STEDENBOUWKUNDIG PLAN & BEELDKWALITEITPLAN

HONDERDLAND FASE 2

31 maart 2014

BDP Khandekar bv

BDP.khandekar bv
Secr. Runsinkbrink 1
2731 AG Benthuizen
T 079-3426728
info@bdpkhandekar.com
www.bdpkhandekar.com

Levi Wichgers MUrb.

IN OPDRACHT VAN:

Honderdland Ontwikkelings Combinatie H.O.C.
Postbus 218
3140 AE Maassluis
T 0174 - 52 23 00
F 0174 - 52 23 10

ing. G.S. Hofman (directeur)

IN SAMENWERKING MET:

Gemeente Westland
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
T 0174 - 67 36 73

Algemene informatie:

Honderdland Ontwikkelings Combinatie
Contactpersoon: Yolanda Blanke
Postbus 218
3140 AE Maassluis
Tel: 0174 – 52.23.50
info@honderdland.nl
www.honderdland.nl

Verkoopinformatie:

Batenburg Bedrijfshuisvesting
Contactpersoon: Elco Bouwmeester
Honderdland 190A
2676 LT Maasdijk
Tel: 0174 - 28.25.55
info@batenburg-bhv.nl
www.batenburg-bhv.nl

INHOUD

INLEIDING & CONTEXT

INLEIDING....7
STEDENBOUWKUNDIG PLAN EN BEELDKWALITEITPLAN....9
MASTERPLAN HONDERDLAND 2001....11
BEELDKWALITEITPLAN HONDERDLAND FASE 1 2002/2004....13
ROOILIJNEN EN ACCENTEN....15
GEWIJZIGDE OMGEVINGSFACTOREN 2014....17
DUURZAAMHEID....18

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP 2014....23
WATERSTRUCTUUR....25
GROENSTRUCTUUR....27
PROFIELEN OPENBARE RUIMTE....29
VERKEER....33
PARKEREN, EXPEDITIE, MANOEUVREREN EN OPSLAG....35
FIETSROUTES EN OPENBAAR VERVOER....37
DEELGEBIEDEN....39
FUNCTIES....41
ROOILIJNEN EN ACCENTEN....43
BOUWHOOGTES....45

BEELDKWALITEITPLAN ALGEMEEN & PER DEELGEBIED

RECLAME....49
DEELGEBIED 1 - LANGS DE A20 -....53
DEELGEBIED 2A - MIDDENZONE....57
DEELGEBIED 2B - MIDDENZONE....59
DEELGEBIED 3 - NOORDELIJKE ZICHTLOCATIE....61
DEELGEBIED 4 - LANGS DE MAASDIJK - BEDRIJFSFUNCTIES....63
DEELGEBIED 5 - LANGS DE MAASDIJK - WOONLINT....65

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 - HET LENTE-AKKOORD....69
BIJLAGE 2 - PARKEERGARAGE PRINCIPE....71
BIJLAGE 3 - WESTLANDSVERKEER EN VERVOERPLAN 2006....73
BIJLAGE 4 - FUNCTIES MAATWERK OP DE EILANDEN....74
BIJLAGE 5- AFWIJKING REGELS....75

I NLEIDING & CONTEXT

ONDERDLAND FASE 2

Mastersketch Honderland fase 1 en fase 2

Na de succesvolle realisatie van fase 1 van Bedrijventerrein Honderdland is besloten om fase 2 te ontwikkelen. Hiertoe heeft de Honderdland Ontwikkel Combinatie (HOC) opdracht gegeven aan BDP Khandekar om ook voor fase 2 een stedenbouwkundige uitwerking van het Masterplan (2001) en een Beeldkwaliteitplan te ontwikkelen. Het Masterplan, stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitplan geven gezamenlijk een compleet beeld van de planontwikkeling op Honderdland.

Ten behoeve van de leesbaarheid is in dit rapport een korte omschrijving van het Masterplan en van de richtlijnen voor fase 1 opgenomen. In het voorliggende rapport worden, naast een beschrijving van het stedenbouwkundige plan, uitspraken, doelstellingen en richtlijnen gegeven voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte. Het Beeldkwaliteitplan is het kader voor een hoogwaardige en duurzame ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen en de openbare ruimte - mede in hun onderlinge samenhang. Het bevat de regels voor de kwalitatieve uitwerking. Daarom wordt het beeldkwaliteitplan ook aan de Welstandscommissie voorgelegd.

Supervisor
Door bij dit project te werken met een supervisor, die verantwoordelijk is voor het overdragen van de uitgangspunten en richtlijnen, is het niet noodzakelijk om een uitputtende lijst van verplichtingen en verboden op te stellen. Deze werkwijze maakt een persoonlijke uitwisseling mogelijk tussen de supervisor en de ontwerpers.
De supervisor begeleidt de aanvragen voor een omgevingsvergunning en/of ruimtelijke procedures die bij gemeente Westland gedaan worden en onderhoudt daarover contact met de gemeentelijke stedenbouwkundige en de Welstandscommissie , een en ander in overleg of in samenwerking met de architect en/of aanvrager.

De supervisor beoordeelt de hoofdlijnen van het ontwerp, de samenhang tussen de diverse bouwplannen, de relatie van de bouwplannen met de openbare ruimte, het kleur- en materiaalgebruik en de uitwerking van de overige richtlijnen die zijn vastgelegd in dit beeldkwaliteitplan.

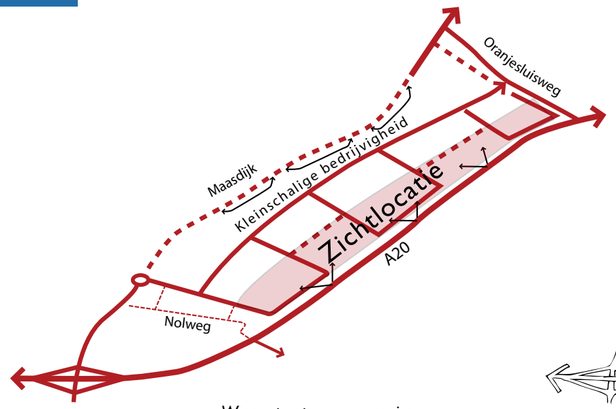
Toetsingskader
Het toetsingskader voor de supervisor zijn naast het Masterplan en het stedenbouwkundig plan, vooral het Beeldkwaliteitplan waarin de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten zijn vastgelegd en waarin richtlijnen zijn opgesteld voor de verdere uitwerking van de bebouwing en de inrichting van de kavels. De gemeente toetst een bouwaanvraag aan het Bestemmingsplan. Een akkoord van de supervisor is noodzakelijk, voordat een bouwaanvraag kan worden ingediend, Het is echter geen garantie voor een gemeentelijk akkoord. De gemeente behoudt haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid.

Welstandscommissie en Kwaliteitteam
Ook voor de Welstandscommissie is het Beeldkwaliteitplan een toetsingskader. Het beeldkwaliteitplan zal afgestemd worden met het beleid van de gemeentelijk Welstand.
De supervisor kijkt naar de hoofdlijnen van het ontwerp en naar de specifieke richtlijnen die zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitplan. De Welstandscommissie beoordeelt vanuit de Welstandsnota op redelijke eisen van welstand en kijkt vanuit het Beeldkwaliteitplan (in vergelijking met de supervisor) meer op gebouw- en detailniveau.
De supervisor is hoofdzakelijk betrokken is bij het voortraject tot de bouwaanvraag. Daarna wordt het ontwerp, als onderdeel van de beoordeling van de bouwaanvraag, voorgelegd aan de Welstandscommissie. Wijzigingen na de bouwaanvraag worden ook teruggekoppeld naar de supervisor.

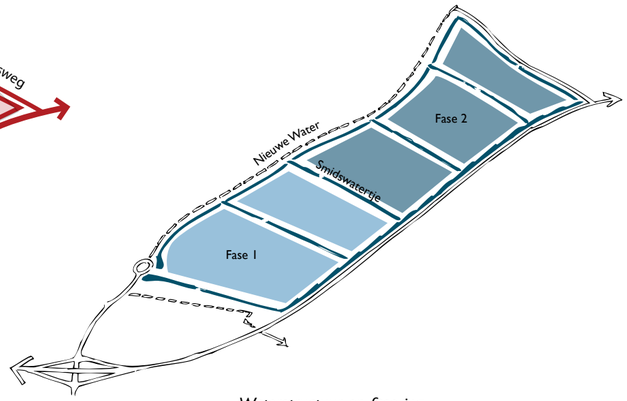
Flexibiliteit
Door naast het stedenbouwkundige plan te werken met een beeldkwaliteitplan, blijft de flexibiliteit behouden en worden alleen voorschriften en richtlijnen omschreven voor de aspecten die noodzakelijk zijn voor de gewenste sfeer en kwaliteit.
De voorschriften en richtlijnen zorgen voor continuïteit en samenhang, terwijl er voldoende mogelijkheden voor variatie en interpretatie zijn. Enerzijds beschrijft het Beeldkwaliteitplan de beoogde beeldkwaliteit voor het gebied, anderzijds is het een richtinggevende inspiratiebron voor de architecten en stedenbouwkundigen, die werken aan ontwerpen voor de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte.

Bouwplannen
Wanneer een bedrijf zich wil vestigen op Honderdland, neemt deze contact op met de HOC. Vervolgens worden de uitgiftevoorwaarden en het Beeldkwaliteitplan overhandigd. Wanneer een architect is geselecteerd heeft deze een eerste oriënterend gesprek met de supervisor en worden de wensen en eisen voor het kavel wederzijds toegelicht en besproken.
De architect werkt een ontwerp in de gebruikelijke stappen (SO, VO, DO, BA) uit, in overleg met zijn opdrachtgever en de supervisor. De supervisor overlegd tussentijds met de gemeentelijke stedenbouwkundige.
Indien akkoord schrijft de supervisor een toelichting bij het Definitief Ontwerp aan de Welstandscommissie en kan een bouwaanvraag ingediend worden bij de gemeente. Het gemeentelijk apparaat toetst de bouwaanvraag aan wet- en regelgeving.

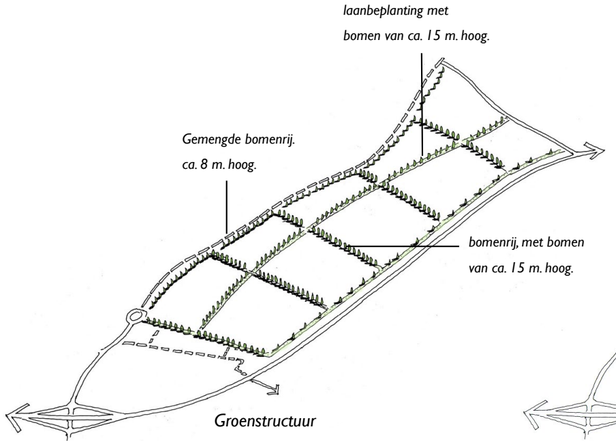
Vanaf 2001 zijn voor Honderdland achtereenvolgens een stedenbouwkundig Masterplan opgesteld en een beeldkwaliteitplan voor fase 1. De belangrijkste aspecten hieruit worden als inleiding naar fase 2 weergegeven.



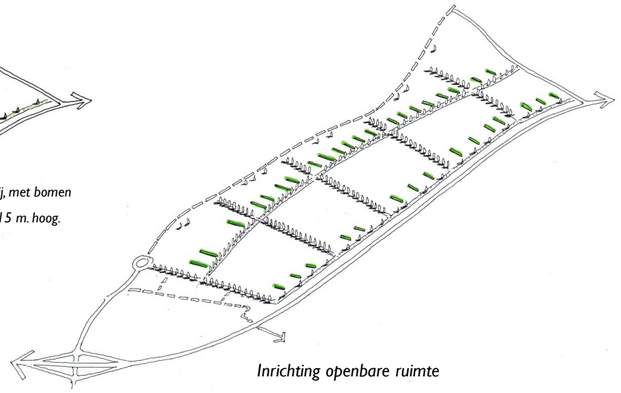
Wegenstructuur en zonering



Waterstructuur en fasering



Groenstructuur



Inrichting openbare ruimte

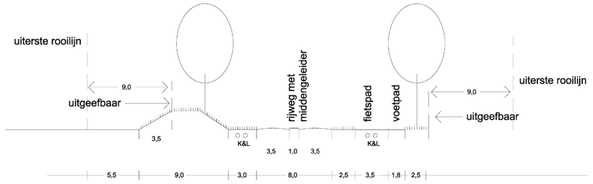
De lineaire vorm en kavelrichtingen in de polder zijn als aanleiding gebruikt voor een ladderstructuur over de polder heen, in noord-zuid richting. Hierdoor wordt in deze richting een heldere fasering mogelijk. De 'sporten' van de ladder dienen als doorzichten in oost-westelijke richting. In deze richting vindt een zonering plaats van bedrijvigheid, zodat per fase meerdere soorten beschikbaar zijn. Bovendien geven de sporten de richting van de kavels aan, met de staffeling aan de A20. Binnen het principe van dit systeem staan de kavelgrenzen haaks op de lange lijnen in deelgebieden 1 en 3.

Wegenstructuur en zonering

Ten behoeve van fase 1 bevindt zich een ontsluiting op de Maasdijk. Een ontsluiting bij de Oranjesluisweg in fase 2 vormt een andere verbinding met de omgeving. Hiertussen loopt de hoofdontsluitingsweg, evenwijdig aan de Maasdijk. Loodrecht op deze hoofdontsluiting staan de "sporten van de ladder", welke gekoppeld zijn aan het openbaar groen en het water. Door deze sporten met elkaar te verbinden, ontstonden lussen, om velden heen, waarin op een zo flexibel mogelijke manier bedrijven geplaatst konden worden. Naast flexibiliteit biedt deze ontsluiting ook een faseringsvoordeel; er kan per veld ontwikkeld worden, zonder overbodige ontsluitingen aan te leggen.

De structuur brengt de volgende zonering aan:

- Representatieve bedrijven langs de A20, i.v.m. zichtlokatie;
- Grote bedrijven langs de hoofdontsluiting;
- Kleinschalige bedrijvigheid tussen de Maasdijk en de centrale ontsluitingsweg, als schaalsprong en om hinder te beperken.



Principedoorsnede hoofdontsluitingsweg Masterplan

Waterstructuur en fasering

Om aan de bergingseis van het hoogheemraadschap van Delfland te voldoen is in fase 1 gebruik gemaakt van lokale opstuwing, met behulp van een klepstuw die bij hevige neerslag kan worden gesloten. Op deze manier wordt de maximaal beschikbare peilstijging verhoogt van 20 naar 60 cm, waardoor met 1/3 van het wateroppervlak kan worden voldaan aan de bergingsnorm van 325 m3/ ha. De waterstructuur van Honderdland fase 1 sluit in het noordoosten aan op de primaire boezemwatergang, het Smitswatertje, dat de grens vormt tussen fase 1 en fase 2. De verdere waterstructuur binnen het plangebied bestaat uit een aantal doodlopende watergangen. Dit is nodig om de lokale opstuwing via de klepstuw mogelijk te maken. Hierdoor is de doorstroming in het gebied beperkt.

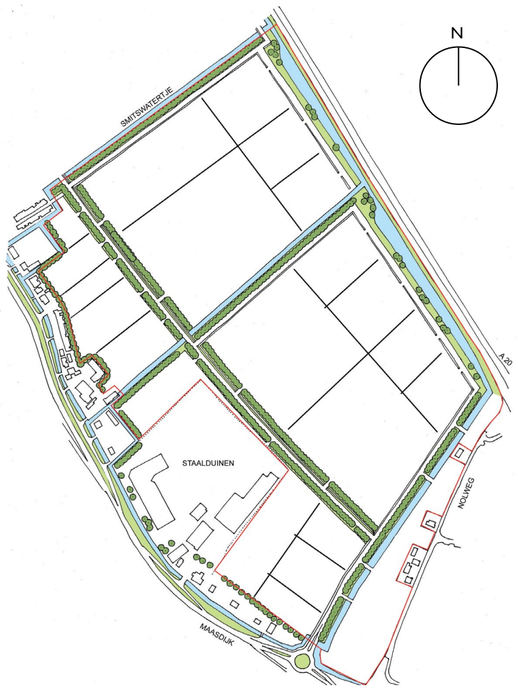
Groenstructuur

Gekoppeld aan de wegen en het water begeleiden bomen het zicht door het gebied heen. Langs de Maasdijk, tussen woningen en bedrijven worden bomen gebruikt ter afscherming. Ter plekke van de "zij-sporten", of dwarswegen, wordt de bomenstructuur onderbroken om doorkijken mogelijk te maken. Het groene scherm wordt deels gevormd door bomen achter en op de betreffende kavels. Tussen en onder de bomen kan geparkeerd worden. De lichte, sierlijke kromming in de centrale ontsluitingsweg geeft allure en de begeleiding door talud en bomen zorgt voor beslotenheid in een grootschalig gebied.

Inrichting openbare ruimte

In het masterplan is veel aandacht besteed aan de openbare ruimte, wat de kwaliteit van het bedrijventerrein ten goede komt. Er zijn hoogwaardige materialen toegepast. In het masterplan zijn de profielen van de openbare ruimte aangegeven.
Bij elke bouwaanvraag voor eigen terrein is bovendien een inrichtingsplan geleverd. Opslag van materialen zichtbaar vanaf de openbare weg is bijvoorbeeld niet toegestaan en parkeren vindt plaats achter hagen. In de inrichtingsplannen is rekening gehouden met parkeren en expeditie, beide op eigen terrein. Ook het manoeuvreren ten behoeve van de expeditie vindt plaats op eigen terrein en niet in de openbare ruimte.

