

document
Stedenbouwkundige visie
Holtum Noord III

opdrachtgever
Gemeente Sittard-Geleen

datum
11.04.2011

HOLTUM NOORD III

document

Stedenbouwkundige visie
Holtum Noord III

status

definitief ontwerp

opdrachtgever

Gemeente Sittard-Geleen

datum

11.04.2011



INHOUD

1	Inleiding	9
1.1	Opgave	9
1.2	Doelstelling	9
1.3	Aanpak	9
2	Analyse	13
2.1	Algemeen	13
2.2	Autonome ontwikkelingen	13
2.3	Gebiedskarakteristieken	15
2.4	Holtum Noord I en II	17
2.5	Parkway	19
3	Visie	23
4	Ruimtelijke bouwstenen	27
4.1	Groenstructuur	27
4.2	Grondlichamen	29
4.3	Waterstructuur	33
4.4	Bebouwing	35
4.5	Verkeersstructuur	39
4.6	Duurzaamheid	41
5	Stedenbouwkundig plan	41





1. INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 Opgave

In navolging op het logistieke bedrijventerrein Holtum Noord II is de gemeente Sittard-Geleen voornemens om het logistieke bedrijventerrein Holtum Noord III te ontwikkelen. Voor het plangebied is een voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

De gemeente Sittard-Geleen heeft buro Heusschen Copier gevraagd een integraal ruimtelijk concept te ontwerpen voor het toekomstige bedrijventerrein Holtum Noord III en haar omgeving. Voorliggend document beschrijft de gebiedsanalyse, geeft de visie op het toekomstige bedrijventerrein Holtum Noord III met haar directe omgeving en een doorvertaling naar een stedenbouwkundig plan. Door middel van teksten, tekeningen, foto's en visualisaties wordt het achterliggende ruimtelijke concept verduidelijkt. Het stedenbouwkundig plan zal als toelichting op het ontwerp bestemmingsplan fungeren.

1.2 Doelstelling

Trimodaal Logistiek Knooppunt

Holtum Noord III is onderdeel van het belangrijkste logistiek knooppunt in de regio. Op deze plek komen weg-, spoor- en waterinfrastructuur bij elkaar en vindt er overslag plaats via de bargetreminal. In deze visie wordt aangegeven hoe een zo groot mogelijke functionaliteit van het logistieke knooppunt en de bijbehorende opslag gecombineerd kan worden met de beoogde ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit

De uitstraling van het gebied is bepalend voor de ervaring en herkenbaarheid van Sittard-Geleen en de regio. De kwaliteit en vormgeving van de nieuwe bebouwing en de landschappelijke inpassing hiervan is van groot belang bij het bereiken van een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. Doel is te komen tot een optimale invulling van het plangebied.

Integraal duurzaam ontwikkelen

Holtum Noord III wordt integraal ontwikkeld met bijzondere aandacht voor duurzaamheid. Er wordt in deze visie antwoord gegeven op de meest optimale ruimtelijke en functionele combinatie tussen 'rood', 'groen', en 'blauw'.

Archeologie

Het gebied wordt door archeologen getypeerd als het 'Pompei aan de Maas'. Het doel is deze potentieel belangrijke archeologische vindplaats op innovatieve wijze te integreren in het plan.

Landschap en beken

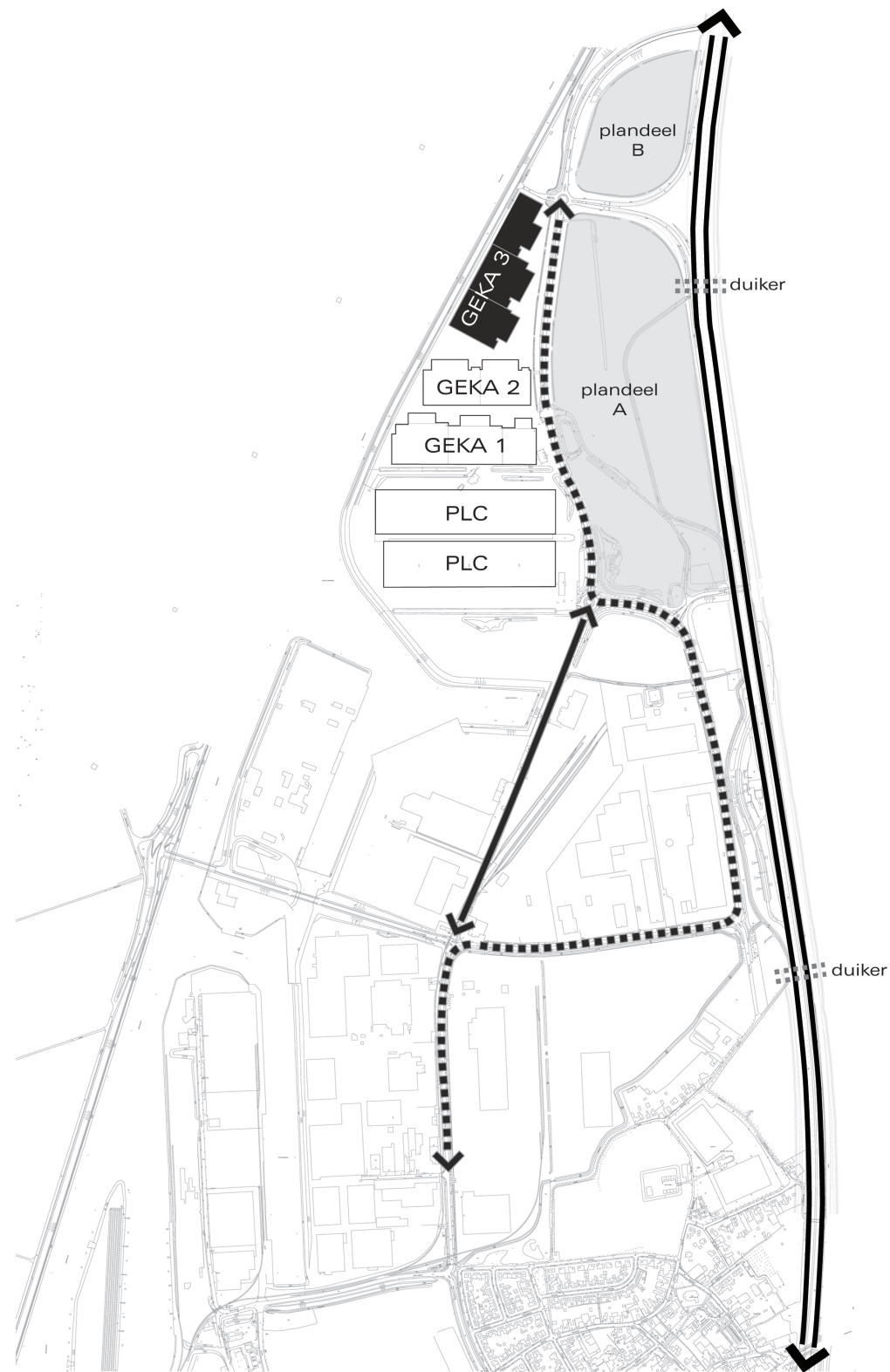
De kwaliteit van de landschappelijke inpassing wordt medebepaald door de inrichting van het landschap aan de oostzijde van de A2. Er wordt beschreven hoe beekherstel een bijdrage kan leveren aan de gewenste landschappelijke opwaardering van het aangrenzende gebied en daarnaast een bijdrage kan leveren aan leefbaarheidsaspecten voor de kern Baakhoven.

1.3 Aanpak

Na een eerste verkennende studie heeft buro Heusschen Copier het concept ruimtelijk ontwerp aan de gemeente Sittard-Geleen gepresenteerd. Samen met een team van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling heeft een optimalisatie van dit concept plaatsgevonden. Om in beeld te krijgen of voor de direct betrokkenen de plannen reëel waren heeft met deze partijen vooroverleg plaatsgevonden. Resultaten hieruit zijn deels verwerkt in de plannen en hebben vervolgens geleid tot het stedenbouwkundig plan dat in dit document voorligt.



2. ANALYSE



2 ANALYSE

2.1 Algemeen

In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan is door DHV veel voorwerk verricht. De aandacht hierbij is voornamelijk uitgegaan naar de diverse beleidsaspecten en milieuhygiënische onderzoeken. Archeologie is een van de zwaartepunten in deze fase geweest. Om niet in herhaling te vallen hebben wij ons in dit document beperkt tot de verdieping op enkele vooral visueel-ruimtelijke onderdelen en is bewust gekozen voor een beknopte gebiedsanalyse.

2.2 Autonome ontwikkelingen

Van bedrijventerrein Holtum Noord II kan worden gesteld dat dit grotendeels is gerealiseerd. Aan de noordzijde van Holtum Noord II heeft een bedrijf een groot gebouw gerealiseerd in het logistieke segment, terwijl een tweede gebouw in aanbouw is. Tevens zijn met het betreffende bedrijf contracten getekend voor de verdere ontwikkeling van bedrijfsgebouwen in een 3^e fase. De ligging en layout hiervan is bepaald en contractueel vastgelegd. De bebouwingsmogelijkheden moeten in het bestemmingsplan Holtum Noord III worden geborgd.

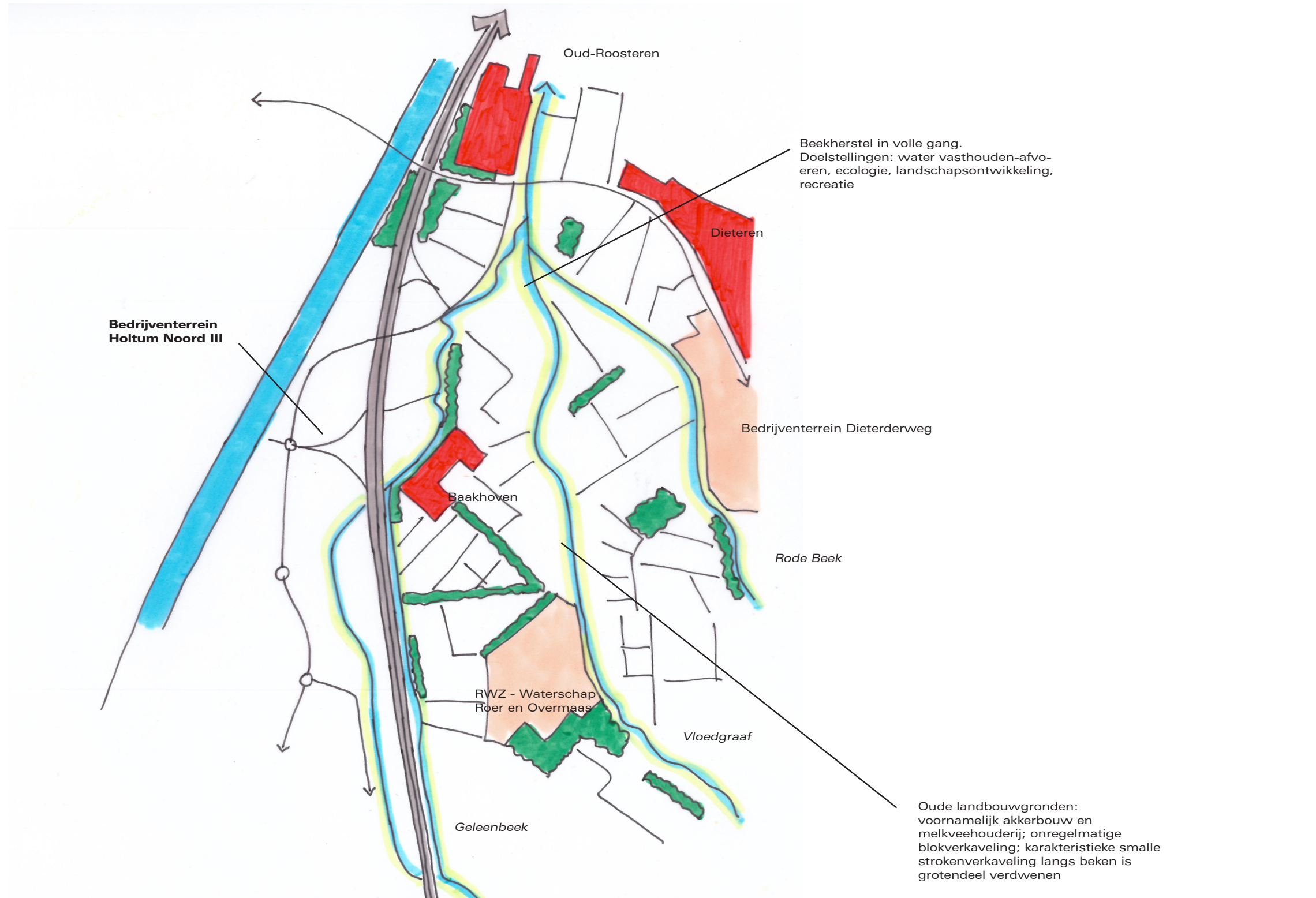
Vanwege de steeds groter worden congestie op de A2 hebben Rijkswaterstaat en Provincie Limburg het initiatief genomen om de A2 tussen knooppunt “Het Vonderen” en “Kerensheide” te verbreden. Voor de inpassing van de verbrede A2 evenals voor de ontwikkelkansen in de ruime omgeving van de rijksweg wordt de gebiedsvisie Maas-Spoorzone opgesteld. Hoewel er meerdere varianten en alternatieven zijn ontwikkeld, gaan wij er van uit dat de zogenaamde variant: 2 x 3 - variant als meest milieuvriendelijk alternatief uit de nog op te starten MER-procedure zal volgen. De voorlopige tekeningen laten ter hoogte van het plangebied een verbreding in oostelijke richting zien.

