



1^e fase regionaal bedrijventerrein

HOEKSCHE WAARD

stedenbouwkundig plan
en beeldkwaliteit

1 augustus 2006

KAAP3
ontwerpbureau

Inhoudsopgave

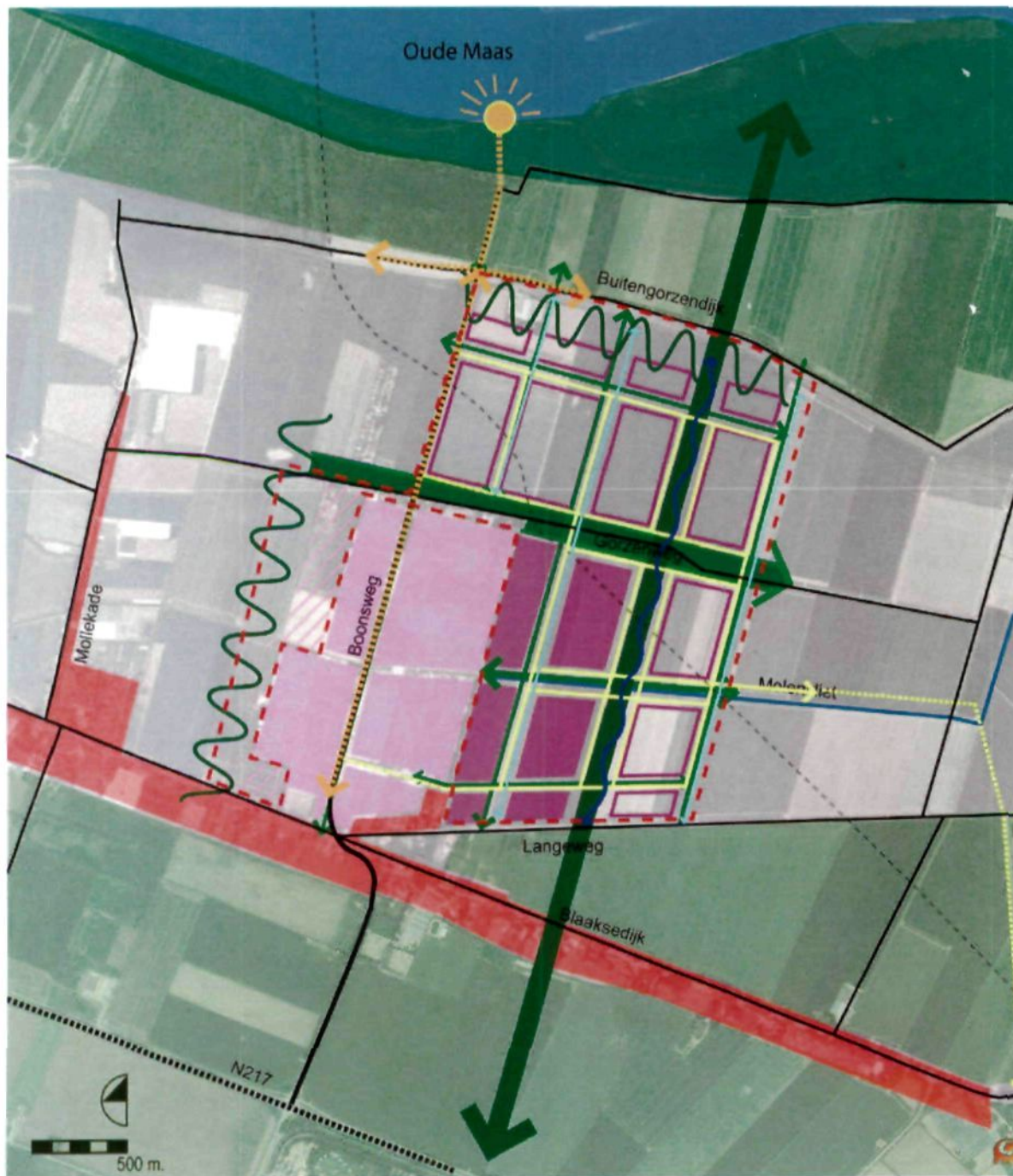
Inleiding / Uitgangspunten stedenbouwkundig plan	5
1. Eerste fase in een groter verband	9
2. Ontsluiting eerste fase	15
3. Vormgeving hoofdstructuur	19
4. Verkaveling en segmentering	31
5. Regelgeving op kavelniveau	33
6. Parkmanagement	45

stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteit

1^e fase regionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard

opdrachtgever: Commissie Hoeksche Waard

1 augustus 2006



LANDSCHAP/ECOLOGIE

- Bestaande ecologische zone
- Bestaand open gebied
- Bestaande hoofdwatgang
- Ecologische verbinding
- Retentiezone
- Groen/blauwe afrondingszone
- Groene verbinding
- Water

INFRASTRUCTUUR

- Bestaande provinciale weg
- Bestaande gebiedsontsluitingsweg
- Bestaande polderweg

- Nieuwe gebiedsontsluitingsweg
- Ontsluitingsweg bedrijventerrein
- Hoofdfietsverbinding
- Ondergrondse hoofdtransportleiding

BEBOUWING

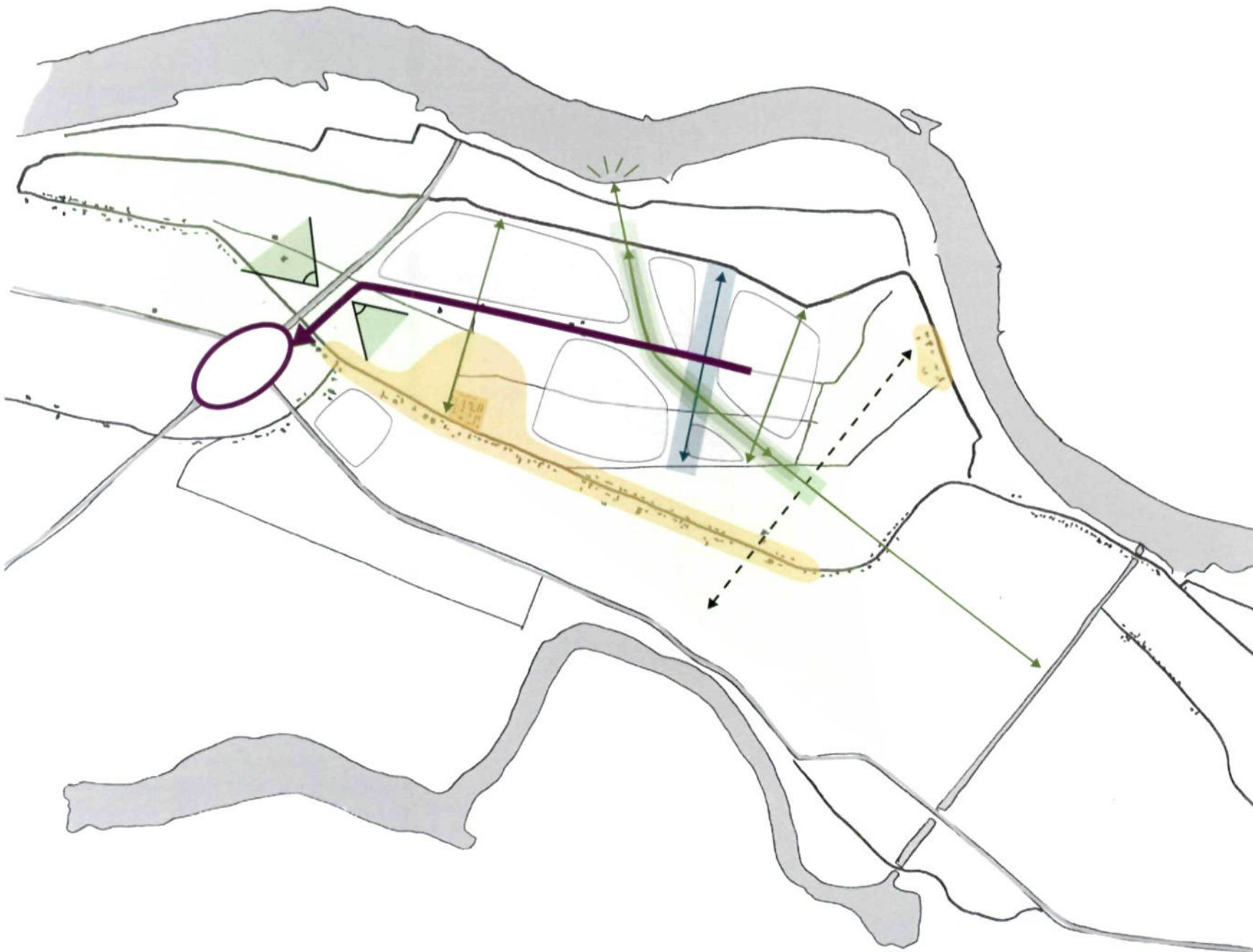
- Bestaande bebouwingslinten
- Bestaand bedrijventerrein
- Nieuw bedrijventerrein
- Fase 1 nieuw bedrijventerrein
- Mogelijke bebouwingsafrondingszone: in combinatie met revitalisering bestaand bedrijventerrein
- Grens structuurplangebied
- Uitzichtpunt

structuurplan gemeente Binnenmaas

Inleiding

De Commissie Hoeksche Waard, een samenwerkingsverband van zes gemeenten in de Hoeksche Waard, heeft het initiatief genomen een bedrijventerrein te ontwikkelen in de Noordrand van de Hoeksche Waard, aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein langs de Boonsweg. Dit bedrijventerrein krijgt een totale omvang van 60 hectare netto uitgeefbaar terrein en is bestemd voor regionaal verzorgende bedrijven. Het regionale bedrijventerrein wordt gefaseerd ontwikkeld, met een eerste fase van 20 hectare netto uitgeefbaar terrein. Voor deze ontwikkeling heeft de gemeenteraad van Binnenmaas in mei 2005 het Structuurplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard vastgesteld (zie afbeelding). Dit stedenbouwkundige plan is te beschouwen als de vervolgstap op dit Structuurplan en bevat een voorstel voor de uitwerking van de eerste 20 hectare netto uitgeefbaar terrein. Essentieel in deze ontwerpogave is het benoemen en vastleggen van de volgende kwalitatieve uitgangspunten, zoals verwoord in het Structuurplan:

- *Bij de ruimtelijke inpassing van het bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard wordt rekening gehouden met de leefbaarheid van de bestaande buurtschappen Blaaksedijk en Mollekade.*
- *In het te ontwikkelen gebied worden open zones in noord-zuidrichting gecreëerd zodat zichtlijnen in stand blijven.*
- *Er moet rekening worden gehouden met de bestaande landschappelijke, ecologische, archeologische en cultuurhistorische waarden. Bestaande waarden moeten bij voorkeur behouden blijven.*
- *De ontwikkeling van het bedrijventerrein is een integrale opgave. De ontwikkeling van een groen-blauw raamwerk maakt onderdeel uit van de ontwerpogave.*
- *Bij de inpassing van het bedrijventerrein wordt gebruik gemaakt van maskerende maatregelen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar de aanleg van dijken en groenvoorzieningen.*
- *Eerste fase voldoet aan de 10% norm ten aanzien van waterretentie*
- *De huidige polderwegen (zoals de Langeweg en de Gorzenweg) worden buiten de verkeerstructuur van het toekomstige regionale bedrijventerrein gehouden; ontsluiting van het bedrijventerrein vindt niet over deze wegen plaats. De genoemde wegen krijgen een hoofdzakelijk recreatieve functie.*



ontwerputgangspunten

De grootste uitdaging in het ontwerp is derhalve de landschappelijke inpassing, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kenmerken van het Hoeksche Waardse landschap, en de instandhouding van 'de openheid' en 'de lange zichtlijnen' in het gebied. Ook op kleinere schaal moet de kwaliteit van het terrein worden gegarandeerd. Hiertoe is medio juni 2006 dit plan voor een eerste evaluatie aan de Commissie voor Welstand van de Gemeente Binnenmaas gepresenteerd. De aanbevelingen van de commissie zijn in deze rapportage meegenomen.

