



ARRISBRINK

NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

03 . 06 . 2026 **(CONCEPT)**

STATIONSWEG 59-61 EN MOLENWEG 5, BUNNIK

kokon
ARCHITECTUUR & STEDENBOUW

COLOFON

Deze Nota van Uitgangspunten is opgesteld door Kokon Architectuur & Stedenbouw in opdracht van Van Baaren Aannemers en Red+, in samenwerking met de gemeente Bunnik.

Vastgesteld door de gemeenteraad op (<datum, 2026>)

03 . 06 . 2026 (CONCEPT)

LATER IN TE VULLEN

<...>

Van Baaren Aannemers
De Smaragd 21
2872 ZT Schoonhoven
0348 55 20 66
info@vanbaaren-aannemers.nl
www.vanbaaren-aannemers.nl

Red+
Eendrachtsweg 41
3012 LD Rotterdam
031 6 48000004
info@red-plus.nl
www.red-plus.nl

Gemeente Bunnik
Singelpark 1
3984 NC Odijk
030 659 48 48
info@bunnik.nl
www.bunnik.nl

Kokon architectuur & stedenbouw
Weena 695
3013 AK Rotterdam
010 411 71 80
info@kokon.nl
www.kokon.nl



INHOUDSOPGAVE

01. INLEIDING

02. PROCES

- 2.1 Status en doel
- 2.2 Communicatie en participatie
- 2.3 Anterieure overeenkomst
- 2.4 Vergunningstraject
- 2.5 Start bouw

03. CONTEXT

- 3.1 Locatie
- 3.2 Historische ontwikkeling
- 3.3 Locatieanalyse
- 3.4 Actuele en toekomstige ontwikkelingen

04. BELEIDSKADER

- 4.1 Omgevingsvisie
- 4.2 Omgevingsplan
- 4.3 Woonvisie
- 4.4 Mobiliteitsvisie
- 4.5 Groene Koers Bunnik

05. RUIMTELIJKE VISIE

- 5.1 Visie

06. RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN

- 6.1 Bouwvolume
- 6.2 Ontsluiting en parkeren
- 6.3 Openbare ruimte en groen
- 6.4 Beeldkwaliteit

07. PROGRAMMA

- 7.1 Woonprogramma
- 7.2 Gezamenlijke huiskamer

08. DUURZAAMHEIDSAMBITIES

- 8.1 Ambitieniveau

09. ONDERZOEKEN RO

- 9.1 Ecologie
- 9.2 Klimaatadaptatie
- 9.3 Geluid door (spoor)wegverkeer
- 9.4 Luchtkwaliteit
- 9.5 Externe veiligheid
- 9.6 Bodemkwaliteit
- 9.7 Niet-Gesprongen Explosieven
- 9.8 Archeologie
- 9.9 Kabels en leidingen
- 9.10 Beheer openbare ruimte
- 9.11 Milieuzonering

BIJLAGEN

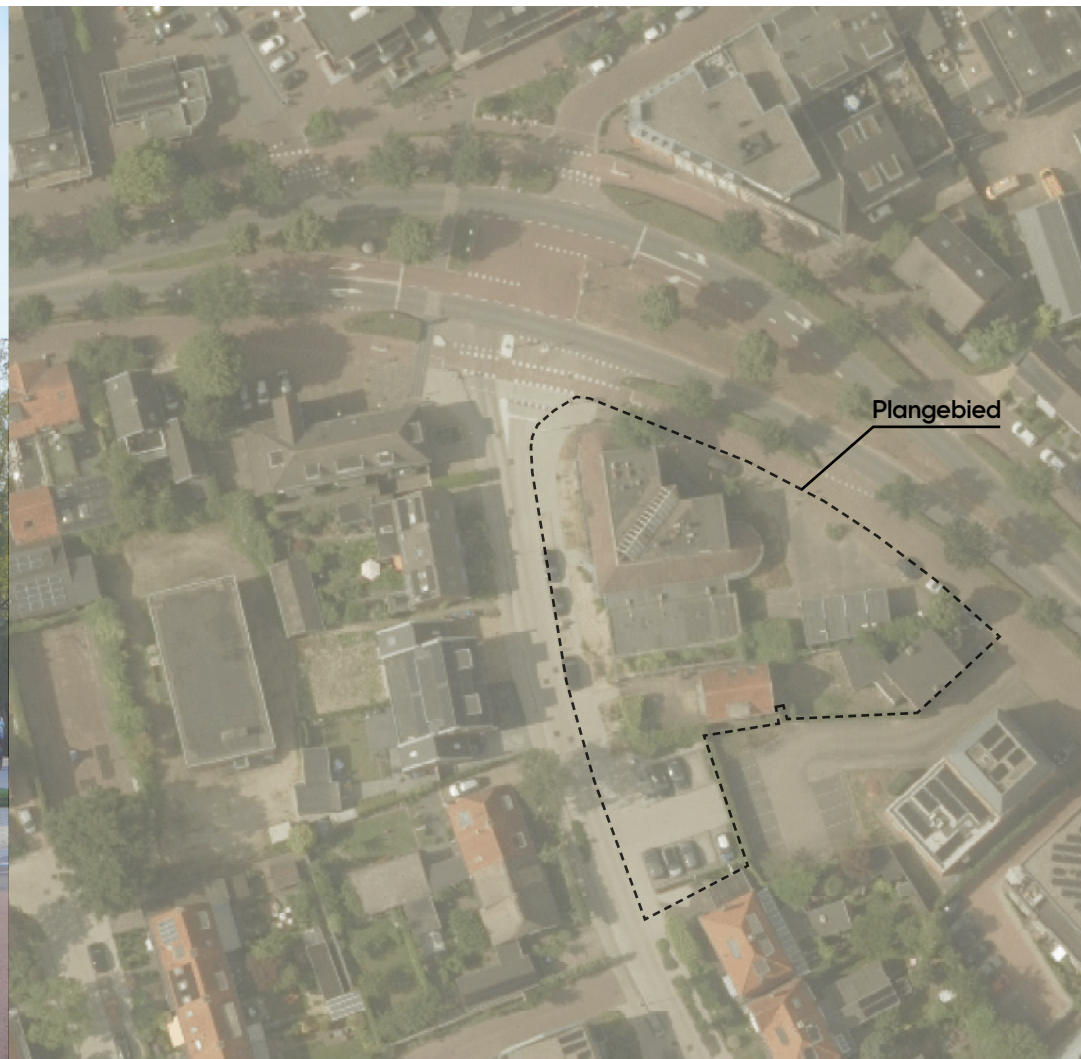
- 1. Participatieverslag
- 2. Notitie duurzaamheidsambities
- 3. Archeologisch onderzoek
- 4. Ecologisch onderzoek
- 5. Bodemonderzoek

01. INLEIDING

Centraal in Bunnik, aan de Stationsweg 59-61 en de Molenweg 5, zijn het voormalige Rabobank kantoor en twee aangrenzende woningen gelegen. Deze gebouwen staan nu al een geruime tijd leeg. Voor deze locatie wordt een ontwikkeling voorgesteld, passend bij de woningbouwopgave en gemeentelijke doelstellingen in Bunnik. De ontwikkeling beoogt het slopen van de bestaande gebouwen en de ontwikkeling van een complex met 40-60 appartementen geschikt voor senioren (waarvan 12-18 sociale huur appartementen).

In deze Nota van Uitgangspunten (NvU) zijn de kaders uiteengezet voor deze locatie, deze vormen het vertrekpunt voor de verdere planuitwerking.





02. PROCES

2.1 Status en doel

Op 26 februari 2026 is er een intentieovereenkomst gesloten tussen de gemeente Bunnik en de initiatiefnemer: Van Baaren Aannemers (één van de grondeigenaren en aannemer). Voor deze ontwikkeling is Red+ de gedelegeerd ontwikkelaar. Hiermee hebben de partijen de intentie uitgesproken om te komen tot deze herontwikkeling en globaal afspraken gemaakt over het proces en de rolverdeling. In de overeenkomst is onder andere afgesproken een Nota van Uitgangspunten (NvU) op te stellen voor het project. In deze NvU (opgesteld door Kokon Architectuur & Stedenbouw) zijn de voorwaarden opgenomen waaronder de ontwikkelaar en gemeente tot een herontwikkeling te komen. De inhoud hiervan is ambtelijk afgestemd met de verschillende relevante beleidsafdelingen. De NvU is vastgesteld door de gemeenteraad op **<datum, 2026>**. Het plan heeft de projectnaam Arrisbrink gekregen, vernoemd naar de brink die hier vroeger was. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het proces richting de realisatie van de Arrisbrink.

2.2 Communicatie en participatie

Stakeholdersoverleg

In aanloop naar de Nota van Uitgangspunten en de verdere planuitwerking heeft overleg plaatsgevonden met diverse stakeholders. Er is afstemming gezocht met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), MooiSticht over de beeldkwaliteit, een quickscan Ruimtelijke Ordening en Milieu (ROM) uitgevoerd door de Omgevingsdienst Utrecht (ODU) en overleg gevoerd met verschillende ambtelijke vakdisciplines. De ontvangen reacties en adviezen zijn in het plan verwerkt.

Participatie

De initiatiefnemer heeft in samenwerking met de gemeente een bewonersavond georganiseerd op 13 april 2026. Deze avond was bedoeld om ideeën en zorgen vanuit de buurt, maar ook van toekomstige bewoners, op te halen. Daarnaast is er in een kleiner comité een klankbordgroepoverleg georganiseerd op 29 april 2026 en op 3 juni 2026. Later in het proces volgt nog een tweede inloopavond. Het resultaat van de participatie kunt u terug vinden in het participatieverslag (bijlage 1). In het overzicht hiernaast zijn de uitkomsten in hoofdlijnen opgenomen. Via de speciaal ingerichte projectwebsite voor deze ontwikkeling is alle informatie met betrekking tot het participatietraject gepubliceerd. Zie <https://www.arrisbrink.nl>

2.3 Anterieure overeenkomst

Voorafgaand aan de ruimtelijke procedure wordt er een anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente Bunnik. Dit betreft het privaatrechtelijke deel van het project. In de overeenkomst worden afspraken gemaakt over het vervolgproces, het uitvoeren van de werkzaamheden en wordt het wettelijke gemeentelijke kostenverhaal geregeld. Daarnaast zullen hierin afspraken gemaakt worden over de grondruil tussen de gemeente, de ontwikkelaar en de woningcorporatie die het sociale

programma in beheer en exploitatie neemt. Het is de intentie van de gemeente dat de grond wordt overgedragen aan de woningcorporatie. Hier worden nadere afspraken over gemaakt.

2.4 Vergunningstraject

Na vaststelling van de NvU door de gemeenteraad en het sluiten van een anterieure overeenkomst, wordt op verzoek van de initiatiefnemer een uitgebreide BOPA-procedure doorlopen. De gemeenteraad heeft in dit proces een rol vanuit het bindend adviesrecht. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.2.

2.5 Start bouw

Nadat de benodigde vergunningen onherroepelijk zijn, kan er gestart worden met bouw- en woonrijp maken van de locatie.



Globale verwachte planning (indicatief)

Participatie

Bij de eerste inloopavond en het klankbordgroepoverleg kwamen de onderstaande zorgen naar voren, hier is in de NvU op de volgende manier rekening mee gehouden:

Parkeren

Op de avonden zijn er vragen gesteld of er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden. Door aan de 'Nota Parkeren 2026' te voldoen wordt dit geborgd.

Verkeer

Tijdens de bijeenkomsten werd de zorg uitgesproken van de ontsluiting van de parkeergarage via de Molenweg. Hier zou meer drukte ontstaan en mogelijke hinder voor omwonenden. In de NvU is het zoekgebied voor de ingang van de parkeergarage gewijzigd naar de Stationsweg. Langs de Molenweg zal de ontsluiting voor langzaamverkeer worden gepositioneerd.

Groen

Vanuit klimaatadaptatie, ecologie en beeldkwaliteit kwam vergroening aan bod. Dit krijgt aandacht in het plan en zal in de verdere uitwerking worden meegenomen.

Geluid

Er werd aandacht gevraagd voor het leefklimaat op deze locatie vanuit het aspect geluid van weg en spoor. In de nadere uitwerking zullen maatregelen t.b.v. geluid met de ODU worden overlegd.

Bouwhoogte

De bouwhoogte in de getoonde schetsen betrof 6 bouwlagen op de kop van het blok. Deze bouwhoogte is teruggebracht naar 5 bouwlagen met een architectonisch accent van 6 lagen op de kop.

Het resultaat van de participatie kunt u terug vinden in het participatieverslag (bijlage 1)

Mobiliteit

Bunnik is nu meer dan de andere kernen op Utrecht georiënteerd. Het is de ambitie van de gemeente om de dorpskern van Bunnik te versterken als compact en levendig voorzieningencentrum. Voor de projectlocatie betekent het dat er aandacht is voor het volgende:

- ✓ Vlakbij het centrum
- ✓ Bushalte om de hoek
- ✓ Loopafstand van het station
- ✓ Op de fiets naar Utrecht



STOMP - principe

Met STOMP zijn de voetgangers en fietsers de belangrijkste spelers in het gebied. De privé auto is pas als laatste aan de beurt. Wij richten het gebied dus in met oog op langzaam verkeer en OV.

www.arrisbrink.nl

Beeldkwaliteitsplan

We hebben eerst gekeken naar de omgeving en wat we daar zien:



Wat vindt u passen in de omgeving?



