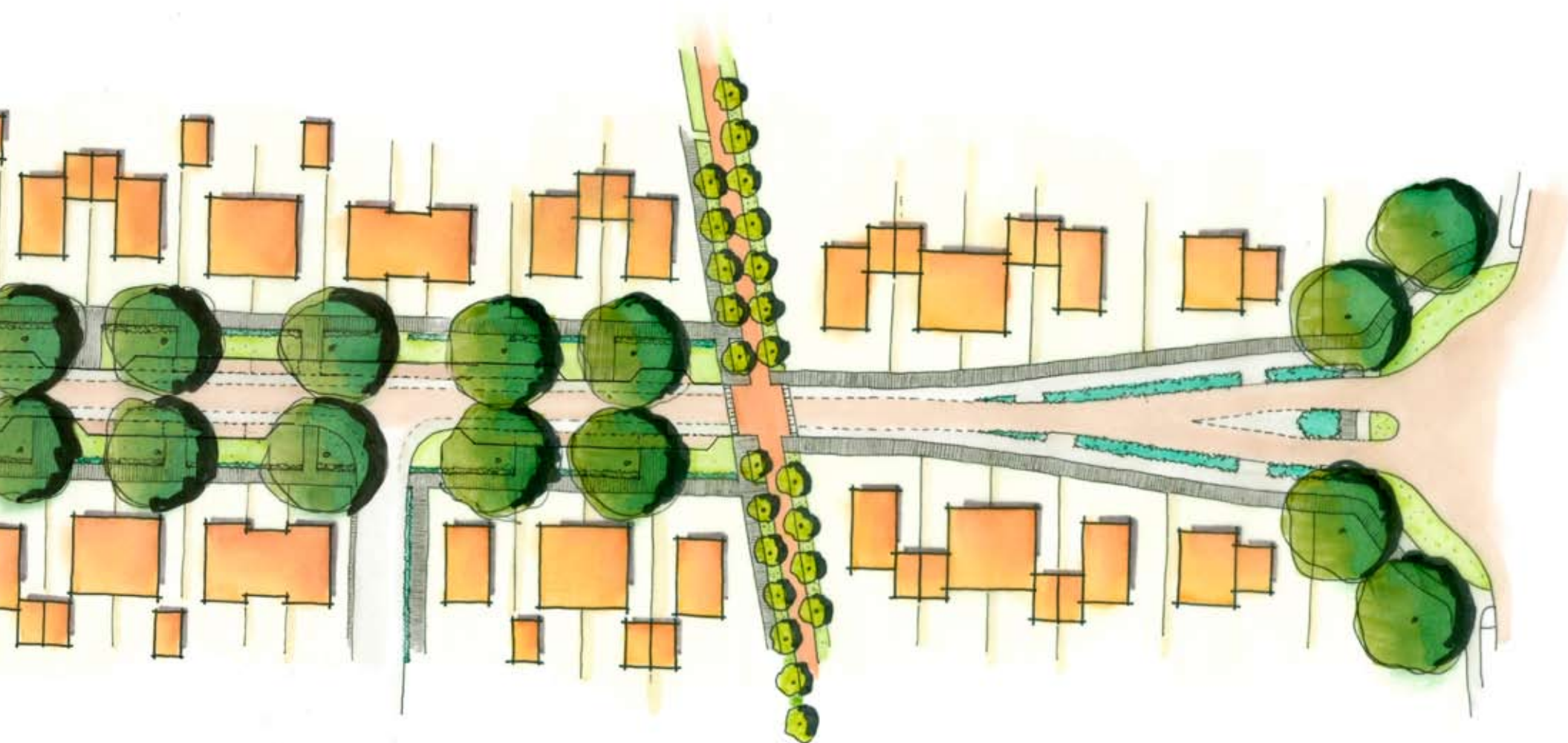
4.2 De entree Oranjelaan

De entree Oranjelaan maakt onderdeel uit van De Lanen en het Parkensnoer. De haag die hier als verbijzondering van het entree is geplaatst, versterkt ook het parkachtige karakter van de laan in het parkensnoer.

Van de rotonde tot aan de kruising met het berkendijkje is het profiel relatief smal, waardoor er geen ruimte is om de bomenlaan geheel door te trekken tot aan de rotonde. Dit heeft als voordeel dat het berkendijkje hier beter tot zijn recht gaat komen. Een bijkomend voordeel is dat het berkendijkje beter zichtbaar is wat ten goede komt aan de veiligheid van de fietsers die hier de Oranjelaan gaan oversteken.

Als men verder de Oranjelaan inrijdt stuit men op een parkachtige ruimte omsloten met bomen. Op het komvormige grasveld staan enkele groepjes bomen van de derde grootte die een toegevoegde sierwaarde vormen voor deze ruimte. Doordat het grasveld komvormig is wordt de ruimte visueel vergroot.





4.3 De Bergingsvijver

De retentievijver heeft binnen het plan een prominente positie en dient in eerste instantie als opslag voor schoonwater (hemelwater). Daarnaast krijgt de vijver zowel een recreatieve als natuurlijke invulling. Hiermee wordt de entree van de wijk voor het langzame verkeer verbijzonderd.

De vijver biedt zowel in de zomer (vissen en bootje varen) als in de winter maanden (schaatsen) vele recreatie mogelijkheden. Tevens wordt langs de oever een steiger aangebracht die dienst doet als recreatieve looproute. Deze steiger buigt op een enkele plek af zodat men het water optimaal kan beleven. Langs de looproute worden banken aangebracht om het verblijf langs de vijver te veraangemen.

Om de natuurlijke potentie optimaal te benutten wordt er langs de oevers van de bergings vijver geen kunstmatige beschoeiing toegepast. Met uitzondering op de bebouwing. Daar waar de bebouwing direct contact heeft met het water worden geen oevers toegepast.

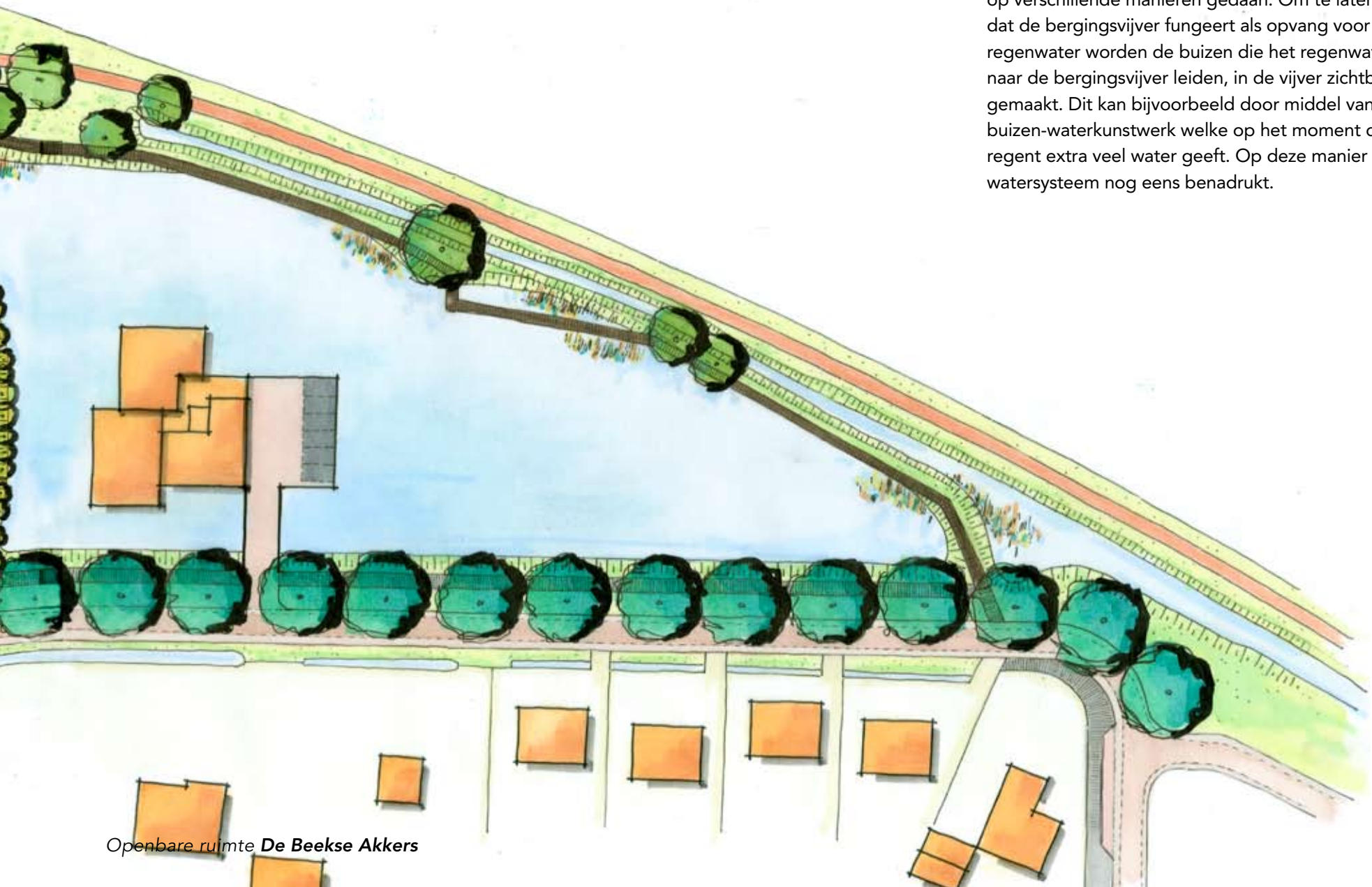
Wel wordt er onderscheid gemaakt in het soort oever.