Ter ontlasting van de kernen Holtum, Buchten, Born en Limbricht wordt onderzocht in hoeverre de huidige railverbinding kan worden opgeheven en

worden vervangen door een railverbinding tussen de Railterminal Born en de stamlijn van de NS ter hoogte van Nieuwstadt. Er wordt een studie verricht naar de mogelijkheden van een zogenaamd OLS (ongehinderd logistiek systeem).

De oorspronkelijke hoofdontsluiting van de bedrijventerreinen Holtum Noord I en II loopt via de Holtum Noordweg en de Verloren van Themaatweg. Doordat de spoorlijnen van de railterminal de Holtum Noordweg diagonaal kruisen en ter plaatse van het kruispunt met de Verloren van Themaatweg de openbare weg oversteken ontstaat een onoverzichtelijke situatie die voor gevaarlijke situaties zorgt. Om dit op te lossen is gekozen voor een zuidelijke afsluiting van de Holtum Noordweg. De hoofdontsluiting vindt plaats via een lus langs de Nieuwe Weideweg en de Leonard Langweg. Zodra de OLS is gerealiseerd zal de hoofdontsluiting weer via de Holtum Noordweg en Verloren van Themaatweg plaatsvinden.

Genoemde ontwikkelingen nemen wij mee als uitgangspunt voor de verdere ruimtelijke studie.



karakteristieken studiegebied

2.3 Gebiedskarakteristieken

Het oorspronkelijk oost-west georiënteerde landschap (plateau, maasterrassen, Maas) is door menselijk ingrijpen (aanleg Julianakanaal, A2, spoorlijn) omgevormd naar een sterk noord-zuid gericht landschap. Het dal van de Maas (Grensmaas) is door de aanleg van het Julianakanaal fysiek afgesneden van het gebied; de historische binding is er niet meer, visuele relaties bestaan niet meer. Ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising Maaseikerweg – A2 is een sterke bundeling van infrastructuur, op dit punt ontmoeten/verlaten A2 en Julianakanaal elkaar. Vanaf dit punt ontstaat een eerste kennismaking met het plangebied dat, opgespannen tussen deze infrastructuur ligt, en het eerste contactmoment vormt met het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen. De harde begrenzingen van A2 en kanaaldijk isoleren het plangebied van haar omgeving. In het plangebied zijn weinig of geen herkenbare landschappelijke patronen/structuren aanwezig. Het natuurlijke landschap ter plaatse reikt weinig kwaliteiten aan die als uitgangspunt meegenomen kunnen worden in de ruimtelijke studie. De aanwezige beek heeft in het plangebied door alle ontwikkelingen in het verleden voornamelijk een watervoerende functie. De grootste landschappelijke kwaliteiten liggen in het aangrenzende gebied 't Körbusch. Dit coulisselandschap bestaat overwegend uit agrarische gronden met hierin verspreidliggende kleinschalige Populierenweiden, bosjes, boomgaarden of lanen en is dooraderd met beken. Zo stromen de Geleenbeek, Vloedgraaf en Rode Beek door dit gebied. De beken en het Julianakanaal vormen de belangrijkste landschappelijke dragers.



Holtum Noord I en II

2.4 Holtum Noord I en II

De bedrijventerreinen Holtum Noord I en II vertonen weinig of geen onderlinge samenhang. Een groenstructuur ontbreekt vrijwel geheel. De terreinen kenmerken zich door een laag bebouwingspercentage en veel buitenopslag. De ruimtelijke kwaliteit is beperkt. De entree van beide bedrijventerreinen verloopt vanuit noordelijke richting via de N296n en het beoogde logistieke bedrijventerrein Holtum Noord III. Idee achter het stedenbouwkundig plan voor Holtum Noord II was de benadering van de Holtum Noordweg als “ruggengraat” voor het logistieke bedrijventerrein. Gevolg hiervan is dat de gebouwen in Holtum Noord II als “ribben” op deze “ruggengraat” staan.



sfeerbeelden



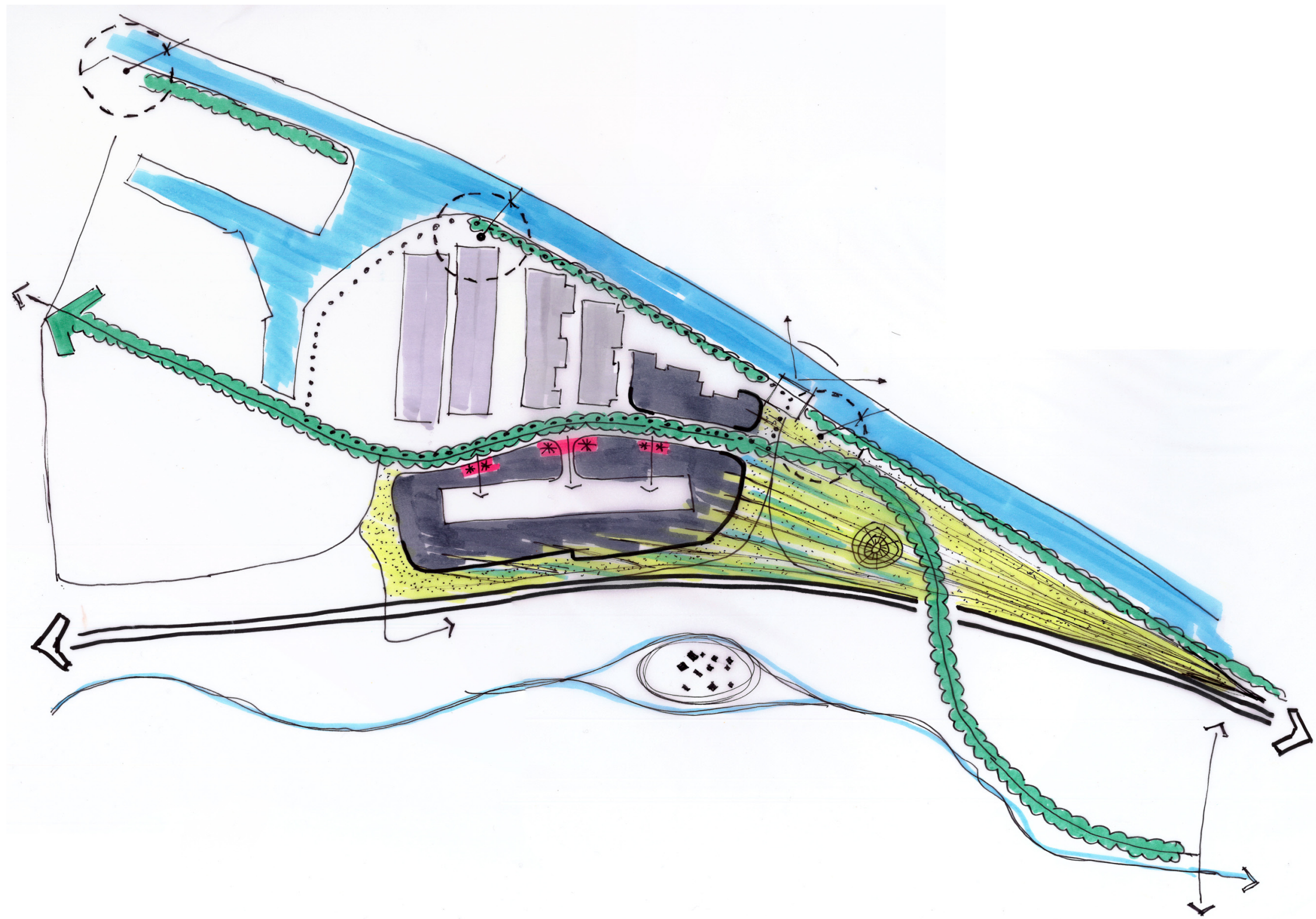
uitsnede gebiedsvisie Maas - Spoorzone

2.5 Parkway

In de integrale ontwikkelingsvisie A2-zone Maasbracht-Beek wordt de parkway aangegrepen om de route over de A2 eenduidiger te maken. Zo wordt de verbrede A2 in samenhang met haar omgeving ontworpen. De brede groenstroken aan weerszijden van de wegdelen door het landelijke gebied worden in ruimtelijk verband gebracht met de wegdelen die door stedelijk gebied lopen. De ruimtelijke invulling van de parkway wordt ingevuld door de ter plaatse voorkomende landschapselementen. In het studiegebied komen met name dijken en verhoogde weglichamen als herkenbaar stijlkenmerk voor.



3. VISIE



visie

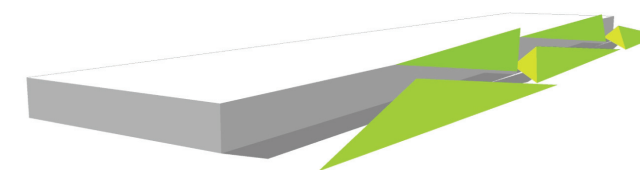
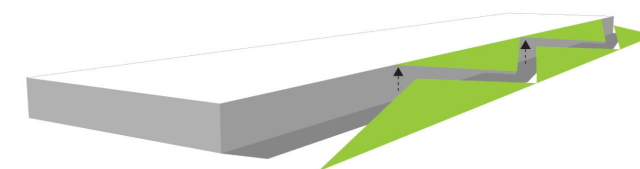
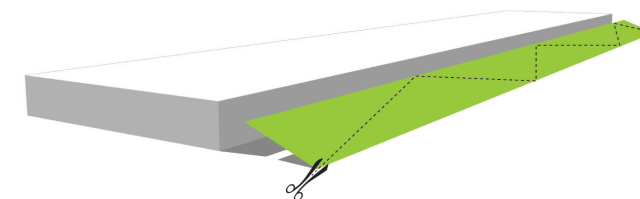
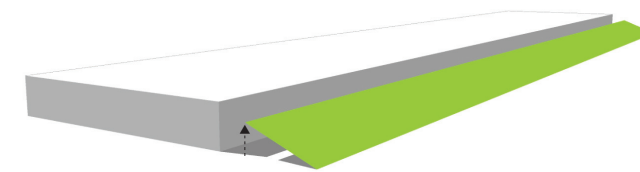
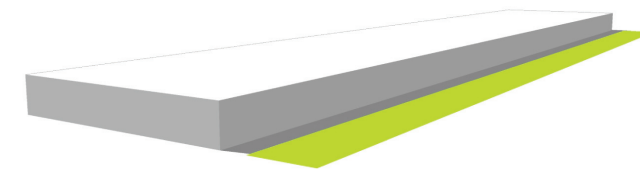
3 VISIE

De landschapsanalyse toont aan dat er in het plangebied weinig of geen landschapsecologische waarden en grote structuren aanwezig zijn. In combinatie met de solitaire ligging van het plangebied (opgeklemd tussen A2 en Julianakanaal) levert dit een verweving tussen beide zijden van de A2 te weinig ecologische, functionele of visueel-ruimtelijke meerwaarde op. Er wordt dan juist ook ingezet op het verkrijgen van een contrast tussen het coulisselandschap 't Körbusch en het nieuwe logistieke bedrijventerrein Holtum Noord III. Landschappelijkheid in de groene taille van de gemeente Echt-Susteren versus maximale bedrijvigheid en stedelijkheid in Sittard-Geleen. Juist de grootschaligheid, de dimensies en de kwaliteit van het nieuwe bedrijventerrein benadrukt het imago van het Sittard-Geleen als logistieke bedrijvenstad.

De wegverbreding van de A2 wordt begeleidt door een parkway. Deze 50 meter brede zone wordt gebruikt om een synergie te bewerkstelligen tussen gebouw(en) en omgeving en vice versa. Als ontwerpmiddel worden de in de omgeving aanwezige taluds en dijken gebruikt. Door manipulatie van deze antropogene vormen ontstaat de beoogde ruimtelijke eenheid.

Om recht te doen aan het logistieke trimodale knooppunt wordt er gekozen voor een integrale gebiedsontwikkeling. De gebiedsontwikkeling heeft niet alleen betrekking op het plangebied zelf maar strekt zich uit tot de plek waar A2 en Julianakanaal elkaar raken. In het zuidelijke plandeel wordt gestreefd naar een samenhangende gebouwenstructuur die optimaal gebruik maakt van de beschikbare ruimte en zich hier als het ware naar voegt. Door de hoge bebouwingsdichtheid in het zuidelijk plandeel, kan in het noordelijke plandeel worden volstaan met slechts een gebouw. Om de beoogde kwaliteit te bereiken is voorliggende plan integraal ontworpen. Door een integrale realisatie krijgen bebouwing, water- en groenstructuur de beoogde optimale ruimtelijke en functionele kwaliteit.

