

# ***Plantoelichting en beeldkwaliteitsplan***

***ZUIDELIJKE STADSRAND, NOORDELIJK DEEL: 'DE HANZE'***  
***fase 1*** *(15 juni 2011)*



**gemeente Roermond**

## Algemeen

In 2008 is er door Satijn Plus Architecten in samenwerking met Heusschen Copier een masterplan opgesteld voor de zuidelijke stadsrand van Roermond. De opdrachtgever van dit plan was REO Midden-Limburg (thans OML) en is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeente Roermond. Het gebied ligt ingeklemd tussen de voormalige Rijksweg en de spoorlijn Roermond-Echt. Parallel aan de spoorlijn ligt de nieuwe rijksweg A 73. Aan de andere zijde van de Rijksweg bevindt zich de bebouwing van de kernen Merum, Herten en het buurtschap "Aan de Rijksweg". Zuidelijk van dit plandeel, bevindt zich de aansluiting 21 "Roermond-Zuid" van de eerder genoemde autosnelweg. Het gebied zal ruimte gaan bieden aan bedrijfsgebouwen met een hoogwaardige uitstraling. Ten behoeve van de verkaveling zijn er in het masterplan een aantal principevarianten onderzocht. Uiteindelijk is er

gekozen voor een "middenweg" ontsluiting. Dit biedt een aantal voordelen. Zo zijn er weinig aansluitingen op de Rijksweg nodig en zijn de kavels flexibel indeelbaar. De breedte van de strook varieert van 85 meter in het zuiden tot 105 meter aan de noordelijke plangrens.

Kenmerkend voor de verkaveling is uiteraard de langgerekte structuur. Om deze te onderbreken zijn een tweetal bajonetten in de weg aangebracht. Hierdoor wordt het gebied tevens gecompartmenteerd. De voor de waterhuishouding noodzakelijke wadi's zijn gecombineerd met het structuurgroen.

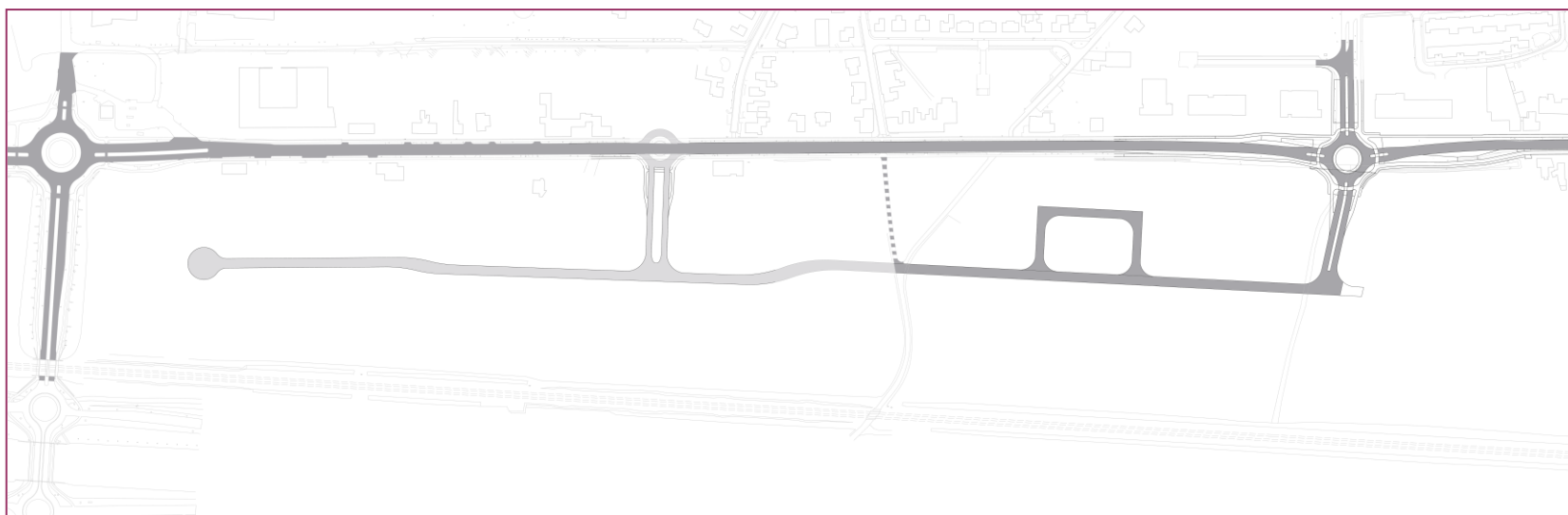
Een ander belangrijk gebiedskenmerk is de glooiing van het terrein. Deze is kenmerkend voor de streek en zal voor het overgrote deel gehandhaafd blijven. De architectuur van de bedrijfspanden kan hierop inspelen. Het project zal in twee fasen worden uitgevoerd (zie onderstaande afbeelding van het plangebied voor de fasering).