Kleur en materiaal gebruik

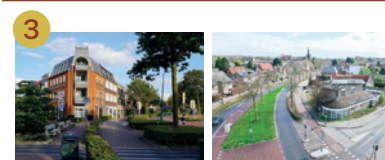
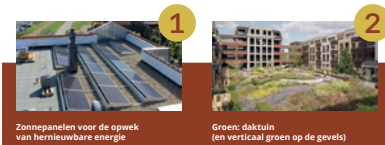


Atwerking



Duurzaamheid

Duurzaamheid is belangrijk bij elke nieuwe ontwikkeling. We houden in dit project rekening met:



- Vanuit elke woning zijn drie bomen te zien
- 30% van de wijk is bedekt met groen (inclusief boomkronen, openbaar en particulier groen)
- Vanuit elke woning is op 300 meter afstand een (verkoelende) verblijfsplek

www.arrisbrink.nl

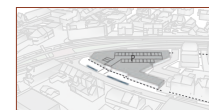
Woningen

De gemeente legt de focus op het creëren van een breder woningaanbod met een sterke nadruk op betaalbaarheid. Dit is ook zo opgenomen in de Visie op Wonen 2024-2027.

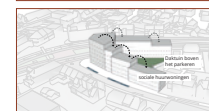
Woningmix | 40-60 appartementen

- 30% sociale huur
- 40% betaalbaar tot €420.000
- 10% betaalbaar tot NHG Grens
- 20% vrije sector (huur of koop)

- ✓ Betaalbaar
- ✓ Compact bouwen
- ✓ Geschikt voor senioren
- ✓ Centrale ligging
- ✓ Passend bij de omgeving
- ✓ Gelijkvloers



De nieuwbouw volgt het straatprofiel, in het binnengebied is ook ruimte voor parkeren.



Voorstel: trapsgewijs gebouw met het hoogste punt richting het kruispunt.

www.arrisbrink.nl



Foto's participatiebijeenkomst 13 april 2026

Impressie van de panelen participatiebijeenkomst 13 april 2026

03. CONTEXT

3.1 Locatie

Bereikbaarheid

Het plangebied is centraal gelegen in het dorpshart van Bunnik. De locatie is per OV goed bereikbaar en ligt op een korte loop- en fietsafstand van het Station Bunnik en de naastgelegen bushalte Bunnik-Centrum. Voorzieningen van het centrum zijn allen op loopafstand bereikbaar evenals de Kromme Rijn: een groengebied met onder andere een recreatieve functie.

Ruimtelijke opbouw

De ontwikkeling is gelegen aan het kruispunt van de Provincialeweg, de Stationsweg, de Molenweg en de Dorpsstraat. Aan de hoeken van het kruispunt staan 5 verschillende volumes met een relatief grotere korrelgrootte, volume en/of bouwhoogte dan de omgeving. Aan de overzijde van het plangebied, Stationsweg 31-47, is hier een schaalvergroting ingezet door middel van een beeldbepalend gebouw. Daarmee wordt de toon gezet voor de herontwikkeling van de overige hoeken van het kruispunt, waaronder het plangebied. De bebouwing rondom het kruispunt heeft een versnipperd karakter. Hier ontbreekt samenhang aan weerszijden van het plein. Doordat de maat en schaal van de achterliggende bebouwing kleiner is bouwt de dichtheid zich op richting de kruising.

Plangebied

Het plangebied bestaat uit het voormalige bankgebouw en de twee naastgelegen vrijstaande woningen aan de Stationsweg 59-61 en de Molenweg 5. In de planvorming wordt ook het aangrenzende terrein van de gemeente aan de Molenweg meegenomen. Hierover worden in de anterieure overeenkomst afspraken opgesteld. In deze afspraken is ook een rol weggelegd voor de woningcorporatie welke het sociale programma voor haar rekening neemt.



Plangebied in de context



Kromme Rijn



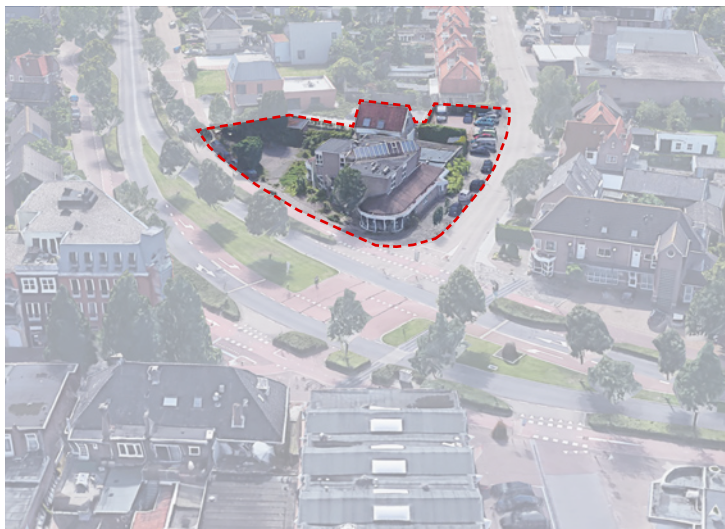
Dorpsstraat



Provincialeweg/Stationsweg



Molenweg



Bestaande situatie - luchtfoto



Bestaande situatie - foto



Bestaande situatie in kaart

3.2 Historische ontwikkeling

Oorsprong Bunnik

De nederzetting Bunnik is ontstaan uit bebouwing langs enkele wegen die op de eng bij de Kromme Rijn samenkwamen en het gebied in brinken onderverdeelde. In de late middeleeuwen waren er 3 brinken in Bunnik. Een brink was oorspronkelijk een gemeenschappelijke verzamel- of weideplaats voor vee, gelegen aan een kruispunt van wegen, omringd door boerderijen. Later krijgt de brink meer de functie van dorpsplein, waar markten of feesten gehouden worden. Rond de brink komen naast boerderijen en de kerk meer dorpse gebouwen als een café, raadhuis en school.

De Arrisbrink

De Arrisbrink was een groot rechthoekig terrein begrensd door de Molenweg, Smalleweg en Dorpsstraat. Door de jaren is de leesbaarheid van de brink in haar oorspronkelijke vorm verloren gegaan door

privatisering, bebouwing en het doortrekken van de Stationsweg.

Hoofdwegen

Van oudsher was de Dorpsstraat de belangrijkste straat in Bunnik. Door de komst van Provincialeweg is dit veranderd en wordt de dorpsstraat opgebroken in de Dorpsstraat en de Molenweg. Hierdoor is een knooppunt van twee verschillende verkeersaders ontstaan met rondom verschillende ruimtelijke ontwikkelingen.

Ontwikkellocatie

Het plangebied was oorspronkelijk onderdeel van de Arrisbrink. Sinds ca. 1800 heeft hier een woonhuis gestaan, later is deze in functie gewijzigd tot levensmiddelenzaak. Voor de ontwikkeling van het Rabobank kantoor (1984) is dit voormalige woonhuis gesloopt. Dit kantoor is in 2016 leeg komen te staan en biedt nu de kans voor een herontwikkeling. Het toevoegen van woningen in een compact beeldbepalend gebouw zal een nieuwe impuls voor de ontwikkeling van het dorpshart van Bunnik geven.



1800 - Arrisbrink (impressie)



1800 - Woonhuis, Molenweg 1



Functieverandering tot levensmiddelenzaak



tot 1935 - agrarisch gebruik oosten Molenweg



1984 - Nieuwbouw kantoor Rabobank



2025 - Ontwikkellocatie, leegstand

- Plangebied
- Brinken



1860



1970



1960



2022

3.3 Locatieanalyse

Binnen en rondom het plangebied zijn de aandachtspunten te benoemen:

- gefragmenteerde openbare ruimte;
- veel parkeerplaatsen op straat;
- een heldere afbakening van het plein ontbreekt;
- samenhang van de bebouwing aan weerszijden van het kruispunt ontbreekt;
- barrièrewerking infrastructuur (Stationsweg - Provincialeweg);
- smalle trottoirs;
- de historische Arrisbrink is niet meer herkenbaar.
- Op het huidige perceel is veel verharding aanwezig en weinig groen.



Aandachtspunten in de omgeving van het plangebied

3.4 Actuele en toekomstige ontwikkelingen

Bunnik ondergaat een verandering door verschillende ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en transformatie. Een centrale rol hierin wordt gevormd door het dorpshart en de Ontwikkeling Stationsomgeving. Het dorpshart vormt het historische centrum van Bunnik, hier bevinden zich veel voorzieningen. Daarnaast is het dorpshart belangrijk voor de identiteit van Bunnik. De ontwikkelingen aan de Molenweg 22-26 en Stationsweg 31-47 hebben de nieuwe impuls aan het dorpshart ingezet. De ontwikkeling aan de Stationsweg 31-47 introduceert een trapsgewijze opbouw met een accent aan het kruispunt met een zorgvuldige aansluiting aan de hoeken. De ontwikkeling van het project Arrisbrink sluit hier goed bij aan.

Aan de andere zijde van Bunnik wordt tevens gewerkt aan de ontwikkeling van woningbouw en andere functies. Zo is hier recent een appartementencomplex gerealiseerd aan de Van Zijldreef 14-108 (herontwikkeling kantoorlocatie Rijnhaeghe). Verder zal de Stationsomgeving ontwikkeld worden tot een compacte woonwijk, gemengd met andere (werk)functies. In deze ontwikkeling wordt voorgesorteerd op de verwachte groei in inwoners en vraag naar voorzieningen. De bouwhoogte in de Stationsomgeving varieert tussen de 3 en 6 bouwlagen met een aantal hoogteaccenten van 8 of 9 bouwlagen. Dit nieuwe gebied zal in relatie staan met het dorpshart van Bunnik waar ontwikkelingen in maat en schaal tevens een transformatie ondergaan.



Stationsweg 31-47 (opgeleverd: 2005)



Van Zijldreef 14-108 (opgeleverd: 2022)



Molenweg 22-26 (opgeleverd: 2021)



Actuele en toekomstige ontwikkelingen in kaart



Ontwikkeling Stationsomgeving Bunnik

04. BELEIDSKADER

4.1 Omgevingsvisie

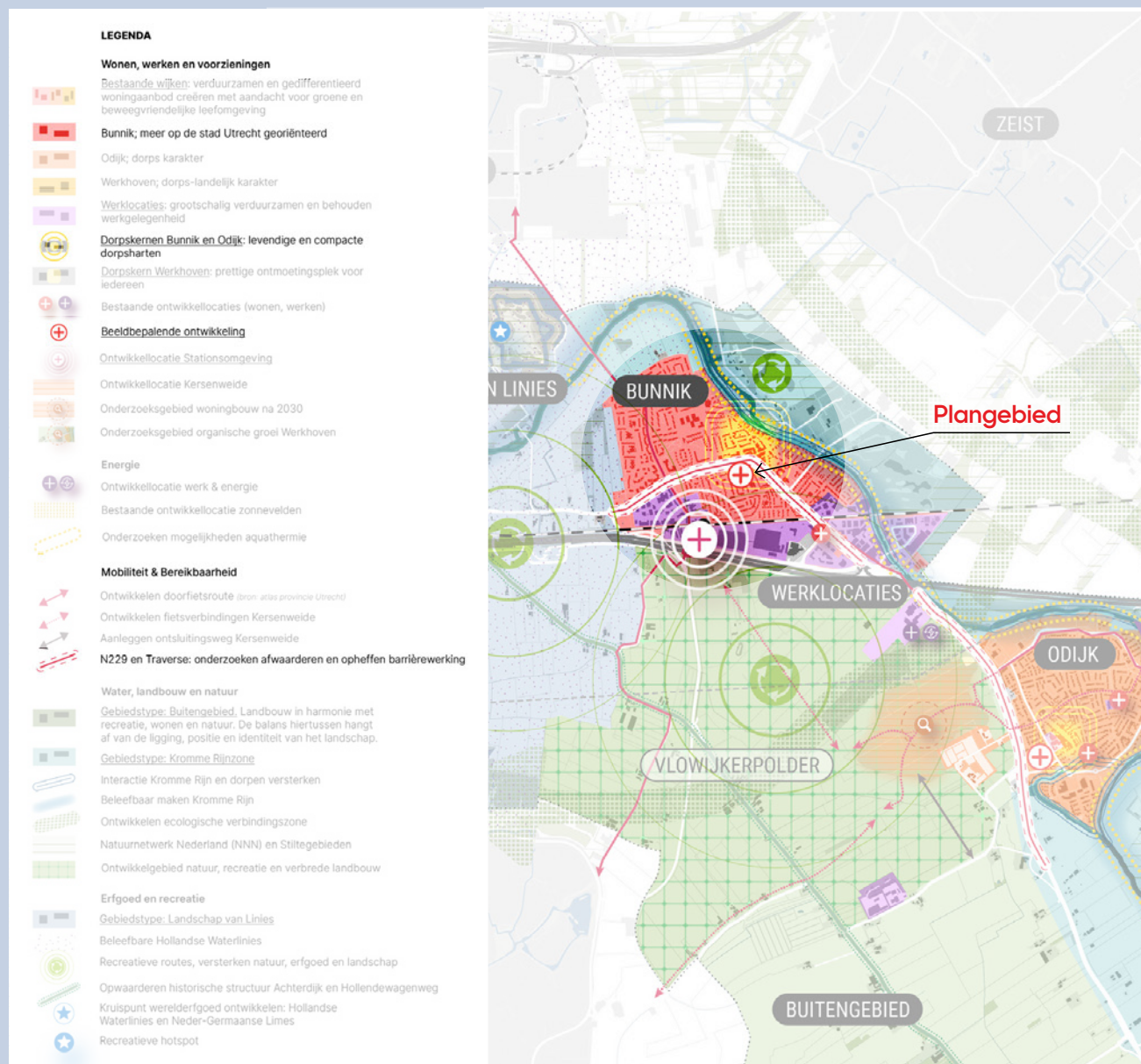
Op 2 oktober 2025 is de Omgevingsvisie Bunnik 2040 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente Bunnik heeft in de Omgevingsvisie de ambitie gesteld om het dorpshart van Bunnik te versterken als compact en levendig voorzieningencentrum. Bunnik is daarin meer dan de andere kernen op Utrecht georiënteerd. Voor het plangebied betekent het dat er aandacht is voor het volgende:

- Realisatie van een beeldbepalende ontwikkeling;
- Het opheffen van de barrièrewerking van de N229 en Traverse (Stationsweg - Provincialeweg)

4.2 Omgevingsplan

Voor deze planontwikkeling geldt het bestemmingsplan 'Dorp Bunnik 2012'. Dit bestemmingsplan is sinds 1 januari 2024 automatisch onderdeel van het (tijdelijk deel van het) omgevingsplan van de gemeente. Deze ontwikkeling past niet binnen de (afwijkingen) mogelijkheden van het geldende omgevingsplan. Om het project mogelijk te maken is het nodig om een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit procedure te doorlopen.

