

Terhoevenderweg en Trompenburgstraat

1.1 Inleiding

Bij de ontwikkeling van de 'Autoboulevard Heerlen' is destijds er naar gestreefd de individuele automobielbedrijven te bundelen op één locatie. De locatie van de Autoboulevard is voorzien aan de Terhoevenderweg en de Trompenburgstraat. De twee hoekpercelen op het kruispunt van de Breukerweg/Trompenburgstraat hebben hun inrit aan de Breukerweg, maar vallen binnen deze locatie. Voor de ontwikkeling van de Autoboulevard is destijds een beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat niet alleen bij de realisatie, maar ook bij verdere uitbreidingen en aanpassingen van de bedrijven een rol heeft gespeeld om de collectieve uitstraling te waarborgen.

Vanwege gewijzigde marktomstandigheden in de autobranche, is bij de actualisatie van het bestemmingsplan gekozen om de kavels aan de Trompenburgstraat niet slechts voor te behouden aan auto-gerelateerde bedrijven, maar van een ruimere bestemming te voorzien. Benadrukt wordt dat het oorspronkelijk voorziene niveau van beeldkwaliteit voor de Trompenburgstraat en de bijbehorende criteria gehandhaafd blijven. Om deze reden zijn deze criteria opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

1.2 Beoordelingscriteria

Situering

- De kavels dienen op de hoeken onbebouwd te blijven (zoals vastgelegd in het bestemmingsplan) om geen afbreuk te doen aan de groene ordenende structuur.

Massa en vorm

- Het bedrijfsgebouw dient zich als krachtige en heldere eenheid te representeren.
- Eventuele losstaande of bijzondere gebouwdelen mogen in verbijzonderde architectuur ten opzichte van de hoofdmassa worden uitgevoerd. Deze dient echter wel in een heldere dialoog met de hoofdmassa te worden vormgegeven.
- De voorgevel dient een representatieve en transparante uitstraling te hebben.
- Het gebruik van verticale massa-accenten dient zoveel mogelijk beperkt te blijven. Om deze reden is de maximale hoogte beperkt tot de in het bestemmingsplan aangegeven waarde, met aan de voorzijde een minimale hoogte van 5,5 m.
- Op het hoekkavel Trompenburgstraat/Terhoevenderweg, grenzend aan de spoorlijn, is een hoogteaccent mogelijk dat maximaal 19 meter hoog mag zijn. Het accent dient ingezet te worden als "landmark" voor het gebied en ter vergroting van de representativiteit van het gebouw. Als zodanig mag er afgeweken worden van de voorgeschreven voorgevelrooilijn.
- Met betrekking tot de dakvorm zijn geen algemene eisen of richtlijnen geformuleerd.
- Dakvorm en sprongen in gebouwhoogte dienen integraal onderdeel uit te maken van de beoogde architectonische impressie.

Gevels

- Bij voorkeur een horizontale geleding van de bouwmassa; te opzichtige verticale accenten dienen vermeden te worden.

Materiaal, kleur en detaillering

- Ecologische elementen zijn belangrijke kleurdragers. De gebouwen dienen daarom in kleurstelling terughoudend te zijn.
- Gebruik van natuurlijke en neutrale kleuren en materialen (glas, staal, hout- en aluminiumkleuren, alsmede antraciet tinten).
- Materiaal en kleur dient op een passende wijze op elkaar afgestemd te zijn.

- Indien accentkleuren worden toegepast dient het gebruik hiervan integraal onderdeel te vormen van de architectuur.

Afwerking erven

- Op de bedrijfsterreinen wordt een strook aan de voorzijde ingericht als representatieve zone met een uniforme bestrating en inrichting. Dit terreingedeelte wordt niet afgezet met hekwerken en poorten. (Zie bijlage 3 voor het voorgeschreven bestratingspatroon, te gebruiken materialen en uitvoeringsdetails).
- De terreinafscheidingen naar de naastgelegen percelen en de aansluitende gebieden worden in de 7 m brede ecologische groenzones tussen de bedrijven uitgevoerd in de vorm van moeilijk doordringbare struiken.
- Op de overgang van de representatieve zone aan de voorzijde naar het achtergebied van de individuele bedrijfsterreinen kan eventueel een hekwerk (met poort) voorzien worden. Bij voorkeur wordt hiervoor een palissade hekwerk gebruikt.
- Voor het gehele bedrijventerrein dient de afrastering gelijkvormig (gaashekwerk met bovenbuis) te zijn, zowel voor wat betreft materiaalgebruik, kleur, als ook hoogte.
- Met betrekking tot de opvang en afvoer van regenwater, de aanleg van verhardingen en de inritten naar bedrijfsterreinen worden nadere voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden worden beschreven in de bijlagen.

