

ONTWIKKELVISIE

WESTFIELDS FASE III

OP WEG NAAR EEN GEDRAGEN GEBIEDSONTWIKKELING



COLOFON

Ontwikkelvisie Westfields fase III
Oosterhout, mei 2020
IND01-0454452-05I
Status: definitief



Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

info@croonenburo5.com

Vestiging Maastricht

Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.croonenburo5.com



SDK Vastgoed

Dillenburgstraat 25a
Postbus 7050
5605 JB Eindhoven
+31 (0) 40 250 43 80

info@sdkvastgoed.nl

www.sdkvastgoed.nl

VRIJGAVE

Opsteller(s):
Remond Baselmans

GOEDKEURING

Projectleider:
Mark van der Poll

INHOUD

WESTFIELDS FASE III	05
INLEIDING	05
AMBITIES	07
LEESWIJZER	09
 DEEL 1 ANALYSE EN RANDVOORWAARDEN	 11
PLANGEBIED	13
HISTORISCHE WANDELING	15
STATUS QUO	17
POSITIE IN DE REGIO	19
RANDVOORWAARDEN	25
SAMENVATTING	31
 DEEL 2 VISIE EN STEDENBOUWKUNDIG PLAN	 33
VISIE	35
UITGANGSPUNTEN	36
CONCEPT	39
STEDENBOUWKUNDIG RAAMWERK	41
 DEEL 3 BEELDREGIE EN OMGEVINGSKWALITEIT	 55
BEELDREGIE ALGEMEEN	57
RICHTLIJNEN KAVELINRICHTING	67
RICHTLIJNEN BEBOUWING	69



Westfields fase 3, Linthoven
Inrichtingsplan
model 2 - 3x DG
SDE Vrijgave

Project
naam
Westfields
locatie
Linthoven



croonenburos



Landbouw
ontwerp
2020-2021
SDE Vrijgave
2020-2021

Project
naam
Westfields
locatie
Linthoven

WESTFIELDS FASE III

INLEIDING

Voor U ligt de ontwikkelvisie voor Westfields fase III in Oirschot. Dit beeldende boekwerk is het trotse eindresultaat van een integrale samenwerking tussen SDK Vastgoed, gemeente Oirschot, CroonenBuro5, VSR Vastgoed Advies, VolkerWessels Logistics Development, e.a. betrokkenen om het terrein aan de Eindhovensedijk hoek Zonnedaauw op een kwalitatieve, marktconforme en duurzame wijze te herontwikkelen. De gemeente Oirschot is kaderstellend en toetsend. Daarmee vormt deze herontwikkeling een vanzelfsprekende stap in het afronden van de logistieke clustering Westfields omgeven door een rijke groene omgeving die in meerdere fases is ontwikkeld.

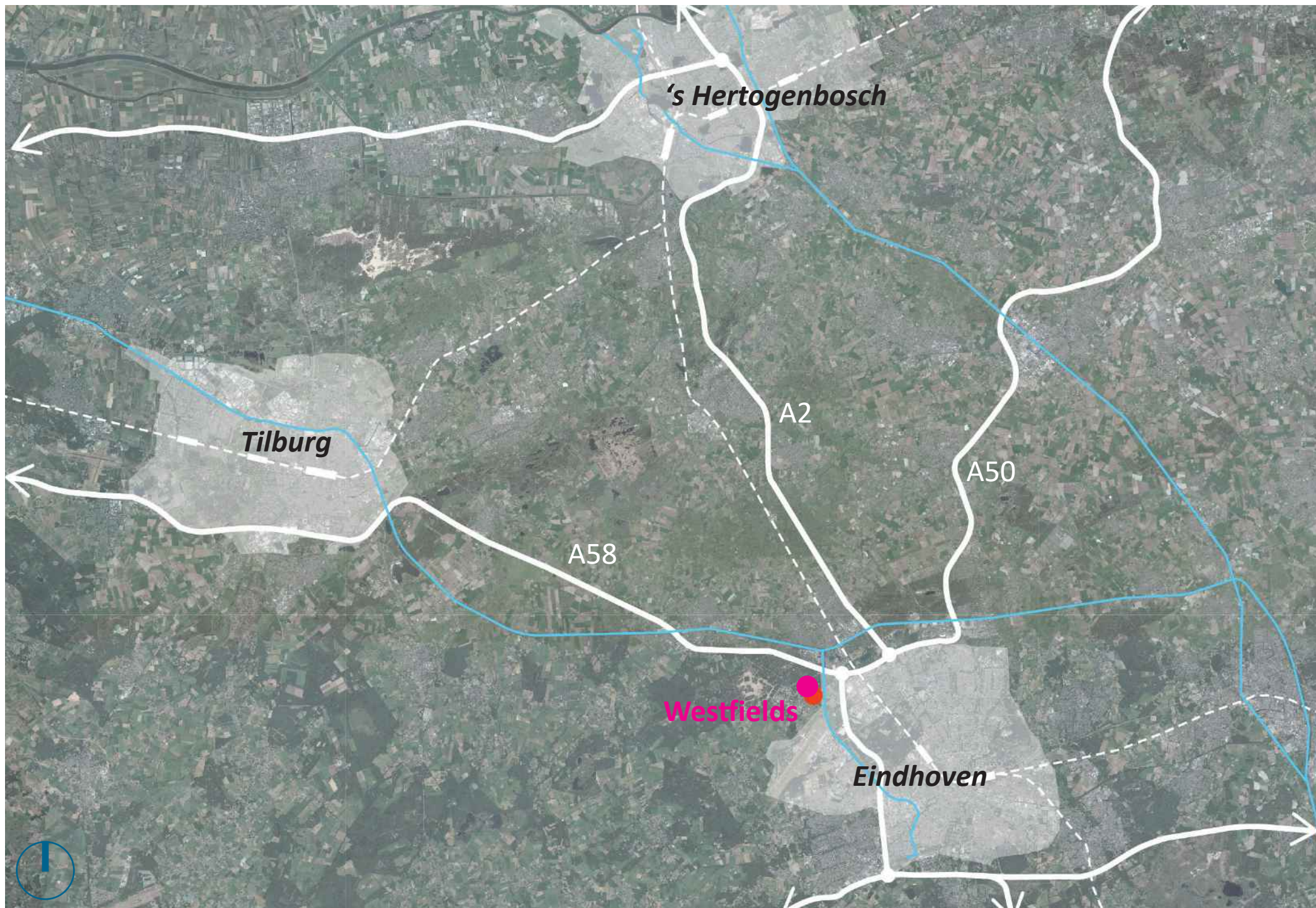
Westfields fase I en II zijn reeds ontwikkeld en bieden ruimte aan grootschalige logistiek. Met de voorliggende ontwikkelvisie zetten we de activiteit door en schetsen wij een kwalitatief, ruimtelijk, maatschappelijk, markttechnisch en financieel-economisch aanvaardbaar plan voor de realisatie van grootschalige Logistiek en eventueel een regionale Smart HUB in Westfields fase III. Deze aspecten zijn ook zodanig vastgelegd in een tussen de gemeente Oirschot en SDK Vastgoed gesloten Intentieovereenkomst om tot een voor beiden aanvaardbaar plan te komen en waarbij de meerwaarde van grootschalige logistiek voor het Brainport Ecosysteem aangetoond wordt. Het studiegebied Westfields Logistics Oirschot is een terrein van ca. 47,5 ha (incl. ECR en Holland Banden) waarvan ca. 13,2 ha behoort tot het plangebied van Westfields fase III.

WESTFIELDS FASE III

De provincie Noord Brabant is een logistieke topregio in Nederland en Europa. Het huidige momentum toont een aanhoudende vraag naar (zeer) grote bedrijfskavels, terwijl het concrete aanbod in de markt beperkt is. Om de toppositie te behouden en de regionale economie te stimuleren dienen zowel bestaande als nieuwe bedrijfsinitiatieven voldoende ontwikkel- en groeimogelijkheden te hebben. Dit vraagt om regionale afstemming waarin kansrijke ontwikkellocaties worden geagendeerd en er afgestemd wordt op welke locatie ruimte geboden wordt om de ontwikkeling van een bedrijventerrein te faciliteren en welk profiel dit bedrijventerrein krijgt ten opzichte van de andere initiatieven.

Het logistieke bedrijfspark Westfields Logistiek Oirschot behoort tot één van de kansrijke gebieden en Westfields fase III is aangewezen als potentiële ontwikkellocatie voor de ontwikkeling van grootschalige logistiek met de mogelijkheid voor het inpassen van een regionale Smart HUB. Deze inpassing dient echter wel te voldoen aan een aantal vooraf gestelde criteria. Vooralsnog zijn onderstaande criteria door de gemeente meegegeven:

- Het plangebied valt binnen een groot natuurlijk en landschappelijk netwerk. Het is noodzakelijk dat er wordt gekeken naar de juiste inpassing bij veranderingen in het landschap. De verandering dient zorg te dragen voor kwaliteitsherstel, borging of zelfs verbetering.
- Bedrijven met een groen en duurzaam accent worden gestimuleerd.



- Er dient gekeken te worden naar de juiste inrichting met betrekking tot duurzaamheid, waarbij wordt bijgedragen aan het doel van gemeente Oirschot om in 2040 zowel klimaatbestendig als energieneutraal te zijn.
- Voor het plangebied Westfields ligt een uitdaging in de ontsluiting van het plangebied met het openbaar vervoer. Connectie van goede busverbindingen met het centrum, Airport en GDC/toekomstig treinstation zijn zeer wenselijk.
- De Challenge variant, c.q. 'weginfrastructuur omgeving Eindhoven- Noordwest, Oirschot en Best' is een infrastructurele aanpassing voor ontwikkelingen in de omgeving van Brainport Eindhoven. Bij de ontwikkeling van Westfields zal deze uiteraard worden meegenomen.
- Bij de inrichting van Westfields is het van belang dat omliggende onderdelen van het Groene Raamwerk worden meegenomen, zoals de Groene corridor met snelfietsroute en groenblauwe 'natte' zone parallel aan het Beatrixkanaal.
- Hemelwater dient zo veel als mogelijk hydrologisch neutraal te worden afgevoerd. Daarvoor is een vervangende berging/retentievijver binnen het groen noodzakelijk.

AMBITIES

Het ambitieniveau ligt hoog en de wens om de ontwikkeling in dezelfde trend door te pakken als het reeds in ontwikkeling zijnde Westfields Logistics wordt breed gekoesterd. Het project Westfields Logistics is met recht een toonaangevend voorbeeld van anticiperend vermogen als het gaat om de veranderende vraag in de logistiek. De gemeente Oirschot heeft als speerpunt om, daar waar mogelijk, bij te dragen aan de doorontwikkeling van Brainport. Westfields vormt een wezenlijk onderdeel van het Brainport Ecosysteem, echter met respect voor bestaande landschappelijke en ecologische waarden.

Westfields fase III ontpopt zich weliswaar als ontwikkelvlek met grootschalige logistieke invulling, echter zet het de trend van 'verdozing van het landschap' in een nieuw perspectief. Door te investeren in de ecologische omzoming van het plan en zorg te dragen voor een representatief en kwalitatief hoogstaande gebouwencompositie met architectonische verbijzonderingsaccenten, draagt de bedrijfsmatige ontwikkeling bij aan het versterken van het aanpalende landschap. Daarmee vormt Westfields fase III een kwalitatieve afronding van het huidige logistieke bedrijvenpark en een beeldbepalende zichtlocatie naar het landschap toe. Oirschot krijgt hierdoor een hoogwaardige entree aan het Beatrixkanaal en aan de Challenge verkeersweg inpassing.



Bestaande situatie Westfields Eindhovensedijk

LEESWIJZER

De voorliggende ontwikkelingsvisie Westfields fase III is opgebouwd uit drie onderdelen:

- Fase 1: analyse en randvoorwaarden
- Fase 2: uitgangspunten en verkavelingsplan
- Fase 3: beeldregie en omgevingskwaliteit

Het eerste deel beschrijft in een beknopte analyse de positie, context en status quo van het plangebied met als conclusie een set randvoorwaarden die een helder kader stellen waarbinnen de toekomstige ontwikkeling dient te voldoen.

In het tweede deel wordt afgetrapt met een visie over de mogelijke invulling van de locatie. Vanuit de randvoorwaarden en visie worden vervolgens een aantal helder geformuleerde uitgangspunten opgesteld van waaruit het stedenbouwkundig plan in een raamwerk wordt gegoten. Binnen dit raamwerk presenteren we twee mogelijke invullingen: [1] model grootschalige logistiek, [2] model grootschalige logistiek met Smart HUB invulling.

Het laatste deel- deel drie- gaat over de beeldregie. De beeldregie bestaat uit algemene richtlijnen die gebieds overstijgend en per thema worden toegelicht. Daarna wordt ingezoomd op de verschillende deelgebieden middels een set secties die de inpassing van Westfields fase III weergeven.

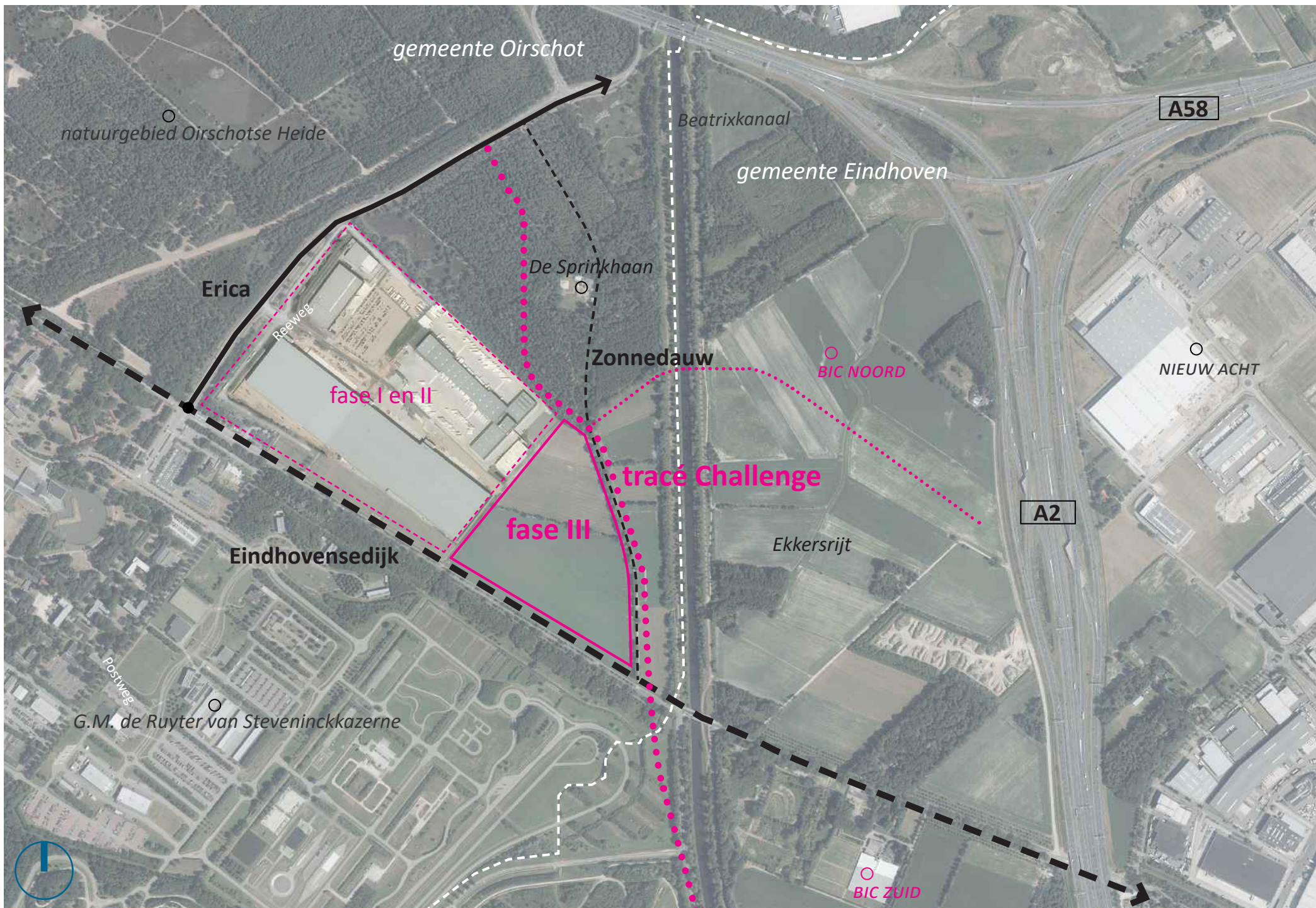
I





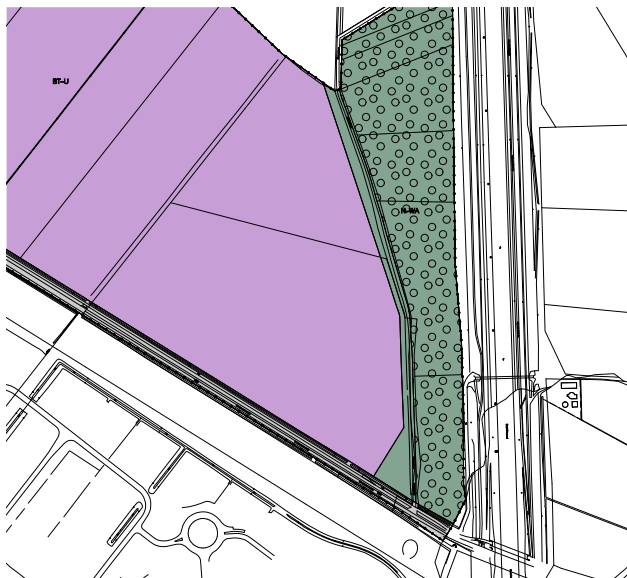
DEEL I

ANALYSE EN RANDVOORWAARDEN



DEEL I

ANALYSE



Gemeente Oirschot Bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord'

PLANGEBIED WESTFIELDS FASE III

Het plangebied Westfields is gelegen aan de oostkant van de gemeente Oirschot - binnen de driehoek Eindhoven, Tilburg, Den Bosch - pal aan het Beatrixkanaal met aan de overzijde de Brainport Industries Campus. Door de gunstige ligging en de nabijheid van de A2, de A50, de A67, de A58, Eindhoven Airport en een nabij op het GDC gesitueerde Railterminal is de locatie multimodaal (vrachtverkeer, autoverkeer, luchtverkeer en fietsers) ontsloten. De aanwezigheid van Westfields fase I en II en bovenstaande aspecten maken deze locatie uitermate geschikt voor grootschalige logistiek.