Dit stedenbouwkundig ontwerp heeft betrekking op de eerste 20 hectare netto bedrijventerrein. De vormgeving en uitleg van die eerste 20 hectare loopt vooruit op het totale plan voor het regionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Het plan houdt dus vanzelfsprekend rekening met een doorgroei naar 60 hectare netto uitgeefbaar terrein. Ook de mogelijke opschaling naar 180 hectare netto uitgeefbaar terrein, aangekondigd in de Nota Ruimte, is in de beschouwing betrokken. Met het stedenbouwkundige plan voor het regionale bedrijventerrein worden de voorwaarden gecreëerd en doorgevoerd die ook gehanteerd kunnen worden bij de ontwikkeling van 180 hectare. Op deze manier zal ook de kwaliteit bij een meer grootschalige ontwikkeling kunnen worden geborgd. Voor de opschaling van het bedrijventerrein naar 180 hectare wordt thans een Milieu-effectrapportage opgesteld (MER). De eerste fase past binnen alle alternatieven en varianten die in het kader van het MER onderzoek zijn opgesteld (zie blz. 8). Anders gezegd, de opzet en de uitleg van de eerste fase is zodanig dat altijd kan worden aangesloten bij één van de modellen die in het kader van het MER-onderzoek zijn opgesteld. Aansluitend op het MER-onderzoek is door de provincie Zuid-Holland een voorlopig voorkeursmodel gekozen waarin de bevindingen uit de MER zijn verwerkt. Het voorliggend stedenbouwkundig ontwerp moet te zijner tijd aan de hand van het definitieve voorkeursmodel worden geactualiseerd.

De uitgangspunten voor dit stedenbouwkundig ontwerp zijn in de afbeelding hiernaast verbeeld.



modellen MER-procedure

1. Eerste fase in een groter verband

Landschappelijke inrichting

Het model 'gespreid', dat als ontwerpuitgangspunt voor het regionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard (RBTHW) is gekozen, gaat uit van de aanleg van een stevige, groen ingerichte hoofdstructuur die de openheid en weidsheid van het bestaande landschap moet verzekeren. Het model is te beschouwen als de ruimtelijke uitwerking van de aanbevelingen en kwalitatieve eisen die in het structuurplan zijn opgesteld.

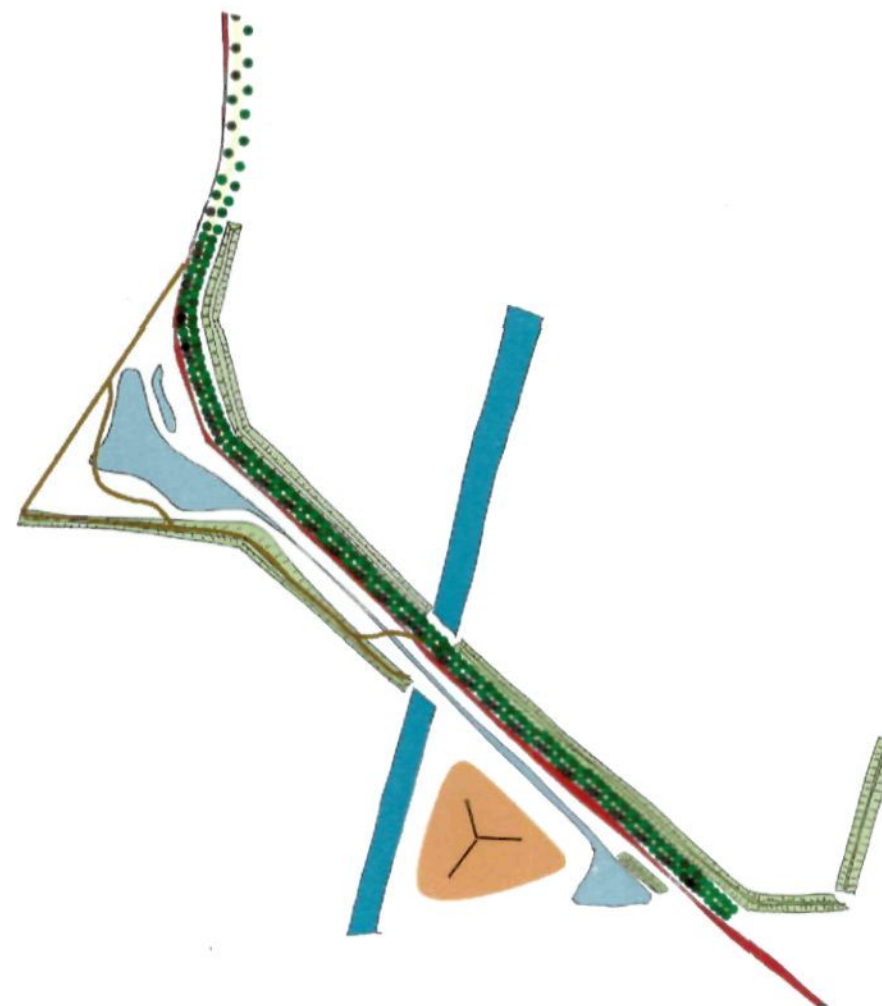
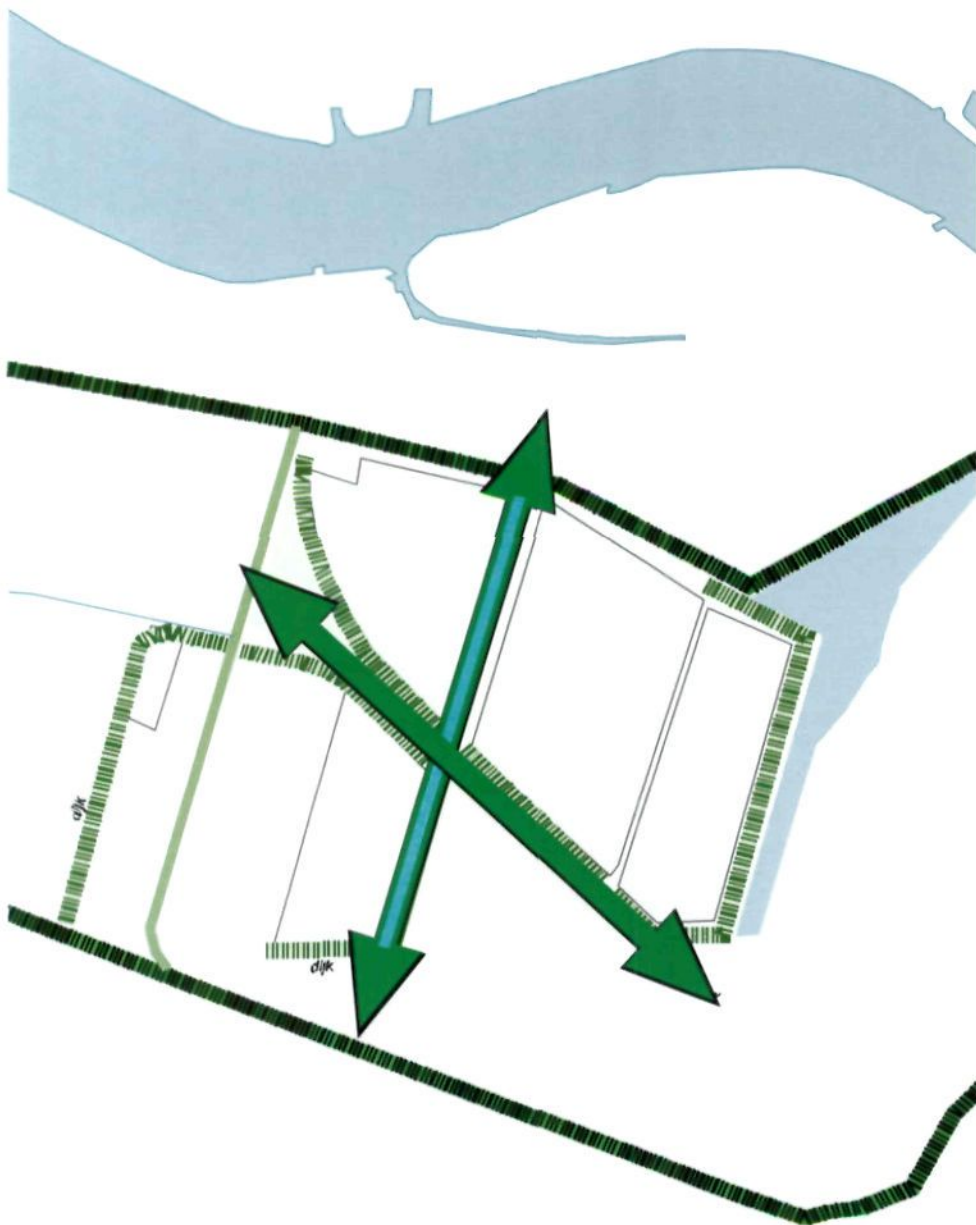
Het planmodel gaat uit van groepen of clusteringen van uitgeefbare kavels in zogenaamde eilanden. Elk van deze eilanden worden omgeven door 'polderdijkjes'. De dijken brengen een zekere 'eenheid' aan in de veelheid van gebouwen en volumes die een bedrijventerrein nu eenmaal met zich meebrengt. De afzonderlijke loodsen en opstallen binnen de eilanden worden omzoomd door een stevige groene plint van dijken. Af en toe steken gebouwen, loodsen of boomgroepen erboven uit. Vanuit het landschap gezien worden de bedrijventerreinen dus gemaskeerd met een landschappelijk element dat voor het Hoeksche Waardse landschap niet ongewoon is.

Omvangrijke 'Groen-Blauwe' structuur

Tussen deze eilanden is een omvangrijke en robuuste groen ingerichte landschappelijke structuur opgenomen die de openheid en weidsheid van landschap in stand houdt en versterkt. De maat en schaal van deze structuur is omvangrijk om een tegenwicht te bieden tegenover de grootschalige terreinen en de omvangrijke loodsen van de afzonderlijke kavels. De landschappelijke structuur is zodanig groot dat brede zones ingericht kunnen worden voor recreatieve functies, groen en water. De recreatieve zones liggen tussen de eilanden en worden vrij gehouden van bebouwing. De eilanden zijn zodanig in het landschap gepositioneerd dat bestaande bebouwingslinten worden ontzien.

De recreatieve zones tussen de eilanden vormen lange lijnen in het landschap die min of meer samenvallen met de bestaande kavelrichtingen in het gebied en verder naar het oosten toe wat meer uitwaaiëren.

Een uitzondering in de richtingen van deze hoofdstructuur is de lange diagonaal tussen Puttershoek en het Barendrechtse Bruggenhoofd. Deze lijn valt samen met de ondergrondse Rotterdam –Rijn pijpleiding. De omstandigheid dat bebouwing op deze leiding is uitgesloten is aangegrepen om een brede recreatieve route vanuit Puttershoek naar het voormalige bruggenhoofd te maken. De route is de "Zomerlandse laan" gedoopt. De Zomerlandse laan komt uit op een parkachtig ingericht gebied dat een overgang markeert tussen de in cultuur gebrachte wereld en het natuurlandschap aan de Maas.



