

Planboek

1/4

Bedrijventerrein De Vaandel Heerhugowaard



april 2016

Inhoud

Planboek [1]

1. Inleiding	3
2. Context en opgave	4
2.1 Context en analyse	4
2.2 Opgave	5
3. Planconcept	6
3.1 Concept	7
3.2 Voltooiing in drie stappen	9
4. Beeldkwaliteit architectuur	10
4.1 Kavel	11
4.2 Gebouw in massa en positie	12
4.3 Architectuurprincipes	14
4.4 Terreininrichting	16
Colofon	18

Inspiratie deel [bijlages 2/3/4]

Bijlage openbare ruimte [2]

- 1. Openbare ruimte
- 2. Bomen
- 3. Verharding
- 4. Watersysteem
- 5. Kabels en leidingen
- 6. Verlichting

Bijlage duurzaamheid [3]

- 1. Duurzaamheid
- 2. Duurzaamheid op de kavel

Bijlage inspiratie architectuur [4]

- 1. Kavelpaspoorten
- 2. Articulatie geveldelen
- 3. Detaillering
- 4. Parkeren
- 5. Opslag

1. Inleiding

Dit planboek is een herziening van het planboek uit 2011, waarin stedenbouwkundig ontwerp en beeldkwaliteitplan is gemaakt voor een gemengd bedrijventerrein van 120 hectare waarmee in werd voorzien in een planvoorraad voor de toekomstige vraag naar bedrijfslocaties in Heerhugowaard.

Inmiddels is gebleken dat de vraag naar bedrijfskavels sterk achterblijft bij de prognoses die de grondslag vormen voor het ontwerp en de exploitatieopzet van de ontwikkeling. Bovendien groeit het inzicht dat ook op langer termijn de behoefte aan locaties af zal vlakken. Tegelijkertijd zijn er andere ruimteclaims - bijvoorbeeld in de vorm van een zonnefarm, een rangeerterrein en uiteenlopende stedelijke functies – waarvoor de locatie gebruikt zou kunnen worden. Beide voorgaande inzichten hebben de gemeente doen besluiten het ontwikkelingskader voor het projectgebied de Vaandel aan te passen.

Leeswijzer

Het planboek wat nu voor u ligt is het kerndocument voor bedrijventerrein De Vaandel. Het bevat een korte toelichting op de context van de plek, de grondregels van het stedenbouwkundig plan en een aantal concrete regels omtrent de regels voor het bouwen op de kavel. Het planboek fungeert als toetsdocument voor toekomstige bouwplannen.

Daarnaast zijn er een aantal bijlagen voorhanden; de uitwerking van de openbare ruimte, een duurzaamheidsparagraaf en een inspiratieboek architectuur. Deze bijlagen zijn bedoeld als inspiratie en kunnen gebruikt worden voor diegene die zich verder wil verdiepen in het plan. Zij vormen het collectief geheugen van het planproces voor De Vaandel.

Verkoopteam

Bent u na het doornemen van dit planboek geïnteresseerd geraakt in een kavel in De Vaandel, neem dan contact op met het verkoopteam. Dit team adviseert ondernemers bij het realiseren van een bedrijfspand dat aansluit op hun wensen, behoeften en het ambitieniveau van De Vaandel. Hierbij werkt de gemeente samen met ondernemers voor een vlotte ontwikkeling van De Vaandel en om alle kansen te benutten die binnen de gemeentegrenzen voorhanden zijn.



Het verkoopteam



Kaart plangebied 2011 - 2016

2. Context en opgave

2.1 Context en analyse

Stedelijke context en netwerken

De polder Heerhugowaard en directe omgeving is in de laatste decennia sterk verstedelijkt. Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk zijn naar elkaar toe gegroeid en vormen het HAL-gebied. Een gebied aan het uiteinde van de snelweg A9 en op het kruispunt van de spoorlijnen Amsterdam-Den Helder en Amsterdam-Enkhuizen.

Bedrijventerrein de Vaandel ligt aan de Noordoostzijde van deze agglomeratie als uitbreiding van een as van bedrijvigheid langs de spoorlijn Amsterdam-Den Helder. De aan te leggen Westfrisiaweg zal de Vaandel, via Hoorn en Enkhuizen, met Lelystad en Zwolle verbinden.

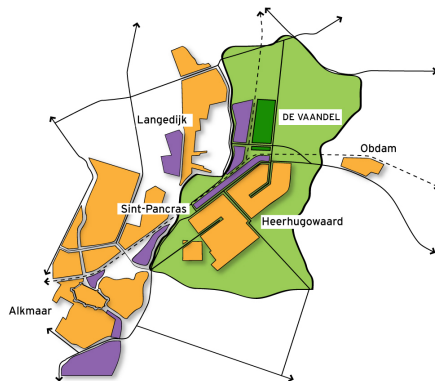
De doelstelling van de gemeente Heerhugowaard is dat in 2020 bestemmingen in het stedelijk gebied vanuit de omliggende kernen

en vanuit het landelijk gebied snel bereikbaar zijn met de fiets. Een noord-zuid fietsverbinding door De Vaandel wordt gezien als een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk.

Morfologie en groenstructuur

De polder Heerhugowaard kent van oorsprong, net als de omringende droogmakerijen, een sterk orthogonale ontginningsstructuur. De Middenweg fungeert hierin als de ruggengraat van waaruit de verkaveling haaks is opgezet. Hierdoor krijgt het landschap in de polder een dominante richting mee.

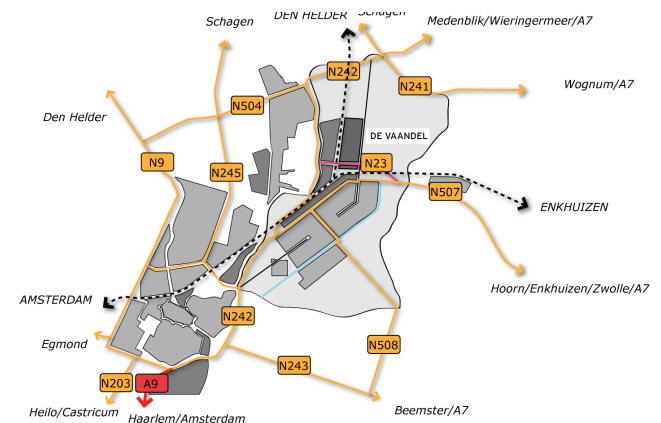
Belangrijk in de groenstructuur van Heerhugowaard zijn de gewenste ecologische verbindingen tussen natuurgebieden en het zichtbaarmaken van de polderstructuur door de aanplant van bomenlanen langs de beeldbepalende lijnen in de polder.