Masterplan fase 1, met de deelgebieden aangegeven



Masterplan fase 1, met de plangrens aangegeven

Het Beeldkwaliteitplan voor fase 1 is vanaf 2002 uitgewerkt op basis van het Masterplan. Het beeldkwaliteitplan is op enkele details herzien in 2004 vanwege de vraag naar kleinere kavels. Hiervoor is in het plan ruimte gevonden in het deelgebied langs de Maasdijk, dat al een kleinere korrelgrootte had. Hiernaast is dit voor fase 1 aangegeven.

Naast de Maasdijkzone werden nog drie andere deelgebieden onderscheiden, waarbij het karakter van de deelgebieden uiteenloopt van kleinschalige langs de Maasdijk, tot grootschalig langs de A20. Hieronder is een algemene beschrijving (identiteit) van de vier deelgebieden gegeven, welke de basis vormden voor de specifieke beeldkwaliteitseisen:

1. Strook langs de A20
De bebouwing langs de A20 heeft een hoogwaardige architectuur en een representatieve uitstraling, passend bij deze zichtlocatie. Zoals in het Masterplan is omschreven is de bebouwing gestaffeld geplaatst, wat de verschillende gebouwen goed zichtbaar en herkenbaar maakt. Vooral vanuit een auto, met hogere snelheid. Dit principe wordt versterkt door een bijzondere vormgeving van de afzonderlijke gebouwen en door hoogteaccenten op de hoeken, ter plaatse van de staffeling.

2. Middenzone
Dit deelgebied wordt gekenmerkt door grotere kavels met de mogelijkheid voor grote bouwvolumes. De representativiteit en de uitstraling van de gebouwen wordt gevonden in een zuivere vormgeving van de grote massa's, met extra aandacht voor de detaillering van bijvoorbeeld expeditietoegangen. De uitstraling is in deze zone primair richting de centrale ontsluitingsweg.

3. Langs de Maasdijk
Dit deelgebied is het meest zichtbaar vanaf de 3,5 meter hoger liggende Maasdijk. (Ooghoogte vanaf personenauto 4,5-5 meter, vanaf vrachtwagen en bus ca. 6 meter.) Uitgangspunt is dat de bedrijfsbebouwing langs de Maasdijk het karakter van kleinschalige bebouwing aan de dijk niet mag verstoren. Een bomenscherm tussen deze bebouwing en het bedrijventerrein, zoals opgenomen in het Bestemmingsplan, scheidt deze twee werelden en verzelfstandigt de bestaande strook langs de Maasdijk. Ondanks dit groene scherm zijn de gebouwen van het bedrijventerrein zichtbaar. Daarom is aandacht besteed aan de massaopbouw, materiaal- en kleurkeuze en reclamevoering.

4. Zijstrook langs de Nolweg
Dit deelgebied grenst aan het bedrijventerrein Coldenhove en is een overgangsgebied tussen de twee bedrijventerreinen. Een aantal bestaande gebouwen (woningen, boerderij, schuren) in het gebied blijven behouden. Kenmerkend is de losse bebouwing in het groen, waarbij de gebouwen niet allen dezelfde functie hebben. Aan het einde van de centrale ontsluitingsweg is een kunstwerk gesitueerd ter versterking van de oriëntatie en beëindiging van de as.

Centrale ontsluitingsweg: Tussen de uiterste bouwgrenzen is 2/3 van de kavelbreedte bebouwd. (min. 9 m. en max. 18 m. vanaf de erfgrens)

A20: Verplicht bebouwde hoeken, de exacte plaats volgt uit de verkaveling.

Nolweg: Plaatsing bebouwing vrij op de kavels, min. 5 meter afstand van de erfgrenzen.

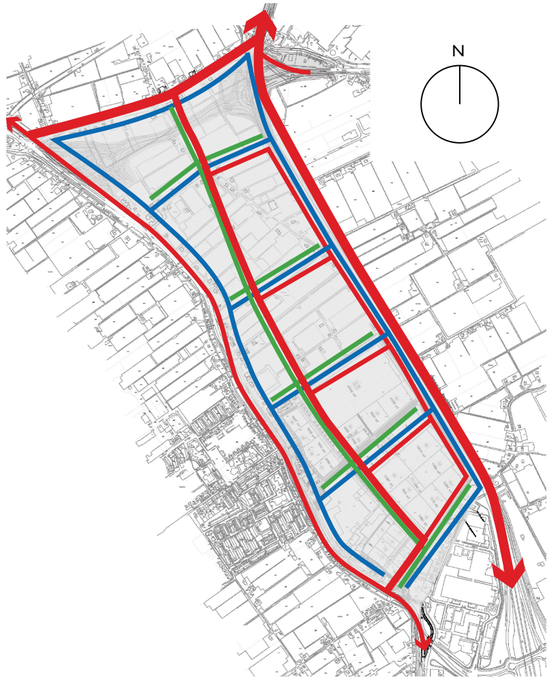
Om de hoofdstructuur van het gebied herkenbaar te maken en de kwaliteit langs de ontsluitingsstructuren te kunnen garanderen, zijn er specifieke richtlijnen opgesteld voor bepaalde zones, met aandacht voor rooilijnen en de plaats voor accenten.

1. Strook langs de A20
Voor de bebouwing aan de A20 is een gestaffelde verkaveling toegepast. De exacte plek van de verspringingen is niet bepaald, maar is gekoppeld aan de breedte van de kavels. Daarbij is als maximale kavelbreedte een maat van 125 meter opgenomen.
De lijn waarop de hoekaccenten staan loopt parallel aan de A20 en is opgenomen in het bestemmingsplan. Op de verspringende hoeken zijn accentvolumes geplaatst, zodat er een duidelijk ritme ontstaat.

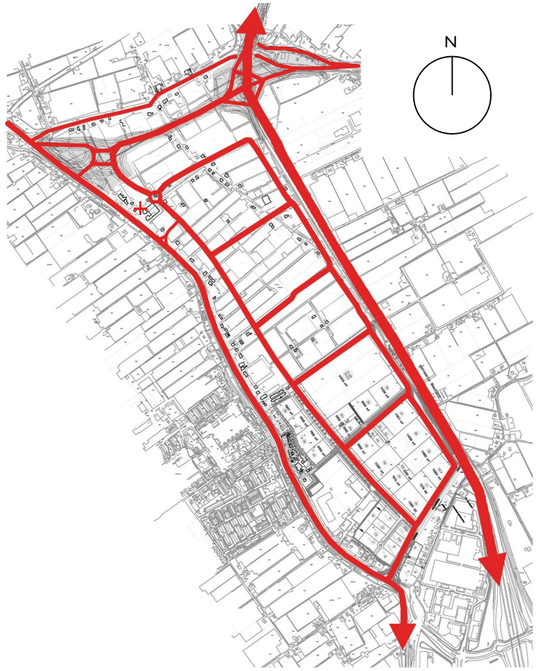
2. Middenstrook
Voor de bebouwing in de deelgebieden 2 en 3 geldt dat er een minimale en een maximale afstand is vastgelegd vanaf de erfgrens, waarop gebouwd moet worden, naast de minimale afstand die in het bestemmingsplan is opgenomen. Tussen deze grenzen moet 2/3 deel van de kavelbreedte bebouwd zijn.
Dit wordt verplicht gesteld om het profiel van de centrale hoofdontsluiting continuïteit te geven en om te voorkomen dat grote parkeerterreinen aan de voorkant ontstaan.

3. Langs de Maasdijk
In deelgebied 3, de Maasdijkzone, zijn kleinere kavels gesitueerd. De representatieve kant van de bebouwing ligt duidelijk aan de centrale hoofdontsluiting. Binnen het continue profiel is een verplichtte rooilijn vastgesteld, tussen de 9 en 18 meter vanaf de erfgrens. In deze zogenaamde voorgevelzone moet 2/3 deel van de kavelbreedte bebouwd zijn.
Voor de overige kavels geldt in principe een minimale afstand van 3 meter tot de erfgrens.
Bij kavels kleiner dan 4.000 m2 mag de bebouwing met één zijde op de erfgrens gesitueerd worden.

4. Zijstrook langs de Nolweg
De bebouwing in deelgebied 4, grenzend aan de Nolweg, is meer willekeurig op de kavels geplaatst, waardoor het karakter van losse bebouwing in het groen wordt versterkt. Hier geldt dat een afstand van 5 meter, vanaf de erfgrens, vrij moet blijven. Deze zone heeft een groene inrichting. De kavels zijn maximaal 50 meter breed.



Ontsluitingsstructuur Masterplan - water-, groen- en hoofdwegenstructuur



Gewijzigde ontsluitingsstructuur 2014 - hoofdwegenstructuur

Een belangrijke wijziging ten opzichte van de uitgangspunten van het Masterplan, is de wijze waarop de ontsluiting van het gebied aan de noordzijde opgelost zal worden. In het Masterplan werd ervan uitgegaan dat de hoofdontsluitingsweg van Honderdland in een vloeiende lijn doorgetrokken zou worden tot aan de Oranjesluisweg.

Inmiddels is de planvorming rond het 3-in-1 project in een vergevorderd stadium, met als consequentie voor Honderdland, dat de hoofdontsluitingsweg niet zal aansluiten op de Oranjesluisweg, maar op de (iets zuidelijker gelegen) nieuwe weg. Bovendien is ook de plaats van de aansluiting verschoven in westelijke richting. Er zijn verschillende modellen bestudeerd voor de aansluiting van de rotonde op Honderdland.

De hoofdontsluitingsweg van Honderdland, welke de ruggengraat vormt van het plan, zal aan de noordkant worden aangesloten op het 3 in 1 project. Dit is in het aangepaste ontwerp uitgewerkt, waarbij de weg zijn karakter behoudt en het gebied in een vloeiende beweging ontsloten wordt. Ter plaatse van de aansluiting tussen het 3-in-1- project en de kleine rotonde in Honderdland zullen, vanwege de hinder, wel woningen moeten verdwijnen. Op de kavels die overblijven zullen kleine bedrijfjes, groen en/of water kunnen komen.

Bovendien wordt er een direct verbinding gemaakt tussen Honderdland en de Maasdijk ter hoogte van het kavel Hofman. Hiervoor komt ter hoogte van het Blauwhek een kleine rotonde en een T-splitsing op de centrale ontsluitingsweg naar de Maasdijk. Om sluipverkeer te voorkomen zal er een "knip" gemaakt moeten worden tussen de nieuwe rotonde en de bestaande aansluiting van het Blauwhek met de Maasdijk. De uitvoering van deze "knip" zal in een later stadium met betrokkenen nader worden bepaald.

Bestaande woningen langs de Maasdijk die aan het plangebied grenzen, vallen buiten de ontwikkeling van Honderdland en zullen in principe behouden blijven. Om deze woningen te kunnen ontsluiten, zal de bestaande infrastructuur worden gebruikt en indien nodig worden aangevuld c.q. aangepast. Binnen het woonlint worden woningen alleen aan-huis-gebonden ondernemingen toegestaan.

De resterende gronden tussen het woonlint en de centrale ontsluitingsweg zullen worden gebruikt ten behoeve van de ontwikkeling van kleinschalige bedrijfs/kantoorfuncties of, wanneer de ruimte beperkt is of ontsluiting van het kavel niet mogelijk is, worden gebruikt voor groen of water.

Business Park Honderdland behoort tot de nieuwe generatie, 21ste eeuwse bedrijventerreinen waar gestreefd wordt naar een win-win situatie voor mens, milieu en economie. De directie van Honderdland streeft ernaar om Honderdland als CO2-neutraal bedrijvenpark definitief op de kaart te zetten, onder andere door de volgende kansrijke mogelijkheden proberen te implementeren.

- In fase 2 van Honderdland wordt, in samenwerking met Westland Infra, een uniek concept toegepast. De basis van dit concept is gelegen in een efficiëntere inrichting van de (ondergrondse) infrastructuur.
- Uiteraard gaan wij er vanuit dat bedrijven die zich vestigen, gebruik maken van groene stroom.
- Ook is er de mogelijkheid om elkaars reststromen als grondstof te benutten.
- Fase 2 wordt voorzien van een duurzaam, collectief warmte- en koudeopslag systeem dat zorgt voor verwarming en koeling van de bedrijfspanden. Bedrijfspanden kunnen middels een eigen waterpomp zelf upgraden en voor verwarming en koeling zorgen. Omdat alle bedrijven hier gebruik van maken, levert dit aanzienlijke besparingen op en mogelijke belastingvoordelen.

Doelstellingen en uitgangspunten
Duurzame ontwikkeling wordt vaak voorgesteld door de drie P's: people, planet en profit, die staan voor respectievelijk de sociale, ecologische, economische dimensies van duurzaamheid. Bij duurzame ontwikkeling zijn deze drie P's met elkaar in balans. Dit is ook bekend als maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Behalve op ondernemingen kan dit concept ook op allerlei andere niveaus worden toegepast, waaronder duurzame gebiedsontwikkeling. Steeds meer wordt het streven naar het in harmonie brengen van de drie P's gezien als een kans voor innovatie: een inspiratiebron of denkkader om te komen tot nieuwe en slimmere ontwerpen.

Diversiteit is in de ecologie een belangrijk begrip. Een ecosysteem is stabieler naarmate de diversiteit groter is. Door allerlei terugkoppelingsmechanismen is een divers ecosysteem grotendeels zelfregulerend. Monoculturen zijn daarentegen juist instabiele systemen, die vaak alleen met veel externe invloed in stand gehouden kunnen worden en risico's inhouden voor soorten die ervan afhankelijk zijn, waaronder de mens. Dit principe kan ook op steden, gebieden of sociale groepen worden toegepast. Ook voor een bedrijvenpark speelt dit principe een belangrijke rol. Door een verscheidenheid aan typen bedrijven kunnen (conjuncturele) economische risico's (ook voor de exploitatie) worden beperkt en ontstaan kansen voor samenwerking. De ecologische diversiteit wordt gerealiseerd via een verscheidenheid aan habitats, (inheems) groen en water. Door het creëren van visuele verscheidenheid, kan het gebied een hogere belevingswaarde krijgen. Het streven is naar een zo groot mogelijke diversiteit in het gebied, qua functies, type bedrijven, voorzieningen, natuur etc. Dat maakt het gebied aantrekkelijker en als systeem ook stabieler. Bij het ontwerp wordt zoveel mogelijk geanticipeerd op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zodat het gebied optimaal kan blijven functioneren en dure herstructureringsoperaties kunnen uitblijven. Naast een toekomstbestendig ontwerp, is ook een duurzaam beheer hiervoor een essentiële voorwaarde. De Vereniging van Eigenaren (VVE) zal hier een belangrijke rol bij spelen.

De **trias ecologica** is een eenvoudig, maar krachtig instrument om prioriteiten te kunnen stellen in de veelheid van keuzes die vaak mogelijk is. Dit instrument wordt in vele projecten gehanteerd en is ook leidend in het overheidsbeleid. (zie ook Lente-Akkoord / bijlage 1)

De keuzevolgorde is:
- Voorkom onnodig gebruik van energie, materialen en grondstoffen en behoud waardevolle elementen. Dit is het meest effectief. Alles wat je niet nodig hebt, kost ook niets en veroorzaakt ook geen problemen.
- Gebruik zoveel mogelijk duurzame bronnen. Daar waar wel energie of grondstoffen benodigd zijn, hebben duurzame bronnen de voorkeur.

- Hergebruik afvalstromen.
- Ga efficiënt en verantwoord om met niet-duurzame bronnen. Duurzame bronnen zijn (nog) niet voor alle toepassingen voorhanden. Tot die tijd moet milieuschade of sociale schade, als gevolg van het gebruik van niet-duurzame bronnen, zoveel mogelijk worden voorkomen en/of gecompenseerd.

Beeldkwaliteit
Het duurzame karakter van het gebied mag zichtbaar zijn, zonder dat er sprake is van 'toeters en bellen'. Daarbij kan gedacht worden aan een functionele integratie van PV-panelen in daken en gevels, in tegenstelling tot panelen die er 'later aangeplakt' lijken te zijn. Een en ander betekent dat er in het ontwerp reeds rekening mee gehouden dient te worden. De duurzame uitstraling wordt ook zichtbaar in de gebruikte materialen. Dat kunnen heel goed moderne materialen zijn, zoals glas, maar ook typisch ecologische materialen als hout of sedumdaken. Het is juist de creatieve combinatie hiervan die een gebouw een bijzondere uitstraling geeft. Grote oppervlaktes van kale gevels passen niet in de gewenste beeldkwaliteit.

Materiaalgebruik
Bij de ontwikkeling van een gebouw zal zorgvuldig gekeken moeten worden naar de materiaalkeuze, waarbij duurzame en hernieuwbare producten en materialen worden toegepast. Ook hierbij wordt een integrale benadering op basis van de trias ecologica en de triple P-benadering (milieu, gezondheid/veiligheid/comfort, geld) toegepast. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar afzonderlijke producten en materialen, maar vooral ook naar de samenhang, waarbij deze in het ontwerp worden toegepast. Prefab bouwsystemen hebben hierbij belangrijke voordelen, zoals een hoge kwaliteit door vergaande prefabricage, meer controle op het energiegebruik, minder bouwafval en een kortere bouwtijd. Door de keuze van de juiste materialen en bouwproducten kan duurzaamheid in de uitstraling van het gebied zichtbaar worden gemaakt. Daarbij is het streven naar een mooie en slimme integratie van systemen.

