Uitbreiding VDL Nedcar

Beeldregieplan

projectnummer 0432287
definitief
22 juni 2020

Understanding today.
Improving tomorrow.

Uitbreiding VDL Nedcar

Beeldregieplan
projectnummer 0432287

definitief
22 juni 2020

Auteurs
Peter Verhoeven
Vincent Smeets
Teo Bähler (B&W architecten)

Opdrachtgever
VDL Nedcar B.V.
Dr. Hub van Doorneweg 1
6121 RD BORN

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
22-06-2020	definitief	G.A.O. Graaf	P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave **Blz.**

1. Inleiding 2

1.1 Aanleiding 2
1.2 Situering plangebied 2
1.3 Historie en huidige activiteit VDL Nedcar 4
1.4 Ruimtelijke ontwikkeling VDL Nedcar 6
1.5 Leeswijzer 8

2. Analyse 11

2.1 Impact op hoofdlijnen 11
2.2 Huidige situatie 11
2.2.1. Architectuur, beeld en stedenbouw 11
2.2.2. Landschap 20
2.3Waardevolle aspecten landschap 22

3. Visie op het gebied 38

3.1 Kansen voor mitigatie en compensatie 38
3.2 Ambities architectuur en stedenbouw 38
3.3 Ambitie landschap 47
3.4 Sectorale opgaven 48

4. Architectonisch ontwerp 51

5. Landschapsplan 76

5.1 Noordzijde 76
5.2 Oostzijde 92
5.3 Zuidzijde 97
5.4 Het resultaat 98

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die al ruim 50 jaar auto's bouwt op de locatie in Born. VDL Nedcar produceert jaarlijks ongeveer 200.000 in één productlijn. Bij het bedrijf werken momenteel ongeveer 6.000 werknemers. VDL is daarmee één van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en een belangrijke factor in de Limburgse economie. Om deze rol structureel te behouden en te versterken is uitbreiding van de fabriek met een tweede productielijn noodzakelijk.

VDL Nedcar breidt daartoe de autofabriek aan de noordkant van het terrein uit. De nieuwe gebouwen komen dichter op het rijksmonument kasteel Wolfrath te liggen en delen van het oude Sterrebos waarin (naast bijzondere cultuurhistorische waarden) bijzondere natuurwaarden gelegen zijn, worden gekapt. Hiernaast worden de provinciale wegen rondom het bedrijventerrein aangepast als gevolg van de uitbreiding en zal het zicht vanuit de omgeving op het VDL Nedcar-terrein veranderen. Hier liggen kansen en uitdagingen om met architectuur en landschap op in te spelen.

Het beeldregieplan heeft als doel kaders te stellen met betrekking tot de landschappelijke inpassing en de visuele verschijningsvorm van de toekomstige bedrijfsgebouwen, zodat de kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving (binnen de context van de aantastingen van bijzondere cultuurhistorische en natuurlijke waarden) gewaarborgd is.

Dit beeldregieplan is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking tussen VDL Nedcar en drie bureaus: CroonenBuro5, Antea Group en B en W Architecten. Daarnaast zijn ook de adviezen van diverse deskundigen van onder meer de Provincie Limburg, SB4 Specialisten in Groen Erfgoed, de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit Sittard-Geleen (ARK), de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en Gelders Genootschap meegenomen. De doorontwikkeling en uitwisseling van argumenten met de ARK en RCE hebben tot een positief advies van de ARK ten aanzien van welstand en erfgoed geleid. De RCE heeft vanuit het sectoraal erfgoedbelang negatief adviseert ten aanzien van de effecten op het erfgoed (de aantasting van gronden behorende bij het rijksmonument).

1.2 Situering plangebied

Onderstaand is de situering van het VDL Nedcar-terrein puntsgewijs beschreven:

- VDL Nedcar is gelegen tussen de kleine kernen Born, Holtum, Nieuwstadt en Susteren.
- VDL Nedcar is deels omringd door bosgebieden.
- VDL Nedcar is ontsloten door de autosnelweg A2 aan de westkant, de Provincialeweg N297 aan de zuidkant en de N276 aan de oostkant.
- Aan de noordkant wordt het terrein begrensd door het rijksmonumentale kasteeldomein Wolfrath en de Holtummerweg.
- VDL Nedcar ligt in de gemeente Sittard-Geleen en grenst aan de gemeente Echt-Susteren.
- Aan de oostkant van VDL Nedcar ligt een agrarisch gebied dat reeds bestemd is als bedrijventerrein. Het Landschapspark Geleenbeek dat hier ten oosten van ligt, is ter compensatie van het bedrijventerrein aangelegd op basis van besluiten in het kader van de uitbreiding Nedcar in het jaar 2000.

LEGENDA

- Uitbreiding VDL Nedcar
- Gemeentegrens
- Uitbreiding VDL Nedcar
- Plangebied

schaal 1:15.000

1.3 Historie en huidige activiteit VDL Nedcar

DAF opende in 1967 een personenwagenfabriek in Born, aangezien er in de hoofdvestiging te Eindhoven te weinig productiecapaciteit bestond. De oprichting maakte deel uit van de inspanningen om het verlies aan werkgelegenheid ten gevolge van de mijnsluiting in Limburg te compenseren. Aangezien DAF te klein was om zelfstandig nieuwe modellen te ontwikkelen werd een partner gezocht, dit werd Volvo. In 1975 had Volvo een meerderheidsbelang verworven en ging de autofabriek verder als Volvo Car B.V. Om de fabriek rendabel te houden, moesten er echter méér auto's geproduceerd worden dan het maximale aantal van 120.000 per jaar dat Volvo kon afnemen. Daartoe werd een nieuwe partner gezocht, dit werd Mitsubishi. De nieuwe joint venture zou NedCar gaan heten.

NedCar werd in 1991 als joint venture opgericht door Mitsubishi Motors Corporation, Volvo AB en de Nederlandse Staat. In 1999 droeg de Nederlandse Staat zijn aandelen over aan Mitsubishi en Volvo, waarmee NedCar een zelfstandig bedrijf werd. Er werden toen 262.196 auto's per jaar geproduceerd, wat het hoogste aantal ooit zou worden. Vanaf 2004 produceerde NedCar voor DaimlerChrysler de Smart ForFour, in hetzelfde jaar werd de productie van de Volvo-modellen verplaatst naar Gent.

NedCar werd in feite een zelfstandige autofabrikant die op een bepaald chassis diverse merken en typen in opdracht kon bouwen. Dit alles gelijktijdig, op dezelfde productielijn. Motoren werden geleverd door Renault. Van de werknemers werd het uiterste aan flexibiliteit verlangd, en onzekerheid omtrent de toekomst van het bedrijf bleef de werknemers vergezellen.
In december 2010 werd bekendgemaakt dat de opvolger van de Colt niet bij NedCar zou worden geproduceerd. Dit bracht nieuwe onzekerheid voor de werknemers. De toeleveranciers hadden ondertussen hun afhankelijkheid van NedCar reeds teruggebracht door zich te richten op de nabije Duitse markt.

Mitsubishi staakt autoproductie bij VDL NedCar

Begin februari 2012 liet aandeelhouder Mitsubishi Motors Corporation weten dat vanaf 2013 NedCar geen nieuwe modellen meer zou produceren. NedCar zelf zou, met de steun van Mitsubishi, verder zoeken naar nieuwe opdrachtgevers opdat de fabriek kon blijven voortbestaan. Bij NedCar werkten op dat moment circa 1.500 mensen.
In februari 2012, had Mitsubishi toegezegd mee te zoeken naar een kandidaat om de fabriek over te nemen. Mitsubishi had verder de harde toezegging gedaan dat in geval een overname niet succesvol zou worden afgerond het sociaal plan volledig zou worden uitgevoerd. Begin maart 2012 liet het Zwitserse bedrijf Q-PM weten dat het NedCar van Mitsubishi wilde overnemen. Q-PM zou in de fabriek wankelmotoren willen produceren. Daarnaast toonde Nissan interesse in een gedeeltelijke overname. NedCar zou dan onderdelen moeten gaan produceren.