Stedelijke context



Morfologie



Netwerken



Groenstructuur



Fietsnetwerken

2.2 Opgave

Stad van Kansen

Heerhugowaard is een stad van kansen met een actief en gevarieerd bedrijfsleven. Zowel kleine als grote bedrijven (Westfriesgasthuis, Ziggo Hoogheemraadschap) voelen zich thuis in Heerhugowaard. In deze stad van kansen wordt de komende jaren het bedrijventerrein De Vaandel ontwikkeld.

Het oorspronkelijke plangebied van het project de Vaandel wordt begrenst door de spoorlijn in het westen, de Middenweg in het oosten, de dorpsrand in het zuiden en de Hasselaarsweg in het noorden.

Van dit 120 hectare grote gebied zal alleen het middelste deel als bedrijfsterrein worden ontwikkeld. Het noordelijke deel zal in eerste instantie niet actief getransformeerd worden. Het toekomstig gebruik ligt daarmee nog open. Het deel ten zuiden van de N23 (Westfriaweg) wordt ingezet op een gebiedsontwikkeling nieuwe stijl met functies en beleving die zich sterker richten op de stad. Bereikbaarheid en nabijheid zijn daarin belangrijke kernwaarden. Een vorm van gebiedsontwikkeling die veel sterker is gericht op stedelijke netwerken waarbij de traditionele scheiding tussen functies in het stedelijke gebied vervaagd. Mengvormen van wonen, werken en maatschappelijke functies kunnen een grote meerwaarde zijn voor de stedelijke economie. Deze ontwikkeling zoekt vooral de grenzen op van de huidige ruimtelijke ordening principes, instrumenten en processen. Dit planboek beschrijft de inrichting van het middelste deel van het oorspronkelijke plangebied.

Getrapte ontwikkeling

In de komende jaren zal de locatie gestaag transformeren van agrarisch gebied naar bedrijventerrein. De opgave is het ontwerp

van een stedenbouwkundige onderlegger die aan deze ontwikkeling sturing kan geven. De lange ontwikkelingstijd vraagt om een robuust en toekomstbestendig plan, dat goed doordacht is en voldoende flexibiliteit biedt aan toekomstige ontwikkelingen. Om die reden is gekozen voor een ontwikkeling in drie stappen.

Duurzaamheid

Toekomstbestendigheid betekent ook dat hoog ingezet wordt op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Vanuit een maatschappelijk belang maar ook als voorwaarde om te komen tot een aantrekkelijk vestigingsmilieu. De kwaliteit komt tot uitdrukking in de primaire maatvoering van de openbare ruimte en in de gekozen materialen en detaillering. De duurzaamheid is integraal onderdeel van de eisen die gesteld worden aan gebruik en inrichting van de openbare ruimte en van de kavels.

Op dit moment wordt in De Vaandel al energie gewonnen uit asfalt. In de weg is een buizensysteem met een overdrachtsvloeistof aangelegd, dat in verbinding staat met twee bodembronnen. In de zomer levert dat buizensysteem warm water op, in de winter koud water. Bedrijven die zijn aangesloten op het systeem kunnen het warme water 's winters gebruiken om hun pand te verwarmen. Het koude water kan 's zomers worden gebruikt voor koeling.

Vaandeldragers

De vaandeldragers zijn de ambassadeurs van De Vaandel en als ondernemers bekend in Heerhugowaard. De ambassadeurs hebben een jarenlange ervaring en zien Heerhugowaard als de 'Stad van Kansen' waar de economie bloeiend is en er ruimte is voor de ondernemer.



Nieuw bedrijventerrein De Vaandel



Samen ondernemen in de Stad van Kansen

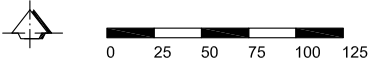


Energie uit asfalt op de Vaandel

3. Planconcept



Plankaart STAP 2



3.1 Concept

Aan de inrichting ligt de oorspronkelijke verkaveling van de droogmakerij ten grondslag. Deze orthogonale structuur ontleent haar logica aan de ontginning en ontwatering en is vastgelegd in de eigendomsgrenzen. In de planstructuur is hier aansluiting op gezocht, omwille van een getrapte uitvoerbaarheid.

Groenblauwe zoom

Het plangebied voor de Vaandel heeft een rechthoekige vorm. In het zuiden wordt de locatie doorsneden door de Westfriisiaweg. Om tot een groot samenhangend gebied en daarmee efficiënte verkaveling te komen is het watersysteem zoveel mogelijk naar de randen gebracht. Rondom het watersysteem is groen gesitueerd. Dit groenblauwe raamwerk omzoomt de nieuwe ontwikkeling.

Programma

De kaveldiepte bedraagt gemiddeld 57 meter. Deze diepte is gebaseerd op ervaringen in de Zandhorst. De breedte van de kavels is variabel en afhankelijk van de behoefte van de eindgebruiker. Voor de kavels zijn in het beeldkwaliteitplan regels opgenomen ten aanzien van de inrichting en het gebruik.

Op enkele strategische plekken is de structuur verrijkt met programmatische verbijzonderingen. Bij de entree zijn twee kavels gereserveerd voor programma's die verbonden zijn met de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld een tankstation, horeca en autowasplaatsen.

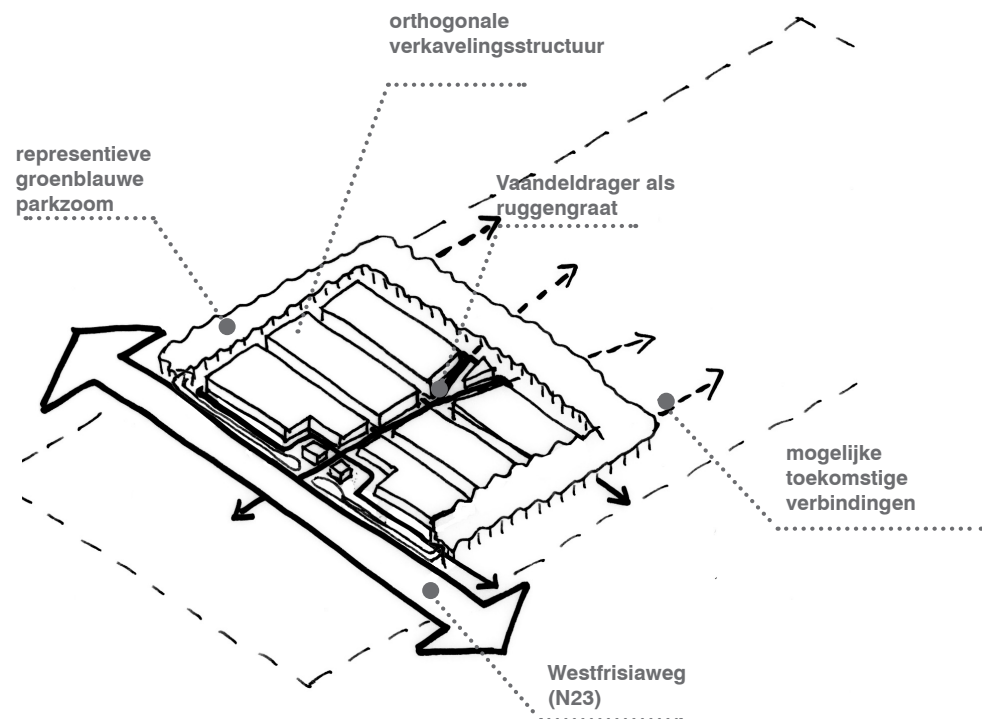
Op de splitsing van de hoofdroute en de voetgangerspromenade, eveneens langs de hoofdroute, wordt gedacht aan een gebouw met een bijzondere architectonische uitstraling en een openbare sociale functie zoals een sportschool of kinderdagverblijf.