In Honderdland wordt voor water toe- en afvoer, gebruik gemaakt van het verbeterd, gescheiden systeem. Dit is een voortzetting van het systeem en rioolstelsel uit fase 1. Waar mogelijk, worden voor de openbare verlichting led-lampen toegepast.

Daken
Op Nederlandse bedrijfsgebouwen ligt een enorme hoeveelheid ongebruikt dakoppervlak. Dit kan uitstekend worden gebruikt voor het opwekken van zonne-energie (elektriciteit of warm water). Ook kunnen dakkoepels of andere systemen worden toegepast, waarmee daglicht naar binnen wordt gehaald en waarmee de elektriciteitsbehoefte voor verlichting kan worden beperkt.

Tevens kunnen groendaken worden toegepast, die meerdere functies combineren (isolatie, waterberging, ecologie). In bepaalde gevallen kan parkeren op het dak een optie zijn. De voordelen van groene daken zijn inmiddels algemeen erkend. Op grote schaal zal de druk op het rioolstelsel worden verlaagd, doordat groene daken het water langer vasthouden. Fijn stof en giftige stoffen worden door groene daken uit de lucht gefilterd. Groene daken zorgen voor een toename van de biodiversiteit in de stad. Op kleine schaal hebben groene daken vele voordelen voor de gebruiker. De levensduur van het dak wordt verdubbeld, hetgeen leidt tot een flinke kostenbesparing. De isolatiewaarde van het dak wordt verbeterd, met een lagere energierekening als resultaat. Een groen dak dempt de geluiden van de drukte van de omgeving. Daarnaast is een groen dak prettig om naar te kijken, voor het bedrijf zelf, maar ook voor de omgeving.

Naast groene daken kunnen ook zogenaamde witte daken worden toegepast. De voordelen hiervan zijn dat het zonlicht weerkaatst wordt, waardoor het binnen koeler blijft en er binnen het plangebied minder warmte wordt vastgehouden (urban heat). Ook leveren zonnepanelen op witte daken veel energie op. Op witte dakken mag een grijswaterbuffer worden toegepast. Dit in tegenstelling tot op zwarte daken, waar dat niet is toegestaan.

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

ONDERDLAND FASE 2

Planstructuur
De structuur van fase 1 wordt doorgezet in fase 2 van Honderdland. De hoofdontsluitingsweg ("ruggengraat" van het gebied) zal aan de noordkant worden aangesloten op de nog te ontwikkelen rotonde.

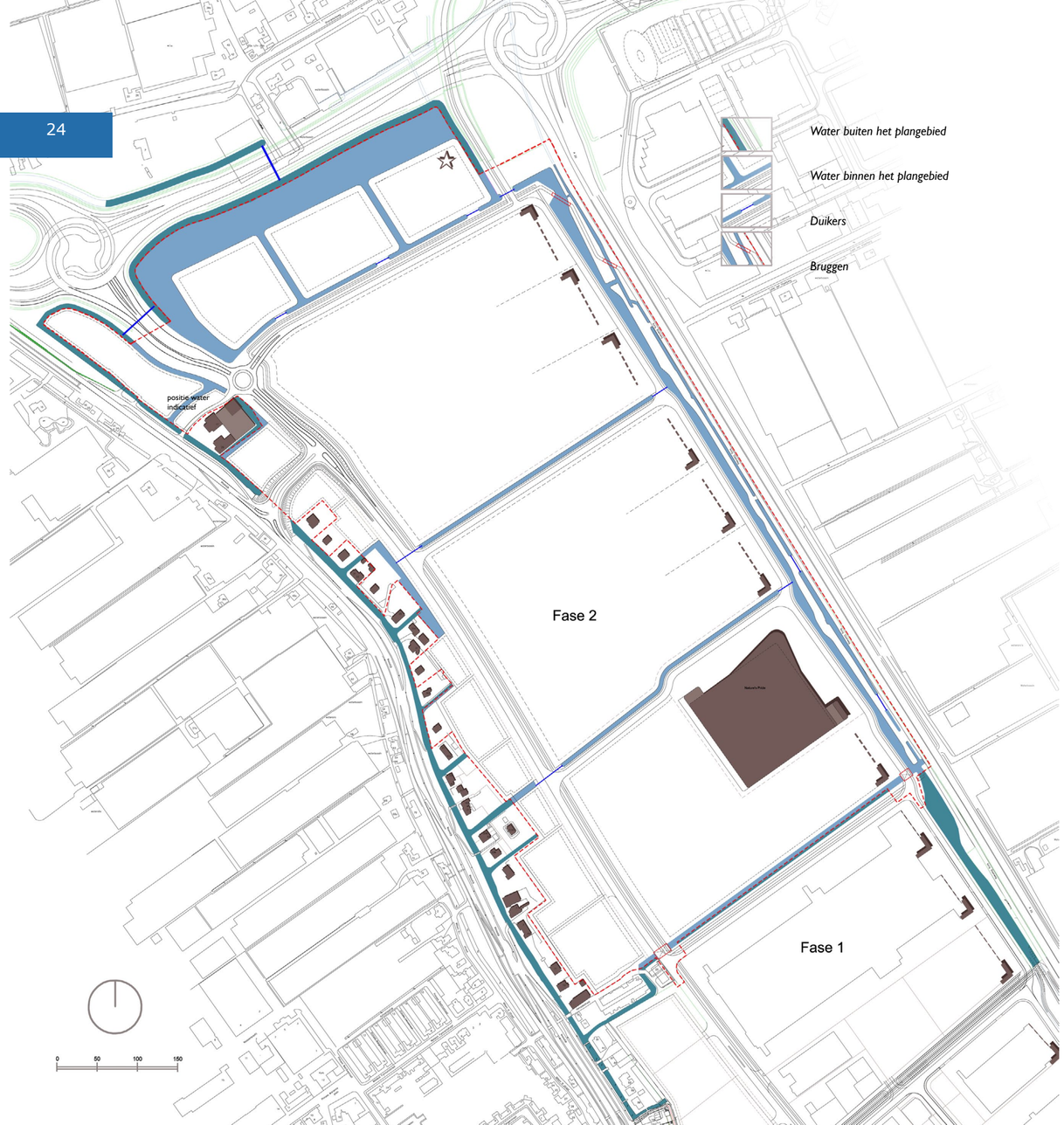
De centrale ontsluitingsweg houdt een breed profiel met bomen en aan de westzijde een groen talud, als overgang naar de kavels. De dwarsverbindingen met water vormen doorkijken tussen de Maasdijk en de A20. Langs de A20 wordt de staffeling van de rooilijnen uit fase 1 doorgezet, evenals de bijhorende accenten. De bebouwing langs de snelweg zal door hoogwaardige architectuur een representatieve uitstraling hebben, passend bij deze zichtlocatie.

De noordzijde van het gebied vraagt eveneens om passende, representatieve bebouwing, echter met een kleinere korrelgrootte, en meer kantoren-achtig dan langs de A20. In deze zone is ruimte voor losse panden die zich kunnen presenteren in een groenere setting met water. Bij de rotonde Westerlee kan een hoger gebouwd accent worden gerealiseerd.

Langs de Maasdijk zal door toepassing van kleinschalige bedrijven en losse woonbebouwing het kleinschalige karakter langs de dijk behouden blijven. Bestaande woningen langs de Maasdijk, die binnen het plangebied staan, vallen buiten de ontwikkeling van Honderdland en zullen in principe behouden blijven. Binnen de bestaande structuur zal bekeken worden of woningen kunnen worden toegevoegd. Op dit moment lijken in ieder geval vier nieuwe woningen inpasbaar te zijn. Deze zijn weergegeven in het plan. Om woningen langs de Maasdijk te kunnen ontsluiten, zal de bestaande infrastructuur worden gehandhaafd en waar nodig worden uitgebreid.

Tussen het woonlint en de centrale ontsluitingsweg kunnen kleinschalige bedrijfs/kantoorfuncties komen of groen of water.

De ontsluiting van het plan vindt plaats over de centrale ontsluitingsweg, de parallelweg aan de A20 en de dwarswegen. De kavels langs de A20 kunnen vanaf de parallelweg worden ontsloten en de kavels in het middengebied in principe vanaf de dwarswegen.



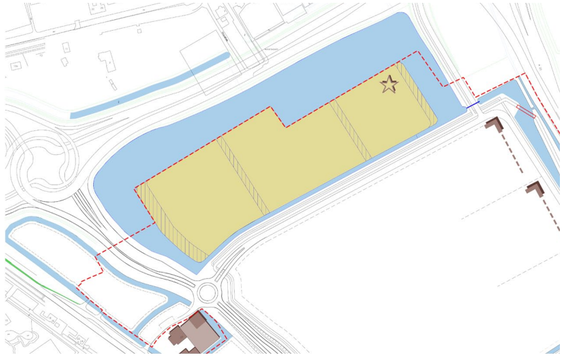
Waterstructuur
In overleg tussen Grontmij en Hoogheemraadschap van Delfland is een nieuw watersysteem voor Honderdland fase 2 opgezet. Dit nieuwe watersysteem is een niet gestuwd en maakt onderdeel uit van de boezem van Delfland. Centraal in het nieuwe watersysteem staat de aanleg van een nieuwe robuuste boezemwatergang ten westen van de Burgemeester Elsenweg. Deze robuuste watergang sluit in het noord-westen aan op het bestaande boezemwater bij het 3-in-1 project. De nieuwe, robuuste boezemwatergang krijgt een breedte op de waterlijn van in principe minimaal 8 meter en wordt gesitueerd ten westen van de bestaande kabels- en leidingenstrook bij de Burgemeester Elsenweg. Bij de situering van de robuuste watergang is rekening gehouden met de werkruimte, die de beheerder (Westland Infra) nodig heeft voor het kunnen uitvoeren van onderhoud en reparatiewerkzaamheden. Als gevolg daarvan is op enkele plaatsen geen 8 meter breedte op de waterlijn realiseerbaar. Delfland heeft aangegeven dat in die situaties lokaal een breedte op de waterlijn van tenminste 5 meter acceptabel is, als een goede verbinding wordt gemaakt tussen de robuuste watergang en de bestaande bermsloot langs de Burgemeester Elsenweg.
Al het water langs de dwarswegen is 5 m breed, zodat onderhoud van één zijde mogelijk is.

Waterpercentage
In overleg met Hoogheemraadschap van Delfland is afgesproken dat, indien in fase 2 de doorstroomcapaciteit van de boezem wordt verbeterd, er geen extra inspanningen nodig zijn om aan de bergingsnorm te voldoen, anders dan de realisatie van een oppervlak open water in fase 2 van Honderdland ter grootte van 2,72 ha, zoals dat eerder was berekend, uitgaande van een gestuwd systeem met een peilstijging van 60 cm. Uitgangspunt hierbij is een bruto plangebied van 50,26 ha.

Bruggen en duikers
Voor het ontwerp van bruggen en duikers in fase 2, wordt het kleur- en materiaalgebruik en de vormgeving, van de bruggen en duikers uit fase 1 als uitgangspunt genomen. Op de tekening hiernaast is aangegeven waar bruggen en duikers in fase 2 worden gerealiseerd.

Meer informatie over de waterstructuur en de bruggen en duikers wordt beschreven in het Masterplan Water voor Honderland fase 2 (definitief, versie 3b; 30 oktober 2013).

Als er geen overeenstemming met de Provincie komt over gronduitruil, dan geldt de eigendomsgrens als rand van de eilanden. Er is dan geen water tussen eilanden. Water wordt dan gecompenseerd ten oosten en westen van de eilandstrook.



Groenstructuur
De groenstructuur en het netwerk van openbare ruimtes van fase 1 zal worden doorgezet in fase 2. De groene drager van Honderdland bestaat uit een groen talud en bomen, langs de centrale ontsluitingsas. Haaks daarop staan de dwarswegen, met een eigen groenstructuur, die doorkijk geven vanaf de Maasdijk. In fase 2 is er een verbijzondering aan de noordkant, bij de eilanden. Een deel van het gebied is hier in eigendom van de provincie en zal een natuurlijke inrichting krijgen, met groen en/of water. De randen van de eilanden zal een groene, representatieve uitstraling krijgen. De gebouwen staan hier in een groene setting, met flauwe oevers en kunnen daarbij deels in het water staan. Vooral aan de randen van Honderdland is veel groen. Zo loop de bomenrij over de centrale ontsluitingsweg uit fase 1 met hetzelfde groene profiel en inrichting, door in fase 2. Langs de Maasdijk worden, net als in fase 1, tussen woningen en bedrijven bomen geplaatst als afscherming. De bomen zijn een inrichtingseis voor de betreffende uitgeefbare kavels. Onder en/of tussen de bomen kan eventueel geparkeerd worden.
Ondanks de aanwezige kabels en leidingen in de groenstrook langs de A20, worden er enkele kleine groepjes bomen geplaatst. Als gevolg van de kavelontwikkeling is de groenstructuur over de dwarswegen anders dan in fase 1. In fase 2 wordt op eigen terrein langs de watergangen een vijf meter brede bebouwingsvrije, groene strook opgenomen, waarop enkele bomen van de 3de orde grootte (Knotwilgen) staan. Aan de andere zijde van de dwarswegen wordt op eigen terrein een groene haag (Spaanse Aak) van 1 meter breedte opgenomen.

Langs alle wegen worden op eigen terrein hagen Spaanse Aak) van 1 meter breedte opgenomen, waardoor een groen beeld wordt gegarandeerd. Langs de A20 worden bovendien op de kavelgrenzen onderling groene hagen geplaatst.

In de tekening hiernaast worden de bomen, hagen, taluds en groene bermen met gras aangegeven.

Inrichting buitenruimte
De kwaliteit van een bedrijventerrein ligt voor een belangrijk deel vast met de inrichting van de openbare ruimte. De inrichting zal (sociaal) veilig en duurzaam moeten zijn. In fase 2 wordt op dezelfde wijze omgegaan met materialen, beplanting, water, verlichting, parkeeroplossingen en erfafscheidingen, als in fase 1. Dezelfde verharding, het soort bomen (met de toevoeging van een knotwilg) en het type verlichtingsarmatuur worden ook in fase 2 gebruikt.

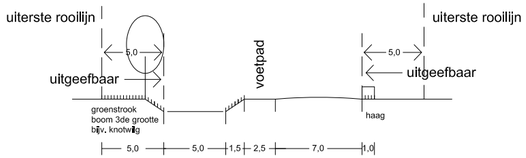
Wegen en voetgangersstroken zullen aansluiten bij de gebruikte materialen in fase 1 en de omgeving. De hoofdwegen worden geasfalteerd en de trottoirs worden in kwalitatief hoogwaardige betontegels uitgevoerd, die qua kleur en afwerking aansluitend bij de trottoirbanden. Voetpaden door het centrale groen langs het water mogen uitgevoerd worden in halfverharding.

Parkeerplaatsen komen in principe alleen op eigen terrein voor en worden in hetzelfde materiaal toegepast als de rest van het terrein. Daar waar een enkele langsparkeerplaats in de openbare ruimte komt, in een groenstrook, zal deze in halfverharding worden uitgevoerd.

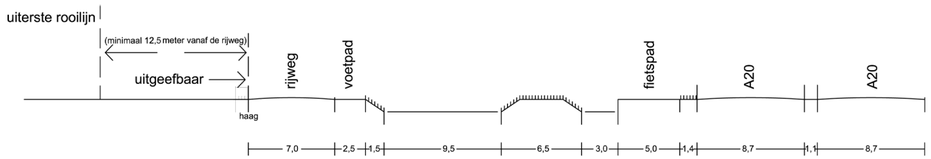
De basisprofielen van de openbare ruimte zijn op de volgende pagina's weergegeven

Voorbeelden van groene erfafscheidingen

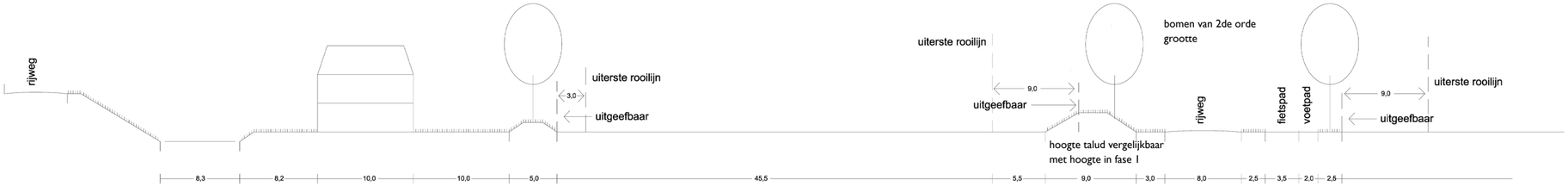
Profiel 1 doorsnede over de dwarswegen, met een watergang, haaks op de A20.



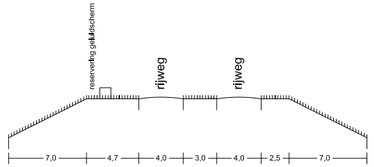
Profiel 2: doorsnede over de watergang langs de A20, naar de kavels met de hoekaccenten.