Binnen deze NvU wordt een uiteenzetting gegeven over de visie en randvoorwaarden voor een ontwikkeling van het plangebied. Hiermee kan worden afgeweken van het omgevingsplan met een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA). Door aan te sluiten bij de uitgangspunten van de NvU kan worden onderbouwd of een plan overeenkomt met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit is van belang voor de toetsingsgronden van een te doorlopen vergunningsprocedure.



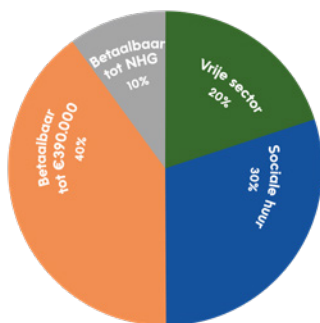
Visiekaart - Omgevingsvisie Bunnik 2040

Indien de uitgebreide procedure wordt toegepast moet het bevoegd gezag (het college van Burgemeester en wethouders) binnen zes maanden na ontvangst van de aanvraag beslissen. Daarnaast heeft de gemeenteraad in dit proces een rol vanuit het bindend adviesrecht. Het is mogelijk om dit termijn eenmalig te verlengen met 6 weken. Het verschil met de reguliere procedure is dat bij deze uitgebreide procedure eerst een zienswijzetermijn doorlopen wordt van 6 weken waarin eenieder zienswijzen kan indienen op de ontwerp omgevingsvergunning en de onderbouwing daarvan. Na beoordeling van de zienswijzen wordt een besluit genomen over de aanvraag. Daarna is er de mogelijkheid tot alleen beroep en hoger beroep tegen de verleende omgevingsvergunning.

4.3 Woonvisie

In de gemeente Bunnik is veel vraag naar betaalbare woningen. In de 'Visie op Wonen 2024-2027' is een bouwprogramma opgenomen waarin de volgende verdeling is opgenomen:

- 30% sociale huur
- 40% betaalbaar
- 10% betaalbaar tot de NHG grens
- 20% vrije sector (huur of koop)



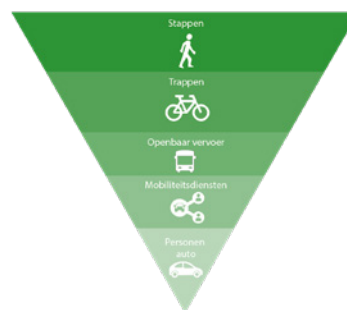
Bouwprogramma gemeente Bunnik - Visie op Wonen 2024-2027

Daarnaast bestaat er een grote behoefte in Bunnik aan passende seniorenwoningen en wordt ingezet op meer (zorggeschikte) nultredenwoningen. Onder ouderen bestaat de vraag naar woningen met ruimte voor ontmoeting. Voor deze ontwikkeling zijn seniorenwoningen o.a. geschikt gezien de ligging nabij voorzieningen. Deze behoefte blijkt uit de Woonvisie, daarnaast komt dit ook naar voren uit het participatietraject (zie het participatieverslag, bijlage 1).

In de woonvisie wordt tevens de noodzaak van compact bouwen benoemd om het toevoegen van voldoende woningen mogelijk te maken met een kans om meer kwaliteit toe te voegen aan de woningbouwlocaties.

4.4 Mobiliteitsvisie

Het STOMP-principe (Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Mobiliteitsdiensten-personenauto) vormt de basis van het mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in de 'Programma Mobiliteit'.



STOMP-principe - Programma Mobiliteit, 2025

Voetgangers

In het 'Programma Mobiliteit' is de omgeving van het plangebied aangeduid als een gebied waar de voetganger prioriteit heeft. Voor het kruispunt Molenweg - Dorpsstraat / Stationsweg - Provincialeweg geldt dat er een uitdaging ligt om de barrièrewerking op te heffen en de voetganger meer ruimte te geven. Dit wordt beschreven in de 'Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik'.

Fietsverkeer

In de 'Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik' wordt de ambitie beschreven voor een doorfietsroute aan de noordzijde van de Stationsweg - Provincialeweg (over de ventweg). Dit maakt dat het plangebied goed ontsloten zal zijn voor de fietser.

In de 'Nota Parkeren 2026' is het volgende opgenomen: Voor fietsparkeren geldt dat altijd de CROW richtlijnen worden gevolgd. Dit is de leidraad fietsparkeren vanuit het CROW. De kencijfers voor fietsparkeren zijn in ontwikkeling en veranderen snel. Voor fietsparkeren wordt verwezen naar de meest actuele kencijfers uit het CROW (fietsparkeerkerncijfers 2025).

Openbaar vervoer

Het plangebied is per OV goed bereikbaar, op een korte loop- en fietsafstand tot het Station Bunnik en de naastgelegen bushalte Bunnik-Centrum. Voor beide is in het 'Programma Mobiliteit' de ambitie gesteld dat deze als mobiliteitshub zullen fungeren.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor deze ontwikkeling is vastgelegd in de 'Nota parkeren 2026'. Het plangebied valt binnen de gebiedsindeling 'Bunnik-Centrum'. Het gebied kent een relatief hoge dichtheid van woningen, nabij voorzieningen.

Deelauto's

Deelmobiliteit helpt om het autobezit in de toekomst te verlagen. Dit kan bestaan uit deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. In de 'Nota parkeren 2026' is een verplichting voor deelauto's opgenomen voor woningbouwprojecten met meer dan 30 woningen. In het programma Mobiliteit is als uitgangspunt opgenomen van minimaal 1 deelauto per 20 woningen. Er geldt een verplichting voor de initiatiefnemer van een duidelijk plan waaruit de langjarige beschikbaarheid van deelauto's blijkt die de vervanging van reguliere parkeerplaatsen voor deelauto's rechtvaardigt. Daarbij vervangt één deelauto zes reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de vereiste parkeernorm voor woningen mogelijk.

Laadpalen

In het Programma Mobiliteit wordt aandacht gevraagd voor voldoende laadcapaciteit voor elektrische voertuigen bij nieuwe ontwikkelingen.

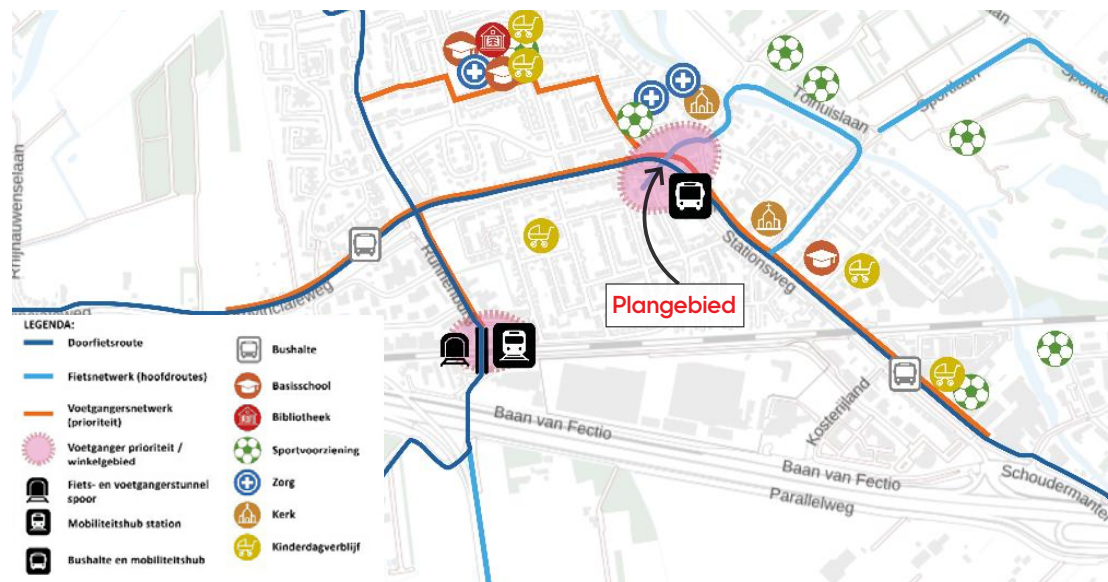
4.5 Groene Koers Bunnik

De gemeente streeft ernaar om het groen te behouden, versterken, en waar mogelijk ontwikkelen. De algemene eisen die gelden op het gebied van groen zijn vastgelegd in de 'Groene Koers Bunnik 2024-2040'. Het gaat om de volgende normen voor groen³:

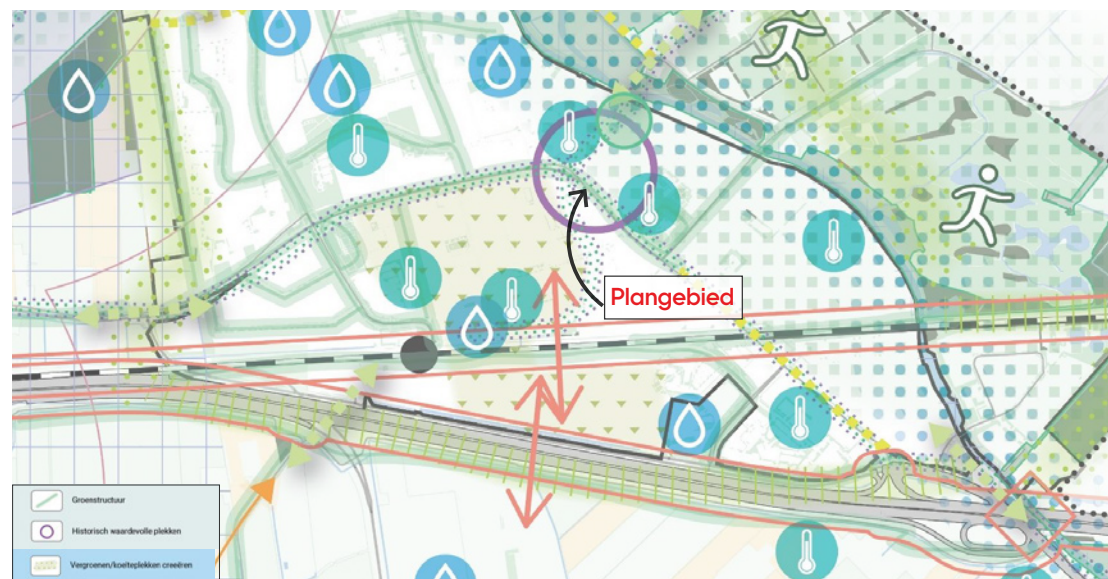
- 3/30/300 groennorm^{1,2}
- 75 m² openbaar groen per woning bij nieuwbouwprojecten



3/30/300 groennorm - Groene Koers Bunnik 2024-2040



Visiekaart - Programma Mobiliteit, 2025



Groenstructuurkaart - Groene Koers Bunnik 2024-2040

- Het bestaande boomkroonoppervlak op het terrein blijft behouden en wordt, indien behoud niet mogelijk is, op het terrein gecompenseerd door nieuwe aanplant²

¹ Vanuit elke woning zijn 3 bomen te zien; 30% van de wijk is bedekt met groen (inclusief omvang van boomkronen, openbaar en particulier groen) en vanuit elke woning is er op 300 meter afstand een (verkoelende) verblijfsplek.

² De 3-30-300-norm komt ook terug in het duurzaamheidsweb dat uitwerking geeft aan het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. Het behoud van het boomkroonoppervlak is wettelijk vastgelegd in de Europese Natuurherstelverordening (artikel 8), en heeft tevens een positieve invloed op het tegengaan van hittestress, dat voor ouderen van groot belang is.

³ De ambitie voor deze ontwikkeling met betrekking tot deze groennormen is nader besproken in de ambitiewebsessie, zie hiervoor hoofdstuk 8.

Verder gelden o.a. de volgende uitgangspunten:

- Bij het werken in de buitenruimte (bij (her) inrichting, beheer en onderhoud) geldt de Wet Natuurbescherming (per 1 januari 2024 opgenomen in de Omgevingswet).
- Gemeente Bunnik maakt gebruik van Handboek Bomen, voor randvoorwaarden voor onderzoek, beheer, groeiplaatsen en werken rondom bomen. Voor specifiekere uitwerking geldt de LIOR.
- Voorafgaand aan werkzaamheden nabij bomen wordt een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd, waarmee de gemeente Bunnik de ingreep kan toetsen.
- In steden mag de natuur en het aantal niet verminderen, dit is vastgelegd in de natuurherstelverordening.

Het plangebied is gelegen langs de Groene Hoofdstructuur van de gemeente. De Provincialeweg/ Stationsweg en Molenweg vallen hieronder. Het uitgangspunt daarvoor betreft het behouden, versterken of ontwikkelen van alle groenonderdelen (bomen, hagen, plantsoen) van deze structuur. Daarbij is aandacht vereist voor het volgende:

- De bebouwing dient op voldoende afstand te zijn van de bomen, gebaseerd op het uiteindelijke kroonoppervlak. De invloed van de bebouwing en de werkzaamheden op de bomen dient te worden vastgelegd via een Boom Effect Analyse (BEA) conform het Handboek Bomen (2022).
- Bij de werkzaamheden en het inrichtingsplan wordt rekening gehouden met aanwezige beschermde soorten, conform de geldende natuurwetgeving, het Soorten Management Plan (SMP) van Bunnik en een ecologische quickscan. Daarnaast zullen er maatregelen genomen moeten worden ten aanzien van natuurvriendelijk bouwen.

4.6 Inrichting openbare ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). In aanvulling op het LIOR is er ook aandacht voor routestructuren voor mindervaliden en slechtzienden. Dit mede gelet op de doelgroep senioren bij deze ontwikkeling.