Infrastructuur

De infrastructuur is opgebouwd uit dwarsstraten die op regelmatige afstand van oost naar west lopen, in de richting van de ondergrond. De dwarsstraten worden aaneengeregen door een hoofdroute, genaamd Vaandeldrager en aan de kopse kanten met elkaar verbonden, zodat een netwerk ontstaat en elk adres via meerdere wegen te bereiken is.

In aanvulling op de hoofdontsluiting is een calamiteitenverbinding met de Middenweg gemaakt. Deze functioneert normaliter als fietsverbinding maar kan in geval van nood als auto-ontsluiting worden gebruikt.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is aan de westrand een reservering opgenomen voor een doorgaande fietsverbinding. Voetpaden bevinden zich langs de oostrand, in de noordelijke parkzoom en langs de hoofdroute. Daarnaast is er een reservering opgenomen voor een langzaamverkeer verbinding met de Middenweg.





Kaart plangebied

3.2 Voltooiing in 3 stappen

In verband met de verre planingshorizon is het planconcept in stappen opgebouwd. Het uitgangspunt is dat alle deze stappen zelfstandig kunnen functioneren. Stap 1 behelst de eerste twee slagen direct ten noorden van de Westfrisiaweg en ten westen van de Vaandeldrager. De uitvoering van deze stap is al in volle gang. Doorgaande elementen zoals het fietspad aan de westelijke rand worden in eerste instantie niet gerealiseerd. Het fietspad wordt pas aangelegd als er ook een verbinding gemaakt kan worden met de Hasselaarsweg. Er is echter wel een reservering voor opgenomen.

Vooruitlopend op de afronding vindt een tussenstap plaats, stap 2. Aan de westzijde van de wegenstructuur wordt in deze stap een ontbrekend deel toegevoegd. Hiervoor is in stap 1 een reservering opgenomen. Tevens wordt alvast de groenblauwe zoom aangelegd, zodat deze de tijd heeft om tot wasdom te komen. In deze zoom is een reserveringen opgenomen voor een langzaamverkeer verbinding met de Middenweg en voor een mogelijke verbinding met het noordelijke deel.

De derde stap is de voltooiing van het bedrijventerrein. De laatste noordelijke slag wordt toegevoegd evenals de drie oostelijke slagen. De infrastructuur wordt hier gelust aangelegd om doodlopende wegen te voorkomen.



Plankaart STAP 1

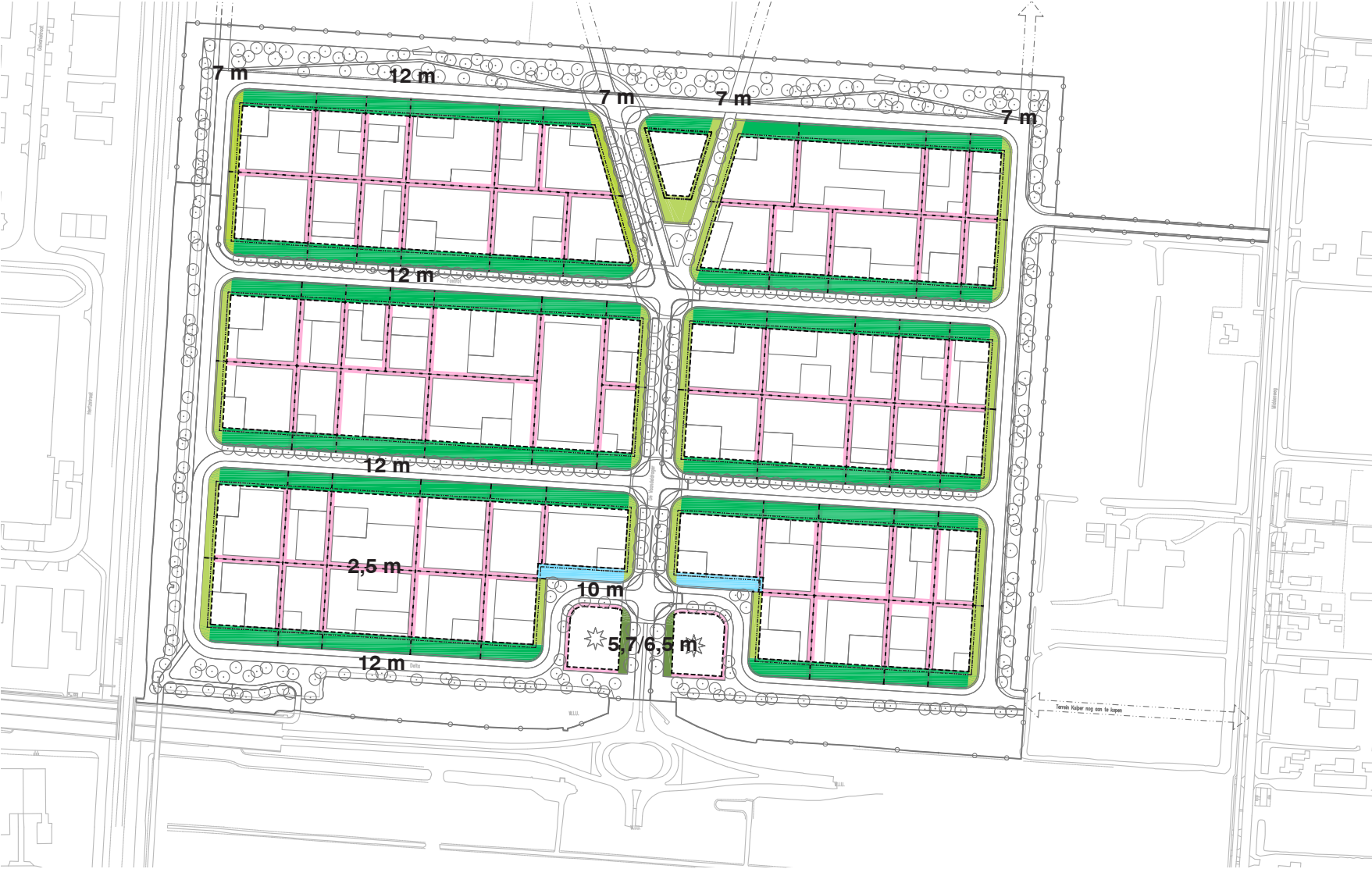


Plankaart STAP 2



Plankaart STAP 3

4. Beeldkwaliteit architectuur



Bouwvlak

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | calamiteitenzone
grens bouwvlak 2,5 m vanuit erfgrens |  | afwijkende parkeerzone
grens bouwvlak 10 m vanuit erfgrens |
|  | parkeerzone
grens bouwvlak 12 m vanuit erfgrens |  | afwijkende tuinzone
grens bouwvlak 5,7 / 6,5 m vanuit erfgrens |
|  | tuinzone
grens bouwvlak 7,0 m vanuit erfgrens | | |