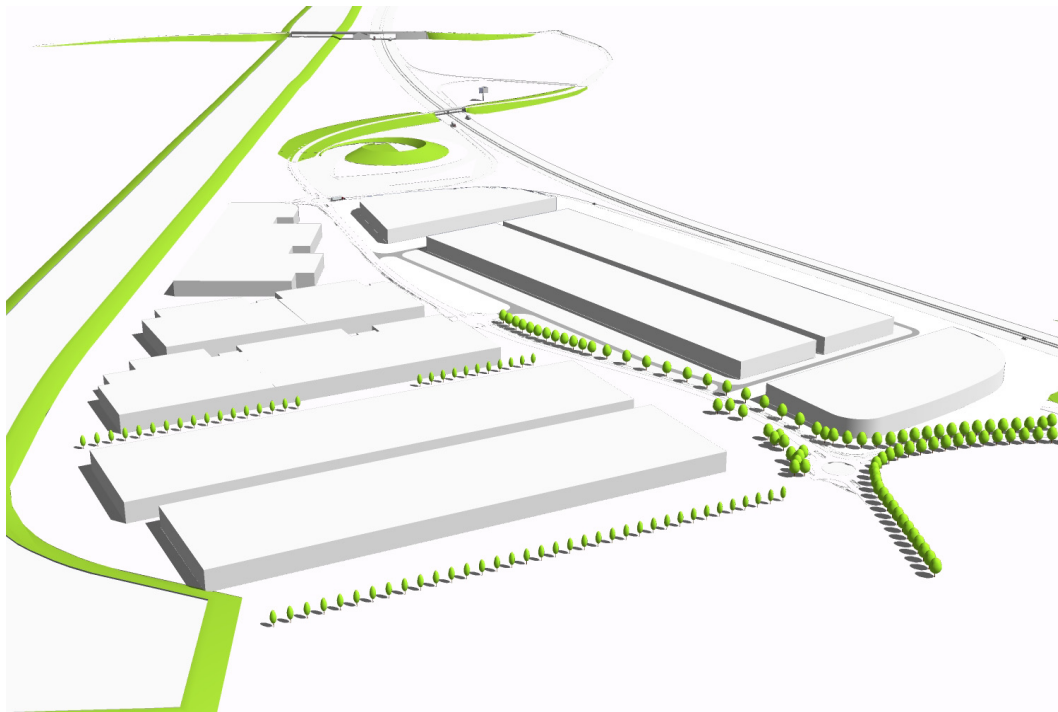
Ruimtelijk gezien wordt door deze invulling de driehoek tussen A2 en Julianakanaal niet als resthoek opgevuld maar ontstaat een heldere afronding van het bedrijventerrein. Er ontstaat een herkenbare entree van het bedrijventerrein ter hoogte van de op en afrit van de A2 in zuidelijke richting.



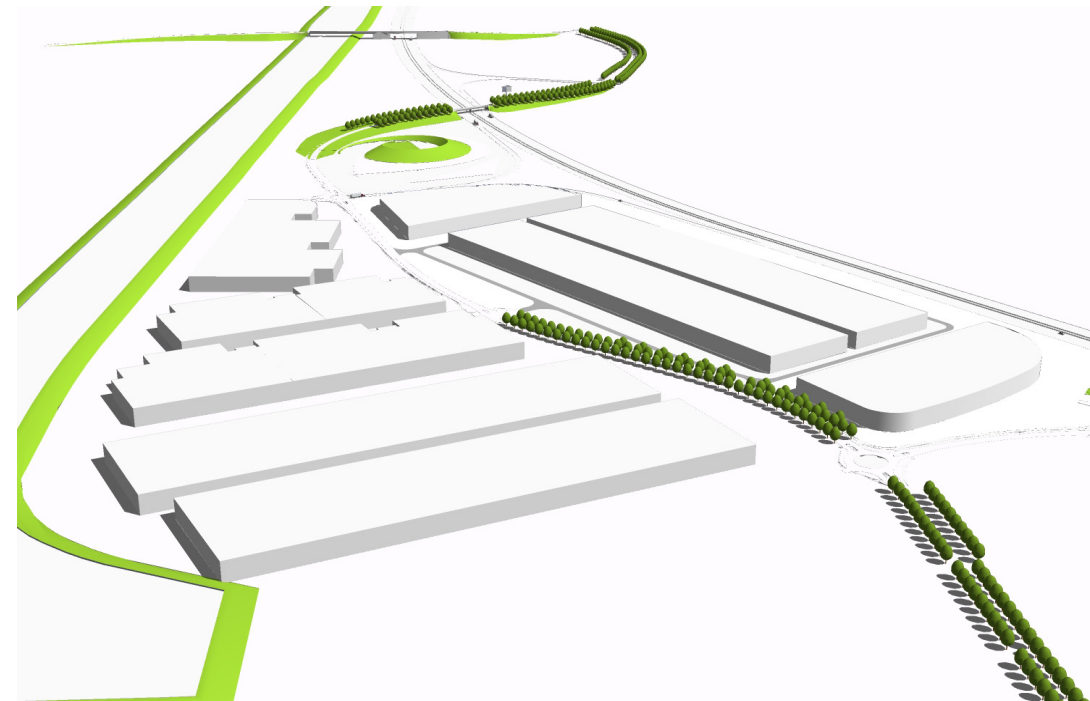
synergie



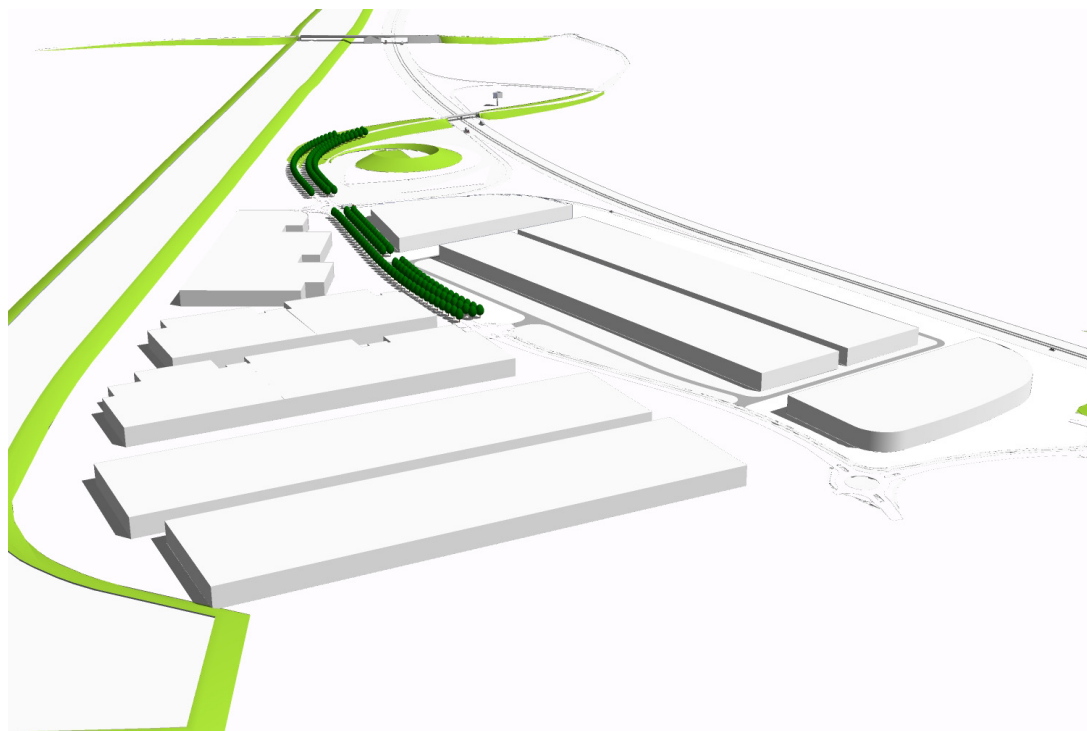
4. RUIMTELIJKE BOUWSTENEN



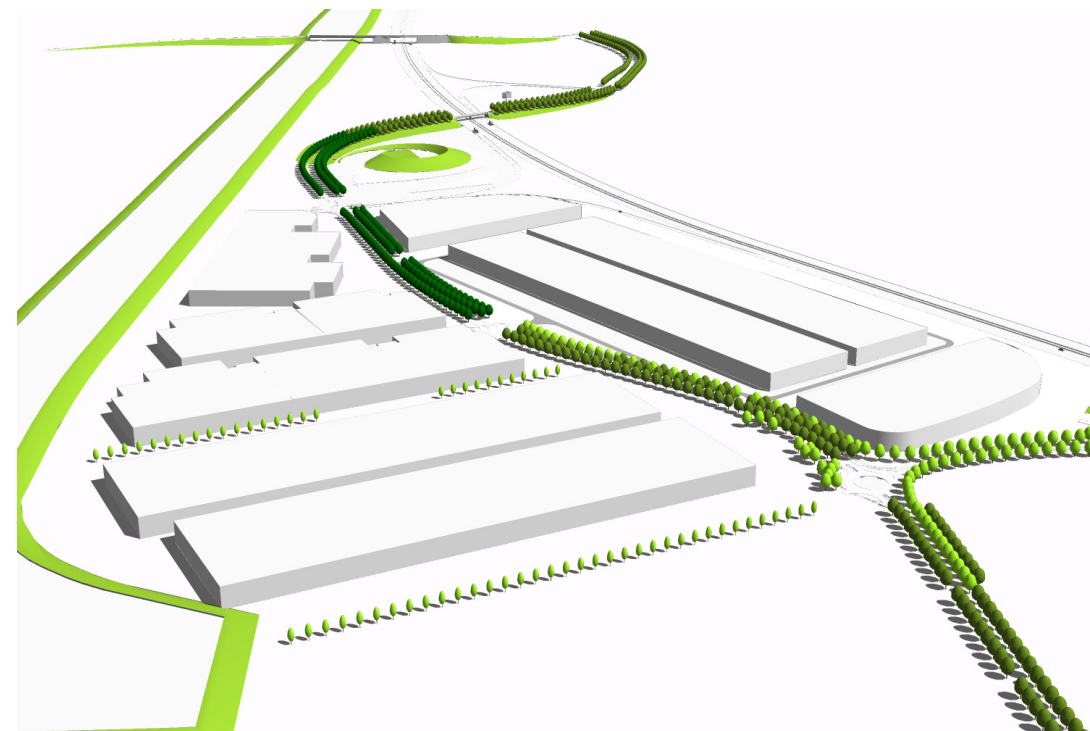
bestaande bomen



nieuwe bomen (nader onderzoek)



nieuwe bomen (definitief)



gewenste totaalbeeld

4 RUIMTELIJKE BOUWSTENEN

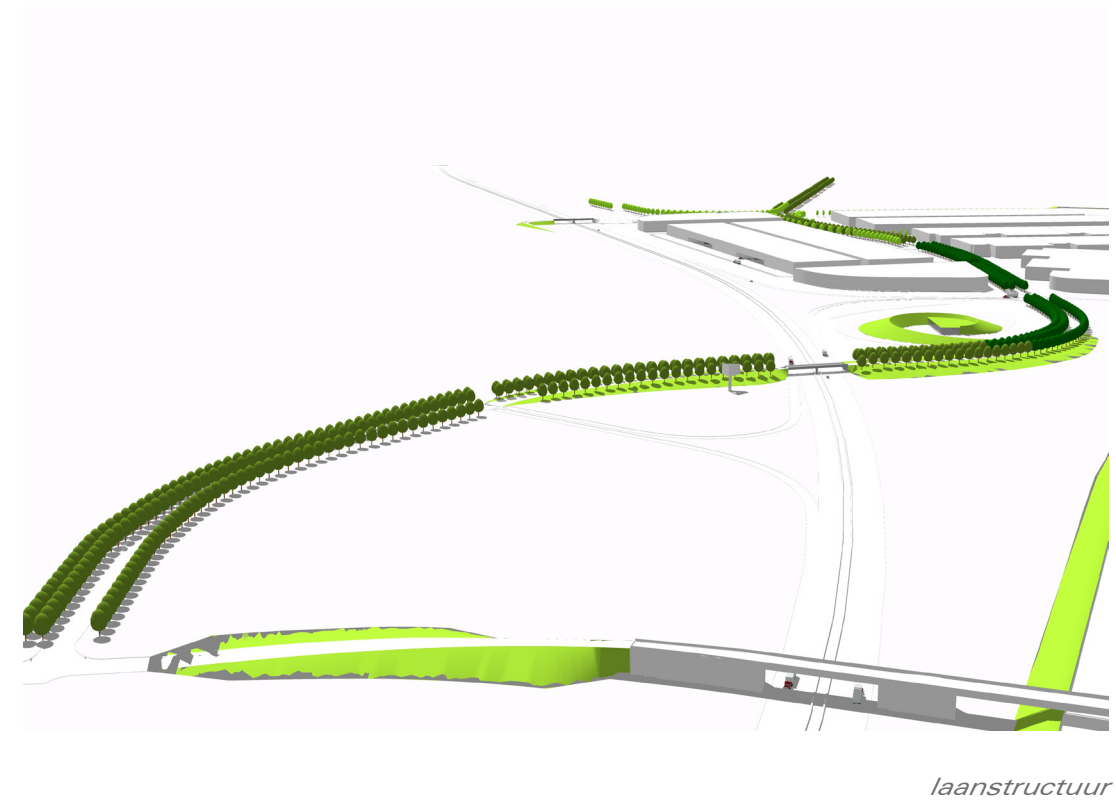
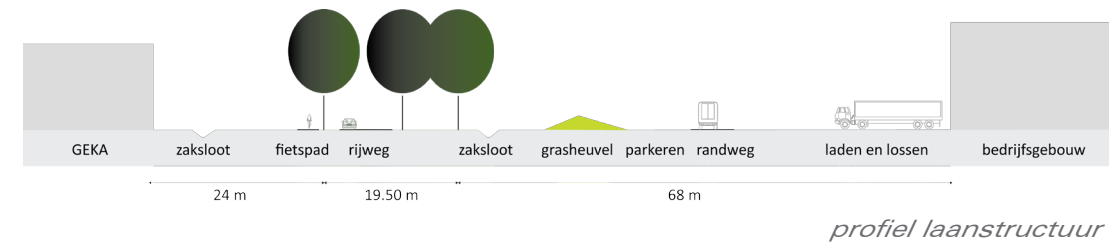
4.1 Groenstructuur