Aan de Noordwest-zijde komt een natuurvriendelijke oever met een talud variërend tussen 1:5 en 1:10. De oever wordt o.a. aangeplant met riet, lisdodden en een enkele solitaire boom (els), waardoor de oever extensief beheerd kan worden.

Aan de oostzijde heeft het talud een gelijkmatige hellingshoek van 1:4. Dit zorgt voor een heldere geleiding van het aangrenzende wegprofiel. De oever bestaat voornamelijk uit gras welke intensief beheerd wordt.



Daarnaast is het van belang om bewoners er zich van bewust te maken dat ze in een wijk wonen met een gesloten watersysteem. Dit wordt in De Beekse Akkers op verschillende manieren gedaan. Om te laten zien dat de bergingsvijver fungeert als opvang voor schoon regenwater worden de buizen die het regenwater naar de bergingsvijver leiden, in de vijver zichtbaar gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een buizen-waterkunstwerk welke op het moment dat het regent extra veel water geeft. Op deze manier wordt het watersysteem nog eens benadrukt.

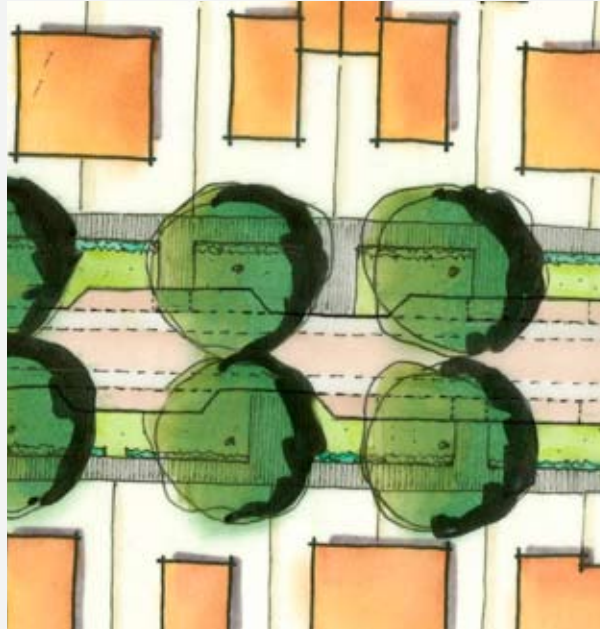


5 PARKEREN

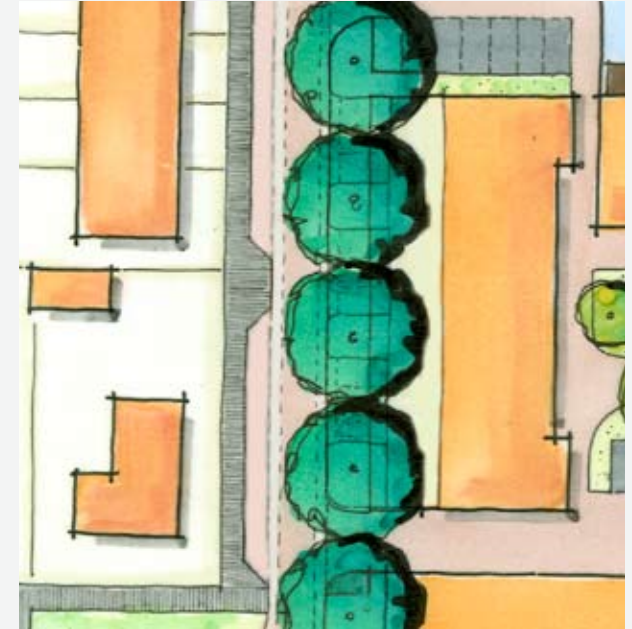
Het beoogde streefbeeld voor de openbare ruimte is een zo rustig en groen mogelijk straatbeeld te creëren. Parkeren vindt daarom bij voorkeur zoveel mogelijk plaats op eigen erf. Binnen het raamwerk bevindt zich een hiërarchie van verschillende wegen en verblijfsgebieden. Deze hiërarchie wordt naast de breedte van het straatprofiel, bomenstructuur en materialisatie, doorgezet in de wijze waarop het openbare parkeren georganiseerd wordt.

De Lanen

In De Lanen staan vrijstaande woningen, twee onder een kapwoningen en korte rijwoningen. De woningen met een garage zijn voorzien van twee vrije opstelplekken op eigenterrein. Dit betekent bij een parkeernorm van 2 p.p. per woning 1,3 normatief op eigen terrein en 0,7 in de openbare ruimte. De Lanen zijn binnen het plan belangrijke structuurdragers. Ze vormen de entree van de wijk en dienen als hoofdverkeersaders. De Lanen hebben een formele uitstraling met een hoofdzakelijk groen karakter. Dit dient bij het bepalen van de positie van de openbare parkeerplaatsen in acht genomen te worden. Parkeren vindt daarom plaats op straatniveau, aan weerszijde van de rijbaan, in de daarvoor bestemde en gemarkeerde parkeervakken tussen het groen. De vakken hebben een breedte van 2,25 meter zodat passerend verkeer geen hinder ondervindt van de geparkeerde auto's en men voldoende ruimte heeft om uit te stappen. Bij het bepalen van de positie van de parkeerplaatsen dient men de vakken zo gelijk mogelijk over de totale straatlengte te verdelen. Parkeren vindt bij voorkeur



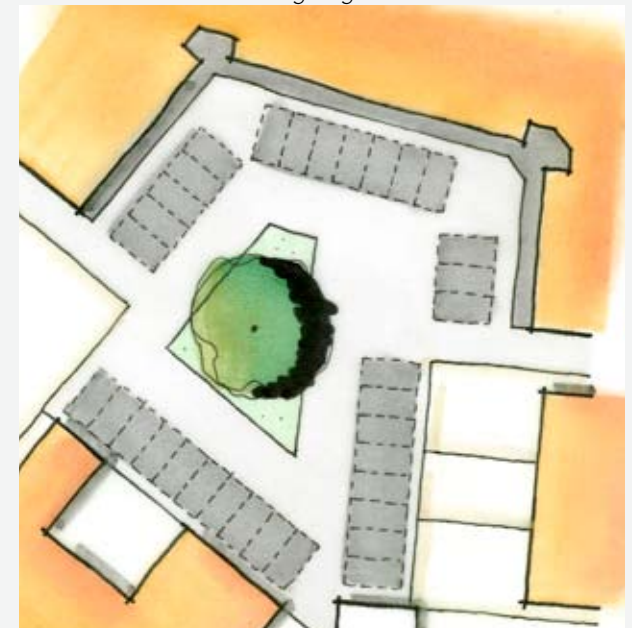
Parkeren in De Lanen



Parkeren in de buurtontsluitingsweg



Parkeren in de woonstraat



Parkeren in parkeervakken

plaats in groepen van twee aaneengesloten vakken. De parkeervakken dienen zo ingepast te worden dat er tussen een parkeervak en een inrit minimaal 2,5 meter groen overblijft. Is deze afstand kleiner dan 2,5 meter dan de parkeervakken combineren met de inritten (zie afbeelding "Parkeren en Inritten"). De kopse kanten van de parkeerplaatsen worden onder een hoek van 45 graden aangelegd dit heeft als voordeel dat de veegmachine gemakkelijk het onderhoud kan uitvoeren. De enkele opritten zijn 3 meter breed en de dubbele opritten zijn 4 meter breed.

Buurtontsluitingsweg

In de buurtontsluitingswegen wordt enkel aan 1 zijde van de straat geparkeerd. Langs het gehele trottoir, op straatniveau wordt een parkeerstrook van 2 meter breed aangelegd waarop informeel geparkeerd kan worden. Hiermee komt de dorps-, ongedwongen sfeer goed tot zijn recht. Door middel van verschil in bestratingverband, wordt duidelijk zichtbaar welk deel van de straat bestemd is voor parkeren. Binnen de buurtontsluitingswegen wordt op geen enkele wijze een parkeervak indeling of aanduiding aangebracht.