05. RUIMTELIJKE VISIE

5.1 Visie

De ontwikkeling van het project Arrisbrink sluit aan bij de doelstellingen van de gemeente Bunnik zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Bunnik 2040. Centraal staat de ambitie van de gemeente om het dorpshart van Bunnik te versterken als compact en levendig voorzieningencentrum. Dit gebied is goed ontsloten met de bushalte Bunnik-Centrum en op korte loop- en fietsafstand van het Station Bunnik.

Langs de Traverse (Provincialeweg - Stationsweg) vormt zich een kralensnoer aan accenten in de bebouwing. De accenten rond het kruispunt van het dorpshart maken hier onderdeel van uit en zijn beeldbepalend voor Bunnik. Het dorpshart zal in relatie staan met de te ontwikkelen Stationsomgeving van Bunnik waar ontwikkelingen in maat en schaal tevens een transformatie ondergaan.

In het 'Programma Mobiliteit' heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om de barrièrewerking van de Traverse op te heffen en de voetganger hier meer ruimte te geven. Aansluitend bij de voorzieningen in het centrum van Bunnik kan zich hier in de toekomst een nieuw centraal plein vormen. Minder infrastructuur en minder verharding schept vervolgens kansen voor vergroening op deze plek. Dit sluit tevens aan bij de ambities uit de 'Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik'.

De ontwikkeling van de Arrisbrink sluit aan op de verdichting in het dorpshart en de toekomstige ontwikkeling van het kruispunt. De beoogde doelgroep bestaat uit senioren. Dit past goed bij deze locatie dicht bij de voorzieningen.

Het nieuwe volume accentueert de centrumlocatie met het hoogste punt langs de centrumroute. De



Ruimtelijke visiekaart

ontwikkeling sluit daarmee aan op de recente nieuwbouw aan de overzijde op de Stationsweg 31-47. Gezamenlijk vormt dit een aanzet van het plein waar ruimte is voor meer markante bebouwing op de hoeken.

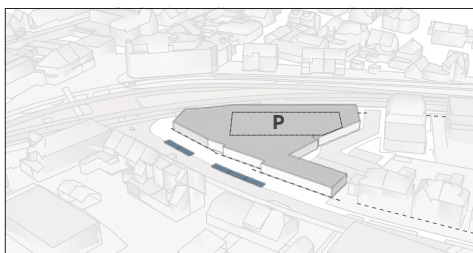
De verdichting op deze plek sluit aan bij de bebouwing in de omgeving doordat deze de roolijnen van het bestaande straatprofiel volgt en zo de hoek afrond. Daarnaast bouwt het volume af richting de omliggende bebouwing. Dit zorgt voor samenhang en een natuurlijke overgang van de wat meer 'dorpse' Molenweg richting het toekomstige centrale plein van het dorps hart Bunnik. Door de bovenste bouwlaag in een kap uit te voeren worden de overgangen in volume verder verzacht.

In het binnengebied van de ontwikkeling ontstaat ruimte voor gebouwde parkeerplaatsen op het maaiveld. Minder parkeerplaatsen op straat schept mogelijkheden voor vergroening van het straatprofiel en op het dak van de parkeergarage ontstaat ruimte voor een groene daktuin voor bewoners. De ontsluiting voor langzaamverkeer (entree voor woningen en voor fietsparkeren) wordt beoogd langs de Molenweg (een woonstraat met een rustig karakter) en de ontsluiting van het autoverkeer wordt beoogd bij voorkeur aan de Stationsweg. Afhankelijk van de nadere uitwerking zou dit ook als alternatief via de Molenweg kunnen verlopen.

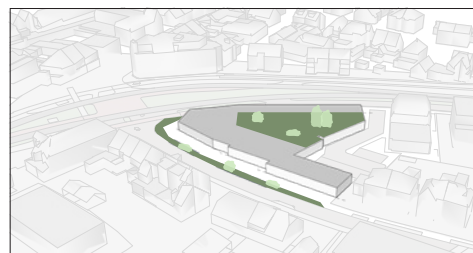
* Herkenningpunten dorps hart Bunnik



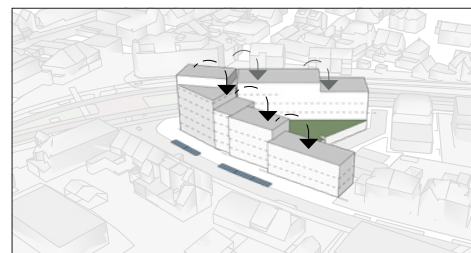
Accentueren van het kruispunt



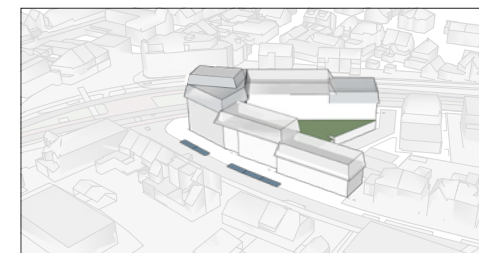
Volgen roolijnen, parkeren in het binnengebied



Groen profiel en en groen daktuin



Massa afbouwen vanaf het kruispunt



Kaplaag verzacht overgangen

06. RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN

6.1 Bouwvolume

Bij deze ontwikkeling wordt ingezet op een hogere dichtheid aansluitend bij het gemeentelijke uitgangspunt van compact bouwen in het dorpshart.

Bouwhoogte

Het volume presenteert zich met 5 woonlagen met een maximale bouwhoogte van 19 meter en een architectonisch accent aan het kruispunt. De bouwhoogte bouwt af richting beide uiteinden tot 3 en maximaal 4 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 10,5-13,5 meter. Het binnenterrein kan volledig bebouwd worden met een volume van 1 bouwlaag (maximaal 4,5 meter). Daarmee wordt ingezet op een afgedekte parkeerkoffer, met daarbovenop een daktuin. Zo ontstaat er licht, lucht en ruimte in het binnenterrein en voldoende daglichttoetreding voor de te realiseren woningen.

Rooilijnen

De ontwikkeling volgt de rooilijnen van de bestaande bebouwing in beide straten. Om de hoek te accentueren maakt de rooilijn een kleine sprong naar voren ten opzichte van de naastgelegen bebouwing. Waarbij rekening gehouden wordt met voldoende ruimte op het trottoir voor een vrije doorloop, vergroening en langspaarkeerplaatsen.



Impressie Stationsweg (schematisch)



Impressie Molenweg (schematisch)

Legenda

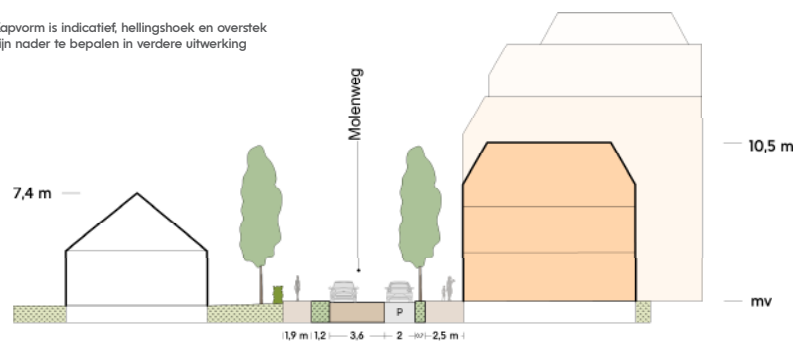
- Plangebied
- Uiterste rooilijn
- 16 m Maximale bouwhoogte
- * Hoekaccent in massa en/of architectuur
- Groene daktuin
- Zoekgebied ontmoetingsruimte - plint begane grond
- ▷ Centrale entree woningen (indicatief)
- ↑ ↓ Zoekgebied entree in pandige autoparkeerplaatsen
- ↑ ↓ Zoekgebied entree in pandige fietsparkeerplaatsen
- Groen (excl. inrit, oversteek en parkeerplaatsen)
- Mogelijke positie nieuwe bomen (indicatief, afweging op technische en financiële haalbaarheid)
- Bestaande bomen
- 2.5m Trottoir (met minimale vrije doorloop)
- P Langsparkeerstrook
- P Parkeergarage in het bouwblok

Ondergrondse afvalcontainers worden langs de Molenweg geplaatst conform LIOR (exacte locatie ntb)



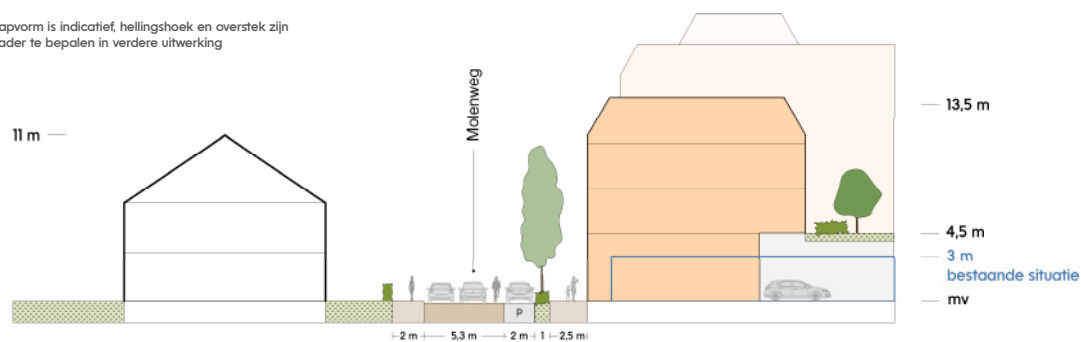
Ruimtelijke randvoorwaardenkaart

Kapvorm is indicatief, hellingshoek en overstek zijn nader te bepalen in verdere uitwerking



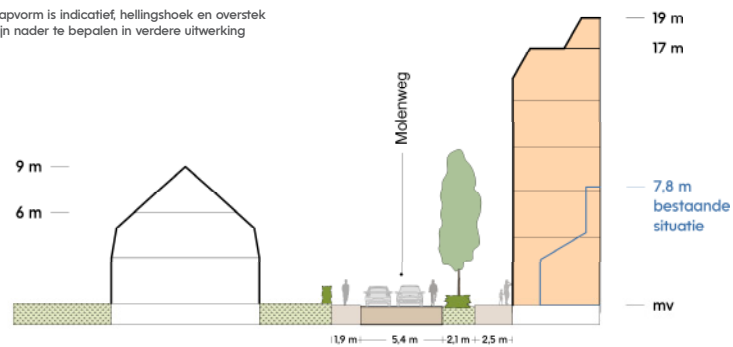
Profiel A-A'

Kapvorm is indicatief, hellingshoek en overstek zijn nader te bepalen in verdere uitwerking



Profiel B-B'

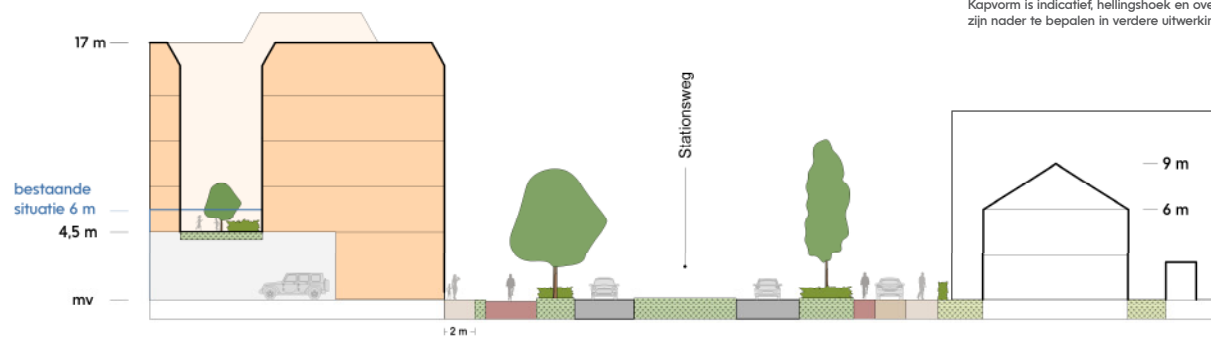
Kapvorm is indicatief, hellingshoek en overstek zijn nader te bepalen in verdere uitwerking



Profiel C-C'

Straatprofielen

Kapvorm is indicatief, hellingshoek en overstek zijn nader te bepalen in verdere uitwerking



Profiel D-D'



6.2 Ontsluiting en parkeren

De beoogde ontwikkeling heeft een centrale ligging in het centrum van Bunnik aan het kruispunt van de Provincialeweg / Stationsweg (N411), de Dorpsstraat en de Molenweg. Per OV goed bereikbaar op een korte loop- en fietsafstand tot het Station Bunnik en de naastgelegen bushalte Bunnik-Centrum. Voorzieningen van het centrum zijn allen op loopafstand bereikbaar evenals de Kromme Rijn, een groengebied met o.a. een recreatieve functie. Alle essentiële dagelijkse voorzieningen zijn binnen 10 minuten te bereiken te voet of per fiets.

Voetganger

In het Programma Mobiliteit is de ambitie uitgesproken om voetgangers in en rondom het plangebied prioriteit te geven ten opzichte van andere modaliteiten. De belangrijkste looproute is gelegen aan de westzijde van de Molenweg - Dorpsstraat, via deze route is de toegang tot de Dorpsstraat en het buitengebied (Kromme Rijn en omgeving) en het station Bunnik te bereiken. Aan deze zijde is in de bestaande situatie een oversteek gerealiseerd over de Provincialeweg. Het kruispunt is in de huidige situatie wel veilig, maar vormt wel een barrière voor de voetganger. Vanuit de doelgroep senioren hier zal aandacht zijn voor routestructuren voor mindervaliden (rollators, scootmobielen) en slechtzienden (gridpaden). Voorsortierend op een toekomstige herinrichting van het plein zullen beide zijden van de Molenweg in de toekomst een belangrijke looproute vormen van het dorpshart richting het station van Bunnik en andersom. De route langs de Molenweg betreft een voetgangersroute waar naar verwachting de meeste intensiteit vanuit zal gaan i.v.m. de route naar het station en de positie van de woningentrees aan deze zijde. Hier wordt uitgegaan van een trottoir met een minimale

breedte van 2,5 meter conform "Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)". Rondom de beoogde ontwikkeling is een goed toegankelijk en breed trottoir van belang voor een goede toegang naar de woningen. Gezien de beperkte ruimte, is het aan de noordzijde (langs de Stationsweg) mogelijk om een trottoir van minimaal 2 meter te realiseren. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie waar het trottoir een breedte heeft van ca. 1,7 meter.

