

Massastudie bebouwing entreezone

1. Inleiding

Dutch Flower Group heeft de wens om minimaal eenlaagse bebouwing op te richten op haar kavel bij de entree van Locatie Zuid. De gemeente en FloraHolland kunnen zich in beginsel vinden in de realisatie van bebouwing op de bedoelde kavel omdat daardoor de kans ontstaat om de entree van het bedrijventerrein te versterken.

Om in het bestemmingsplan randvoorwaarden op te nemen is het nodig inzicht te hebben in de ruimtelijke consequenties van dergelijke bebouwing en het effect op de nu nog deels groene uitstraling van het entreegebied. In deze beknopte massastudie zullen de ruimtelijke consequenties van eenlaagse en meerlaagse bebouwing inzichtelijk worden gemaakt.

2. Bestaande situatie

Locatie Zuid is via de Hydrangea verbonden met de Legmeerdijk. Al het bestemmingsverkeer naar Locatie Zuid rijdt via de Hydrangea het terrein van Locatie Zuid op, alwaar men op een rotonde uitkomt (tenzij men gebruik maakt van de eerdere afslag naar Platanus/Cotoneaster). Deze rotonde heeft, naast de afslag naar de Legmeerdijk, nog twee afslagen (de Platanus/Cotoneaster en de Fraxinus). Via deze twee afslagen kan men verder het terrein van Locatie Zuid oprijden.

Het onbebouwde gebied rond de rotonde is momenteel in gebruik als groenvoorziening en parkeergelegenheid (zie afbeelding 1). Het onbebouwde gebied wordt van de omliggende bedrijfsbebouwing gescheiden door de rijwegen Cotoneaster en Magnolia. De bedrijfsbebouwing mag, conform het geldende bestemmingsplan en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan, maximaal 22 meter hoog zijn. In de praktijk is de bouwhoogte van de gebouwen iets lager dan 22 meter.



Afbeelding 1: luchtfoto entree Locatie Zuid (<http://maps.msn.nl/>)

De rotonde en het momenteel onbebouwde gebied rond de rotonde vormen samen de entree van Locatie Zuid.

Uit afbeelding 1 blijkt dat er momenteel sprake is van een deels onevenwichtige situatie in de beleving van het groen in de entreezone. Dit komt omdat er in het onbebouwde gebied rond de rotonde groenstroken/vlakken met een verschillende omvang aanwezig zijn. Met name het relatief grote groenvlak ten zuidwesten van de rotonde (in afbeelding 1 aangeduid met 5) wijkt qua omvang en situering af van de overige groenstroken/vlakken (in afbeelding 1 aangeduid met 1 t/m 4).