Het plangebied Westfields fase III heeft een bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' en het gebruik is akkerbouw. De locatie wordt omrand door infrastructuur van de Eindhovensedijk als voornaamste fiets- en autoverbinding, de (onverharde) Zonnedauw als recreatieve route in het landschap en de harde plangrens van Westfields fase I en II. Deze plangrens verschilt met de groene, landschappelijke schil rondom Westfields fase I en II. Deze landschappelijke schil vertaalt zich in een ecologische zone van 30 meter breed waarin ruimte is voor waterberging, groen en de aanplant van bomen. Hierdoor wordt het kloeke, industriële beeld van de logistieke gebouwen gebroken en ontstaat er een vriendelijk, uitnodigend groen beeld gezien vanaf de omliggende verkeersroutes.



Plangebied vanaf Zonnedauw



Entree Westfields fase I en II



Landschappelijke inpassing Westfields fase I en II



1940: bos, beek, heide en de dijklint



1960: kanaal, kazerne en landbouwontginningen



1980: verdere vernetwing



1940



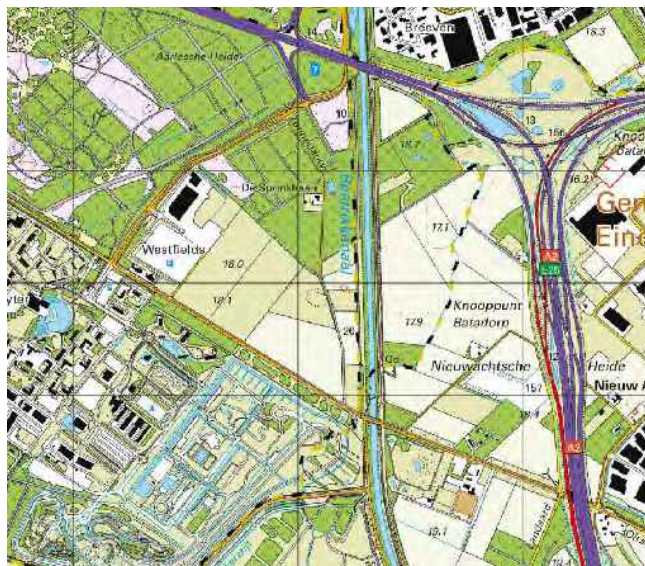
1960



1980



2000: overgangsgebied stad en land



2015: economisch gestuurde ontwikkelingen



2000



2010

HISTORISCHE WANDELING

Het authentieke Brabantse heidelandschap heeft in de loop der tijd flink aan ruimte ingeboet. Met name na de Tweede Wereldoorlog is het plangebied Westfields en diens context volop in transitie geweest met een enorme uitschieter de laatste 15 jaar. In deze evolutie zijn de Eindhovensedijk, het beekdal met de beek Ekkersrijt en de Oirschotse Heide de beeldbepalende elementen geweest die de transitie hebben overleefd en die vandaag de dag eigenheid geven aan het gebied. Het ontgonnen gebied waar agrarische bedrijvigheid tot 10 jaar terug nog werd bedreven, is nu nagenoeg veranderd in logistieke bedrijvigheid en defensieterreinen.

Ondanks het feit dat veel historische structuren verloren zijn gegaan, vraagt de ontwikkeling van Westfields fase III om een zorgvuldige inpassing in het voormalige kampenlandschap. De Eindhovensedijk, het Beatrixkanaal en de Ekkersrijt vormen de belangrijkste ankerpunten waaraan de landschappelijke inpassing en ontwikkeling van Westfields fase III wordt opgespannen met in ogenschouw de recente ontwikkeling van de Challenge variant als nieuwe lijn in het landschap. Deze nieuwe verkeersverbinding is noodzakelijk om de bereikbaarheid in de regio te vergroten en biedt een uitgelezen kans om het plangebied direct op het regionale verkeersnetwerk aan te laten takken. Dit maakt een directe verbinding met de Brainport Industries Campus, Eindhoven Airport en het GDC Eindhoven, naast de reeds bestaande directe aansluiting op het vernoemde snelwegennet met de A2/N2 (aansluiting 7 / Best). Tevens is de snelfietsverbinding Eindhoven Centrum - Oirschot van belang.



VERKEER EN VERVOER

Ondanks de aanwezige verkeersnetwerken en modaliteiten in de nabije omgeving, is het plangebied Westfields fase III in de huidige situatie niet goed bereikbaar per (vracht) auto. Het plangebied heeft geen directe aantakking op het OV systeem. Dichtstbijzijnde halte is de lijnbus halte nabij de G.M. de Ruyter van Steveninckkazerne.

In de toekomst komt er een nieuwe wegenstructuur waardoor de route van het openbaar vervoer zal wijzigen. De posities van de halteplaatsen zijn nog niet bekend tevens wordt de Eindhovensedijk autoluw en geen doorgaande route. Bij de verdere uitwerking dient hiermee te worden rekening gehouden.



LANDSCHAP

Westfields wordt gekenmerkt door de kwalitatieve ruimtelijke inpassing van water en groen in de randen van de ontwikkelvelden. Aan de voorzijde ter hoogte van de Erica ligt een gecultiveerd wadi landschap. Parallel aan de Eindhovensedijk loopt een 30 meter brede ecologische zone die wordt gevormd door groenblauwe slotenpatronen. Deze bewerkstelligen een aangename, kwalitatieve inpassing van de logistieke bedrijvigheid in het landschap en dragen bij aan het versterken van ecologie en natuur.

In het midden van het huidige plangebied, op de erfafscheiding tussen de kadastrale percelen 1321 en 1206 ligt een groen lijnelement. Dit lijnelement bestaat uit een enkele bomenrij jonge bomen. Deze bomenrij staat op een lichte verhoging in het landschap.



RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De ruimtelijke structuur van Westfields fase I en II, vertaalt zich in een harde pit van logistieke verkeersruimten met laaddokken, naar een zachte schil met ruimte voor ecologie en landschap. Vanaf de Eindhovensedijk vormt Westfields Logistics een aaneengeschaalde wand zonder enige vorm van interactie met de 'groene' omgeving.

Aanpalend aan deze bedrijfskavel wordt een ecologische zone gerealiseerd. Een 30 meter brede groenbuffer met ruimte voor waterberging, groen en bomen, breken op natuurlijke wijze het monotone beeld vanaf de Eindhovensedijk. Deze ecologische zone van 30 meter- als schil- bevindt zich alleen parallel aan de Eindhovensedijk. De Groene Corridor is enkel langs de Oirschotsedijk. Voor de ontwikkeling wordt het groene lint rondom de ontwikkeling getrokken. De Groene Corridor is een vast gegeven.

STATUS QUO

Het plangebied Westfields fase III ligt op een kruising van ruimtelijke dragers. Daar waar het Beatrixkanaal, de Eindhovensedijk en de beek Ekkersrijt samenkomen, daar ligt het plangebied Westfields. Een prominente zichtlocatie, onderdeel van het historische wegenpatroon van Oirschot en omringd door een gebied met landschappelijke kwaliteit. Een locatie die uiterst zorgvuldig dient te worden ontwikkeld en waar mogelijk de ontwikkeling bijdraagt aan het versterken en verbeteren van de aanpalende ecologische structuren. Het gebied – waar momenteel agrarische bedrijvigheid wordt gevoerd- heeft potentie als poortfunctie tussen Oirschot en Eindhoven en schakel tussen landschap en stadsrand.

Het plangebied Westfields fase III valt binnen het landschappelijk netwerk van beekdalen, kampenlandschap en jonge ontginningslandschappen. De logistieke clustering is omgeven door een rijke groene omgeving. Het logistiek bedrijvenpark wordt omzoomd door het bosrijke uitloopgebied van de Oirschotse Heide dat zich opent naar het Beatrixkanaal. Er is geen sprake van open vergezichten, maar tussen enkele coulissen vindt men kans om een glimp van de overzijde te aanschouwen.

markt Oirschot

groene corridor

Westfields

GDC-Acht

BIC noord

Oirschotse Heide

G.M. De Ruyter van Steveninckkazerne

BIC zuid

Landgoed De Wielewaal

TU Eindhoven

Brainport Development

Strijp S

station

Philips stadion

centrum Eindhoven

centrumring Eindhoven

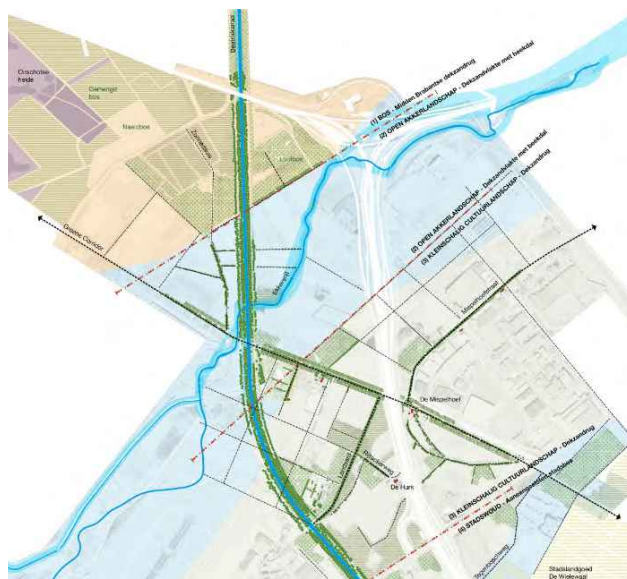
Eindhoven Airport



De Groene Corridor (autoluwe Eindhovense- en Oirschotse dijk) vormt de historische ruggengraat die de stedelijke- en landschappelijke parels aaneen rijgt



Lijnen in het landschap (Inpassingsvisie Brainport Park)



Landschap schakeringen (Inpassingsvisie Brainport Park)

POSITIE IN DE REGIO

Locatie Westfields vormt een onlosmakelijk onderdeel van de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp (2008). Kenmerkend aan het gebied Landelijk Strijp zijn de contrasten tussen enerzijds de hoog dynamische functies, zoals de A2, Eindhoven Airport, de omliggende bedrijventerreinen en anderzijds de natuurlijke elementen groen en water zoals het Beatrixkanaal, de beek Ekkersrijt, landgoed de Wielewaal en de Oirschotse Heide.

Juist deze combinatie van dynamiek en rust tezamen met het aanwezige infrastructurele netwerk geeft de locatie een uniek karakter met een hoge potentie. Het programma opgenomen in de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp heeft als doel om het verblijf- en vestigingsklimaat van de regio voor zowel bedrijf als werknemer te versterken en vergroten.

Deze ambitie tracht men te bereiken door het realiseren van Het Groene Raamwerk waarmee wordt gestreefd naar robuuste, aantrekkelijke groenverbindingen tussen het stedelijke en landelijke gebied, een optimale veerkrachtige waterstructuur, respect voor cultuurhistorische fundamenteën en een adequate infrastructuur voor het vervoer van personen, goederen en data.

Vanuit Oirschotse besluitvorming is de Groene Corridor van belang. Dit heeft een link met het bredere concept als ook de vertaling naar de insteek om Fase III bouwkundig kwalitatief (nog) meer vorm te geven dan Fase I en II.

Concrete ingrepen die voortvloeien uit het programma Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp zijn onder andere de ecologische verbinding als onderdeel van de Stadswoodse Heide, groenblauwe zone Challenge, het kanaal en de aanleg van de Groene Corridor aan de zuidkant van het plangebied.

Dit is tevens een aantrekkelijke groene snelfietsverbinding tussen hartje Eindhoven, de historische markt in Oirschot en het Groene Woud, die de komende jaren verder zal worden verfraaid en ontwikkeld met meer groen, beleving en recreatiemogelijkheden. Bij de inrichting van het plangebied is het van belang dat de omliggende onderdelen van Het Groene Raamwerk worden meegenomen en een plek krijgen in de ontwikkeling van Westfields fase III.



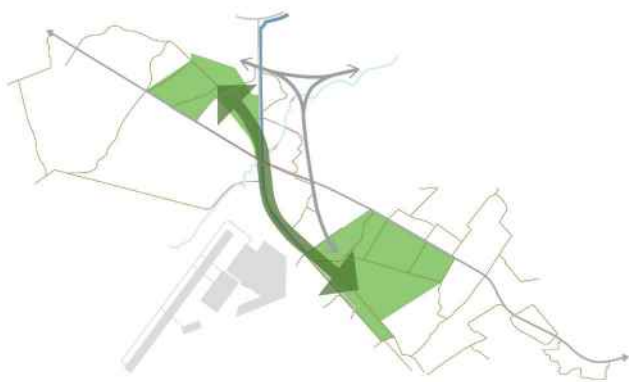
WESTFLANK IN TRANSITIE

De bereikbaarheid is echter nog niet optimaal en heeft verbetering om toekomstige ambities te borgen. De gemeenteraden van Eindhoven, Best en Oirschot hebben in juni 2017 het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Oirschot, Best en Eindhoven-Noordwest,' vastgesteld. In Eindhoven Noordwest wordt met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsstructuur 'inpassing Challenge' gewerkt aan een duurzame bereikbaarheid van de stad, luchthaven - Brainport Industries Campus - GDC en het garanderen van doorstroming op het hoofdwegennet. Westfields fase III sluit naadloos aan op deze opwaardering van het wegensysteem.

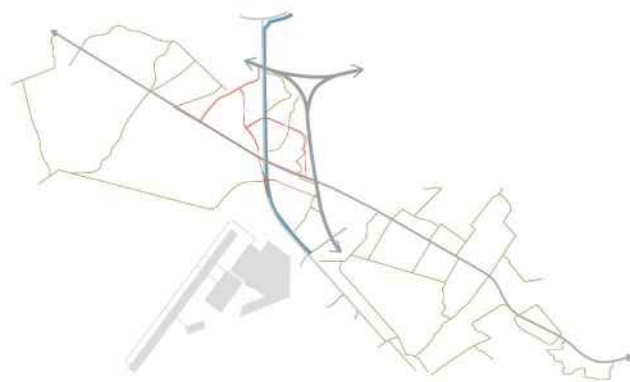
In de Inpassingsvisie Challenge worden de ruimtelijke ambities van het maken van een derde stadspark met landschaps- en verblijfskwaliteiten verenigd met het realiseren van een goede infrastructuur. Westfields is met recht een voorbeeld van anticiperend vermogen als het gaat om de veranderende vraag in de logistiek.