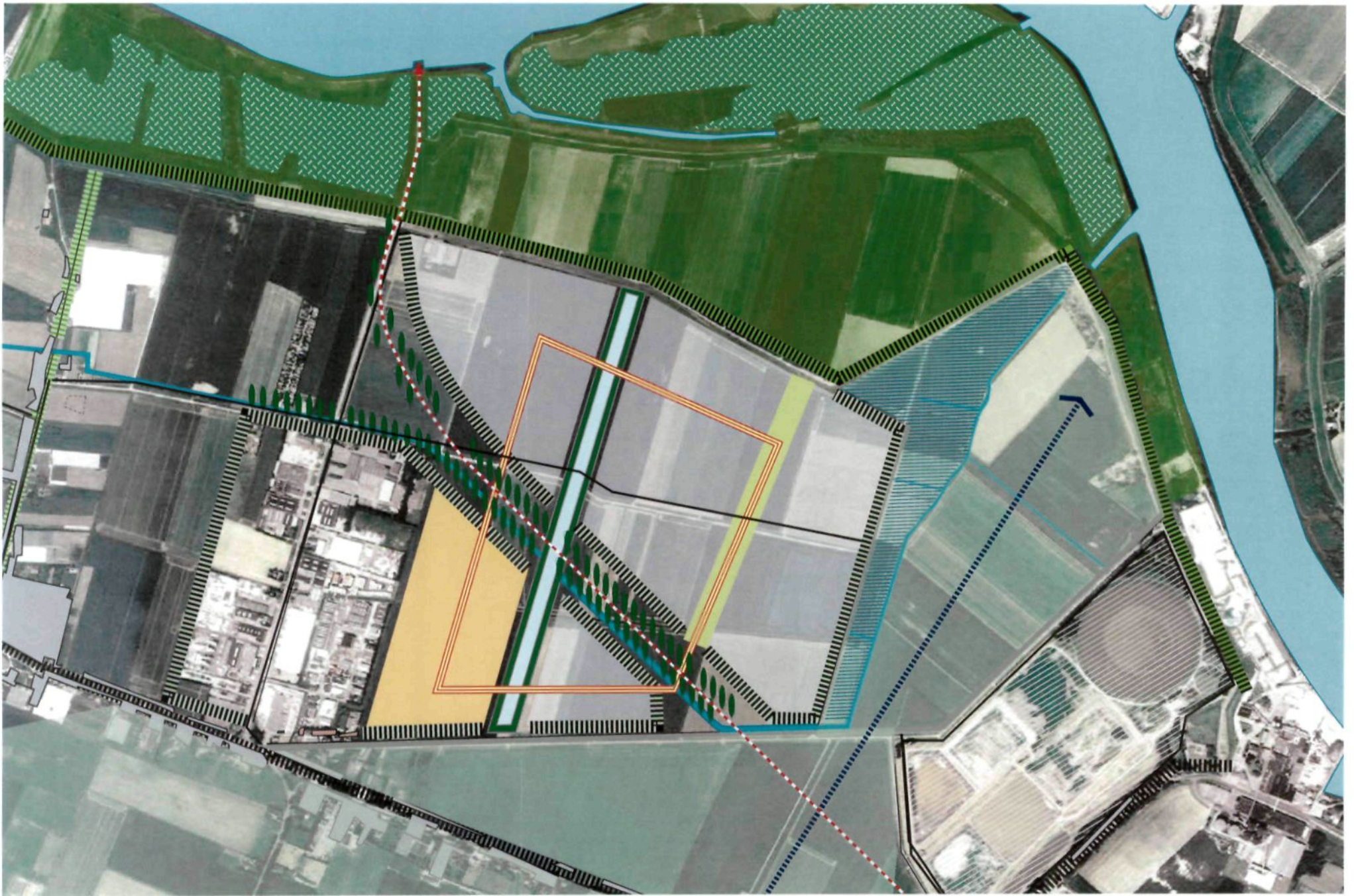
Functionele en compacte inrichting

De bedrijfsactiviteiten vinden achter de dijken plaats. De bedrijfsgebouwen worden zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken. Uitgangspunt is dat binnen 'een eiland' de inrichting en de indeling een zeker monofunctioneel karakter heeft. De inrichting is vooral afgestemd op de uitoefening van bedrijfsactiviteiten waarbij efficiënt wordt omgegaan met de uitgeefbare ruimte. Kavels liggen rug-aan-rug of met hun achterzijde tegen de dijkjes aan. De interne infrastructuur ontsluit zo het maximum aan uitgeefbare kavels. Het wegprofiel tussen de kavels is eenvoudig vormgegeven en voldoende ruim gedimensioneerd. Buiten de eilanden wordt een aanzienlijke ruimte geboden voor landschap, recreatief gebruik, vergezichten en parkachtige ontwikkelingen.

Het bestemmingsverkeer voor de bedrijven wordt zoveel mogelijk buiten de recreatieve zones afgewikkeld. Met het oog op de verkeersveiligheid worden noodzakelijke passages altijd haaks op de wegen voor langzaam en recreatief verkeer uitgevoerd. Hiermee wordt bereikt dat bij kruisingen tussen het langzame verkeer en het vrachtverkeer het zicht op de verkeersgebruikers maximaal is.

Waarborgen leefbaarheid buurtschappen

De gekozen ontwerpmethodiek heeft geresulteerd in de vorming van eilanden die de bestaande bebouwingslinten en de aangrenzende buurtschappen zoveel mogelijk ontzien. De langste richtingen in de Zomerlandse polder worden in stand gehouden en de de bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk opgenomen in de recreatieve zones tussen de bedrijven die geclusterd zijn tot eilanden van bedrijvigheid achter polderdijkjes.



1e fase in ontwerpprincipie regionaal bedrijventerrein

Eerste fase

De eerste fase omvat 20 hectare netto uitgeefbaar terrein en vormt in het ontwerp samen met de Boonsweg één eiland. Conform de aanzetten gedaan in het Structuurplan, ligt de eerste fase onmiddellijk ten oosten van het industrieterrein aan de Boonsweg, ten zuiden van de Gorzenweg en ten noorden van de Langeweg. De eerste fase sluit aan op de Boonsweg en wordt in eerste instantie ook via de Boonsweg ontsloten, de capaciteit van deze ontsluiting is voor 20 hectare uitgeefbaar terrein nog voldoende. Voor de realisering van het resterende deel van het regionale terrein zal de aanleg van een nieuwe extra ontsluiting noodzakelijk zijn.

ONTSLUITING 1^e FASE



1. via Boonsweg nr. 20



2. via 2^e fase

2. Ontsluiting eerste fase

Voor de ontsluiting van de eerste fase worden twee mogelijkheden gereserveerd (zie de afbeeldingen hiernaast):

1. De weginfrastructuur voor de eerste fase wordt gekoppeld aan de bestaande Boonsweg via een doorsteek over bestaand terrein.
2. De weginfrastructuur voor de eerste fase wordt gekoppeld aan de bestaande Boonsweg via de toekomstige weginfrastructuur van het regionale bedrijventerrein.

Een definitieve keuze voor de ontsluitingsstructuur zal kunnen worden gemaakt na haalbaarheidsstudies. De weginfrastructuur over *bestaand terrein* heeft als voordeel dat de lengte van de hoofdontsluitingsweg kan worden beperkt. Voorinvesteringen voor de tweede fase kunnen achterwege blijven.

De weginfrastructuur gekoppeld aan de hoofdstructuur van de *tweede fase*, vergt voorinvesteringen en een nadere verkenning van alle in het MER onderzoek betrokken alternatieven. Vooralsnog heeft de eerste optie de voorkeur.

Eerste fase als deel van het regionale terrein

Het wegenstelsel van de eerste fase maakt deel uit van een toekomstige ringstructuur van waaruit afzonderlijke kavels bereikbaar zijn. Slechts een deel van die ringstructuur wordt met de eerste fase aangelegd. De 'ring' wordt gecombineerd met de aanleg van het gehele regionale terrein (zie blz. 16-17). Aan de meest oostelijke zijde grenst de ringstructuur aan een brede waterpartij, een langgerekte vijver ('het Kanaal') die het gehele toekomstige bedrijventerrein vanaf de Langeweg tot aan de Buitengorzendijk doorkruist.

Tijdelijke ontsluiting

Via de aansluiting over het bestaande terrein aan de Boonsweg is een ringvormige structuur voor de eerste fase aan te leggen. Alle kavels in de eerste fase zijn dan bereikbaar vanuit dit ene aansluitpunt. Uit oogpunt van veiligheid en eventuele calamiteiten worden noodverbindingen voor de duur van de eerste fase mogelijk gemaakt met de Langeweg en de Gorzenweg. Daarna zullen Langeweg en Gorzenweg de functie als weg voor het doorgaande verkeer gaan verliezen. Bij realisatie van de tweede fase zullen alleen de aangrenzende woningen met de auto bereikbaar blijven. Voor het overige krijgen de landwegen alleen een functie voor het langzaam verkeer.







1. Zomerlandse Laan
2. Vijver
3. Ringweg 1e fase
4. toegang 1e fase
5. inpassing in bestaand landschap
6. streefbeeld herinrichting Boonsweg

3. Vormgeving hoofdstructuur

Algemeen

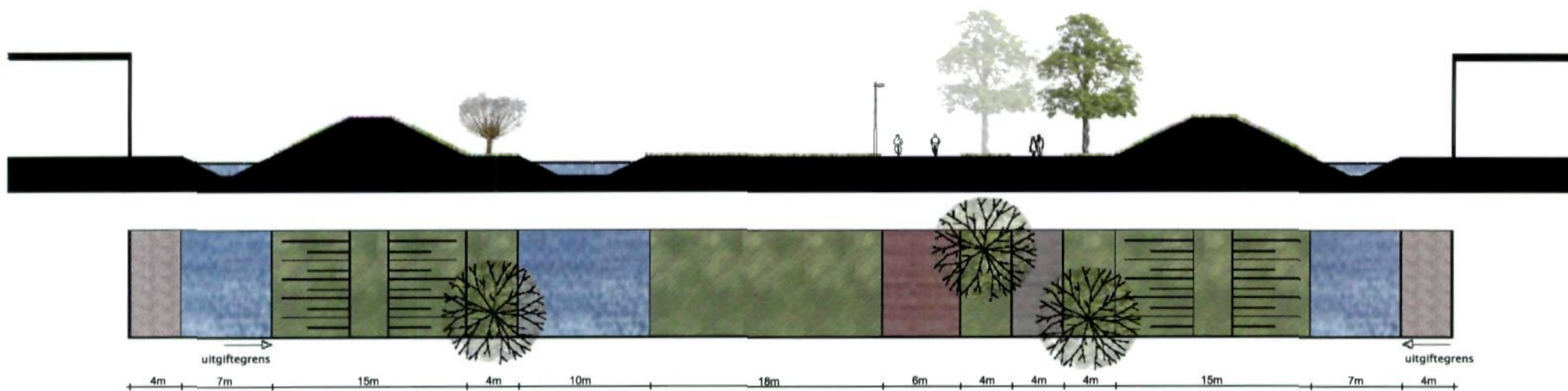
De weginfrastructuur binnen de eerste fase ontsluit de afzonderlijke bedrijfskavels. Binnen de hiërarchie van het wegennet voor het regionale terrein behoort de weg tot de tweede orde. De eerste orde, het stelsel van hoofdwegen, zal later worden aangelegd wanneer het regionale terrein zal worden gecompleteerd. Gekozen is voor wegprofielen die overzichtelijk zijn en structuur bieden. De wegen van de tweede orde worden geflankeerd door bermen waarin bomen zijn opgenomen en ruimte is gespaard voor kabels en leidingen stroken. Fietspaden liggen zoveel mogelijk buiten de clusters van de bedrijven. De bedrijvenkavels zijn omzoomd door dijkprofielen die de bedrijven maskeren en zorgen voor een landschappelijke inpassing van het terrein. Het is niet de intentie de bedrijfsgebouwen volledig aan het oog te onttrekken. De minimumhoogte van de dijken rond eerste fase en die ten noorden en ten westen van het bestaande Boonswegterrein wordt vastgesteld op 1,50 meter. Een hoogte van 2,00 meter wordt aanbevolen. Daarbij kan de grond die vrijkomt bij het uitgraven van de watergangen worden gebruikt. De aangegeven hoogtes van de dijken zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van het terrein. De dijkjes worden geflankeerd door lage bomen zoals knotwilgen, die het zicht op de bedrijfsgebouwen filteren (zie afbeelding).



Eerste fase

Het profiel van de 'ringweg' eerste fase is als volgt opgebouwd: Het wegvak is negen meter breed en bevat twee rijbanen. Naast de bedrijvenstraat liggen bermen waarin gazons of halfverharding zijn opgenomen. Aan weerszijden van de weg zijn bomen geplant (Essen) en aan één zijde van de weg is een trottoir opgenomen van twee meter breed. In de bermen zijn tevens zones voor kabels en leidingen gereserveerd. Het openbare deel van de ringweg wordt begrensd door hagen, geplant langs het uitgeefbare gebied. Alle uitgeefbare kavels worden waar zij grenzen aan het openbare gebied begrensd door deze taxushagen. Om de continuïteit in het straatbeeld te verstevigen, wordt maximaal één inrit per kavel toegestaan. Langs de rijbanen zijn geen parkeervakken opgenomen. Het parkeren vindt volledig plaats op eigen terrein om de duidelijke structuur van het gebied te waarborgen. Incidenteel en uitsluitend op de lange baanvakken, is één parkeervak voorzien voor vrachtwagens om het kort parkeren een plaats te kunnen bieden.

Het profiel langs het water heeft een afwijkende opbouw. De samenstelling van dit profiel beoogt het representatieve karakter van deze lijn sterk aan te zetten. Het water en de aangrenzende wegen vormen immers een bijzonder element in de totale opbouw van het regionale terrein. Langs het water is een verspringende rij bomen voorzien, aan beide zijden van het kanaal (Esdoorn). Direct langs het water, achter de bomenrijen, is een wandelpad opgenomen. Tussen wandelpad en wegvak is een 'vrij liggend' fietspad opgenomen in twee richtingen. Het fietspad wordt verbonden met



profiel 1.