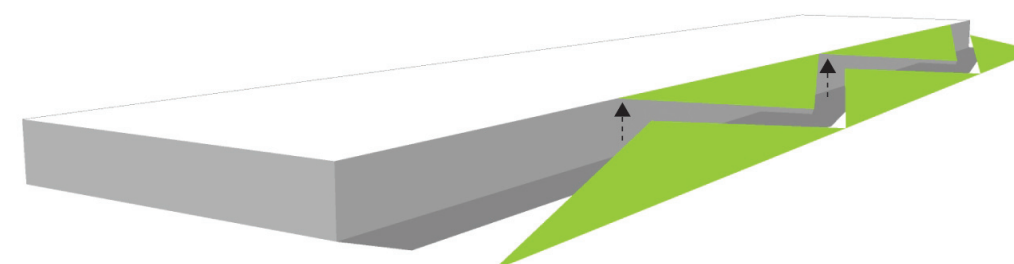
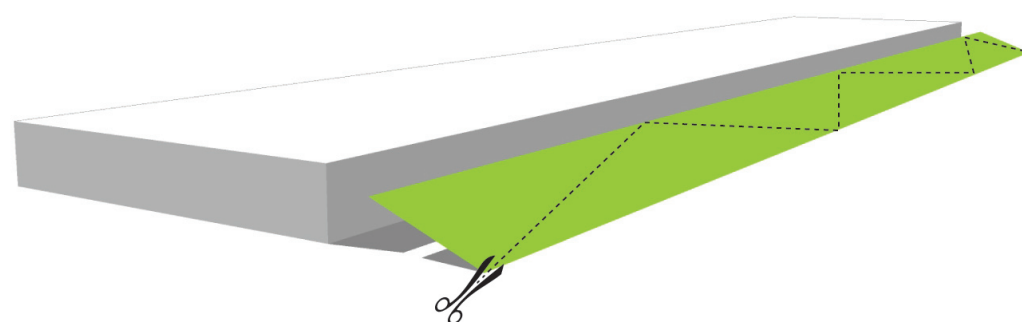
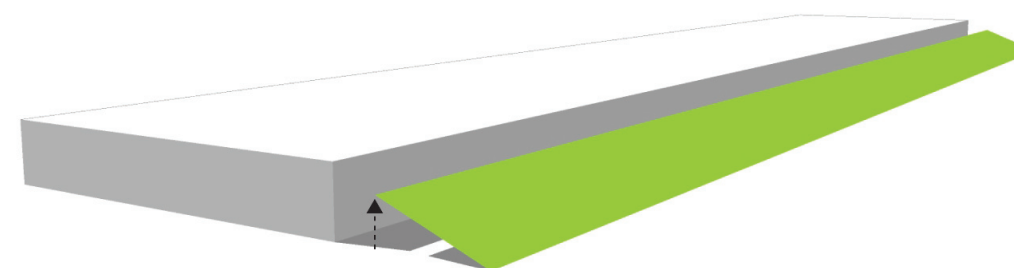
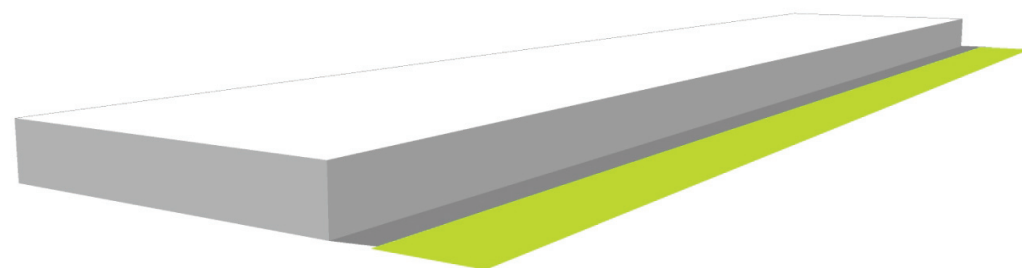
In het gekozen concept is juist het ervaren van de contrastwerking tussen stedelijkheid en landschappelijkheid belangrijk. Alleen als beiden een optimale kwaliteit hebben is het contrast goed waarneembaar. Het landschap oostelijk van de A2, bekend als 't Körbusch, wordt landschappelijk opgewaardeerd.

De Oude Geleenbeek wordt verlegd naar de oostzijde van de A2. Door herinrichting van de aanwezige beken wordt de bekenstructuur herkenbaar. De groen-blauwe dooradering van 't Körbusch draagt bij aan de landschappelijke inpassing van de gebouwen op Holtum noord III.

De maat en schaal van gebouwen op Holtum Noord III en II vragen voor een sterke interne groenstructuur. Deze interne groenstructuur is robuust en zorgt voor begeleiding van de hoofdontsluitingsweg (Holtum Noordweg (N296n)). De bomenstructuur is richtinggevend en verbindt visueel de Maaseikerweg, de op- en afritten van de A2 en de ingang van het bedrijventerrein met elkaar. Vanwege het beoogde beeld en doel worden 4 rijen grootbladige Lindes voorgesteld. Deze zorgen voor menselijke schaal in een overwegend kolosaal bebouwde omgeving. De bomenlaan wordt aangelegd tussen de Maaseikerweg en de Aldenhofweg en wordt hiermee de fysieke groene ruggengraat van de bedrijventerreinen Holtum Noord I, II en III. De bomen staan in het gras. Onder de bomen lopen de vrijliggende fietspaden en greppels voor waterretentie. De laan heeft een verkeersgeleidende functie en vormt een zeer belangrijk structurerend element. Het nieuwe tracé van de te verleggen gasleiding dient zich te voegen naar de laan. Het wordt de langste en breedste laan binnen de regio.

De wettelijk verplichte natuurcompensatie, eventuele VOR(m)- afdrachten of andere vrijkomende middelen worden ten oosten van Holtum Noord III ingezet om het coulissenlandschap op te waarderen. De middelen kunnen worden gebruikt om de kern Baakhoven en haar directe omgeving landschappelijk in te passen. Tevens kan de beoogde railverbinding richting Nieuwstadt door deze tegenprestatie worden ingepast. Deze aanpak zorgt ervoor dat het landschap en de leefbaarheid gecompenseerd worden direct grenzend aan de gepleegde ingrepen.





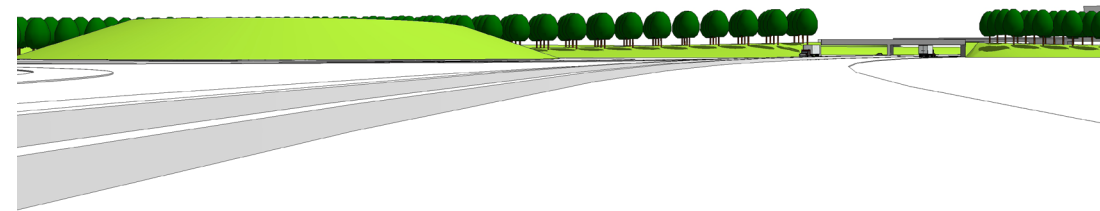
4.2 Grondlichamen

Een van de opvallendste gebiedskenmerken zijn de dijklichamen die op het bestaande maaiveld zijn aangebracht (Julianakanaal, verhoogd weglichaam N296n). De vormtaal van deze elementen wordt aangegrepen als leidend ontwerpmiddel om een optimale interactie tussen gebouw en omgeving te krijgen. De parkway, die de beoogde wegverbreding van de A2 landschappelijk begeleidt, wordt als één geheel gezien met de bedrijfslocatie. Beide ruimtes hebben elkaar nodig en versterken elkaar: synergie. Het gebouw ontstaat vanuit de inrichting van de parkway, waarbij grastaluds doorlopen tot aan de gevel en dakconstructie van het gebouw (groene “carports”). Nadere ontwerpstudie moet de juiste draaiing en hellingshoek van zowel grastaluds als groene “carports” uitwijzen. De ruimte tussen de taluds dienen voor water (laagten). In paragraaf 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

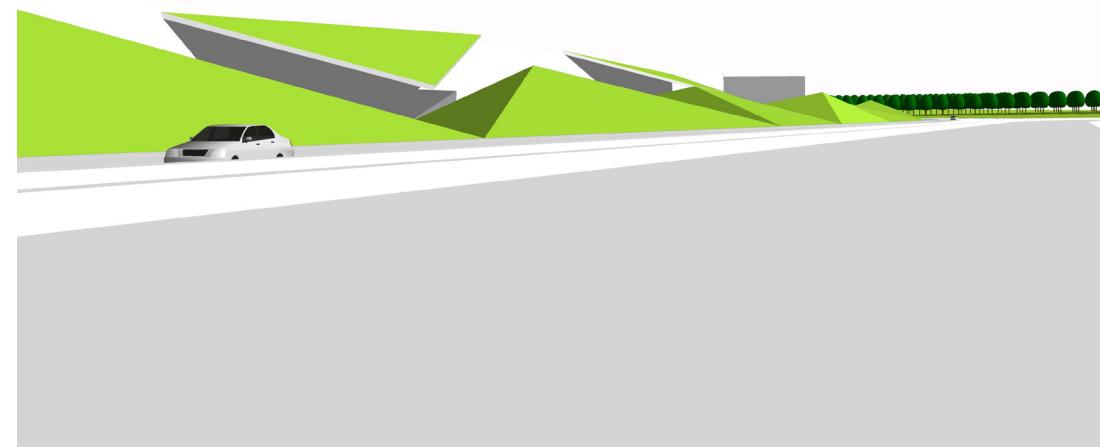
De grastaluds in de verwevingszone (parkway-gebouw) langs de A2 worden ter plaatse van de lange rechte gevel uitgevoerd als strakke geometrische grondlichamen. De kopgebouwen hebben aan de buitenkant een organische vorm. De strak vormgegeven grastaluds gaan ter plaatse van de kopgebouwen over in organische vormen. Deze organisch gevormde grondlichamen sluiten perfect aan op de gebogen infrastructuur.

De entree(s) aan de Holtum Noordweg worden geflankeerd door grastaluds. Hiermee wordt de entree geaccentueerd en kunnen parkeerplaatsen worden ingepast. Ook de rotonden zullen aan vier zijden worden voorzien van grastaluds. De grondlichamen hebben een sterke verkeersgeleidende functie, sturen de zichtlijn die eindigt op het Julianakanaal en verbinden ook GEKA fase 3 met de rest van het bedrijventerrein.

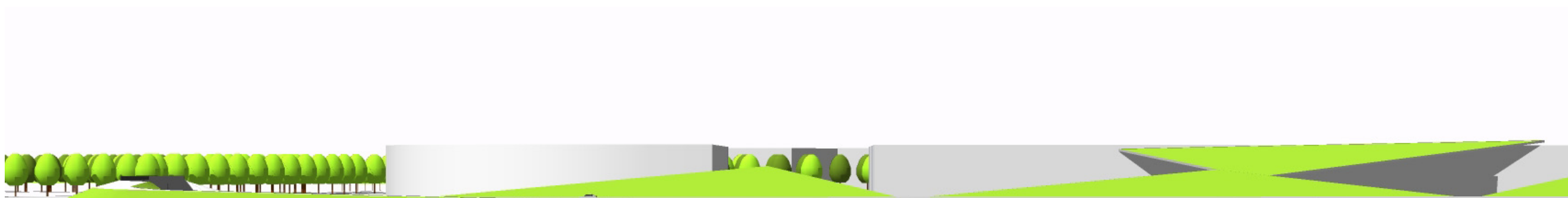
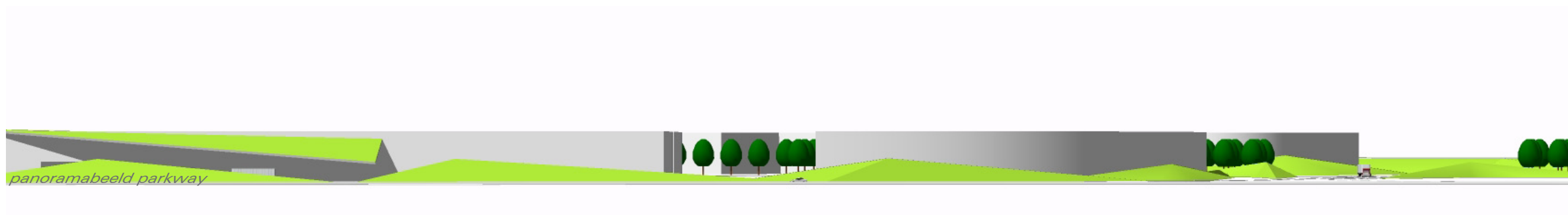
Het plangebied is als het ware “Pompeï aan de Maas”. Op vele plekken zijn archeologische waarden aanwezig van nationaal belang. Als knipoog naar deze waarden wordt in het noordelijk plandeel een aarden motte opgeworpen. Deze inscenering ligt op een plek waar juist geen archeologische waarden aanwezig zijn. In de motte wordt een utilitair gebouw ondergebracht. Alleen de motte heeft een ronde vorm en zet zich hierdoor bewust af van alle andere vormen in het plangebied. De motte heeft een hoogte van 10 m. boven maaiveld en reikt hierdoor boven het verhoogde weglichaam van de Holtum Noordweg en dijk van het Julianakanaal uit. Het representatieve deel van het gebouw is alleen zichtbaar vanuit het binnenterrein van de motte (-vorm). Eventuele buitenopslag vindt overdekt plaats. Zowel het gebouw dat uit de motte komt als ook de overkappingen ter plaatse van de buitenopslag worden uitgevoerd als grasdak.