VDL NedCar gaat voor BMW produceren

Begin juli 2012 werd bekendgemaakt dat de Eindhovense VDL Groep het bedrijf NedCar wilde gaan overnemen. Tevens werd bekend dat NedCar vanaf tweede helft van 2014 BMW Mini's zou gaan bouwen.
Tussen het staken van de productie voor Mitsubishi en de opstart voor BMW ligt circa 1,5 jaar. Met de ombouw van de nieuwe productielijnen was een investering nodig van € 200 miljoen. NedCar blijft wel op zoek naar andere opdrachtgevers om niet afhankelijk te zijn van één klant. Vanaf 1 januari 2013 is het bedrijf verdergegaan onder de naam VDL Nedcar en produceert auto's in opdracht van derden.
Na 18 maanden ombouwen werd op 17 juli 2014 de vernieuwde fabriek van VDL Nedcar officieel geopend. In de fabriek worden Mini-modellen voor BMW gemaakt. De assemblagefabriek heeft een capaciteit voor circa 200.000 auto's per jaar, op basis van tweeploegendiensten. VDL Nedcar realiseerde in 2014 een omzet van € 775 miljoen.
In november 2015 is bij VDL NedCar de productie van de Mini Cabrio van start gegaan. De fabriek is de enige ter wereld waar dit nieuwe model wordt gemaakt

Voormalige DAF-fabriek in Born

BMW geeft hiermee aan dat het veel vertrouwen heeft in de Nederlandse productiefaciliteit. Bij VDL Nedcar werken anno 2018 zo'n 6500 mensen.
In februari 2019 werd bekend dat VDL NedCar 38 hectare grond heeft gekocht van de provincie Limburg. De capaciteit wordt uitgebreid en de eerste auto's kunnen in 2023 of 2024 uit de nieuwe fabriek rollen. Na de uitbreiding kunnen zo'n 400.000 auto's per jaar gemaakt worden, de capaciteit is nu maximaal 240.000 stuks. De uitbreidingsplannen sluiten aan bij de zoektocht naar een tweede opdrachtgever, naast BMW.

Huidige activiteit

De VDL Nedcar autofabriek is een typische maakindustrie waar op dit moment ongeveer 6.000 medewerkers actief zijn in 2 werkploegen die per jaar zo'n 200.000 auto's produceren.
Naast een grote hoeveelheid kleinere auto-onderdelen die door toeleveranciers geproduceerd en op het complex

aangeleverd worden, vervaardigt VDL-Nedcar zelf de grotere onderdelen zoals persdelen en body's. In de lakstraat worden deze vervolgens in de gewenste kleuren gespoten.
De grootste werkactiviteit bestaat uit het assembleren van alle onderdelen tot kant-en-klare auto's. Uiteindelijk worden de auto's gekeurd op de openlucht testbaan eer ze, door een grote hoeveelheid autoladers, dagelijks naar de klanten getransporteerd worden of direct naar de internationale havens voor de verscheping.

VDL Nedcar en historische regionale identiteit

De structurele verankering van de rol van VDL Nedcar op de locatie in Born draagt bij aan de Zuid-Limburgse identiteit. De fabriek is onlosmakelijk verbonden met de Limburgse economische afhankelijkheid van grootschalige werkgelegenheid. Onbehagen, verdriet en verbittering waren in de jaren '60 en '70 in veel gevallen de onafscheidelijke metgezellen van een groot deel van de bevolking van de Mijnstreek, die tegen wil en dank werd meegezogen in een proces waaraan veel onmacht kleefde door de economische stagnatie van de jaren '70.

De komst van een grootschalige autofabriek op deze locatie is daardoor niet onlogisch, omdat deze een representatie is van één van de manieren waarop gepoogd werd het verlies aan werkgelegenheid te compenseren. Naast de komst van industrieën (DAF), was de pendel naar de Bondsrepubliek Duitsland en de komst van de Rijksdiensten (ABP, CBS) van belang voor de compensatie van werkgelegenheid. De autofabriek in Born is daarmee onderdeel van de genen van de Zuid-Limburgse regionale economie.

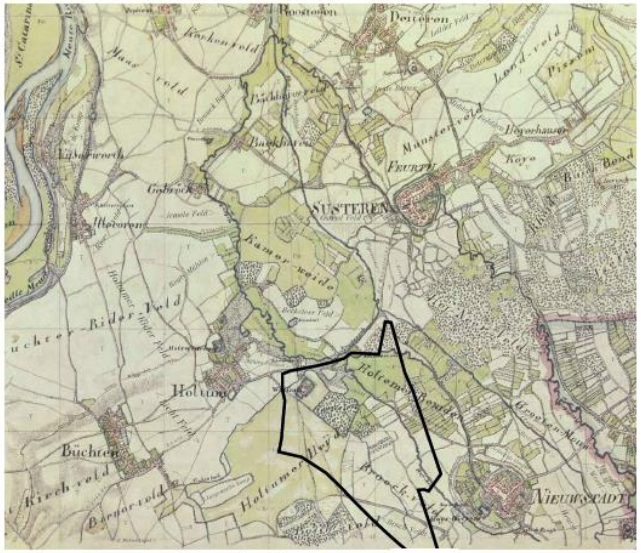
Omstreeks 1970 werd duidelijk dat de industriële toekomst van Zuid-Limburg na de mijnsluiting gekenmerkt werd door een wankele basis, waarop vele werkgelegenheidsprojecten slechts armzalig uit de verf kwamen. Er was sprake van onvoldoende management, gebrek aan commerciële ervaring en vooral de inzakkende

Personeel VDL Nedcar aan de productielijn

economische conjunctuur speelde een rol. Het gebied beschikte eenvoudig over te weinig arbeidsplaatsen, de groei stagneerde en er waren te weinig goed opgeleide arbeidskrachten aanwezig voor nieuwe activiteiten. De pendel naar de beter betalende Bondsrepubliek Duitsland remde de herstructurering nog verder. Ondernemers aarzelden hun activiteiten over te brengen naar Limburg uit vrees geen personeel te kunnen krijgen: "Het echo-effect van de mijnsluiting". De onzekerheid van werkgelegenheid rondom de autofabriek is tot op heden een constante, waarbij verschillende eigenaren na verschillende perioden van bezit het eigendom overdroegen aan een volgende investeerder. Als andere constante geldt de continue groei van het bedrijf tot de huidige fabrieksopbouw. Deze groei is verklaarbaar noodzakelijk door de steeds moderner wordende eisen van de automobielbranche.

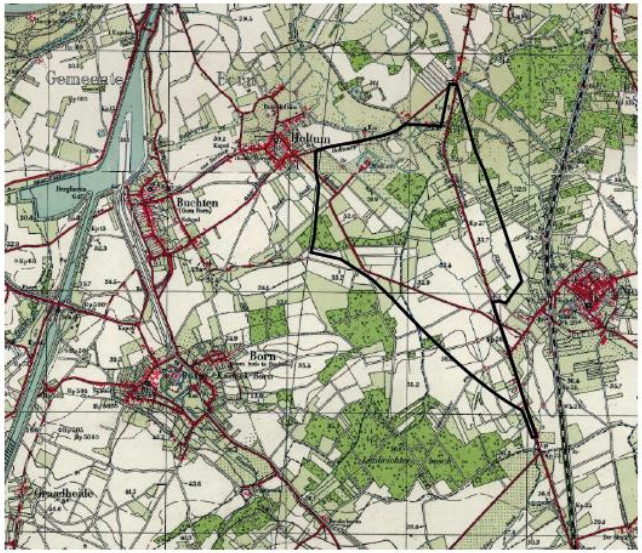
De dreigende sluiting van de autofabriek in 2012 spiegelde reeds hoe de (afhankelijkheid van de) onderneming is verbonden met gevoelens van wantrouwen richting overheid en hoe gevoelens van onmacht dreigen de omgeving te bekruipen bij wegvallen van de onderneming. Het betreft geen heel expliciet 'erfgoedbelang' in zoverre dat het niet gaat om materiële resten die we behoudenswaardig achten, maar we constateren wel dat de structurele verankering van de aanwezigheid van VDL Nedcar een rol van betekenis speelt voor de Zuid-Limburgse identiteit, welke onlosmakelijk is verbonden met de worsteling met het verwerven van werkgelegenheid.