Afbeelding: entree Locatie Zuid, gezien vanaf Magnolia

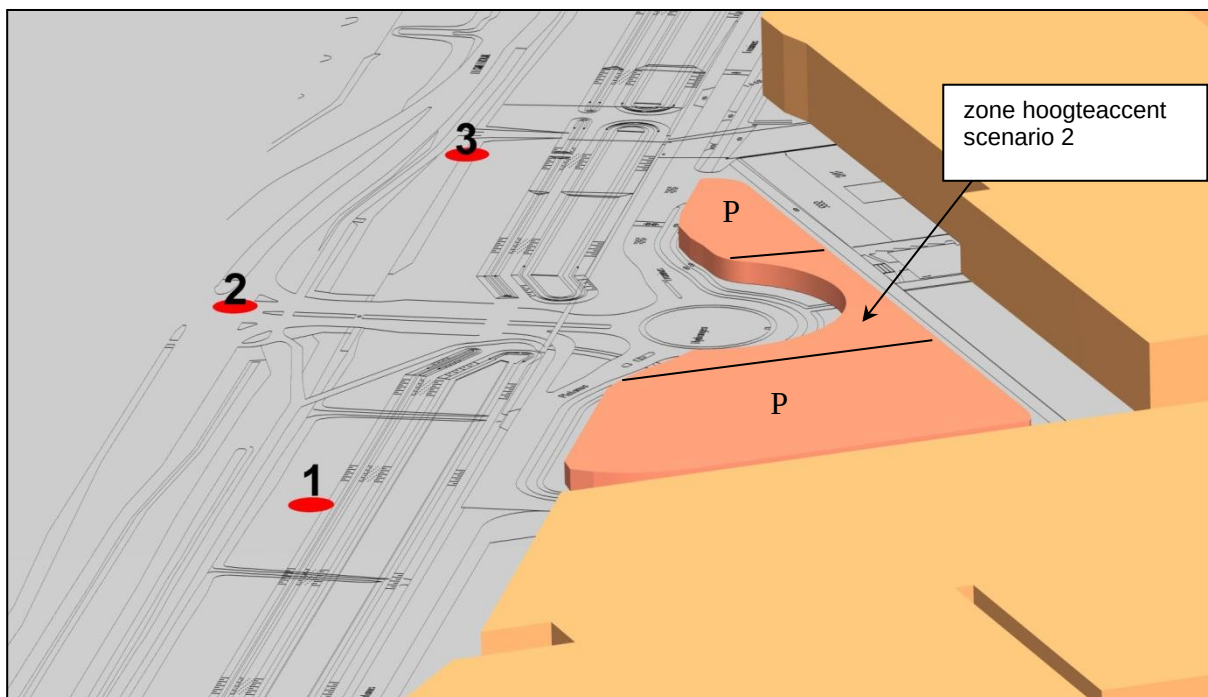
3. *Bebouwing entree-zone*

In deze massastudie is er van uitgegaan dat de volledige entree-zone, met uitzondering van de rotonde, de bestaande rijwegen en de groenstroken langs de Hydrangea, bebouwd kan worden. Vanaf een drietal punten is daarbij inzichtelijk gemaakt wat de ruimtelijke consequenties zijn. Het mogelijk te bebouwen oppervlak en de drie waarneempunten zijn weergegeven in afbeelding 2. Daarbij is met zalmkleur aangegeven voor welk gebied in deze massastudie is uitgegaan van (nieuwe) bebouwing. Er is in deze studie nog geen rekening gehouden met de in voorbereiding zijnde plannen om de rotonde te vergroten.

Voor de nieuwe bebouwing is uitgegaan van een tweetal scenario's voor wat betreft de bouwhoogtes, namelijk 6 meter (scenario 1) en 8 tot 15 meter (scenario 2). Een hogere bouwhoogte dan 15 meter wordt niet wenselijk geacht omdat er daardoor in de entreezone geen verschil in massa is met de overige bebouwing.

Bij het tweede scenario is uitgegaan van gevarieerde bouwhoogten om te voorkomen dat de bebouwing rond de entree te massaal en te monotoon oogt. Het hogere deel van de bebouwing kan daarbij vorm krijgen door middel van een accent (zijnde 15 meter) in de zone direct rondom de rotonde. Op die manier wordt de entree/rotonde begeleidt. In afbeelding 2 is aangegeven binnen welke zone het hoogteaccent kan worden gerealiseerd.