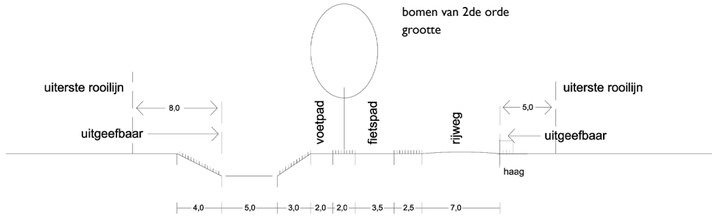
Profiel 3: doorsnede over de zone tussen de Maasdijk en de centrale ontsluitingsweg



Profiel 5: doorsnede over de toekomstige aansluiting tussen de centrale ontsluitingsweg en de Maasdijk.



Profiel 4: doorsnede vanaf het 3 in 1 project over de eilanden



Parkeren tussen het groen langs de A20

Bomen en inrichting rotonde

Fietspad en groen langs de centrale ontsluitingsweg

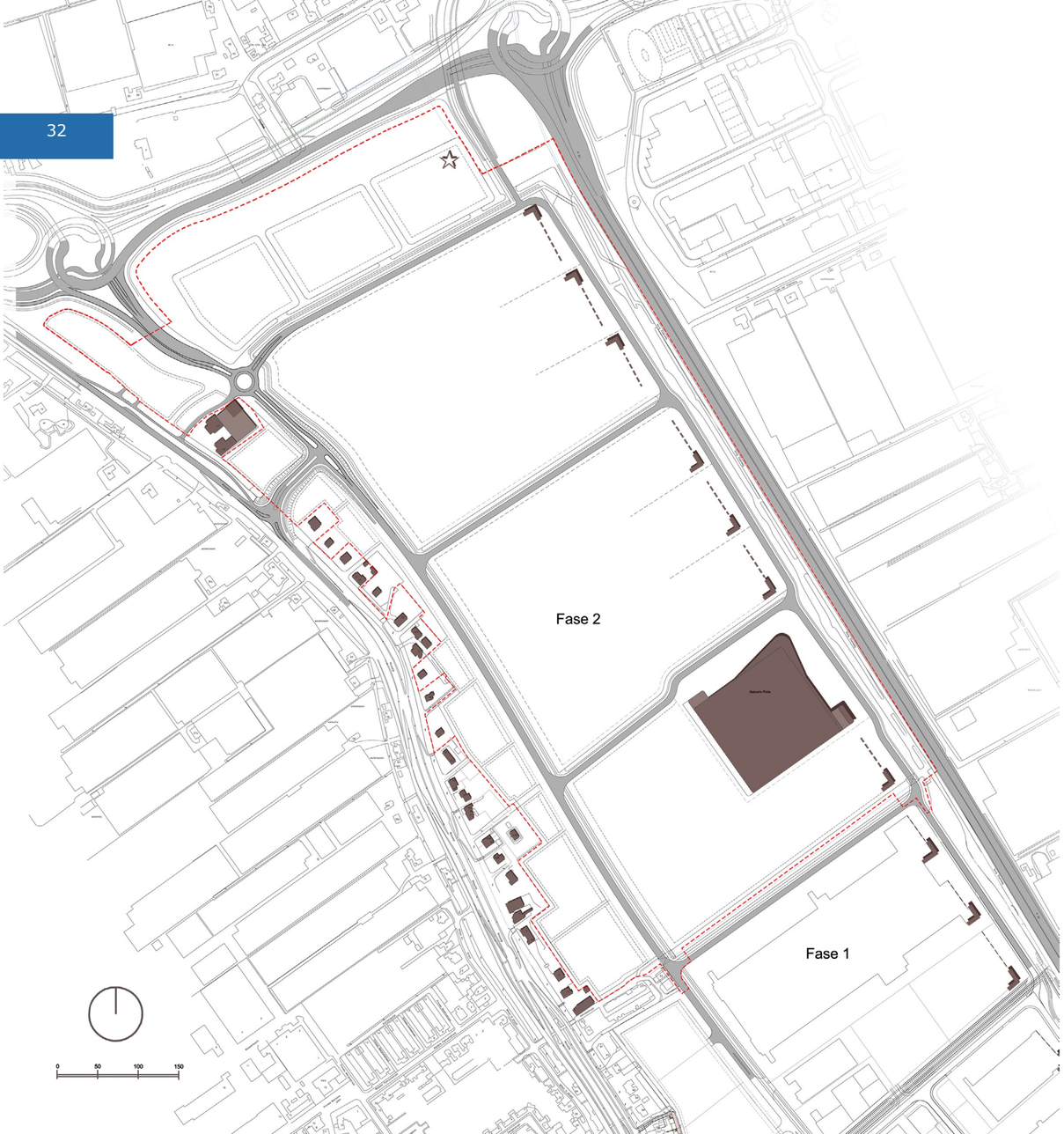
Hagen op eigen terrein

Riet langs de oevers in fase I

Houten fietsbrug in fase I

Autoburg uit fase I

Groen talud langs de ontsluitingsweg



Verkeersstructuur
De afwikkeling van het verkeer binnen Honderdland fase 2 gaat volgens hetzelfde principe als in fase 1. De vrachtwagenbeweging vinden plaats over de hoofdwegen aan de buitenzijde van het plangebied. Uitganspunt is dat er zo min mogelijk verkeersbewegingen zijn en zo min mogelijk entrees naar kavels, langs de hoofdverkeerswegen. Hiervoor zijn regels opgesteld.

Stilstaande vrachtwagens bevinden zich niet langs de wegen en de positie en maatvoering van de entrees naar de kavels nauwkeurig ontworpen. Al het parkeren en manoeuvreren gebeurt op het eigen terrein van de aanwezige bedrijven.

Vanuit de afdeling verkeer van de gemeente Westland zijn basisregels en specifieke regels per deelgebied voor de verkeersafwikkeling opgesteld. Deze worden hieronder weergegeven.

Basisregels voor het verkeer binnen Honderdland fase 2

- Standaard is er één in/uitrit per perceel of kavel
- De maximale breedte van een in/uitrit is 10 meter
- Wanneer het noodzakelijk is kan, onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit of een afwijkende breedte worden toegestaan.
- Het aantal in/uitritten per ontsluitingsweg zo beperkt mogelijk houden en waar mogelijk combineren.
- Een doorlopende in/uitrit over de gehele breedte/lengte van het perceel is niet toegestaan.

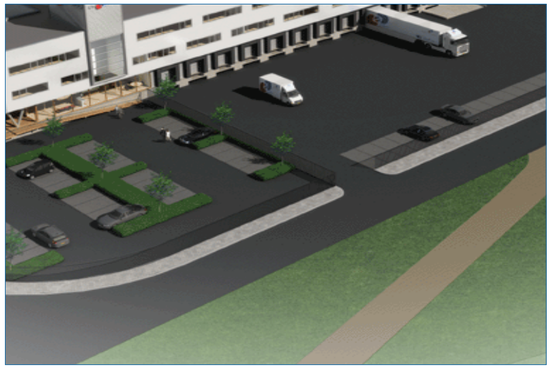
Specifiek per deelgebied

Langs de centrale ontsluitingsweg (Middenzone)
- De ontsluiting van de kavels hier primair via de dwarswegen laten verlopen.
- Per hoofdblok (tussen twee dwarswegen) standaard één (gedeelde) in/uitrit op minimaal 100 meter van de kruising met een zijweg toegestaan.
- Wanneer noodzakelijk kan, onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit of op kortere afstand tot de kruising worden toegestaan.

Langs de centrale ontsluitingsweg (Maasdijkzone)
- Zo min mogelijk in/uitritten op de centrale ontsluitingsweg laten aansluiten en waar mogelijk combineren.
- Standaard één in/uitrit per twee percelen.
- De afstand tussen twee (gedeelde) in/uitritten dient minimaal 100 m te bedragen.
- Afstand van (gedeelde) in/uitrit tot de kruising met de dwarsweg aan de overzijde zo groot mogelijk houden.
- Wanneer noodzakelijk kan, onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit t.b.v. een perceel en/of een kortere afstand tussen twee (gedeelde) in/uitritten worden toegestaan.

Dwarswegen (eilanden)
- Standaard één in/uitrit per eiland.
- Afstand van (gedeelde) in/uitrit eerste eiland tot aan de rotonde zo groot mogelijk houden.
- Wanneer noodzakelijk kan, onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit of een kortere afstand tot de rotonde worden toegestaan.

Dwarswegen (Middenzone)
- Maximaal 3 in/uitritten over de watergangen langs de dwarswegen.



Zorgvuldige terreininrichting, met voldoende ruimte voor manoeuvreren.

Parkeren
Manoeuvreren en parkeren vindt plaats op eigen terrein en niet in de openbare terrein. Dit geldt voor vrachtwagens en vrachtwagens met opleggers. Het vrachtwagenparkeren dat op eigen terrein plaatsvindt domineert bovendien het beeld vanuit de openbare ruimte niet. Er wordt rekening gehouden met de normeringen en regelgeving uit het Westlands Verkeer en Vervoerplan (WVVP) als vastgesteld beleid. (zie bijlage 3). Voor autoparkeren moet worden voldaan aan de normen uit het gemeentelijke vervoersplan WVVP, met de normen zoals aangegeven in de ASVV. Hierbij worden de zwaarste normen aangehouden, waarbij Honderdland wordt bestempeld als "buitengebied" of, zoals in de ASVV beschreven, "rest bebouwde kom". Hieronder zijn enkele parkeernormen aangegeven van te verwachten bedrijfstypen. (Voor overige functies wordt verwezen naar het WVVP)

- 1 p.p. per 30 m2 bvo kantoorruimte met baliefunctie
- 1 p.p. per 50 m2 bvo kantoorruimte zonder baliefunctie
- 1 p.p. per 59 m2 bvo bedrijfsverzamelgebouw
- 1 p.p. per 111 m2 bvo loods, opslag, groothandel
- 1 p.p. per 36 m2 bvo garagebedrijf, laboratorium, werkplaats

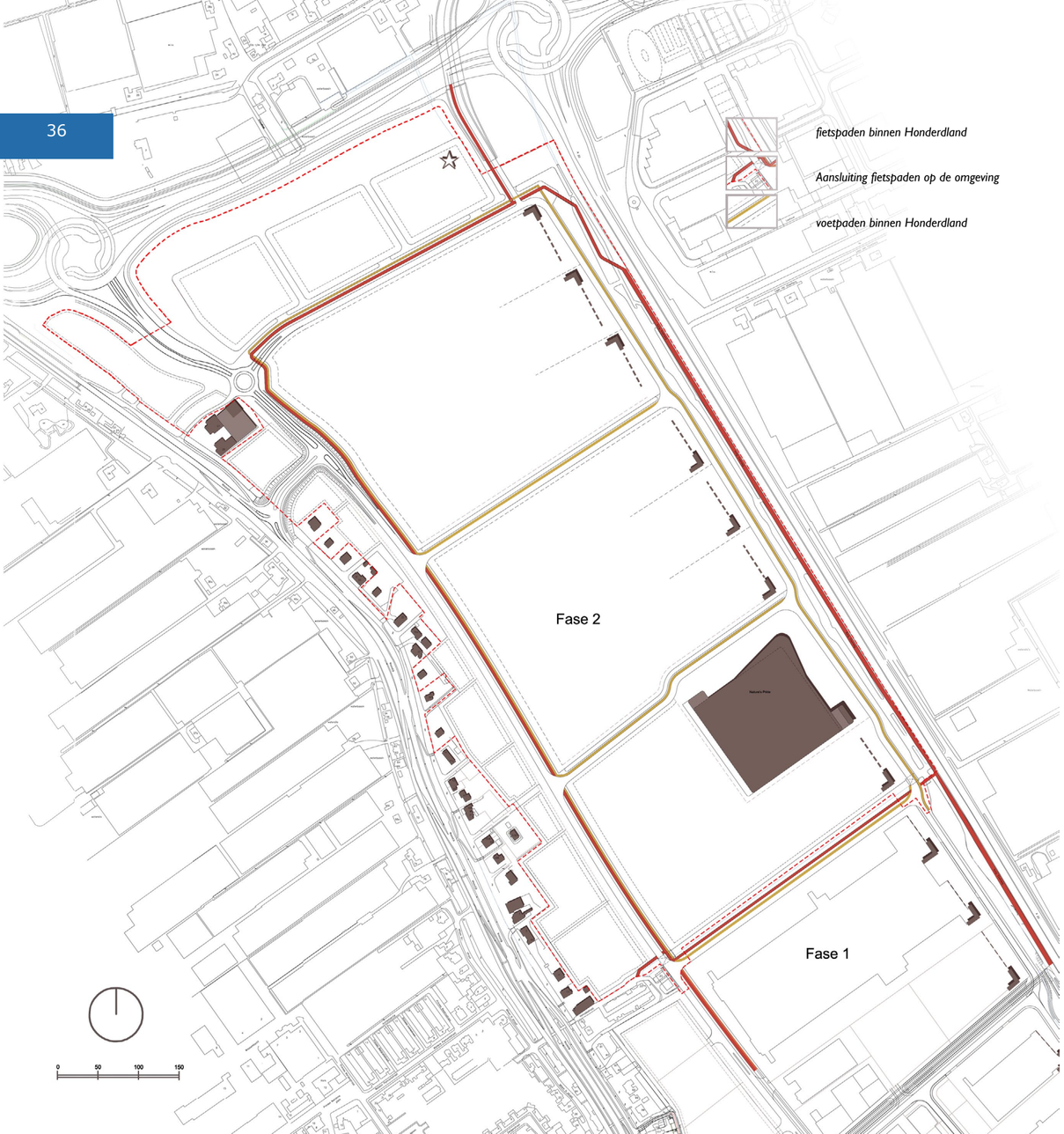
Naast parkeren op maaiveld op eigen terrein is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen ook mogelijk door het bouwen van een parkeergarage, die qua schaal en uitstraling dan wel binnen het bedrijventerrein moet passen. Hierbij gelden de voorgeschreven maximale bouwhoogten. Parkeergarages zijn overal in Honderdland toegestaan behalve langs de Maasdijk. Een andere oplossing is parkeren op het dak van een bedrijf. Ook dit is overal in Honderdland toegestaan behalve langs de Maasdijk. In de meeste gevallen zal er alleen beperkt bezoekersparkeren aan de voorzijde komen. Het overige parkeren komt aan de achter- en zijkanten, uit het zicht van de belangrijkste openbare wegen. Parkeerplaatsen in het zicht vanuit de openbare ruimte worden met hagen omzoomd.

Expeditie en loadingdocks
Mits zorgvuldig vormgegeven is expeditie, met uitzondering van de zone langs de A20, zowel aan de straatzijde als aan de zij- en achterkant toegestaan. Wanneer expeditie gesitueerd is in het zicht vanuit de openbare ruimte, moet dit op een zorgvuldige wijze vormgegeven worden. Loadingdocks zijn in principe niet gewenst langs de buitenranden van Honderdland. Dus niet aan de Maasdijkzijde, aan de zijde van het 3 in 1 project en langs de A20. Loadingdocks moeten een onderdeel vormen van de totale vormgeving en architectuur van de bebouwing en de terreininrichting. Zorgvuldig vormgeven kan doormiddel van expressieve luifels, hoogwaardige expeditiedeuren en een zorgvuldige terreininrichting. Loadingdocks worden altijd subtiel en domineren het beeld niet. Afwijkingen hierop worden in bijlage 5 van dit rapport aangegeven.

Manoeuvreren
Vrachtwagens rijden vooruit het kavel op en manoeuvreren op eigen terrein. Bij een bouwaanvraag dient aannemelijk gemaakt te worden dat hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is, volgens de geldende normen voor draaicirkels en manoeuvreerruimte voor vrachtwagens en (indien deze gebruikt worden) vrachtwagens met opleggers. Zoals onder het hoofdstuk verkeer aangegeven, worden in en uitritten voor kavels in principe gecombineerd, om zo min mogelijk verkeersbewegingen te hebben. Daarbij is een in /uitrit niet breder dan 10 meter.

Opslag
De opslag van materialen op eigen terrein wordt zoveel mogelijk achter op het terrein gedaan en domineert het beeld vanuit de openbare ruimte niet. Het is niet toegestaan om de gronden voor de voorgevelrooilijn te gebruiken voor opslag van materiaal/materieel. Afwijkingen hierop worden in bijlage 5 van dit rapport aangegeven.

Hekwerken
Ten behoeve van de eenduidigheid van het bedrijventerrein, worden hekwerken als erfafscheidingen in samenhang met de bebouwing ontworpen. Het beeldkwaliteitplan schrijft in fase 2 eenzelfde antracietkleurig, stalen spijlenhekwerk voor als in fase 1. Als basisregel geldt dat de standaard hoogte van erfafscheidingen tussen de voorgevelrooilijn en de openbare weg 1 meter bedraagt en elders is dit standaard 2 meter. In bijlage 5 van dit rapport wordt aangegeven onder welke voorwaarden afwijkingen op deze basisregel mogelijk zijn.



FIETSROUTES EN OPENBAAR VERVOER

Fietsnetwerk
In de tekening hiernaast is de fietspadenstructuur voor Honderdland weergegeven. De fietspaden in en rond Honderdland worden goed op de omgeving ontsloten.
Er is een fietsaansluiting naar de Maasdijk tussen fase 1 en fase 2, ter plaatse van de Verkadestraat.
Met de aanleg van een directe verbinding van Honderdland met de Maasdijk, middels een T-splitsing en een rotonde, is er geen veilige fietsverbinding over het Blauwhek meer. Wanneer hier aanvullende maatregelen voor moeten worden getroffen, zullen in een later stadium tussen supervisor en gemeente nadere afspraken hierover gemaakt worden.