Reclame-uitingen

- Reclame dient zoveel mogelijk geïntegreerd te zijn in de vormgeving van het bedrijfsgebouw.
- Bij voorkeur dienen reclameteksten in een sparing in de gebouwgevel te worden aangebracht en niet als letterbak tegen de gevel.
- Het verdient te voorkeur om reclames in losse letters aan te brengen.
- logo's dienen net als de belettering geïntegreerd te zijn in de vormgeving van het gebouw.
- De afmeting en plaatsing van de belettering en het logo dienen in overeenstemming te zijn met de schaal van het bouwvolume en het vlak waarin/op het wordt aangebracht.
- Kleur van de belettering dient afgestemd te zijn op materiaal- en kleurgebruik van het gebouw.
- Per bedrijfsperceel mogen maximaal 2 reclamezuilen worden geplaatst.
- Vlaggen, slingers en andersoortige misstaande aandachtstrekkers mogen niet aangebracht worden aan masten of aan het gebouw.

Terhoevenderweg en Trompenburgstraat

Bijlages

bijlage 1: Opvang en Afvoer van Regenwater

Uitgangspunt is dat het hemelwater van daken en verharde oppervlakken wordt opgevangen en via de wadi's/ecosloten wordt afgevoerd. Waar mogelijk, voeren deze wadi's het water af op de grote ecologische zones ten oosten van de Autoboulevard. In alle andere gevallen is in de wadi, daar waar deze eindigt nabij de inrit naar het bedrijf, een overstortconstructie naar het riool voorzien.

Er bestaat een bepaalde standaardverhouding tussen het afwateringsoppervlak en de capaciteit van de wadi. Een gemiddeld uitgangspunt is dat op 1 m² wadi ca. 10-12 m² verhard oppervlak kan worden afgevoerd. Afhankelijk van de uiteindelijke hoogtes voor percelen, rioleringen etc. zal de wadi, tot ca. 1,50 m diep worden. De breedte is gemiddeld 2,50 m. De verhouding tussen verhard oppervlak en oppervlak van de wadi's is per bouwperceel verschillend. Per geval moet dan ook bekeken worden wat de opvangcapaciteit van de wadi's is. Is dit niet voldoende dan moet een deel van het oppervlaktewater direct worden afgevoerd naar het riool.

Als er een keuze moet worden gemaakt welk water naar de wadi moet worden geleid (dakwater of water van de bestrating) verdient het water van het dak de voorkeur.

De wadi's zelf dienen, i.v.m. het onderhoud, zoveel mogelijk vrij te blijven van beplantingen.

Het water dat naar de wadi's wordt afgevoerd wordt op één of meerdere punten ingebracht. Dit inlooppunt c.q. deze inlooppunten moeten zo ver mogelijk van de overstort naar het riool, of in het geval van de kavels 2,4 en 6 het overstort naar de ecozone, afliggen. Immers de functie van de wadi's is opvang, buffering en infiltratie van water; daarnaast hebben zij een beperkt, reinigende functie.

Het water van de oppervlakteverhardingen, rijwegen en parkeervoorziening, mag niet rechtstreeks op de wadi's worden geloosd.

Dit water wordt al dan niet via molgoten geleid naar kolken. Deze kolken kunnen, wanneer deze zijn uitgerust met een bezinkselafscheider, rechtstreeks lozen op de ecozone.

Omdat slechts op enkele punten wordt geloosd op de wadi (zover mogelijk voor het overstort) kan hier net buiten de verharding in de groenzone een put met bezinkselafscheider worden geplaatst.

Hierop wordt het in kolken opgevangen water geloosd.

De bezinkselafscheider zorgt ervoor dat het zand van de bestrating wordt opgevangen en eventuele olieresten achterblijven. Het water van de daken kan rechtstreeks op de wadi's (zover mogelijk van het overstort) worden geloosd.

Het verdient aanbeveling in plaats van p.p.c. buizen p.p.e. of gresbuizen te gebruiken.