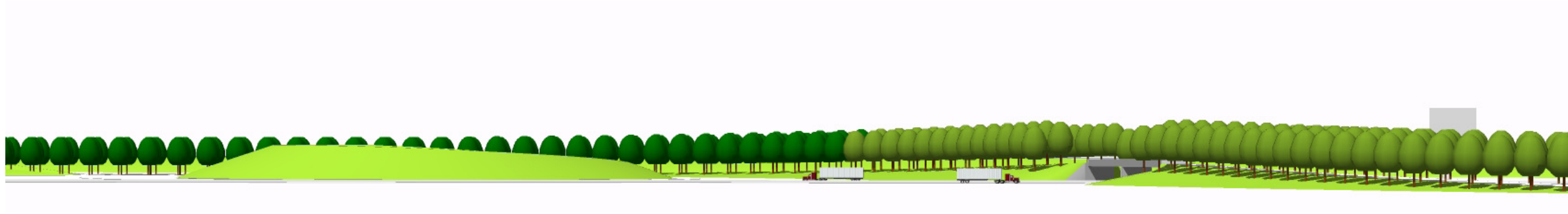


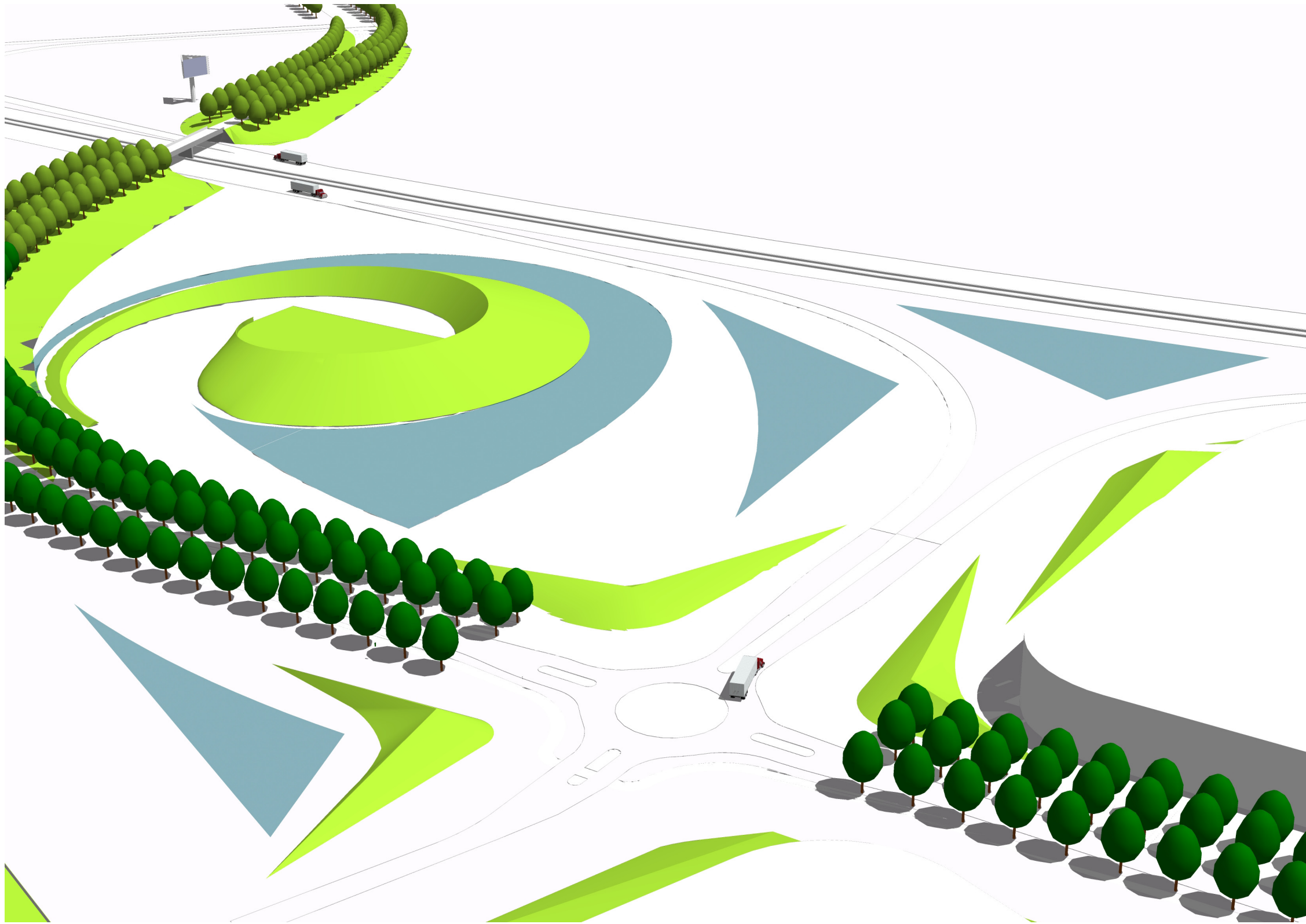
motte vanaf A2



zicht vanaf A2







waterstructuur

4.3 Waterstructuur

Om het beoogde grootschalige gebouw fysiek te kunnen realiseren en omdat de Oude Geleenbeek in dit gebied geen grote ecologische waarde heeft, wordt de Oude Geleenbeek uit het plangebied verplaatst. Door de verbreding van de A2 komt ook de Geleenbeek oostelijk langs de A2 in de verdrukking. Waarschijnlijk zal Waterschap Roer en Overmaas aangeven dat ook dit beektracé verlegd moet worden. Er wordt een compleet nieuw beektracé ten oosten van de A2 aangelegd; de Nieuwe Geleenbeek. Onderzoek moet uitwijzen of de Nieuwe Geleenbeek rondom de kern Baakhoven kan worden aangelegd. Hierdoor komt Baakhoven als eiland omringd door de Nieuwe Geleenbeek te liggen en zal bereikbaar zijn via bruggen. Onderzoek moet uitwijzen of de structuur van huisweiden met boomgaarden of andere passende kleinschalige landschapselementen verdicht kan worden. Door deze landschapsontwikkeling wordt de naam Baak-Hoven heel letterlijk genomen. Nader tracé-onderzoek zal moeten uitwijzen hoe en waar de Geleenbeek tussen de Holtummerweg en Maaseikerveg gaat stromen.

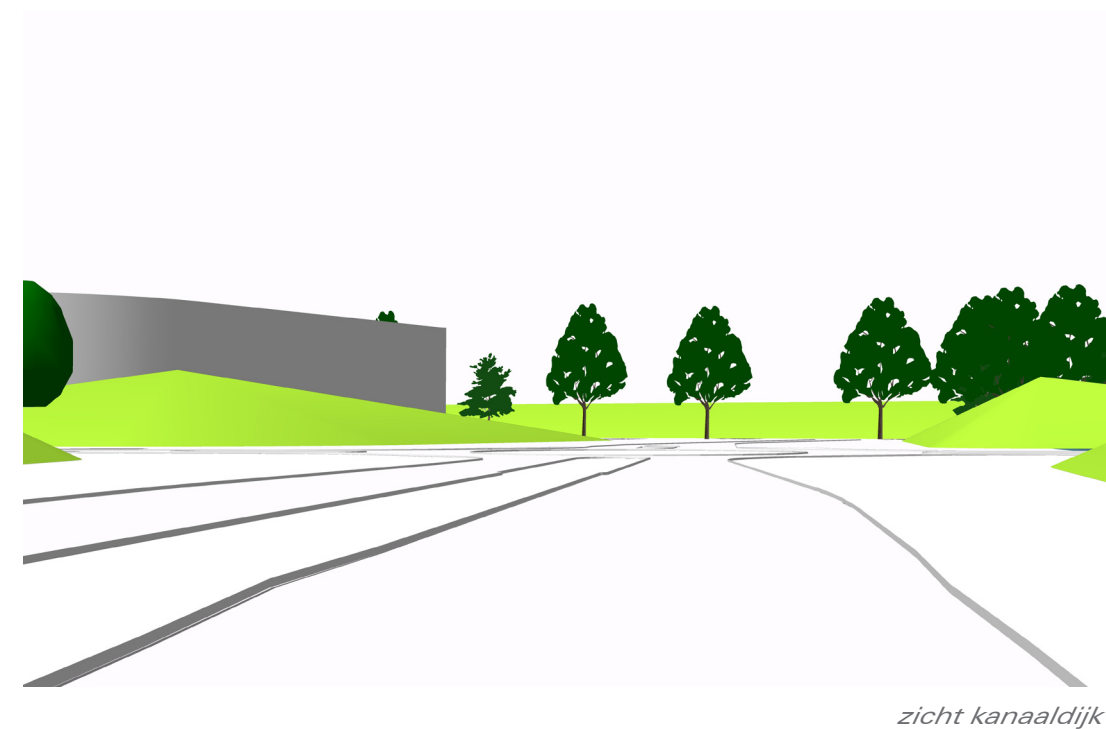
Vanwege het hoge bebouwingspercentage en de grote oppervlakte verhardingen zal er veel hemelwater moeten worden opgevangen, vastgehouden en geïnfiltreerd of afgevoerd. Hiervoor wordt een waterstructuur ontworpen die bestaat uit plekken waar waterretentie plaatsvindt. Deze watervlekken worden op die plekken gepositioneerd waar ze het ontwerp van de parkway ondersteunen. Ook de waterpartijen hebben ter plaatse van de rechthoekige gebouwen een strakke geometrische vorm en lopen ter plaatse van organisch gevormde gebouwen over in gebogen vormen. Langs de Holtum Noordweg zullen de waterpartijen een rechtlijnige vorm aannemen en bestaan uit grachten of brede greppels. Het water onderstreept, samen met de laan(bomen), het doorgaande karakter van de gebiedsontsluitingsweg N296n.

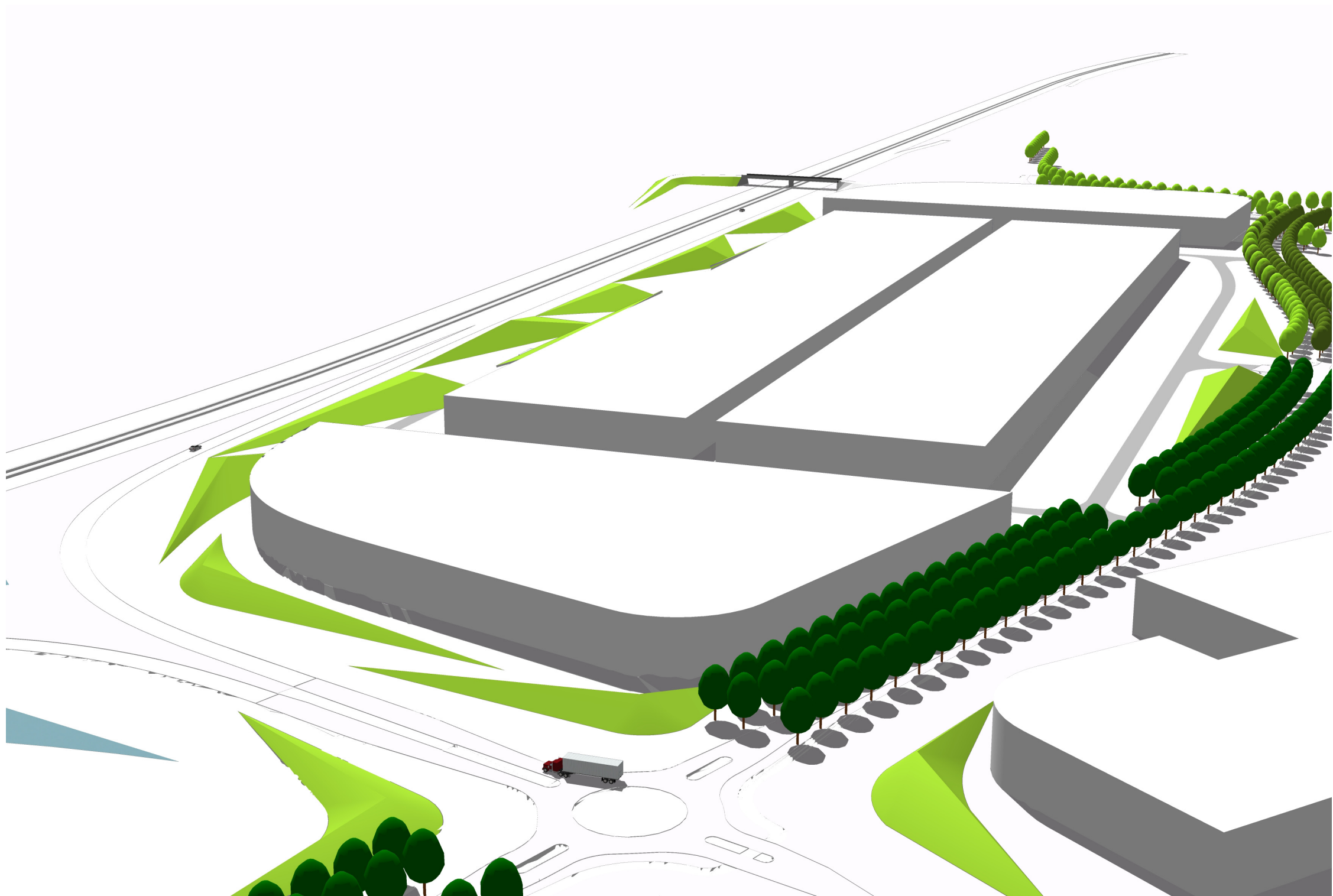
In plandeel B zullen enkele grotere waterpartijen worden gemaakt die zorgen voor samenhang met gebieden tussen de toe- en afrit en het voorgebied van de noordelijke kopgevel. Veel water in dit gebied benadrukt de functie van het gebouw in dit plandeel.

Ter plaatse van Holtum Noord III is het Julianakanaal volledig beplant met bos(plantsoen). Het dijklichaam als zodanig is niet herkenbaar. Ter hoogte van de noordelijke rotonde wordt een deel van de beplanting weggehaald zodat het Julianakanaal ervaarbaar wordt. Omdat fase 3 van GEKA wordt ingekort ontstaat er ook een gepaste afstand tot de weg. Door het zicht te laten eindigen op de dijk (met daarachter water) wordt een link gelegd met de barge terminal Born. Een trap beëindigt de weg en zorgt voor een fysieke mogelijkheid om bovenop de dijk te komen. Werknemers of recreanten kunnen een rondje langs en over het bedrijventerrein maken.

De Oude Geleenbeek zorgt nu voor de afwatering van heel Holtum Noord. Als deze waterloop wordt gedempt moeten de duikers onder de A2 echter wel behouden blijven. De noordelijke duiker wordt gebruikt als overstortvoorziening richting de Nieuwe Geleenbeek. Op de zuidelijke duiker worden de Reijdtsgraaf en Oude Reijdtsgraaf aangesloten, deze stromen uiteindelijk in de Nieuwe Geleenbeek (zie tekening op blz. 12).