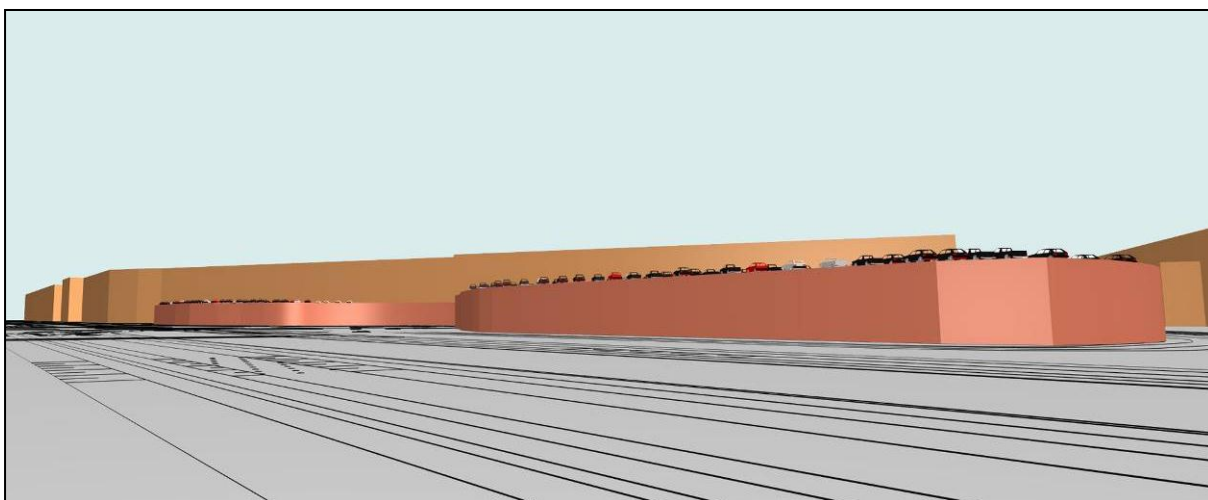
Indien het in afbeelding 2 (met zalmkleur) weergegeven gebied volledig of grotendeels bebouwd wordt is het noodzakelijk om parkeerplaatsen op de dak te realiseren, zodat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is voor zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing. In alletwee de scenario's is daarom rekening gehouden met een parkeerdak, dat via een hellingbaan te bereiken zal zijn. Een vergelijkbare oplossing is ook gehanteerd bij de onlangs gerealiseerde bebouwing aan de Franxinus. In paragraaf 7 zal nader worden ingegaan op de bereikbaarheid en verkeerscirculatie ten aanzien van het parkeerdak. In afbeelding 2 is aangegeven welke delen van het dak kunnen worden gebruikt voor parkeren.



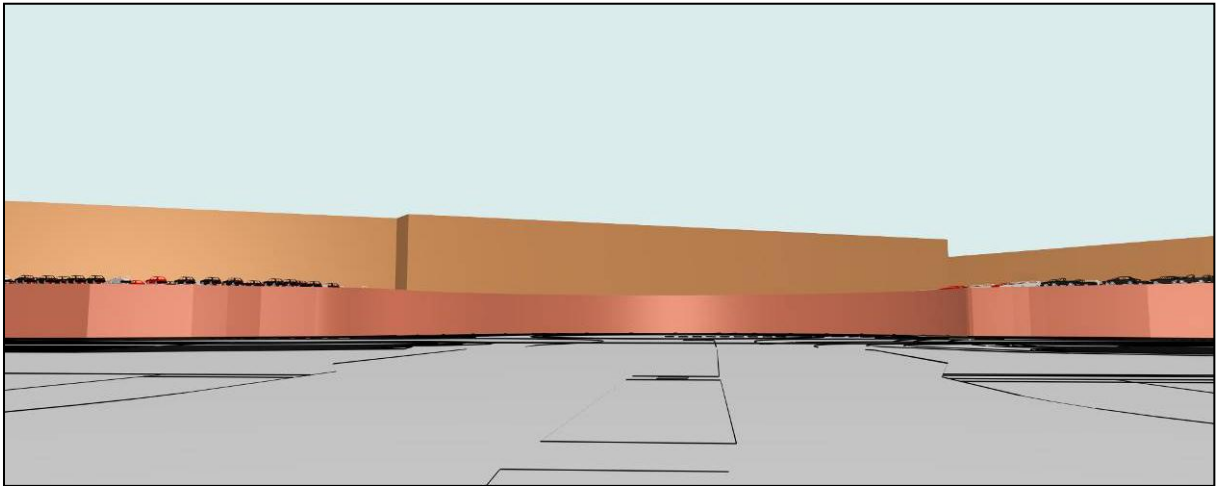
Afbeelding 2: overzicht waarneempunten en het entree gebied waar in deze massastudie is uitgegaan van nieuwe bebouwing (zalmkleur), inclusief de zone voor een hoogteaccent en parkeren op het dak

In het navolgende zullen de beelden vanaf de drie waarneempunten per bouwhoogte worden weergegeven. Er is daarbij uitgegaan van een waarneemhoogte die vergelijkbaar is met de waarneemhoogte van voetgangers, fietsers en automobilisten. De zichtbaarheid van geparkeerde auto's op het dak is ook weergegeven in de beelden.