4.1 Kavel

Bouwwlak

Het bouwwlak wordt bepaald door de minimale afstand van het gebouw tot de erfgrens. Het bouwwlak wordt gedefinieerd door een calamiteitenzone, een parkeerzone en voor de kavels die aan de hoofdstraat of het spoor grenzen een tuinzone.

Calamiteitenzone, een afstand van 2,5 m tussen het bouwwlak en de erfgrens tussen kavels onderling ingesteld zodat de hulpdiensten voldoende toegang hebben. Deze zone dient vrij te worden gehouden van bebouwing en/of opstallen.

Parkeerzone, een zone van 12 m (10 m voor de entreekavels) tussen het bouwwlak en de zijstraat aan de voorzijde van de kavel waarin geparkeerd kan worden.

Tuinzone, een zone van 7 m tussen het bouwwlak en de hoofd-/spoorstraat waarmee het gebouw zich kan representeren naar de hoofdstructuur.

Bebouwingspercentage

Voor alle kavels geldt hetzelfde minimum en maximum bebouwingspercentage; minimaal 50% en maximaal 60% van het kaveloppervlak moet worden gebouwd. Daarnaast is het mogelijk om voor alle kavels een vrijstelling aan te vragen om meer dan 60% van het kaveloppervlak te bebouwen tot een maximum van 80%. De voorwaarden hiervoor worden in het bestemmingsplan verder uiteengezet.

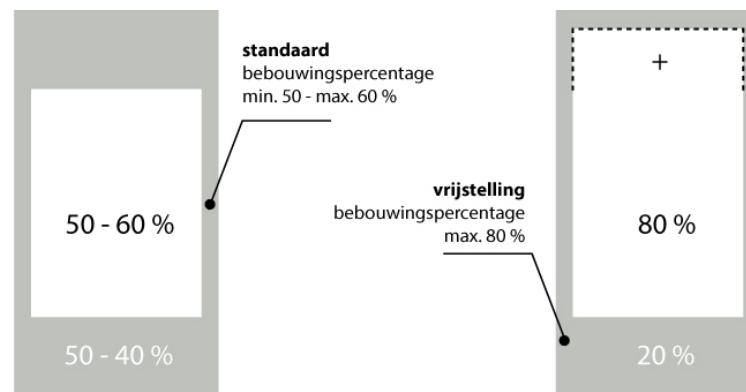
Afwijkingsbevoegdheid

Voor alle kavels, met uitzondering van de Q kavels, bestaat de mogelijkheid om, onder voorwaarden, voor de naar de straat gekeerde gevels extra bebouwing te realiseren buiten het aangegeven bouwwlak over 50% van de kavelbreedte.

De extra uitbreiding dient bij te dragen aan één of meer van de volgende aspecten:

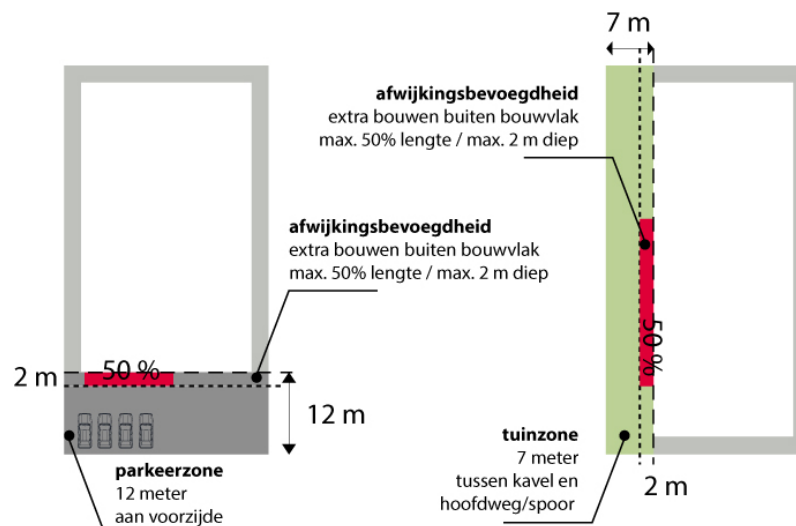
- het versterken van de plasticiteit in de gevel
- het accentueren van de (gebouw) entree
- het benadrukken van locatiespecifieke eigenschappen

Voor meer informatie hierover zie de hoofdstukken over architectuur en locatiespecifiek ontwerpen.



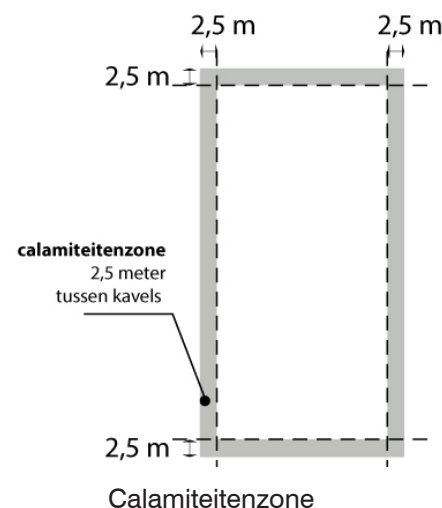
Bebouwingspercentage

Vrijstelling



Parkeerzone

Tuinzone



4.2 Gebouw in massa en positie

Kaveltypes en positionering

Binnen de verkaveling kan een onderscheid gemaakt worden naar verschillende kaveltypes, al naar gelang hun specifieke locatie in het plan. Om het raamwerk optimaal tot zijn recht te laten komen is het van belang dat de architectuur van het gebouw reageert op de specifieke context.