Uitgangspunt is dat de bestrating op de voorterreinen in het straatbeeld een eenheid vormt. Daartoe is een bestratingspatroon ontwikkeld van afwisselend grijze en antracietkleurige banen. Als materiaal zijn betonstraatstenen voorgeschreven; standaard keiformaat (11x 21x8) te straten in elleboogverband.

- Dit patroon wordt gelegd tussen de groenstroken, of het trottoir langs de weg, tot tegen de gevel.
- Dit patroon loopt door tot de poort naar het achterterrein en t.p.v. de inrit tot aan de weg. Hier wordt een afwisselend patroon geïntroduceerd.
- Daar waar fietspaden voorkomen worden deze in rode betonstraatstenen afwisselend gelegd.
- Langs het trottoir wordt het terrein begrensd door een groenstrook ter breedte van 1 m. Langs de Trompenburgstraat ontbreekt deze strook. Daarvoor in de plaats is hier een groenstrook tussen weg en trottoir opgenomen.
- Op regelmatige afstanden op het voorterrein zijn, aan de groenstroken gekoppelde, beplantingsvakken van 2,50 X 4,00 m opgenomen. Voorgeschreven is dat alle groenstroken met een verhoogde band (10x20x100), zicht 10 cm, van de verhardingen zijn gescheiden.
- Daar waar parkeervakken kops aansluiten op groenstroken dienen parkeerstootbanden te worden geplaatst.
- De achterterreinen bij de bedrijfsgebouwen worden bestraat met betonstraatstenen grijs. D.m.v. een afwijkende kleur kan een parkeervakindeling gemaakt worden. Voor het achterterrein is het gebruik van asfalt toegestaan. Wel dient ook hierbij d.m.v. een verhoogde band, de scheiding naar de groenstroken te worden gemaakt. De aan te brengen belijningen dienen zo beperkt mogelijk te worden gehouden.

Ten behoeve van de technische uitwerking van de inrichtingsplannen zijn de navolgende gegevens van belang:

- betonstraatstenen standaard keiformaat (11x21x8); voorterreinen banen afwisselend lichtgrijs-antraciet; achterterreinen lichtgrijs met afwijkende kleur voor parkeervakindeling (antraciet/wit); de voorkeur gaat uit naar het gebruik van milieustenen.
- opsluitbanden beton 10x20x100, incl. hoekstukken, in beton te plaatsen, zicht 10 cm t.o.v. de bestrating; kleur lichtgrijs.
- parkeerstootbanden; daar waar haaks op groenstroken en/of grensafscheidingen wordt geparkeerd dienen parkeerstootbanden in de bestrating te worden aangebracht; dit is zeker nodig langs de Trompenburgstraat waar de parkeervakken aansluiten op het trottoir; maat 15x15x90 met één afgeronde kop; per parkeervak twee banden; lichtgrijs of antraciet.
- Parkeervakken dienen bij haaks op de weg parkeren ca 2,50 x 5,00 m te zijn. Om goed in en uit te rijden is een strook van 6 m gewenst. Totaal voor weg en parkeren 11 m. Dit is van belang i.v.m. de afstanden t.o.v. de gebouwen. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met eventuele loopstroken voor de gebouwen langs.

Bestratingspatroon:

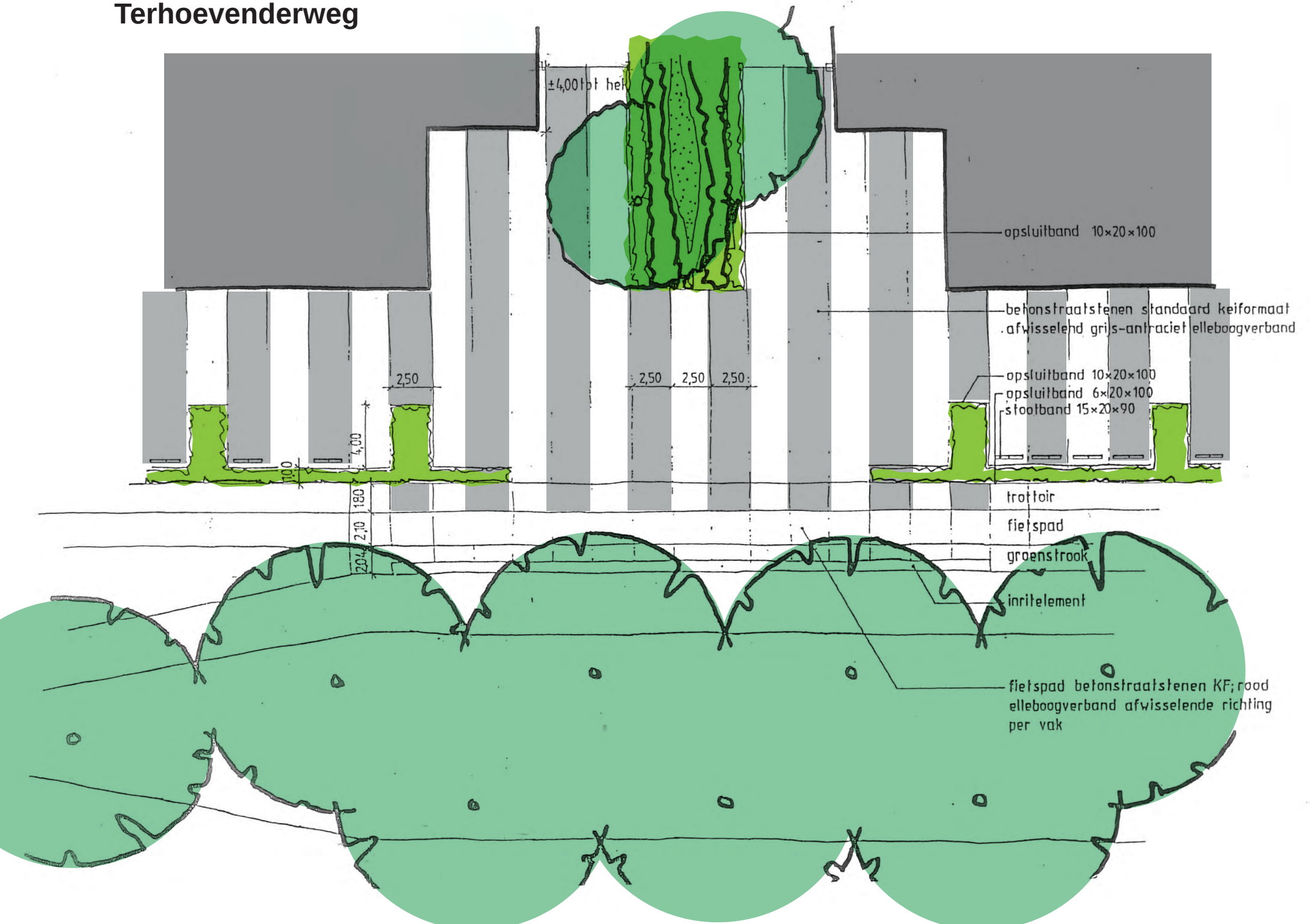
- ❖ Terhoevenderweg: banen breed 2,50 m haaks op de weg geplaatst; over gehele breedte voorterrein; beplantingsvakken 2,50 x 4,00 binnen dit patroon; in deze vakken worden geen bomen geplant
 - ❖ Breukerweg (twee hoek percelen Breukerweg/Terhoevenderweg); banen breed 1,25m diagonaal (hoek 45°) te plaatsen t.o.v. de weg; uitsluitend gebruikt ter breedte van de inrit c.q breedte van de hoeken van het gebouw; de rest van het voorterrein standaard keiformaat lichtgrijs. In de beplantingsvakken 2,50 x 4,00 m worden bomen geplant
 - ❖ Trompenburgstraat; banen breed 1,25 m haaks op de weg geplaatst; over gehele breedte voorterrein; beplantingsvakken 2,50 x 4,00 m binnen dit patroon; in deze vakken worden bomen geplant; langs deze weg komt geen groenstrook van 1,00 m
- Afwatering: zie bijlage 1: *Opvang en Afvoer van Regenwater*

De diverse kavels worden ontsloten vanaf de weg. Gaat het om een enkele inrit dan is deze 15m breed. Bij een dubbele inrit, gelegen precies tussen twee bedrijven, is deze 30 m breed. Het bestratingspatroon moet hier exact worden aangehouden. Aanvullende detailinformatie over het te gebruiken bestratingspatroon wordt vastgelegd in onderstaande tekeningen.