Westfields Logistiek is begin 2016 vastgesteld en november 2016 onherroepelijk geworden. De gemeente Oirschot heeft als speerpunt om, daar waar mogelijk, bij te dragen aan de doorontwikkeling van Brainport. De kracht van de regio wordt gekenmerkt door het Brainport Ecosysteem waar grootschalige logistiek een onmisbare schakel in vormt.

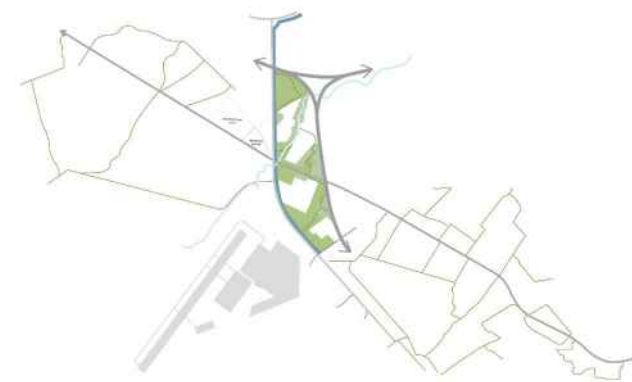
Westfields heeft een belangrijke logistieke functie voor de regio. Het is een bijzonder interessante locatie met een unieke ligging tussen de Randstad, het Ruhrgebied en België, met een zeer goede ontsluiting naar diverse snelwegen. SDK Vastgoed heeft dan ook veel vertrouwen in de plek. Alle ingrediënten voor succes zijn aanwezig zoals de projectschaal, de uitstekende ontsluiting en de aanwezigheid van geschikt arbeidspotentieel.



Versterken ecologische verbinding onderdeel Stadswood Heide



Inpassen Challenge wegvariant



Ontwikkeling BIC park

[S] sterktes

- Door de ligging aan het snelwegenknooppunt aan de noordwestzijde van Eindhoven en de aanleg van de Challengeweg / 'weginfrastructuur Eindhoven Noordwest' een zeer goed ontsloten plangebied
- Hoogwaardige entree Oirschot (rand) vanaf weg en fietsbrug over kanaal
- Poortfunctie landschap / stad
- Rand fase III sterke zichtlocatie > presenteer Westfields aan omgeving
- Bos- en natuurrijke omgeving
- Slimme clustering van bedrijvigheid in het landschap (geen verrommeling)
- Niet gelegen nabij residentiële gebieden. (geen overlast, verkeer, geluid, etc.)
- Nabijheid BIC als belangrijke 'kern' in high-tech maakindustrie
- Nabij knooppunt van infra en aantrekkende activiteiten
- Ruimte voor grootschalige logistiek

- Ontsluitingsstructuur versus landschappelijke dragers
- Parcelleren infra aan Kampenlandschap
- Groene gebiedsentree
- Gebiedseigen ontwerp, sfeer en inrichting
- Landschap lamellen naar dijk (verbeter de relatie)
- Fietspad combineren met groene landschappelijke drager
- Aanhaken op recreatieve knoop in de omgeving
- Mogelijkheid vestiging smart hub
- Dubbelgebruik van ruimte logistiek + zonnepark
- Opwekken energie voor de omgeving
- Verbeteren bereikbaarheid per OV
- Multimodale bereikbaarheid auto, fiets, OV, collectief vervoer relatief gemakkelijk te organiseren
- Een moderne logistieke 'hub' voor of de high-tech maakindustrie of de stedelijke economie

[O] kansen

[W] zwaktes

- Monofunctioneel gebied bij enkel en alleen logistieke invulling (programma)
- Dichte wand van 1 km aan Eindhovense dijk, - dozen hebben onvoldoende interactie met het omliggende landschap
- (bestaande) Openbaar vervoersontsluiting

- Ontwikkeling versus landschap > landschappelijke drager fase I en II 'volontwikkeld' doordat deze niet is geborgd in BP
- Impact Eindhoven Airport is nog niet volledig in beeld
- PAS wetgeving
- Verdere verdozing landschap
- Negatief sentiment m.b.t. grootschalige logistiek
- Verstening van het natuurlijke gebied

[T] bedreigingen



Ecologische zone (30 mtr.) Eindhovensedijk



Architectonische uitstraling fase I en II



Nieuwe situatie met bomen aan de 'Groene Corridor'



Plangebied met agrarische bestemming



Logistieke straat



Landschappelijke inpassing



RANDVOORWAARDEN

Vanuit de ambitie om tot de beoogde ontwikkeling te komen voor het plangebied Westfields fase III, dient er voorafgaand een helder en sturend kader te worden uitgezet waarbinnen deze ontwikkelingen dienen plaats te vinden. Dit kader wordt vormgegeven vanuit verschillende aspecten zoals bestaande waardes en elementen, milieubelemmeringen en beleidsbepalingen alsmede toekomstige ontwikkelingen in de nabijheid en context.

Om de ontwikkeling van Westfields in zijn totaliteit mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord' opgesteld, dat op 7 maart 2007 onherroepelijk geworden is. In dit bestemmingsplan zijn de grote lijnen voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein en de omliggende gronden vastgelegd. Voor het bedrijventerrein werd niet voorzien in een directe bouwtitel, maar in een uit te werken bedrijfsbestemming.

Een deel van het bedrijventerrein is inmiddels uitgewerkt in de uitwerkingsplannen Strijpsche Kampen fase I en uitwerkingsplan Westfields fase I. Met het huidige bestemmingsplan "Westfields Logistiek" (2016) wordt het juridisch planologisch mogelijk gemaakt om grote tot zeer grote logistieke bedrijvigheid te vestigen.

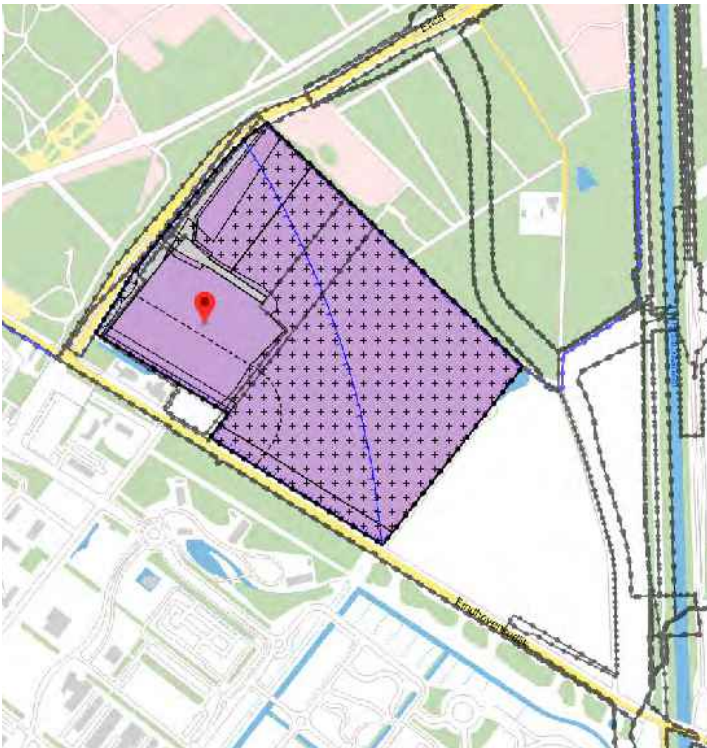
In dit hoofdstuk zijn bewust beide bestemmingsplannen getoond. Op dit moment geldt voor Westfields fase III het bestemmingsplan "Strijpsche Kampen Noord" uit 2007. Het ligt in de verwachting dat Westfields fase III hetzelfde planologisch wordt uitgewerkt als het bestemmingsplan "Westfields Logistiek" (fase I en II) uit 2016.

METHODIEK

Om een gedegen en afgewogen ontwikkelkader met randvoorwaarden op te stellen, is het zaak de juiste input stapsgewijs samen te brengen. Vanuit de methodiek 'lagenbenadering' wordt middels verschillende lagen een raamwerk opgebouwd tot een randvoorwaardenkaart.

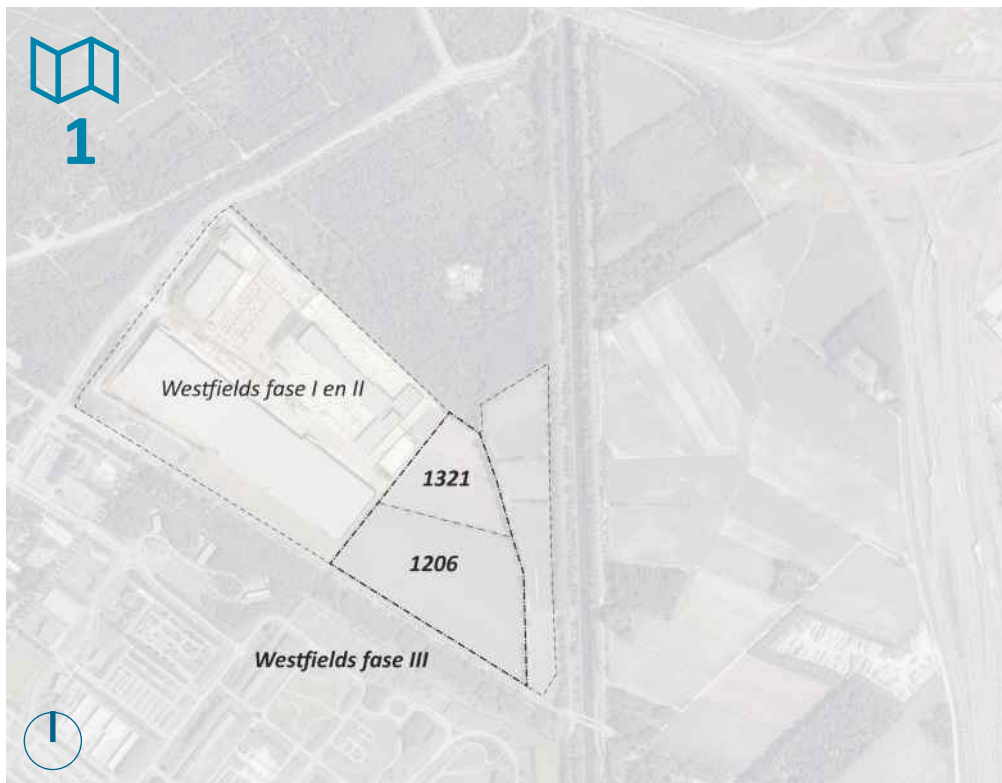
Voor Westfields fase III is de randvoorwaardenkaart als volgt opgebouwd in lagen:

- [1] Huidige plangebied
- [2] Bestaande hoofdstructuren
- [3] Inpassing Challenge variant
- [4] Landschappelijke ontwikkeling
- [5] Bestemmingsplan bepalingen
- [6] ILS contour en hoogtebeperking



methodiek





[1] PLANGEBIED

Het huidige plangebied voor Westfields fase III wordt afgebakend door de kadastrale percelen 1321 en 1206. Momenteel heeft het gebied een agrarisch gebruik en zijn er geen waardevolle objecten en opstallen aanwezig.



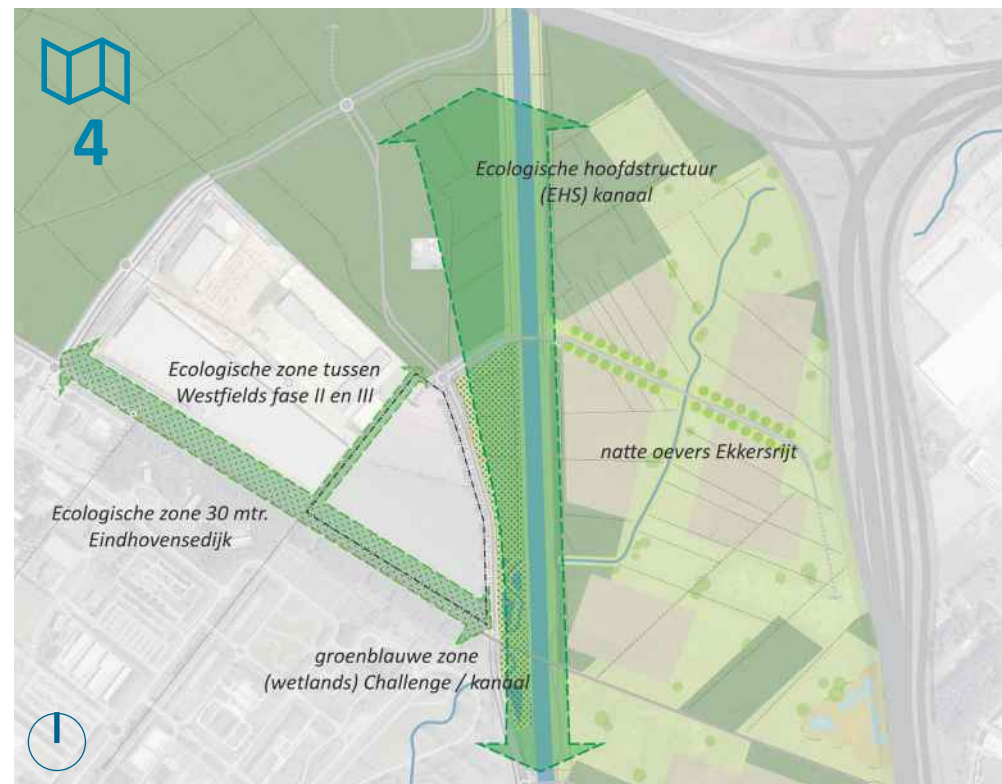
[2] BESTAANDE HOOFDSTRUCTUREN

De elementen die vast liggen in de context zoals bestaande bebouwing, terreinen en het aanwezige netwerk van wegen en fietsroutes vormen de basis waarop de randvoorwaarden worden gedefinieerd. Dit zijn respectievelijk de hoofdverkeersontsluiting via de Erica en de overige auto ontsluiting over de Eindhovensedijk. Daarnaast kent het gebied een fijnmazige structuur van vrij liggende fietspaden en de historische (onverharde route) Zonnedaauw.



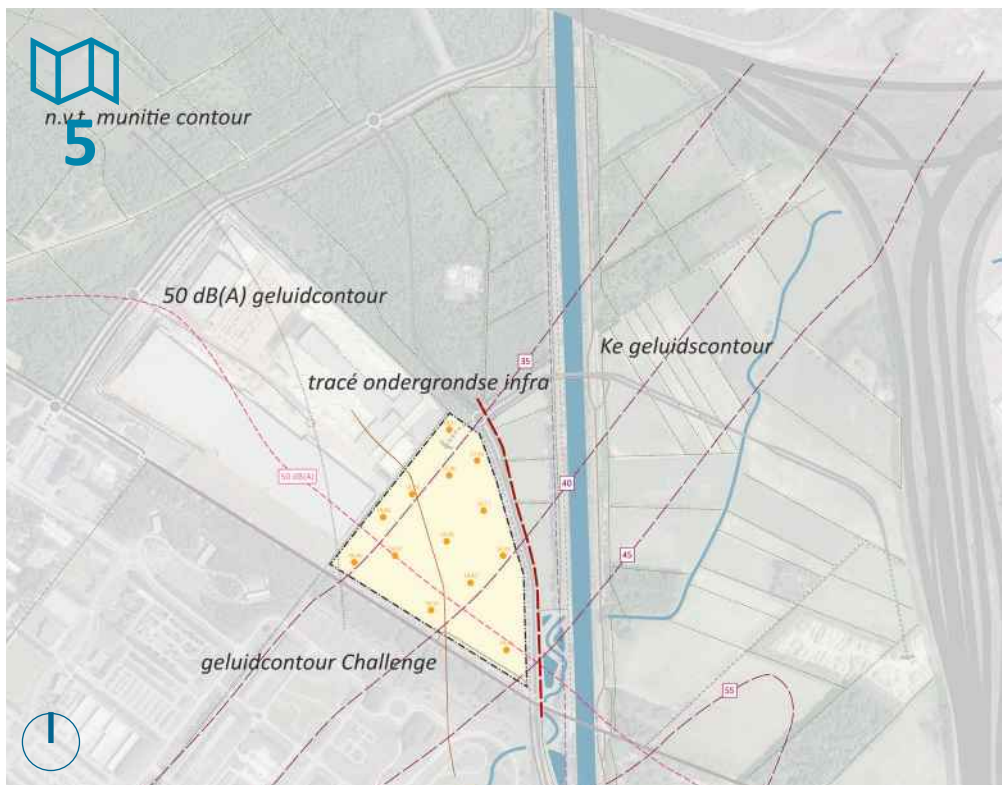
[3] INPASSING CHALLENGE VARIANT

Geplande ontwikkelingen zoals de inpassing van de Challenge verkeerswegvariant, de natte oeverzone aan de Ekkersrijt en de transformatie van de Eindhovenedijk naar autoluwe Groene Corridor met snelfietsroute, vormen de volgende stap in het opbouwen van het randvoorwaardenkader. Deze plannen betekenen immers een nieuwe laag van hoofdstructuren in het landschap.