## Verkeer

De ontsluiting van het bedrijvenpark zal worden gerealiseerd door de aanleg van in eerste instantie één nieuwe rotonde in de Rijksweg/Maastrichterweg voor fase 1. In fase 2 is voorzien in een mogelijke tweede rotonde. Door de ontsluitingen dubbelstrooks aan te leggen, gescheiden door een middenberm, krijgen de entrees meer allure. De ontsluiting van de bedrijven vind plaats door de centraal in het plan gelegen weg. De breedte van de weg is aangepast aan de functie van de weg (vrachtverkeer). De breedte is daarom 7.50 meter. Een calamiteitenverbinding is nodig wanneer in fase 1 en/of 2 een doodlopend einde ontstaat. Voor fase 1 is deze tijdelijke verbinding op onderstaande afbeelding aangegeven. Het profiel van de weg is zodanig opgezet dat het grondgebruik minimaal is maar dat toch, door een enkele bomenrij, een groene uitstraling aan de weg gegeven wordt. Toch is het

dan ook dat de voorerven van de bedrijven een voornamelijk groene inrichting moeten hebben. Zodoende werken deze mee aan de groene uitstraling van het bedrijvenpark.



## Parkeren

Het parkeren van zowel het eigen wagenpark als voor het personeel en de bezoekers van de bedrijven dient op eigen erf plaats te vinden. Het openbaar gebied is niet ingericht om voertuigen te parkeren. De gemeenteraad van Roermond heeft een parkeernota vastgesteld. Deze is ook voor dit gebied van toepassing. De nota gaat uit van de volgende kengetallen:

Arbeidsextensieve bedrijven / bezoekersextensieve  
bedrijven: 0,9 p.p. / 100m<sup>2</sup> bvo

Arbeidintensieve bedrijven / bezoekersextensieve  
bedrijven: 2,7 p.p. / 100m<sup>2</sup> bvo