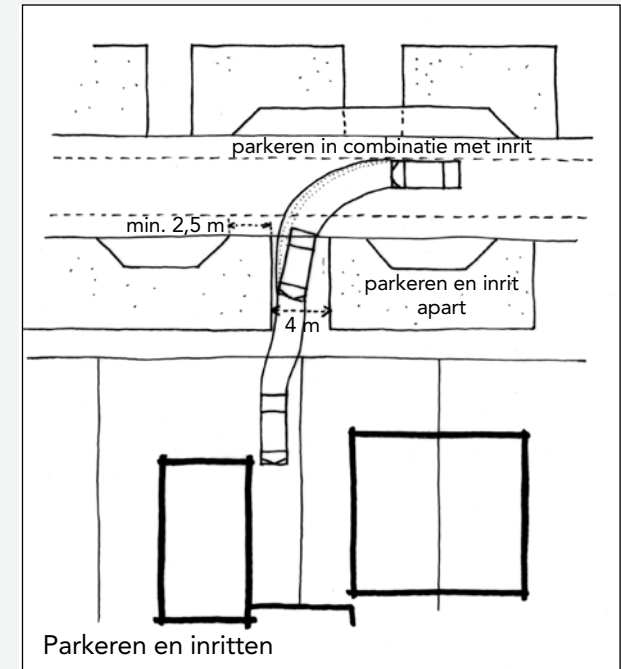
Woonstraat

Ten opzichte van De Lanen en de Buurtontsluitingswegen, zijn de woonstraten minder lineaire, maar vooral smalle korte straten. Deze straten zijn overzichtelijk van schaal. Het parkeren in de

tweerichtingsverkeerstraten vind naar eigen inzicht op informele wijze aan weerszijde van de rijbaan plaats. Door op deze wijze te parkeren, dienen geparkeerde auto's als snelheidsremmende objecten. Men zal in de woonstraten dan ook enkel stapvoets kunnen rijden. In de éénrichtingsverkeerstraten en de "straten naar de hoven" wordt op een formele manier in de daarvoor bestemde parkeervakken geparkeerd.

Parkeerhoven

Parkeerhoven zijn in het stedenbouwkundige plan toegepast om te zorgen dat het straatbeeld niet geheel gedomineerd wordt door de auto. Binnen de bouwblokken zijn er daarom parkeerpockets opgenomen. Deze oplossing maakt het mogelijk om de dominantie van de stilstaande auto, in de straat, te beperken. Met als resultaat: een mooi evenwicht tussen ruimte voor de voetganger, ruimte voor groen en ruimte voor de auto. Voor de inrichting van de parkeerhoven wordt gebruik gemaakt van dezelfde materialisatie als in de woonstraten waardoor het onderscheid tussen doorgaande weg en woonbuurt tot uiting komt. De parkeervakken in de parkeerhoven worden uitgevoerd in dezelfde kleur als het trottoir (antraciet). De parkeerhoven zijn primair bedoeld voor het parkeren van auto's, desondanks streven we ook hier naar een hoogwaardige inrichting. Waar mogelijk worden er groene elementen zoals bomen en/of hagen aan de ruimte toegevoegd zodat de ruimte een minder stenige indruk zal verkrijgen. Ook de groene erfafscheiding grenzend aan de parkeerhoven dragen hiertoe bij.



6 ELEMENTEN

6.1 Verharding

De Beekse Akkers kent verschillende soorten verharding die afhankelijk zijn van de gebruikseisen die eraan gesteld worden (verkeer, parkeren, plein, spel en esthetica). Naast dat het gekozen materiaal is afgestemd op uitgangspunten als gebruik en duurzaamheid, vormt continuïteit en eenheid in het straatbeeld een belangrijk aspect. Tevens is het belangrijk dat het toe te passen materiaal bijdraagt aan het dorps karakter dat wordt nagestreefd. Ook wordt het afvoersysteem van regenwater zichtbaar gemaakt door op putdeksels een teken of tekst aangebracht waaruit men kan herleiden of er onder de deksel zich schoon of vuil water bevindt.

De Lanen

De Lanen hebben een straatbreedte van 7 meter, welke is opgebouwd uit een rijbaan van 4 meter met aan weerszijde fietsuggestiestroken van 1,5 meter. Naast deze stroken bevinden zich de parkeervakken. Zowel de rijbaan als de parkeervakken worden uitgevoerd in een bruin-zwart gebakken keiformaat klinker (KK 80 Mastiek, fabrikant Terca). Het bestratingpatroon voor de rijbaan is keper en voor de parkeervakken elleboogverband. De fietsuggestiestroken worden bestraat met een lichtgrijze dikformaat betonstraatsteen ('A GORA, Kingstone 21x7x8cm, gestaalstraald, fabrikant Bleijko). Deze steen heeft een toplaag met een natuursteentoeslag waardoor deze stenen kleurvast zijn. Door de lichtgrijze kleur is





Gebakken klinker keiformaat, bruin-zwart

Betonstraatsteen dikformaat met toplaag natuursteentoeslag lichtgrijs

Betontegel 20 x20 cm met toplaag natuursteentoeslag antraciet

er een duidelijk onderscheid tussen de rijbaan en de fietsuggestiestroken, waardoor de rijbaan visueel wordt versmald.

De rijbanen worden opgesloten met een hoge trottoirband. Ter plaatse van een erftoegangsweg of oprit wordt de band verlaagd toegepast.

Om de functiescheiding en de continuïteit in de geleiding van de rijbaan te optimaliseren, wordt de band ter hoogte van de parkeervakken verzinkt doorgetrokken.

Buurtontsluiting

Daar waar de buurtontsluitingswegen op De Lanen aansluiten, wordt door middel van een andere dimensionering, de hiërarchie tussen de verschillende wegen zichtbaar. Het profiel versmalt wat ook geldt voor de fietsuggestiestroken. Vanuit De Lanen worden in de buurtontsluitingswegen de fietsuggestiestroken versmald naar 0,75 meter. De materialisering en het kleurgebruik van de rijbanen, parkeervakken en de fietsuggestiestrook blijft gelijk aan die van De Lanen. Op plaatsen waar er zich een erftoegangsweg of oprit bevindt worden hier inritverloopbanden gebruikt.

Woonstraten/parkeerhoven

In de rijbaan van de woonstraten en parkeerhoven wordt dezelfde grijze dikformaat betonstraatsteen gebruikt die ook is toegepast in de fietsuggestiestroken van De Lanen en buurtontsluiting ('A GORA, Kingstone 21x7x8cm, gestaalstraald, fabrikant Bleijko). Deze steen is daardoor de samenbindende factor die toegepast wordt in alle straten. De parkeervakken worden in dezelfde dikformaat steen uitgevoerd maar in een andere kleur namelijk antraciet ('A GORA, Arduin 21x7x8cm, gestaalstraald, fabrikant Bleijko).



Betonstraatsteen dikformaat met toplaag natuursteentoeslag antraciet

Trottoirband 13/15

Verlaagde inritband

Trottoir

Binnen het plan bevindt zich geen hiërarchie in het voetgangersgebied. Alle trottoirs worden dan ook op een en dezelfde wijze gematerialiseerd. Hiervoor wordt een 20x20 cm tegel of dubbelklinker in een antraciete kleur toegepast (zie materialenlijst). Deze tegel heeft een toplaag met een natuursteentoeslag waardoor de tegels kleurvast blijven. De tegels worden in een blokverband diagonaal gestraat. Op deze manier ontstaat een exclusieve uitstraling.

6.2 Verkeersremmende maatregelen

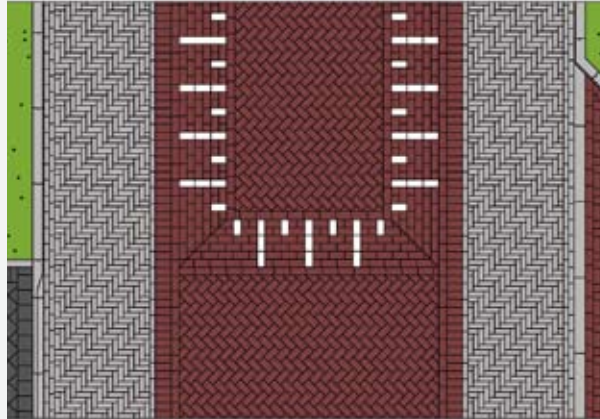
De hele wijk is als geheel een 30 km-zone. Om de snelheid te beperken is er voor gekozen om de rijbanen van De Lanen en de buurtontsluiting visueel te versmallen met een fietssuggestiestrook. Als extra verkeersremmende maatregel zullen er waar nodig in De Lanen en de buurtontsluiting drempels worden aangelegd. Er kunnen twee soorten drempels worden toegepast, een drempel in de rijbaan en een drempel op kruisingen met fietspaden

Drempel in de rijbaan

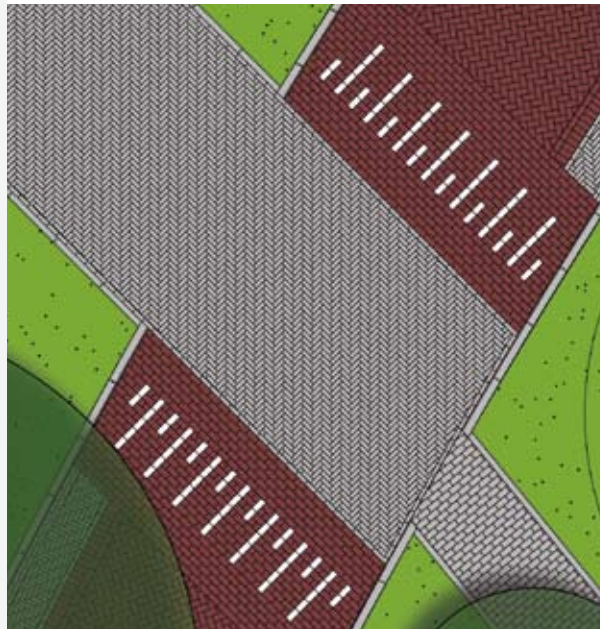
De drempels zijn gelegen in de rijbaan tussen de fietssuggestiestroken. Hierbij wordt gedacht aan een eenvoudige sinusvormige verkeersdrempel in het zelfde materiaal als de rijbaan met een terughoudende maar heldere markering.