Het water wordt soms gebruikt om de ruimtelijkheid te benadrukken, soms als representatief middel en soms functioneel als bluswatervoorziening of retentiebekken. Een combinatie hiervan is ook vaak aan de orde. Nader moet uitwijzen op welke locatie welk soort “water” moet/kan komen.





bebouwing

4.4 Bebouwing

Het nieuwe bedrijventerrein Holtum Noord III krijgt een grote ruimtelijke kwaliteit, uitstraling en daarnaast ook goede randvoorwaarden voor logistieke activiteiten. Het toekomstige bedrijventerrein Holtum Noord III luidt het begin/einde in van het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen en brengt het imago van Sittard-Geleen als bedrijvenstad naar een nog hoger niveau. Holtum Noord III krijgt een bijzondere identiteit zodat ook toekomstige ondernemers zich hiermee willen profileren.

Er wordt een samenhangend gebouw gecreëerd dat langs de A2 een ca. 800 m lange representatieve gevel krijgt. Twee langgerekte gebouwen liggen met de rug naar elkaar toe en zijn als het ware opgespannen tussen twee kopgebouwen. Vanwege de brandveiligheid wordt een onderlinge afstand van 10 m. gehanteerd. De mogelijkheid om beide gebouwen fysiek met elkaar te verbinden blijft aanwezig. Zo kunnen twee gebouwen met een individuele diepte van 85 m. uitgroeien tot een gebouw met een diepte/breedte van 180 m.

De kopse gebouwen hebben richting het publieke domein gevelwanden met een organische vorm. Deze organische vorm voegt zich naar de omgeving waarin zij staan. Het noordelijke kopgebouw vormt samen met het gebouw van GEKA fase 3 de poort naar het bedrijventerrein.

Aan de zijde van de A2 worden op een zeer terughoudende wijze logistieke activiteiten toegestaan. In de gevelwand, parallel langs de A2, komen op maximaal twee plekken inpandige dockshelters. Het laden en lossen gebeurt hier inpandig. De organisch gevormde gevelwanden van de kopgebouwen hebben alleen dockshelters aan de zijde waar ze grenzen aan de kopse kant van de twee langgerekte gebouwen. De intern gerichte gevelwanden van de kopgebouwen en de lange gevel aan de zijde van de Holtum Noordweg kunnen optimaal worden gebruikt voor het projecteren van dockshelters.

De gebouwen worden ontsloten door een ringweg die ingepast wordt in de omgeving. Het gehele ontwerp van gebouw en omgeving vormt een samenspel en zorgt voor een eenheid. De grondlichamen zijn visueel/esthetisch de gevels van het gebouw, net zo in omgekeerde vorm zijn de groene grazige "carports" de taluds in de parkway, dus ontstaat een synergie in optima forma.

Door het creëren van een zeer hoge dichtheid in plandeel A kan worden volstaan met de bouw van één klein, utilitair gebouw in plandeel B. Voor de rest blijft plandeel B vrij van bebouwing. Door het onbebouwd laten van het gebied is vrij zicht mogelijk op de hoogwaardige kwaliteit die de kopgebouwen hebben.

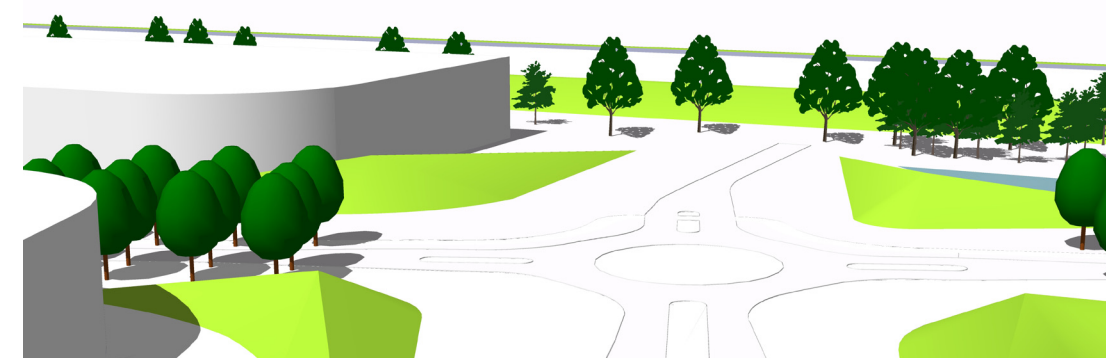
Het hele noordelijke gelegen gebied fungeert als representatieve voortuin voor Holtum Noord III.

In plandeel B wordt een grotendeels ondergronds gebouw geprojecteerd. Hierin vindt opslag plaats voor materieel ten behoeve van calamiteitenbestrijding. Het deel van het gebouw dat (aan de binnenzijde) uit de motte steekt krijgt een hoogwaardige uitstraling. Eventuele buitenactiviteiten vinden of overdekt plaats. Alle activiteiten vinden plaats binnen de opgeworpen grasheuvel (motte) en zijn dus niet waarneembaar vanuit de buitenkant. Het gebied is ontsloten vanaf de Holtum Noordweg. De toerit loopt tot aan voorzijde van het gebouw en de parkeervoorziening. De calamiteitenopslag vindt plaats op een plein van gras(tegels)

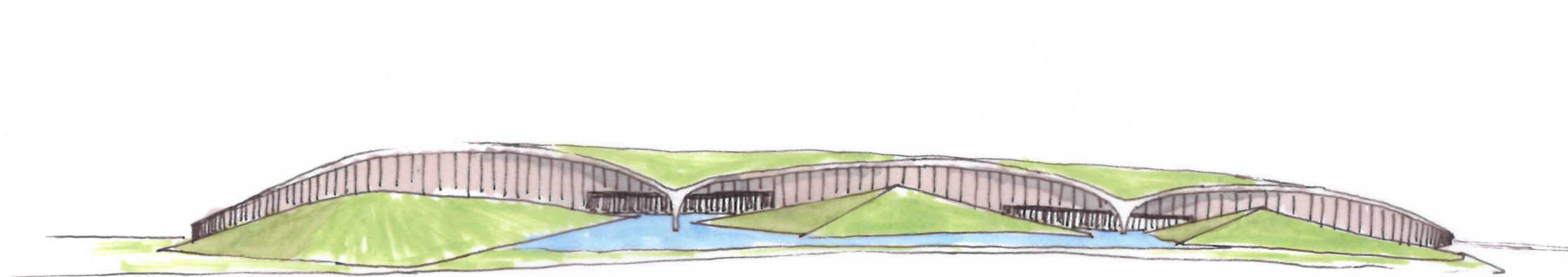
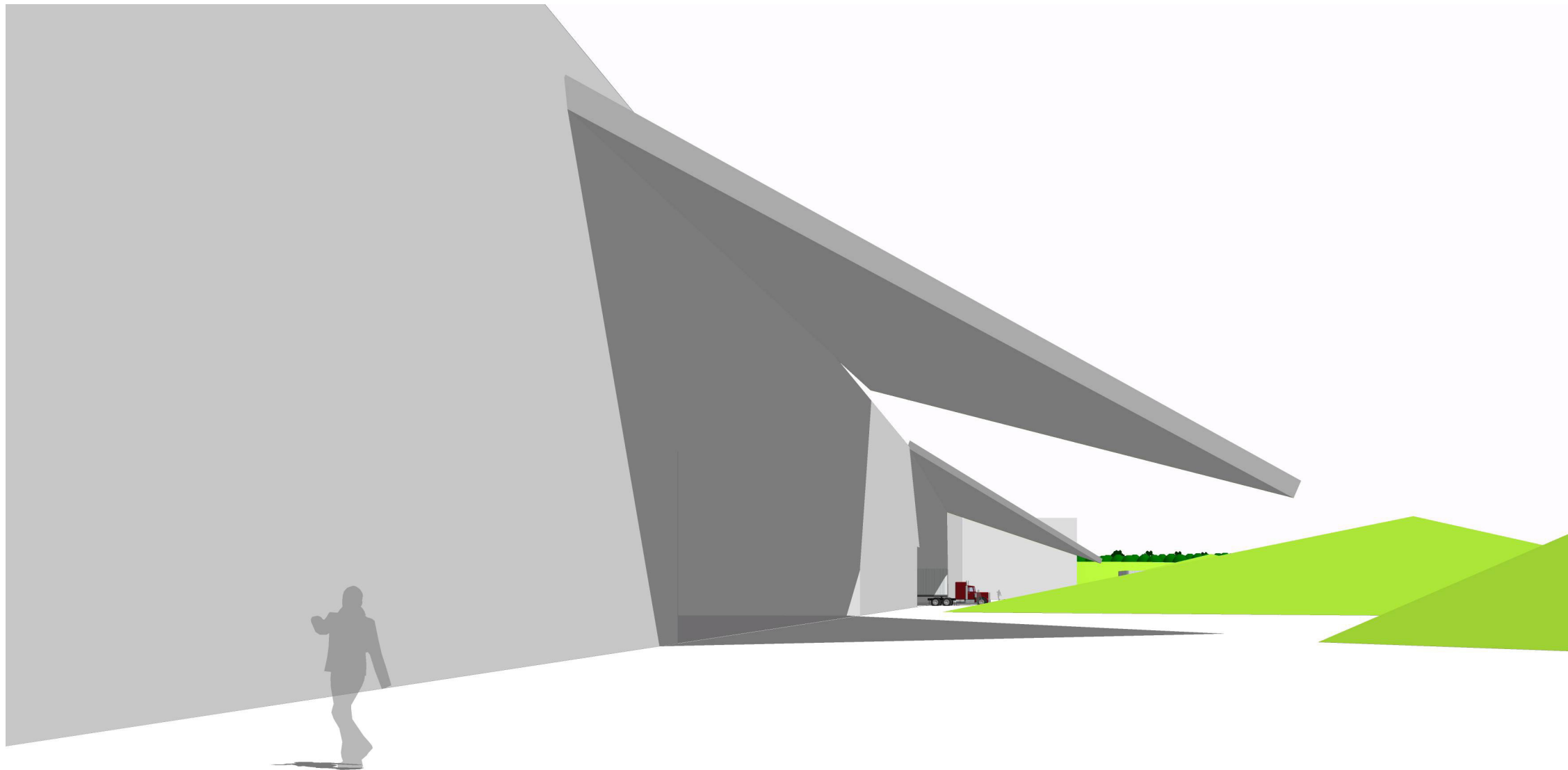
Het gebouw van het bedrijf GEKA (3^e fase) wordt ingekort en de zijkant van het gebouw sluit aan op de organische vorm van het grote verzamelgebouw. Door het inkorten van het gebouw ontstaat er meer ruimte tussen weg en gebouw en ontstaat vrij zicht op de dijk van het Julianakanaal (associatie met water).



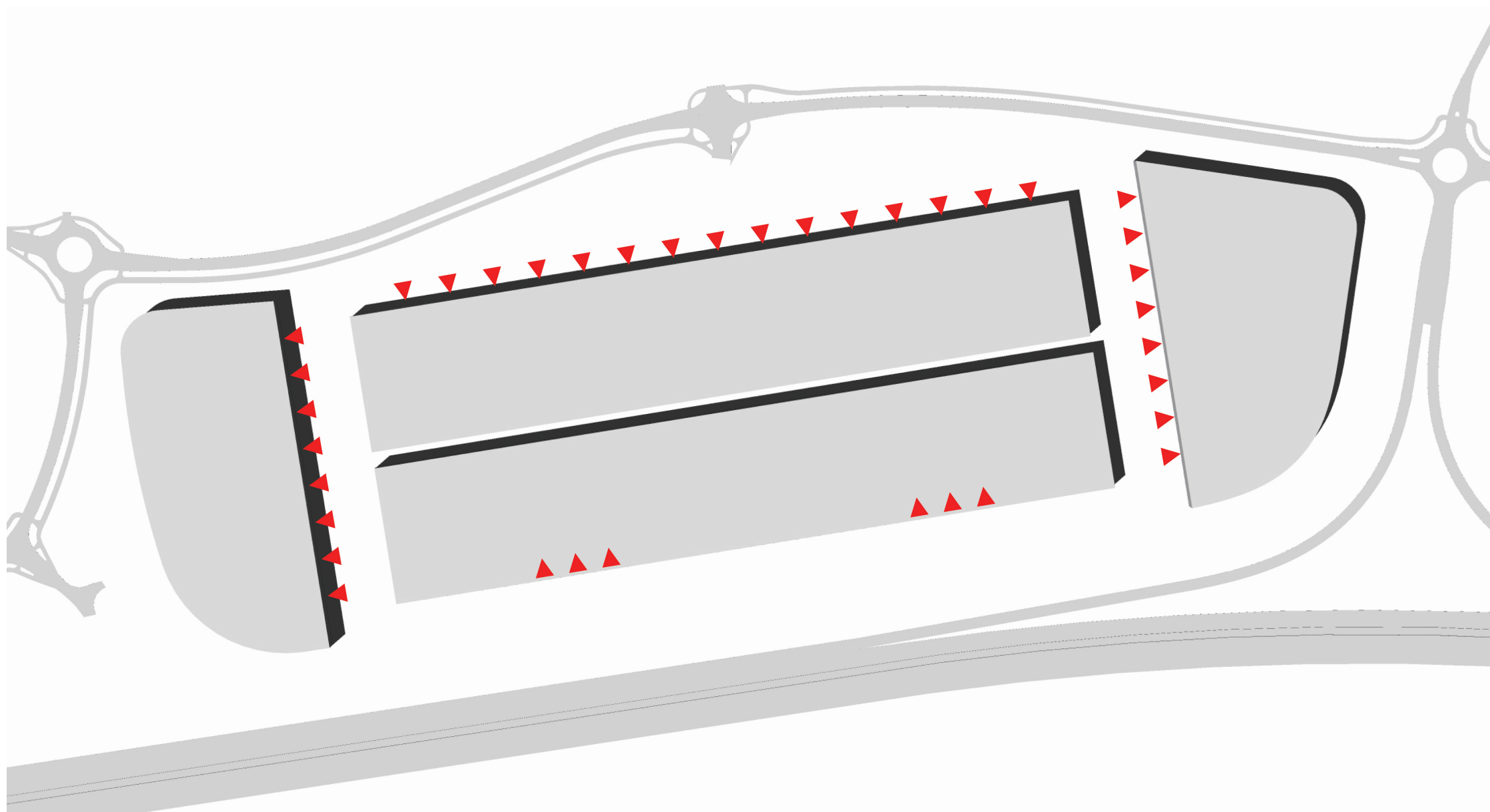
afronding GEKA 3 zoals in de bestaande plannen