De in het plan aanwezige kaveltypes zijn:

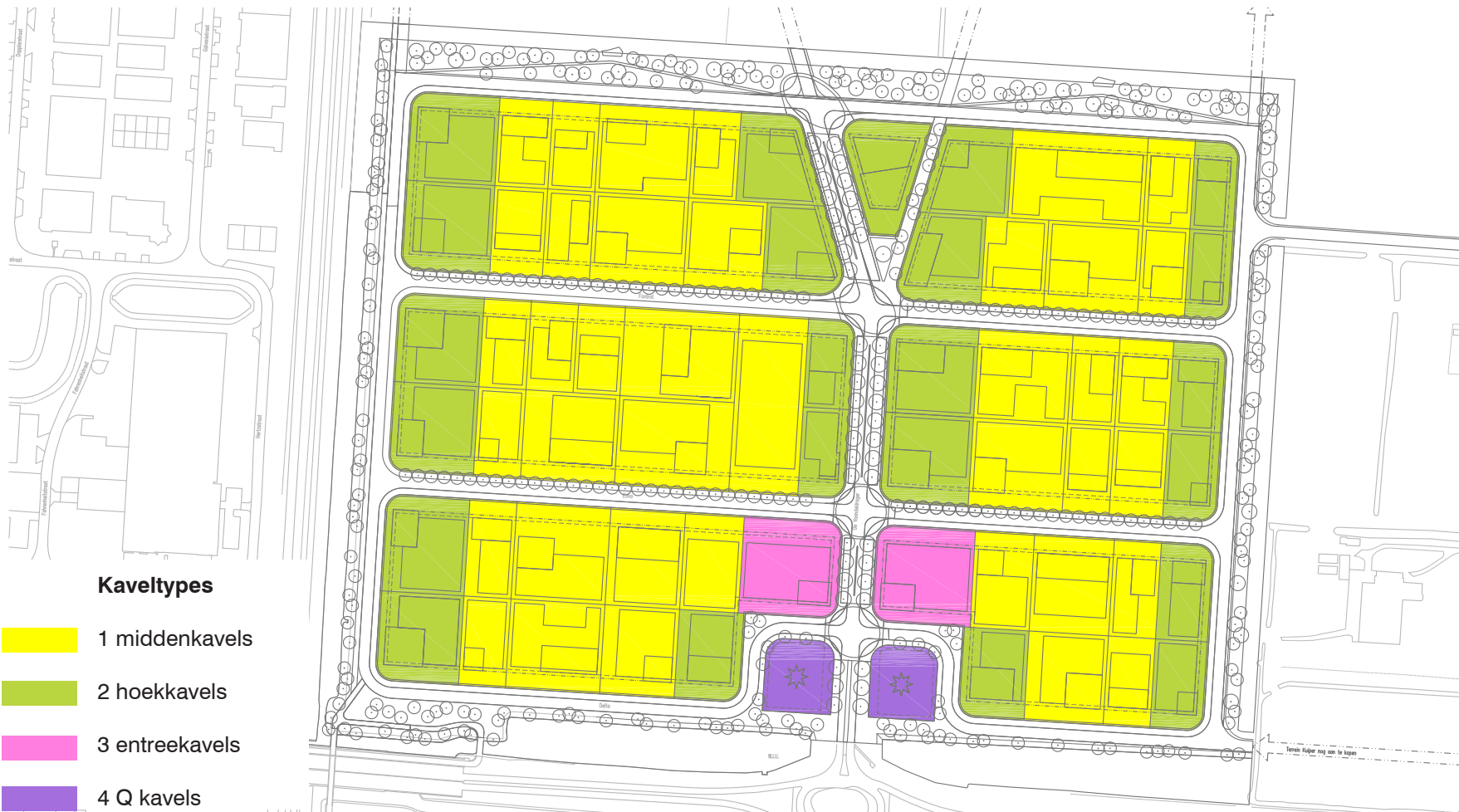
De middenkavels zijn de kavels die slechts met een zijde aan de openbare ruimte, in dit geval de zijstraat, grenzen.

Inzet: niet zichtbaar vanaf hoofdstructuur dus zoveel mogelijk vrijheid

De hoekkavels zijn de kavels die met een zijde aan de hoofdstructuur (hoofdstraat / straat langs het spoor) grenzen en met een zijde aan een zijstraat.

Inzet: beeldbepalend voor uitstraling en continuïteit hoofdstraat dus representatie langs hoofdstraat met o.a. hoekaccent

In het plan bevinden zich 2 entreekavels. Dit zijn kavels die aan drie kanten grenzen aan de openbare ruimte, een zijde aan de hoofdstraat grenzen, een zijde aan een zijstraat en een zijde aan de Q kavel.



Inzet: beeldbepalend vanaf hoofdstraat en Westfrisiaweg (door geringe bouwhoogte Q kavel) dus representatie langs hoofstraat met o.a. hoekaccent en richting Westfrisiaweg (tweede lijns kavel dus geen extra hoogte mogelijk)