Rolatorstalling / Scootmobielplaats

Gezien de doelgroep van senioren voor deze ontwikkeling is het van belang om een goed toegankelijke ruimte en oplaadplaats voor scootmobielen en rolators in te passen.

Fietser

Het plangebied is goed ontsloten door middel van fietsverbindingen. De doorgaande fietsverbinding naar Odijk en Utrecht is aan de overzijde van het kruispunt gelegen. Via de Molenweg is het station Bunnik te bereiken en via de Dorpsstraat de Kromme Rijn. Om het gebruik van de fiets toegankelijk en aantrekkelijk te maken is het van belang een inpandige stallingsruimte met oplaadfaciliteiten in te passen voor bewoners. De entree van de inpandige fietsenberging voor deze ontwikkeling zal te bereiken zijn via de Molenweg. Daarnaast zullen er ook fietsnietjes gerealiseerd worden voor bezoekers nabij de woningentree.

Openbaar vervoer

Het plangebied is goed ontsloten met het openbaar vervoer. Binnen een paar minuten loopafstand is de bushalte Bunnik-Centrum te bereiken. Daarnaast is het station Bunnik binnen een loop- en fietsafstand van 5 -10 minuten te bereiken.

Autoverkeer en parkeren

De locatie is goed bereikbaar voor autoverkeer

via de gebiedsontsluitingsweg N411 en de snelweg (A12). De autoparkeerplaatsen worden grotendeels gerealiseerd in een private parkeergarage binnen het bouwblok. Deze parkeerplaatsen op het maaiveld worden overdekt gerealiseerd met een daktuin daarboven. De parkeergarage is bij voorkeur bereikbaar via de Stationsweg (zo wordt het karakter van de Molenweg als een rustige woonstraat behouden). Nader verkeerskundig onderzoek zal inzicht moeten geven in de verkeersbewegingen en de verkeersveiligheid. Daarbij is het van belang dat er rekening gehouden wordt met de toekomstige herinrichting van het kruispunt. Mocht de entree van de parkeergarage technisch niet haalbaar zijn aan de Stationsweg, dan zal onderzocht worden of deze aan de Molenweg gepositioneerd kan worden. Overige parkeerplaatsen worden als langsparkeren uitgevoerd op straat langs de Molenweg en de ventweg ten zuiden van de Stationsweg. Het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen wordt gebaseerd op de gemeentelijke parkeernorm vastgelegd in de 'Nota Parkeren 2026'. Het plangebied valt binnen de gebiedsindeling 'Bunnik-Centrum'.

Deelauto's

Voor deze ontwikkeling wordt uitgegaan van 2-3 deelauto's. Dit zal nader onderzocht moeten worden aan de hand van het aantal te realiseren woningen en de behoefte onder de nieuwe bewoners. De initiatiefnemer spant zich in om het gebruik van deelauto's te stimuleren onder de nieuwe bewoners. Het uitgangspunt is dat de deelauto's beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste bewoners hun woning betrekken. Daarbij zal in overleg met de aanbieder een optie onderzocht worden om een (tijdelijk) kortingsabonnement voor bewoners af te spreken. Het is wenselijk om de aanbieder en de plaatsing van deelauto's af te stemmen op ontwikkelingen in de omgeving.

Laadpalen

In de ontwikkeling zal de infrastructuur voor het opladen van elektrische auto's worden gefaciliteerd. Daarbij is aandacht voor een goede bereikbaarheid en beschikbaarheid in het openbaar gebied en in de private parkeergarage.

Afvaldiensten

De ondergrondse afvalcontainers (ORAC's) die aan de Molenweg zijn gelegen staan ten dienste van het plangebied en de ontwikkeling Molenweg 22-26. Het betreft de afvalstromen restafval, papier & karton en glas. De nieuwe ontwikkeling in het plangebied maakt dat de bestaande ORAC's verplaatst zullen moeten worden. Daarnaast zal een nieuwe container voor Groente-, Fruit- en Tuinafval (GFT) geplaatst moeten worden. Om deze containers toegankelijk te houden voor beide ontwikkelingen en goed bereikbaar voor de afvaldiensten is de meest voor de hand liggende locatie langs de Molenweg. De kabels en leidingen ter plaatse van de parkeerstrook zijn hier een beperkende factor. De exacte positionering van de ORAC's wordt in afstemming met de afvaldiensten Reinigingsbedrijf Midden Nederland (RMN) en de gemeente gekozen. Daarbij zal o.a. rekening gehouden moeten worden met de locatiecriteria van het RMN en het LIOR. Daarbij zijn o.a. loopafstanden, voldoende vrije doorloop op het trottoir, de afstand tot bebouwing en bomen, de positie van kabels en leidingen en bestaande groenstructuren van belang. Deze containers worden (bij voorkeur) niet voor de ingang van het complex geplaatst.

Nood- en hulpdiensten

In de verdere planvorming zal rekening gehouden moeten worden met de bereikbaarheid van de woningen en opstelruimte voor de nood- en hulpdiensten.

Legenda

- Plangebied
- Uiterste rooilijn
- Bebouwing
- ▷ Centrale entree woningen (indicatief)
- ↕ Zoekgebied entree in pandige autoparkeerplaatsen
- ↕ Zoekgebied entree in pandige fietsparkeerplaatsen
- Voetgangersgebied
- P Langspaarkeerstrook
- D Deelauto's (n.t.b.)
- P Parkeergarage in het bouwblok
- ↕ In pandige fietsenberging
- Bus Bushalte Bunnik-Centrum
- Route richting station Bunnik
- Rijrichting
- 30 Snelheidsregime
- Doorgaand verkeer
- Doorgaande fietsroute
- Fietsroute
- Parkeerroute
- Looproute
- Mogelijke oversteek in de toekomst

Ondergrondse afvalcontainers worden langs de Molenweg geplaatst conform LIOR (exacte locatie ntb)



Thema kaart ontsluiting en parkeren

6.3 Openbare ruimte en groen

Groenstructuur

Langs de Traverse (Provincialeweg - Stationsweg) en Molenweg loopt de hoofdgroenstructuur. In het plangebied wordt zoveel mogelijk vergroend langs de straten om aan te sluiten bij deze hoofdgroenstructuur en om een gezonde leefomgeving te creëren op deze locatie. Het type beplanting is nader te onderzoeken in lijn met gemeentelijk beleid (o.a. de 3-30-300 regel en de Groene Koers Bunnik). De eventuele plaatsing van bomen langs de Molenweg en op de Molenweg zal vanuit technisch en financieel oogpunt nader worden onderzocht. Daarnaast wordt de mogelijkheid onderzocht om groen langs de gevels van de Molenweg te plaatsen (laag, midden of hoog stuweel) ter verkoeling en om de habitats van de beschermde soorten te realiseren.

Groene daktuin

Op het dak van de parkeergarage zal een groene daktuin gerealiseerd worden die collectief gebruikt kan worden door de bewoners.



Impressie groene daktuin (schematisch)

Legenda

- Plangebied
- Uiterste rooilijn
- Bebouwing
- Bestaande bomen
- Mogelijke positie nieuwe bomen
(indicatief, afweging op technische en
financiële haalbaarheid)
- Groen (excl. inrit, oversteek en parkeerplaatsen)
- Groene daktuin
- ➔ Hoofdgroenstructuur
(behoud bestaande groenstructuur)



Thema kaart groen

6.4 Beeldkwaliteit

Voor deze ontwikkeling zijn uitgangspunten voor de beeldkwaliteit opgesteld passend bij het dorpshart van Bunnik. De basis daarvoor vormt een menselijke maat en schaal. De bestaande bebouwing in de omgeving is als inspiratie gebruikt om een goede aansluiting in de context te vinden. Uit de analyse van de omgeving blijkt dat de o.a. volgende aspecten vaker terugkomen:

- opdeling van de hoofdmassa in gebouwdelen;
- afronding met een kap, setback en/of afwijkende materialisering;
- hoekaccenten zijn aanwezig op stedenbouwkundig markante plekken;
- verticale gevelgeleding
- diversiteit van gevelopeningen in één gebouw;
- warme aardse tinten met contrasterende accenten.

Met een afgevaardigde van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (MooiSticht) heeft afstemming plaatsgevonden over de beeldkwaliteitsaspecten van het plan. De stedenbouwkundige opzet en verkaveling zijn niet beoordeeld door MooiSticht.

De toetsing van beeldkwaliteit zal plaatsvinden op basis van:

- De Welstandsnota Bunnik, 2012
- Het LIOR (voor wat betreft de aansluiting op en de inrichting van de openbare ruimte)
- De beoogde beeldkwaliteit zoals beschreven in deze NvU (dit vormt een aanvulling op het gemeentelijk kader beschreven in de Welstandsnota)

Deze ontwikkeling valt binnen het deelgebied H52 Stationsweg / Provincialeweg van de welstandsnota Bunnik, 2012. Echter, gezien de huidige ambities voor de ontwikkeling van de Dorpskern Bunnik, waarbij de



Stationsweg 31-47

Analyse bestaande bebouwing omgeving



Provincialeweg 32



Molenweg 22-26



Stationsweg 51



Provincialeweg 1



Dorpsstraat 8

zuidzijde van deze twee wegen meer betrokken wordt bij het dorpscentrum, is het goed te beargumenteren om de ontwikkeling hier in een breder perspectief te bekijken in samenhang met de beoogde pleinruimte, de kop van de Dorpsstraat (Stationsweg 31-47) en de overige hoeken van het kuispunt. Deze beeldkwaliteitsparagraaf gaat specifiek als toetsingskader gelden voor de herontwikkeling van deze hoeklocatie (het plangebied beschreven in de NVU).

De uitgangspunten voor beeldkwaliteit bij deze ontwikkeling worden hieronder per thema benoemd.

Massabeeld en gevelopbouw

- Het volume wordt zorgvuldig ingepast in maat en schaal ten opzichte van aangrenzende panden (indien mogelijk rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen);
- De kop aan het kruispunt is herkenbaar in massa en architectuur;
- Het volume wordt in hoogte getrapt afgebouwd richting de aangrenzende panden;
- De hoofdmassa en ondergeschikte massa's vormen een samenhangende totaalcompositie;
- De hoofdmassa is verdeeld in verschillende gebouwdelen die zich onderscheiden in materialisering;
- De verschillende gebouwdelen krijgen een subtiële mate van identiteit (gevelsteenkleur, dakkleur of accent) met een overkoepelende samenhang;
- De gevelopbouw kent een helder onderscheid in plint (onderkant), middendeel en afronding (bovenkant). Afgestemd op het aantal bouwlagen;
- De gevel heeft een verticale geleiding.



Impressie (schematisch) - De kop aan het kruispunt is herkenbaar in massa en architectuur



Hoofdmassa/ondergeschikte massa's als één compositie



Hoofdmassa verdeeld in verschillende gebouwdelen



Hoekaccent op de kop herkenbaar in massa en architectuur

Daken

- Hoofdmassa heeft een (steile) kap die onderbroken mag worden door accenten;
- Een overstekende dakrand is toegestaan.

Entrees en gevelopeningen

- Herkenbare entrees en toegang fiets/autoparkeren;
- Diepe negges ter bevordering van een krachtige plastic;
- Diversiteit in gevelopeningen in formaat, detaillering en omlijsting.



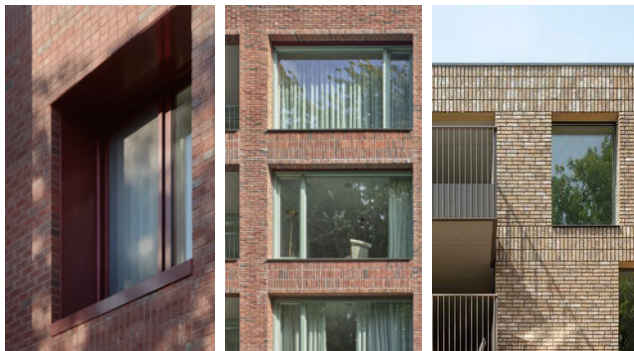
De gevelopbouw kent een helder onderscheid in plint, middendeel en afronding



Herkenbare entree parkeergarage



Herkenbare woningentree



Diepe negges

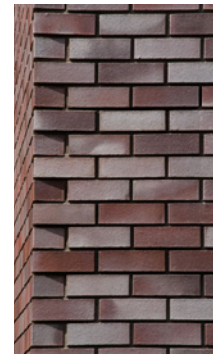
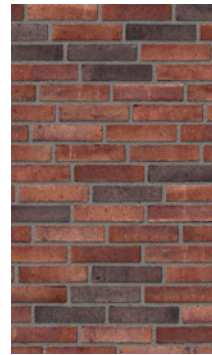
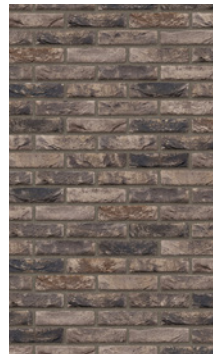


Verticale gevelgeleding

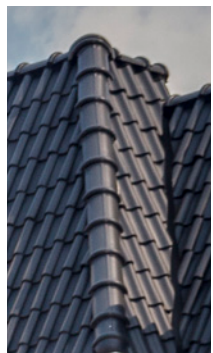


Materiala & Kleur

- Beperkt aantal basiskleuren verspreid over "gebouwdelen";
- Warme aardse tinten met accenten in wit of grijs tinten;
- Buitengevels bestaan hoofdzakelijk uit metselwerk (steenachtig karakter); voor accenten/elementen in metaal, zink, beton of keramiek;
- Het binnengebied contrasteert met de buitenkant met een hout en groenachtig karakter;
- Variantie in metselwerk kan tevens gebruikt worden voor accenten;
- Aandachtig uitgevoerde fijne detaillering met beperkte ornamentiek;
- Hoofdzakelijk traditionele materialen zoals baksteen, keramische dakpannen, zink(achtige) beplating en houten of gelijkvormige kozijnen;
- Ornamentiek komt voort uit type materialisering zoals: rollagen, verticaal metselwerk, variatie in metselverband;
- PV-panelen onderdeel van de architectuur bij voorkeur uit het zicht;
- Muurafdekkingen, hemel-waterafvoeren, daktrimmen en dergelijken qua kleur zorgvuldig afstemmen;
- Goten hangen vóór de gevel, bij voorkeur omtimmerd.