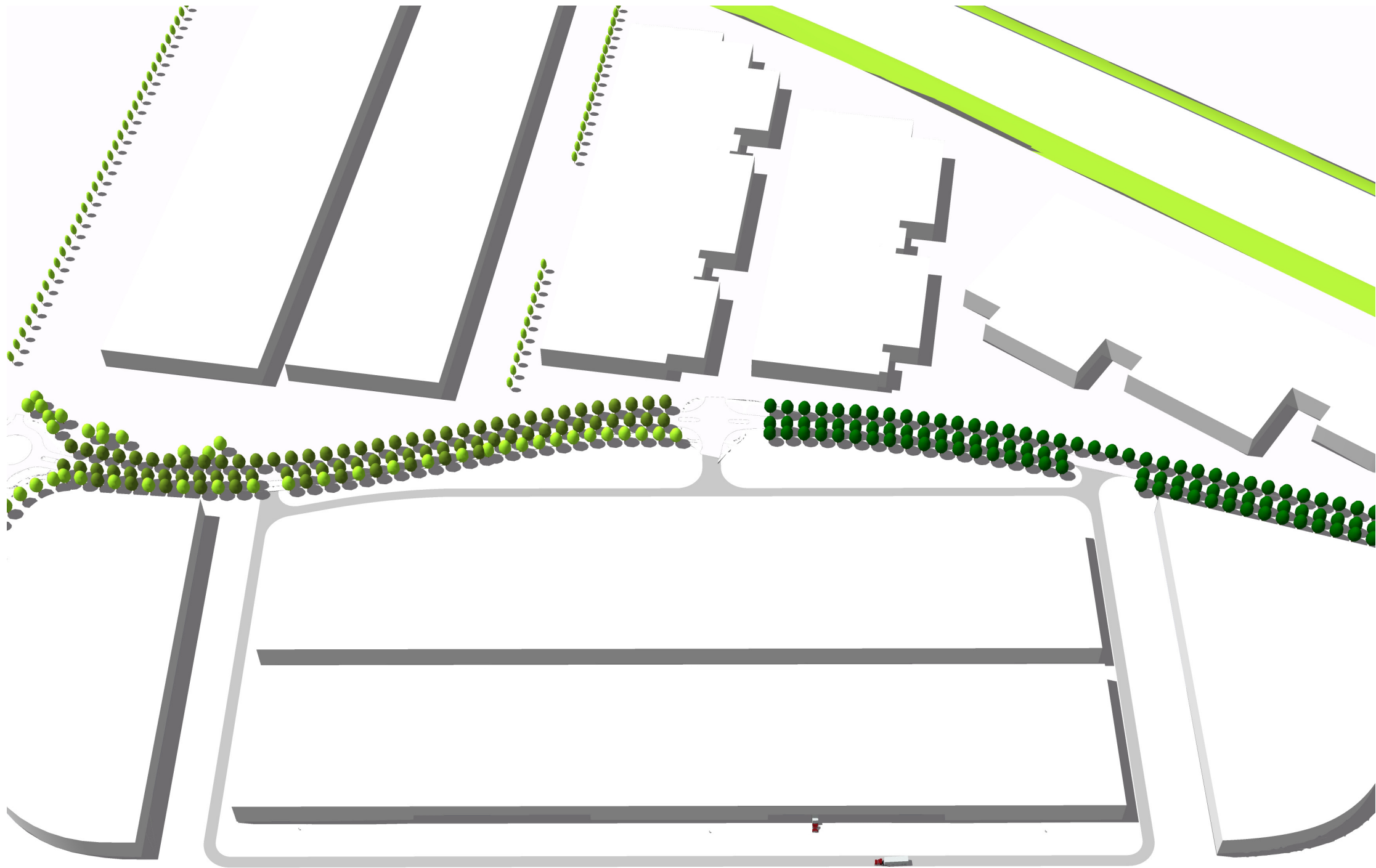
voorstel afronding GEKA 3, nieuwe plan Holtum Noord III



impressie architectuur



mogelijke positie dockshelters



ringweg

4.5 Verkeersstructuur

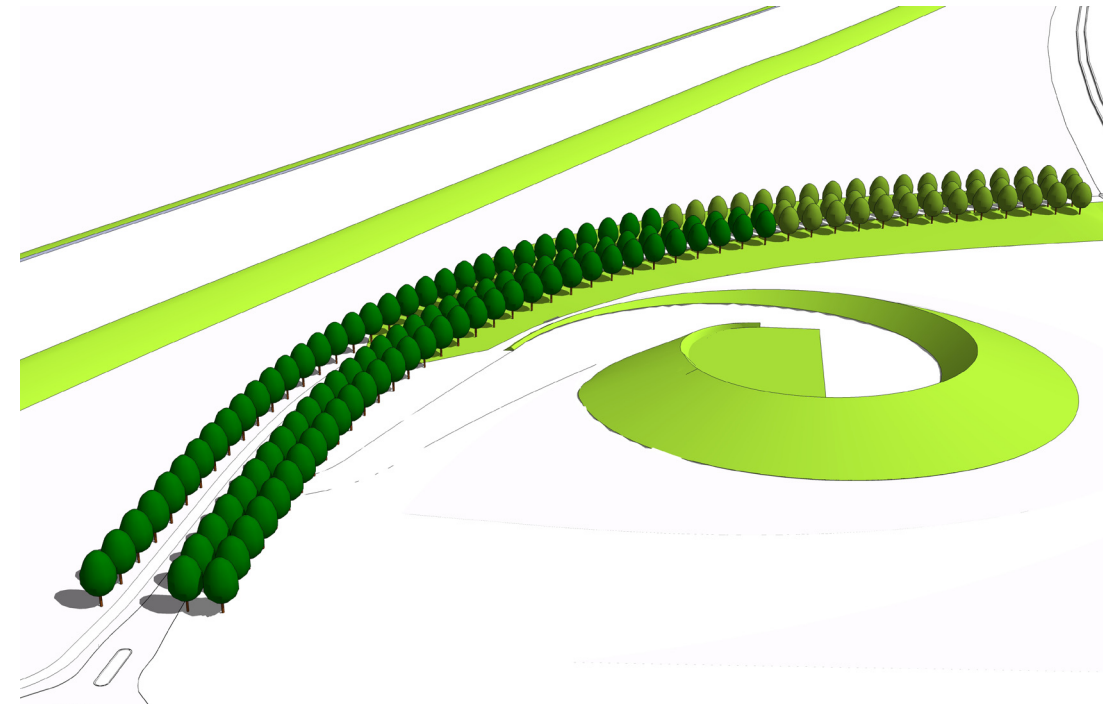
Het trimodale bedrijventerrein ligt logistiek gezien optimaal gepositioneerd. De ligging tussen het Julianakanaal, de nabijheid van A76 en A73 evenals een luchthaven in Beek zorgen ervoor dat dit bedrijventerrein vooral geschikt is voor logistieke activiteiten. De behoefte voor en vraag naar Holtum Noord III onderstreept de prima ligging. De inbound zal voornamelijk plaatsvinden via de barge terminal Born, de A2 is de (intern)nationale hoofdontsluiting voor het wegverkeer.

De Verloren van Themaatweg en Holtum Noordweg vormen de interne ontsluitingswegen van de bedrijventerreinen Holtum Noord I, II en III. Zodra het OLS (ongehinderd logistiek systeem) wordt gerealiseerd kan het afgesloten wegvak ter hoogte van de barge terminal weer worden geopend voor doorgaand verkeer. Op dé interne hoofdontsluitingsweg dient de verkeersafwikkeling plaats te vinden. Een dergelijke belangrijke weg dient een breed wegprofiel te hebben, daarom wordt de hoofdontsluiting begeleid door een ferme laan die bestaat uit vier rijen bomen. Het wegprofiel in Holtum Noord III wordt hierdoor minstens 40 m breed.

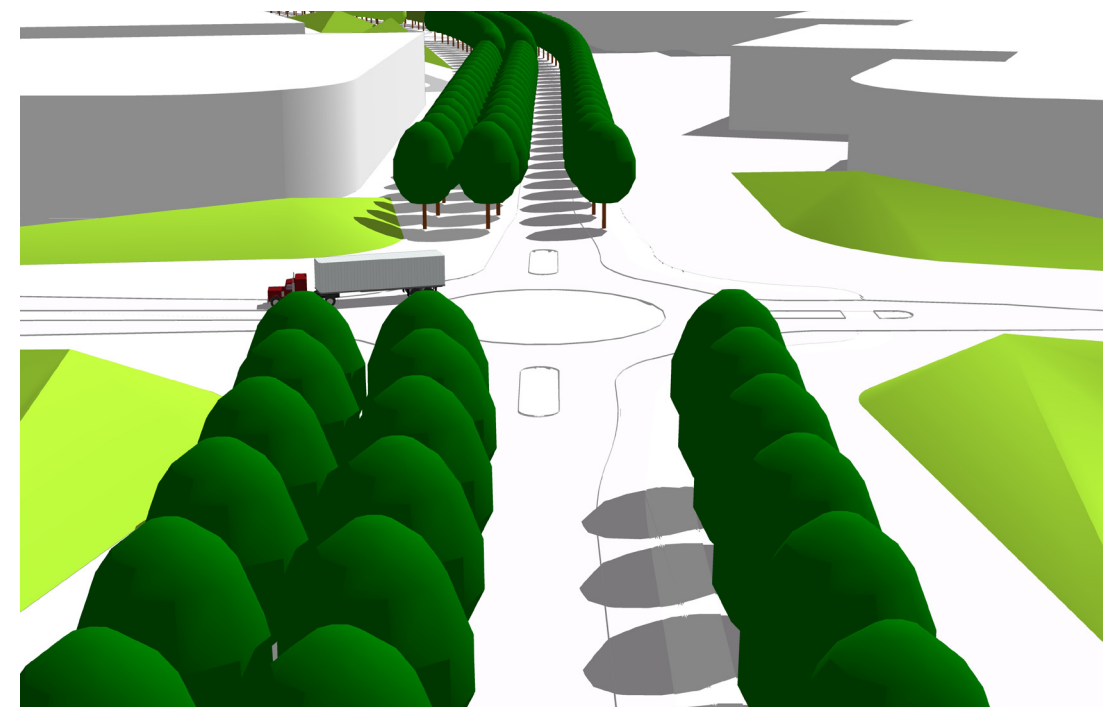
Voor een optimale logistieke functionaliteit wordt een ringweg aangelegd. Deze weg met een breedte van 6 m. wordt rondom de rechthoekige bedrijfsgebouwen gelegd. De achterzijde van de kopgebouwen sluiten aan op deze ringweg. Daar waar de ringweg langs de A2 loopt snijdt deze op een aantal plekken door de verhoogde grondlichamen en wordt hierdoor ook onderdeel van het samenspel tussen gebouw en omgeving.

In de logistieke branche is er grote behoefte aan voldoende manoeuvreer-, parkeer-, laad- en losruimte. Deze activiteiten worden alleen uitgevoerd op eigen terrein. Vanwege de collectiviteit van de infrastructuur kunnen alle bedrijven gebruik maken van ringweg en parkeerplaatsen. Door het maken van goede afspraken kunnen verschillen in piekbelastingen op elkaars terrein worden opgevangen. Er vindt geen (tijdelijke) buitenopslag plaats. Parkeerplaatsen worden groen ingepast. Verhoogde grastaluds krijgen hierbij de voorkeur.

Het half-ondergrondse gebouw in de motte wordt ontsloten vanaf de Holtum Noordweg. Vanaf deze weg loopt een toerit parallel langs de onderkant van het verhoogd aangelegde weglichaam van de Holtum Noordweg en eindigt in het hart van de motte. Het terrein dat tijdens calamiteiten nodig is voor het tijdelijk uitstallen van materieel zal plaatsvinden op een verharding van grastegels.