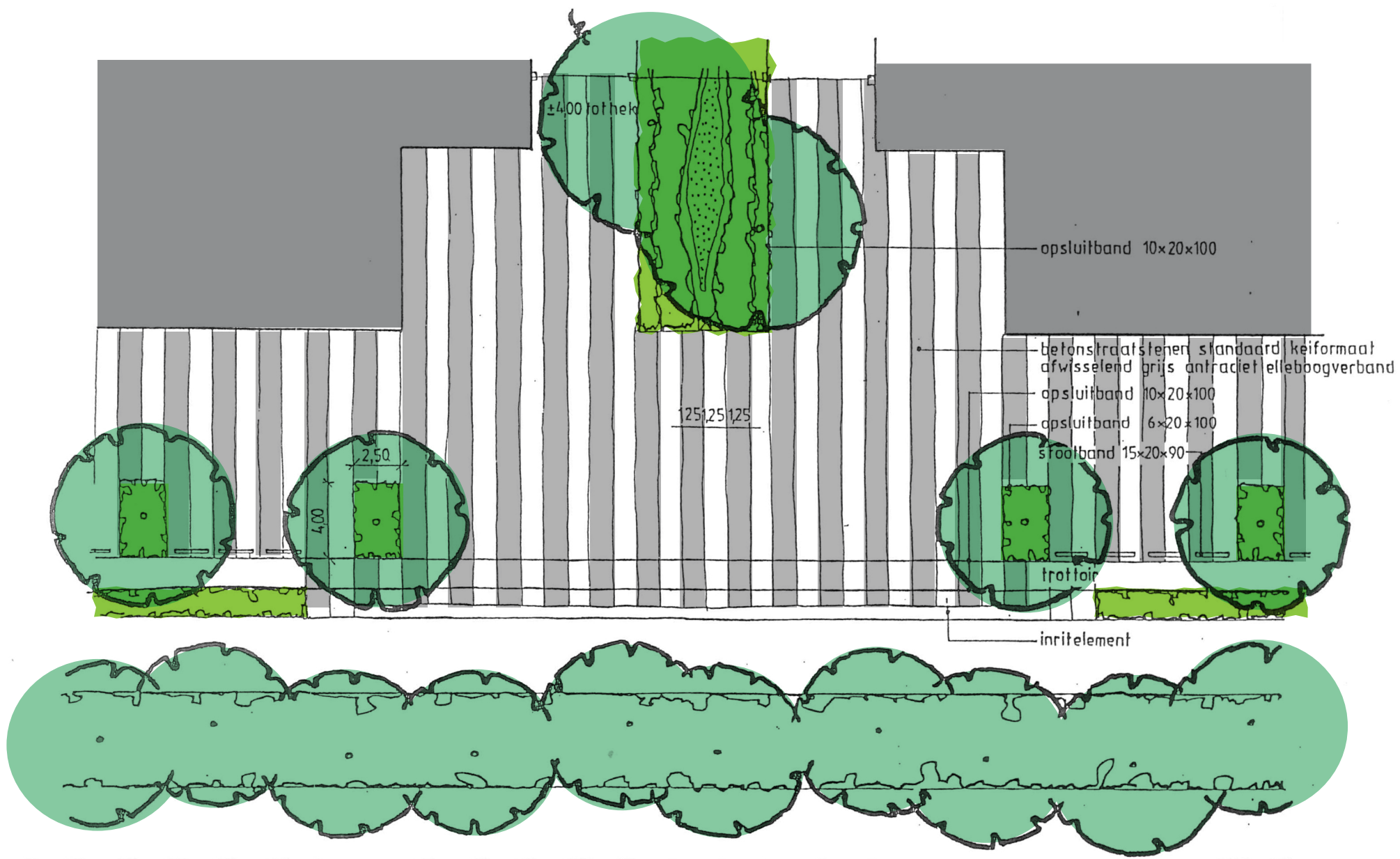
Voor het maken van inritten gelden de navolgende meer algemene uitgangspunten:

- inritten op kruispunten van wegen, in welke vorm dan ook, zijn uit verkeersveiligheidsoverwegingen niet toegestaan
- inritten vanaf rotondes zijn niet toegestaan; een rotonde heeft immers primair een verkeersafwikkelingsfunctie en geen perceelontsluitingsfunctie; de rotonde zou dan kunnen veranderen in één grote inritconstructie
- er bestaan i.v.m. aansprakelijkheid bij ongelukken juridische problemen bij het creëren van inritten op rotondes

Terhoevenderweg



Trompenburgstraat



Breukerweg