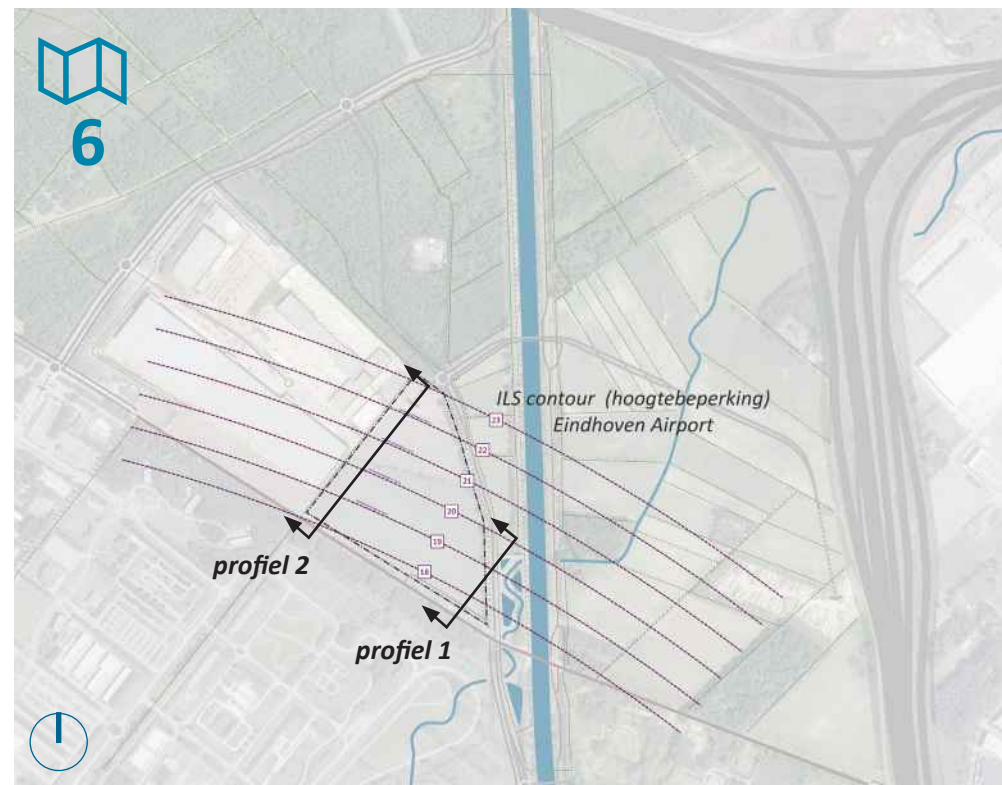
[4] LANDSCAPPELIJKE ONTWIKKELING

De ecologische zone die Westfields fase I en II omzoomt, wordt doorgetrokken in de ontwikkeling van fase III waardoor de kwalitatieve, landschappelijke inpassing wordt gewaarborgd aan de Eindhovenedijk. De ecologische zone biedt ruimte voor natuur en waterberging en vormt een groene begeleiding van de snelfietsroute als onderdeel van de Groene Corridor. Aan de westzijde van het plangebied - tussen Westfields fase I, II en fase III - vormt de groene wig een natuurlijke, aangename scheiding waarin de fietsroute wordt ingebed. Aan de oostzijde vormt de groenblauwe natte zone tussen het kanaal en de weg een onderdeel van het versterken van de EHS verbinding Stadswoud Heide.



[5] BESTEMMINGSPLAN BEPALINGEN

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan Strijpsche Kampen Noord (2007). De gronden binnen het plangebied hebben de bestemming 'Bedrijventerrein – Uit te werken'. De bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan Strijpsche Kampen Noord (zoals o.a. de hoogtebeperking van 12,0 mtr.) dienen nader te worden geactualiseerd in een juridisch planologisch kader bij de ontwikkeling van Westfields fase III. Echter zijn enkele bepalingen op dit moment ter illustratie meegenomen in het uitzetten van de randvoorwaarden. Voornaamste bepalingen worden opgelegd vanuit de context zoals de munitiecontour (gebruik materiaal gevel) G.M. De Ruyter van Steveninckkazerne die de zuidwest hoek overlapt. Daarnaast - vanuit Eindhoven Airport - legt de ILS contour een hoogtebeperking op en de Ke(35) geluidscontour en de 50dB(A) geluidscontour hebben invloed op geluidsgevoelige functies op locatie.

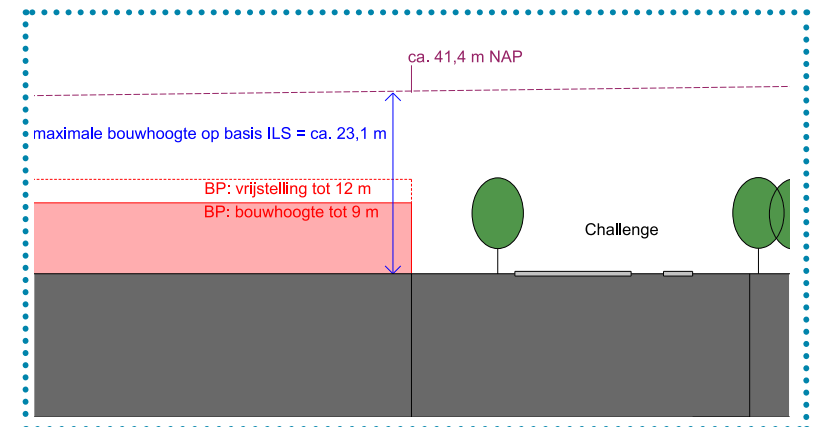
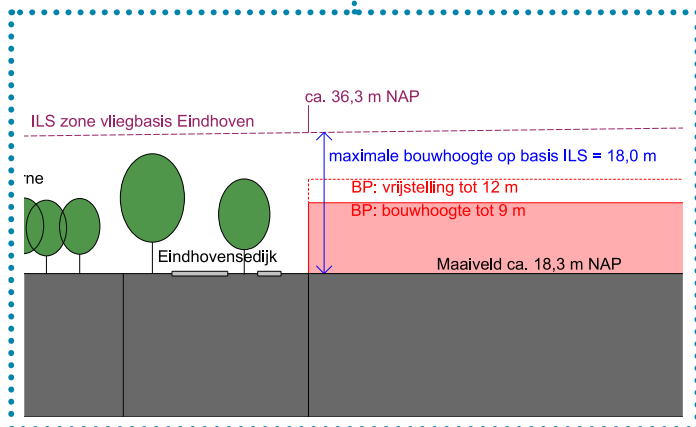
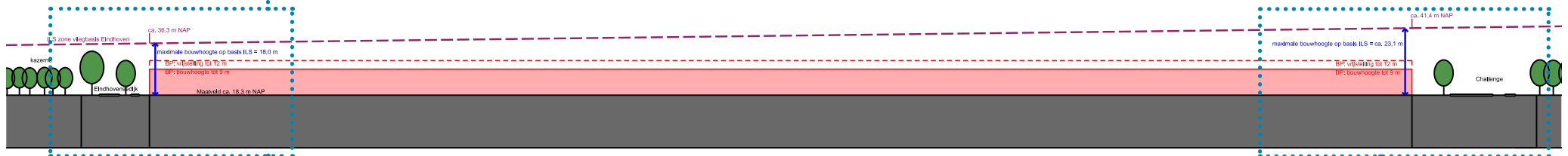
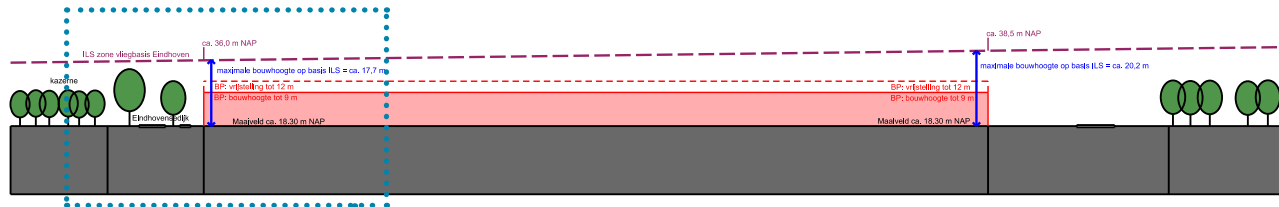


[6] ILS CONTOUR EN HOOGTEBEPERKING

Het huidige plangebied Westfields fase III ligt volgens het Rarro (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening) binnen het obstakel- beheergebied (IHCS) en de Instrument Landing System (ILS) rondom vliegbasis Eindhoven. Dit betekent dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak (IHCS) ligt van 45 mtr hoog ten opzichte van de start- en landingsbaan. Het plangebied valt binnen het obstakelbeheergebied. Er geldt een hoogtebeperking van NAP +65 mtr. Het maaiveld ligt op circa NAP +18,0 mtr. De maximale bebouwingshoogte bedraagt 22,0 mtr. Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt verstoord, is het noodzakelijk om binnen het betreffende gebied, voordat een object wordt opgericht, een toetsing te laten plaatsvinden. Op basis van de door Defensie gestelde gegevens bedraagt de hoogtebeperking als gevolg van ILS ter plaatse van het plangebied deels NAP +40,3 mtr en deels NAP +50,3 mtr. Het maaiveld ligt op circa NAP +18,0 mtr. De maximale bebouwingshoogte bedraagt 18,0- 22,0 mtr.

NADERE TOELICHTING ILS CONTOUR

Hieronder word illustratief de werking van de ILS contour weergegeven in relatie tot de oplopende hoogtebeperking.



legenda

Structuren

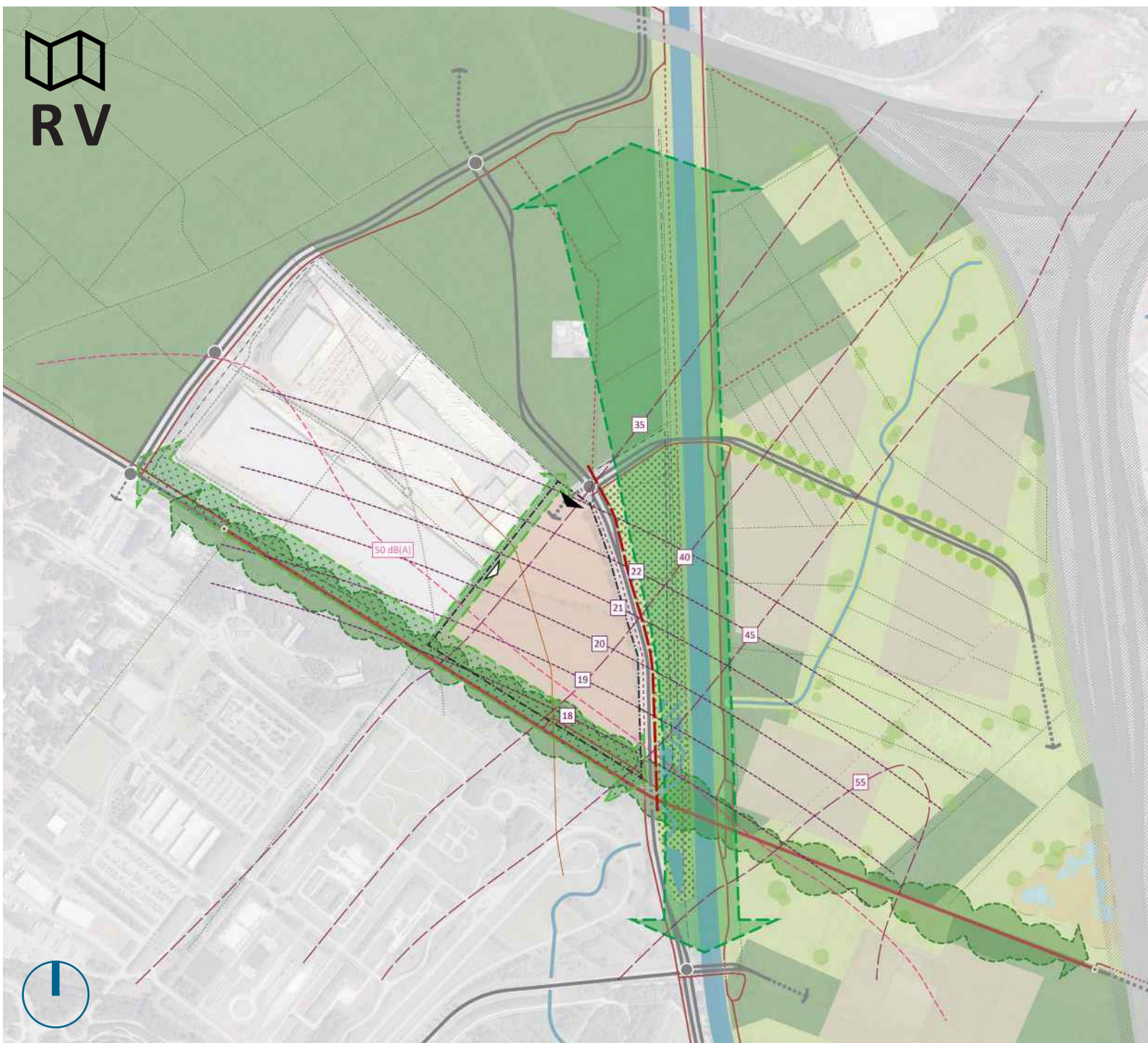
-  Autoweg (*primair*)
-  Weg (*secundair*)
-  Autosnelweglandschap A58 / A2
-  Fietsroute
-  Snelfietsroute
-  Recreatieve (onverharde) route
-  Landschappelijke (*historische*) hoofdstructuur
-  Water
-  Ecologische hoofdstructuur (EHS)
-  Ecologische zone Eindhovensedijk
-  Ecologische zone Westfields II en III
-  Groene Corridor Eindhovensedijk

Gebieden

-  Plangebied Fase III
-  Studiegebied
-  BIC ontwikkelvelden
-  Bos- heidegebieden
-  Open landschap

Zones, belemmeringen en overigen

-  Bouw hoogtebeperking ILS zone Eindhoven Airport
-  Ke geluidscontouren Eindhoven Airport
-  50 dB(A) geluidscontour Eindhoven Airport
-  Munitiezoning Ruijter van Steveninck kazerne
-  Bebouwingsvrije zone Beatrixkanaal
-  Verkeersgeluidzone Challenge
-  Tracé ondergrondse infrastructuur
-  30 Meter ecologische zone Eindhovensedijk
-  Hoogtebeperking BP 9.0 m. (vrijstelling tot 12 m.)
-  Entree



SAMENVATTING

De randvoorwaarden voor Westfields fase III in een resumé:

HUIDIGE PLANGEBIED

- Topografische ondergrond, luchtfoto en kadastrale gegevens
- Twee kadastrale percelen: nr. 1321 en nr. 1206,
- Oostgrens: hartlijn sloot
- Zuidgrens: insteek sloot
- Zuidwestgrens: ca. 5,00 meter oost van sloot

BESTAANDE HOOFDSTRUCTUREN

- hoofdwegennetwerk wordt gevormd door de ontsluitingsweg Erica, de Eindhovensedijk en de weg Westfields
- Fietsroutes, Zonnedaauw(zandpaden)
- OV verbindingen
- Beatrixkanaal en beek de Ekkersrijt

INPASSING CHALLENGE VARIANT

- Challenge weginpassing heeft een snelheidsregime van 80 km/u
- Eindhovensedijk wordt autoluwe snelfietsroute en onderdeel Groene Corridor
- Zonnedaauw blijft een onverharde weg parallel aan de Challenge t.h.v. Westfields fase III

LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING

- Doorzetten 30 meter ecozone parallel langs de Eindhovensedijk
- Groene verbinding als rand tussen fase III en fase I + II (inpassing IV route)

- Aanplant boomzones als onderdeel ecozone en beeldmerk Groene Corridor
- Natte groenblauwe zone tussen Challenge en Beatrixkanaal onderdeel EHS Stadswoudse Heide

BESTEMMINGSPLAN BEPALINGEN

- Zuidwesthoek invloed gebied munitiecontour G.M. De Ruyter van Steveninckkazerne
- Oostflank valt in Ke(35) geluidscontour Eindhoven Airport waardoor geluidsgevoelige functies voorzieningen behoeven
- Plangebied valt in 50 dB geluidscontour Eindhoven Airport waardoor geluidsgevoelige functies voorzieningen behoeven
- Plangebied valt in ILS contour Eindhoven Airport die de voornaamste beperking oplegt, betreft maximale bouwhoogte
- Ondergrondse infra t.h.v. Zonnedaauw
- Archeologie en bodem lage verwachting

ILS CONTOUR EN HOOGTEBEPERKING

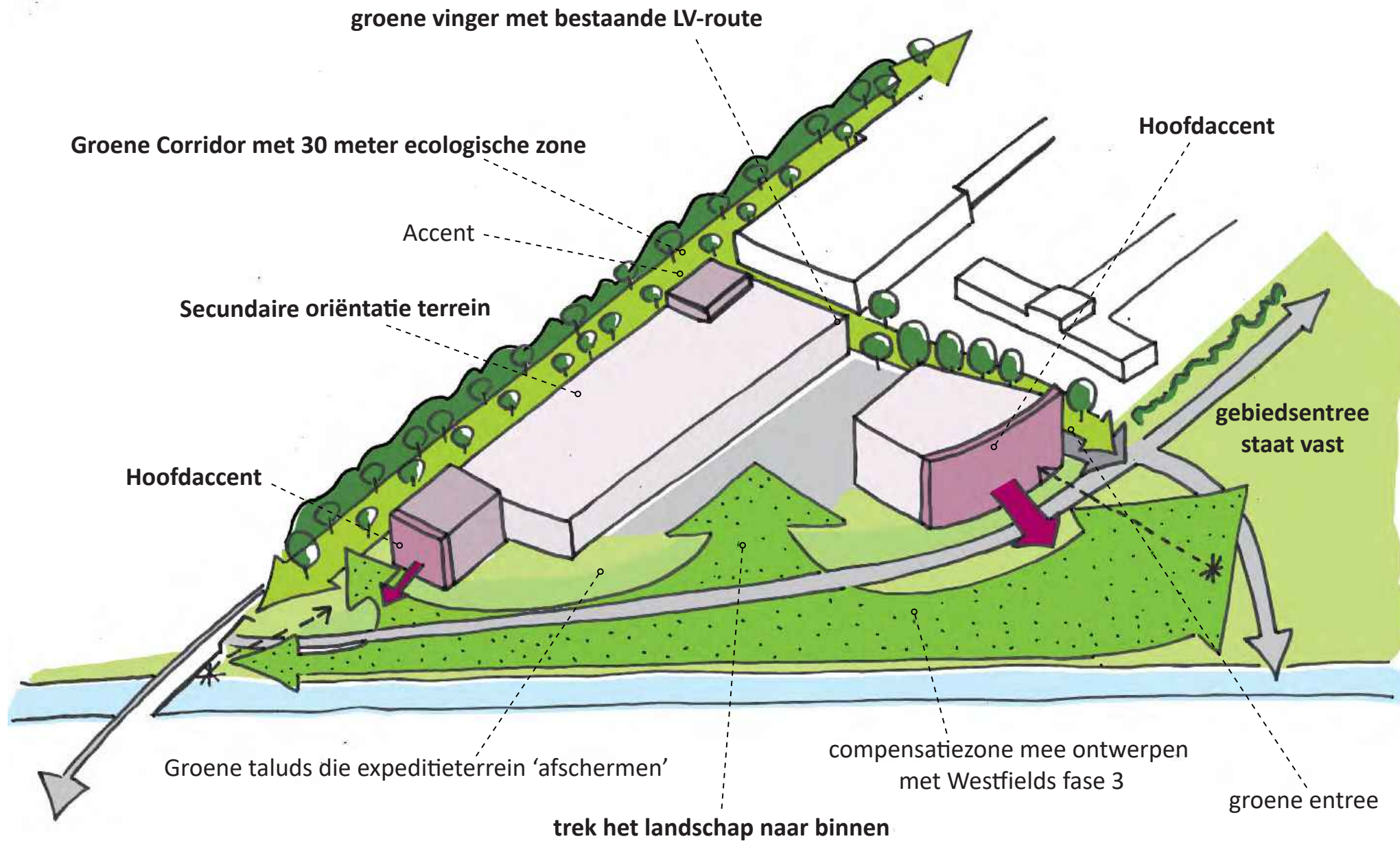
- Te benutten hoogtes (ILS)
- Zuidoosthoek ca. 18,0 mtr.
 - Noordwesthoek ca. 22,0 mtr.
 - Van zuid naar noord in hoogte oplopend

II





DEEL II
VISIE EN
STEDENBOUWKUNDIG PLAN



EERSTE GEDACHTE

Het plangebied Westfields fase III bevindt zich in een stukje jong ontginningslandschap. De gemeente Oirschot benadrukt dat verandering in het landschap mogelijk moet zijn en dat het niet streeft naar een 'openluchtmuseum'. Echter is het wel noodzakelijk dat er wordt gekeken naar de juiste inpassing bij veranderingen. De verandering dient te zorgen voor kwaliteitsherstel, waarborging of zelfs verbetering.

Het plangebied Westfields fase III streeft naar een zo natuurlijk mogelijke inpassing waarbij het kwalitatieve omliggende landschap van bos, beek en kanaal wordt verwelkomd en daar waar mogelijk wordt verweven met het plangebied. De Groene Corridor - met daaraan gekoppeld een ecologische zone met driedubbele bomenrij - vormt de zuidelijk rand van het plangebied. Deze rand wordt begeleid door de continuerende

gevelwand die wordt opgepakt vanuit ruimtelijke structuur fase I en II.

De Challengeweginpassing vormt een harde lijn in het landschap met zicht op de logistieke verkeersruimte in het hart van het plangebied. Door het gebruik van een groene wal (ca. 2.50 mtr hoog vanaf peil Zonnedauw) wordt de landschappelijke inpassing gewaarborgd. Een spel van hoogteverschillen camoufleren de bedrijfsactiviteiten en zorgen voor een ontspannen, natuurlijke aansluiting richting de groenblauwe zone tussen weg en kanaal.

De noordkant wordt gemarkeerd door een robuust gebouw object met een verbijzondering in de gevelarchitectuur.



Sfeer- en inspiratiebeelden



UITGANGSPUNTEN



DOORZETTEN FASE I EN II

De huidige ruimtelijke structuur van fase II wordt doorgezet naar fase III: een zachte, landschappelijke schil met een harde kern waar de logistieke en expeditieruimtes zich bevinden. Het beeld vanaf de Eindhovensedijk vormt een aaneengesloten wand die 'gecamoufleerd' wordt door de 30 mtr brede ecologische zone die de wandwerking breekt en de landschappelijke inpassing borgt.



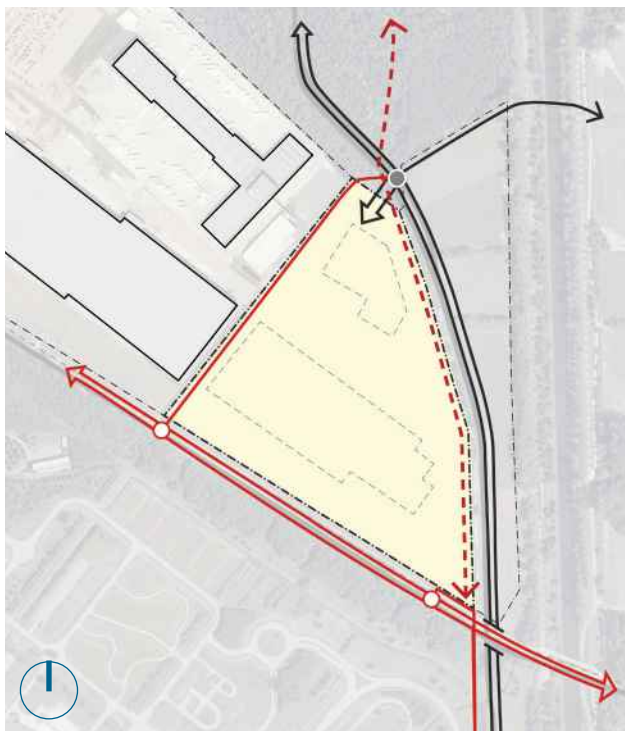
GROENE SCHIL

De ecologische zone aan de zuidkant vormt samen met de landschappelijk inpassing van de Challenge en de groene wig tussen fase II en III een continue groene rand rondom de ontwikkelingslocatie fase III.



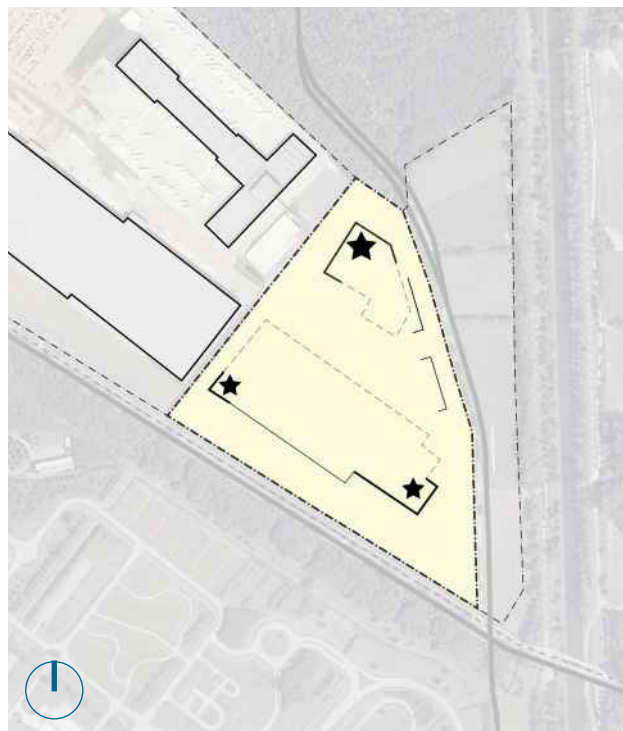
DROGE VOETEN

Aan het bergen van water zijn een aantal uitgangspunten verbonden. Om de vogel aantrekkende werking (eis vanuit Eindhoven Airport) te beletten, mogen open waterlichamen niet groter zijn dan 3.000 m2. Daarnaast geldt bij toename en afkoppelen van het verhard oppervlak dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal dienen te worden uitgevoerd. Om versnelde afvoer van regenwater naar oppervlaktewater te voorkomen, eist het waterschap dan ook vervangende berging op terrein. Voor Westfields fase III is de ambitie gesteld om de waterberging op te lossen in het eigen terrein middels het lozen op oppervlakte water en wadi's.



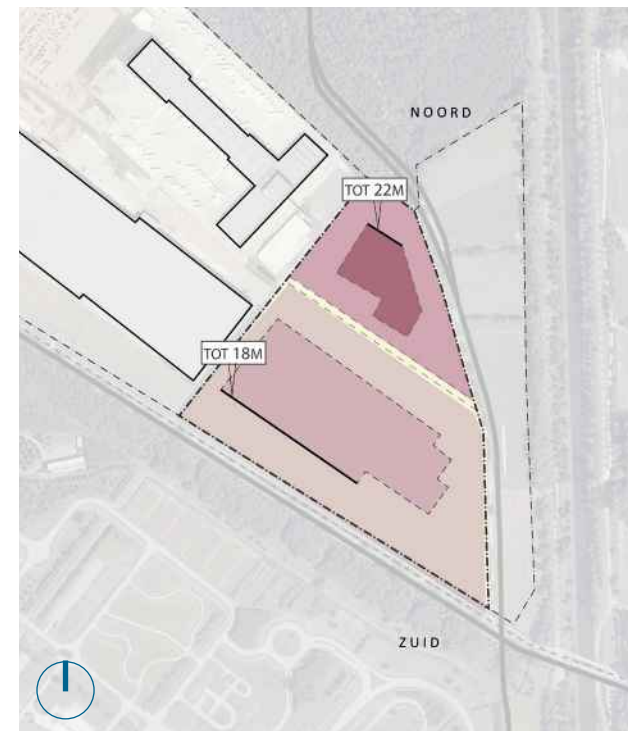
SLIM VERKNOPEN

Het plangebied fase III heeft een directe (vracht) auto aansluiting op Challenge inpassing. Daarmee is een directe aansluiting op het regionale wegennetwerk geborgd. De huidige fietsverbinding krijgt een volwaardige status en takt direct aan op de snelfietsroute Eindhovensedijk. Hierdoor krijgt zowel fase III als BIC noord een directe fietsaansluiting. Het behouden en inpassen van de Zonnedaauw biedt naast een recreatief 'ommetje' ook een ontspannen overgang tussen infrastructuur en plangebied. Tevens loopt er een fietspad naar fase I en II.



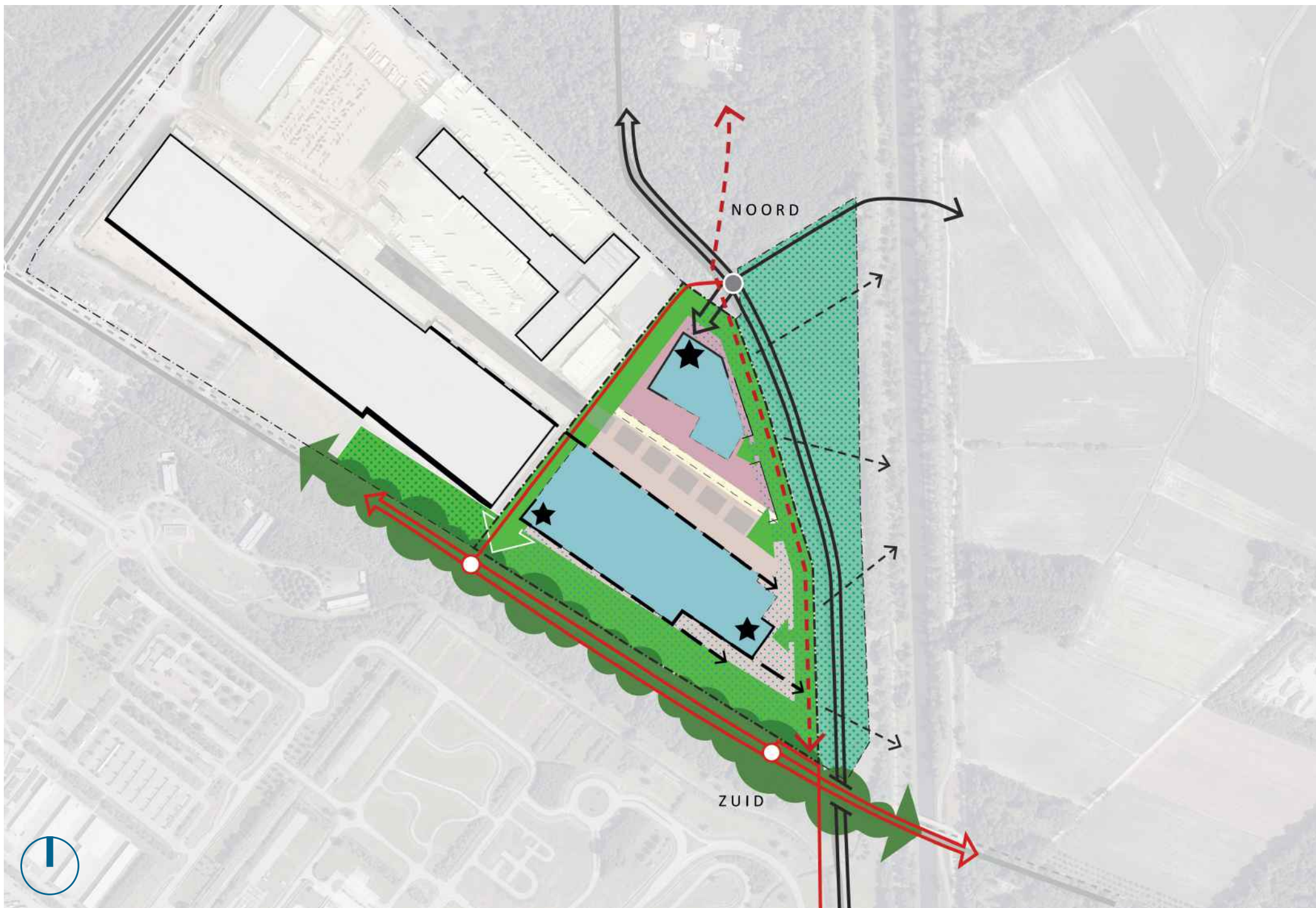
HERKENBAAR EN ZICHTBAAR

Het kloeke, logistieke volume aan de Eindhovensedijk krijgt een tweetal accenten die de interactie tussen het gebouw en de landschappelijke ruimte veraangenamen. De kop van de logistieke bebouwing krijgt een prominente uitstraling aan de Challenge en richting het kanaal en vormt het primaire accent. Het secundaire accent bevindt zich ter hoogte van de groen wig met fietsverbinding die is ingepast tussen fase II en III. De entree van het plangebied aan de noordkant verdient extra aandacht als beeldbepalend herkenningspunt aan de hoofdverkeerswegen, de Challenge en vanuit de aanrijroute BIC noord.