1.4 Ruimtelijke ontwikkeling VDL Nedcar

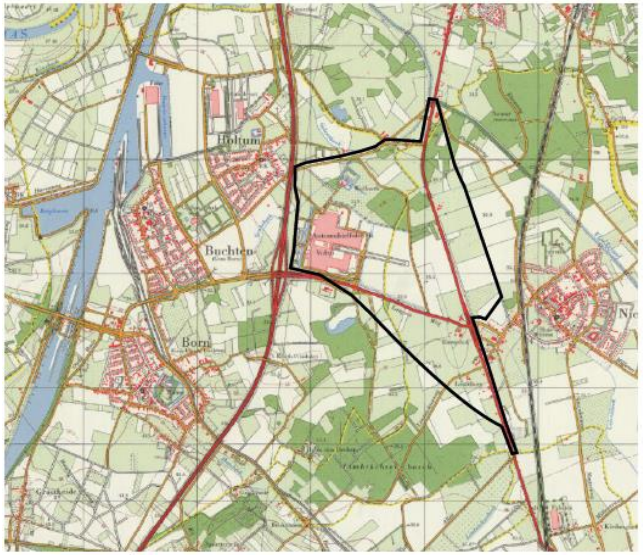


1803 - 1820 Uitsnede Tranchot kaart

1900 Topo tijdreis

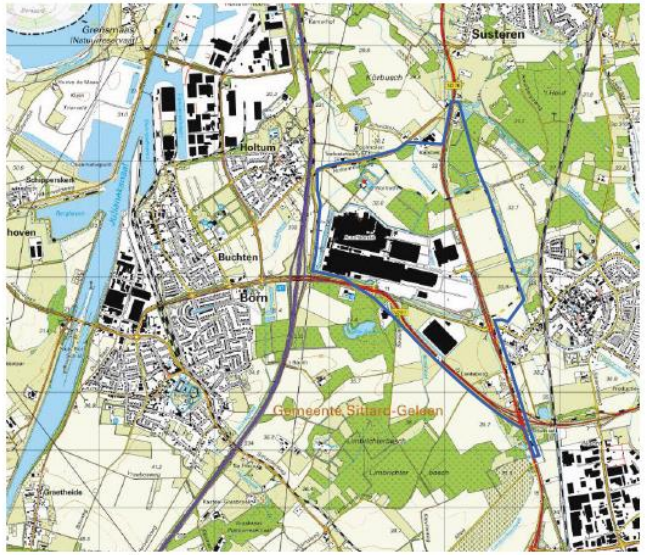


1950 Topo tijdreis



1980 Topo tijdreis

2000 Topo tijdreis



2018 Topo tijdreis

In een aantal stappen wordt onderstaand op hoofdlijnen de historische ruimtelijke ontwikkeling beschreven.

1803-1820 Tranchotkaart (oudste beschikbare cartografische bron)

- Kernen Holtum, Susteren, Nieuwstadt reeds gevormd.
- Vrije ligging kasteel Wolfrath aan Holtummerheide, zichtlijn Sterrebos en Nieuwstadt.
- Een samenhangend geheel van bouwlanden, weilanden en bebouwing.
- De beeksystemen zijn nog relatief natuurlijk. Twee molens aanwezig in directe nabijheid plangebied.
- Door het Broeckveld stroomt de Geleenbeek als weinig meanderende beek.
- Kampontginning Schagerkamp ten noordoosten van kasteel Wolfrath.
- Compositie kasteel Wolfrath en Sterrebos al herkenbaar aanwezig.
- Vorm Sterrebos bepaald door verkaveling (als resultaat heideontginning) en waterloop.

1900

- Aanleg Oude Rijksweg als onderdeel van de verbinding Maastricht-Nijmegen.
- Vrije ligging van kasteel Wolfrath, omgeven door akkercomplexen.
- Overige gronden tussen de kernen zijn in ontginning gebracht, een deel is omgezet in bos of heide.
- Aanleg Limbrichterbos ten zuiden van plangebied.
- Kleinschalig agrarisch landschap met interessante nuances in hoogte, beslotenheid in beekdalen en openheid op akkerbouwcomplexen.
- Compacte woonkernen.
- Natuurlijk beekverloop.
- Oudere verbindingen tussen de dorpen zijn vervangen door kaarsrechte nieuwe wegen.

1950

- Toename bebossing
- Ingebruikname agrarische complexen kasteellandgoed als boomgaard.
- Kleinschalig agrarisch landschap met interessante nuances in hoogte, beslotenheid in beekdalen en openheid op akkerbouwcomplexen.
- Her en der is kanalisering van beken in werking gezet (zie Vloedbeek).

1980

- Ontwikkeling van de autosnelweg A2 vanaf circa 1960.
- Vestiging van automobielfabriek (1967) op de jonge heideontginning en voor een gedeelte op ontginningen op het Broekveld. Situering vindt aansluiting bij autosnelweg A2.
- Als gevolg vestiging fabriek afname van hoeveelheid bos.
- Verstedelijking door uitbreidingen/aanleg woonwijken aan de kern.
- Verdere kanalisering van beeksystemen.
- Agrarische schaalvergroting en intensivering, verdwijnen van kleinschalige, historische landschappen (met name in beekdalen).

2000

- Aan oostzijde uitbreidingen van autofabriek, sterker industrieel landschap.
- Afname van agrarisch areaal.
- Gekanaliseerd beekverloop.

2018

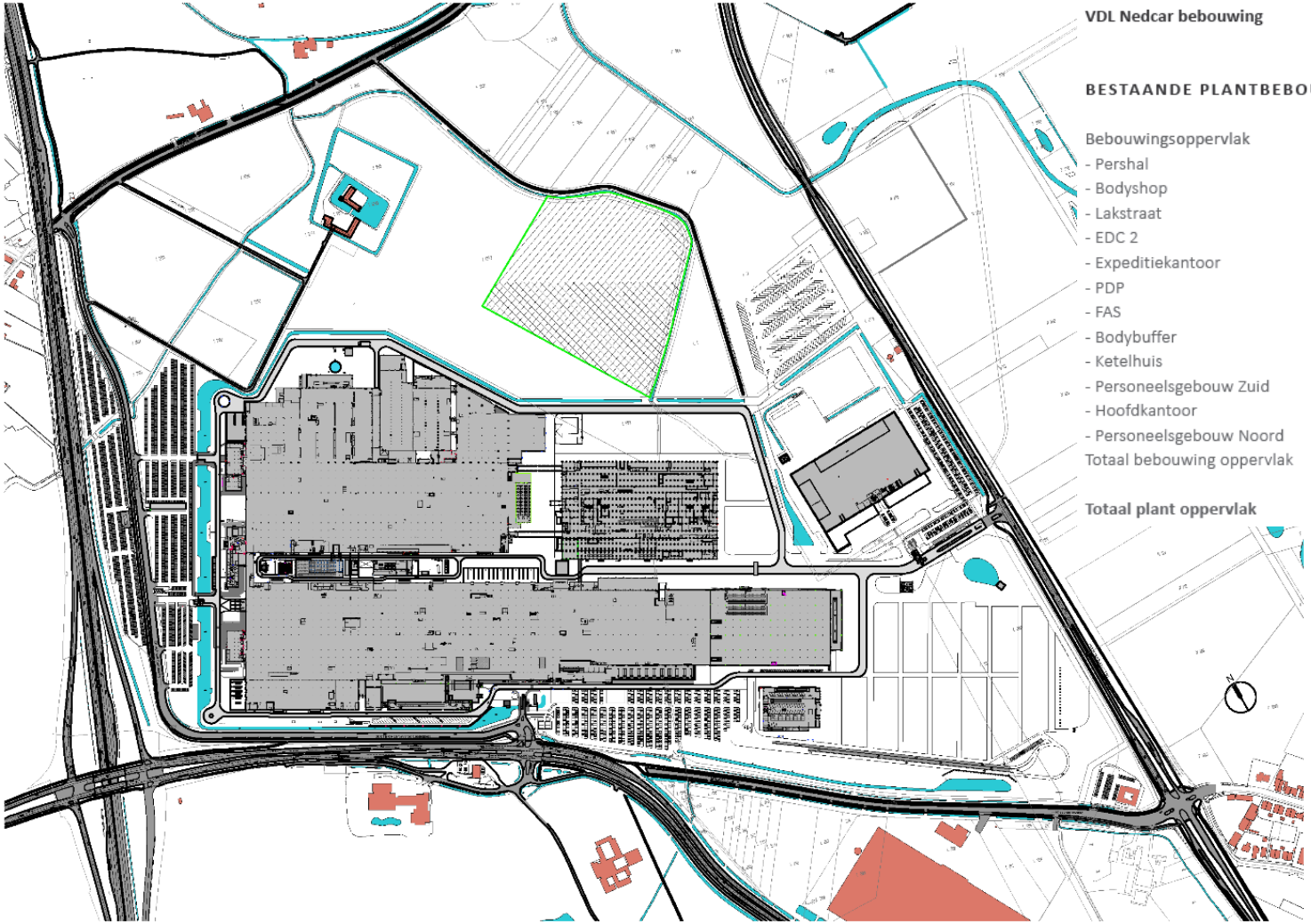
- Vestiging bedrijfsgebouw ten zuiden van VDL Nedcar.
- Herinrichting van N297.
- Meandering Geleenbeek en aanleg landschapspark.

Conclusie

- De ruimtelijke opzet en historische essentie van het kasteellandgoed is een historische constante.
- De vormgeving van de onderdelen van het landgoed vertonen in vorm een gaaf bewaard gebleven geheel.
- Het Sterrebos vormt samen met kasteel Wolfrath en de zichtlijn over het ‘Grand Canal’ een historische compositie die onaangetast is gebleven.
- Aan de westzijde van de A2 is het historisch agrarisch landschap volledig verdwenen en vervangen door industrie en woningen. Aan de oostzijde van de A2 zijn de autofabrieken van VDL Nedcar en Mitsubishi de enige grootschalige industrie.