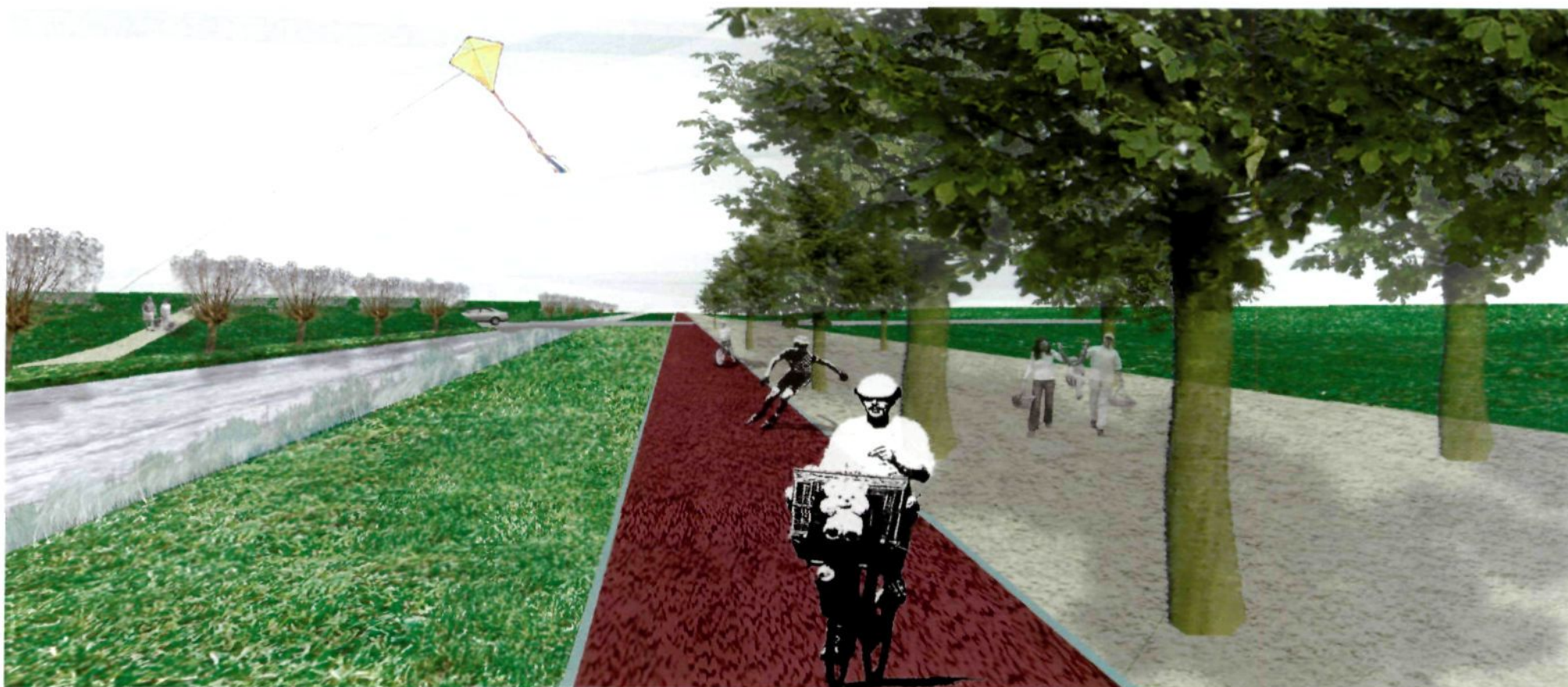


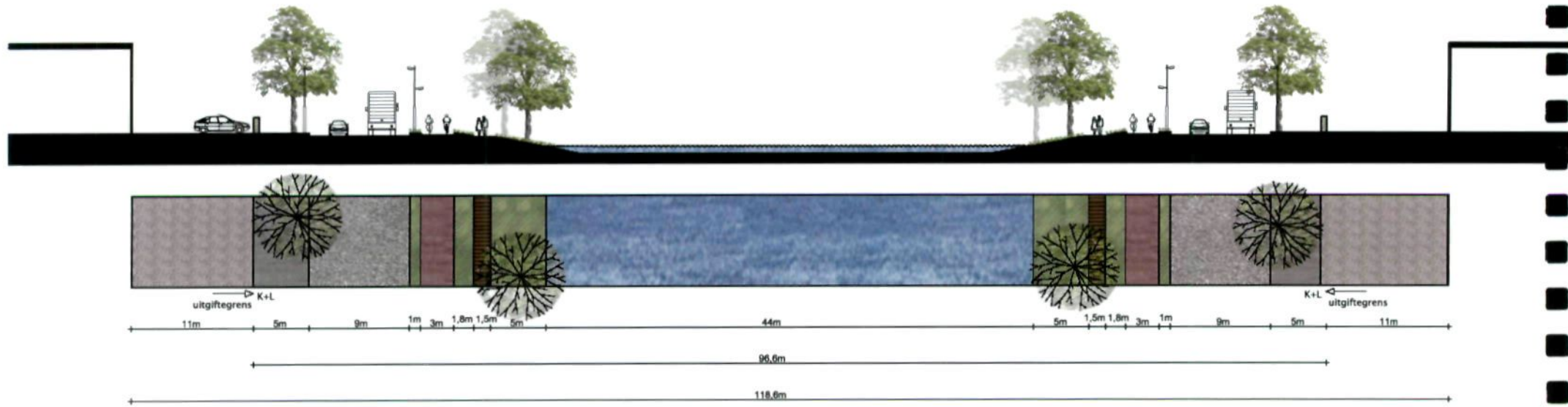
impressies

de Langeweg en komt uit op de 'Zomerlandse Laan'. Aan de 'landzijde' van de weg staan bomen in één rij (Essen, h.o.h. 15 meter).

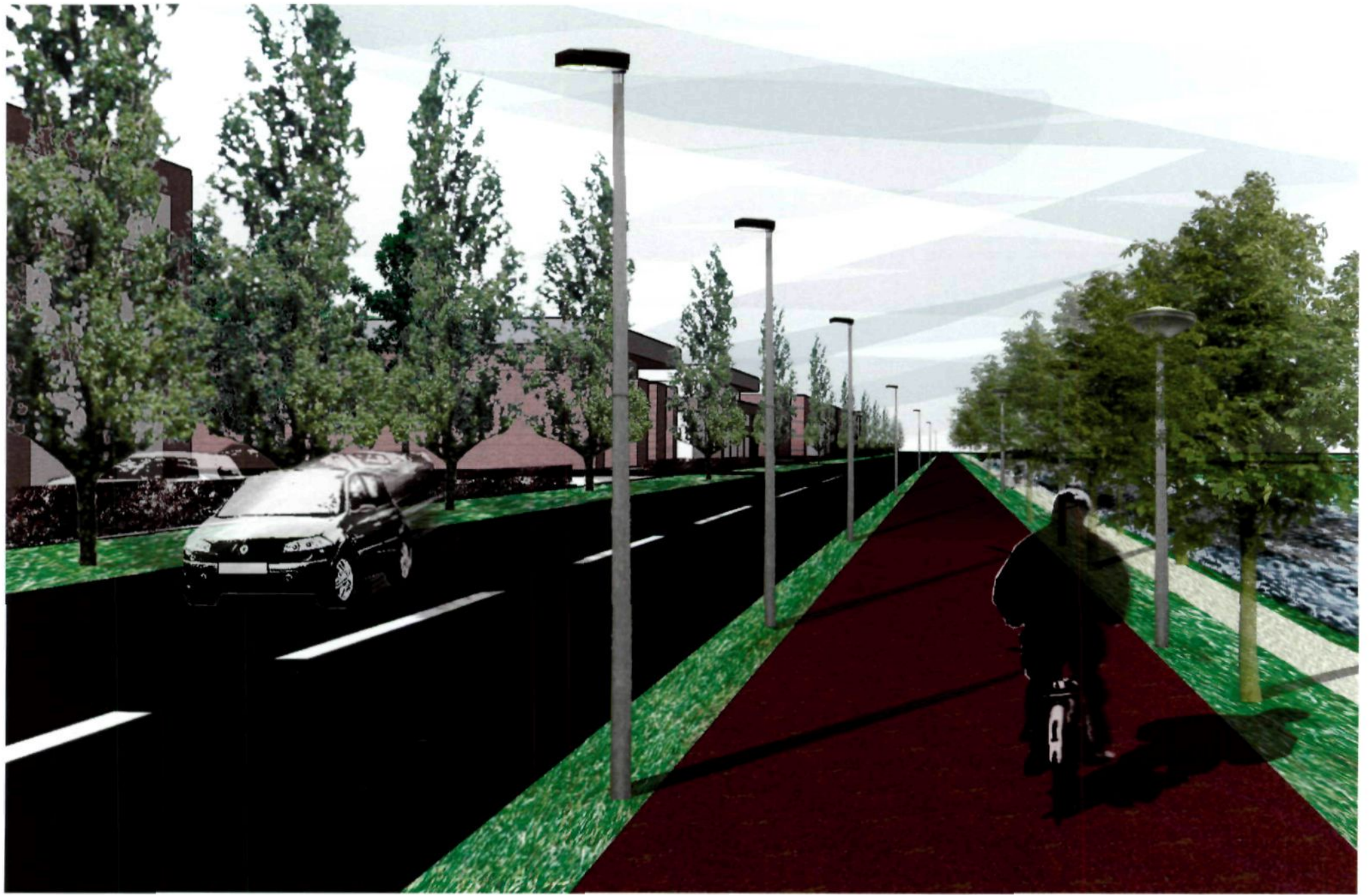
De Langeweg ligt geheel tussen poldersloten en ontsluit enkele kavels met woningen. Naast de Langeweg is een dijk gelegd waardoor het zicht op de achterterreinen van de kavels aan het oog wordt onttrokken. De dijk wordt aan de zijde van de Lange Weg omzoomd door Knotwilgen (zie blz. 26). Na de woningen is de Langeweg alleen toegankelijk voor langzaam verkeer.

Aan de Noordzijde wordt de eerste fase begrensd door in de in twee fasen aan te leggen Zomerlandse Laan. Hiervan wordt vooralsnog de fietsverbinding tussen de vijver en de Gorzenweg aangelegd. Deze zal tot de realisatie van de tweede fase eveneens dienen als noodontsluiting. Na de aanleg van de tweede fase zal de Gorzenweg ten oosten van het Boonsweg-terrein komen te vervallen. De Zomerlandse Laan neemt de langzaam-verkeerfunctie dan volledig over.