FAST EN FLEXIBEL

Het plangebied wordt opgebouwd uit een raamwerk met inpasstukken. In het raamwerk worden de ecologische zone aan de Eindhovensedijk, de groene wig en de verkeersweg in het hart vastgelegd. Hierdoor ontstaan een tweetal deelgebieden: noord en zuid. De zuidkant biedt ruimte voor 1 of 2 logistieke bedrijven.



CONCEPT

De uitgangspunten voor het stedenbouwkundig concept van Westfields fase III in een resumé:

DOORZETTEN FASE I EN II

- Doorzetten zachte schil ecologische zone 30 mtr en harde kern
- Continue gevelwand Eindhovensedijk in kleur en materiaalgebruik
- Bouwhoogte van 18 mtr., doorzetten aan zuidkant
- Bouwhoogte opvoeren noordkant tot max 22 mtr (beeldmerk en accent)

GROENE SCHIL

- Aaneengesloten rand van landschappelijk groen
- Fietsroutes, Zonnedaauw(zandpad) inbedden in landschap
- Interactie met omliggende landschap door vista's, verweven en corridors
- Kwalitatief 'afbouwen' van Westfields naar het landschap van Ekkersrijt en Beatrixkanaal

DROGE VOETEN

- Landschappelijk systeem van wadi's en waterlichamen om water te bufferen
- Hydrologisch neutraal uitvoeren

SLIM VERKNOPEN

- Hoofdverkeersentree direct aan de Challenge
- Fietsroute tussen fase II en III vormt een indirecte verbinding tussen snelfietsroute en BIC noord
- Zoekgebied OV halte nader te bepalen

HERKENBAAR EN ZICHTBAAR

- Kloeke, logistieke bedrijfspolumes aan zuidkant
- Iconisch object / bijzondere architectuur aan de noordkant
- Gevelopeningen dienen de interactie tussen gebouw en landschap te versterken

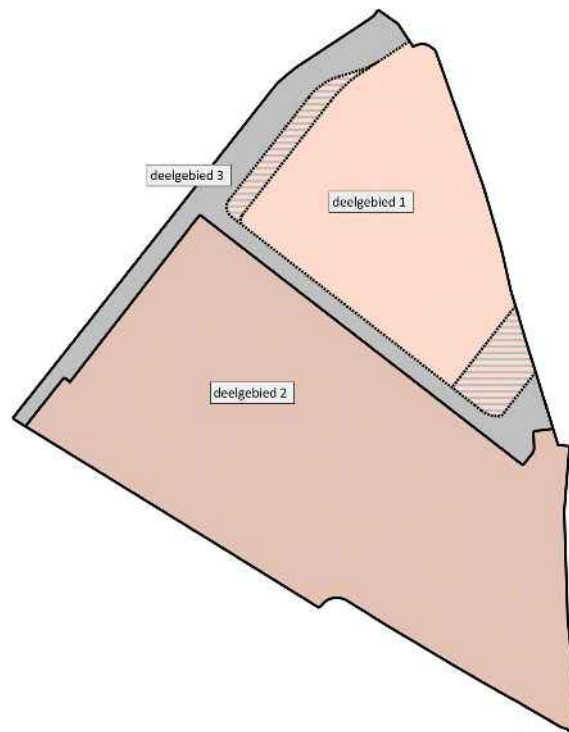
VAST EN FLEXIBEL

- Geen blauwdruk, maar een flexibel raamwerk waar programmatische uitwisseling in mogelijk is
- Landschappelijke schil en verkeersstructuur vormen onderdeel van het raamwerk
- Noordkant Smart HUB of logistieke invulling
- Zuidkant grootschalige logistiek



Stedenbouwkundig ontwerp: deelgebied 2 en 3 met het nader in te vullen ontwikkelingsveld in deelgebied 1

STEDENBOUWKUNDIG RAAMWERK



Raamwerk met drie zones ten behoeve van flexibele ontwikkeloers

FLEXIBEL RAAMWERK

Het plangebied is onderverdeeld in drie deelgebieden:

Deelgebied 1

- voor ontwikkelingsveld (uitgeefbaar) twee mogelijke invullingen, een distributiecentrum (DC) of een regionale Smart Hub
- omvang gebouwen/perceel is anders door functie/programma, daardoor ook andere waterbergingsbehoefte en landschappelijke inpassing
- op basis van de twee invullingen zijn twee varianten gemaakt met een inzetstuk voor deelgebied 1 (zie bladzijden hierna), in beide modellen andere begrenzing
- waterberging en landschappelijke inpassing voor ontwikkelveld (noordoostzijde plangebied)

Deelgebied 2

- ontwikkelingsveld met 1 of 2 DC's, voor beide modellen exact dezelfde uitwerking
- waterberging en landschappelijke inpassing voor ontwikkelveld (noordoostzijde plangebied)

Deelgebied 3: de verkeersruimte van plangebied

- de bereikbaarheid deelgebied 1 en 2 wordt gewaarborgd via deelgebied 3
- ontsluitende autoinfrastructuur voor geheel fase III bestaande uit:
 - aansluiting op Challenge
 - hoofdroute door plangebied, voor beide modellen een andere invulling door deelgebied 1
 - keerlus vrachtwagens op einde weg
 - noordelijke helft fiets- en voetpad tussen Westfields fase II en III

DEELGEBIED 2

- Logistiek gebouw in lijn van gebouw fase II, met vertanding om voldoende afstand te bewaren
- Doorzetten drie dubbele bomenrij met waterstructuur aan de zuidzijde
- Voldoende breed fiets- en voetpad tussen de gebouwen fase II en III, aan weerszijden voetpad ruimte voor bomen, afwatering middels een greppel naar waterzone zuidzijde
- Aan de noordzijde van de gebouwen voldoende ruimte voor logistiek (vrachtwagens, docks) met een eenrichtingsroute bestaande uit entree (oostzijde) en een uitgang (westzijde)
- Op twee koppen gebouw een kantoor als accent
- Aan zijkant gebouw ruimte voor parkeren auto's (aansluitend op kantoor) met eigen toegang
- Rondom gebouw een 5 meter strook voor vluchtwegen en brandweer
- Zonnepanelen op het gebouw
- Afhankelijk van benodigde waterberging (maatgevende bui, waterberging op terrein) kan het perceel aan de oostzijde verkleind of vergroot worden ten gunste van waterberging buiten perceel



Inpasstuk model logistiek (noord) met grootschalige logistiek (zuid)

VARIANT MET INPASSTUK LOGISTIEK

- Distributiecentrum achter een grondwal.
- Voor het gebouw (zonnepanelen, logistiek) dezelfde uitgangspunten als voor deelgebied 2.
- Logistieke deel aan westzijde, kantoor aan oostzijde boven de parkeerplaats (zicht naar buiten plangebied).
- Vanaf kruispunt twee rijbanen het gebied in.
- Aan noordzijde perceel de vrachtwagenentree voor bedrijf, aan zuidzijde de uitgang (rekening houden met voldoende draairuimte om op hoofdontsluiting te komen).

- Gescheidend entree en routing personenauto's (separaat van de vrachtwagens).
- Fiets- en voetpad tussen Westfields II en III geen aansluiting op weg op bedrijventerrein (gescheiden in verband met veiligheid).
- Grondwal om perceel (zijde Challenge) volgt het orthogonale grid of loopt parallel aan het zandpad Zonnedauw. De exacte invulling van de hoeken wordt bepaald door het bouwplan en de hoeveelheid benodigde waterberging. Het deel bij de keerlus en de entree dient groen te blijven (geen ontwikkelingsveld).

Deelgebied 1 - Logistiek:

- uitgeefbaar	27.937 m ²	75,3%
- groen	4.935 m ²	13,3%
- water/wadi (incl. talud)	4.221 m ²	11,4%
- totaal deelgebied 1	37.093 m ²	

Deelgebied 2 - 2x distributiecentrum:

- uitgeefbaar	60.769 m ²	76,2%
- verhard	338 m ²	0,4%
- groen	9.074 m ²	11,4%
- water/wadi (incl. talud)	9.613 m ²	12,0%
- totaal deelgebied 2	79.794 m ²	

Deelgebied 3 - wegen:

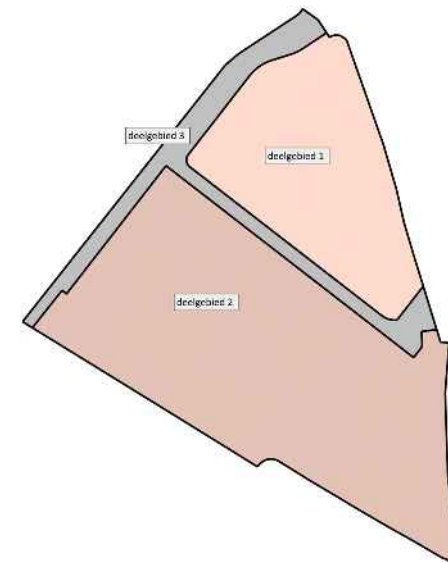
- verhard	7.945 m ²	53,2%
- groen	5.474 m ²	36,6%
- water/wadi (incl. talud)	1.521 m ²	10,2%
- totaal deelgebied 3	14.940 m ²	

Totaal:

- uitgeefbaar	88.706 m ²	67,3%
- verhard	8.283 m ²	6,3%
- groen	19.483 m ²	14,8%
- water/wadi (incl. talud)	15.355 m ²	11,6%
- totaal	131.830 m ²	



Indicatief ruimtegebruik





Inpasstuk model HUB (noord) met grootschalige logistiek (zuid)

VARIANT MET INPASSTUK HUB

- Smart HUB met een markante vormgeving op zichtlocatie in het groen.
- Hub met max 7 lagen (afhankelijk van positie, laaghoogte, opbouwen) met op twee hoeken een tweebaans rond stijgpunt voor auto's.
- Vanaf kruispunt meerdere rijbanen om het verkeer (vrachtwagens voor DC en auto's voor Smart HUB) te scheiden (ingaaand) en goed te vervlechten voor afslagstroken (uitgaand).
- Auto entree situeren in zuidwesthoek in verband met benodigde rijstroken voor aan- en afrijden.
- Tussen de 3600-4200 parkeerplaatsen: bij huidige opzet ca. 570 parkeerplaatsen per laag,

Deelgebied 1 - Hub:

- uitgeefbaar	18.377 m ²	57,3%
- verhard	187 m ²	0,6%
- groen	6.694 m ²	20,9%
- water/wadi (incl. talud)	6.823 m ²	21,3%
- totaal deelgebied 1	32.080 m ²	

Deelgebied 2 - 2x distributiecentrum:

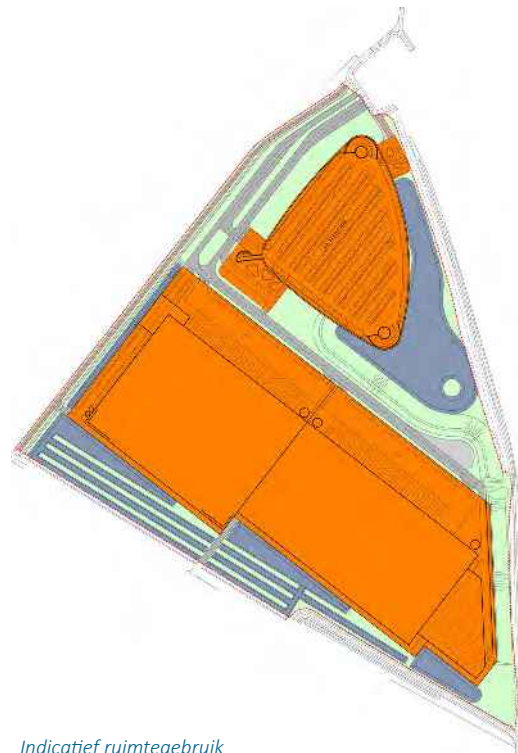
- uitgeefbaar	60.769 m ²	76,2%
- verhard	338 m ²	0,4%
- groen	9.074 m ²	11,4%
- water/wadi (incl. talud)	9.613 m ²	12,0%
- totaal deelgebied 2	79.794 m ²	

Deelgebied 3 - wegen:

- verhard	9.185 m ²	46,0%
- groen	8.579 m ²	43,0%
- water/wadi (incl. talud)	2.191 m ²	11,0%
- totaal deelgebied 3	19.955 m ²	

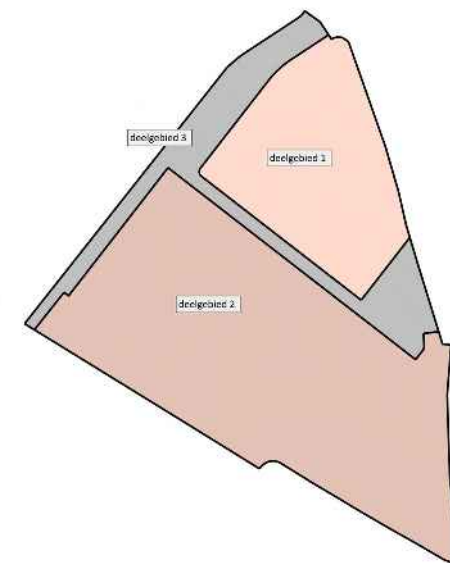
Totaal:

- uitgeefbaar	79.146 m ²	60,0%
- verhard	9.710 m ²	7,4%
- groen	24.347 m ²	18,5%
- water/wadi (incl. talud)	18.627 m ²	14,1%
- totaal	131.830 m ²	

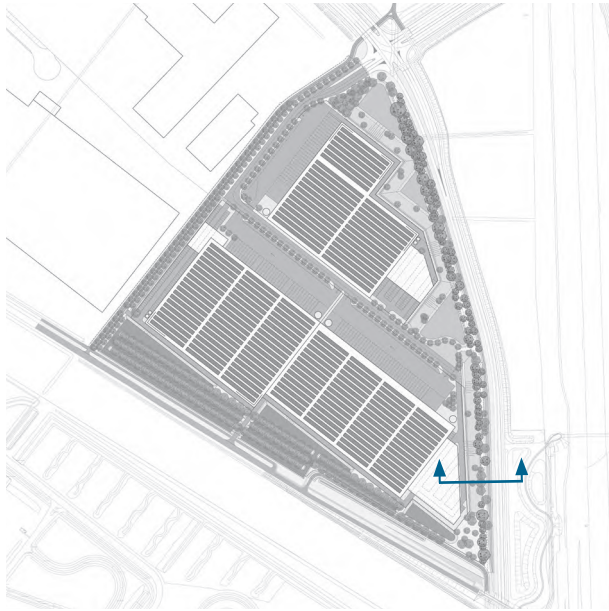


Indicatief ruimtegebruik

- op begane grond vervalt de helft van het aantal parkeerplaatsen door de entrees en hoofdroute
- Fietsenentree aan noordzijde, direct aansluitend op fietspaden.
- Aan de zuidzijde een bustransferium met ruimte voor drie bussen of twee verlengde bussen en bijhorende wachtruimte, optie om uit te breiden.
- Mogelijkheid voor plaatsen zonnepanelen boven de auto's op hoogste dek (nader te bepalen i.c.m. ILS).
- Grondwal loopt aan zuidzijde tegen gebouw, tussen gebouw en Challenge een wadi.
- Op grondwal ruimte voor kleine windmolens en rond het bustransferium voor zonnepanelen.