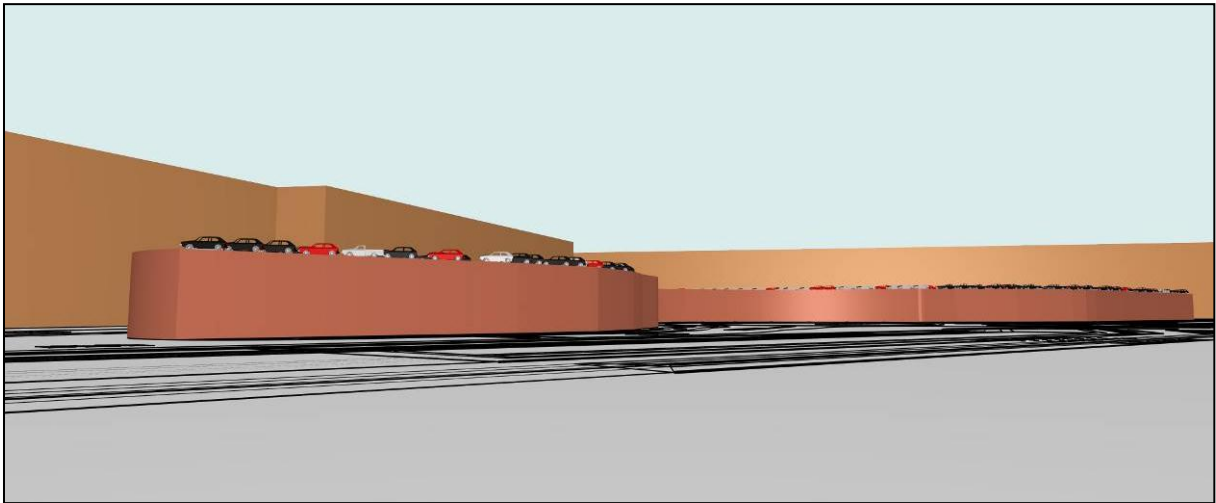
4. Bebouwing entreezone tot 6 meter



Afbeelding 3: beeld entree met bebouwing 6 meter, gezien vanaf waarneempunt 1



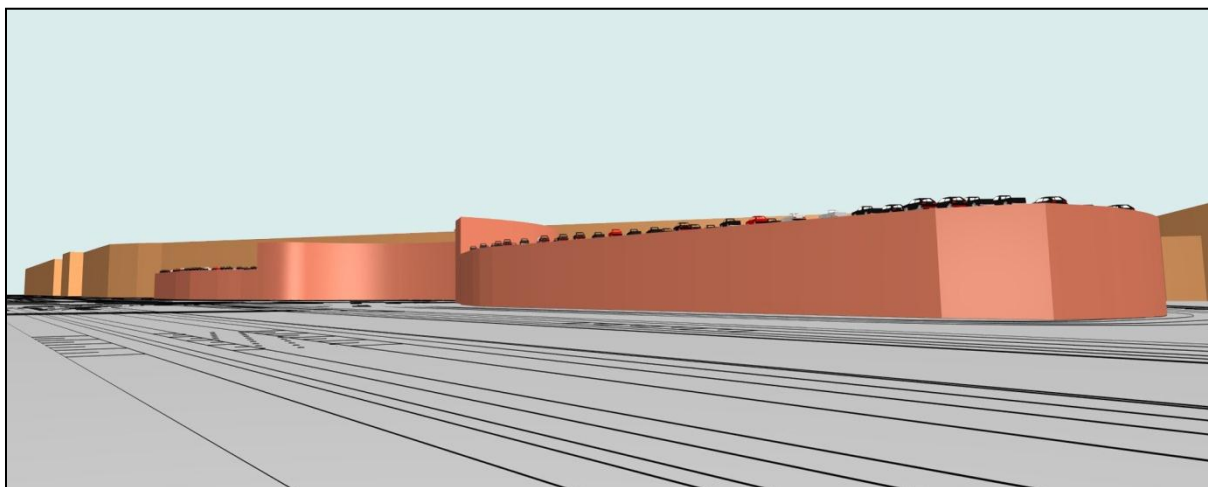
Afbeelding 4: beeld entree met bebouwing 6 meter, gezien vanaf waarneempunt 2