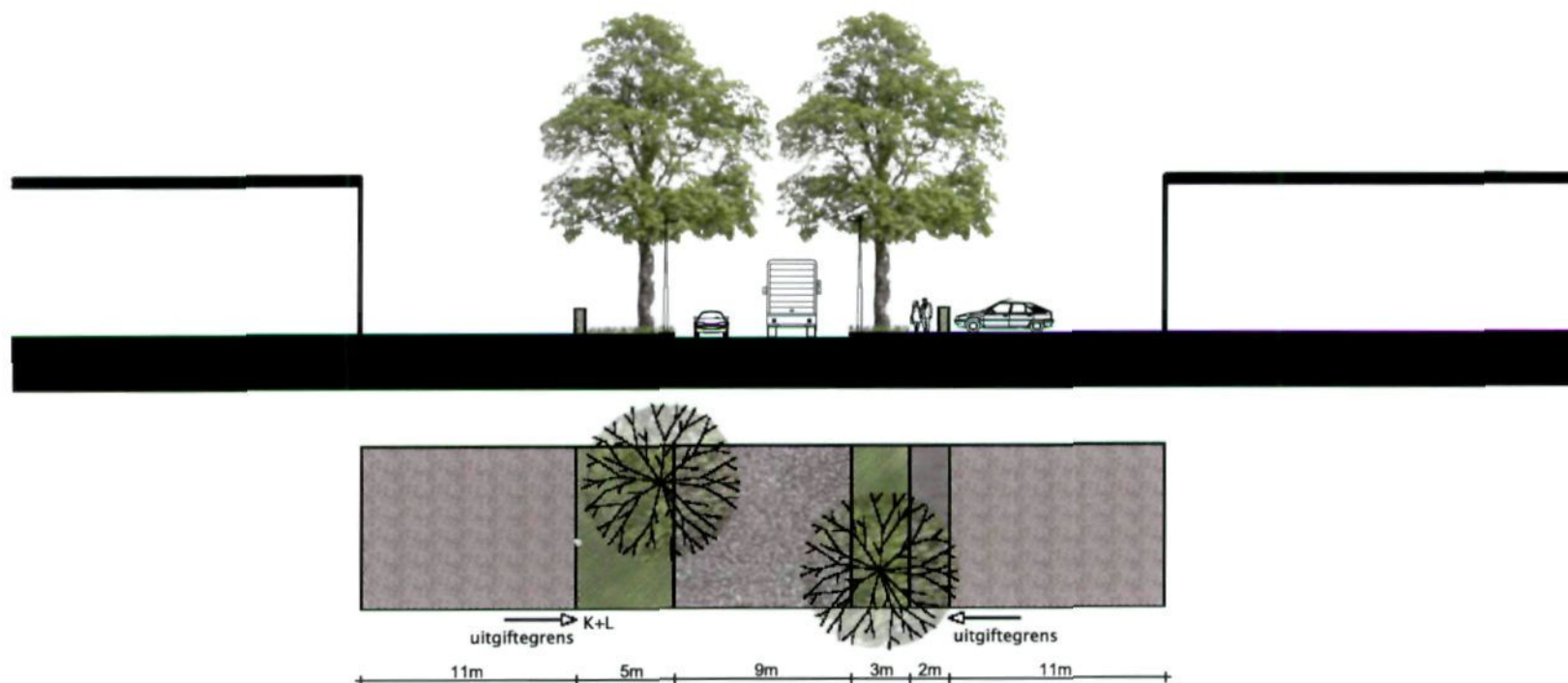




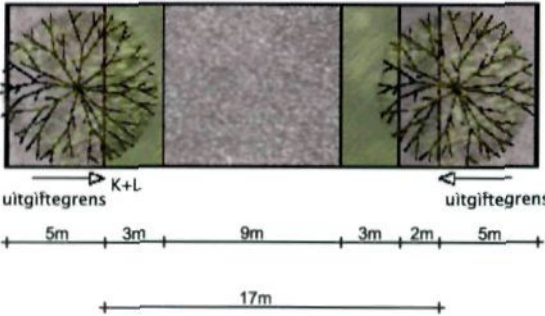
profiel 2.



impressie

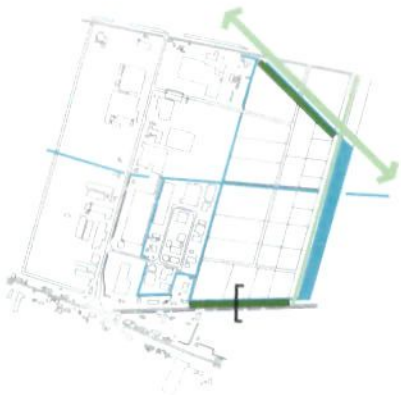
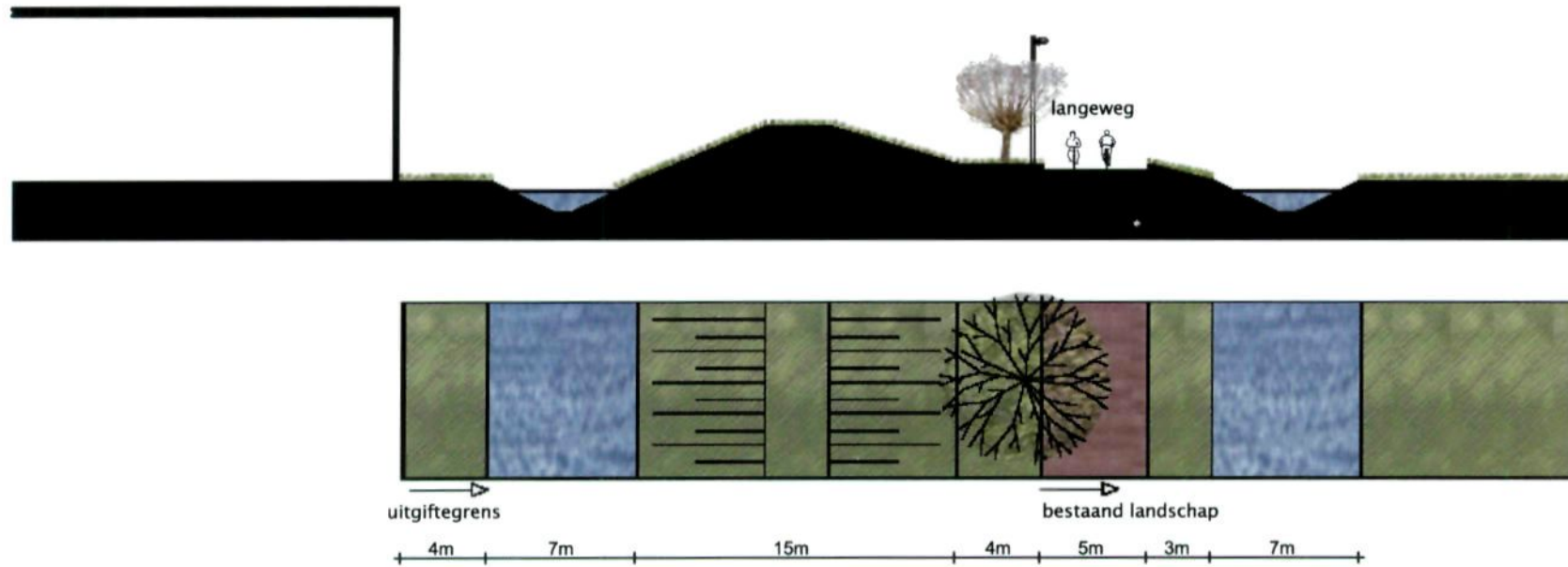


profiel 3.



profiel 4.

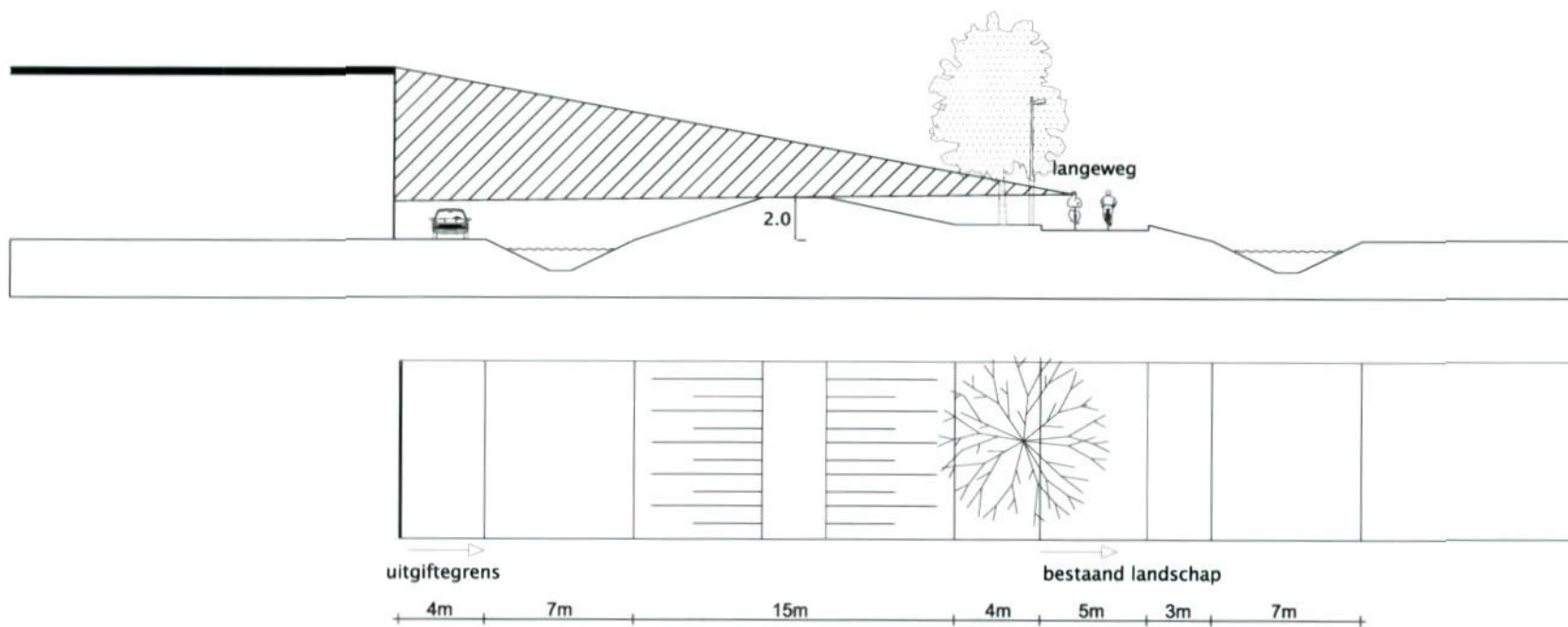
INPASSING IN BESTAAND LANDSCHAP



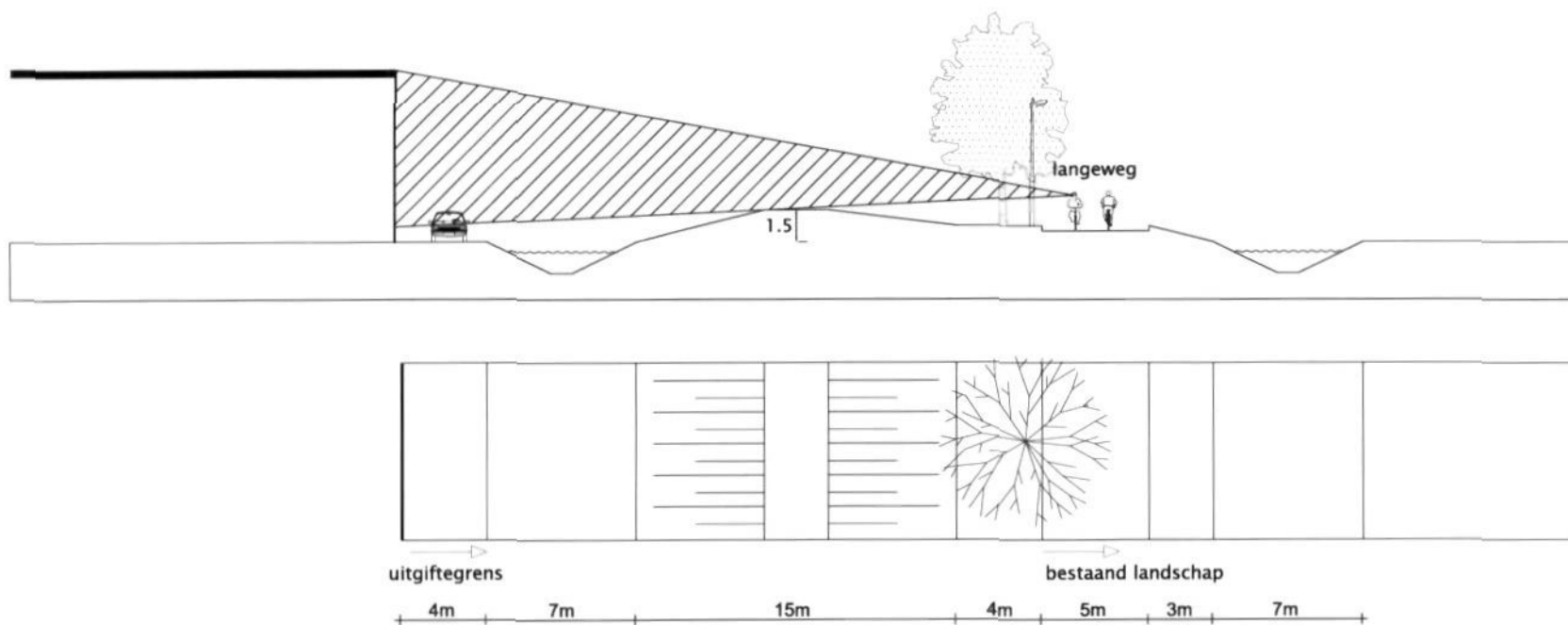
profiel 5.