1.5 Leeswijzer

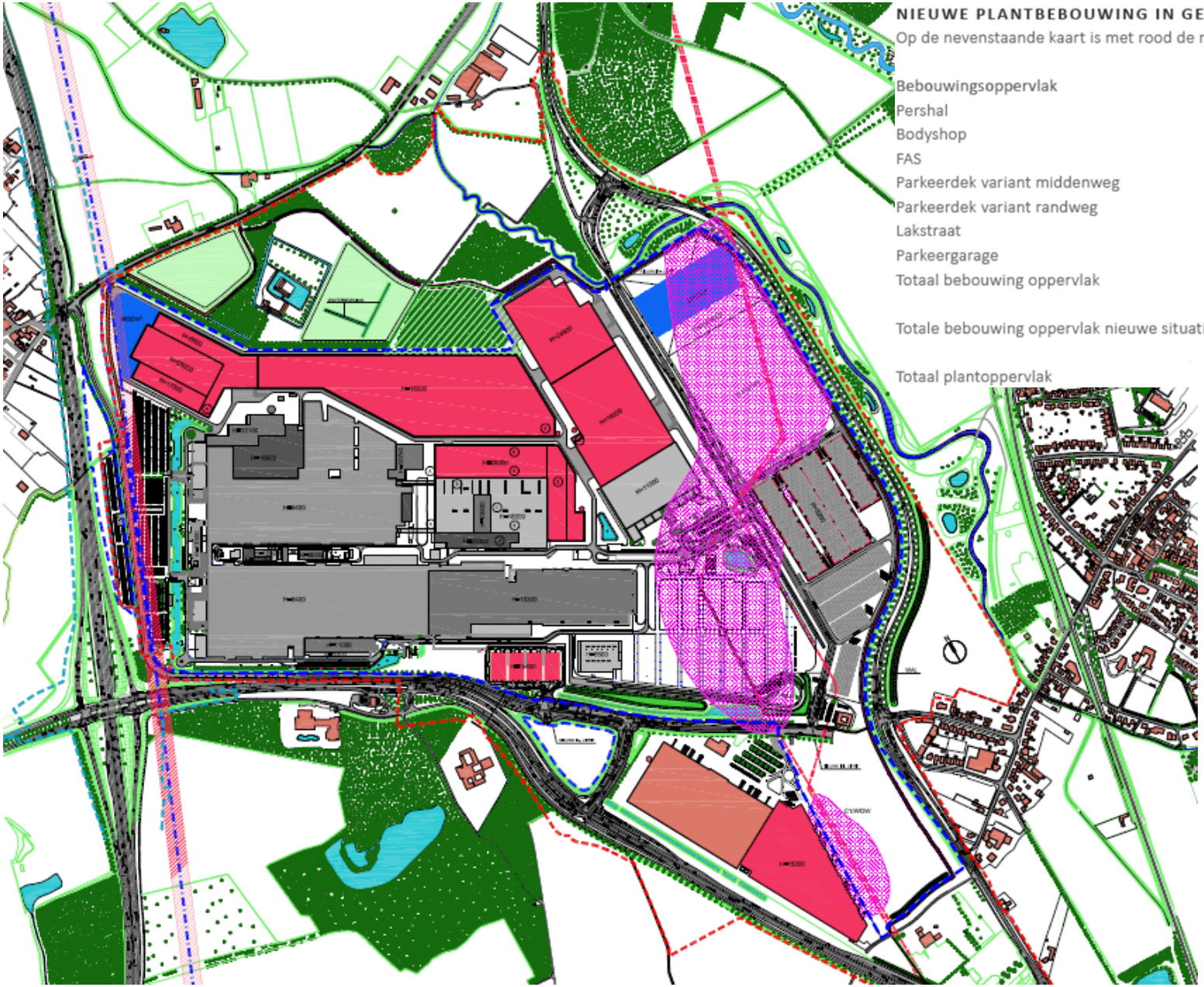
Het beeldregieplan is in drie delen opgebouwd. Het eerste deel betreft de analyse. De analyse wordt vervolgens vertaald naar sectorale architectonische randvoorwaarden en opgaven die vanuit verschillende sectoren voor het landschap van belang zijn. Hierna wordt de visie op de fabriek en het omliggend landschap verklaard en wordt deze visie vertaald in een ontwerp.



VDL Nedcar bebouwing

BESTAANDE PLANTBEBOUWING IN GETALLEN (GELIJKVLOERSE M²)

Bebouwingsoppervlak		Bebouwingshoogte
- Pershal	27.940 m²	16,9m/12,1m
- Bodyshop	97.180 m²	8,4m/10,75m
- Lakstraat	39.740 m²	18,2m/23,8m/25m
- EDC 2	26.700 m²	11m
- Expeditiekantoor	340 m²	3,5m
- PDP	6.280 m²	6,5m
- FAS	161.600 m²	5m/8,4m/10,3m/11m
- Bodybuffer	2.120 m²	12,6m/17,15m
- Ketelhuis	1.580 m²	8,65m
- Personeelsgebouw Zuid	1.520 m²	9,8m
- Hoofdkantoor	2.570 m²	13,3m
- Personeelsgebouw Noord	2.240 m²	9,8m/11,9m
Totaal bebouwing oppervlak	369.810 m²	
Totaal plant oppervlak	**926.153 m²**	



NIEUWE PLANTBEBOUWING IN GETALLEN (GELIJKVLOERSE M²)

Op de nevenstaande kaart is met rood de nieuwe bebouwing van VDL Nedcar in beeld gebracht.

Bebouwingsoppervlak		Bebouwingshoogte
Pershal	40.850 m²	8,6m/17m/25m
Bodyshop	83.570 m²	16m
FAS	78.340 m²	11m/16m/24,5m
Parkeerdek variant middenweg	49.875 m²	4,4m
Parkeerdek variant randweg	46.950 m²	4,4m
Lakstraat	31.300 m²	25m
Parkeergarage	8.930 m²	19,6m
Totaal bebouwing oppervlak	339.815 m²	

Totale bebouwing oppervlak nieuwe situatie	709.625 m²
Totaal plantoppervlak	1.517.100 m2

2. Analyse

2.1 Impact op hoofdlijnen

De voorgenomen fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar is direct aansluitend op de huidige fabriek gesitueerd. De plattegronden op de voorgaande pagina's tonen de huidige en toekomstige bebouwingsoppervlakten en gebouwhoogten van VDL Nedcar. De negatieve impact aan de noordzijde is vierledig:

- Aantasting van cultuurhistorische waarden
- Aantasting van visueel ruimtelijke waarden
- Aantasting van natuurwaarden
- Verstoring van recreatieve routes en beleving van het (historisch) landschap

Een nadere duiding van deze aantastingen, en de exacte locaties waar deze aantastingen zich voordoen, worden behandeld in paragraaf 2.3. In deze paragraaf wordt op hoofdlijnen per sector geduid wat de aantastingen zijn. Naast deze aantastingen vraagt de uitbreiding ook om aanvullende waterberging en verlegging van beeklopen. Deze noodzaak wordt in paragraaf 2.3 behandeld en de wijze waarop daarmee omgegaan is in hoofdstuk 5.

Aantasting van cultuurhistorische waarden

De te bouwen fabrieksonderdelen leiden tot de volgende aantastingen:

- *Directe fysieke aantasting:* Een groot gedeelte van het Sterrebos (en een gedeelte van de eiken middenlaan) verdwijnt. Hiernaast wordt de Koestraat een gedeelte van de Kleine Laan afgesneden (welke met monumentale bomen zijn beplant) en wordt een gedeelte van de historische akker fysiek aangetast door ruimtebeslag.
- De ontwikkeling heeft tevens effecten op de belevingswaarde van de gebouwde rijksmonumentale structuren. Het zicht vanuit het kasteel op het landgoed wordt door de bouw van bedrijfshallen aangetast.
- Aantasting van ensemblewaarden is aan de orde omdat de samenhang van de verschillende onderdelen van het kasteellandgoed verstoord wordt.

Aantasting van visueel ruimtelijke waarden

Het (historisch) landschap ten noorden van het VDL Nedcar-terrein kan als kleinschalig historisch landschap geduid worden. Visueel ruimtelijk zijn voornamelijk de verhouding van de nieuw te bouwen volumes ten opzichte van de relatief kleinschalige landschapselementen (en het kasteel) en de zichtbaarheid van de gevels (waarbij zichtbaarheid van de gevels, afhankelijk van locatie, wenselijk is) ontwerpopgaves.