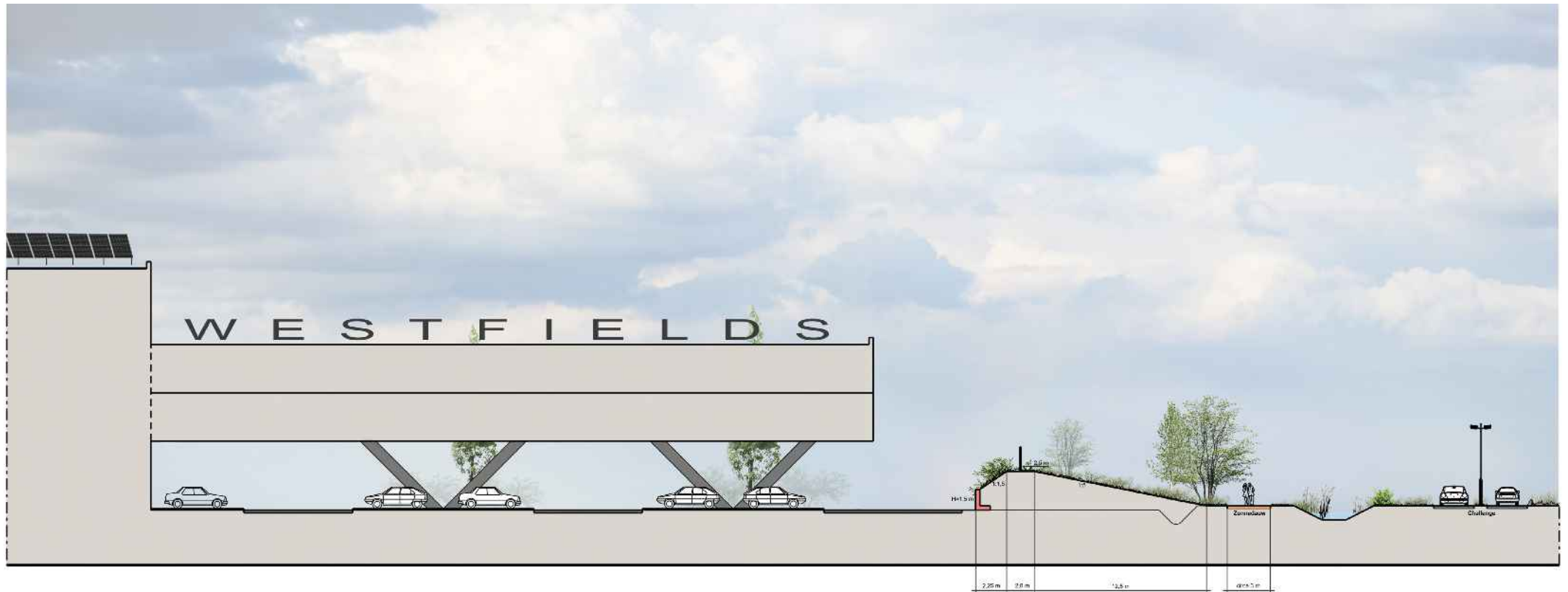


Deelgebieden ontwikkelingsveld, verkeer en groen



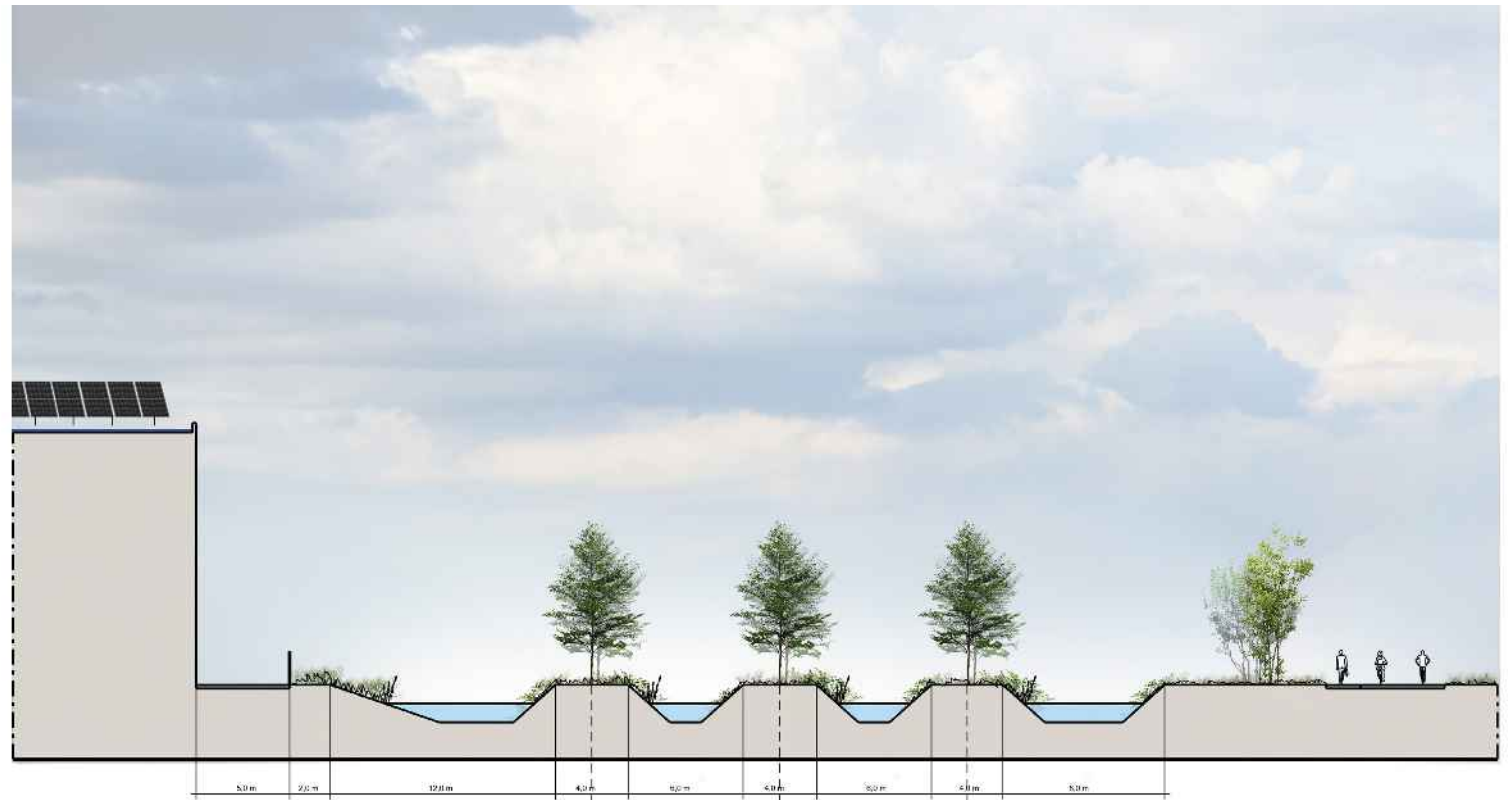
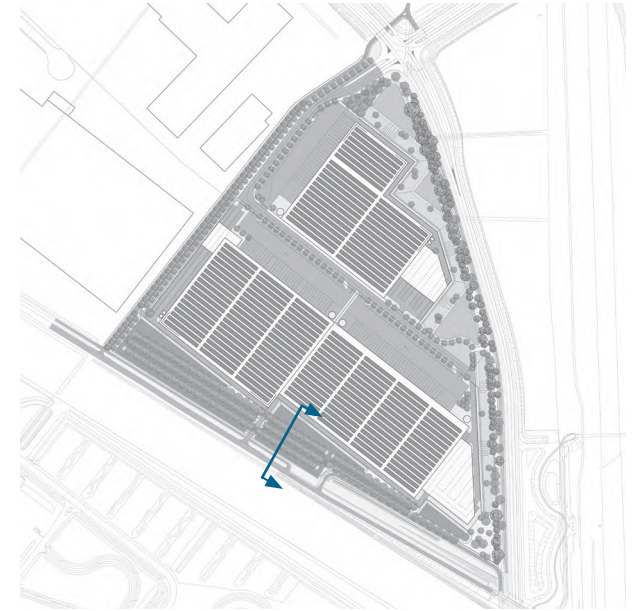
PROFIEL CHALLENGE

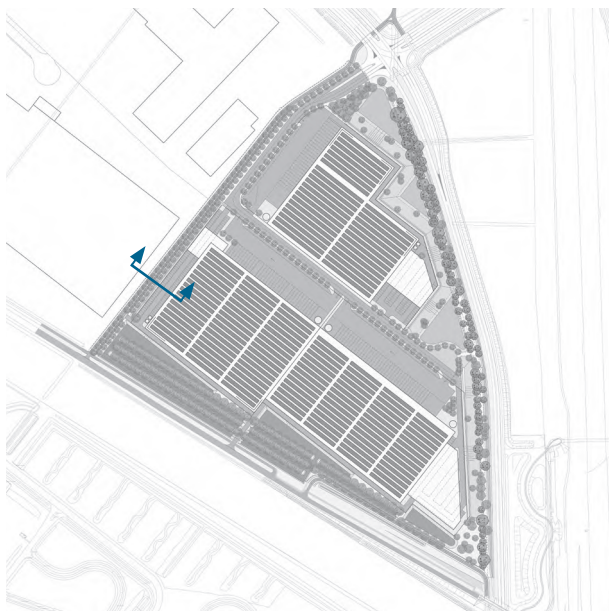
- Het plangebied (kadastraal bepaald) ligt westelijk van het zandpad Zonnedaauw.
- Met een groene wal worden de gebouwen landschappelijk ingepast en het verkeer en het parkeren uit het zicht onttrokken. De wal wordt 2,50 meter hoog vanaf peil zandpad.
- Aan de buitenzijde wordt een talud van 1:5 aangehouden zodat de mal toegankelijk is voor maaimachines.
- Bovenop bevindt zich een vlak deel van 2,0 meter, in het midden is de perceelsgrens met de mogelijkheid voor het plaatsen van een hek.
- Aan de bedrijfszijde heeft de grondwal een talud van 1:1,5, om ruimte te besparen mag het onderste deel als keermuur worden uitgevoerd.



PROFIEL EINDHOVENSEDIJK

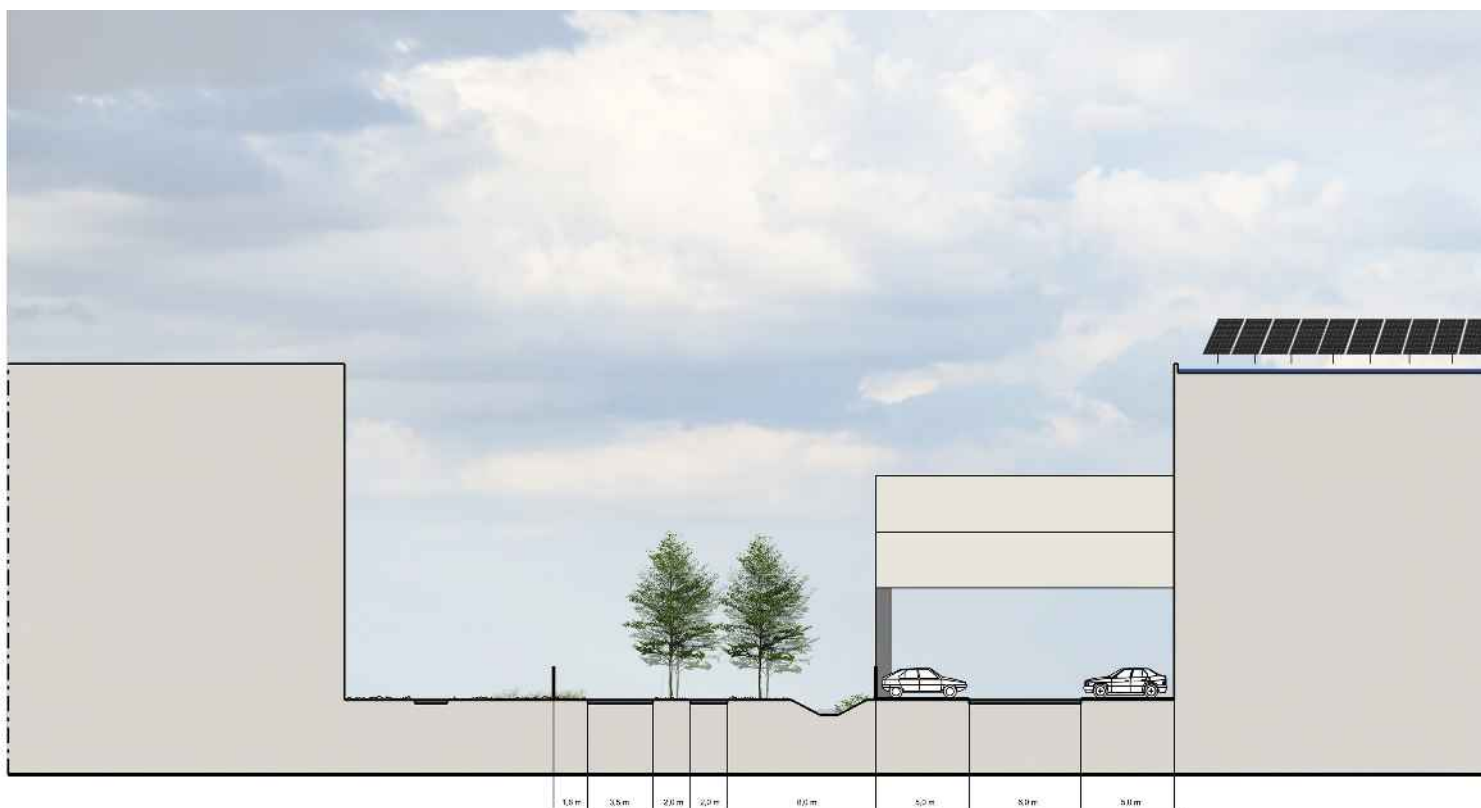
- Het profiel ter hoogte van fase II wordt doorgezet naar fase III en biedt ruimte aan een driedubbele bomenrij en met open water.
- Een boomgrid wordt op een onderlinge afstand van 10 meter gesitueerd.
- Om de ruimte te benutten voor waterberging wordt in dit grid een waterstructuur aangelegd, 4,0 meter land, 4,0 meter water en een talud (ca. 1:1) van 1,0 meter.
- De eerste watergang is breder omdat ook de bestaande sloot bij de watergang wordt getrokken.
- Rondom het gebouw een verharde strook van 5,0 meter voor calamiteiten.





PROFIEL LANGZAAM VERKEERSROUTE

- Het fietspad is reeds aangelegd, aan de oostzijde wordt nog een voetpad aangelegd.
- Aan weerszijden van het voetpad komen bomen, indien er voldoende ruimte is tussen het fietspad en het hek van gebouw fase 2 kan daar ook een lijn met bomen worden aangeplant. De bomen zorgen voor een menselijke schaal tussen beide grote gebouwen.
- In de strook komt een greppel om het overtollige water natuurlijk af te wateren naar de waterzone aan de zuidzijde.
- Tussen het openbaar gebied en de loods komt een parkeerstrook (16,0 meter).



PROFIEL LOGISTIEKE STRAAT

- Het profiel is gebaseerd op het model met de distributiecentra.
- Voor de loods is een ruimte van 41,0 meter, hiervan is minimaal 2 x 18,0 meter gereserveerd voor normale vrachtwagens en LZV's (langere en zwaardere vrachtwagencombinatie) te laten manoeuvreren en te stallen voor de loading-docks. Aan de straatzijde van het perceel zijn enkele langs parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
- De rijbaan bestaat uit 2 x 4,0 meter, met aan weerszijden een berm van minimaal 3,0 meter met ruimte voor bomen en een kabels- en leidingenstrook. De ligging en breedte van de kabels- en leidingenstrook is nog niet bepaald.



III





DEEL III

BEELDREGIE EN OMGEVINGSKWALITEIT



WELSTANDSNOTA OIRSCHOT 2010

Het plangebied is in de welstandsnota Oirschot 2010 aangeduid als 'groen' en heeft de status van welstandsvrij. Voor bestaande bedrijventerrein geldt ook dat deze welstandsvrij zijn.