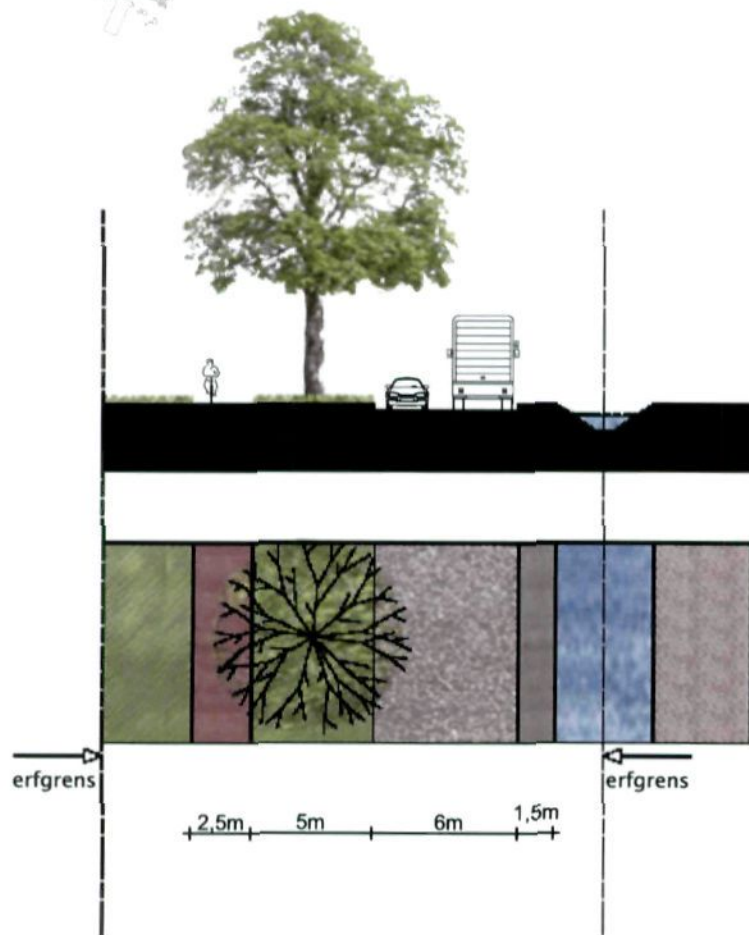
huidige situatie Langeweg



schema van profiel 5: zicht op bedrijven bij dijkhoogte 2,0m



schema van profiel 5: zicht op bedrijven bij dijkhoogte 1,5m

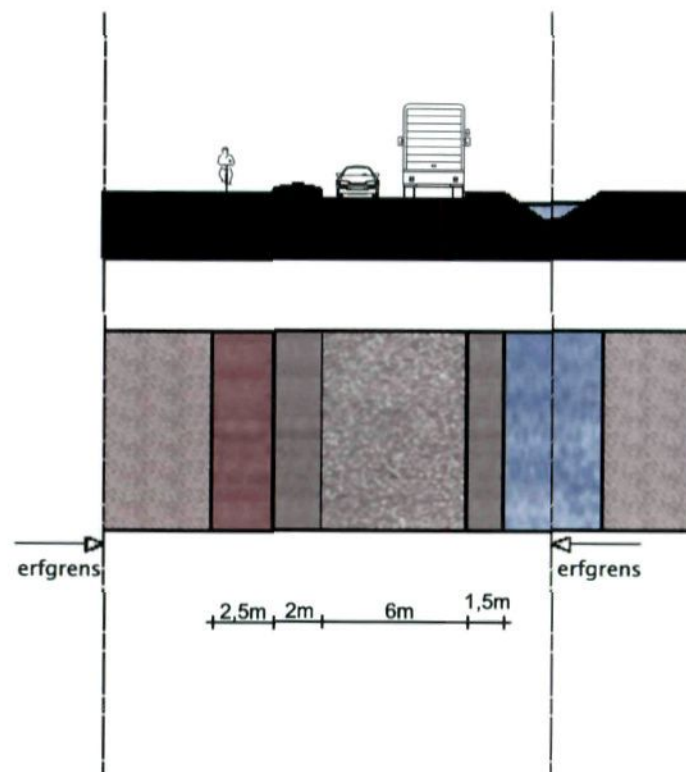


profiel 6a. Noordelijk deel

Boonsweg

Het wegprofiel van de Boonsweg wordt opnieuw ingericht. Zie daarvoor bijgaande tekeningen. Gedurende de eerste fase heeft de Boonsweg de functie van een primaire ontsluiting. De herinrichting is beperkt door de huidige breedte en de ligging van de eigendomsgrenzen. Bij de herindelung is het fietspad gescheiden van de rijbaan en worden bomen geplaatst tussen fietspad en rijbaan.

Herinrichting van het Boonsweg-terrein behoort niet tot de eerste fase. In de opzet van het ontwerp is aangenomen dat het terrein tezamen met de eerste fase één 'eiland' vormt. Aan de westzijde wordt een dijkje in een rechte lijn langs het bedrijventerrein gelegd.



profiel 6b. Zuidelijk deel



4. Verkaveling en segmentering

De eerste fase is zoveel mogelijk opgedeeld in afzonderlijke kavels van 0,5 hectare, of een veelvoud daarvan. De grootste kavelomvang is twee hectare. De bedrijven op het terrein zijn, in beginsel uitgaande van onderstaande oppervlaktes, onderverdeeld naar de volgende categorieën:

- Zakelijke dienstverlening	5 hectare.	25%
- Groothandel en distributie	7 hectare.	35%
- Transport	2 hectare.	10%
- Bouw en industrie	6 hectare.	30%

De kavels voor de bedrijven die de meeste waarde hechten aan representativiteit, te weten de zakelijke dienstverlening, zijn langs de waterpartij gelegd. Dit bedrijvensegment heeft een relatief groot aandeel kantoorhoudende functies. De overige categorieën bedrijven liggen in het achterliggende gebied, tegen het terrein van de bestaande Boonsweg aan.

verdeling 1e fase

uitgeefbaar terrein		18,70 ha	68,5 %
groen	bermen, groenstroken	1,42	14,4 %
	parklandschap	2,50	
		3,92 ha	
wateroppervlak	watergangen	2,19	10,0 %
	vijver	0,53	
		2,72 ha	
infrastructuur	auto	1,61	7,2 %
	fiets	0,35	
		1,96 ha	
totale oppervlakte		27,30 ha	100 %

5. Regelgeving op Kavelniveau

Algemeen

Binnen de eerste fase zijn twee zones aangewezen waarvoor eisen en richtlijnen zijn ontwikkeld. De zone langs het water heeft een bijzondere positie in het plan omdat deze kavels grenzen aan een belangrijk recreatief en landschappelijk element. De kavels liggen daarmee in een hoogwaardige omgeving. De 'kanaalzone' biedt een ruim vergezicht en alle kavels hebben een royale ligging met zicht op de brede singel. Vanzelfsprekend gelden hier strenge inrichtingseisen met de bedoeling bebouwing en singel tot een prestigieus geheel te smeden.

De kavels achter de kanaalzone liggen meer verborgen achter de polderdijkjes. De kavels zijn bedoeld voor meer industriële activiteiten, transport en distributie. Hier gelden andere eisen voor de inrichting. Voor de inrichting van de kavels worden eerst de volgende algemene richtlijnen gegeven.

Parkeren

Het parkeren wordt volledig op eigen terrein geregeld. Het parkeren voor bezoekers is voor een deel toegestaan aan de voorzijde van de kavel op maximaal de helft van het voorterrein tussen rooilijn en kavelgrens (inclusief toerit). Bij voorkeur worden parkeervoorzieningen aan de achterzijde (parkeren personeel) van de gebouwde opstallen aangelegd.

Rooilijn

De voorgevelrooilijn ligt op elf meter uit de kavelgrens. Tenminste de helft van het voorterrein, tussen rooilijn en kavelgrens aan de wegzijde, wordt als 'groen' ingericht. De andere helft mag zoals gezegd als parkeerterrein voor autobezoekers worden benut. Langs alle zijden van de kavelgrens moet een strook van vijf meter worden vrijgehouden van bebouwing (brandweereis). Door de afnemer wordt iedere kavel aan één zijde (erfgrens met belendende kavel) beplant met een rij bomen h.o.h. 10 meter (zilverbirken). Beheerder van het bedrijventerrein plant langs alle wegen taxushagen tegen de erfgrens, die de beeldcontinuïteit versterken. De erfgrenzen aan de toegangsweg van de 1e fase vanuit de Boonsweg worden behandeld als erfgrenzen tussen kavels.

Opslag en expeditie

Opslag en parkeren vindt plaats achter de bebouwing. Parkeren aan de zijkant van de kavel en de opstallen wordt uitgesloten. Expeditie en laden en lossen wordt aan één zijde toegestaan. Iedere kavel heeft maximaal één inrit. De opslag van goederen dient zoveel mogelijk inpandig te geschieden. Buitenopslag moet worden afgeschermd en vanaf de weg gezien aan het zicht onttrokken.



STREEFBEELD MATERIALISATIE

Bebouwingspercentage

Het bebouwingspercentage is een percentage van het uitgeefbaar gebied, in dit geval de kavel, dat daadwerkelijk wordt benut voor de bedrijfsbestemming. Het is niet noodzakelijk hier strikte regels te hanteren omdat regelgeving voor bouwhoogte en rooilijn dit ondervangen.

In het kader van het bestemmingsplan zullen verdere regels en normen worden aangegeven om een intensief ruimtegebruik te bevorderen.

Het nastreven van een uniformiteit in de inrichting

Door gezamenlijk hekwerken, bomen en hagen in te kopen ontstaat er enige uniformiteit in de inrichting van het gebied en zijn er kosten voordelen te behalen voor de afzonderlijke ondernemers. Met een gezamenlijke inkoop van vaak noodzakelijke voorzieningen wordt de 'verrommeling' van het gebied tegen gegaan. (zie ook ter vergelijking de huidige Boonsweg).

De voor de erfbegrenzings te gebruiken bomen en hagen zijn eerder omschreven, hekwerken dienen in ieder geval te voldoen aan de volgende beeldeisen: De te gebruiken hekwerken zijn zwart, van metaal en zijn verticaal geaccentueerd. De maximum hoogte bedraagt 2,5 meter.

Naast parkmanagement (zie hoofdstuk 6) zijn er ook zaken die in de uitgiftecontracten geregeld kunnen worden zoals de regelgeving ten aanzien van reclame-uitingen en bewegwijzering.