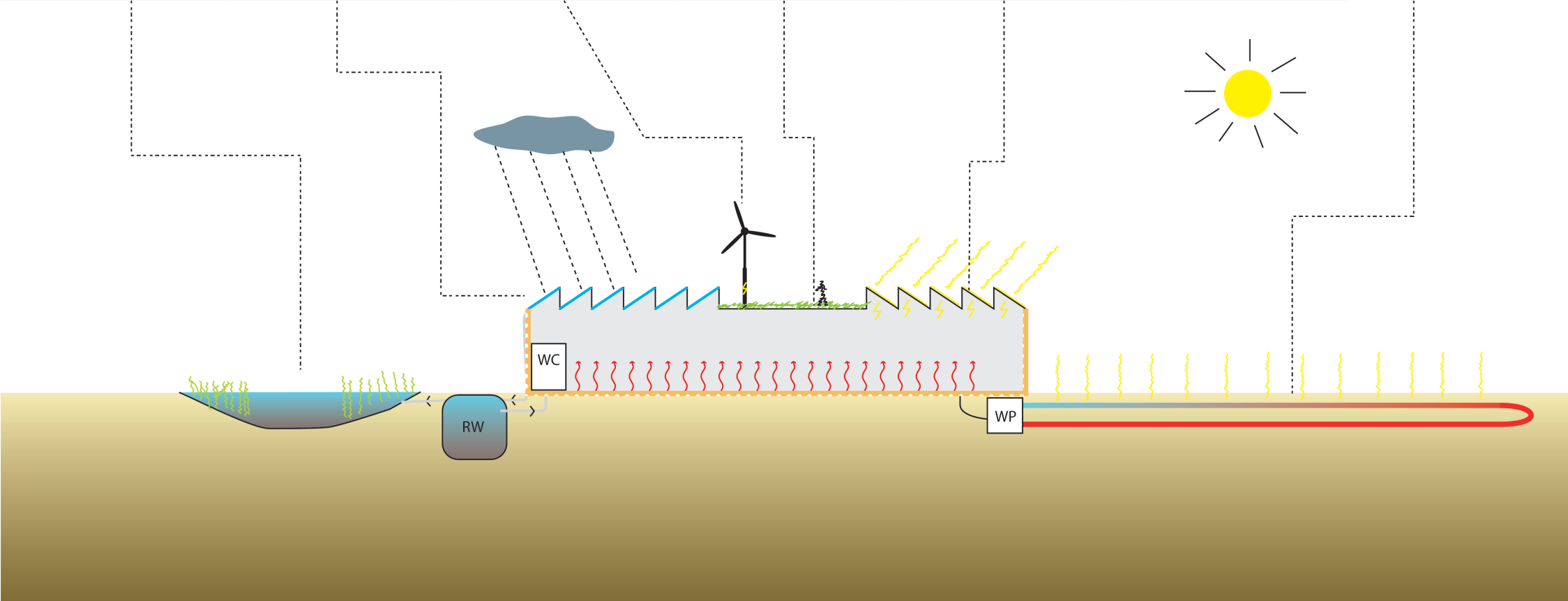


toegang motte



rotonde

Het regenwater wordt opgevangen in een ondergrondse opslagtank. Vanuit de tank kan het water benut worden voor het toilet. Een overschot aan regenwater wordt gesuppleerd in de groen-blauwe zone van de parkway.	Het dak bestaat gedeeltelijk uit glazen panelen die gericht zijn op het noorden. Hierdoor treedt wel daglicht binnen maar geen warmte. Een daglicht afhankelijke regeling zorgt voor een constante verlichtingsniveau. Uit onderzoek is gebleken dat dit tot minder ziekteverzuim leidt. Deze voorzieningen dragen bij aan een aanzienlijke energiebesparing	Een of meerdere windturbines zorgen voor een gedeelte van de elektriciteitsvoorziening.	Het dak bestaat uit een gras of sedumdak dat door het personeel gebruikt kan worden als prettige groen verblijfsplaats tijdens bijv. pauzes. Als het regent houdt de begroeiing de neerslag vast zodat piekafvoeren worden verminderd. Daarnaast draagt de begroeiing bij aan een prettig binnenklimaat door de bufferende werking van koude en warmte.	Op het dak zijn een groot aantal fotovoltaïsche zonnepanelen die elektriciteit opwekken. Daarnaast zijn er enkele zonnecollectoren aanwezig die de kantine/ wasruimte van warm water kunnen voorzien.	De wanden, vloer en dak zijn 30 cm dik geïsoleerd waardoor de warmte of koelte zo lang mogelijk binnen wordt vastgehouden. Dit draagt bij aan een prettig en constant binnenklimaat. De wanden zijn afgewerkt met een natuurlijk materiaal bijvoorbeeld hout.	Zonnecollectoren onder de verharding verzorgen een grote warmte-koude buffer die in de winter voor verwarming zorgt en in de zomer voor verkoeling. Op de werkplek resulteert dit in een constante temperatuur die het ziekteverzuim verlaagd en het comfort op de werkplek verhoogd.
---	--	---	---	---	---	---



dubo-principe bedrijventerrein

4.6 Duurzaamheid

Naast logistieke bedrijvigheid en ruimtelijke kwaliteit wordt ook ruime aandacht besteed aan het toepassen van diverse duurzaamheidsprincipes. Zowel in de vorm van zuinig en efficiënt ruimtegebruik maar ook met betrekking tot energie(winning/gebruik) en wateropvang. Bij de ontwikkeling van Holtum Noord III zal worden geprobeerd de leefbaarheid van de kern Baakhoven zo min mogelijk te schaden. Door de integrale benadering wordt door het verleggen van de (Oude) Geleenbeek, de realisatie van de (natuur)compensatieverplichtingen en de vormgeving van de parkway wordt een landschappelijke opwaardering gerealiseerd.

Het nieuwe bedrijventerrein Holtum Noord III wordt op een duurzame wijze ontwikkeld, ingericht en beheerd. De voorgestelde duurzame gebiedsontwikkeling bestaat uit de volgende onderdelen:

Door het in samenhang ontworpen gebouw en de samenhang tussen omgeving en gebouw ontstaat ruimtelijke eenheid. Het collectieve gebaar staat hierbij duidelijk boven individueel belang en voorkomt verrommeling met individualistische bebouwingen, terreinen en erfafscheidingen, ed.

Door de hoge bebouwingsdichtheid in plandeel A wordt er bewust voor gekozen om, op een uitzondering na, in plandeel B niet te bouwen. Om er voor te zorgen dat er op termijn niet het verlangen kan ontstaan dit plandeel vol te bouwen zullen nu terreinomstandigheden worden gecreëerd die bouwen in de toekomst onmogelijk maken. Hierdoor wordt invulling gegeven aan duurzaam ruimtegebruik.

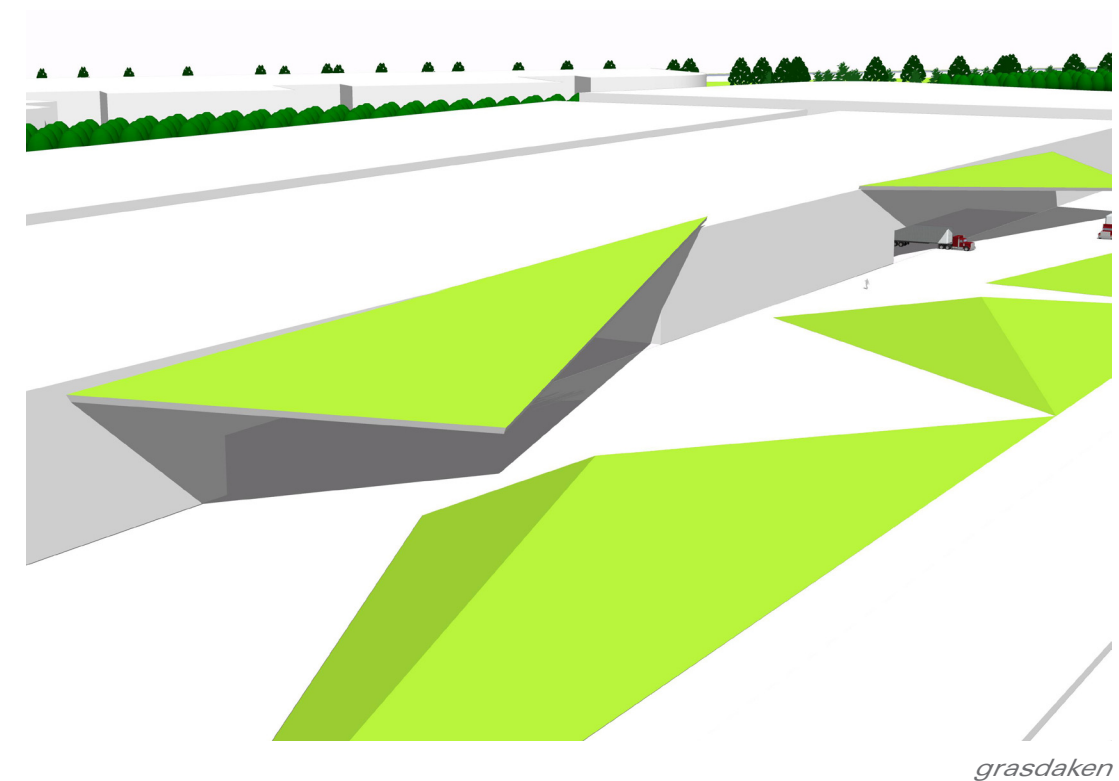
Door het aanbrengen van de robuuste laan met vier rijen bomen ontstaat een breed en overwegend groen (weg)profiel dat de hoofdontsluitingsweg begeleidt. De continuïteit van de laan zorgt voor een sterke interne groenstructuur die de bedrijventerreinen Holtum Noord I, II en III met elkaar verbindt. De grote hoeveelheid bomen vangen het fijnstof van wegverkeer op en zorgen voor een menselijke schaal.

Door de kwaliteitsimpuls die ontstaat door de realisatie van Holtum Noord III ontstaat de behoefte om ook de bedrijventerreinen Holtum Noord I en II op onderdelen een kwaliteitsimpuls te geven (tegengaan verloederings).

Voor werknemers wordt een attractieve looproute ontworpen. Via de trap in de

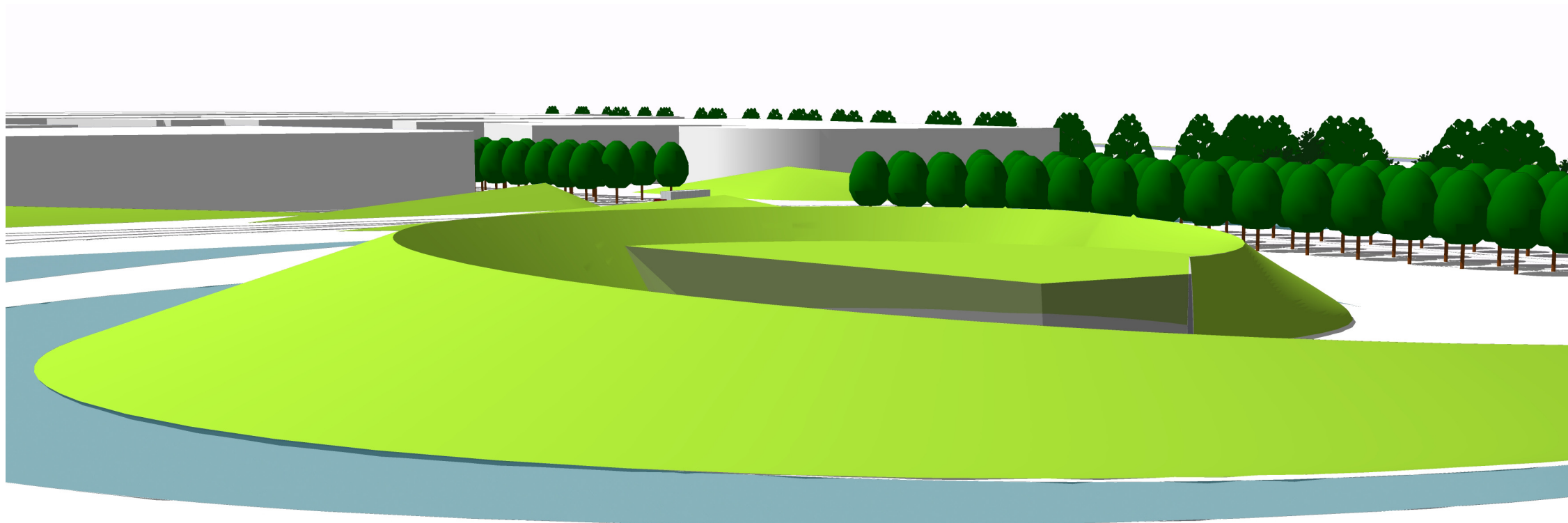
dijk van het Julianakanaal kunnen ze wandelen op de dijk. Hier voorkomt de aanwezige beplanting het zicht op de bedrijvigheid en A2 en kan op een bank worden genoten van het vergezicht over de nieuwe natuurgebieden van de Grensmaas. Het pad bovenop de dijk komt uiteindelijk uit op de laan. Via de laan kan het “werkommetje” worden rondgelopen.

Verloren gegane of vernietigde natuurwaarden en de te dempen Oude Geleenbeek zullen aan de oostzijde van de A2 in het gebied 't Körbusch gerealiseerd worden. Ook eventuele VOR(m) tegenprestaties zullen aan de randen van Holtum Noord III en/of rondom Baakhoven (in 't Körbusch) worden gecompenseerd.



Bij het ontwerp van bedrijventerrein Holtum Noord III is de integraliteit opgezocht tussen stedenbouw, landschap en logistieke functionaliteit. Het buitengebied/landschap en gebouwde omgeving vormen een synergie. Groen, water en gebouwen functioneren in samenhang met elkaar. Over het gehele terrein zijn waterpartijen gepositioneerd. Deze dienen voor o.a. retentieplekken voor hemelwater, bluswatervoorzieningen voor de brandweer, vormen een anti-ram voorziening, hebben een ecologische waarde, doen mee als esthetisch middel of refereren aan de aanwezigheid van water in de Grensmaas, Julianakanaal en barge terminal Born.

Aan de zijde van de A2 worden grazige “carports” als schuine vlakken geïntegreerd in de gevel en parkway. Deze grasdaken vangen hemelwater of, houden dit vast en voeren overtollig water vertraagd af. De piekafvoeren worden hierdoor enigszins verlaagd. Wellicht kan worden overwogen om accenten in de groene “carports” te maken door strepen zonnecollectoren. Ook het gebouw dat in de motte is geschoven krijgt vegetatiedaken.



grasdaken



5. STEDENBOUWKUNDIG PLAN



0 100 200 500m