Drempel op kruisingen met fietspaden

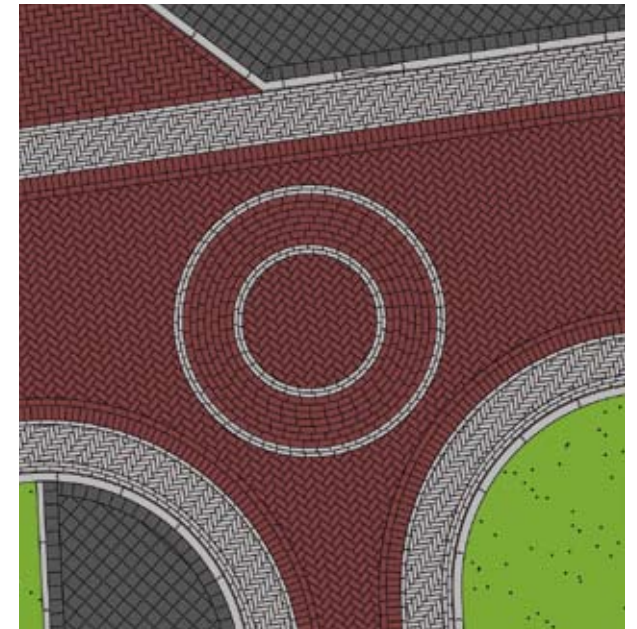
Deze drempels benadrukken het fietspad en nemen de volledige breedte in van de rijbaan. Ook hier geldt een



Drempel in de rijbaan



Drempel op kruisingen met fietspaden



Punaisevormige markering



eenvoudige sinusvormige verkeersdrempel in het zelfde materiaal als de rijbaan met een terughoudende maar heldere markering.

Markering

Als om verkeerskundige redenen op kruispunten extra verkeersremmende maatregelen nodig mocht zijn dan wordt een punaisevormige markering in de straat toegepast.

6.3 Meubilair

Straatmeubilair

Voor straatmeubilair wordt gestreefd naar een eenvoudige en een eenduidige lijn van inrichtingselementen, die zoveel mogelijk uitgevoerd zal worden in hout in combinatie met verzinkt staal met een poedercoating. Het kleurgebruik en de vorm van de verschillende elementen zijn op elkaar afgestemd zodat er samenhang ontstaat. Gekozen wordt voor een eigentijdse robuuste vormgeving waar historische elementen in terug te vinden zijn. Daar het accent ligt op een ingetogen sfeer kiezen we voor een terughoudend kleurgebruik, waarin de voorgenomen kleurstelling antraciet goed past.

6.4 Verlichting

Met betrekking tot de verlichting is er voor gekozen om 2 verschillende armaturen in het plangebied toe te passen, een pendelarmatuur en een paaltoparmatuur. Hiermee wordt onderscheid gemaakt in hiërarchie tussen De Lanen en de Buurtontsluiting en woonstraten en wordt de functie aanduiding benadrukt. Om de eenheid in de wijk te bewaren worden de armaturen gekozen uit dezelfde familie namelijk de metronomiserie van Philips. De kleur van beide armaturen en masten zijn antraciet.

Armatuuren

Omdat er in De Lanen een breed profiel moet worden aangelicht, is er voor gekozen om hier een pendelarmatuur (Type: Bordeaux) toe te passen op een 8 meter hoge mast

De Lanen worden aan weerszijde van de straat begeleid met een mast welke alternerend worden geplaatst. Hiermee onderscheid de hoofdstructuur zich van overige straten, waar enkel aan 1 zijde van de straat een 4 meter hoge mast met paaltoparmatuur (type Berlin of Cambridge) wordt toegepast. De armaturen worden voorzien van doorzichtig glas.

Masten

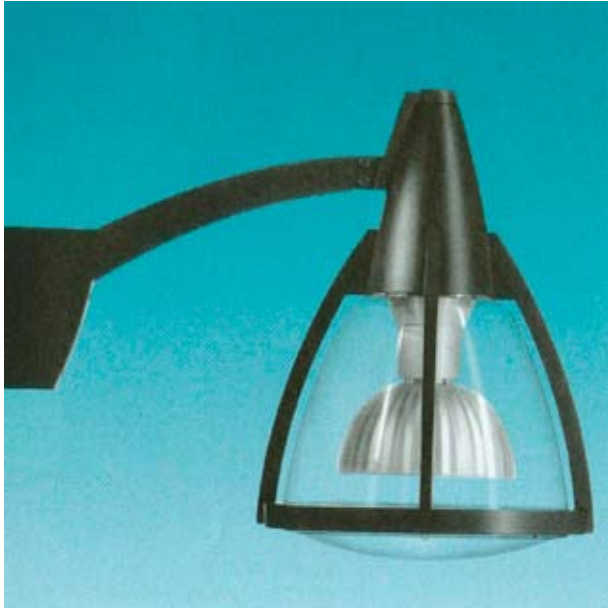
In De Lanen wordt gekozen voor een designmast type conic van 8 meter hoog met daaraan een gebogen uithouder (type ZRP556) die 1550 mm uit de mast steekt.

In de Buurtontsluiting en woonstraat wordt in overeenstemming met De Lanen voor de designmast type conic gekozen of standaard vergelijkbare mast.



Verlichting:

- Paaltop armatuur - Buurt/Woonstraat
- Pendelarmatuur - Lanen



Bordeaux



Berlin



Cambridge



6.5 Speelvoorzieningen

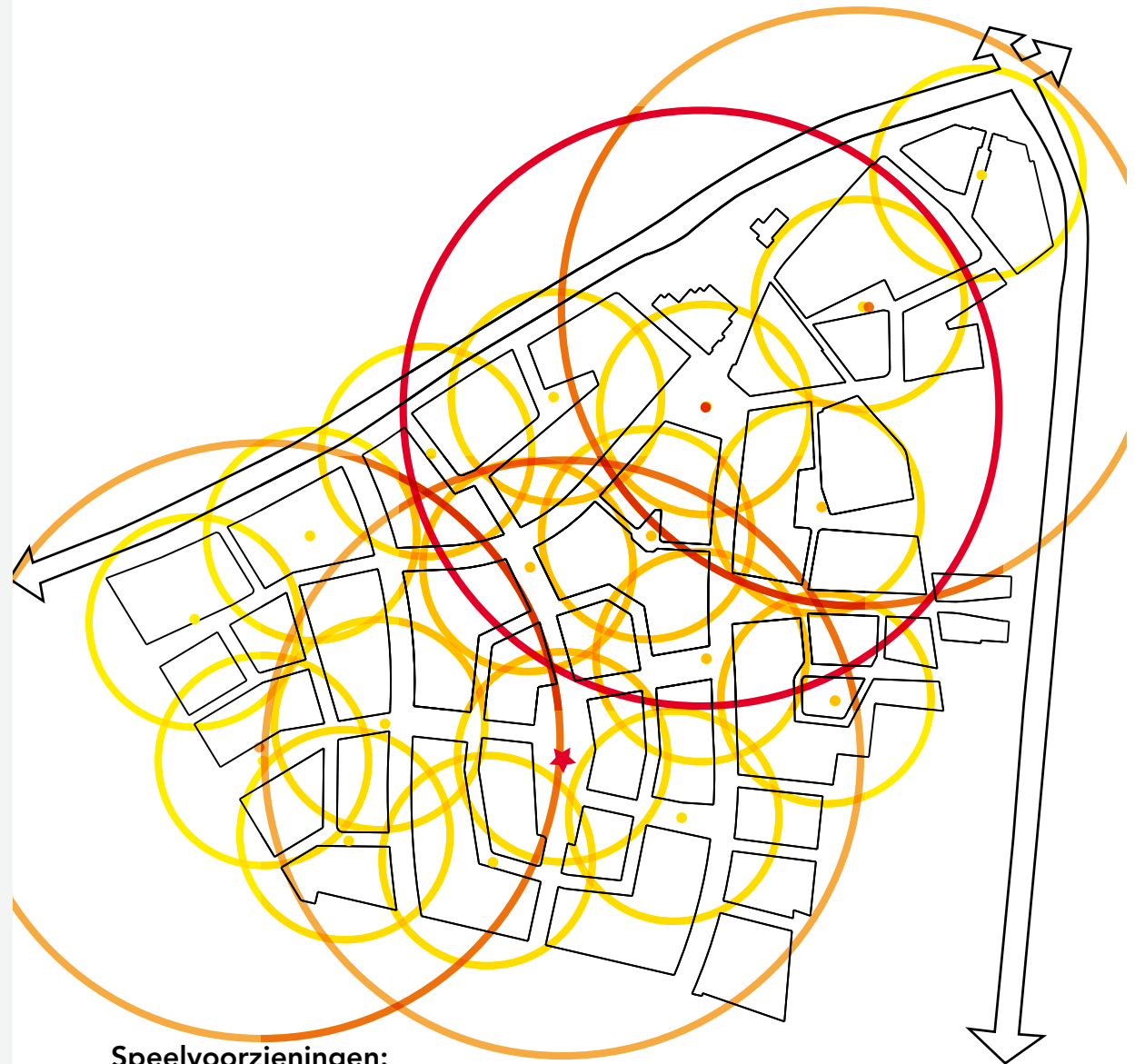
De Beekse Akkers zal als een kindvriendelijke wijk worden ingericht, welke voldoet aan het speelruimteplan van de gemeente Laarbeek. Verspreid door de wijk komen tal van speelplaatsen, onderverdeeld in blok, buurt en wijk speelplek.