Aantasting van natuurwaarden

Bijzondere natuurwaarden die aangetast worden komen voornamelijk voort uit de aantasting van het Sterrebos. De natuurwaarden van het bos zijn onder meer gekoppeld aan de ouden eiken en de ondergroei. In het Sterrebos zijn veel verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Hiernaast verstoort de ontwikkeling enkele vliegroutes en tast de ontwikkeling de foerageergebieden van de das, acht typen vleermuizen, kleine ijsvogelvlinder en steenmarter aan. Bijzondere aandacht gaat uit naar het foerageergebied van de bosvleermuis, die specifiek oude houtopstanden als foerageergebied benut. De compenseerbaarheid van oude houtopstanden is vanzelfsprekend lastig.

Verstoring van recreatieve routes

In de huidige situatie heeft het gebied beperkt potentie voor recreatie, mede omdat er nauwelijks recreatieve routes in het plangebied aanwezig zijn (met name de recreatieve verbinding tussen Holtum en Nieuwstadt wordt als gemis ervaren). Door verslechtering van het zicht verslechteren de potenties voor recreatie.

2.2 Huidige situatie

De huidige situatie is beschreven aan de hand van twee criteria beschreven: de huidige architectonisch stedenbouwkundige situatie en de huidige landschappelijke situatie. Een stedenbouwkundige analyse vraagt een wat bredere scope, waardoor de fabrieksgebouwen (naast de gebouwen aan de noordzijde) en het beeld vanuit iedere windrichting beschreven wordt. Voor de beschrijving van de huidige landschappelijke situatie wordt (in dit document) voornamelijk gefocust op de gronden aan de noordzijde. Van belang is dat de relatie tussen beide (architectuur <-> landschap) onderdeel is van de waarde van het VDL Nedcar-complex en haar omgeving.

2.2.1. Architectuur, beeld en stedenbouw

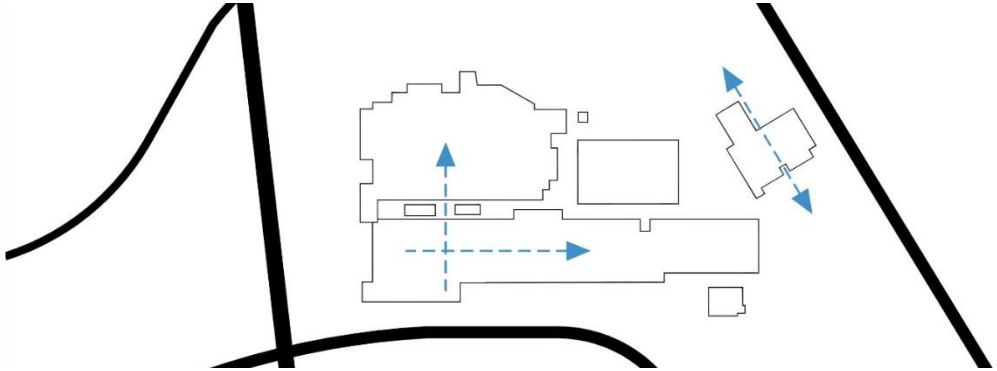
De groei van de autofabriek is niet vergelijkbaar met de groei van een fabriek in handen van één en dezelfde eigenaar zoals bijvoorbeeld bij een klassiek familiebedrijf. De fabriek is meermaals op onderdelen en in zijn totaliteit van eigenaar gewisseld (DAF, Volvo, NedCar, Mitsubishi, Daimler en tegenwoordig VDL).

Bouw lakstraat begin jaren '80

Elke eigenaar had in het verleden zijn eigen productie- en logistieke behoeftes. Deze, puur functionele behoeftes zijn telkens vertaald in nieuwe gebouwen, uitbreidingen en gebouwtransformaties.
Door de eigen productie- en logistieke behoeftes van de afzonderlijke eigenaren was het onmogelijk een duidelijk stedenbouwkundig overall plan te blijven handhaven waarin gebouwhoogtes, volumes, posities van gebouwen en architectuur eenduidig geregisseerd werden.
De groei van de fabriek is dus ingegeven door de functionele behoeftes van elke nieuwe eigenaar op dat moment en het huidige complex is een direct resultaat van deze organische groei.

Stedenbouwkundige hoofdopzet

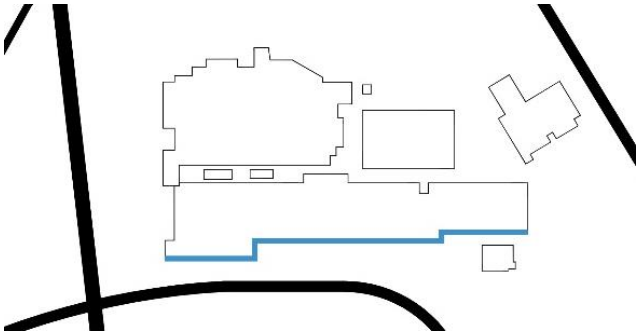
Alhoewel er in het verleden een groot aantal diverse bouwvolumes op het complex gebouwd zijn, zijn er met de totale bebouwingen twee stedenbouwkundige hoofdrichtingen gevolgd en is dit als kwaliteit te omschrijven.
De hoofdmoot van het complex ligt parallel aan de ten zuiden gelegen N297. Deze stoelt op een orthogonale bouwsystematiek ontwikkeld voor een doelmatige bouwuitvoering.
De zuidzijde is dan ook de generator voor de verdere uitbreiding van het complex, van hieruit en op basis van de orthogonale bouwsystematiek is de bebouwing gegroeid tot de huidige situatie.
Anderzijds is de N276, van zuid naar noord lopende, schuin aangezet t.o.v. de N297. Deze richting uit zich voornamelijk in het EDC2 gebouw en de inrichting van diens omliggend terrein. Vanuit dit oogpunt is de afwijkende architectuur van het EDC2 gebouw begrijpelijk.



Uitbreiding vanuit het zuidwesten

Zuidzijde

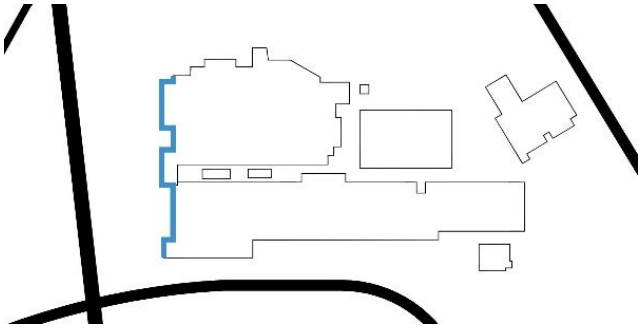
Het bouwvolume aan de zuidzijde verspringt op 2 locaties, ligt parallel aan de weg en heeft nauwelijks verspringingen in hoogte. Het volume is compact en bestaat uit een aaneengesloten gevel, er komen geen open ruimtes voor. De relatie tussen de gevelhoogte (h= 8m/ 10m/ 11m) en de gevellengte (998 m) is harmonieus. In relatie tot de gevellengte zou de hoogte niet lager mogen zijn, eerder juist hoger. Vanuit de openbare ruimte is de bebouwing niet storend.
De afstand van het hart van de N297 tot de bebouwing is ± 70m (parallel deel), verderop wordt de afstand alsmaar groter. Dit deel van het complex is het meest eenduidige en roept op stedenbouwkundig vlak weinig vragen op.



Locatie zuidgevel

Westzijde

De volumeopbouw aan de westzijde is van een totaal andere aard. De gevel van het hoofdvolume staat haaks op de zuidgevel en heeft geen verspringingen in diepte en hoogte behalve op het uiteinde aan de noordzijde.
Tegen deze gevel zijn een zestal losse gebouwen geplaatst waarvan de noordelijkste drie gebouwen tegen elkaar aan staan. Alle zijn op dezelfde rooilijn geplaats met hun voorgevel. Door de open ruimtes tussen de losse gebouwen is de gevel van het hoofdvolume zichtbaar.
De massaliteit van het hoofdvolume wordt op gepaste wijze verschaald, de terugliggende hoofdbebouwing is niet als geheel te ervaren. Maat technisch aangename ruimtes tussen de losse voorliggende gebouwen geven daar gefragmenteerd zicht op. Stedenbouwkundig is deze zijde helder en kwalitatief goed opgezet.