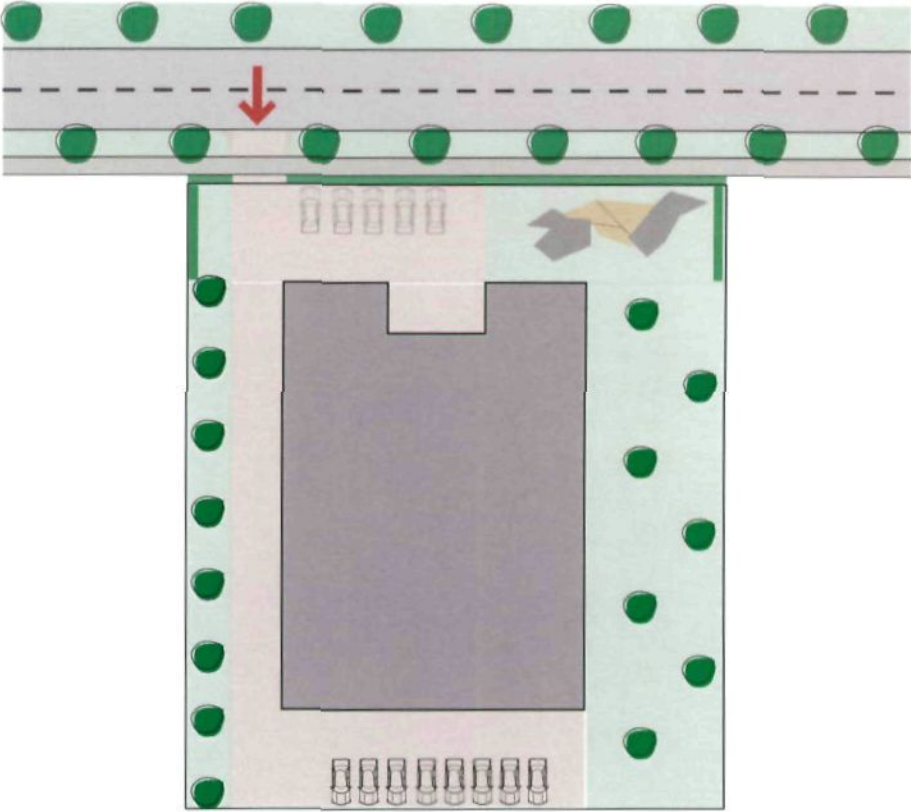
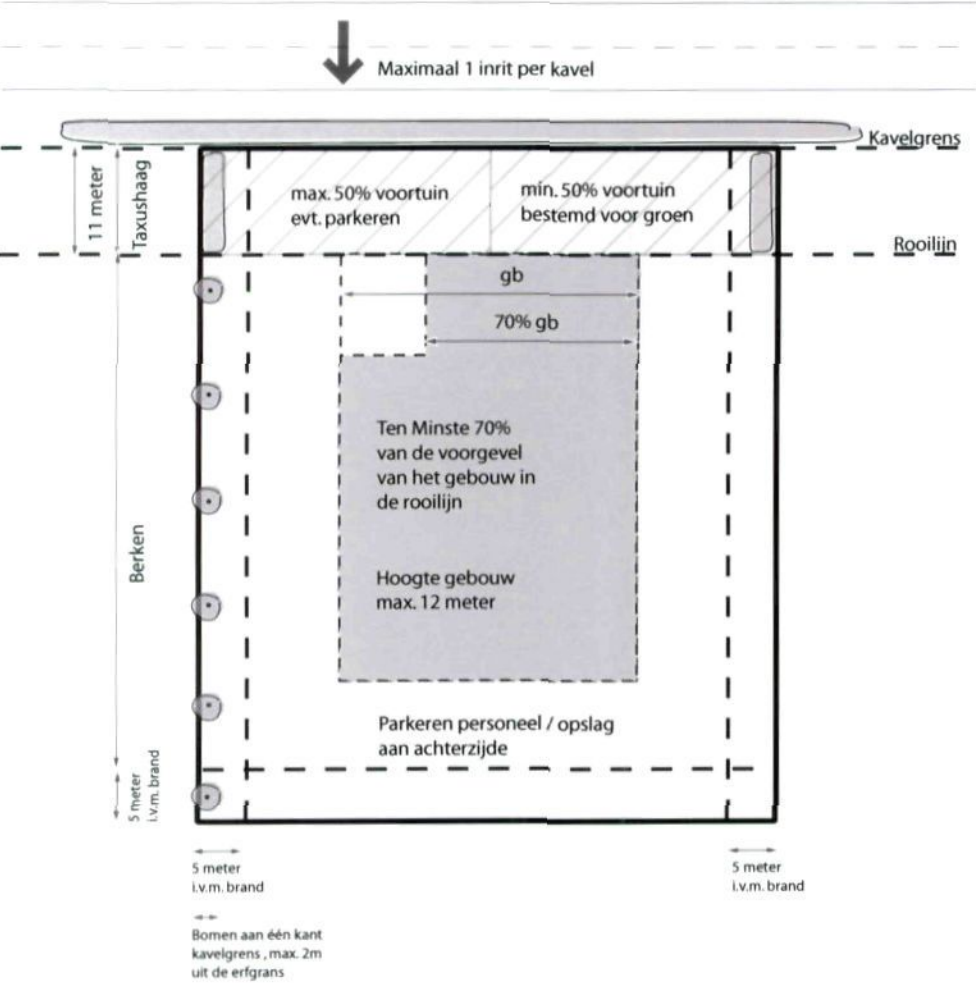
Reclame en bewegwijzering

Om eenheid in het straatbeeld te geven worden beperkingen gesteld aan het aanbrengen van reclame-uitingen. Deze zijn gericht op de bezoeker op het terrein en zijn alleen toegestaan aan de voorzijde van het bedrijfspand. Reclame-uitingen worden geplaatst op of geïntegreerd in het geveloppervlak. Reclame-uitingen aan de zij- of achterkant van het kavel zijn niet toegestaan. Met nadruk geldt dit voor de kavels grenzend aan het landelijk gebied, waar ook met het kleurgebruik en verschijningsvorm terughoudend dient te worden omgegaan. Bebouwing uitgevoerd in bedrijfskleuren is dan ook niet aan te raden.

Met een uniforme bewegwijzering speciaal voor het gebied ontworpen kan een wildgroei aan goed bedoelde particuliere initiatieven worden voorkomen. Voor kavels die aan twee zijden aan het openbare gebied grenzen geldt dat slechts één zijde als voorzijde wordt opgevat. De voorzijde is altijd gericht naar de meest belangrijke ontsluitingsweg of openbare ruimte. Voor de andere zijden gelden dezelfde regels die bij zijden grenzend aan andere kavels gelden. Hier wordt de erfscheiding geaccentueerd met bomen en is reclame niet toegestaan.

De overige regelgeving zal per zone worden besproken

KAVELPRINCIPE REPRESENTATIEVE ZONE



Representatieve zone: gebouwen en kavels langs de waterpartij

Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte van de kavels langs de waterpartij bedraagt 12 meter. De minimale bouwhoogte bedraagt 9 meter. Op het hoekpunt van de waterpartij met de 'Zomerlandse Laan' is een hoogte-accent tot 16 meter goothoogte toegestaan. Voor de bebouwing op de uitgeefbare kavels wordt een minimum hoogte aangehouden van zes meter. Daarmee wordt voorkomen dat de kavels verrommelen en altijd een bedrijfsbebouwing wordt toegevoegd die zich voegt naar de omgeving.

Verplichting om in de rooilijn te bouwen

De rooilijn ligt voor alle kavels op 11 meter achter de erfgrens. Er geldt een verplichting om in de rooilijn te bouwen. Voor de kavels langs de waterpartij geldt dat 70 % van de voorgevellengte van het gebouw in de rooilijn gerealiseerd moet worden. Eventuele hekwerken mogen alleen geplaatst worden in het verlengde van de voorgevel, dus op de rooilijn

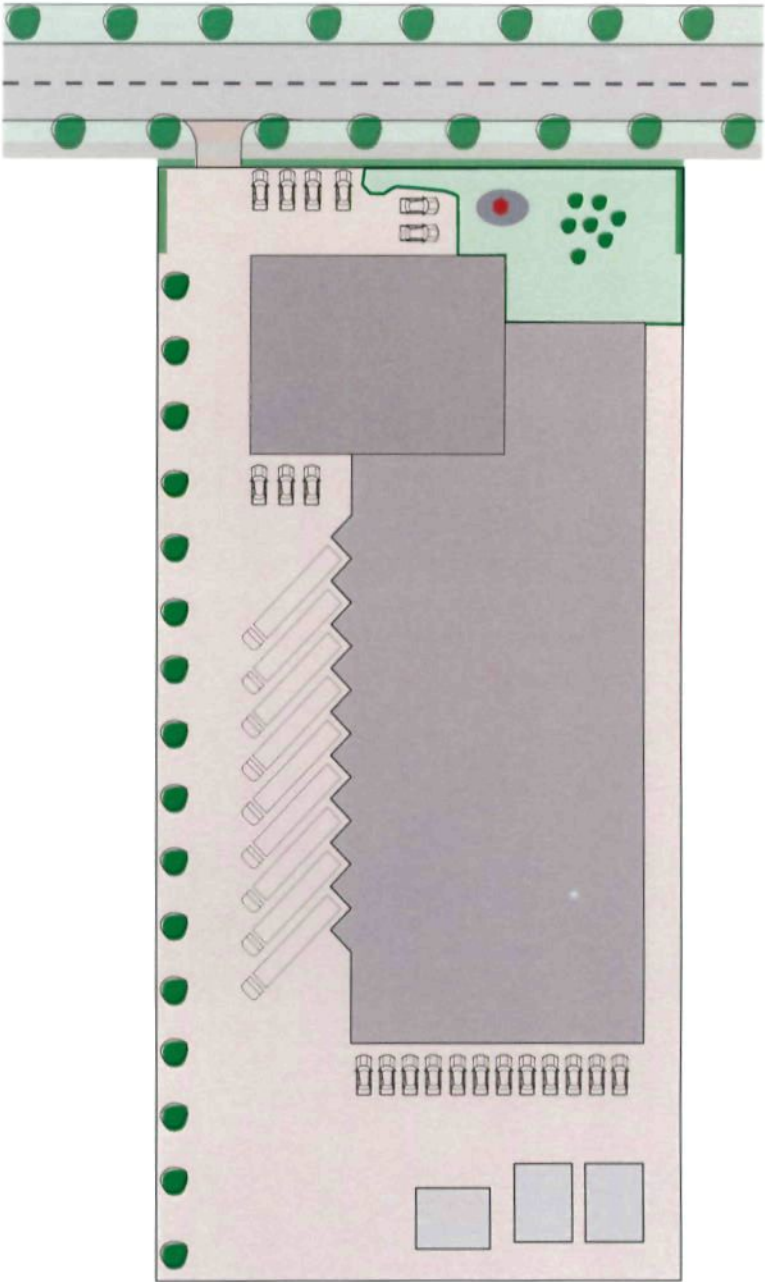
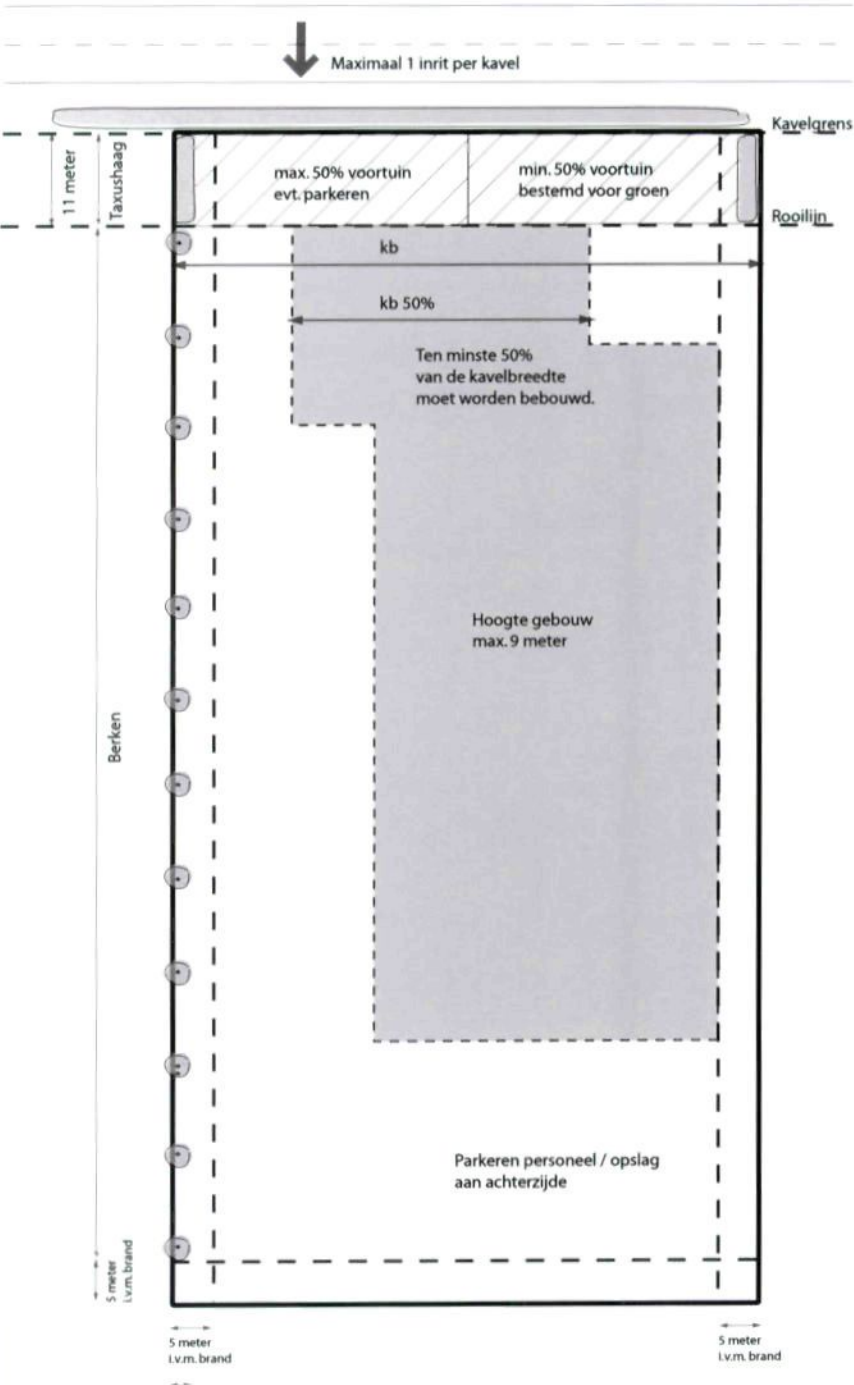
Beeldkwaliteit

De gebouwen zijn vrijstaand. Ze zijn georiënteerd op de weg en hebben een architectonisch gearticuleerde gevel. Representatieve ruimten en kantoorachtige delen liggen in het algemeen aan de voorzijde. De bebouwing is in principe individueel en wat meer complex van opzet. De opbouw is tot drie lagen hoog met een plat of hellend dak. Kapconstructies worden niet uitgesloten, mits deze zich achter de rooilijn bevinden en niet beeldbepalend zijn.