Zowel langs de A20, over de centrale ontsluitingsweg en langs de eilanden liggen vrijligende fietspaden in twee richtingen.

Het fietspadennetwerk binnen Honderdland sluit aan op onderdoorgang bij Westerlee en daarmee op de huidige en toekomstige, lokale en regionale fietsroutes. Deze routes worden in het Westlands Verkeer en Vervoerplan (WVVP) beschreven. (zie bijlage 3)

Over de watergangen langs de A20 worden een tweetal fietsbruggen gerealiseerd welke het fietsnetwerk, via Honderdland, over de Burgemeester Elsenweg, naar de rest van het Westland verbinden.

Openbaar Vervoer
Binnen de profielen van Honderdland is in de openbare ruimte voldoende ruimte voor de bus en de noodzakelijke halte- en/of opstapplaatsen. In overleg met het vervoersbedrijf zal een exacte route voor de bus, door Honderdland bepaald moeten worden.

1. Strook langs de A20
De bebouwing langs de A20 zal door hoogwaardige architectuur een representatieve uitstraling hebben, passend bij deze zichtlocatie. De bebouwing zal hier gestaffeld worden geplaatst, wat de verschillende gebouwen en ritmiek goed zichtbaar en herkenbaar maakt, vanuit de auto met hogere snelheid. Dit wordt versterkt door een bijzondere vormgeving van de afzonderlijke gebouwen en door hoogteaccenten op de hoeken ter plaatse van de staffeling. Als randvoorwaarde voor ontwikkeling geldt hier vanaf de A20 onbebouwde zone van 50 m. Langs de A20 wordt voor de bebouwing continuïteit en een representatieve uitstraling beoogd. Daarbij moet worden voorkomen dat er grote gaten in de voorgevelzone ontstaan en/of dat er grote expeditieterrein in het zicht komen te liggen. Het is wenselijk dat een zo groot mogelijke breedte van het kavel in de voorgevelzone bebouwd wordt en de bebouwing niet te ver naar achteren staat en zich zodoende presenteert langs de A20.

2a. Middenzone
Deze zone kan zowel betrokken worden bij de kavels langs de A20, als bij de kavels langs de centrale ontsluitingsweg. Het is mogelijk dat hier kavels gesitueerd worden die ontsloten worden vanaf de dwarswegen. In het stedenbouwkundige plan wordt er vanuit gegaan dat in dit gebied geen kavels kleiner dan 4.000 m2 worden gerealiseerd. Indien grotere kavels vanwege de vraag uit de markt wenselijk worden geacht, dient dit in overleg met de supervisor uitgewerkt te worden. Speciale aandacht dient daarbij uit te gaan naar de ontsluiting en de presentatie richting de ontsluitingswegen. De beeldkwaliteit in deze zone kan minder uitgesproken zijn dan in de zichtlocatie, maar dient wel te passen bij de gewenste uitstraling van het gehele gebied.

2b. Langs de hoofdontsluitingsweg
De bebouwing langs de centrale ontsluitingweg ligt op minimaal 9 meter en maximaal 18 meter afstand vanaf de erfgrens, de zogenaamde voorgevelzone. Binnen deze zone geldt een minimale bouwhoogte van 7 meter en moet 2/3 deel van de kavelbreedte bebouwd zijn. Op deze manier krijgt het profiel van de centrale hoofdontsluiting continuïteit en wordt voorkomen dat grote parkeerterreinen aan de voorkant ontstaan.

3. Noordelijke zichtlokatie / de eilanden
De noordzijde van het gebied vraagt om passende, representatieve bebouwing, met een bijpassende schaal, met naast bedrijfsfuncties vooral ook kantoorfuncties. Vanwege de gewenste levendigheid aan deze zijde van Honderdland is zijn enkele showroom-achtige, publieksgerichte, consumentenfuncties met een representatieve uitstraling naar het 3-in-1 project gewenst. De bebouwing is hier kleinschaliger dan langs de A20, met ruimte voor losse panden, die zich presenteren in een groene setting aan het water. 2/3 van de eilandrand langs het 3-in-1 project moet echter wel bebouwd worden. Vanwege de relatief grote afstand tot het 3-in-1 project en de breedte van deze zone is in de eerste lijnsbebouwing op de eilanden een minimale bouwhoogte van 10 meter en/of meerlaagse bebouwing gewenst. Bij de rotonde Westerlee is het ruimtelijk, stedenbouwkundig wenselijk een hoger gebouwd accent te realiseren. Het streven is om minimaal 3 losse eilanden met water ertussen te realiseren.

4. Langs de Maasdijk - bedrijfsfuncties
Dit deelgebied is duidelijk zichtbaar vanaf de hoger liggende Maasdijk. Hier kunnen kleinschalige bedrijfsfuncties een plaats krijgen. Wanneer de ruimte daarvoor te beperkt is, of de kavels moeilijk te ontsluiten kan hier ook groen of water komen. Omdat ondanks het plaatsen van een bomenscherm tussen het woonlint en de kleinschalige bedrijven de gebouwen op het bedrijventerrein zichtbaar zijn, zal er aandacht moeten worden besteed aan de daken en reclamevoering. De gebouwen in deelgebied 4 presenteren zich naar de centrale ontsluitingsweg en worden vanaf deze zijde ontsloten.

5. Langs de Maasdijk - woonlint
Deelgebied 5 is het woonlint langs de Maasdijk. De bebouwing langs de Maasdijk zal het kleinschalige karakter aan de dijk moeten behouden. Binnen het huidige lint is er ruimte om in ieder geval vier nieuwe woningen toe te voegen. Binnen het woonlint zijn bij woningen aan-huis-gebonden ondernemingen toegestaan. Alle kavels in dit deelgebied worden ontsloten vanaf de Maasdijk. Een bomenscherm vormt de scheiding en afscherming met het bedrijventerrein.

FUNCTIES

Voor Honderdland wordt business to business bedrijvigheid toegestaan. Wonen, detailhandel, horeca, kantoren (met baliefunctie) en maatschappelijke functies zijn uitgesloten op bedrijventerreinen. Voor Honderdland geldt als regionaal terrein dat de ruimte optimaal wordt ingericht voor vrachtverkeer en niet is gericht op publieksfuncties en de daarbij horende verkeersstromen. Verkoopfuncties zijn dan ook uitgesloten. Aan de hand van enige voorbeelden wordt een concrete vertaling van de hoofdlijnen geschetst: Een mega-supermarkt is uitgesloten, een gewone supermarkt is ook uitgesloten en fietsenwinkels of bakkers zijn ook niet toegestaan op een bedrijventerrein. Het plan onderscheidt 3 gebieden op basis van grootschaligheid, hoogte van milieucategorie of representativiteit.

Deelgebied 2a, 2b en 2c; grootschalige bedrijvigheid

- Grootschalige bedrijfsfuncties met een hogere milieucategorie en zichtlocatie aan de A20;
- Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan.
- Onzelfstandige kantoren zijn toegestaan tot 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak met maximum van 3.000 m2;
- Detailhandel en verkoop, anders dan business to business, niet toegestaan.
- Groothandel, conform de definitie van business tot business.
- Showrooms en leisure zijn niet toegestaan.
- Minimummaat van 450 m2 per bedrijfsgebouw/unit, dit betreft het grondoppervlak of footprint;
- Bebouwingspercentage 70%, mits parkeren / manoeuvreren op eigen terrein.
- Vrijstelling is mogelijk tot een bebouwingspercentage van 90%, mits stedenbouwkundig akkoord en in geval er een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd in, op of onder het bedrijfsgebouw, waarbij tevens manoeuvreren op eigen terrein is gewaarborgd. Daarnaast geldt dat geen onevenredige hinder/overlast op aangrenzende percelen is.

Deelgebied 3; de eilanden

Hoogwaardige zichtlocatie, vergelijkbaar met de zichtlocatie aan de A20, gelegen direct aan de entree. In beginsel wordt uitgegaan van de volgende functies.

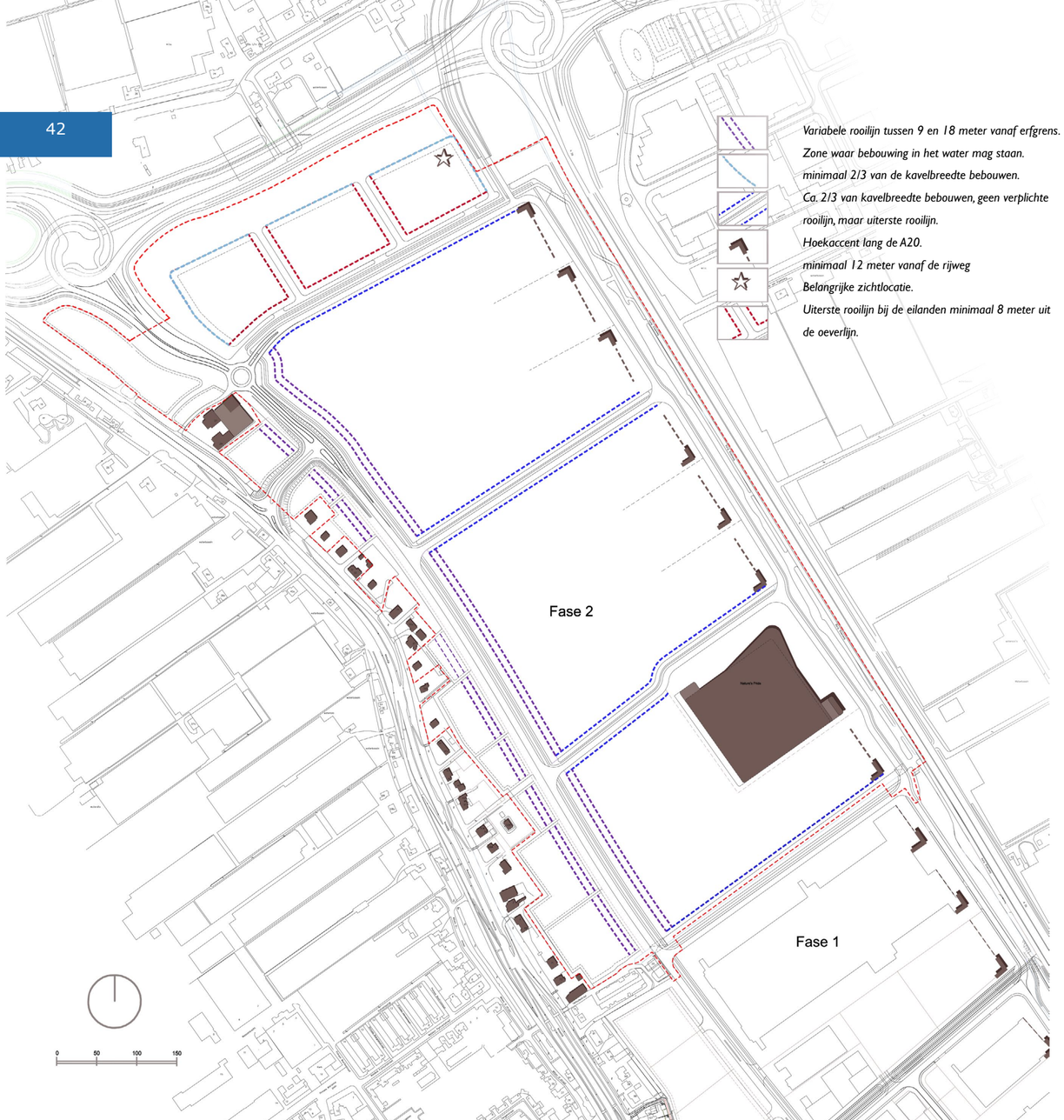
- Zelfstandige kantoren (zonder baliefunctie) met een maximum van 1.000 m2 per kantoorpand zijn toegestaan.
- De gemeente is bereisd zich in te zetten voor een groter kantoorpand gelegen nabij het verkeersknooppunt Westerlee, indien de gebruiker bekend is, dit geen bovenregionale gebruiker betreft en gekoppeld aan de lokale Westlandse economie is, bij voorkeur de Greenport. Een kantoorpand groter dan 1.000 m2 is vooralsnog uitgesloten door de Provincie.
- Onzelfstandige kantoren tot 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak met een maximum van 3.000 m2 zijn toegestaan.
- Grootschalige bedrijfsfuncties die in deelgebied 1, 2a of 2b worden toegestaan, zijn ook in dit deelgebied toegestaan, onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de eisen van beeldkwaliteit op deze zichtlocatie met de oriëntatie van representatieve gevels op de doorgaande wegen.
- Detailhandel en verkoop, anders dan business to business, niet toegestaan.
- Groothandel is toegestaan, conform de definitie is dit business tot business.
- Showrooms zijn toegestaan tot 10% van het totale bedrijfsvloeroppervlakte ondergeschikt aan de hoofdfunctie.
- Minimum 450 m2 per bedrijfsgebouw, dit betreft grondoppervlak / footprint.
- Bebouwingspercentage 70% mits parkeren / manoeuvreren op eigen terrein;
- Vrijstelling is mogelijk tot een bebouwingspercentage van 90%, mits stedenbouwkundig akkoord en in geval er een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd in, op of onder een bedrijfsgebouw, waarbij tevens manoeuvreren op eigen terrein is gewaarborgd. Daarnaast geldt dat geen onevenredige hinder/overlast op aangrenzende percelen is.

Maatwerk op de eilanden

Voor de eilanden worden meerdere specifieke aanvragen voor onvoorziene functies verwacht. In die gevallen is maatwerk mogelijk. Op basis van maatwerk kan in een later stadium worden bepaald of deze functies wel of niet ruimtelijk inpasbaar zijn. (Zie bijlage 4)

Deelgebieden 4; kleinschalige bedrijfsfuncties langs de Maasdijk

- Kleinschalige bedrijfsfuncties zijn toegestaan, bijvoorbeeld bedrijfsverzamelgebouwen, startersruimtes voor zzp'ers, e.d.
- Zelfstandige kantoren (zonder baliefunctie) met een maximum van 1.000 m2 per kantoorpand zijn toegestaan.
- Onzelfstandige kantoren tot 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak met een maximum van 3.000 m2 zijn toegestaan.
- Detailhandel en verkoop, anders dan business to business, niet toegestaan.
- Groothandel is toegestaan, conform de definitie is dat business tot business.
- Showrooms en leisure zijn niet toegestaan.
- Minimum 110 m2 per bedrijfsgebouw, dit betreft grondoppervlak / footprint.
- Bebouwingspercentage 70%, mits parkeren / manoeuvreren op eigen terrein.
- Vrijstelling is mogelijk tot een bebouwingspercentage van 90%, mits stedenbouwkundig akkoord en in geval er een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd in, op of onder het bedrijfsgebouw, waarbij tevens manoeuvreren op eigen terrein is gewaarborgd. Daarnaast geldt dat geen onevenredige hinder/overlast op aangrenzende percelen is.



Binnen fase 2 moeten ruime mogelijkheid voor de plaatsing van de verschillende bebouwing op de kavels. Enkele ontwikkelrichtlijnen zorgen voor continuïteit en samenhang. Daarmee is er enerzijds samenhang in het gebied en zijn er anderzijds voldoende mogelijkheden voor variatie en ontwikkelingsmogelijkheden. Zo zijn er onder andere richtlijnen voor de positie van de rooilijnen.

Een algemen regel is dat bebouwing op een kavel minimaal 3 meter vanaf de onderlinge kavelgrens staat. Afwijkingen hierop worden in bijlage 5 van dit rapport aangegeven.

A20 zijde
Voor de bebouwing aan de A20 wordt een gestaffelde verkaveling toegepast. De exacte plek van de verspringingen is niet bepaald en hangt af van de breedte van de kavels. In principe zijn ten minste 3 accenten per bouwveld gewenst, waarbij gestreefd wordt naar een kavelbreedte tussen de 75 meter en 125 meter. De zone waarin de hoekaccenten komen, loopt parallel aan de A20. Ter plaatse van het meest noordelijke bouwvlak in het plan zijn de accenten, in tegenstelling tot de andere velden, naar het noorden gericht en is de staffeling anders gericht. De verspringende hoeken moeten verplicht bebouwd worden, zodat er een duidelijk ritme ontstaat. Het hoekaccent op het ene kavel ligt ten minste gelijk met het hoekaccent op het kavel ernaast, maar wenselijk verder naar voren of achteren. Elk accent ligt in ieder geval 12,5 meter vanaf de rijweg.

Centrale ontsluitingsweg
Voor de bebouwing langs de centrale ontsluitingsweg geldt dat er een minimale (9 meter) en een maximale (18 meter) rooilijn tot de erfgrens is vastgelegd. en moet minimaal 2/3 deel van de kavelbreedte bebouwd zijn. Zo krijgt het profiel van de centrale hoofdontsluiting continuïteit en worden grote parkeerterreinen aan de voorkant voorkomen.
Voor de duidelijk kleinere bedrijfskavels aan de westzijde van de centrale ontsluitingsweg geldt ook een rooilijnzone van 9 tot 18 meter.

Dwarswegen
De wegen dwars op de A20 worden begeleid met bebouwing, waarvan de rooilijn niet vastligt. Omdat het niet wenselijk is dat 'gaten' in de bebouwing ontstaan, moet langs de dwarswegen 2/3 van de kavelbreedte bebouwd worden.
Langs de dwarswegen zijn loadingdocks over de hele lengte van de bedrijfsgebouwen toegestaan. Grote parkeer- en/of expeditieterreinen zijn zonder aanvullende maatregelen en nauwkeurig inpassen niet toegestaan.