Binnen de blok speelplaatsen, welke zich voornamelijk in de buurtparkjes langs de woonstraatjes bevinden, zal in het bijzonder spelaanleiding voor de aller- kleinsten (0-6 jaar) te vinden zijn binnen een straal van 300 meter. De buurtspeelplaats bevat daar in tegen, naast de toestellen voor 0-6 jaar, ook voldoende speeltoestellen voor 6-12 jaar . De wijk speelplaats, welke zich centraal in het parkensnoer bevindt, biedt speelgelegenheid voor alle leeftijden.

De keuze voor specifieke toestellen vindt in een later stadium plaats en kan eventueel in overleg met toekomstige bewoners plaatsvinden.

Wat de speelvoorzieningen betreft gaat de voorkeur uit naar een grote samenhang tussen de elementen. Dit kan bijvoorbeeld door 1 vormgevingslijn te kiezen van 1 fabrikant. In het beeld van de wijk gaat de voorkeur echter uit naar eenvoudig vormgegeven toestellen, uitgevoerd in natuurlijke en robuuste materialen met een ingetogen uitstraling.

De toekomstige toestellen dienen aanleiding te geven tot spel en aan de verbeelding over te laten.



Speelvoorzieningen:

- Blok
- Buurt
- ★ Wijk



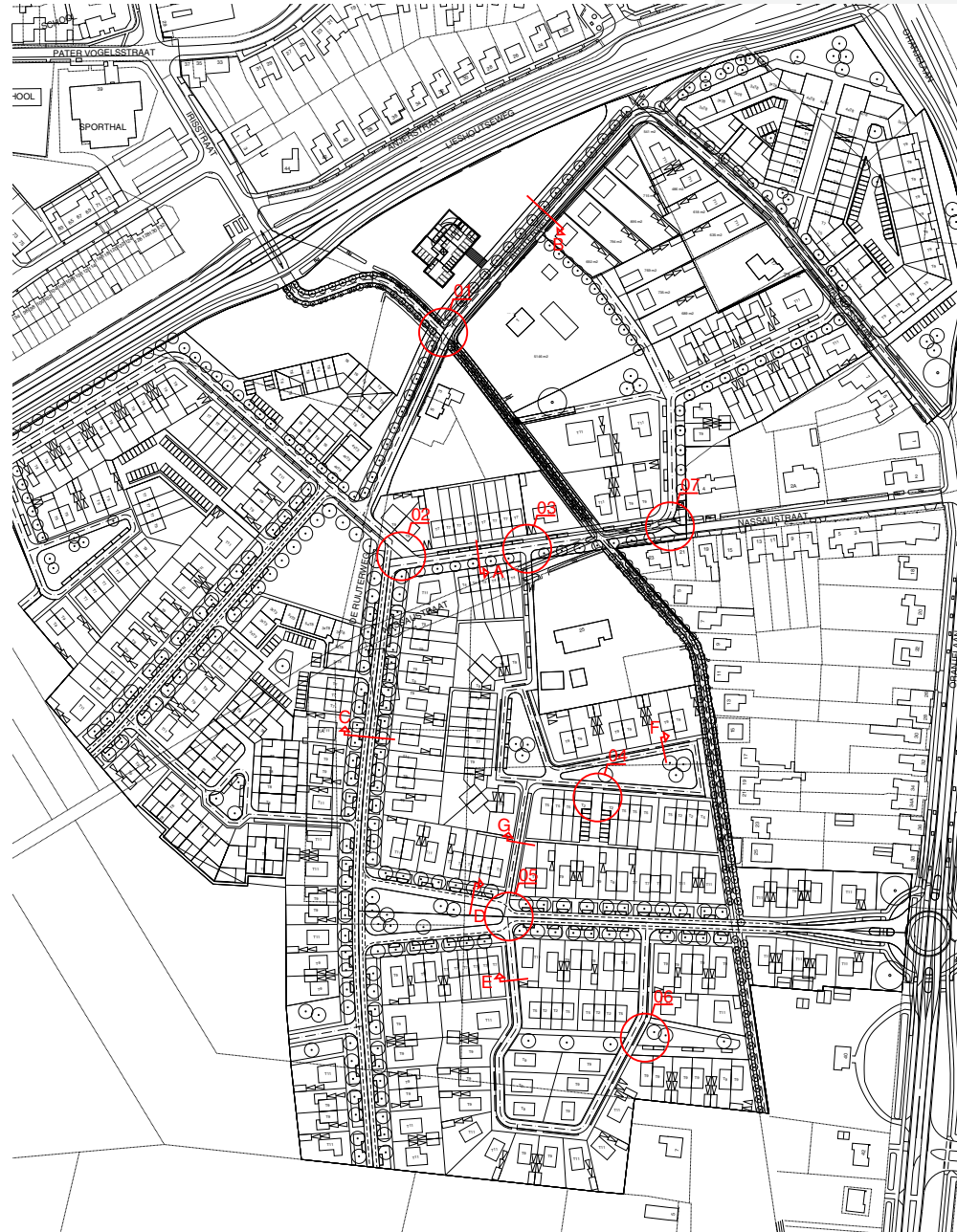
6.6 Huisvuilinzameling

Voor de inzameling van huisvuil wordt evenals elders in de gemeente gebruik gemaakt van vuilcontainers die wekelijks aan de weg worden geleegd.

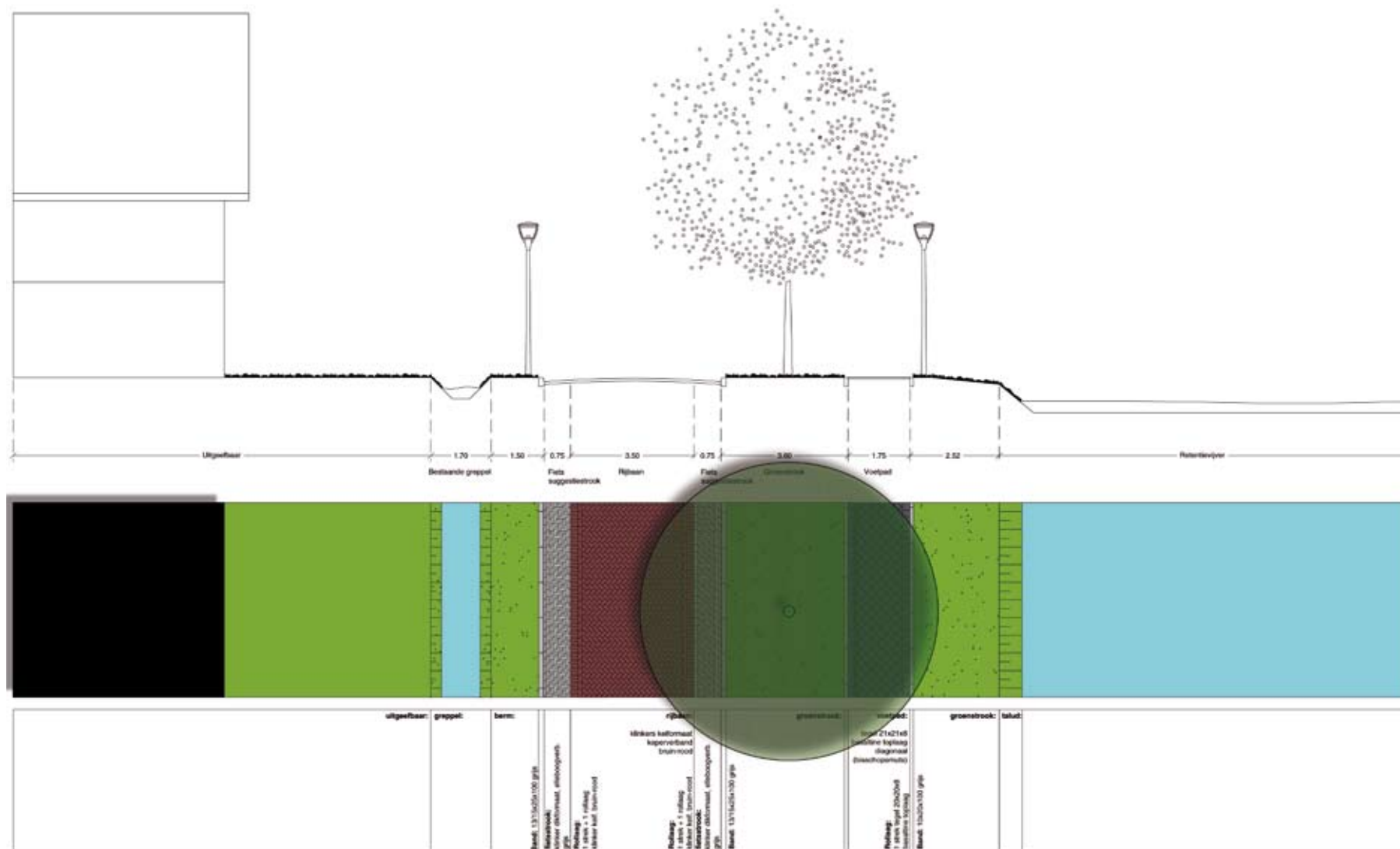
Indien er bij de appartementengebouwen gebruik wordt gemaakt van ondergrondse afvalcontainers zullen deze goed ingepast moeten worden in de openbare ruimte. Behalve dat de ondergrondse containers bereikbaar moeten zijn voor de ophaaldienst, deze niet op belangrijke zichtplaatsen zetten, eventueel inpassen in aanwezige groene structuren.