De materialen van de gevels voor de gebouwen langs de waterpartij worden zoveel mogelijk gekozen uit een 'palet' van natuurlijke materialen zoals baksteen, metaal, en duurzaam geproduceerd hout. Bij voorkeur wordt helder glas toegepast. Spiegelend glas wordt vermeden. Doel is het tot stand brengen van een representatieve en prestigieuze zone langs het water. Grote gevel vlakken bestaan uit materialen met een structuur zoals baksteen en houten betimmering. Het materiaal- en kleurgebruik van aanbouwen is afgestemd op dat van het hoofdvolume. Het kleurgebruik is terughoudend en in onderlinge samenhang.

Het aanbrengen van reclame uitingen of bedrijfslogo's moet afgestemd zijn op de gevelcompositie van het gebouw, binnen de eisen zoals gesteld in het deel 'Algemeen'. Vooraf dient een voorstel daartoe te worden opgesteld. De voorstellen zullen door de commissie Welstand en Monumenten van een advies worden voorzien bij de behandeling van de bouwvergunning.

KAVELPRINCIPE BINNENGEBIED



Binnengebied: Overige kavels

Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte van de opstallen en bedrijfsloodsen op de overige kavels bedraagt 9 meter. Voor de bebouwing op de uitgeefbare kavels wordt een minimum hoogte aangehouden van zes meter. Daarmee wordt voorkomen dat de kavels verrommelen en altijd een bedrijfsbebouwing wordt toegevoegd die zich voegt naar de omgeving.

Verplichting om in de rooilijn te bouwen

Er geldt een verplichting om in de rooilijn te bouwen. De opstallen van de hier bedoelde kavels van de eerste fase dienen tenminste voor 50% van de kavelbreedte in de rooilijn te worden geplaatst. Deze eis waarborgt een rustig en continu gevelbeeld.

Beeldkwaliteit

De kavels tussen de bestaande Boonsweg en de representatieve strook hebben een meer industriële uitstraling. De gebouwen zijn overwegend vrijstaand, individueel en meer functioneel dan representatief. De bedrijven hebben een eenvoudige vorm. De gebouwen hebben een bouwvolume van maximaal twee lagen met plat dak of een flauw hellende kap, waarbij de voorzijde van het gebouw het hoogste punt is. Entreepartijen en kantorgedeelten zijn vormgegeven als accenten of als zelfstandige volumes aan de voorzijde van de kavel. De bedrijven zijn herkenbaar als zelfstandige eenheden. De gebouwen staan vrij op de kavel en per kavel is er één hoofdmassa. De gebouwen zijn met de voorgevel gericht op de weg, en er zijn zodoende zo min mogelijk dichte gevels aan de straat. De rooilijnen van de hoofdmassa's zijn teruggelegen en liggen parallel aan de weg.

De expeditieruimten worden aan de achterzijde of aan de zijkant van het gebouw gesitueerd. Opslag vindt uit het zicht plaats, vaste voorzieningen voor opslag worden zo mogelijk gerealiseerd binnen het bouwvolume.

Aanbevolen wordt loodsen en hallen in lichte tinten uit te voeren, bij voorkeur grijs of lichtblauw. De kantoorhoudende delen langs de weg worden bij voorkeur in een materiaal uitgevoerd met een structuur, zoals baksteen, houten betimmeringen of gevouwen staalplaat. Zo wordt het contrast opgevoerd en een aansluiting gezocht bij de gebouwen langs de waterpartij. Het effect van de grijze en lichtblauwe kleuren voor de loodsen en opstallen is dat de nadruk meer op de groenstructuur komt te rusten. De kleurstelling van de loodsen valt min of meer weg tegen de Hollandse wolkenluchten. Het materiaal- en kleurgebruik van de aanbouwen is afgestemd op dat van het hoofdvolume. Het kleurgebruik is terughoudend en in onderlinge samenhang.

Ook voor deze zone geldt dat het aanbrengen van reclame uitingen of bedrijfslogo's moet worden afgestemd op de gevelcompositie van het gebouw, binnen de eisen zoals gesteld in het deel 'Algemeen'. Vooraf dient een voorstel daartoe te worden opgesteld. De voorstellen zullen door de commissie Welstand en Monumenten van een advies worden voorzien bij de behandeling van de bouwvergunning.

Kavels aan de Boonsweg

De inrichtings- en beeldkwaliteitseisen die zijn gesteld aan de kavels op het binnengebied van de eerste fase gelden in principe ook voor de kavels aan weerszijden van de Boonsweg. In de huidige toestand voldoet echter vrijwel geen enkele kavel aan de eerder geformuleerde eisen.

Het uitgangspunt dat hier gehanteerd wordt is dat wanneer veranderingen zich aandienen (sloop, nieuwbouw, verkoop aan derden, etc.) de inrichting en het gebruik van het terrein zoveel mogelijk in overeenstemming dient te worden gebracht wordt met de regels die gelden voor de eerste fase. Deze zijn naast de algemene regels:

Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte van de opstallen en bedrijfsloodsen bedraagt 9 meter.

Verplichting om in de rooilijn te bouwen

De opstallen van de hier bedoelde kavels van de eerste fase dienen tenminste voor 50% van de kavelbreedte in de rooilijn te worden geplaatst. Deze eis waarborgt een rustig en continu gevelbeeld.

Beeldkwaliteit

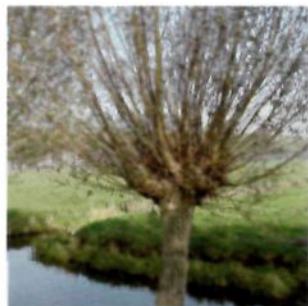
Voor nieuwbouw of vervanging van de bestaande bebouwing aan de Boonsweg geldt dat de gebouwen een bouwvolume hebben van maximaal twee lagen met plat dak of een flauw hellende kap, waarbij de voorgevel het hoogste punt van het gebouw is. Entreepartijen en kantoorgedeelten zijn vormgegeven als accenten of als zelfstandige volumes aan de voorzijde van de kavel. De bedrijven zijn herkenbaar als zelfstandige eenheden. De gebouwen staan vrij op de kavel en per kavel is er één hoofdmassa. De gebouwen zijn met de voorgevel gericht op de weg, en er zijn zodoende zo min mogelijk dichte gevels aan de straat. De rooilijnen van de hoofdmassa's zijn teruggelegen en liggen parallel aan de weg. De expeditieruimten worden zoveel mogelijk aan de achterzijde of aan de zijkant van het gebouw gesitueerd. Opslag vindt uit het zicht plaats, vaste voorzieningen voor opslag worden zo mogelijk gerealiseerd binnen het bouwvolume.

Aanbevolen wordt loodsen en hallen in lichte tinten uit te voeren, bij voorkeur grijs of lichtblauw. De kantoorhoudende delen langs de weg worden bij voorkeur in een materiaal uitgevoerd met een structuur, zoals baksteen, houten betimmeringen of gevouwen staalplaat. Zo wordt het contrast opgevoerd en een aansluiting gezocht bij de gebouwen langs de waterpartij. Het effect van de grijze en lichtblauwe kleuren voor de loodsen en opstallen is dat de nadruk meer op de groenstructuur komt te rusten. De kleurstelling van de loodsen valt min of meer weg tegen de Hollandse wolkenluchten. Het materiaal- en kleurgebruik van de aanbouwen is afgestemd op dat van het hoofdvolume. Het kleurgebruik is terughoudend en in onderlinge samenhang.

Ook voor deze zone geldt dat het aanbrengen van reclame uitingen of bedrijfslogo's moet worden afgestemd op de gevelcompositie van het gebouw, binnen de eisen zoals gesteld in het deel 'Algemeen'. Vooraf dient een voorstel daartoe te worden opgesteld. De voorstellen zullen door de commissie Welstand en Monumenten van een advies worden voorzien bij de behandeling van de bouwvergunning.



berk



knotwilg



esdoorn

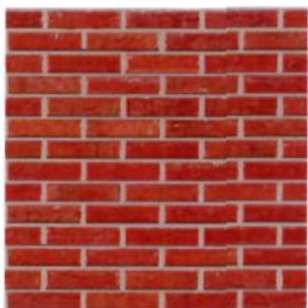


taxus

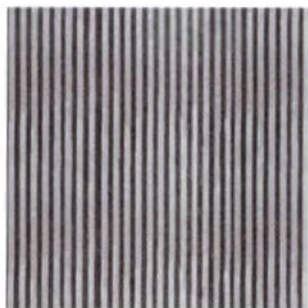


es

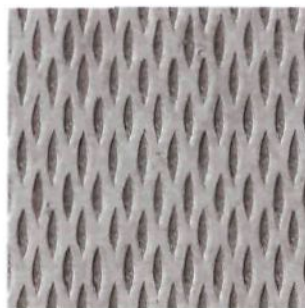
beplanting



baksteen



metaal



metaal



hout

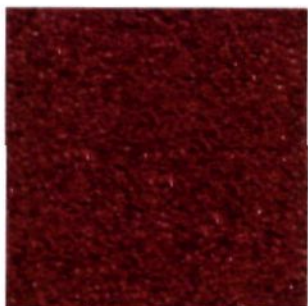


ongekleurd glas: niet spiegelen

Bebouwing



Asfalt wegdek



Asfalt fietspaden



Klinkers kavel

Bestrating



Meubilair



bedrijventerrein Bijdorp Barendrecht, representatieve waterkant

bedrijventerrein de Bossche Oud-Beijerland, representatieve waterkant



bedrijventerrein de Brand Den Bosch, binnengebied

bedrijventerrein de Bossche Oud-Beijerland, binnengebied



6. Parkmanagement

Voor de verbetering van het beheer en onderhoud van het terrein wordt een uitgifte- en beheerplan en parkmanagement geadviseerd.

Het eerste komt tegemoet aan de klacht dat bedrijven weinig inzicht krijgen in de uiteindelijke kwaliteit en de wijze waarop het terrein beheerd zal worden. In een uitgifte- en beheerplan worden beide zaken voor de toekomst aanschouwelijk gemaakt.

De opzet van het parkmanagement is het sturing geven aan een inrichting en een dito beheer van het terrein. Alle bedrijven die zich op het nieuwe terrein vestigen kunnen verplicht worden lid te zijn van deze organisatie; het takenpakket kan naar wens worden uitgebreid. Taken die in de parkmanagement organisatie kunnen worden ondergebracht zijn bijvoorbeeld het gezamenlijk groenonderhoud, de schoonmaak van het openbaar en privé-terrein, maar ook bijvoorbeeld een centrale beveiliging of collectieve inkoop van diensten. Deze taken kunnen natuurlijk worden uitgebreid naar allerlei vormen van service.

Het opzetten van een parkmanagement organisatie biedt niet alleen voordelen voor de afzonderlijke ondernemers in de zin dat er kostenvoordelen te behalen zijn voor het leveren van collectief ingekochte diensten maar het kan ook gunstige gevolgen hebben voor de beeldkwaliteit. Wanneer bijvoorbeeld hekwerken, bomen en straatmeubilair gezamenlijk worden ingekocht ontstaat er een vanzelfsprekende regie op de beeldkwaliteit. Alle ondernemers worden daarbij betrokken en er ontstaat een collectief belang bij de vormgeving en inrichting van het terrein. De kwaliteit, het beheer en de inrichting van de openbare ruimte is uiteindelijk een belangrijke voorwaarde voor de verdere waarde ontwikkeling van het vastgoed. Zo bezien draagt parkmanagement bij aan de duurzaamheid en beeldkwaliteit van het terrein.

Colofon

*Stedenbouwkundig plan en Beeldkwaliteit
1e fase Regionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard*

in opdracht van: **Commissie Hoeksche Waard**

Beeld en ontwerp: **KAAP3 ontwerpbureau**

Stef van der Gaag
Greetje van den Nouweland
Maarten Lankester
Ralph Smit
Esther van der Sluys
Nolly Vos
Janne van der Bom

25 januari 2006

2e revisie
1 augustus 2006

KAAP3 ontwerpbureau
Esperantoplein 8
2518 LE Den Haag

www.kaap3.nl
office@kaap3.nl

*Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd in welke vorm dan ook zonder toestemming van
KAAP3 ontwerpbureau BV*