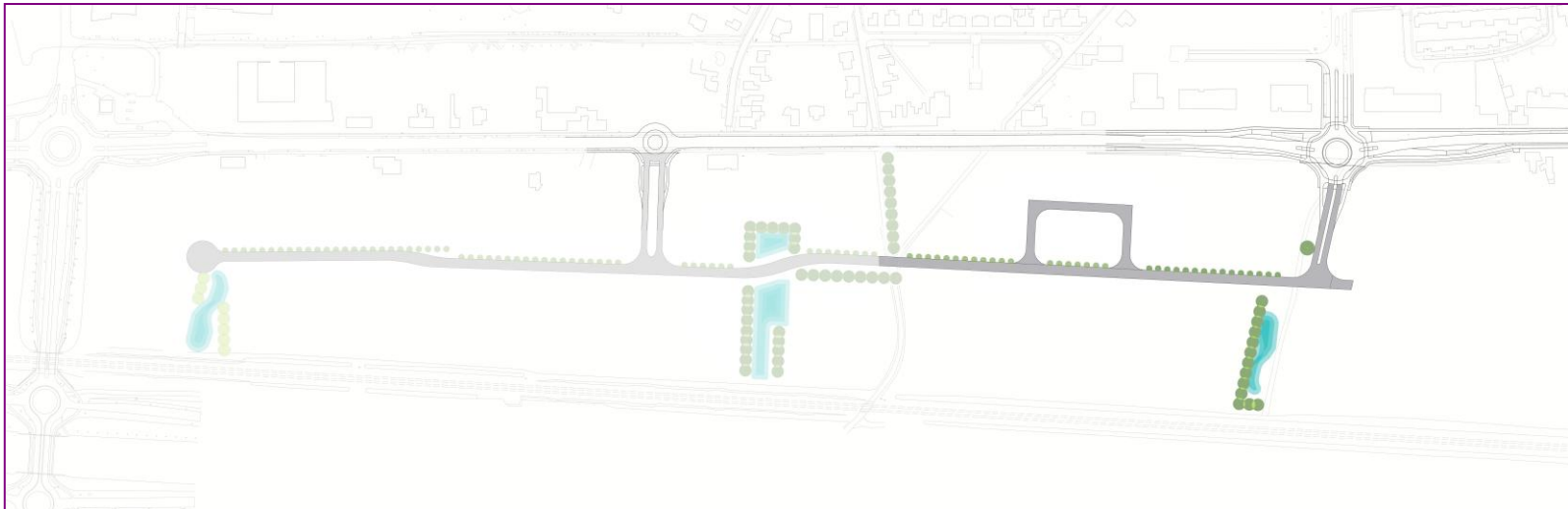
Arbeidsextensieve bedrijven / bezoekersintensieve  
bedrijven: 1,7 p.p. / 100m<sup>2</sup> bvo

Bij de bezoekersextensieve bedrijven bedraagt het percentage van het aandeel bezoekers 5%, bij bezoekersintensieve bedrijven is dit 35%. Deze parkeernormen zijn opgenomen in het van toepassing zijnde bestemmingsplan "Zuidelijke stadsrand".