Eilanden
Langs de eilanden aan de noordkant van Honderdland geldt dat de bebouwing minimaal 8 meter uit de oeverlijn staat. Aan de noordkant, op de eilanden en aan de westkant van het meest westelijke eiland, is het toegestaan dat de bebouwing deels in het water staat. De eilanden zullen deels vergraven kunnen worden om dit mogelijk te maken. Dit water kan uitgeefbaar zijn. De exacte grootte van de eilanden ligt niet vast. Langs de oever aan het 3-in-1 project moet 2/3 van de kavelbreedte bebouwd worden en is een minimale hoogte van 10 meter of meerlaagse bebouwing gewenst.

Het parkeren op de eilanden moet buiten het zicht van het 3-in-1 project liggen en vindt daarom plaats achter de bebouwing. Dat kan zowel op maaiveld als op het dak van de bebouwing. Ook bij parkeren op dak geldt dat het parkeren buiten het zicht van het 3-in-1 project ligt achter de rooilijn.

Hiernaast zijn de verschillende rooilijnen aangegeven.

BOUWHOOGTES

- Langs de A20 (deelgebied 1) geldt een maximale bouwhoogte van 18 meter en een minimale bouwhoogte van 10 meter. Een uitzondering hierop vormen de accenten, welke 25 meter hoog mogen zijn.
- De hoogte bij de eilanden aan de noordzijde (deelgebied 3) is 20 meter. Op het meest noordelijk gelegen eiland is een accent van 50 meter toegestaan. In de eerste lijnsbebouwing langs het 3-in-1 project is bebouwing van minimaal 10 meter hoogte en/of meer lagen gewenst.
- In het middengebied, langs de centrale hoofdontsluitingsweg (deelgebied 2) is de maximale hoogte 20 meter. Een minimale bouwhoogte van 7 meter is hier gewenst.
- Aan weerszijden van de centrale ontsluitingsweg is een minimale bouwhoogte van 7 meter gewenst.
- In deelgebied 4, langs de Maasdijk-zone, is een maximale bouwhoogte van 9 meter toegestaan.
- Voor nieuwe aaneengesloten woningen langs de Maasdijk, in het woonlint, geldt (overeenkomstig de woonbestemming van het bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Westland) een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter. Voor vrijstaande woningen in het woonlint geldt (overeenkomstig de woonbestemming van het bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Westland) een maximale goothoogte van 7 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter.

BEELDKWALITEITPLAN
ALGEMEEN & PER DEELGEBIED
ONDERDLAND FASE 2

Naast de hiervoor beschreven richtlijnen gelden tevens specifieke richtlijnen per deelgebied. Deze richtlijnen zijn aanvullend ten opzichte van de algemene beeldkwaliteitsrichtlijnen.

Voorbeelden van reclame-uitingen als onderdeel van het gevelontwerp

Bij het voeren van reclame zal rekening worden gehouden met de verschillende schaalniveaus vanuit de omgeving en benadering en beleving van Honderdland. Vanaf sommige kanten is het niet wenselijk grote lichtreclames te zien, terwijl vanaf de A20 de bedrijven wel goed zichtbaar moeten zijn. Daarom zal de nodige aandacht besteed worden aan de plaatsing, verschijningsvorm en omvang van de reclame-uitingen.

Uitgangspunten reclame-uitingen

- De reclameborden / namen / logo's van bedrijven of gebouwen dienen in samenhang met de gevelindeling te worden ontworpen. Het is niet toegestaan om reclames en naamsaanduidingen boven de gevels of aan/op een hek te plaatsen.
- Het is niet wenselijk dat reclame gericht wordt naar de Maasdijk; de algemene richtlijn hiervoor is dat reclame niet opvallend zichtbaar is (aandacht vraagt) vanaf de dijk. Bebouwing direct grenzend aan de groenzone langs de Maasdijk mag geen reclame aan de achterkant plaatsen.
- Richting de A20 en aan de zijstraten zijn wel grotere reclame-uitingen toegestaan, mits geïntegreerd in de gevel.
- Reclame-uitingen voor diensten of producten die niet in het pand plaatsvinden resp. worden verkocht zijn niet toegestaan
- Maximaal twee reclame-uitingen per gebouw.
- Geen reclame boven de daklijn / op het dak.
- Vrijstaande reclame-uitingen of reclamezuilen zijn niet toegestaan langs, of zichtbaar vanaf, de primaire ontsluitingswegen.
- Reclame dient altijd vorm te krijgen in samenhang met het gebouwontwerp.
- Er worden bij voorkeur losse tekens en letters toegepast. Lichtbakken zijn niet wenselijk.
- Reclame-uitingen bevatten geen mechanisch, of anderzins bewegende delen.
- Het is toegestaan de naamsaanduiding op te nemen als integraal ontwerp en/of onderdeel van de erfafscheiding.

RECLAME

Aanvullende richtlijnen langs de zijwegen.

- Reclame-uitingen dienen in samenhang met het gebouw ontworpen te worden.
- Reclame is niet haaks op de gevel: maximaal 1 m2.
- Reclame wordt geïntegreerd in de bouwmassa en maakt onderdeel uit van het geveloppervlak.

Aanvullende richtlijnen langs de A20.

- Reclame als onderdeel van het gebouwontwerp en in principe gekoppeld aan het hoekaccent.
- Het is mogelijk om terugliggend ten opzichte van de voorgevellijn een tweede ondergeschikte en kleinere reclame-uiting te plaatsen .

Aanvullende richtlijnen langs de centrale ontsluitingsweg.

- Reclame / naamsaanduiding als markering van de entree. Vormgeving in samenhang met het gebouwontwerp.
- Het is mogelijk om terugliggend ten opzichte van de voorgevellijn een tweede reclame-uiting te plaatsen op het bedrijfsvolume. Deze reclame ligt in het gevelvlak en is ondergeschikt aan het hoofdvolume.

Aanvullende richtlijnen voor bedrijfsverzamelgebouwen.

- Bedrijfsverzamelgebouwen mogen per gebruiker een reclame-uiting realiseren, mits dit is opgenomen als onderdeel van de bouwaanvraag voor het gehele gebouw, met als uitgangspunt dat de reclame past bij het gebouwontwerp en er gekozen wordt voor een eenduidige benadering van de reclame-uitingen voor de diverse gebruikers. Een schreeuwerig totaalbeeld dient voorkomen te worden.
- Voor (aanvullende) aanduiding van de adressering (nummer & bedrijfsnaam) kan bij de entree naar het kavel een informatiezuil, worden geplaatst, met een maximale hoogte van 1,5 meter gemeten vanaf maaiveld, net als in fase 1.

Aanvullende richtlijnen op de eilanden.

- Aan de zijde waar de eilanden ontsloten worden, is reclame in het gevelvlak mogelijk, maar niet haaks op de gevel.
- De reclame langs het 3 in 1 project (noordzijde van de eilanden) richt zich naar deze weg. De reclame-uitingen zijn hier bescheiden en integer van karakter, waarbij een schreeuwerig totaalbeeld voorkomen wordt.
- Op het meest noordelijke eiland zal de reclame gekoppeld zijn aan het ontwerp van het hoogteaccent.

Er zal gelijktijdig met de bouwaanvraag een reclameaanvraag moeten worden ingediend. Net als in het voortraject richting bouwaanvraag, geldt ook bij een reclameaanvraag, dat eerst overleg met de supervisor plaatstvindt.

Voor alle reclameaspecten die niet in dit beeldkwaliteitplan zijn aangegeven, geldt het reclamebeleid van de gemeente Westland: "Reclame maken in Westland".

Bij de uitwerking dient rekening te worden gehouden met een gasleiding. De positie van deze leiding is hierboven aangegeven.

Rooilijnen

- Er is sprake van een gestaffelde rooilijn, met een hoogteaccent in de hoek
- Een representatief hoekaccent mag niet verscholen liggen achter de bebouwing van de naastliggende kavel.
- Minimaal 12,5 meter afstand van het hoekaccent tot de rijweg. Basismassa mag tot 5 meter terugliggen ten opzichte van het hoek / hoogteaccent. Afwijkingen hierop worden in bijlage 5 van dit rapport aangegeven.
- De breedte van het hoekaccent mag maximaal 1/4 van de gebouwlengte langs de weg bedragen.
- Er dient bij de ontwikkeling rekening te worden gehouden met een aanwezige gasleiding. De regels met betrekking tot de hoekaccenten blijven van kracht. De gasleiding mag daarvoor geen belemmering vormen.

Bouwhoogtes

- Minimaal 10 meter hoog en maximaal 18 meter hoog / Hoogteaccent maximaal 25 meter hoog.
- Verhouding hoogteaccent : basismassa =>1,5:1

Architectuur en massaopbouw

- Ritmiek van gebouwen gestaffeld langs de A20
- Entrees komen ter plaatse van het hoogteaccent
- De bredere, lagere gevel kent een horizontale geleding en het accent een alzijdige of verticale gevelgeleding.
- De gevels hebben een duidelijke expressie en zijn goed leesbaar en herkenbaar vanaf de A20.

Kleur en materiaal

- Hightech materialen, zoals staal en glas evt. gecombineerd met hout en deels metselwerk
- Kleuren ondersteunen de materiaalkeuzen en sluiten hier bij aan. Geen schreeuwerige en felle kleuren.

Expeditie / Parkeren

- Aan de A20 zijde van de kavel zijn geen loadingdocks gewenst.
- Maximaal 2 inritten, vanaf de ontsluitingsweg de kavel op, waarvan slechts 1 voor expeditie
- In principe is er 1 in en uitrit per kavel voor expeditie. Een uitzondering hierop is als kan worden aangetoond dat een tweede in en uitrit niet voor de expeditie is en voor de bedrijfsvoering noodzakelijk is.
- Bezoekers parkeren aan de A20 zijde en overige parkeren en expeditie uit het zicht van de openbare ruimte.
- Gebouwd, ondergronds en/of op het dak parkeren is hier toegestaan.

Inrichting

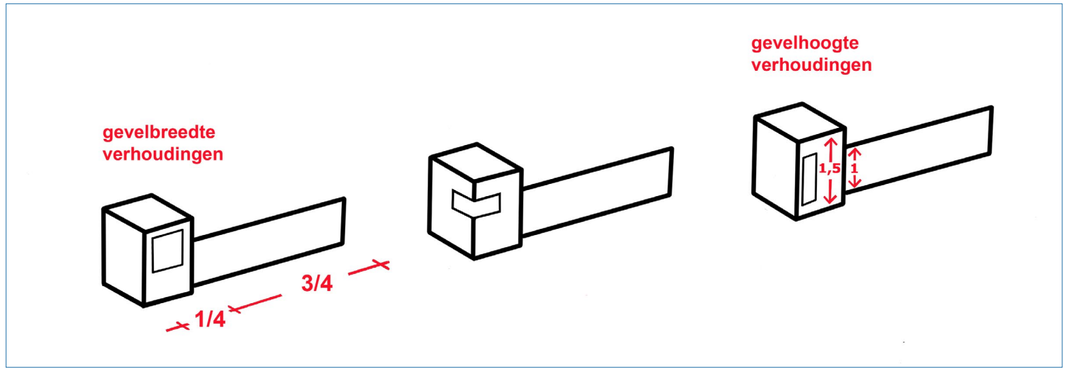
- Tussen de kavels wordt op de erfgrens een groenscherm van 1,50 meter hoog en minimaal 25 meter lang toegepast. De afstand van het groenscherm tot rijweg is afhankelijk van overhoekse zicht van de vrachtauto's.
- Langs de hoofdweg wordt aan de voorzijde van de kavels, op eigen terrein, een haag (Spaanse Aak) geplaatst.
- Meer hightech-achtige materialen als eigen terrein verharding toepassen, zoals betonplaten en betonsteen.
- De bestratingsmaterialen op eigen terrein wijken af van de openbare weg, door bijvoorbeeld gebruik te maken van grijstinten en voor de parkeervakken donkerder tinten te gebruiken.
- Hekken en/of erfafscheidingen voor de voorgevelrooilijn zijn standaard 1 meter hoog. Elders is dit standaard 2 meter. (Zie bijlage 5 voor afwijkingen). Het is wenselijk dat gebruik wordt gemaakt van het, ook in fase 1 gebruikte, antracietkleurige spijlenhek.

Hoekaccent van Nature's Pride in fase 2 van architect Paul de Ruiter

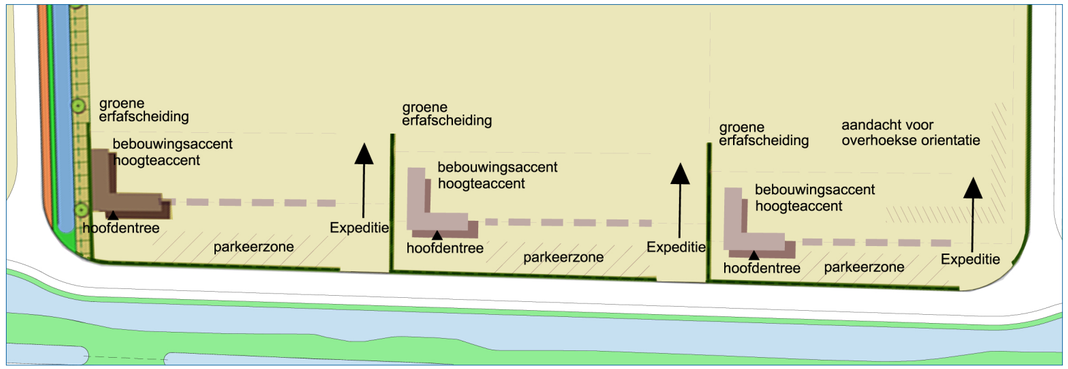
Gebouwde accenten in Honderdland fase 1 langs de A20.

Mogelijke uitwerking van een hoekaccent

Aandacht voor natuurlijk materiaal- en kleurgebruik



Verhoudingen van hoofdmassa ten opzichte van het accent.



Ruimtelijk principe van de hoekaccenten op de kavels.

voorbeelden van loading docks

Kantorendeel als onderdeel van de totale bouwmassa

Bijzondere hoekoplossing

Meer gesloten wand aan de waterzijde langs de zijwegen - expeditie buiten het zicht van de openbare ruimte

Deze zone kan (gedeeltelijk) betrokken worden bij kavels langs de A20 of kavels langs de centrale ontsluitingsweg. Het is ook mogelijk dat hier kavels gesitueerd worden die ontsloten worden vanaf de zijwegen. Vanwege de gewenste begeleiding van de weg is het niet wenselijk dat er grote 'gaten' ontstaan. Het is daarom noodzakelijk om de weg op een passende wijze te begeleiden, met de voor- of zijkant langs de weg gesitueerd. Parkeer- en/of expeditieterreinen aan het zicht onttrekken. Blinde gevels zijn niet toegestaan.

Presentatie naar de zijwegen

- Geen grote gaten in de vrijwel continue, begeleidende bebouwing langs de zijwegen / geen blinde gevels.
- Bij terugliggende bebouwing (>10m) uit de erfgrens, is aandacht nodig voor een passende begeleiding van de weg. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van hagen.
- Voor en zijkanten richten zich naar de weg / geen achterzijde naar de weg situeren.
- Per kavel geldt als richtlijn: 2/3 bebouwd - 1/3 onbebouwd (dit is echter afhankelijk van de kavelverdeling)

Bouwhoogtes

- Maximaal 20 meter

Architectuur en massaopbouw

- Hoofdmassa is ingetogen en neutraal, met platte daken.
- Kantoren vormen een accent binnen de bouwmassa, hierbij zijn "op- of aangeplakte doosjes" niet toegestaan.
- De bebouwing staat langs de dwarswegen minimaal 5 meter uit de erfgrens.

Kleur en materiaal

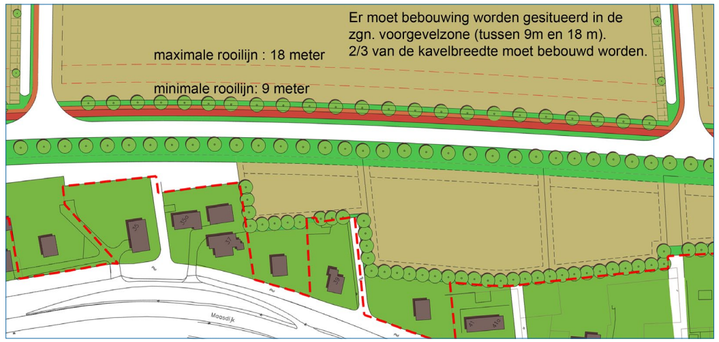
- Het materiaal van de grote bedrijfshallen is van staal en /of metselwerk.
- De grote bedrijfshallen hebben neutrale kleuren (zilverkleurig - antraciet - donker blauw), i.r.t. de materiaalkeuze.
- Voor de kantoren geldt dat er in kleur en materiaal subtiel van het hierboven beschrevene mag worden afgeweken. Er mogen echter geen schreeuwerige en felle kleuren worden gebruikt

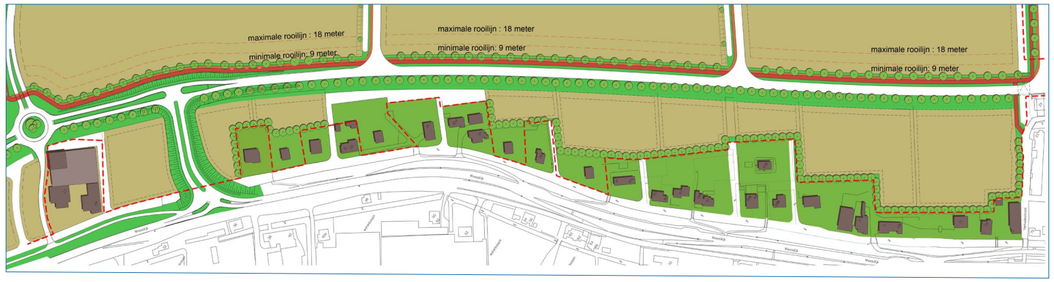
Expeditie / Parkeren

- Expeditie en parkeren zal zoveel mogelijk uit het directe zicht van de dwarswegen plaats vinden.
- Expeditie deuren zijn toegestaan aan zij- en achterzijde. Aan de voorzijde mag dit alleen als dit zorgvuldig is vormgegeven en in overleg met de supervisor.
- Entrees van de kantoren richten zich op de straatzijde en ontsluiting van de kavel is vanaf de dwarswegen.
- Parkeren en manoeuvreren gebeurt uitsluitend op eigen terrein.