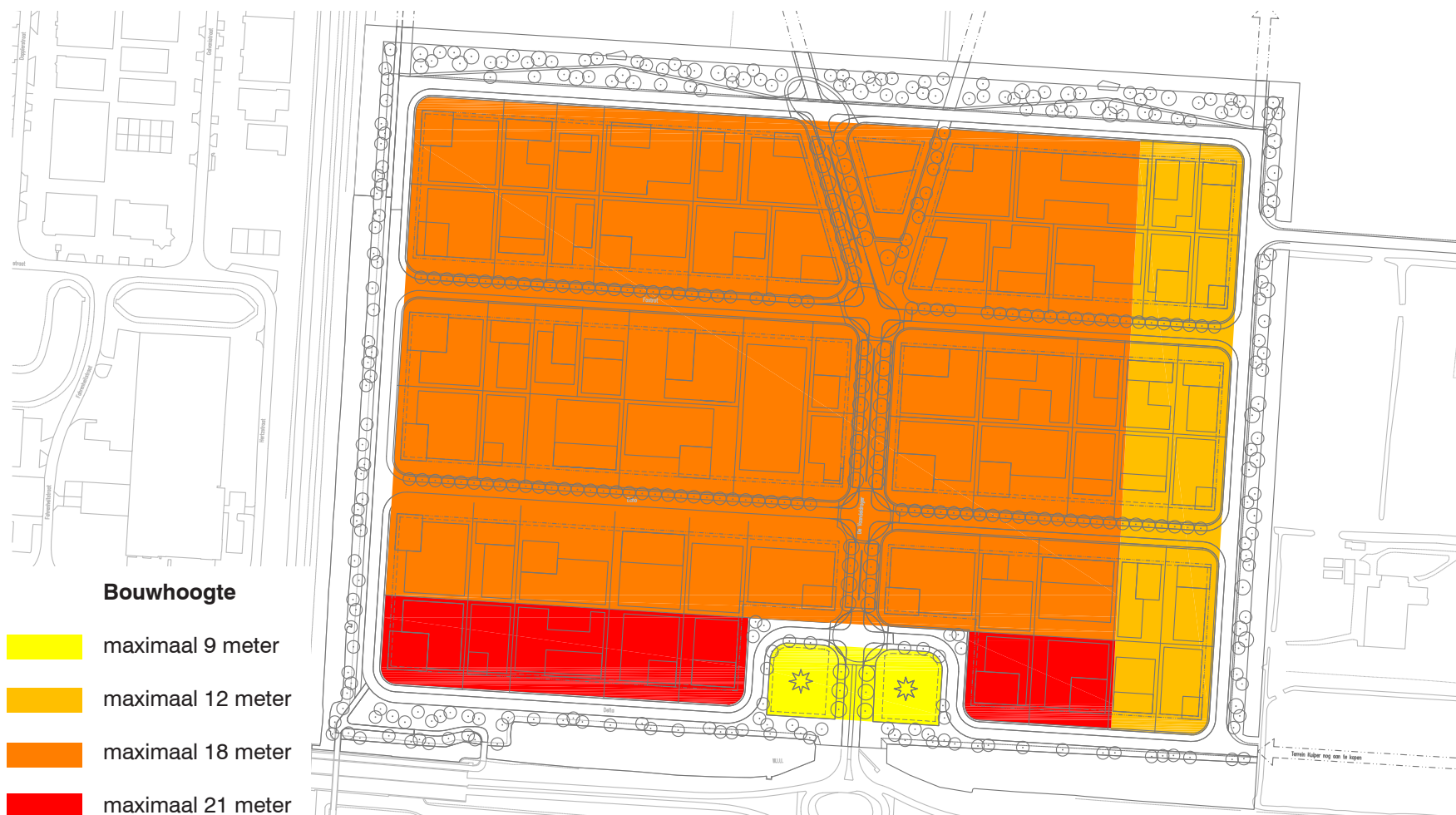
De Q kavels grenzen met alle zijden aan de openbare ruimte en met twee zijden aan de hoofdstructuur; een zijde aan de hoofdweg en een zijde aan de Westfrisiaweg. Een paviljoen achtig alzijdig ontwerp zou goed passen op de locatie.

Inzet: paviljoen achtig gebouw, alzijdige oriëntatie, laag, bij voorkeur facilitaire functie

Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte is begrensd vanuit het bestemmingsplan. Langs de Middenweg bedraagt deze maximaal 12 meter, langs de Westfrisiaweg maximaal 21 meter en in het overige gebied maximaal 18 meter.

De maximale bouwhoogte voor de Q-kavels bedraagt 9 meter zodat er zicht blijft op de achterliggende bebouwing. Daarnaast benadrukt de lage bouwhoogte het paviljoenachtige karakter.

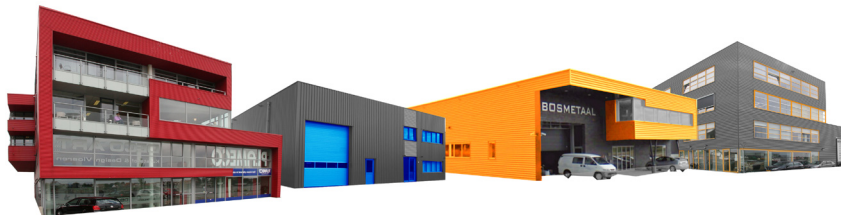
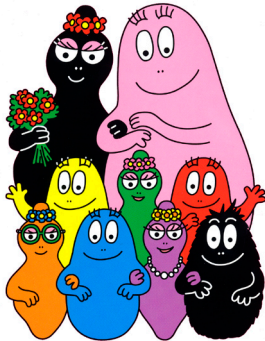


4.3 Architectuurprincipes

Barbapapa-principe

Ook in de architectuur wordt gestreefd naar kwaliteit en samenhang. Dit is aanleiding geweest om eisen te stellen aan de verschijningsvorm van de gebouwen. Tegelijkertijd is het vanuit de gebruikers wenselijk om vrijheid te hebben in de kavelinrichting en in de architectonische uitdrukkingsmiddelen. Deze twee uitgangspunten liggen ten grondslag aan het architectonisch concept voor de Vaandel: het Barbapapa-principe. Deze metafoor geeft uitdrukking aan drie eigenschappen van de gebouwen, te weten:

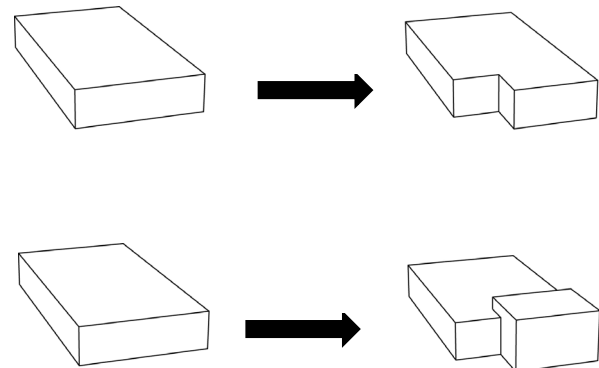
- Ze zijn familie van elkaar
- Ze kunnen verschillende vormen aan nemen
- Ze kunnen elke gewenste kleur aannemen



Architectonische vertaling barbapapa-principe

Volume

In de gebouwworm wordt gestreefd naar samenhang. Aan de basis van alle gebouwen staat de monoliet als archetype. Dit betekent dat het een enkelvoudig volume betreft, dat uit een stuk lijkt te zijn gehouwen. Dit sluit aan bij de functionaliteit en het karakter van de loodsen die we veelal aantreffen op bedrijventerreinen. Om een zekere schaal en differentiatie te krijgen kan het volume vervolgens worden bewerkt. De bewerking kan bestaan uit het maken van uitsparingen uit een volume, of uit het samenstellen van het gebouw uit meerdere volumes. Een combinatie van beide ingrepen is ook mogelijk.



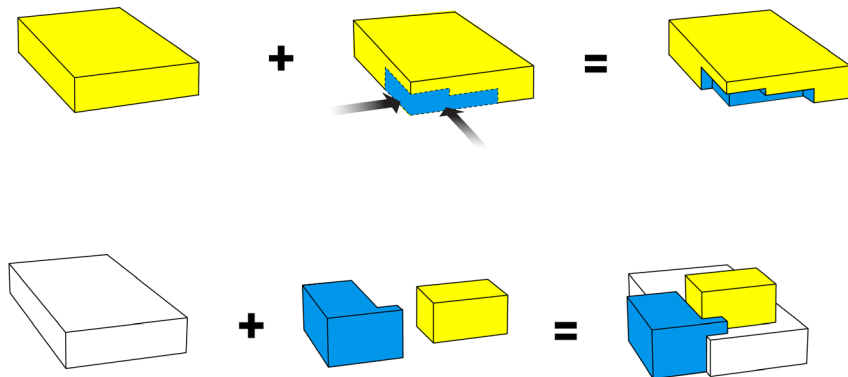
volume bewerken door uitsparing en/of samenstelling



monoliet met uitsparing

Kleur en materiaal

In lijn met het Barbapapa-principe heeft het basisvolume waaruit een gebouw is opgebouwd één kleur. De vlakken die ontstaan door uitsparingen uit het volume kunnen een afwijkende kleur hebben. Wanneer gekozen wordt voor een gebouw samengesteld uit meerdere volumes dan kan per deelvolume één kleur worden gekozen, danwel één kleur voor alle deelvolumes.