Westfields fase III is een nieuwe ontwikkeling, daarvoor wordt het toetsingskader ontleend aan de (stedenbouwkundige) randvoorwaarden, of het beeldkwaliteitplan.

Documenten met relevante (stedenbouwkundige) randvoorwaarden zijn:

- Inrichting Groene Corridor Ter hoogte van Westfields Logistiek (gemeente Oirschot, 2015);
- Oirschot - Westfields fase III, Nota van uitgangspunten (Sweco, 2019),
- De voorliggende Ontwikkelvisie Westfields fase III biedt een ruimtelijk kader, maar heeft nog geen officiële status.

Deze documenten zijn de basis voor de beeldregie voor Westfields fase III en worden aangevuld met meer specifieke eisen in de volgende paragrafen.



METHODIEK

De ontwikkeling van de projectlocatie streeft naar een zowel stedenbouwkundige, landschappelijke als architectonische eenheid en samenhang zoals omschreven in de algemene criteria van de welstandsnota. In de verdere uitwerkingsplannen dienen deze uitgangspunten nog doorvertaald te worden.

Daarom worden voor het gehele projectgebied van Westfields uniforme uitgangspunten ten aanzien van de beeldkwaliteit geformuleerd. Deze uitgangspunten zijn vertaald in algemene richtlijnen. Daarmee wordt richting gegeven aan de verdere uitwerking van het gebied in gebouwen en openbare ruimte. Aspecten zoals bouwhoogte, oppervlakte en afstand tot bebouwing en de perceelgrenzen zijn niet opgenomen

in het beeldregieplan, hiervoor wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

De algemene richtlijnen zijn in vier groepen verdeeld:

- Basisrichtlijnen;
- Duurzaamheid;
- Richtlijnen kavelinrichting:
 - Situering bedrijfsbebouwing, silo's en buitenopslag;
 - Parkeren, laden-en-lossen, opritten;
 - Erfafscheidingen en inrichtingselementen.
- Richtlijnen bebouwing:
 - Bouwmassa en gevels;
 - Materialen, kleurgebruik en details;
 - Reclame-uitingen.



BASISRICHTLIJNEN

Als basisrichtlijnen gelden de volgende punten:

- Een zorgvuldige uitstraling van de kavels en bebouwing naar de openbare weg en de randen, in het bijzonder de Challenge, de Eindhovensedijk en de entree.
- Heldere en overzichtelijke kavelinrichting die aansluit op de werkwijze en de logistiek van het bedrijf.
- Aansluiting zoeken met aangrenzende (bouw)plannen (Westfields fase I en II) en de landschappelijke zones (oost van Challenge).
- Aandacht voor veiligheid zoals verlichting en afsluitbare kavels.
- Efficiënt, meervoudig en intensief ruimtegebruik.
- Brede toepassing van het begrip duurzaamheid.





De Hub als overstap naar alternatief vervoer



Nieuwe vervoersconcepten



Lage windmolens



Een zonneboom als object



Duurzame aspecten zichtbaar en beleefbaar maken



Parkeren onder zonnepanelen

DUURZAAMHEID

In het ontwerp worden diverse duurzame aspecten meegenomen zoals:

- klimaatadaptief ontwerpen;
- energie;
- mobiliteit;
- duurzame aspecten zichtbaar en beleefbaar maken.

BREEAM

Met BREEAM-NL Gebied wordt de duurzaamheidprestatie van een heel gebied beoordeeld en verbeteringen gestimuleerd. Zowel de herontwikkeling van bestaande gebieden als de ontwikkeling van nieuwe gebieden kan worden beoordeeld op een zestal duurzaamheidscategorieën: gebiedsmanagement, synergie, bronnen, ruimtelijke ontwikkeling, welzijn & welvaart en gebiedsklimaat.

Daarbij komen actuele thema's aan de orde. In de nieuwste versie van BREEAM-NL Gebied is bijvoorbeeld aandacht voor het tegengaan van hittestress, voor het omgaan met extreme neerslag en overstromingsrisico's door klimaatverandering, voor het verbeteren van lokale luchtkwaliteit.

GPR STEDENBOUW

GPR Stedenbouw is een beoordelingsinstrument voor duurzame stedenbouw in Nederland. Er is ook een GPR voor gebouwen. Naast het vastleggen van de duurzaamheidsprestatie van een stedenbouwkundig plan is GPR Stedenbouw ook een hulpmiddel om:

- Vooraf ambities vast te stellen.
- Keuzes te maken tijdens het planproces.
- Waar nodig en mogelijk een stedenbouwkundig plan tussentijds bij te sturen.

Voor stedenbouw speelt de toetsing veel meer op het niveau van het stedenbouwkundige plan. Aspecten die in GPR Stedenbouw naar voren komen zijn:

- Energie: vermindering energievraag, energieprestatie.
- Ruimtelijke inrichting: ruimte & grondgebruik, natuur, water en bebouwing & infrastructuur.
- Gezondheid: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en hinder & comfort.
- Gebruikswaarde: mobiliteit, functionaliteit en belevingswaarde.
- Toekomstwaarde: toekomstgerichtheid, flexibiliteit en gebruikswaarde.



Parkeren maximaal verbergen



Lichte kleuren bestrating in nader te bepalen kleurstelling



Grootschalige waid voor bedrijfsgebouw



Begroeiing gebouwen



Waterberging aan Eindhovensedijk continueren (Westfields fase II)



Parkeren op open verharding

KLIMAATADAPTIEF ONTWERPEN

Een zeer actueel thema in Nederland is het klimaat adaptief ontwerpen. Daarbij gaat het om de thema's wateroverlast, droogte en hittestress. Door in het ontwerp te anticiperen op deze thema's en maatregelen te treffen kan de overlast als gevolg van klimaatverandering ondervangen worden en wordt een aangename leefomgeving gecreëerd.

Op stedenbouwkundig niveau wordt bij het klimaatadaptief ontwerpen onder andere nagedacht over:

- De hoeveelheid verharding die wordt toegepast verminderen.
- Het type en de kleur verharding, meer open verharding en lichtere kleuren.
- De afwatering anders ontwerpen door meer zoveel mogelijk direct infiltreren, waterbuffering, vertraagd afvoeren en kolkloze openbare ruimte.
- Het toepassen van specifieke soorten groen, de situering en de effecten groen op klimaat.

Op de locatie wordt in het stedenbouwkundige plan ingespeeld door:

- Voldoende waterberging in directe omgeving.
- Bomen en groen rondom verharde vlakken.
- Water zoveel mogelijk direct afvoeren naar groen en waterzone.
- Parkeren maximaal verbergen (i.p.v. groot parkeerveld).

Andere maatregelen bij verdere uitwerking zijn:

- Toepassen open verharding voor autoparkeervakken.
- Lichte kleuren bestrating.
- Gevelbegroeiing en extra bomen tussen parkeervakken.

ENERGIETRANSITIE

Distributiecentra kenmerken zich door grote dakvlakken. Een logische keuze is om alle beschikbare ruimte in het plan in te zetten voor zonnepanelen.

Om duurzaamheid zichtbaar te maken wordt bij het model van de Hub gekozen om kleine windmolens en zonnepanelen te situeren rondom de Smart HUB.



Bustransferium met wachruimte



Materiaalgebruik sprinklersilo



Dubbel staafhekwerk met rolpoort (Westfields)



Boombak en zitobject



Zitobjecten in combinatie met een plantenbak (kleurrijk, schaal)



Anthraciet spijlenhekwerk

RICHTLIJNEN KAVELINRICHTING

SITUERING BEDRIJFSBEBOUWING, SILO'S EN BUITENOPSLAG:

- In het stedenbouwkundige ontwerp is de positie van het gebouw bepaald, er zit flexibiliteit in de diepte en breedte.
- De gebouwen worden aan alle zijden omgeven door openbare ruimte of wegen, daarom een alzijdig representatief ontwerp.
- Op bijzondere punten (aangeduid in plan) zoals de drie hoeken van het perceel, aan de Challenge en een interne zichtlijn ruimte voor een verbijzondering in de vorm van een kantoorgebouw (meer architectonische speelruimte) of accent in gevel.
- Bedrijfsinstallaties situeren aan de achterzijde. Enkele noodzakelijke silo's (ten behoeve van sprinkler-installatie) net als bij fase I en II positioneren achter het gebouw, waarbij gelet wordt op manoeuvreerruimte. De silo's worden aan het zicht onttrokken door de groene corridor.
- Wel buitenopslag, vergelijkbare oplossing als Westfields Fase I & II. De buitenopslag is beperkt in hoogte.

PARKEREN, LADEN-EN-LOSSEN EN OPRITTEN:

- Parkeren en laden-en-lossen dient ingepast en opgelost te worden op eigen terrein, geen parkeren langs de openbare weg.
- Parkeren niet zichtbaar vanaf Challenge en Eindhovenesdijk, inpassing middels een grondwal of door situering achter gebouwen. Het parkeren als overgang tussen het groene zone met fietspad en loods (bouwmassa op afstand).
- Per distributie centrum zijn twee opritten toegestaan voor de vrachtwagens (in- en uitrit) en één of twee separate opritten voor auto's. Het truckcourt moet afgescheiden zijn van de personenauto's. Doormiddel

van de entrees worden de twee verkeersstromen gescheiden. De afmetingen van de oprit gelden volgens het CROW.

- Voor de Hub is een toegang op de aangeduide positie, de breedte dient afgestemd te worden op de capaciteit.

ERFAFSCHEIDINGEN EN INRICHTINGSELEMENTEN:

De erfafscheidingen zichtbaar vanaf het openbaar gebied (o.a. naar openbare ruimte, tussen voorpercelen) dienen uitgevoerd te worden als:

- Metalen hekwerken en poorten:
 - spijlhekwerk of (dubbel) staafhekwerk;
 - maximaal 2,0/2,5 meter hoog;
 - aan de openbare ruimte en tussen percelen;
 - combinatie met (opgaande) beplanting is toegestaan;
 - kleur: antraciet.
- Bij de entree(s) van een bedrijf dient de bedrijfsnaam en/of logo en huisnummer zichtbaar te zijn.
- Inrichtingselementen zoals vlaggenmasten, lantaarnmasten, anti-parkeerpaaltjes uitvoeren in antraciet.
- Elektriciteitskasten, sprinklersilos etc. in rustige metaalkleuren in nader te bepalen kleurstelling
- Rondom fietsuitgang Hub en bustransferium aandacht voor een aangename inrichting met zitobjecten, groeninrichting, verlichting die inspeelt op de menselijke schaal en maat.
- Plaatsen van objecten die duurzaamheid benadrukken zoals de alternatieve lage windmolens, zonnepanelen en andere objecten.



Manieren om de lengte van de loods te knippen in materiaalgebruik
gevel en accenten in hoeken



Rustig kleurgebruik met utilitaire gevels



24-uurs economie, verlichting bij loading docks



Lengte van loods knippen door verspringing bouwmassa en
ondergeschikte delen (Westfields)



Aan het hoofdvolume kunnen meerdere rechthoekige volumes gekoppeld
worden.



Loodsen achter een groeninpassing

RICHTLIJNEN BEBOUWING

BOUWMASSA EN GEVELS:

Samenhang tussen de gebouwen in bouwmassa, architectonische kwaliteit en materialisering:

- Met fase I en II, bijvoorbeeld het lange zwarte gebouw.
- Tussen deelgebied 1 en 2 indien beide distributiecentra worden.
- Indien deelgebied 1 de Hub wordt, dan dienen vergelijkbare en herkenbare elementen in beide gebouwen terug te komen, bijvoorbeeld de banden van de vloeren in de Hub en de betonnen kaders en kolommen in de kantoren.

UITGANGSPUNTEN LOGISTIEKE PANDEN:

- De gebouwen bestaan uit een herkenbaar loods- en kantoordeel. De kantoor delen vormen de hoofdaccenten.
- Het kantoor- en bedrijfsdeel vormen samen een architectonisch ontworpen geheel.
- Voor deelgebied 2 dient het gebouw als één geheel ontworpen te zijn, ongeacht of er één of meerdere bedrijven in komen.
- De hoofdvorm van het gebouw is een rechthoekig en orthogonaal basisvolume, aan het hoofdvolume kunnen meerdere rechthoekige volumes gekoppeld worden.
- Het kantoordeel mag vanwege de vorm van de kavel afwijken van de het basisvolume, maar dient dan wel de vorm en richting op te pakken van de perceelsgrens en landschapselementen.
- De kantoren vormen de hoofdaccenten. Door te werken met vensters en elementen in de gevel kunnen de hoeken van de loodsen worden geaccentueerd (secundair).

- Er worden platte daken toegepast, dakconstructies voor ventilatie, liften, energie opwekking etc. dienen ondergeschikt te zijn aan de hoofdvorm.

UITGANGSPUNTEN HUB:

- Een vrijstaand object met een vrije vorm dat afwijkt van de rechthoekige opzet van Westfields. Krachtige en spannende vorm op een zichtlocatie.
- De vormen en richtingen van het gebouw en het aansluitende landschap (wadi, grondwal, eilanden) in samenhang ontwerpen.
- Een band per 2 lagen benadrukt de gelaagdheid van het gebouw van de Hub. Daartussen komt een raamwerk met begroeiing.
- De stijpunten van de Hub staan op de koppen naar de Challenge en benadrukken de ronde vormen. Aan de binnenzijde is het grote stijpunt (incl. lift) voor de voetgangers, het is een los object ten aanzien van de hoofdmassa.



Om de twee lagen een herkenbare vloerlaag, daartussen raamwerk met begroeiing



Autostijgpunt als accent



Voorbeeld van een kleine maar meer uitgesproken reclameuiting



Herkenbaar stijgpunt parkeergarage



Licht en luchtige binnenkant



Voorbeeld van een grote maar ingetogen (tintverschillen) reclameuiting

MATERIALEN, KLEURGEBRUIK EN DETAILS:

Voor de distributie centra gelden de volgende een hoofdmaterialen en hoofdkleurstelling:

- Overwegend plaatmaterialen voor de loodsen, de accenten in materialen als staal en glas.
- De kantoren hebben een bredere mix van plaatmaterialen, beton, aluminium, staal en glas.
- De kleurstelling van de bebouwing dient ingetogen te zijn. Voor de loodsen in de range van donkergrijs tot antraciet. De materialen van de kantoren bieden meer ruimte voor variatie in kleuren, echter hele drukke, overheersende kleuren zijn niet toegestaan.
- Door toepassen van details in gevels wordt de maat en schaal van de loodsen verkleind.
- De beeldbepalende detaillering van de kantoren dient zorgvuldig en consistent ontworpen te worden.

Voor de Hub gelden de volgende hoofdmaterialen en hoofdkleurstelling;

- Overwegend betonmaterialen voor de constructieve delen van het gebouw en de brede banden om de twee lagen.
- Het raamwerk tussen de banden heeft een open karakter (zicht, lucht) en is geschikt om te laten begroeien. De uitstraling van het raamwerk is ondergeschikt aan de banden.
- Voor de entreezone en het losse stijgpunt voor voetgangers zijn afwijkende materialen toegestaan zoals plaatmaterialen, beton, aluminium, staal en glas (vergelijkbaar als kantoren bij distributiecentra).

- De kleurstelling van de bebouwing dient ingetogen en licht te zijn.
- Door toepassen van details rond de entree wordt de omvang van het gebouw terug gebracht naar de menselijke maat van de bezoeker.

RECLAME-UITINGEN:

- Naam van Westfields terug laten komen bij de entree van het gebied (in de openbare ruimte of als onderdeel gevel Hub) en op het oostelijke bebouwingsaccent (in gevel of op dak kantoor).
- Reclame-uitingen dienen uitgevoerd te worden als onderdeel van de architectuur: op of aan de gevel, niet op het dak van de loods (ivm hoogte).
- De visuele impact van de reclame-uiting bepaalt de maximale omvang: dominante reclame-uitingen dienen klein uitgevoerd te worden, de grote reclame-uitingen dienen subtiel vormgegeven te worden.
- Reclamezuilen moeten zich voegen naar de architectuur van het gebouw met maximale afmetingen van 2,0 hoog x 1,5 breed), maximaal 1 reclamezuil per bedrijf. De reclamezuilen mogen alleen langs de binnenstraat gesitueerd worden voor de herkenning van het bedrijf, niet aan de buitenzijde (landschappelijke zone).



Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

Vestiging Maastricht

Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.croonenburo5.com

info@croonenburo5.com