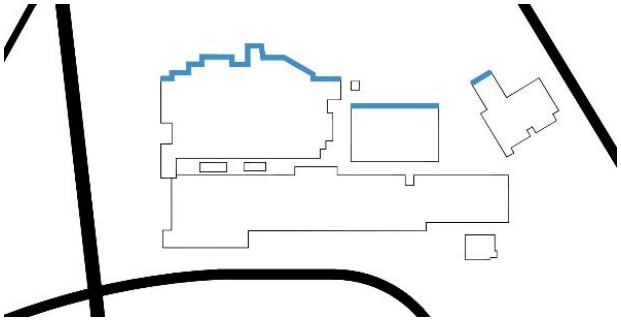


Locatie westgevel

Noordzijde

De organische groei van het complex, in 1967 door DAF geïnitieerd, heeft zich met kleinere en grotere gebouwen door de jaren heen gestaag voortgezet van zuid tot noord. Terwijl stedenbouwkundig de zuidzijde en westzijde de meest heldere opzet hebben en als generator voor de uitbreidingen gediend hebben, is aan de noordzijde de organische en weinig gestructureerde groei goed zichtbaar. Veeltallige bouwvolumes staan voor elkaar en naast elkaar, open ruimtes ontstaan, een gemeenschappelijke rooilijn ontbreekt met als resultaat een rafelige rand zonder een heldere ruimtelijke beëindiging. De meeste gebouwen hebben een haakse hoofdopzet, een aantal hebben een schuine zichtgevel.

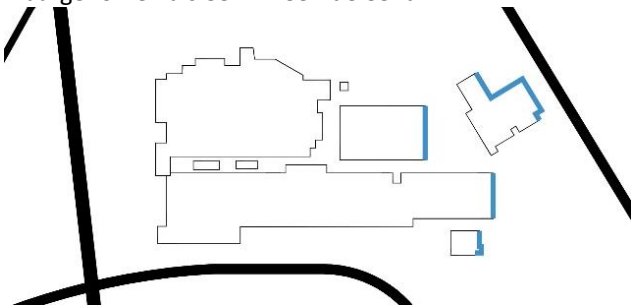
Van een stedenbouwkundige helderheid is hier weinig sprake, een boei in de branding is de orthogonale bouwsystematiek die geleid heeft tot voornamelijk bouwvolumes met haakse hoeken, hierdoor is er enige ordening bespeurbaar. De bouwhoogte van de meeste volumes is onderling vergelijkbaar, ook dit zorgt op zich gezien voor enige ordening. Omdat de volumes niet in een rooilijn staan zijn deze, door het menselijke oog in perspectief waargenomen, onderling niet gelijk hoog.



Locatie noordgevel

Oostzijde

Stedenbouwkundig levert de Oostzijde de meeste vragen op. De hoofdbebouwing lijkt hier geen vast eindpunt te hebben, een ongedefinieerde open ruimte is ontstaan tussen de schuingelegen N276 en de kopse zijdes van de hoofdbebouwing parallel aan de N297. Daar staat tegen over dat er een stedenbouwkundige relatie is tussen de richtinggevende N276 en het FAS-gebouw dat deze schuinte volgt. Wel is de relatie door de geringe lengte van het gebouw niet echt solide, daarvoor zou het FAS-gebouw aanzienlijk langer moeten zijn. Door de geringe lengte in combinatie met de vrije ruimte eromheen heeft het gebouw een losse positie in het gebied en wordt waargenomen als een “vreemde eend”.



Beeld analyse

Het complex is vanuit gelijkvloers oogpunt nooit als geheel te ervaren door het menselijk oog. De oppervlakte is eenvoudigweg te groot van omvang en wordt op diverse locaties afgeschermd door de aanwezige beplanting en de openbare weg. Dit zorgt ervoor dat het complex alleen per onderdeel (geveldeel) architectonisch-inhoudelijk enigszins te beoordelen is en zelfs dat blijkt een moeilijke oefening want sommige plantzijdes zijn nagenoeg 1 km lang bebouwd en bestaan uit een veelheid gebouwen. Wat vast staat is het grote verschil tussen de west-, noord-, oost- en zuidzijde. Dit is een gevolg van de stedenbouwkundige inbedding van het complex op het terrein en de organische bouwgroei uit het verleden. Het complex is “ingeklemd” tussen de A2 aan de Westzijde, de N297 aan de Zuidzijde en de N276 aan de Oostzijde. Aan de Noordzijde wordt het complex begrensd door een monumentaal natuurgebied met weides en bosschages en het verscholen kasteel Wolfrath.

Zuidzijde

Alhoewel er gevelsprongen in hoogte en diepte zijn is het beeld van het complex vanuit de zuidzijde het meest compact en levert het meest eenduidig en consistent beeld op door de constante crème witte kleur van de volumes en de horizontale blauwe baan aan de bovenzijde.

Gevelbeeld zuidzijde

Westzijde

De Westzijde (A2) is een assemblage van losse gebouwen geplaatst op een heldere doorlopende voorgevellijn gebouwd tegen het terugliggende groot hoofdvolume. De gebouwen zijn in uiteenlopende architecturen ontworpen, de gevelafwerkingen zijn dan ook onderling verschillend en stroken niet met de crème witte kleur en blauwe baan. Alhoewel het beeld vanuit deze zijde onsamenhangend is, is in de verte, achter de losse gebouwen de typische crème witte kleur en blauwe baan herkenbaar. Op voorgrond wordt het beeld bepaald door grootschalige parkeergelegenheden met daarin verweven reclame-uitingen (middels het tonen van gereed product).

Gevelbeeld westzijde

Noordzijde

Het beeld aan de noordzijde wordt bepaald door het aanwezige groen behorend bij het rijksmonumentale kasteellandgoed. Dit bestaat uit overwegend orthogonaal cultuurlandschap met boomgroepen, bosschages en laanbeplanting. Daartussen is een assemblage van half-losse grote volumes met open tussenruimtes welke geen blijk geeft van een geordende voorgevellijn zoals aan de zuidzijde. Alle bouwvolumes zijn afgewerkt in de crème witte kleur en blauwe baan, zijn alle behoorlijk hoog en leveren, vanuit dat oogpunt, een eenduidig kleurenpatroon zoals aan de zuidzijde.

Gevelbeeld noordzijde

Oostzijde

Vanuit de oostzijde is het beeld op het complex het meest afwijkend en wordt het oog primair gevestigd de GOK-yard met gereed product en op het volledig losstaande EDC2 gebouw met zijn atypische architectuur en schuin gelegen t.o.v. de overige bebouwing. Als coulisse dient de ver achterliggende hoofdbebouwing geheel in de kleuren crème wit met de blauwe baan.

Gevelbeeld oostzijde

Silhouet

Het complex is zichtbaar vanuit diverse posities en afstanden in het landschap. Omwille van de hoge gebouwen, is de bebouwing ook op zeer grote afstand te ervaren en is beeldbepalend voor de skyline van de omgeving.

Aan de westzijde vanuit de A2, die het gebied in de noord-zuidelijke richting doorkruist, heeft het complex een grote attentiewaarde. Per dag wordt deze zijde door duizenden passanten op de A2 goed waargenomen.

Ongeacht de hoogte, grootte, positie en functie van de gebouwen voert de kleur crème wit en de bovenstaande blauwe baan met op de hoeken de 'V' (toentertijd gebaseerd op de 'V' van Volvo) duidelijk de boventoon.

De hoeveelheid aan gebouwen, de grootschaligheid van het complex en de zichtbaarheid op het geheel (noordzijde in mindere mate) in combinatie met de constante crème witte en blauwe kleuren heeft inmiddels geleid tot een iconisch en herkenbaar beeld voor de omstanders en passanten en, op grotere afstand, tot een kenmerkend beeld binnen de skyline van de omgeving.

Skyline VDL NedCar, Noord, Oost, Zuid, West (van boven naar beneden)

Architectonisch-stedenbouwkundige analyse

Het huidige complex bestaat uit een grondoppervlak van 928.383 m² en is bezaaid met een aantal grotere en kleinere gebouwen. Kantoren, kleedgebouwen, kantines, productiegebouwen voor onderdelen en de grote assemblagehal. Naast de bebouwing is het grondoppervlak in gebruik voor alle noodzakelijke logistieke activiteiten, autotestbanen, opstelplaats van geproduceerde auto's en parkeerplaatsen voor medewerkers.

Zuidzijde

De rand van het complex is begroeid met deels wild groeiende beplanting die het zicht op het complex gedeeltelijk afdekken. Daartussen en over de begroeiing heen is het complex zichtbaar, de N297 loopt er pal langs eer dat deze, op halverhoogte van de bebouwing, afdraait richting zuiden. De hoofdgevel kent diverse ondergeschikte uitspringende volumes en andere ondergeschikte gevelonderbrekingen. In het algemeen volgt de bebouwing aan deze zijde over een grote lengte één lijn en bebouwingshoogte, springt dan terug en volgt weer een lijn, springt vervolgens weer terug en volgt een lijn welke eindigt ter plaatse van de grote open ruimte richting oost waar geproduceerde auto's staan.
De bebouwing is in de typische crème witte kleur afgewerkt met, op de hoofdvolumes, de bekende horizontale blauwe band onder de dakrand.
Richting oosten staat nog een laag crème-wit gebouw, deze staat los van de hoofdbebouwing en is vanuit de openbare weg nauwelijks ervaarbaar.
De zuidzijde wordt tevens gebruikt als secundaire toegang voor medewerkers en toeleveranciers.