## Groenstructuur

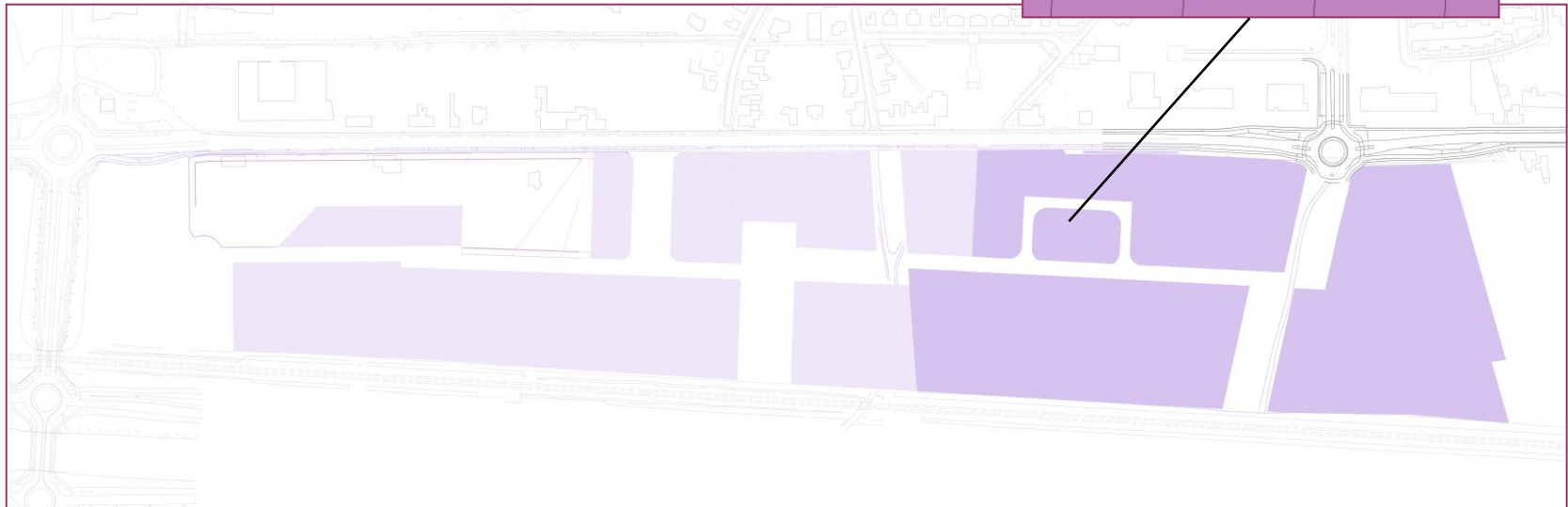
Op het bedrijventerrein worden ten behoeve van de waterhuishouding een aantal wadi's aangelegd, waarvan één in de eerste fase. Deze wadi's worden gecombineerd met een stukje structuurgroen. De centraal in het plangebied gelegen wadi kan eventueel gecombineerd worden met een aan de overzijde van de weg gecreëerde waterdragende vijver. Deze wordt op zijn beurt weer door structuurgroen verbonden met de groenzone langs de (voormalige) Holleweg. Hierdoor ontstaat een groene bajonet haaks op de ontsluitingsstructuur. Ook in de ontsluitingsweg komt op deze plaats een bajonet voor die noodzakelijk is om de snelheid uit het autoverkeer te halen. Met enige verbeelding kan deze combinatie gezien worden

als een swastika in de openbare ruimte. Door deze centraal in het plangebied te leggen wordt voorkomen dat er een langgerekt monotoon bedrijvenpark ontstaat. De exacte afmetingen van de wadi's zijn afhankelijk van de doorlatendheid van de bodem en de oppervlakte openbare verharding. Uiteraard zijn de wadi's gelegen op de laagst gelegen plekken binnen het plangebied. Het wegprofiel kent eenzijdig een bomenrij. Weerszijden van de weg zullen brede inritten ontstaan voor de daar gelegen bedrijven. De ruimte in de berm die niet door inritten in beslag genomen wordt kan beplant worden. Accidenten in het terrein worden niet genivelleerd maar zijn leidend voor de verkaveling en inrichting van het terrein. Ook de architectuur zal de hoogteverschillen gebruiken om de gebouwen een gebiedseigen accent te geven.



## Uitgeefbaar

De bruto oppervlakte van het totale projectgebied (fase 1 en fase 2) gebied bedraagt bijna 19 hectare. Door de ruimte zo efficiënt mogelijk te verkavelen is ruim 80% hiervan uitgeefbaar. Van de uit te geven gronden is nog geen 8% bestemd voor kantoren en ruim 92% voor bedrijven in de categorieën 2 en 3. De initiatiefnemer, Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg (OML) heeft een marktonderzoek laten uitvoeren naar de behoeften van toekomstige afnemers. Zowel het soort bedrijvigheid als de kavelgrootte is hierbij onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn gebruikt bij de opzetten van de verkaveling. Tevens worden in fase 1 kleinere kavels, ter grootte van ca. 1.500 m<sup>2</sup>, aangeboden.



## Beeldkwaliteit

Door de langgerekte vorm van het plangebied heeft het veel zichtzijden. In principe dienen alle panden dan ook alzijdig ontworpen te worden. Er is echter onderscheid gemaakt in primaire en secundaire zichtzijden. Langs de Rijksweg is een langgerekte bebouwingsgrens waaraan de bedrijven zich graag zullen presenteren. De Rijksweg is een belangrijke toegangsweg naar de binnenstad van Roermond. Het is dan ook de belangrijkste zichtzijde van het plangebied, een primaire zichtzijde. Ook langs de twee ontsluitingswegen, het plangebied in, zijn de gevels aangegeven als primaire zichtzijden. Het is de entree van het bedrijventerrein.