Door een container te kiezen die een kleine bovengrondse volume heeft, is de impact op de openbare ruimte ook minimaal. De kleur van de container dient in overeenstemming met het straatmeubilair en verlichting in antraciet worden uitgevoerd.

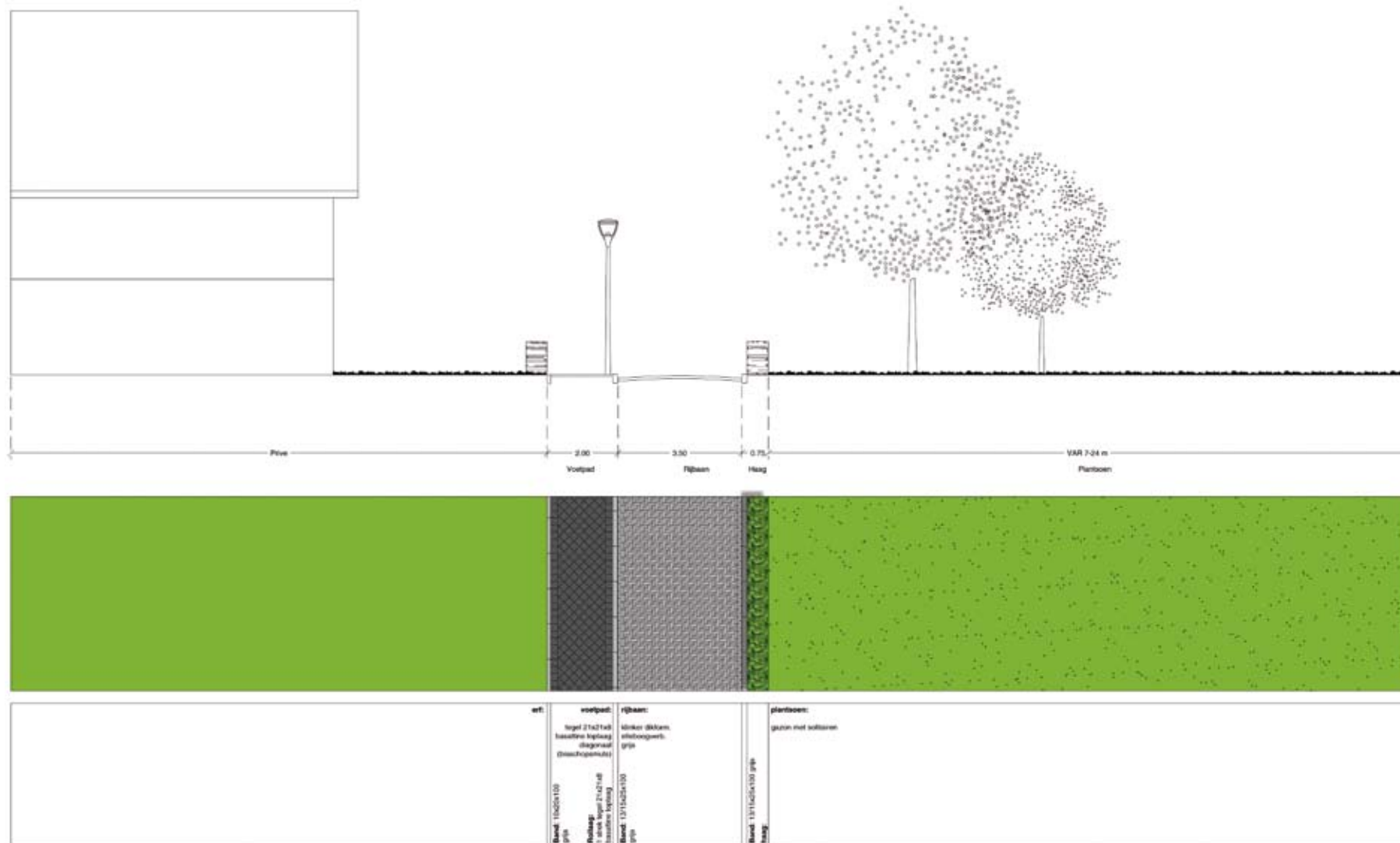
PROFIELEN >>



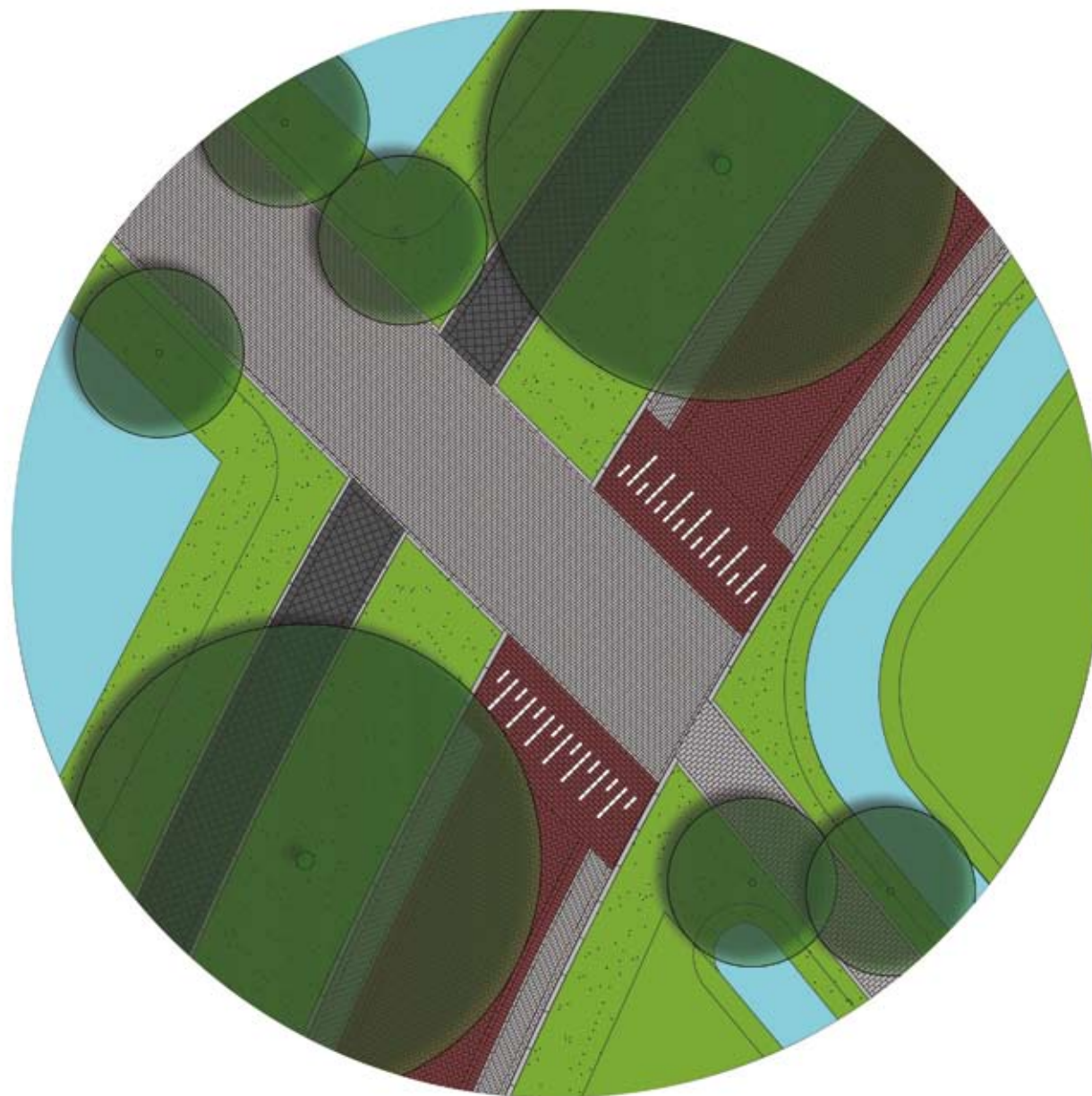
PROFIEL B - BUURTONTSLUITING



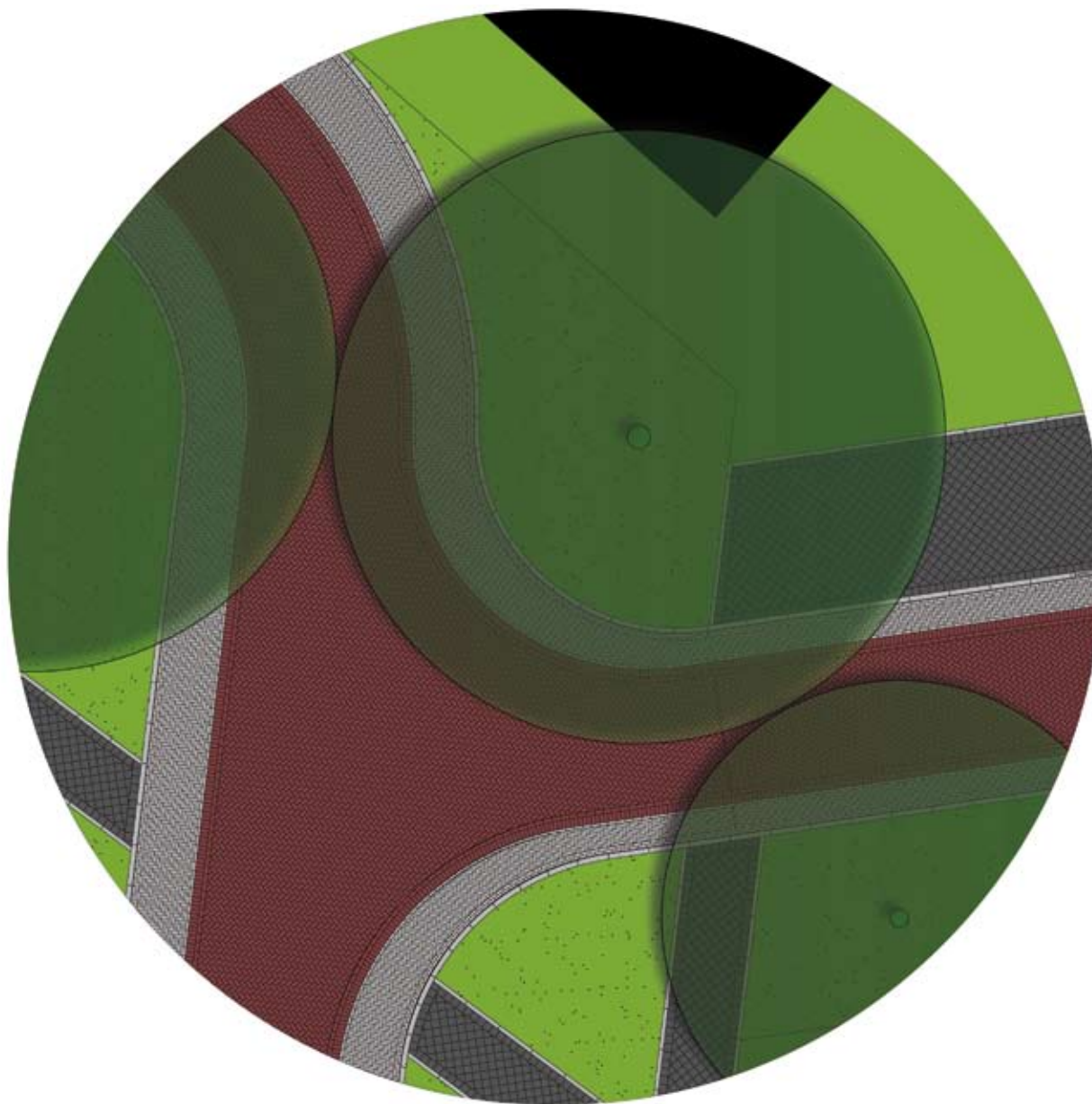
PROFIEL F - WOONSTRAAT



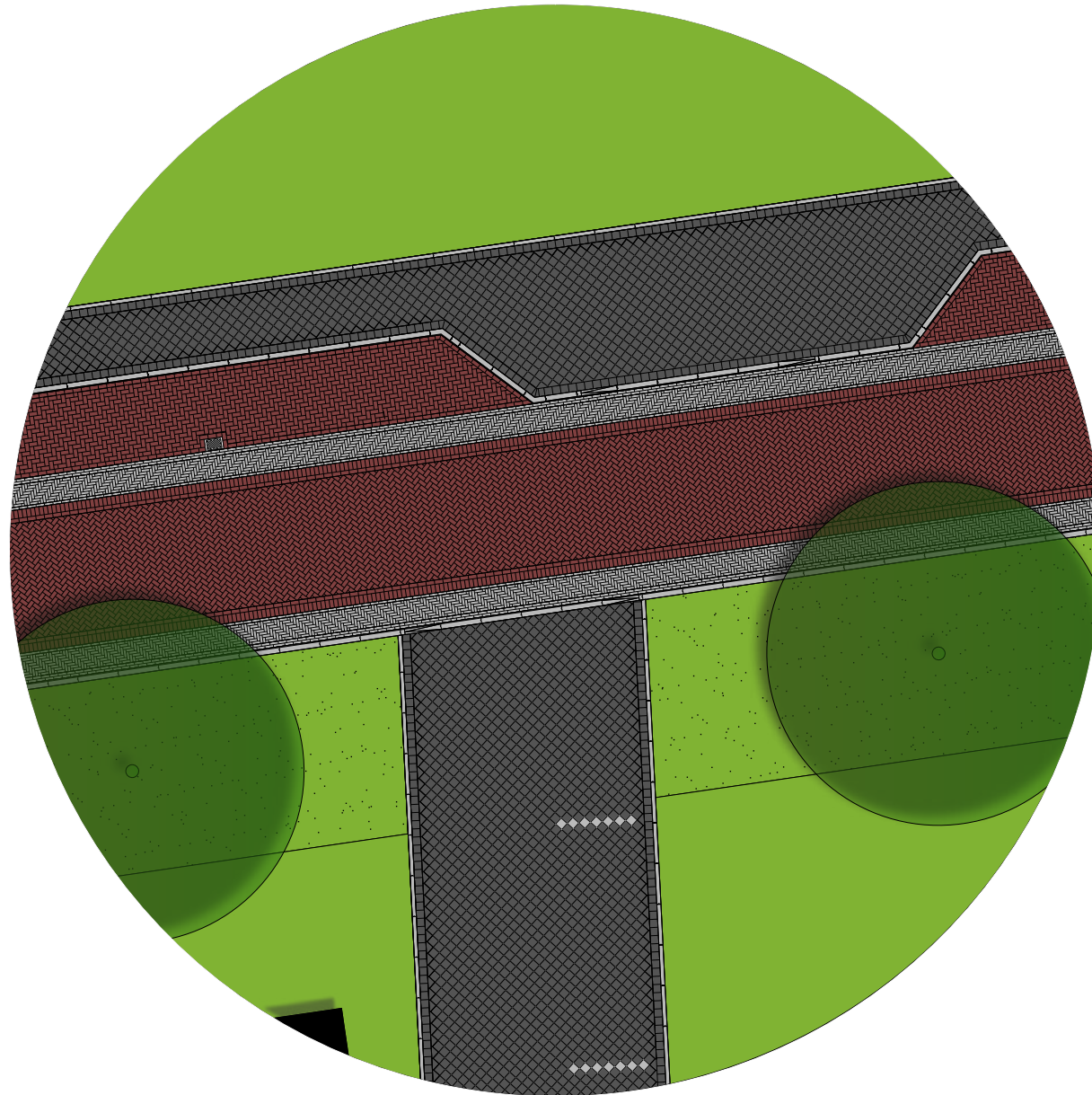