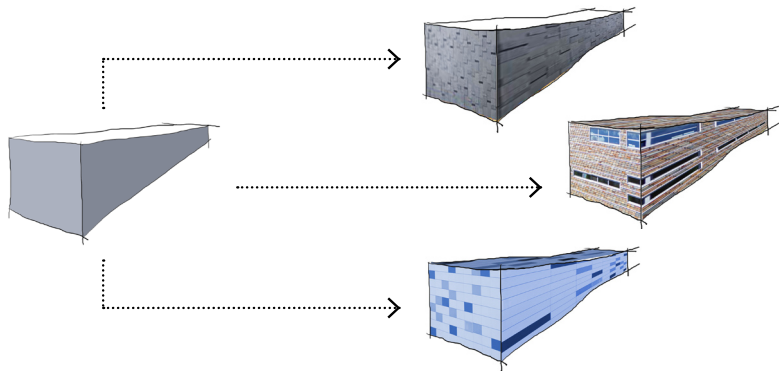
één kleur per volume(deel) + accentkleur voor bewerking



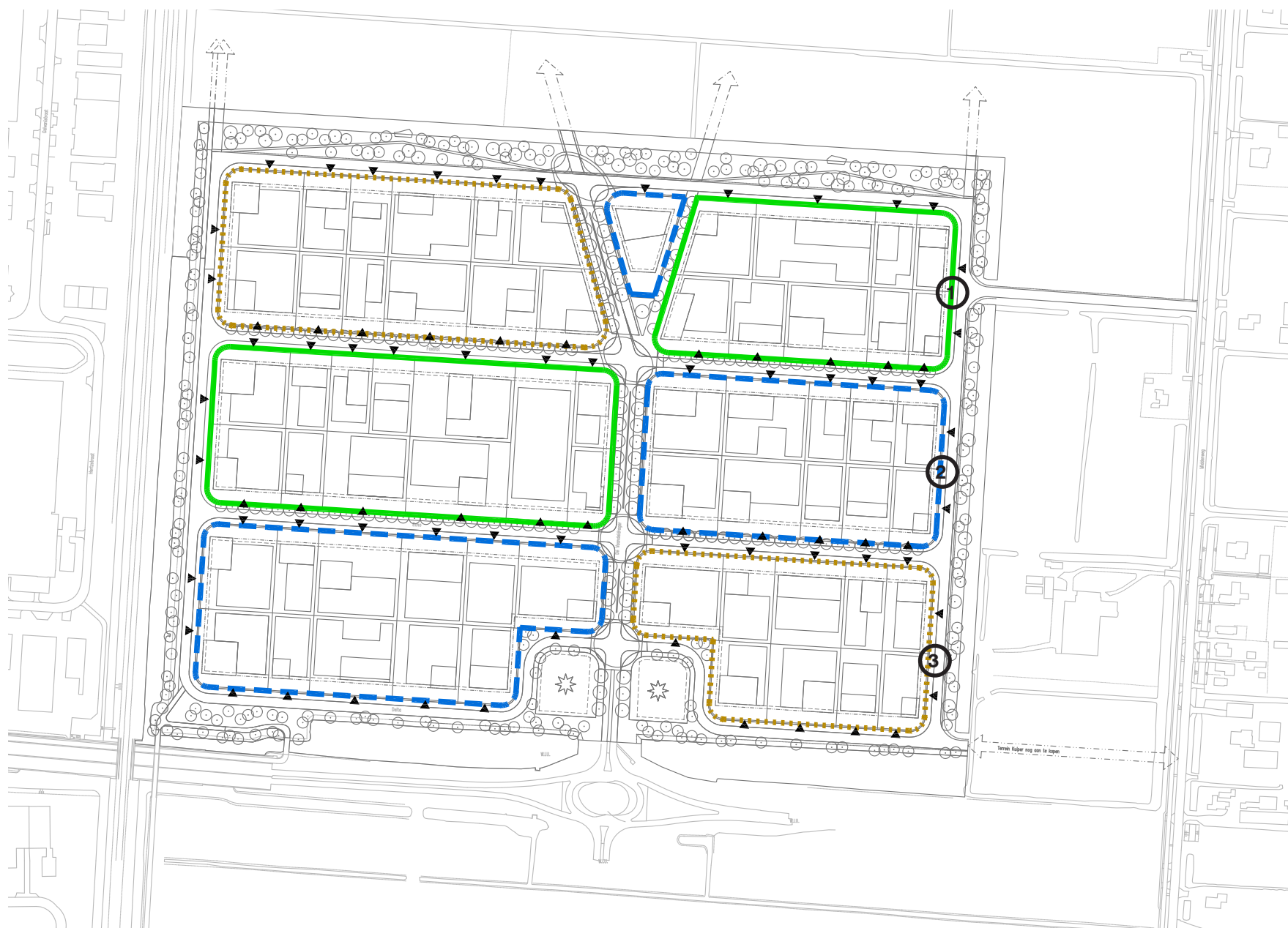
samengesteld volume

Patronen / gevel ‘wrapping’

In plaats van voor een kleur kan er ook gekozen worden voor een patroon. Dit patroon wordt als het ware als een soort pakpapier om het volume getrokken en zorgt op deze wijze voor eenheid in verscheidenheid.