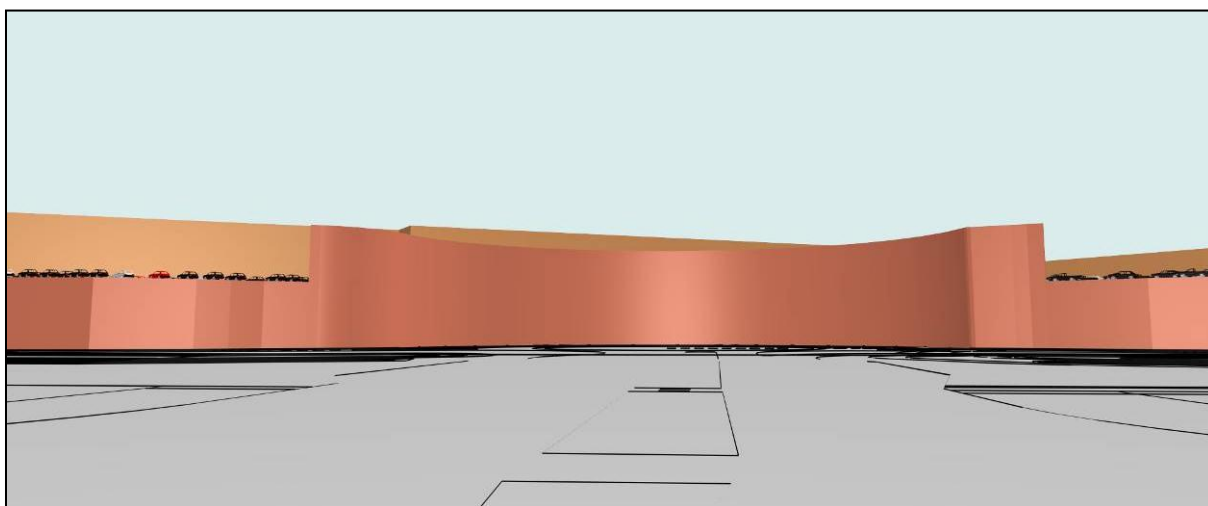
Afbeelding 5: beeld entree met bebouwing 6 meter, gezien vanaf waarneempunt 3

Uit de afbeeldingen 3 t/m 5 blijkt dat bij een bouwhoogte van 6 meter de achtergelegen bebouwing goed waarneembaar zal zijn, gezien vanuit de diverse waarneempunten. Er is, vanuit de entreezone gezien, sprake van een gelaagde opbouw van de bebouwing op Locatie Zuid. Door het verschil in gelaagdheid en de daardoor afwijkende massaverhouding in de entreezone kan het beeld van de entreezone worden versterkt. De geparkeerde auto's op het dak zijn duidelijk waarneembaar, tenzij een architectonische oplossing zoals een borstwering zou worden toegepast.