Inrichting

- Opslag op eigen terrein en opslag van losse materialen gebeurt uit het zicht van de openbare weg.
- Meer hightech-achtige materialen op eigen terrein voor verharding toepassen, zoals betonplaten en betonsteen.
- Als duurzaamheidsaspect worden voor de waterpartijen natuurvriendelijke oevers en plasbermen toegepast.
- Er mogen maximaal drie bruggen of duikers komen, om over het water naar de kavels te gaan. Er is maximaal één brug of duiker per kavel toegestaan. Bij voorkeur wordt een brug of duiker gebruikt voor twee kavels. De maximal breedte van een brug of duiker (inclusief constructie) is 10 meter.
- Het is denkbaar dat er ten behoeve van een eenduidig bedrijventerrein een principe ontwerp voor (brug of duiker) wordt gemaakt door HOC, welke in verschillende varianten te gebruiken is.
- Langs de dwarswegen worden langs de weg op eigen terrein hagen geplaatst (Spaanse Aak). en langs het water is op eigen terrein een groenstrook van 5 meter met enkele knotwilgen. (of andere bomen van 3de orde grootte).





Rooilijnen

- Rooilijnen van de bebouwing langs ontsluitingsweg minimaal 9 meter tot maximaal 18 meter uit de erfgrens.
- 2/3 van de totale kavelbreedte moet bebouwd zijn

Bouwhoogtes

- Maximaal 20 meter
- In de voorgevelzone moet minimaal 7 meter hoog gebouwd worden.

Architectuur en massaopbouw

- Hoofdmassa's ingetogen en neutrale platte daken
- Kantoren vormen een accent binnen de totale bouwmassa, hierbij zijn "opgeplakte doosjes" niet toegestaan.
- Expeditie mag hier wel zichtbaar zijn, mits zorgvuldig vormgegeven met bijvoorbeeld expressieve luifels en hoogwaardige expeditiedeuren.

Kleur en materiaal

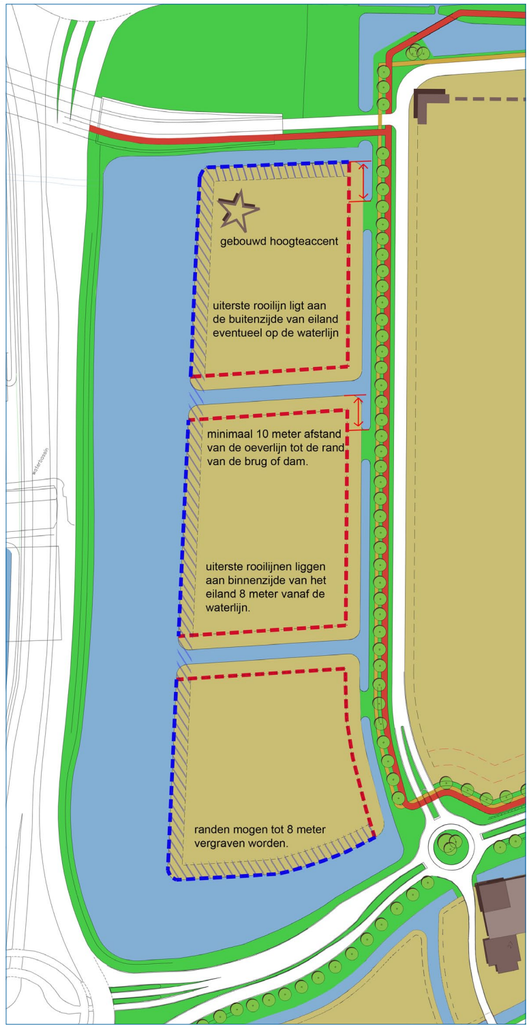
- De uitstraling van het bedrijven in deze zone is hoogwaardige en hightech en de keuze voor het materiaal van de grote bedrijfshallen sluit hier bij aan, bijvoorbeeld door het gebruik van metaal /staal en eventueel metselwerk.
- De grote bedrijfshallen hebben neutrale kleuren, aansluitend bij de materiaalkeuze (zilverkleurig / antraciet / donker blauw)
- Voor de kantoren geldt dat er in kleur en materiaal licht van het hierboven beschrevene mag worden afgeweken. Er mogen echter geen schreeuwerige en felle kleuren worden gebruikt

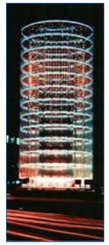
Expeditie /Parkeren

- De ontsluiting van de kavels is in standaard langs de dwarswegen. Hier zijn maximaal 3 entrees toegestaan.
- Wanneer noodzakelijk, kan (in overleg de met gemeentelijke verkeerskundige) een extra in/uitrit mogelijk worden gemaakt.
- Bij een ontsluiting vanaf de centrale ontsluitingsweg, geldt maximaal één (gedeelde) in/uitrit op minimaal 100 meter van de kruising van de dwarsweg.
- Het uitgangspunt is dat (waar mogelijk) in/uitritten van naast elkaar liggende kavels worden gecombineerd.
- De expeditie is zowel aan de straatzijde, mits zorgvuldig vormgegeven, als aan de zij- en achterzijde toegestaan
- Entrees van de kantoren richten zich op de straatzijde
- Parkeren en manoeuvreren op eigen terrein.

Inrichting

- Opslag en losse materialen uit het zicht van de openbare weg.
- Meer hightech-achtige materialen als eigen terrein verharding toepassen, zoals betonplaten en betonsteen.
- De bestratingsmaterialen op eigen terrein wijken af van de openbare weg, door bijvoorbeeld gebruik te maken van grijstinten en voor de parkeervakken donkerder tinten te gebruiken.
- De eventueel toe te passen hekken moeten in het ontwerp van de bebouwing worden meegenomen.
- Hekken en/of erfafscheidingen voor de voorgevelrooilijn zijn standaard 1 meter hoog. Elders is dit standaard 2 meter. (zie bijlage 5 voor afwijkingen). Het is wenselijk dat gebruik wordt gemaakt van het, ook in fase 1 gebruikte, antracietkleurige spijlenhek.





De noordzijde van het gebied vraagt om passende, representatieve bebouwing, vergelijkbaar met de uitstraling langs de A20, echter met een kleinere korrelgrootte en de nadruk op meer gevarieerde functies.

Representatieve uitstraling

- Zichtlokatie vanaf de A20 en het 3 in 1 project.
- Representatieve bebouwing / hoogwaardige uitstraling
- Minimaal 2/3 van de eilandrand moeten worden bebouwd.
- Kleinere korrelgrootte van de bebouwing (eventueel op een functieplint)
- Langs de noordkant van de eilanden komt de representatieve zijde.

Bouwhoogtes

- Voor alle eilanden geldt een bouwhoogte van maximaal 20 meter.
- In de eerste lijnsbebouwing op de eilanden, langs het 3-in-1 project, is een minimale bouwhoogte van 10 meter en/of meerlaagse bebouwing gewenst.
- Het accent op het meest noordelijke eiland heeft een maximale bouwhoogte van 50 meter hoog

Architectuur en massaopbouw

- Los ogende panden in een groene, waterrijke setting
- Een hoger, gebouwd accent ter plaatse van rotonde Westerlee, dat een bijzondere architectonische uitstraling, materialisatie en/of vormgeving heeft.
- Maximaal 70% van het eiland mag (binnen het mogelijk te bebouwen grondvlak) bebouwd worden.

Kleur en materiaal

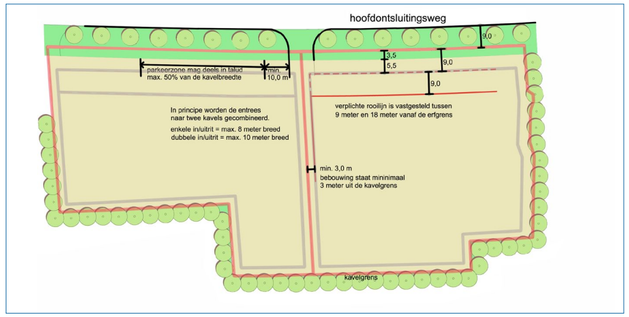
- Hightech materialen staal en glas, eventueel gecombineerd met hout, beton en metselwerk
- Kleuren ondersteunen de materiaalkeuze en sluiten hier bij aan. Geen schreeuwerige en felle kleuren.

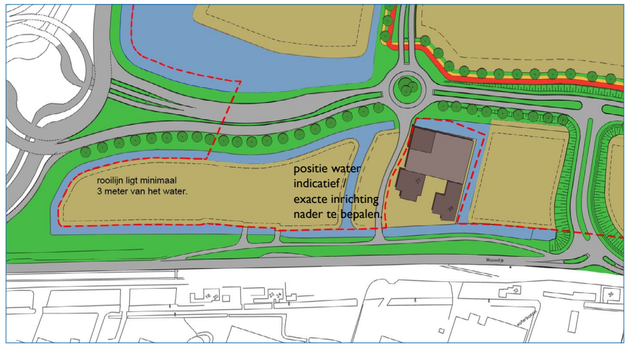
Expeditie / Parkeren

- Standaard 1 brug (of duiker) per eiland.
- Wanneer noodzakelijk, kan onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit of een kortere afstand tot de rotonde worden toegestaan.
- De brug of duiker ligt minimaal 10 meter uit de rand van het water tussen de eilanden.
- De maximale breedte van de brug of duiker is 10 meter (inclusief constructie).
- Parkeren en expeditie wordt zorgvuldig opgelost en overheerst het beeld niet, bijvoorbeeld door inpassing met, of in, het landschapsgroen en/of aangebrachte kleine hoogteverschillen c.q. landscaping.

Inrichting

- Elk eiland heeft een groene rand of talud.
- De inrichting van het terrein wordt gekenmerkt door duurzaam kleur- en materiaalgebruik, waarbij er een sterke samenhang is tussen terreininrichting en omringend groen en water.
- Aan de noordzijde mag de bebouwing door het groene talud steken. Het water komt hier verder de kavel op.
- Bij de inrichting dient er rekening mee te worden gehouden met een goede doorstroming van het water.





Hoewel voor de kavels nabij de rotonde dezelfde beeldkwaliteitomschrijving geldt als voor de andere delen van deelgebied 4, is er sprake van een andere stedenbouwkundige setting. Zo is er sprake van een eilandsituatie met water, waarvan de exacte plek nader bepaald zal moeten worden.
De exacte verkaveling en inrichting worden in overleg tussen supervisor en gemeente in een later stadium nader bepaald.

Korrelgrootte
- Kleinere kavels met kleinschalige bedrijfsfuncties.
- Hier komen geen woningen, maar kantorenfuncties tot 1.000 m2 zijn hier toegestaan.
- Bebouwing is gericht naar de hoofdontsluitingsweg.

Rooilijnen
- Representatieve kant van de bebouwing ligt langs de ontsluitingsweg.
- Er is een verplichte rooilijn voor de bebouwing tussen 9 en 18 meter vanaf de erfgrens.
- De bebouwing ligt minimaal 3 meter uit de erfgrens aan de zij- en achterzijde.
- minimaal 2/3 van de kavelbreedte in de voorgevelzone moet hier bebouwd zijn.

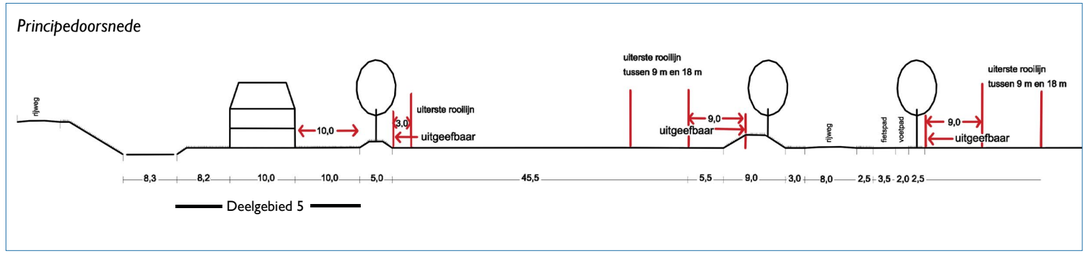
Bouwhoogtes
- Er geldt een maximale bouwhoogte van 9 meter en minimale hoogte van 7 meter in de voorgevelzone.

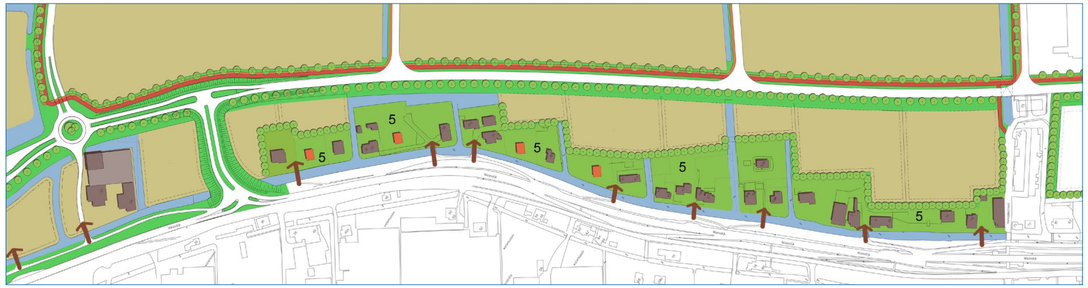
Architectuur en massaopbouw
- Gevels van de individuele bedrijven bestaan uit één geheel.
- Alle bebouwing wordt samengepakt onder één dak/kap.
- Het meest representatieve bouwdeel (vaak het kantoor) ligt aan de entree, langs de centrale ontsluitingsweg.

Kleur en materiaal
- Langs de ontsluitingsweg zijn combinatie van materialen, zoals staal hout, metselwerk en glas mogelijk.
- De achterbouw is neutraal en ingetogen en concurreert niet met de kleinschalige bebouwing langs de Maasdijk.
- Kleuren ondersteunen de materiaalkeuzen en sluiten hier min of meer bij aan.
- Er mogen geen schreeuwerige en felle kleuren worden gebruikt.

Ontsluiting en Parkeren
- De ontsluiting van de kavels vindt plaats vanaf de centrale ontsluitingsweg, met zo min mogelijk in en uitritten en waar mogelijk gecombineerde in/uitritten, waarbij standaard geldt één in/uitrit per twee percelen.
- De afstand tussen twee (gedeelde) inritten dient minimaal 100 m te zijn. Wanneer noodzakelijk kan, onder voorwaarden en in overleg met de gemeentelijke verkeerskundige, eventueel een extra in/uitrit t.b.v. een perceel en/of een kortere afstand tussen twee (gedeelde) in/uitritten worden toegestaan.
- De afstand van (gedeelde) in/uitrit tot de kruising met de dwarsweg aan de overzijde zo groot mogelijk houden.
- Parkeren en manoeuvreren moeten op eigen terrein plaatsvinden. In het talud langs de ontsluitingsweg, mag over een breedte van maximaal 50% van de kavelbreedte, (bezoekers)parkeren worden opgelost. Het overige parkeren, aan de zij- en achterzijde, wordt uit het zicht geplaatst. Parkeren op het dak is hier niet toegestaan.

Inrichting
- De onderlinge kavelgrenzen worden begeleid met groene schermen of hagen.
- De lengte van deze schermen is minimaal 25 meter, de maximale hoogte 2,0 meter en minimale breedte 1,0 m.
- Opslag en losse materialen uit het zicht van de openbare weg.
- De bestratingsmaterialen op eigen terrein wijken af van de openbare weg, door bijvoorbeeld gebruik te maken van hightech-achtige materialen of grijstinten en voor de parkeervakken donkerder tinten te gebruiken.
- De breedte van een enkele in en uitrit is, inclusief constructie, maximaal 8 meter. Een dubbele inrit is inclusief constructie, maximaal 10 meter breed.
- Zowel bij een enkele als bij een dubbele inrit moet bij de uitwerking aandacht zijn voor voldoende grote bochtstralen vanaf de centrale ontsluitingsweg, ten behoeve van het veilig op-en afrijden van de kavels.