Warme aardse tinten, accenten wit/grijs (afbeelding ter inspiratie)



Keramische dakpannen

Zonnepanelen uit het zicht



Omtimmerde goten



Loggia's of een terugspringende gevel op maaiveld ten behoeve van buitenruimtes



Natuurinclusief bouwen

- Voorzieningen ten behoeve van natuurinclusiviteit worden geïntegreerd in het gevelontwerp.
- In het binnengebied wordt een collectieve daktuin gerealiseerd

Overgang publiek-privé en buitenruimtes

- Er wordt een overgang tussen gevel en openbaar gebied gerealiseerd (delfste stoep, haagtuin, of andere uitwerking);
- Loggia's of een terugspringende gevel op het maaiveld ten behoeve van buitenruimtes zijn toegestaan. Loggia's hebben de voorkeur boven loshangend balkons;
- Eventuele beglazing op balkons (ten behoeve van geluid) wordt meegenomen in de architectuur;

Leefgalerij

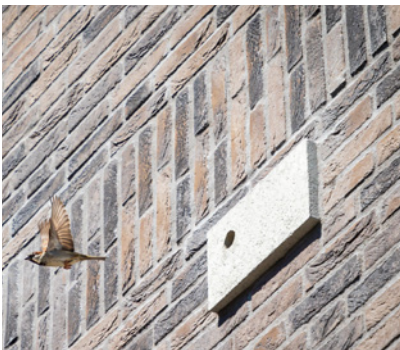
- Aan de binnenzijde van het blok wordt de inzet van een leefgalerij met voldoende maat aangemoedigd voor ontmoeting



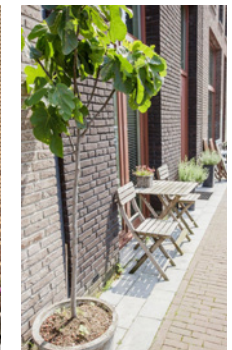
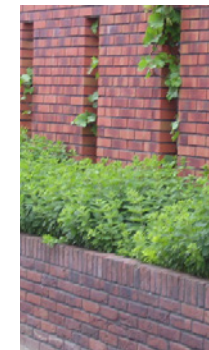
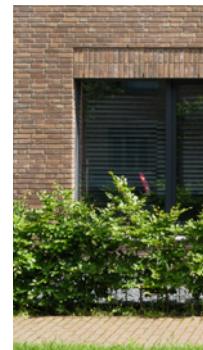
Het binnengebied contrasteert met de buitenkant met een hout en groenachtig karakter



Leefgalerij aan de binnenzijde van het blok



Voorzieningen ten behoeve van natuurinclusiviteit worden geïntegreerd in het gevelontwerp



Overgang tussen gevel en openbaar gebied (delfste stoep, haagtuin of andere uitwerking)

07. PROGRAMMA

7.1 Woonprogramma

Om de groei van het aantal inwoners op te vangen en de levendigheid te bevorderen is woningbouw op deze markante locatie in het centrum van Bunnik gewenst. Uit de 'Visie op Wonen 2024-2027' volgt dat er behoefte is om compacte, geclusterde appartementen voor senioren te realiseren. Een passend aanbod voor deze doelgroep draagt bij aan de doorstroming van de woningmarkt. De gemeente legt de focus op het creëren van een breder woningaanbod met een sterke nadruk op betaalbaarheid. Dit is ook zo opgenomen in de 'Visie op Wonen 2024-2027'. Het uitgangspunt voor nieuwbouw- en transformatieprojecten daarbij betreft de volgende verdeling:

- 30% sociale huur
een toegewezen woningcorporatie zal deze huurwoningen overnemen
- 40% betaalbaar
- 10% betaalbaar tot NHG-grens
- 20% vrije sector (huur of koop)

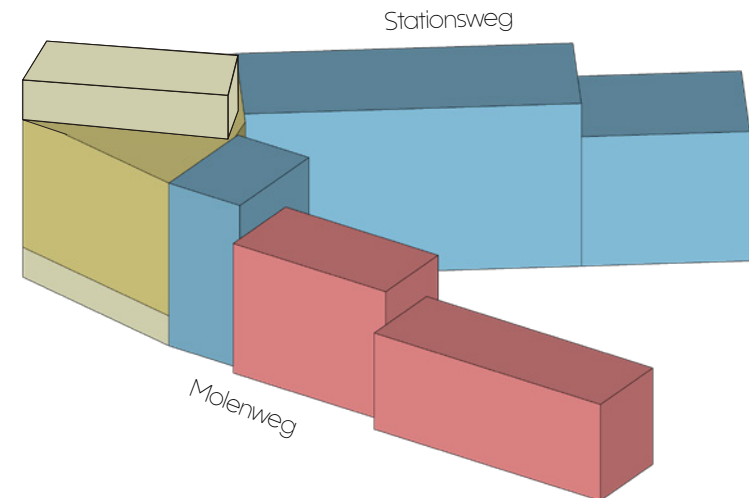
Op deze locatie wordt de ontwikkeling van een complex met 40-60 appartementen geschikt voor senioren (geclusterd, gelijkvloers en levensloopbestendig) beoogd. Een indicatieve uitwerking van dit programma voor het plangebied is in het overzicht hiernaast terug te zien.

7.2 Gezamenlijke huiskamer

In het complex wordt op de begane grond een gezamenlijke huiskamer gerealiseerd. De initiatiefnemer en de gemeente spannen zich in om te onderzoeken of deze ruimte ook een betekenis voor de buurt zou kunnen hebben.

Legenda

- Koop appartement, vrije sector
 - Koop appartement, betaalbaar / betaalbaar tot NHG-grens
 - Huur, appartement, sociale huur
 - Nader te bepalen functie
- Indicatieve verdeling programma



Indicatief programma

08. DUURZAAMHEIDSAMBITIES

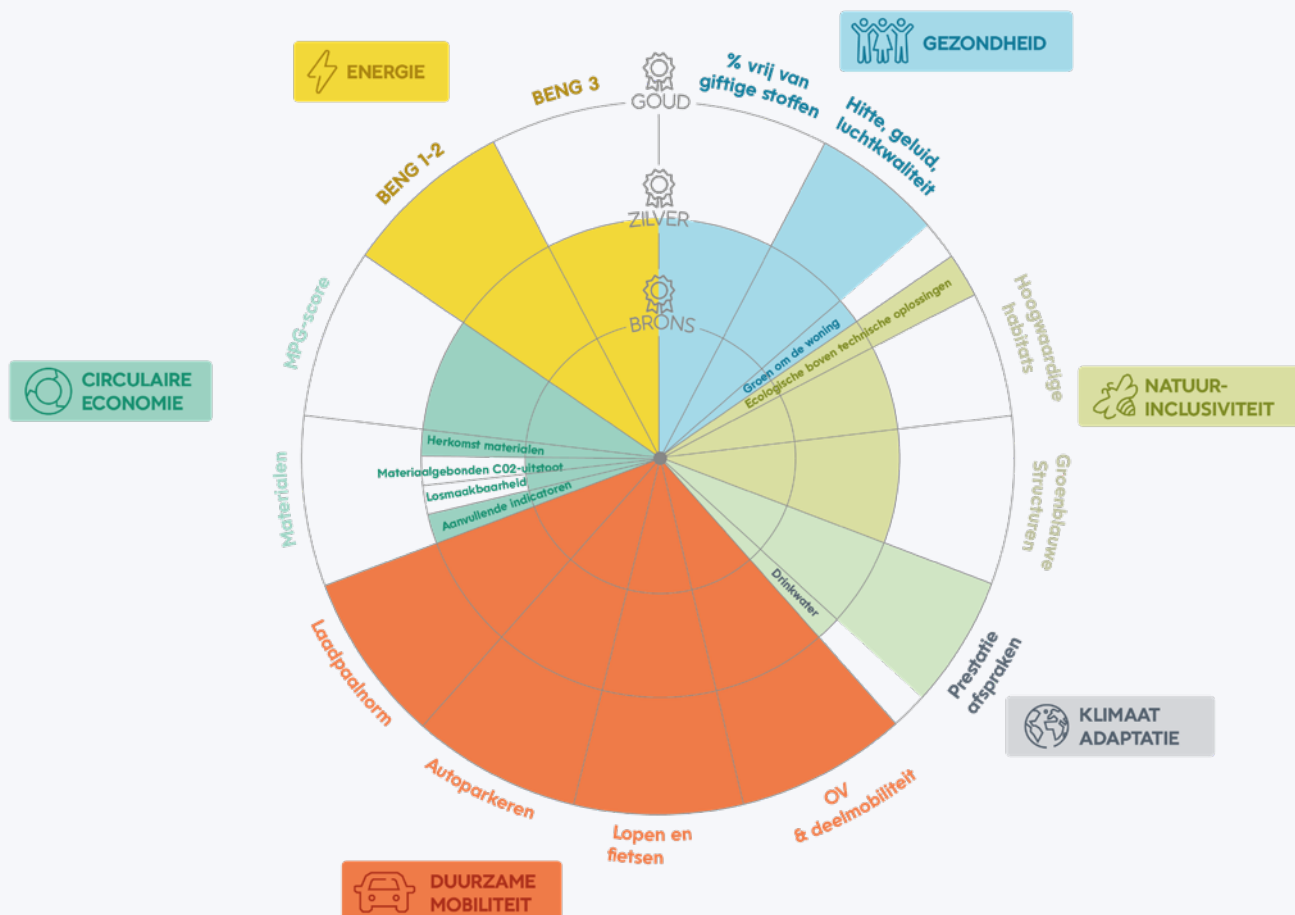
8.1 Ambitieniveau

De initiatiefnemer en de gemeente streven naar het niveau Goud uit het Convenant Toekomstbestendig Bouwen¹. De partijen hebben gezamenlijk onderzocht op welke wijze er invulling gegeven kan worden aan deze ambities. Dit met inachtneming van alle overige ruimtelijke en programmatische ambities en passend binnen de financiële kaders van de exploitatie van het plangebied. Locatie-specifiek afwijken hiervan kan gemotiveerd geschieden.

Om de duurzaamheidsambities uit het Convenant Toekomstbestendig Bouwen concreet te maken voor dit plan, zijn er twee bijeenkomsten georganiseerd onder leiding van Roelofs Groep. Hier was een afvaardiging van diverse vakdisciplines van de gemeente en de initiatiefnemer aanwezig. Tijdens deze bijeenkomsten is beargumenteerd op welke onderdelen niveau Goud haalbaar is en op welke onderdelen een ander niveau wordt nagestreefd. Bij de eerste bijeenkomst werd het Convenant Toekomstbestendig Bouwen toegepast en bij de tweede bijeenkomst werd deze vergeleken met het nog vast te stellen beleid. Het puntensysteem duurzaamheid. Het Convenant Toekomstbestendig Bouwen is voor deze NVU leidend.

De uitkomsten van de bijeenkomsten staan in het schema hiernaast weergegeven. De volledige rapportage met toelichtingen en onderbouwingen, is te vinden in bijlage 2.

¹Convenant Toekomstbestendig Bouwen - oktober 2024



09. ONDERZOEKEN RO

9.1 Ecologie

Ecologisch onderzoek

In 2024 is voor het plangebied een ecologisch onderzoek uitgevoerd (dit is 3 jaar geldig). Dit onderzoek is uitgevoerd met de volgende doelstelling:

- het aantonen van aan- of afwezigheid van vleermuizen, teunisbloempijlstaartvlinders en nesten van huismussen en de functies van het plangebied en omliggende terrein voor deze soorten;
- onderzoeken van essentiële elementen van huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen

In bijlage 4 is het ecologisch onderzoek opgenomen. Dit onderzoek zal (voorafgaand aan het vergunningstraject) beoordeeld moeten worden door de ODU (Omgevingsdienst Utrecht). Op basis van deze beoordeling zal het vervolgproces voor wat betreft ecologie bepaald moeten worden. De (voorlopige) conclusies van het ecologisch onderzoek zijn hieronder weergegeven:

Conclusies voor wat betreft de onderzochte soorten:

- Vleermuizen
Er zijn zomer- en paarverblijven van de gewone dwergvleermuis aanwezig in het plangebied. Er zijn geen grote verblijfplaatsen, verblijfplaatsen van andere soorten vleermuizen en/of essentiële elementen voor vleermuizen aanwezig binnen het plangebied. Indien deze verstoord en/of vernietigd worden zal een vergunning flora- en fauna-activiteit aangevraagd dienen te worden.
- Teunisbloempijlstaartvlinders
Leefgebied van de teunisbloempijlstaartvlinder is niet aanwezig in (de omgeving van) het plangebied.

- Huismussen
Er zijn geen huismusnesten aanwezig in het plangebied en er is geen sprake van essentieel foerageergebied en/of kwetterplekken.

Vergunning flora- en fauna activiteit:

- Op basis van het ecologisch onderzoek dient een vergunning flora- en fauna-activiteit aangevraagd te worden indien de aanwezige verblijfplaatsen verstoord en/of vernietigd worden.

Mitigatie en compensatie:

- Het uitgangspunt tijdens de werkzaamheden is het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van de schade aan de aanwezige/te beschermen natuurwaarde. Tevens worden mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen toegepast ter compensatie van verstoring/ vernietiging van mogelijke verblijf- en/of nestplaatsen.