Architectonische kwaliteit zuidzijde

In haar terughoudendheid en op microniveau is de architectuur wisselend door de inzet van gesloten geveldelen, luifels, raamstroken op begane grond en verdieping, overheaddeuren en andere gevel onderbrekende componenten.

Maar door de grote lengte van de gevel, de aaneen geslotenheid, de gelijke hoogte en de herkenbare kleurtoepassing is het totale beeld vanuit de openbare ruimte het meest eenduidig en samenhangend en geeft blijk van één en hetzelfde bedrijf.

Westzijde

De westzijde (A2-zijde) wordt gekenmerkt door op in één lijn liggende gebouwen waaronder het hoofdkantoor met de bezoekersingang. De vier gebouwen zijn gesitueerd tegen het hoofdvolume van de Pershal en het FAS-gebouw. De gevel van het hoofdvolume is zichtbaar tussen de losse kantoorgebouwen. Door de vier gebouwen als losse volumes te ontwerpen vragen deze vanzelfsprekend meer aandacht dan de overige bouwdelen. De twee gebouwen op de tegenoverliggende uiteindes hebben dezelfde heldere architectonisch opzet, een relatief gesloten begane grond in wit geglazuurd metselwerk en een vooruitspringende eerste verdieping met doorlopende bandramen in groen geglazuurd metselwerk en beplating.

Het hoofdkantoor heeft een licht terug liggende begane grond, deels in wit geglazuurd metselwerk en grotendeels beglaasd. De 1e en 2e verdieping van het hoofdkantoor bestaan voornamelijk uit in wit geglazuurde baksteen waarvan een geveldeel in lichtgrijze staalplaat is afgewerkt. Boven op de 3e verdieping staat, op zichtbare vrijstaande kolommen, een gesloten volume in dezelfde staalplaat en dient als technische ruimte. Het 4e kantoorgebouw is een massief gemetseld volume in antracietgrijze bakstenen over drie lagen met een groot aantal regelmatig verdeelde horizontale spleetramen. Het voorliggend terrein (tussen de A2 en de kantoorgebouwen) wordt gekenschetst door een tijdelijk parkeerinrichting (aan de A2-zijde) en een vaste parkeerinrichting voor de medewerkers. Tussen de kantoren en de parkeerplaatsen staan bomen met regelmaat gerangschikt aan een brede sloot.

Architectonische kwaliteit Westzijde

De vormgeving van het 4e kantoorgebouw (antracietgrijze volume) sluit helder aan de huidige internationale architectuurtrend (abstraherende architectuur) en is tevens ook het meest opvallend. De overige drie gebouwen, alle ontworpen binnen een zakelijke en rationele architectonische benadering, hebben onderlinge affiniteiten door de terug liggende begane grond en de horizontale bandramen op de verdiepingen. Echter grote diversiteit is te bespeuren in de onderlinge gevelafwerkingen zijnde wit geglazuurd baksteen, lichtgrijze staalplaat, groen geglazuurd baksteen en een antracietgrijze gevelplaat.

Het beeld van het complex vanuit de A2-zijde is hiermee versnipperd en onsamenhangend en geeft geen blijk van een groot en eenduidig complex.

Verder is het beeld op het complex voornamelijk bepaald door de grote hoeveelheid geparkeerde auto's van de medewerkers die tussen de A2 en de bebouwing staan.

Noordzijde

De gevels aan de noordzijde liggen niet op één lijn zoals aan de westzijde, ze verspringen onderling maar staan parallel aan elkaar behalve het EDC2-gebouw.
De rechterzijde steekt vooruit met een aantal volumes, de linkerzijde ligt terug met een aantal andere volumes.
De meeste bouwvolumes hebben nagenoeg dezelfde bouwhoogte, zijn gesloten van aard en zijn afgewerkt in de typische crème witte gevelbeplating met de donkerblauwe horizontale baan aan de onderzijde van de dakrand. In het midden liggen twee lagere gebouwen, bij deze twee ontbreekt de blauwe horizontale baan.
Het EDC2-gebouw is alleen in de crème witte gevelplaat afgewerkt met een zichtbare bouwconstructie aan de buitenzijde van de gevels en ligt in schuine richting t.o.v. de overige volumes die parallel naast elkaar staan.
Door de grote afstand van de openbare weg en de voorstaande bomen is het zicht vanuit het noorden op de gevel het minst waarneembaar.

Architectonische kwaliteit Noordzijde

Deze zijde is niet eenduidig door de versnipperde gevellijn, de in- en uitspringende bouwvolumes en de lege ruimtes ertussen. Alhoewel niet alle bouwvolumes met de horizontale blauwe baan onder de dakrand voorzien zijn, hebben deze toch een onderlinge samenhang door de toepassing van de crème witte gevelkleur en een vergelijkbare bouwhoogte.
Specifieke architectonische aandacht vraagt de noordzijde niet, het aanzicht geeft simpelweg blijk van een grootschalig industriecomplex bestaand uit een aantal grote bouwvolumes. Helder is dat het om een totaal complex gaat door de overeenkomst in gevelkleuren.

Oostzijde

Het beeld van de oostzijde wordt voornamelijk bepaald door het gesloten EDC2-gebouw dat vlak naast de N276 gesitueerd is. Het gebouw heeft een opvallend constructieprincipe welke zich aan de buitenzijde van de gevels aftekent. Het geheel is in crème wit gekleurde gevelplaten afgewerkt zoals de overige gebouwen en heeft een fors overstekende dakrand in dezelfde kleur.

De overige bebouwing ligt ver van de weg af en wordt voorlangs begeleid door een open ruimte welke dient voor het stallen van de geproduceerde auto's. De gebouwen zijn in de crème witte kleur afgewerkt, deels met de bekende blauwe dakrand en dienen visueel als coulisse van het EDC2-gebouw.

Aan deze zijde staat de hoofdtoegang voor de leveranciers van auto-onderdelen en de afvoer van nieuwe auto's d.m.v. trailers.

Architectonische kwaliteit Oostzijde

De aparte vormgeving van het EDC2-gebouw tezamen met zijn losstaande positie t.o.v. van het grote complex zorgen dat het zicht op het complex vanaf de oostzijde het meest atypisch is. Het gebouw valt op door de beeldende kwaliteit van de constructie die bekrachtigd wordt door de geslotenheid van de achterliggende gevels. Het is ook de enige zijde waar, langs de N276, op regelmatig afstand volgroeide bomen staan. Dit gegeven helpt om het complex, van afstand, als geordend geheel te ervaren. De beplanting beëindigd na het EDC2-gebouw maar juist daar is de afstand vanuit de weg naar de bebouwing het grootst en worden de gebouwen ervaren als een ver terug liggende coulisse van crème witte volumes met een blauwe band.

2.2.2. Landschap

Het plangebied is gelegen in Zuid-Limburg, in het Limburgse zandgebied. Onder invloed van tektonische bewegingen ontstond hier een horsten- en slenkengebied. Het plangebied ligt in de Roerdalslenk, een dalingsgebied tussen de Feldbissbreuk en de Peelrandbreuk. De Feldbissbreuk is herkenbaar als hoge rand in het landschap. Deze ligging is van grote invloed geweest op de geologische en sedimentaire geschiedenis in het plangebied en de wijde omgeving daarvan. VDL Nedcar is gelegen op het punt waar de Maas uit een hoog achterland in een relatief laag en vlak voorland terechtkomt. De beekdalen lopen over een gebied dat logischerwijs door voorgaande geologische en sedimentaire processen gevormd is.

De ligging van het huidige VDL Nedcar-terrein is daarmee interessant, omdat het precies op de overgang ligt van (weliswaar natte) heidegronden naar de lagere (en nog lagere beekdalgronden. Direct ten noorden van het kasteel vloeien verschillende beken samen, waarvan de Geleenbeek de belangrijkste is. Nevenstaande kaart toont de belangrijkste landschapstypen, welke voornamelijk door de hoogte verklaard kunnen worden. Corresponderend met de beekdalen loopt een aantal dalvormige laagtes ten noorden van VDL Nedcar.

LEGENDA

- *Uitbreiding VDL Nedcar*
- *Dakvlakteterras*
- *Dalvormige laagte*
- *Restgeul*
- *Laagte ontstaan door afgraving*
- *Beekdalbodem*
- *Dekzandrug*
- *Losswand*
- *Tussenterras*
- *Plateau-achtige storthoop - opgespoten terrein of kunstmatig eiland*
- *Globaal plangebied*

Voor de beschrijving van het landschap is het complex en haar omgeving opgedeeld in vier deelgebieden (overeenkomstig met de vier windrichtingen). De west-, zuid- en oostzijde hebben een harde begrenzing in de vorm van provinciale- (N297/N276) of autosnelwegen (A2), waarbij de huidige situatie vanuit zuid- en oostzijde over de provinciale wegen een zicht over agrarische landschappen bieden, terwijl de westzijde een strikt infrastructureel en industrieel landschap vormt door de barrière van de A2.