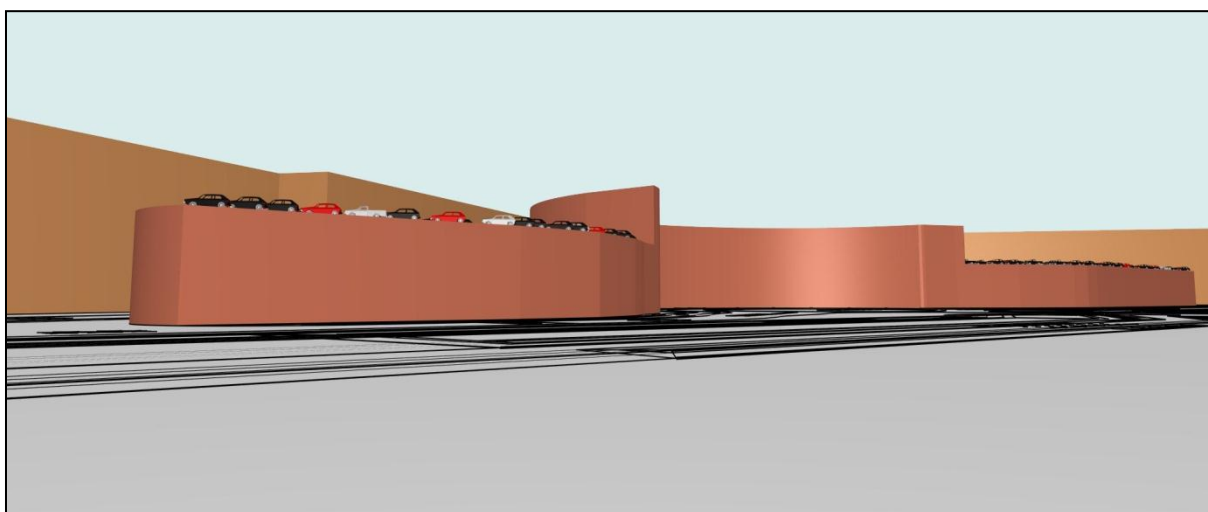
5 *Bebouwing entreezone 8 tot 15 meter*



Afbeelding 6: beeld entree met bebouwing 8 tot 15 meter, gezien vanaf waarneempunt 1



Afbeelding 7: beeld entree met bebouwing 8 tot 15 meter, gezien vanaf waarneempunt 2

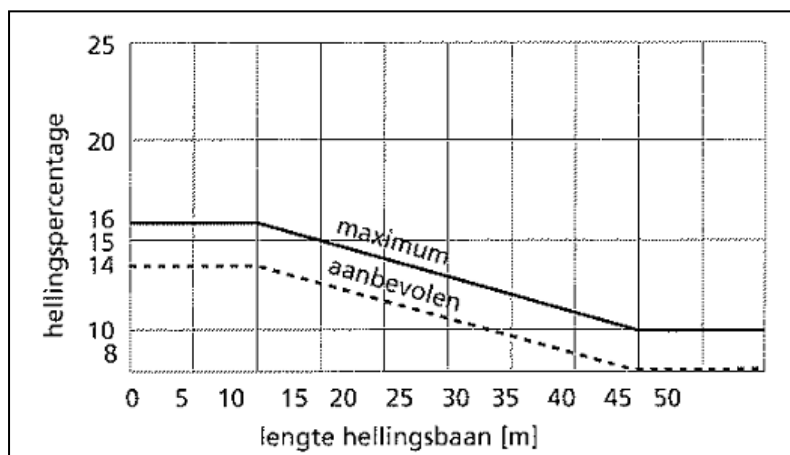


Afbeelding 8: beeld entree met bebouwing 8 tot 15 meter, gezien vanaf waarneempunt 3

Uit de afbeeldingen 6 t/m 8 blijkt dat bij de delen met een bouwhoogte van 8 meter de achtergelegen bebouwing goed waarneembaar zal blijven. Vanuit de entreezone is daardoor sprake van een gelaagde opbouw. Uitzondering is de zone met een bouwhoogte van 15 meter omdat de hier achtergelegen bebouwing vanuit de entreezone niet tot nauwelijks waarneembaar zal zijn. Omdat het slechts een gedeelte van de nieuwe bebouwing betreft is vanuit de entreezone nog voldoende waarneembaar dat er sprake is van een gelaagde opbouw. Door het verschil in gelaagdheid en de daardoor afwijkende massaverhouding in de entreezone kan het beeld van de entreezone worden versterkt. De geparkeerde auto's op het dak zijn duidelijk waarneembaar, tenzij een architectonische oplossing zoals een borstwering zou worden toegepast.