Zorgplicht:

- Naast de regelingen omtrent beschermde soorten is in de Omgevingswet ook een algemene zorgplicht opgenomen. Deze zorgplicht geldt ten allen tijde voor alle flora en fauna, ongeacht de eventuele beschermingsstatus en de verkregen ontheffingen. De zorgplicht stelt dat "iedereen, indien redelijkerwijs mogelijk, voldoende zorg in acht moet nemen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving".

Soortenmanagementplan

De werkzaamheden dienen te voldoen aan de generieke werkprotocollen uit het 'Soortenmanagementplan gebouwen' (SMP) van gemeente Bunnik. Aan de basis van het SMP staat een gebiedsbrede inventarisatie (0-meting) naar het voorkomen van deze soorten en de ecologische functies op populatieniveau in een groot gebied.

Afhankelijk van de beoordeling van de uitkomsten van het ecologisch onderzoek kan mogelijk in overleg met de ODU de vergunning van het SMP gebruikt worden voor deze ontwikkeling. In het SMP zijn alle gebouwen onderzocht én dit is gecombineerd met een modelmatige analyse op pandniveau.

Ambitiewebsessie

In de ambitiewebsessie zijn de volgende uitgangspunten afgesproken voor natuurinclusiviteit en biodiversiteit:

- Ecologische oplossingen gebaseerd op natuurlijke processen hebben altijd de voorkeur boven technische oplossingen
- Er wordt een hoogwaardige habitat gerealiseerd voor gebouwbewoonde soorten en 2 andere soortencategorieën. De haalbaarheid en invulling van deze ambitie wordt nader besproken met een ecooloog.

Inrichtingsplan buitenruimte

De natuurwetgeving en het SMP zijn beide ook uitgangspunten voor het inrichtingsplan buitenruimte.

Boom Effect Analyse

Conform Handboek Bomen wordt voorafgaand aan werkzaamheden nabij bomen een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd, waarmee de gemeente Bunnik de ingreep kan toetsen. De BEA zal gericht zijn op de bomen langs de Stationsweg, onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

9.2 Klimaatadaptatie

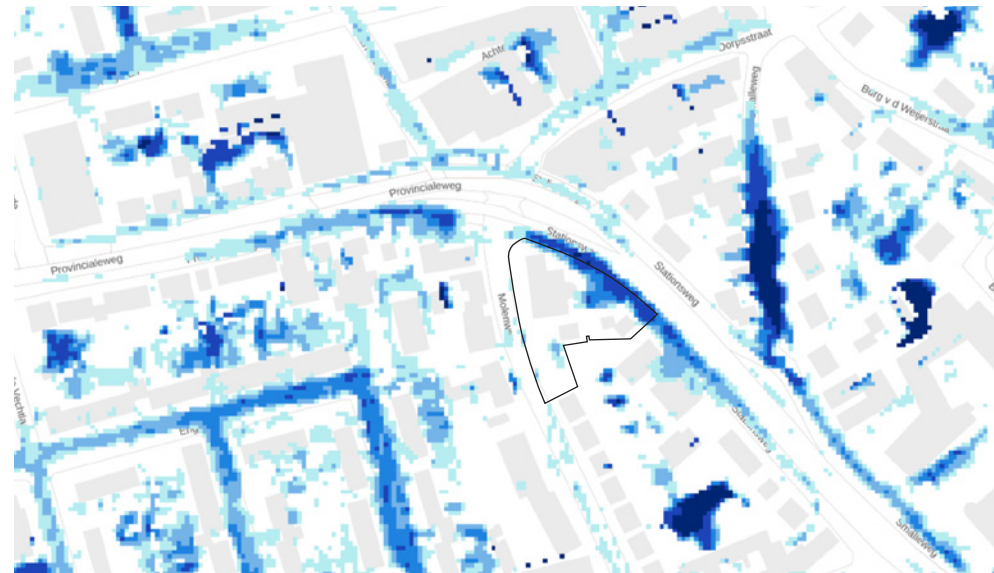
Om deze ontwikkeling toekomstbestendig te maken wordt door middel van klimaatadaptatie rekening gehouden met de verandering van het klimaat (veranderende weersomstandigheden zoals vaker en extremere neerslag en hetere zomers). Daarbij worden de uitgangspunten in acht genomen uit het beleid van de gemeente: 'de Groene Koers' en 'het LIOR'.

Waterhuishouding

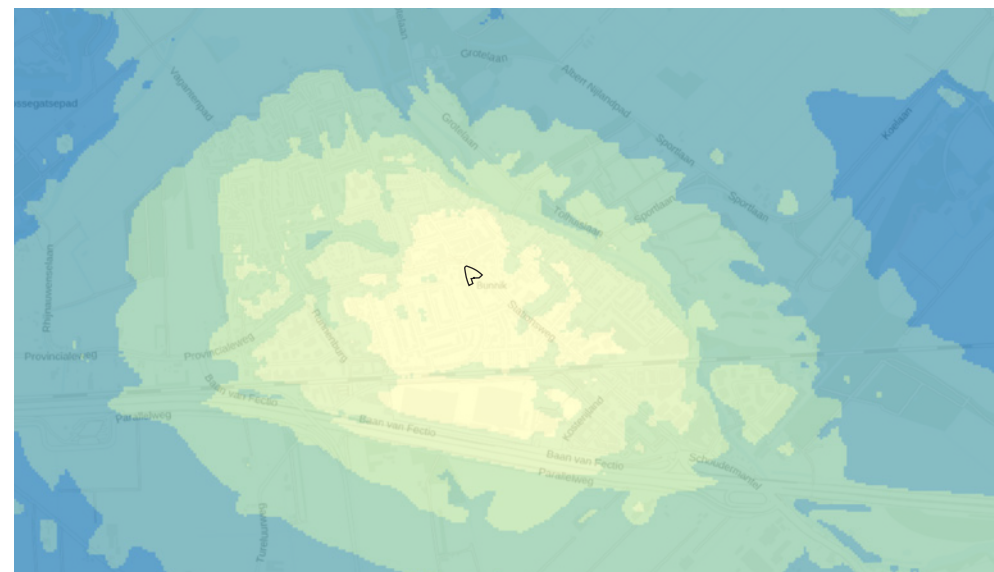
Om wateroverlast te voorkomen wordt een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- deze ontwikkeling mag geen nadelige effecten opleveren voor de omgeving, voor wat betreft de waterkwaliteit als de -kwantiteit (stand still-principe);
- de eisen en richtlijnen van het waterschap (HDSR) en de gemeente Bunnik (o.a. het Programma Water en Riolering (PWR) en het Regenwaterstructuurplan) worden opgevolgd een goede waterhuishouding op deze locatie te behouden;
- vergroenen waar mogelijk en waterbergingsmaatregelen zijn daarbij van belang;
- in de ambitiewebsessie zijn nadere uitgangspunten afgesproken voor wat betreft wateroverlast. Voor waterberging op eigen terrein geldt de eis van 70 mm per m²;

In de huidige situatie is wateroverlast met name te verwachten aan de noordoostzijde van het plot, langs de ventweg van de Stationsweg. In de maatregelen voor wat betreft wateroverlast wordt hier rekening mee gehouden. Hier zal rekening mee gehouden worden met het vloerpeil en de maaiveldhoogte in het ontwerp. Voor wat betreft het bufferen en/of infiltreren worden verschillende mogelijkheden nader onderzocht. In de nieuwe ontwikkeling is droogte van het groen op de daktuin en het bewateren hiervan een aandachtspunt. Hierbij wordt o.a. een krattensysteem in de daktuin of een opslagtank elders ten behoeve van het bewateren van het groen onderzocht. De mogelijkheden voor infiltratie moeten blijken uit het geactualiseerde bodemonderzoek.



Waterdiepte bij hevige bui | 70 mm / 2 uur - Deltares / Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR), 2018



Stedelijk hitte eiland effect - Atlas Natuurlijk Kapitaal (ANK), 2017

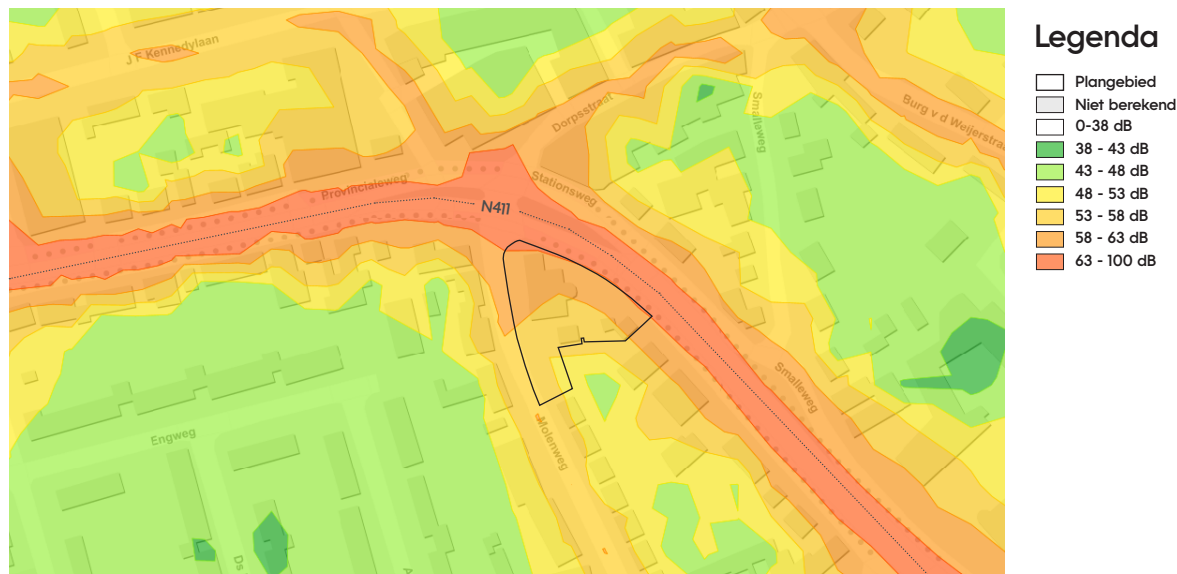
Hittestress

Het uitgangspunt betreft dat hittestress niet zal toenemen bij deze ontwikkeling. Daarbij is aandacht zijn voor het beperken van verharding, het toevoegen van groen en het ontwerp van het gebouw (zoals o.a. materialisatie en zonwering). Maatregelen die op deze locatie worden voorgesteld zijn een groene daktuin, ruimte voor vergroening op straat en mogelijke plaatsing van bomen. Het is nader te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor vergroening in de openbare ruimte.

9.3 Geluid door (spoor)wegverkeer

Het uitgangspunt voor geluid betreft een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit is vereist om te voldoen aan de Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL).

Op basis van de geluidscontourenkaart van de ODU wordt inzicht gegeven in te verwachten geluidsniveaus op deze locatie. Met name de N411 (de Provincialeweg en de Stationsweg) veroorzaakt hoge geluidsniveaus ter plaatse van het plangebied. Daarnaast hebben het wegverkeer van de Molenweg en het railverkeer, afkomstig van de spoorlijn ten zuiden van het plangebied, een beperkte impact op deze locatie. De exacte geluidsniveaus moeten worden vastgesteld middels een akoestisch onderzoek. De Stationsweg zal de hoogste geluidbelasting veroorzaken, maar de Molenweg moet ook meegenomen worden. Het plan dient aan de standaardwaarden en grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) te worden getoetst. Hoogstwaarschijnlijk zijn (aanvullende) akoestische maatregelen noodzakelijk.



Geluidscontouren wegverkeer 2030 (incl. aftrek) - ODU (v.m.l. ODRU), 2016



Geluidscontouren railverkeer 2030 - ODRU, 2018

Als de standaardwaarde uit het Bkl wordt overschreven moet met het volgende rekening gehouden worden in het ontwerp (de juiste maatregelen zullen in overleg met het ODU nader worden bepaald):

- Voor de tweezijdig georiënteerde appartementen geldt dat het wenselijk is om de slaapruidten aan de (geluidluwe) achterzijde te situeren.
- Voor de eenzijdig georiënteerde appartementen aan de Stationsweg moet ondanks het ontbreken van een geluidluwe gevel worden voldaan aan ETFAL. Daarbij moet overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk worden beperkt door geluidbeperkende maatregelen. Ook moet worden onderbouwd hoe wordt gecompenseerd voor het missen van een geluidluwe gevel om een aanvaardbaar leefklimaat te realiseren.
- Het gecumuleerd geluid moet worden beoordeeld en het gezamenlijk geluid moet worden bepaald.

Om medewerking van het College te krijgen zal voldaan moeten worden aan de wettelijke geluidswerende voorzieningen en ETFAL. Dit wordt nader afgestemd met de ODU (Omgevingsdienst Utrecht).

9.4 Luchtkwaliteit

In deze ontwikkeling worden woningen voor senioren gerealiseerd, deze vallen onder de GGD-richtlijn hooggevoelige groepen. Uit de 'Beleidsnotitie Luchtkwaliteit en Gezondheid gemeente Bunnik' blijkt dat het plangebied niet binnen de GGD-richtafstand valt. Voor deze locatie is geen minimaal aan te houden afstand opgenomen tot de weg. Het is echter wel van belang om de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit mee te wegen in de besluitvorming. Deze ontwikkeling betreft een inbreidingsproject. Vanuit de 'Beleidsnotitie Luchtkwaliteit en Gezondheid gemeente Bunnik' wordt

het volgende geadviseerd:

- Het maximaal afstand creëren en de slimme situering van functies en ventilatie;

De nota geeft aanvullend concrete maatregelen, zoals:

- Ouderenwoningen zoveel mogelijk ver van de weg in het bouwvlak situeren
- Slaapkamers en buitenruimten aan de weg-afgekeerde zijde plaatsen

Er volgt een toets aan de huidige en toekomstige wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit.