Als een ruggengraat loopt dwars door het plangebied de ontsluitingsweg voor de bedrijven. Ook naar deze zijde zullen bedrijven zich presenteren. Om echter toch een ordening te kunnen maken in de structuur van de panden zijn een aantal bouwgrenzen geduid als secundaire zichtzijden. Dit zijn voornamelijk de percelen die reeds een primaire zichtzijde hebben. Een uitzondering vormen de gevels rondom het centraal in het plangebied gelegen structuurgroen. Deze Koh-i-Noor in het bedrijventerrein zorgt voor een partiëring van het gebied in drieën. Een zuidelijk, een noordelijk en een centraal deel.

De gronden, met uitzondering van het kantorengedeelte, zijn bestemd als "Bedrijfsdoeleinden B (2)". Dat betekent dat ze bestemd zijn voor de uitoefening van bedrijfsactiviteiten in de bedrijfscategorieën 2 t/m 3 voor zover opgenomen in de als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten met dien verstande dat inrichtingen vallend onder het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" niet zijn toegestaan. Op de als "Bedrijfsdoeleinde B (2)" bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de in de

hiervoor in het bestemmingsplan genoemde bestemmingen worden gebouwd. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- a. Gebouwen moeten worden opgericht binnen de op de (bestemmings)plankaart aangegeven bouwvlakken;
- b. De maximale bouwhoogte van gebouwen mag 15 m. bedragen;
- c. Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 60 per bouwperceel;
- d. De afstand van de gebouwen tot de zijdelingse perceelgrenzen dient minimaal 3.00 m. te bedragen. Waar de situatie afwijkend is, mag die gehandhaafd blijven.

Ten opzichte van het bestemmingsplan heeft er een herverkaveling plaatsgevonden om de bedrijfskavels bereikbaar te maken. Hiertoe is de centraal door het plangebied gelegen weg opgenomen.

Langs deze gebiedsontsluitingsweg moeten, evenals langs de Maastrichterweg, de panden en bijgebouwen op ten minste 5 meter achter de erfrens gebouwd worden. De gebouwen dienen zodanig ontworpen te worden dat ze met de meest representatieve zijde(n) naar de primaire zichtzijde(n) van de op de kaart (zie afbeelding op de volgende pagina) aangegeven bouwgrenzen gekeerd zijn. Als er een secundaire zichtzijde is aangegeven zal ook de naar die zijde gekeerde gevel de nodige architectonische kwaliteit moeten hebben. De architectuur van de gebouwen moet een moderne uitstraling hebben waarbij de verschillende massa's evenwichtig op elkaar afgestemd zijn. De materiaalkeuze is in principe vrij maar moet wel de kwaliteit van het hoogwaardige bedrijventerrein ondersteunen. De vorm van de daken moet plat of voorzien van een helling zijn. De traditionele kap in de vorm van een

zadeldak, schilddak of iets dergelijks is niet toegestaan. Een lessenaarsdak dus wel. Ook mag het dak voorzien zijn van een kromming. Bij dit alles staat de relatie van de wanden met het dak en de onderlinge afstemming van de panden voorop. Langs zowel de oude "Rijksweg" als de spoorlijn moet in de architectuur afleesbaar zijn dat rekening is gehouden met de passanten en de snelheid waarmee ze het gebied passeren. Toetsing van het bouwkundig ontwerp zal door de commissie Beeldkwaliteit van de gemeente Roermond plaatsvinden. Zo nodig zal deze de gemeentelijke stedenbouwkundige om uitleg vragen.