DETAIL 01



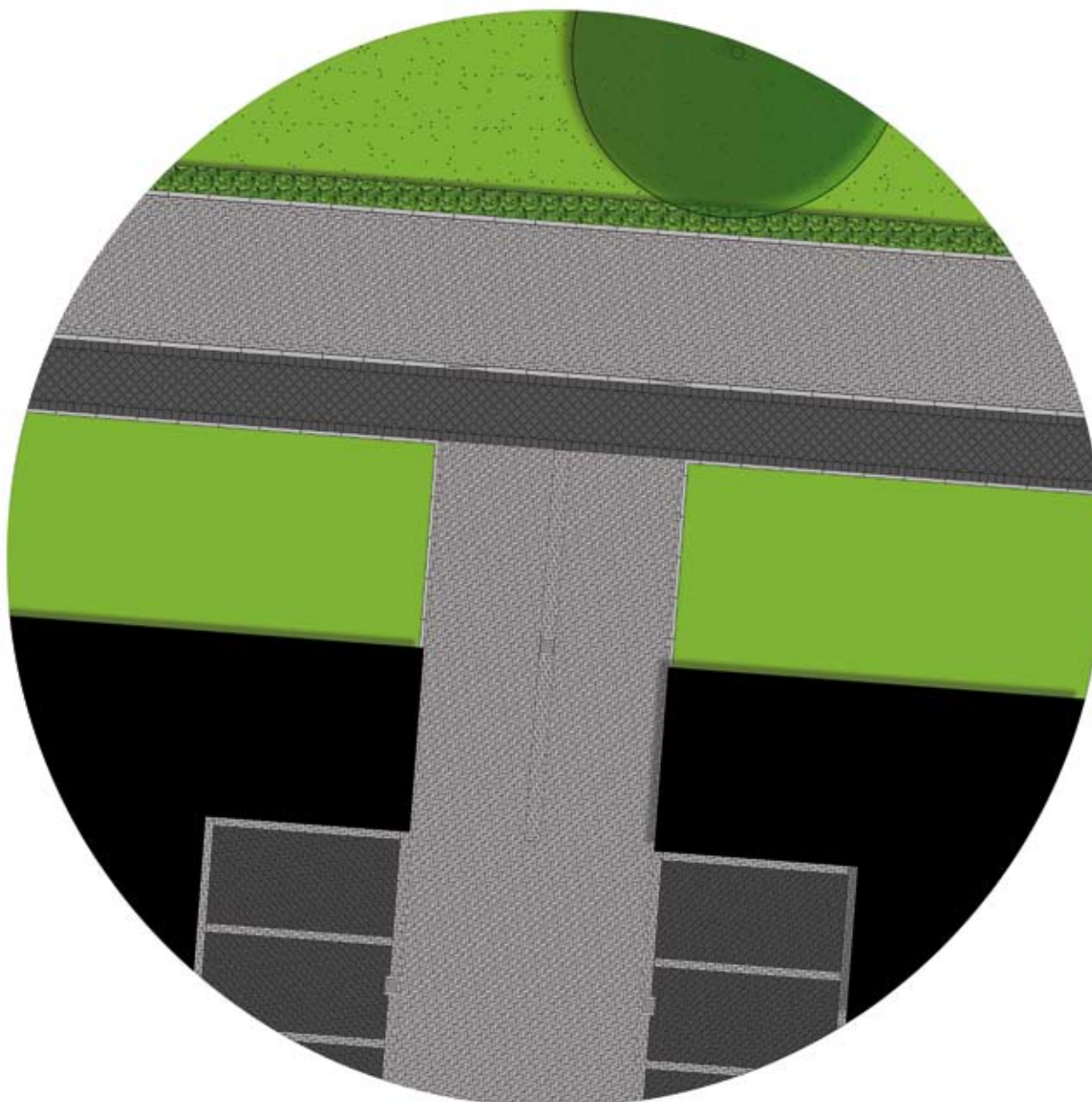
DETAIL 02



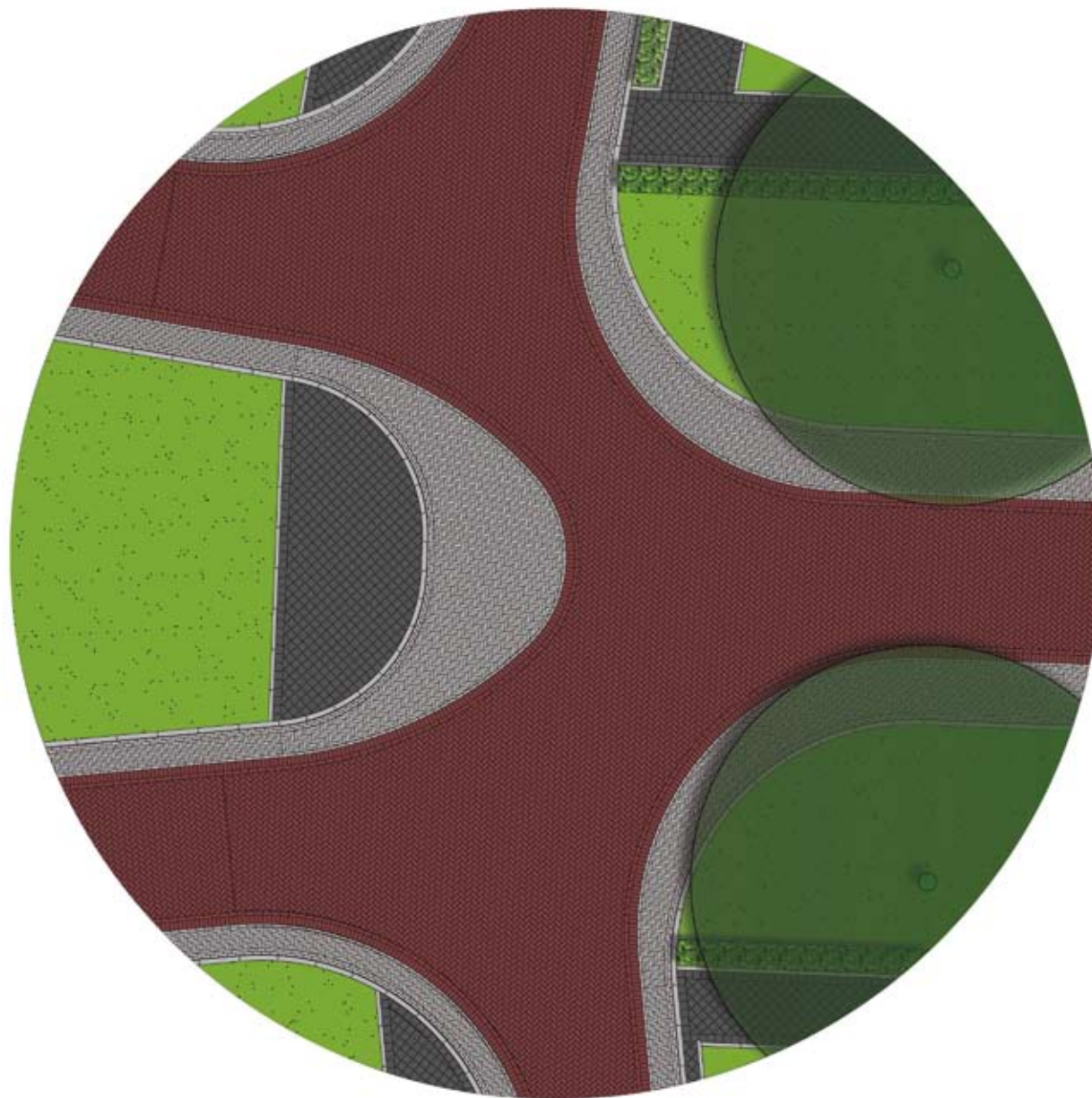
DETAIL 03



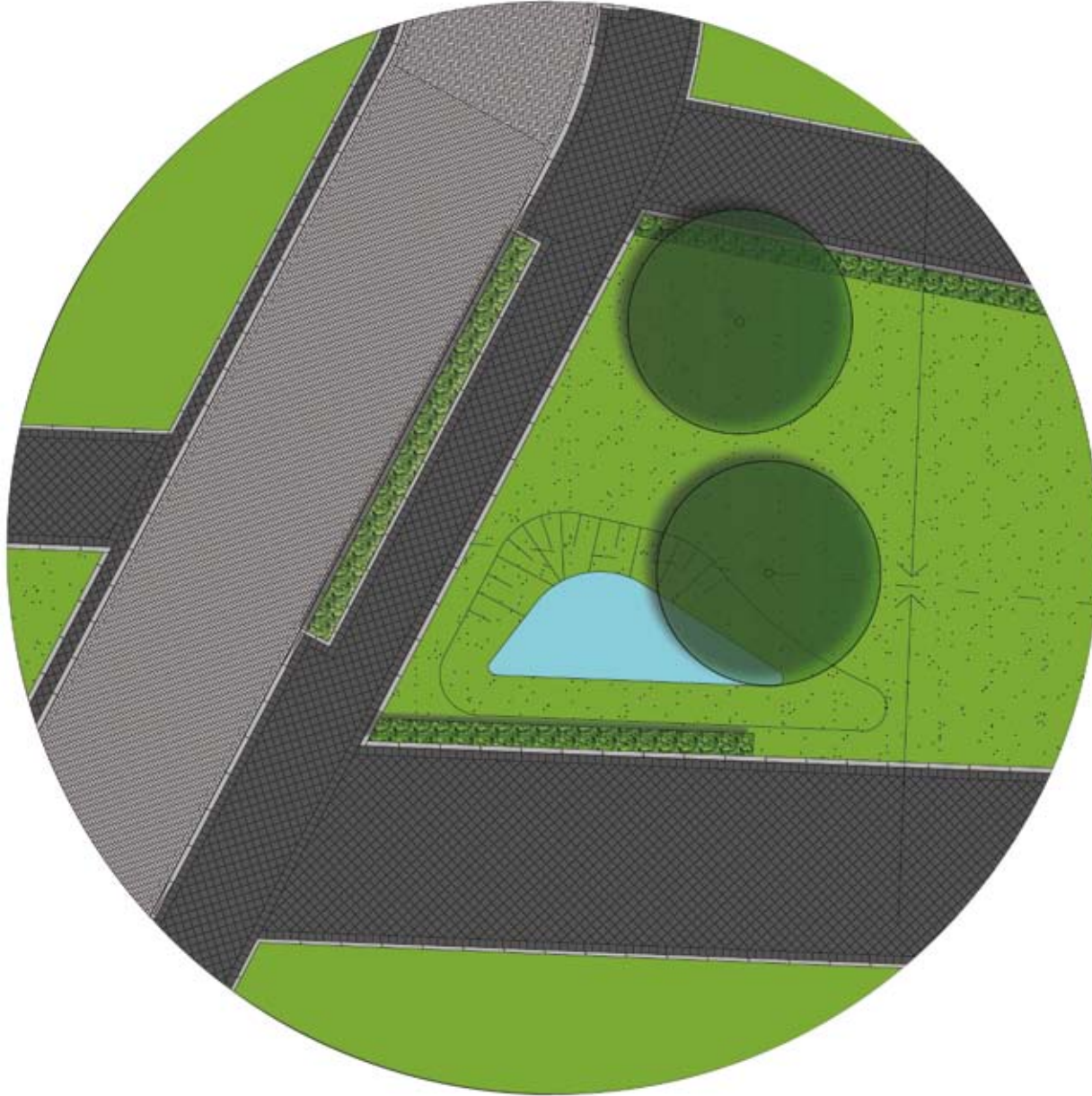
DETAIL 04



DETAIL 05



DETAIL 06



DETAIL 07