9.5 Externe veiligheid

In het kader van de uitgebreide BOPA-procedure zal de externe veiligheid onderbouwd moeten worden om te voldoen aan ETFAL. Daarbij zal de aanwezigheid van risicobronnen, zoals de nabijgelegen infrastructuur, industriële activiteiten of opslag van gevaarlijke stoffen in relatie tot de veiligheid van het plangebied meegenomen. Deze onderbouwing zal worden gebruikt om te verzekeren dat er voldoende maatregelen worden genomen om de veiligheid van toekomstige bewoners te waarborgen en te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Daarbij dient voldaan te worden aan de omgevingswet en de richtafstanden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op de locatie is geen plaatsgebonden- of groepsrisico van toepassing en het plangebied ligt buiten een aandachtsgebied voor activiteiten met gevaarlijke stoffen. Er zal naar verwachting geen beperking voor ontwikkeling op deze locatie gelden.

9.6 Bodemkwaliteit

Onder het plangebied zijn eerder vier tanks aangetroffen die ten dienste stonden van de opslag van brandstof. De tanks zijn in 2014 gesaneerd (door middel van het leegpompen, schoonmaken en vullen met zand). Door de ligging onder een aanbouw van de woning en/of dicht tegen de erfafscheiding was het niet mogelijk om deze tanks te verwijderen zonder schade aan de woning en/of de erfafscheiding te veroorzaken. Na de sanering is geconstateerd dat er geen risico bestond op (nieuwe) bodemverontreiniging. Aangezien de tanks nog aanwezig zijn op de locatie dienen deze bij de herontwikkeling van het plangebied verwijderd te worden. Op basis van de eerdere bodemonderzoeken uit 2009 en 2013 valt te concluderen dat er op het terrein van de Stationsweg 59 geen bodemverontreiniging is aangetroffen, op het naastgelegen perceel van de Stationsweg 57 zijn echter wel sterk verhoogde gehalten met minerale olie aangetroffen. De reeds uitgevoerde bodemonderzoeken zijn bijgevoegd in bijlage 5. Voor de verdere planontwikkeling is een geactualiseerd verkennend bodemonderzoek benodigd.

9.7 Niet-Gesprongen Explosieven

Uit de quickscan Ruimtelijke Ordening en Milieu (ROM) van de ODU is het projectgebied aangemerkt als verdacht op de aanwezigheid van Niet-Gesprongen Explosieven (NGE). In de verdere planvorming dient, conform de vigerende wet- en regelgeving (WSCS-OCE), een nader opsporingsonderzoek te worden uitgevoerd om de veiligheid tijdens de uitvoering te waarborgen en stagnatie te voorkomen.

9.8 Archeologie

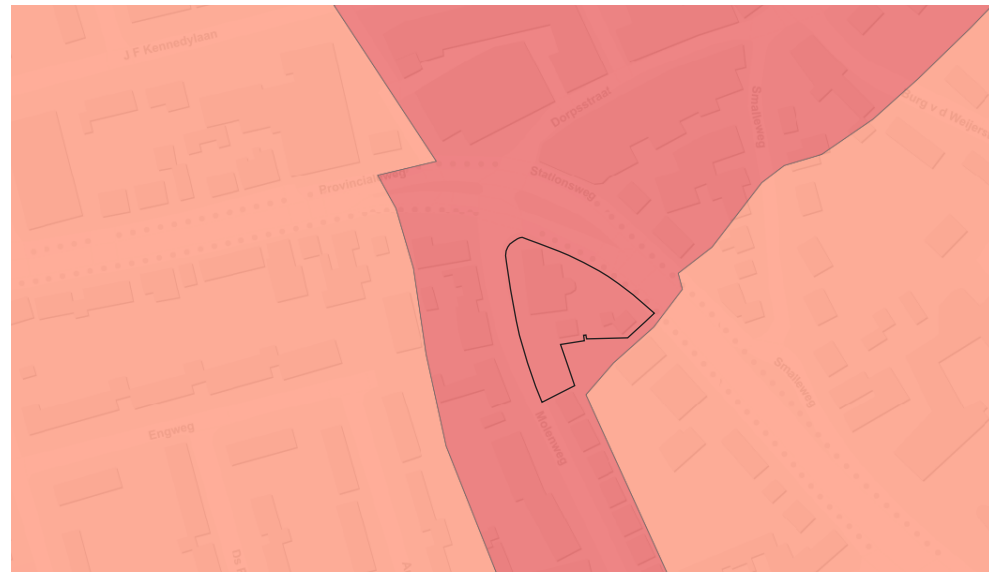
Voor het gehele plangebied geldt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2'. Bij het opstellen van dit nieuwe ruimtelijke plan dient rekening gehouden te worden met het archeologiebeleid van Gemeente Bunnik, vastgelegd in de Archeologische beleidskaart. Reeds uitgevoerd Archeologisch Onderzoek bevestigt de verwachting van archeologische resten uit de periode IJzertijd tot en met de Nieuwe tijd. De verwachting voor resten uit overige perioden blijft ongewijzigd laag. Het archeologisch onderzoek moet nog worden beoordeeld door de ODU. In afstemming met de ODU zal worden bepaald op welke wijze het vervolgonderzoek uitgevoerd zal worden.

9.9 Kabels en leidingen

De situatie voor wat betreft kabels en leidingen (K&L) is in kaart gebracht door middel van de GIS-kaart van de Provincie Utrecht (2020) en Stedin (2024) en de KLIC-melding (2026). Daaruit valt te concluderen dat er een pakket met K&L onder de parkeerstrook en het trottoir ligt aan weerszijden van de Molenweg en langs de Stationsweg. Daarnaast laat het zien dat de gasleidingen die langs het kavel gelegen zijn hoogstwaarschijnlijk binnenkort vervangen dienen te worden. Hiervoor zal nadere afstemming worden gezocht met de relevante partijen.

9.10 Beheer openbare ruimte

De initiatiefnemer werkt samen met de gemeente aan het ontwerp van de openbare ruimte. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de realisatie van de openbare ruimte en draagt het na oplevering over aan Gemeente Bunnik.



Archeologische beleidskaart Bunnik - Klerks & Simons, 2011

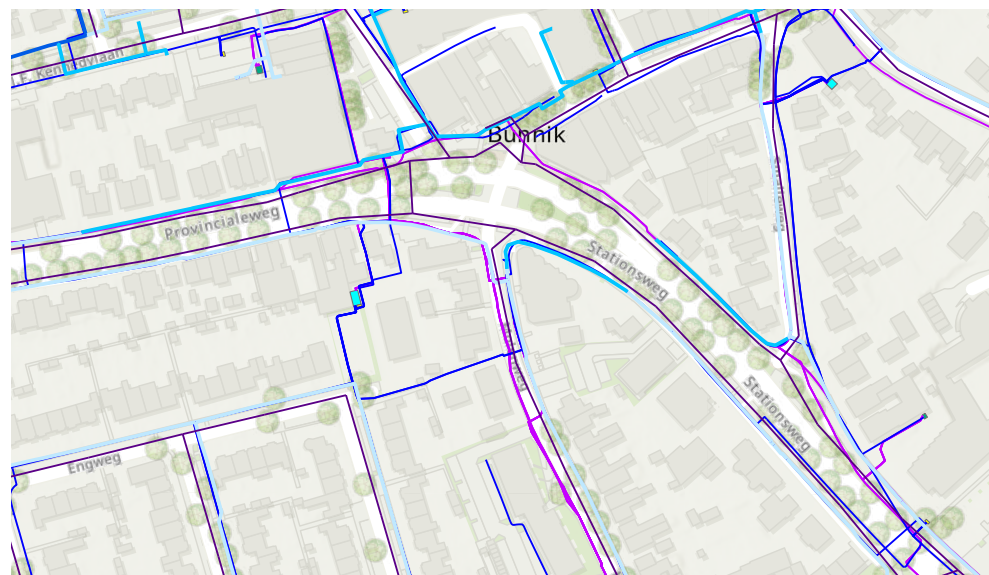
Legenda

- Plangebied
- > 100 m2: geen 50 cm -mv, wel AMK-terrein*
- > 500 m2: geen > 50 cm -mv

*AMK-2014 - Archeologische terreinen

- Gebiedsnaam: Centrum
- Terreinnummer: 12213
- Hoge archeologische waarde
- Nederzetting, onbepaald (Middeleeuwen vroeg-Nieuwe tijd)
- Terrein met sporen van bewoning. Het betreft de dorpskern van Bunnik. Bunnik ontstond op de oeverwal, aan de Kromme Rijn.

bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Kabels en leidingen - Provincie Utrecht, 2020; Stedin, 2024

Legenda

- Plangebied
 - Riolering
- Gasvervangingsdata
- Leeftijd: 30 jaar of jonger
 - Leeftijd: ouder dan 30 jaar
 - Te vervangen voor 2028
- Electriciteitskabels
- Laagspanningsverbindingen
 - Middenspanningsverbindingen
 - Laagspanningsstations
 - Midden/laagspanningsstations
 - Middenspanningsstations

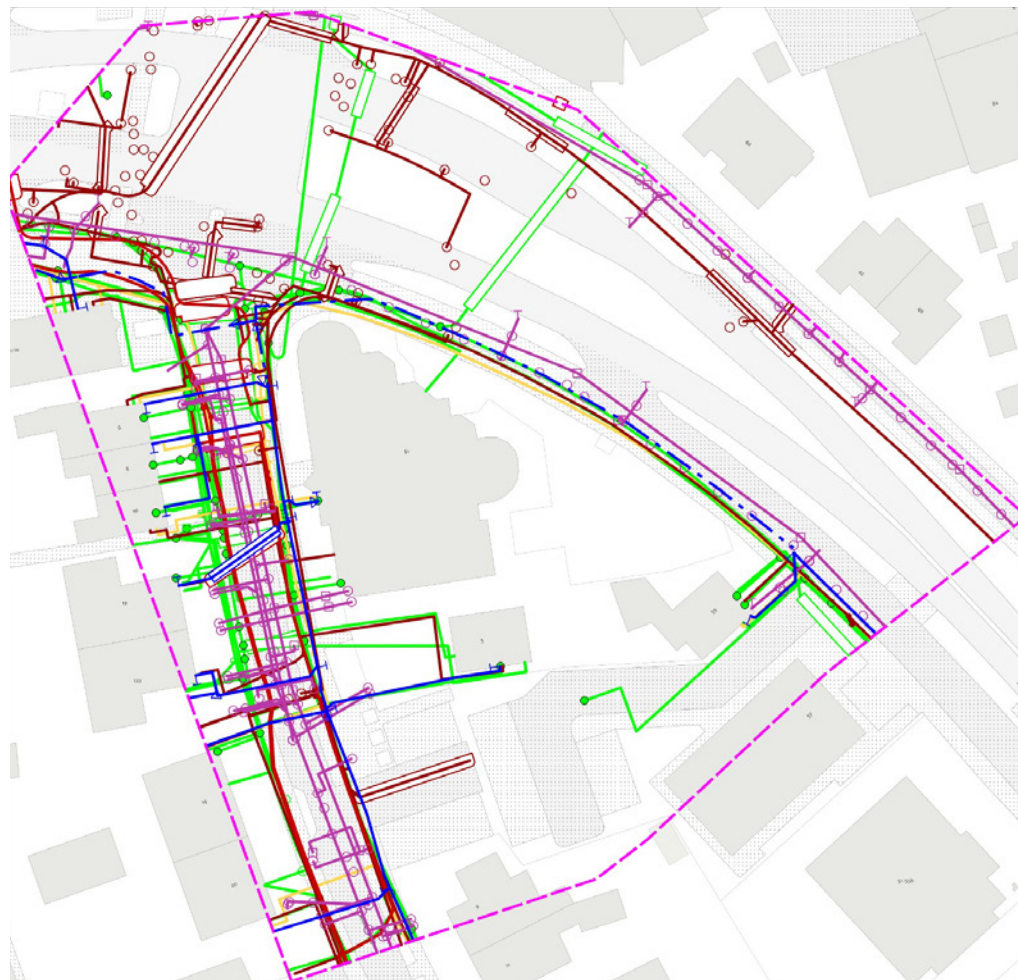
Het is van belang om conform het LIOR goede afspraken vast te leggen over de overname van de openbare ruimte door de gemeente Bunnik. De uitgangspunten na aanleg zijn daarbij:

- de initiatiefnemer is gedurende één kalenderjaar verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van gerealiseerde groenvoorzieningen;
- de initiatiefnemer is gedurende drie jaar verantwoordelijk voor de nazorg van bomen.

Bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte, is de LIOR uitgangspunt. Daar waar wenselijk of noodzakelijk zal, na goedkeuring van de gemeente, gemotiveerd afgeweken kunnen worden van de LIOR.

9.11 Milieuzonering

In de ETFAL-onderbouwing zal toegelicht moeten worden of in de omgeving sprake is van activiteiten die beperkt worden door het toevoegen van woningen op deze locatie. Daarbij worden de normen uit het omgevingsplan en de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) aangehouden. Naar verwachting worden activiteiten in de nabije omgeving niet ingeperkt.



Legenda

datatransport
KL1011
datatransport
KL1049
datatransport
KL1051
datatransport
KL1081
gas lage druk
KL1081
laagspanning
GM0312
laagspanning
KL1081
middenspanning
KL1081
riool vrijerval
GM0312
water
KL1048

KLIC-nummer: 2600017075 - 1

KLIC-melding - 02.02.2026

BIJLAGEN

1. PARTICIPATIEVERSLAG

2. NOTITIE DUURZAAMHEIDSAMBITIES

3. ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

4. ECOLOGISCH ONDERZOEK

5. BODEMONDERZOEK

DISCLAIMER

Het beeldmateriaal is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Waar van toepassing, is de bron vermeld. Voor zover bekend, zitten er geen rechten op de gebruikte foto's. Mochten er toch foto's in staan, die in strijd zijn met het auteursrecht, dan vragen we degenen, die menen aanspraak te kunnen maken op auteursrechten, contact op te nemen met de gemeente Bunnik.

kokon
ARCHITECTUUR & STEDENBOUW