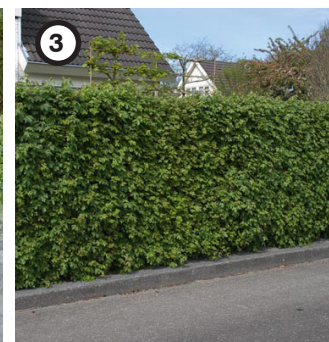
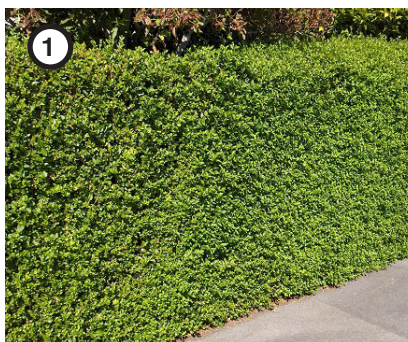
een gevelpatroon in plaats van een gevelkleur



Erfscheiding & inritten

- ① haag type 1 Liguster
Ligustrum ovalivolum
- ② haag type 2 Beuk
Fagus sylvatica
- ③ haag type 3 Veldesdoorn
Acer campestre

▲ mogelijke inrit

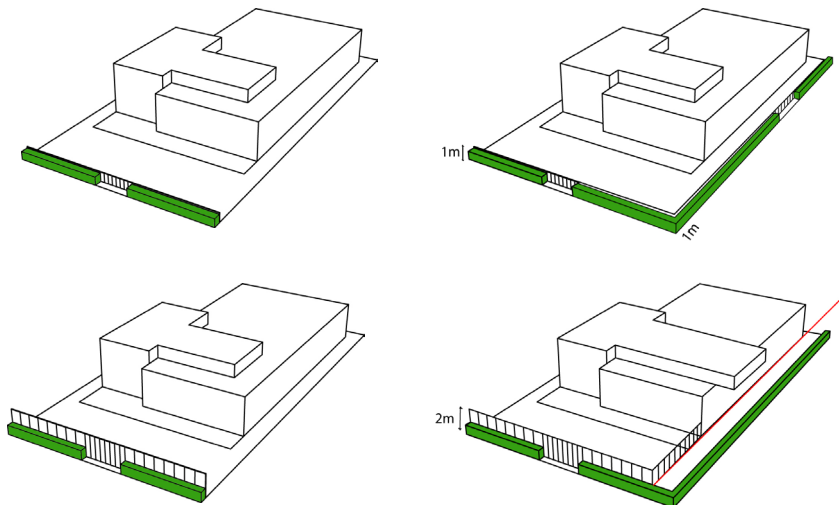


4.4 Terreininrichting

Erfscheiding

Alle percelen in de Vaandel zullen een haag krijgen als begrenzing van het erf. De hagen dragen bij aan het groene karakter van het bedrijventerrein en verhogen de representativiteit. Daarnaast dienen zij als afbakening van de openbare ruimte. Daardoor is deze minder afhankelijk van de gevels van de bedrijfsbebouwing, met als voordeel dat deze vrijgegeven kan worden zonder dat dit tot een rommelig beeld leidt. Een voordeel is ook dat de haag het zicht ontnemt aan de auto's op het voorterrein, zodat deze het beeld niet domineren. De hagen zijn verplicht en zullen worden geplant en onderhouden vanuit het parkmanagement. De eigenaren zullen hiervoor een afdracht betalen. De hoogte en de breedte van de haag bedragen 1 meter. Ten behoeve van de variatie is gekozen voor drie duurzame soorten, welke over het plan verdeeld worden zoals weergegeven in de nevenstaande kaart. Het resultaat van deze spreidingstoestand is dat een profiel telkens door twee verschillende hagen wordt begrensd.

Achter de hagen mag een hekwerk worden opgericht, mits dit een hekwerk met spijlen is en van de kleur antraciet (RAL 7016). Het hekwerk mag aan de zijstraten maximaal 2,0 meter hoog zijn. Aan de zijden van kavels die grenzen aan de hoofdstraat mag het hekwerk maximaal 1,0 meter hoog zijn. Mits geplaatst achter de uiterste grens van de bebouwing mag het hekwerk aan deze zijden 2,0 meter hoog zijn.

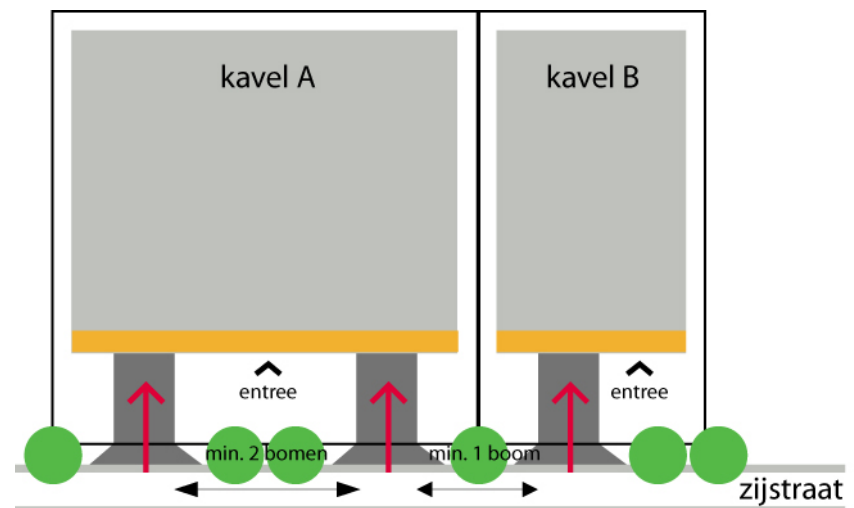


Principe erfscheidingen

Inritten

Alle kavels, met uitzondering van de kwadrantkavels rondom de rotonde, worden voor de auto ontsloten vanaf de zijstraten. Laden en lossen dient op de eigen kavel plaats te vinden. Ten behoeve hiervan wordt ter plaatse van de grasbermen in het openbaar gebied een oprit aangelegd tussen de feitelijke erftoegang en de rijbaan. Het aantal opritten dat gemaakt mag worden is afhankelijk van de breedte van de kavel. Als voorwaarde voor de kavels aan de noordzijde van de zijstraten geldt dat de inritten zodanig ver uit elkaar liggen dat er tussen twee inritten van hetzelfde perceel twee bomen geplaatst kunnen worden. De afstand tussen de inritten van aan elkaar grenzende percelen is zodanig dat er ruimte is voor tenminste één boom. Voetgangersentrees met een breedte van maximaal 1,5 meter zijn ook toegestaan vanaf de hoofdstraat. Deze worden ontsloten vanaf het voetpad.

Het is in verband met veiligheidsredenen niet mogelijk om een inrit te maken direct aan de Vaandeldrager (de hoofdstraat).



Principe inritten

Colofon

Opdrachtgever:

Gemeente Heerhugowaard
Parelhof 1
Postbus 390
1700 AJ Heerhugowaard
tel. 14 072
www.heerhugowaard.nl

Ontwerp:

HOSPER NL BV
Mark van der Heide
Raquel van Donselaar

Postbus 5231
2000 CE Haarlem
tel. 023-5317060
www.hosper.nl

HOSPER, 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van HOSPER. Voor de gebruikte beelden in dit document die niet afkomstig zijn van HOSPER heeft het bureau getracht alle rechthebbende op copyright van gebruikte beelden te achterhalen. HOSPER verontschuldigt zich bij een ieder die zij in dit verband niet heeft kunnen bereiken om betreffende beelden van de juiste bronvermelding te voorzien.