6. *Bereikbaarheid en verkeerscirculatie parkeerdak*

Om het parkeerdak te kunnen bereiken zal een hellingsbaan vanaf het maaiveld dienen te worden gerealiseerd. Daarbij geldt, hoe korter de lengte van hellingsbaan, hoe steiler de hellingsbaan zal moeten zijn om het dak te kunnen bereiken. In het ASVV 2004 is aangegeven dat het hellingspercentage van de hellingsbaan niet meer dan 16 tot 10% mag bedragen, afhankelijk van de lengte van de hellingbaan. Aanbevolen wordt een hellingspercentage van 14 tot 8% (zie afbeelding 12). Het hellingspercentage van de hellingsbaan van de recent gerealiseerde bebouwing aan de Fraxinus bedraagt 8,8%.



Afbeelding 12: hellingspercentages bij lengte hellingbaan (bron: ASVV 2004)

Een hellingbaan met een hellingspercentage van 14 tot 8% is in ieder geval mogelijk indien de hellingbaan aan de Cotoneaster of Magnolia wordt gerealiseerd. Op die manier kan de hellingsbaan bovendien (grotendeels) uit het zicht vanuit de entreezone worden gerealiseerd.

7. *Conclusie*

Bij een bouwhoogte van 6 meter (scenario 1) of 8 tot 15 meter (scenario 2) zal de achtergelegen bebouwing goed waarneembaar blijven. Doordat er in dat geval vanuit de entreezone sprake zal van een waarneembare gelaagde opbouw van de bebouwing, wordt het beeld van de entreezone versterkt. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is bij bebouwing van de entreezone een maximum bouwhoogte van 8 tot 15 meter (scenario 2) het meest gewenst omdat het beeld van de entreezone hierdoor meer versterkt wordt dan bij een maximum bouwhoogte van 6 meter (scenario 1).

DFG heeft een optie om eventueel hoger te bouwen. Indien derhalve in de entreezone hogere bebouwing dan 6 meter (scenario 1) of 8 tot 15 meter (scenario 2) wordt gerealiseerd dient de entreezone op een andere wijze te worden geaccentueerd dan door de gelaagdheid

van de bebouwing. In dat geval kan gedacht worden aan de vormgeving, zodat het gebouw het gezicht van Locatie Zuid wordt.

Bij bebouwing van de entreezone zal de groene uitstraling van de entreezone afnemen doordat het oppervlak groen afneemt. Door het realiseren van 6 meter hoge bebouwing (scenario 1) of 8 tot 15 meter hoge bebouwing (scenario 2) ontstaat er vanuit de entreezone een gelaagde opbouw van de bebouwing. Daarnaast zou de bebouwing op enige afstand van de rijweg van de rotonde kunnen worden gesitueerd waarbij de hoefvormige strook tussen de bebouwing en de rijweg van de rotonde een groene invulling krijgt. Op die manier ontstaat een duidelijke groene omzoming van de rotonde en wordt het evenwicht in de beleving van het groen hersteld (zie afbeelding 10)¹. Omdat er in de bestaande situatie sprake is van een onevenwichtig beeld (zie paragraaf 2) kan het bebouwen van het gebied er op deze wijze toe leiden dat het beeld van de entreezone versterkt wordt.



Afbeelding 10: groene elementen na realisatie bebouwing (de groene omzoming van de rotonde is aangegeven met 4)

¹ De entree van Locatie Zuid wordt in de toekomst mogelijk aangepast. De planvorming hiervan is momenteel nog niet bekend.