Uitstraling en Functiemenging

De bebouwing richt zich op de Maasdijk en is nadrukkelijk niet bereikbaar vanaf Honderdland. De afscherming vindt hier plaats middels een talud en een sloot. De uitstraling van het gebied is kleinschalig. Het bestaande woonlint valt buiten het plangebied en bestaande woningen langs de Maasdijk worden gehandhaafd en waar mogelijk en wenselijk (met bijzondere aandacht voor geluidhinder), wordt het woonlint aangevuld met nieuwe woningen. In principe zijn hier t.a.v. het gebruik en het bouwen de randvoorwaarden uit het vigerende bestemmingsplan van toepassing. Deze zullen ook als uitgangspunt dienen voor eventuele nieuwe woningen. Bestaande kavels aan de Maasdijk kunnen eventueel richting Honderdland uitbreiden, zolang een doelmatige en effectieve verkaveling van het bedrijventerrein mogelijk blijft, de bedrijvigheid niet onevenredig beperkt wordt in haar gebruiksmogelijkheden en dit passend is binnen het geldende bestemmingsplan. Binnen het woonlint worden bij woningen alleen aan-huis-gebonden ondernemingen toegestaan.

Rooilijnen

- De bebouwing staat op minimaal 3 meter van de erfgrenzen en minimaal 10 meter het talud/groenscherm tussen de woningen en het erachtergelegen bedrijventerrein.

Bouwhoogtes

- Voor aaneengebouwde woningen geldt hier een maximale bouwhoogte van 10 meter en een maximale goothoogte van 6 meter, overeenkomstig de woonbestemming van het bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Westland. Voor vrijstaande bebouwing geldt hier een maximale bouwhoogte van 10 meter en een maximale goothoogte van 7 meter, overeenkomstig de woonbestemming van het bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Westland.

Architectuur en massaopbouw

- De aanwezige en/of toekomstige bebouwing, inclusief eventuele aanwezige woon-werk eenheden, staat los op het kavel, met aandacht voor het kleinschalige karakter langs de hele Maasdijkzone.
- De bebouwing heeft 1 of 2 lagen met een kap.

Kleur en materiaal

- De huidige en eventueel toekomstige bebouwing is voornamelijk opgebouwd uit metselwerk.
- Kleur-en materiaal gebruik is passend bij de bestaande lintbebouwing, waarbij naast metselwerk ook hout een belangrijk materiaal is.
- Aanbouwen zijn neutraal en mogen niet concurreren met de kleinschalige bebouwing. De werkeenheden maken subtiel onderdeel uit van de woonbebouwing.

Expeditie / Parkeren

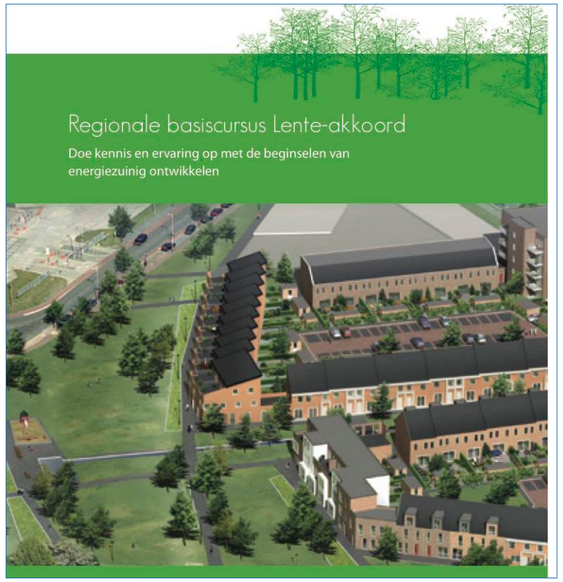
- Ontsluiting van de kavels is vanaf de Maasdijk, via de huidige aansluitingen. Indien nodig moeten deze aansluitingen opgewaardeerd worden. Eventuele aanvullende wegen zijn smal en maximaal 4,50 meter breed.
- Langs de wegen is eventueel aan één zijde langsparkeren.
- Het parkeren gebeurt op eigen terrein, bij een parkeernorm van minimaal 2 parkeerplaatsen per woning.

Inrichting

- Het talud, de bomen, de beplanting en het water zorgen voor de begrenzing tussen Honderdland en de kavels.
- De materialen voor het terrein sluiten meer aan bij de traditionele materialen voor de Maasdijkzone, met een groenere invulling en gebakken materialen.

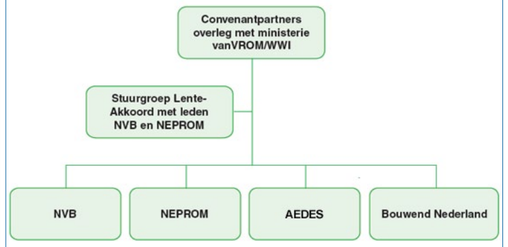
BIJLAGEN

ONDERDLAND FASE 2



LenteAkkoord
energiezuinige nieuwbouw

organisatie Lente-akkoord



Het Lente-akkoord is een afspraak tussen de Rijksoverheid en marktpartijen om op korte termijn steeds energiezuiniger te gaan bouwen. Daarmee worden een drietal zaken gespaard:

- het klimaat
- eindige brandstoffen
- woonlasten

Op 22 april 2008 werd het Lente-akkoord getekend door:

- Minister voor Wonen, Wijken en Integratie
- Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
- Bouwend Nederland
- NEPROM
- NVB

(In oktober 2008 heeft Aedes de ambities ook onderschreven)

Het Lente-akkoord is gesloten omdat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid is voor:

- het bestrijden van CO2-uitstoot en
- het beperken van het gebruik van (eindige) energiebronnen.

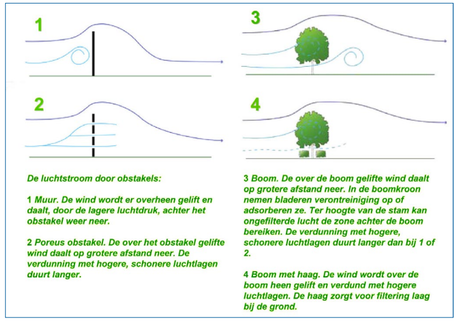
In 2008 werden een aantal ambities opgesteld:

- In 2011 zijn de nieuwbouwwoningen die we realiseren 25% energiezuiniger dan volgens de bouweisen van 2007.
- In 2015 zijn de nieuwbouwwoningen die we realiseren 50% energiezuiniger dan volgens de bouweisen van 2007.
- In 2015 is het commercieel vastgoed dat we realiseren 50% energiezuiniger dan volgens de bouweisen van 2007.
- We zetten ons in om vanaf 2020 energieneutrale gebouwen te realiseren.

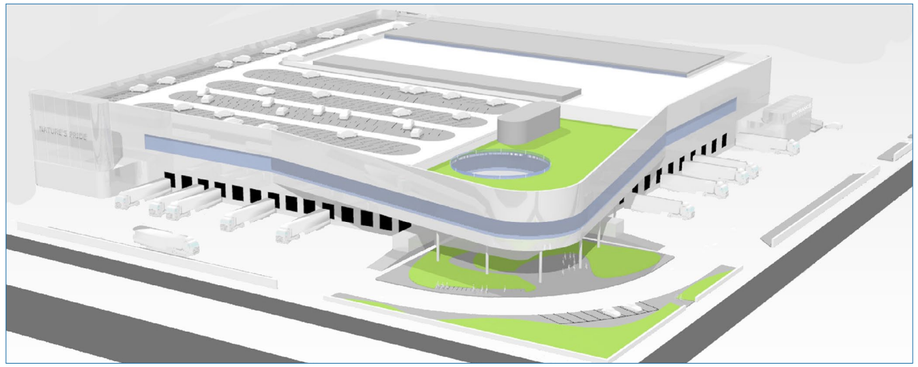
Om de ambities waar te maken zijn een aantal afspraken gemaakt.

- Het ontwikkelen van nieuwe, energiebesparende technieken en concepten.
- Het op grote schaal inzetten van bewezen technieken.
- Het delen en verspreiden van kennis en ervaringen.
- Het ontwikkelen van een betere manier om energieprestatie te meten en te vergelijken.

Eco-dynamische parkeerdek - Hofman-parking-principe



Luchtzuiveringsprincipe groene parkeergarage



Principe groen parkeerdak Nature's Pride - architect Paul de Ruiter

Er zijn verschillende goede voorbeelden van parkeeroplossingen. Een flexibele en duurzame parkeeroplossing is het eco-dynamische parkeerdek, binnen het Hofman-parking-principe.

- Kostenefficiënt
- Korte bouwperiode dankzij modulair constructiesysteem
- Gestandaardiseerde modules in gevarieerde afmetingen en vormen
- Voorgevel, zijgevels en achtergevel van de garage zijn van brandvertragend doek en geschikt voor reclame*, thema's of een bij de omgeving passende bedrukking.
- Kolomvrije overspanning
- CO2 neutraal gebouw

Eco-dynamische parkeerdek
De parkeergarage binnen dit principe is milieuvriendelijk en duurzaam. De parkeergarage heeft de volgende voordelen:

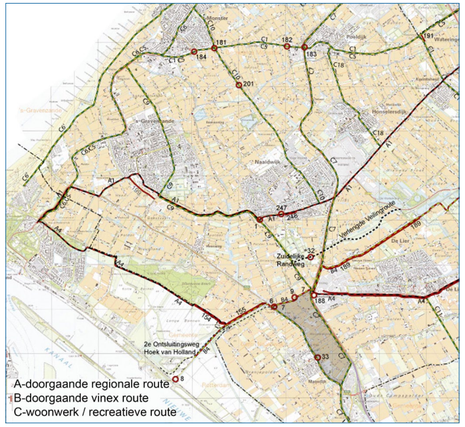
- De garage is volledig demontabel, opnieuw op te bouwen en alle materialen zijn ook separaat her te gebruiken.
- Door een open gevelstructuur is het niet nodig om geforceerde ventilatie toe te passen, dat bespaart de investering en energie(kosten).
- Er is bij daglicht minder verlichting nodig, omdat er veel lichttoetreding van buiten aanwezig is.
- Verlichting kan middels LED's energiezuinig worden uitgevoerd.
- Door het gestapeld parkeren is er sprake van duurzaam grond gebruik.
- Het bovendek kan met witte coating worden uitgevoerd, waardoor de reflectie en dus opwarming van de aarde wordt tegengegaan.
- Door ons uitgekiende concept wordt ca. 15% minder materiaal gebruikt dan in een conventionele bouwmethode.
- Doordat de brandwerendheid van 60 min in ons ontwerp is geïntegreerd is het behandelen van staal met brandwerende verven niet nodig.
- De gevel kan uitgevoerd worden als groene gevel waardoor co2 opname gegarandeerd is. Het bij onderhoud ontstane groenafval kan als biomassa benut worden.
- De groene gevel neemt fijnstof op.

Een ander voorbeeld van een duurzame parkeeroplossing is het ontwerp van architect Paul de Ruiter, gemaakt voor Nature's Pride in fase 2 van Honderdland,. Dit ontwerp heeft een parkeerdak met een groene invulling.

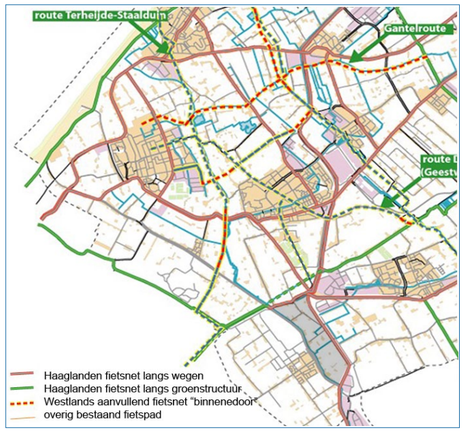
Op 28 november 2006 heeft de Raad van gemeente Westland het Westlands Verkeer en Vervoerplan (WVVP) vastgesteld. Met het WVVP wordt vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer invulling gegeven aan het strategische beleid voor de gemeente Westland, zoals dat is beschreven in de, eind 2005 vastgestelde, Greenportvisie 2020. Op basis van deze vertaling zijn concrete projecten en maatregelen benoemd. Het WVVP behandelt de grote verkeersvragen ten aanzien van de kernwaarden veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid voor de onderwerpen:

- Beleid met hoofdlijnen
- Verkeersveiligheid en Wegencategorisering
- Goederenvervoer en Mobiliteitsmanagement
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Parkeren en Parkeerfonds
- Parkeernorm en bijlage
- Inhoudsopgave kaarten en Kaartenbijlage

Bovenstaande beleidsdocumenten zijn te downloaden op *http://www.gemeentewestland.nl/Smartsite.shtml?id=26417*



Regionaal fietsroutenet behorende bij 2e RVV Haaglanden



Westlands Verkeer en Vervoerplan Westlands fietsnet "binnendoor"

Op pagina 41 van dit rapport wordt aangegeven dat het mogelijk is op de eilanden, op basis van maatwerk, meerdere specifieke aanvragen voor onvoorziene functie, inpasbaar te maken.
De eisen van beeldkwaliteit gecombineerd met de ligging bij de entree zijn redenen om binnen marges enige verruiming van het gebruik ten aanzien van consumenten toe te staan.

Hieronder worden enkele voorbeelden hiervan gespecificeerd.

Uitzondering: (brandstof) vulpunt motorvoertuigen

- Indien verkeerskundig mogelijk zijn op het eerste eiland (brandstof)vulpunten voor motorvoertuigen mogelijk, mits in de tweede lijn (uit het zicht van het 3-in-1 project).
- De lokatie moet fysiek/ruimtelijk geschikt zijn, voldoen aan de publieksrechtelijke eisen en passend binnen het stedenbouwkundige plan/visie.
- Bovenstaande functie wordt niet toegestaan in één van de andere deelgebieden of eilanden.
- Ondersteunende en aanvullende functies zoals fastfood en andere restaurantvoorzieningen zijn toegestaan, gesitueerd in de eerste lijn, op de zichtlocatie. Het pand dient wel aan de beeldkwaliteitseisen te voldoen die passen bij de zichtlokatie; o.a. meerlaagse representatieve bebouwing met een oriëntatie op het 3-in-1 project.

Consumentenfuncties

- Verkoop van ABC goederen (auto's, boten, caravans; tevens verkoop motoren) worden toegestaan.
- Binnen de wettelijke en beleidskaders van Stadsgewest Haaglanden en de Provincie Zuid Holland wordt voor volumineuze detailhandel in keukens en sanitair mogelijkheden gezien.
- Vestiging van meubelzaken, bouwmarkten en tuincentra is niet toegestaan, met uitzondering van verplaatsingen van bestaande Westlandse vestigingen.

Huisvesting arbeidsmigranten / congrescentrum

- Een hotel, congrescentrum, vergaderfaciliteit met ondergeschikt restaurant wordt niet bij voorbaat uitgesloten op één van de eilanden. Aan de hand van de specifieke aanvraag, beeldkwaliteit en exacte gebruiksfunctie wordt met een positieve grondhouding bezien of inpassing mogelijk is. Deze functies moeten op piekmomenten in de eigen parkeerbehoefte kunnen voorzien.
- Bovenstaande geldt tevens voor de huisvesting van arbeidsmigranten.

Afwijkingen voor loadingdocks
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er stedenbouwkundig en/of verkeerskundig geen bezwaren zijn, kan in overleg met supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor loadingdocks langs de A20, mits zorgvuldig geïntegreerd in de hoofdbebouwing, dit niet ten koste gaat van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein en er geen onevenredige hinder/overlast van aangrenzende percelen ontstaat.

Afwijkingen voor opslag
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er stedenbouwkundig en/of verkeerskundig geen bezwaren zijn, kan in overleg met de supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor beperkte opslag/ stalling van materiaal/materieel voor de voorgevelrooilijn, mits geen onevenredige hinder/overlast voor aangrenzende percelen ontstaat en dit niet ten koste gaat van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

Afwijkingen voor voorgevelrooilijn (alleen langs dwarswegen)
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er stedenbouwkundig en/of verkeerskundig geen bezwaren zijn, kan in overleg met de supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor het bouwen van erfafscheidingen tussen de voorgevelrooilijn en de openbare weg hoger dan 1 meter, mits er geen onevenredige hinder/overlast voor aangrenzende percelen ontstaat en dit niet ten koste gaat van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

Afwijkingen achter voorgevelrooilijn (elders)
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er stedenbouwkundig en/of verkeerskundig geen bezwaren zijn, kan in overleg met de supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor het bouwen van erfafscheidingen hoger dan 2 meter, mits er geen onevenredige hinder/overlast voor aangrenzende percelen ontstaat en dit niet ten koste gaat van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

Afwijkingen voor bouwen in erfgrens
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er geen stedenbouwkundige en/of verkeerskundige bezwaren zijn, kan in overleg met supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor het aaneenbouwen van bedrijfsgebouwen, mits er geen onevenredige hinder/overlast voor aangrenzende percelen ontstaat en dit niet ten koste gaat van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

Afwijkingen voor rooilijnen langs de A20
Wanneer het in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk wordt geacht en er geen stedenbouwkundige en/of verkeerskundige bezwaren zijn, kan in overleg met supervisor en gemeente een uitzondering worden gemaakt voor het bouwen dichter op de rijweg, mits de afstand tot de A20 minimaal 50 meter bedraagt en er geen onevenredige hinder/overlost voor aangrenzende percelen ontstaat en dit niet ten koste gaat ten koste van de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Dezelfde randvoorwaarden gelden bij afwijkingen voor het verder terugspringen van de basismassa ten opzichte van het hoekaccent.

BDP Khandekar bv