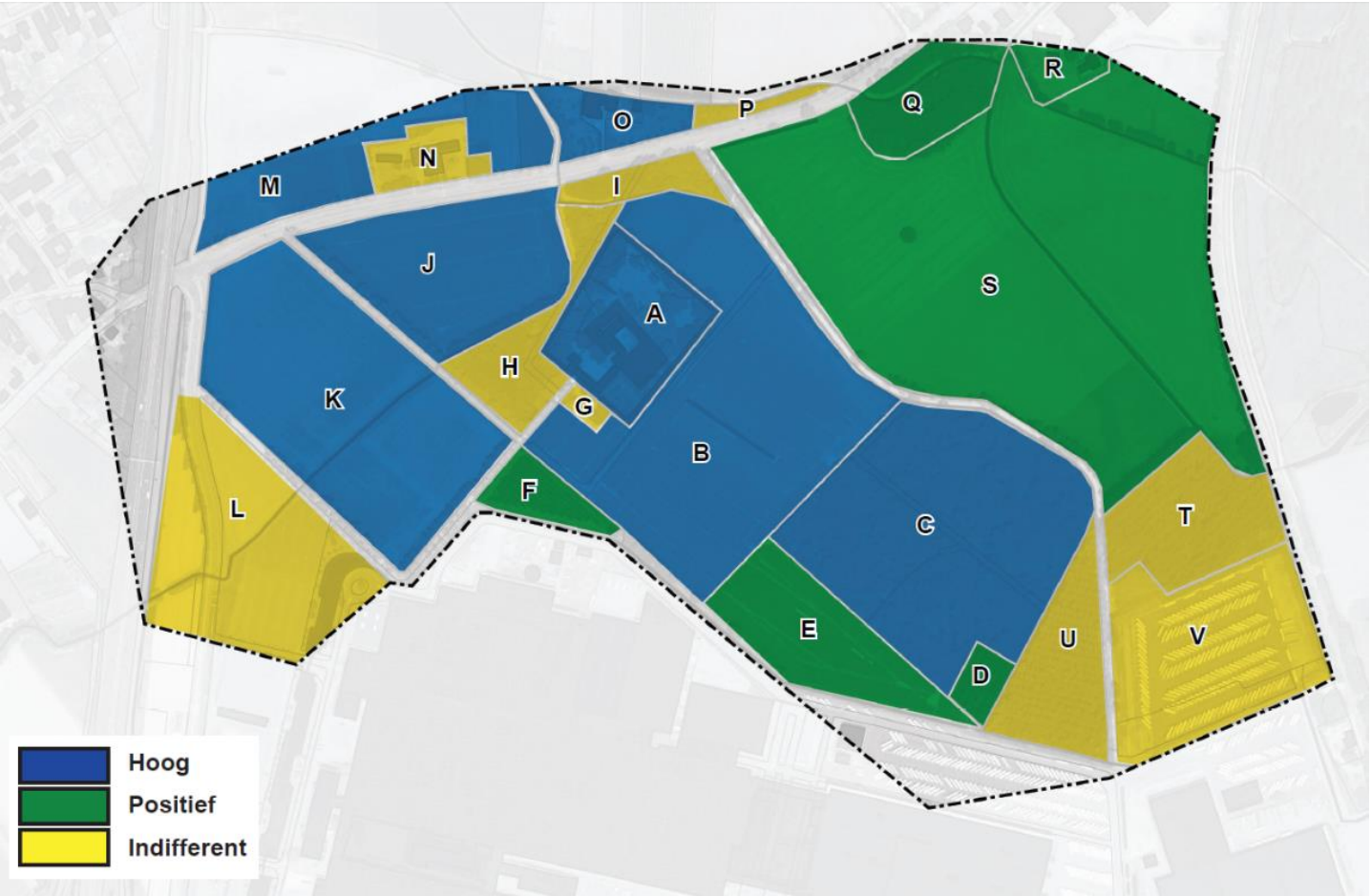
Noordzijde

De noordzijde heeft een relatief zachte overgang zonder publieke infrastructurele werken, waarbij de rand van het huidige bedrijventerrein grenst aan het historisch kasteellandschap, waardoor het landgoed enigszins verborgen in het landschap gelegen is. De bossen, lanen en bosschages aan de westzijde van het kasteel dragen door de hoogte van de opgaande begroeiing eveneens bij aan de verborgenheid van het kasteel.

Het landschap aan de noordzijde wordt gedomineerd door de compositorische waarde van het kasteellandgoed, waarbij de huidige fabrieksgebouwen reeds zichtbaar zijn.

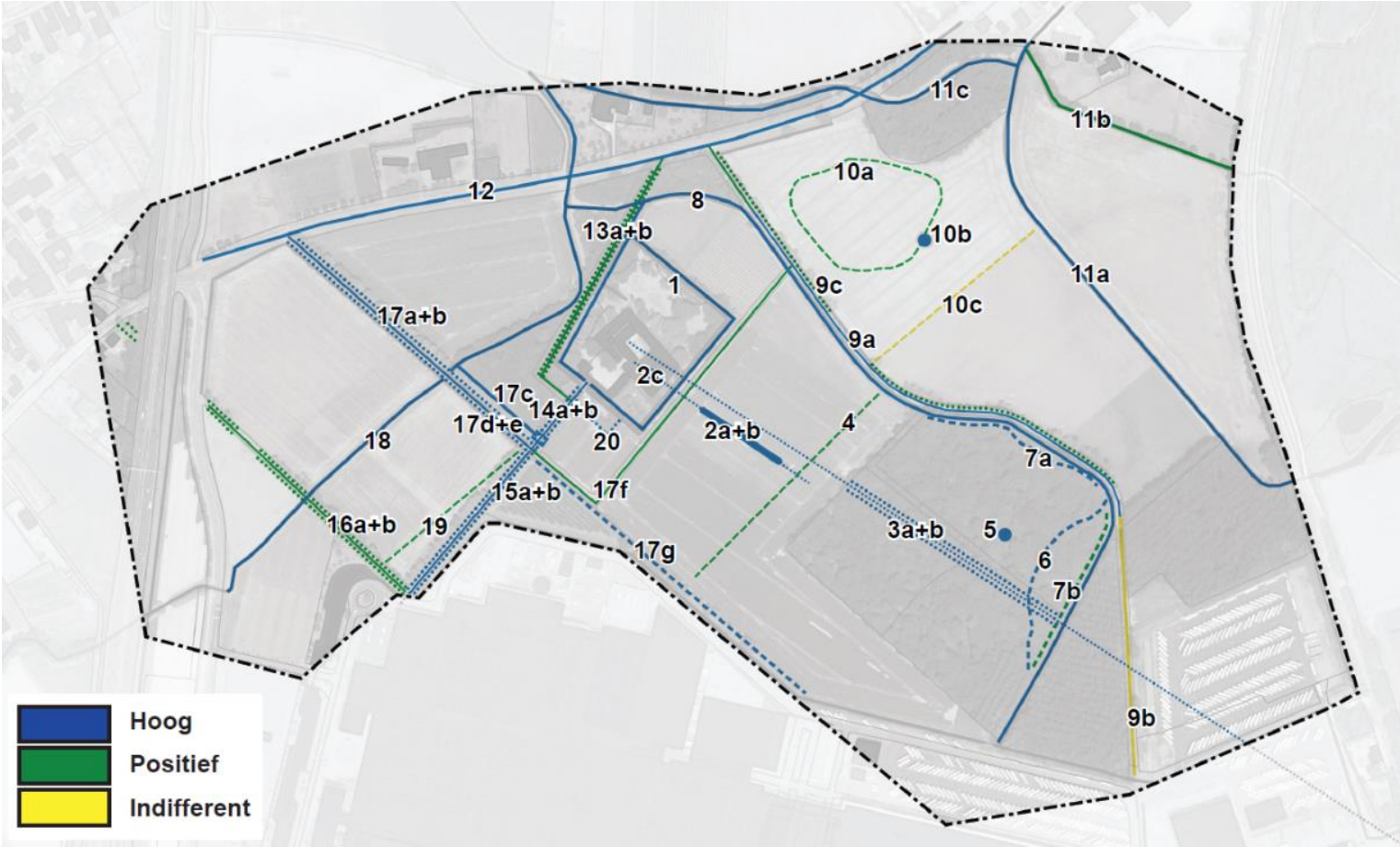
2. 3 Waardevolle aspecten landschap

Cultuurhistorische waarden
Het kasteellandgoed is een optelsom van verschillende elementen uit verschillende perioden die bij elkaar een samenhangend geheel van agrarisch nutscomplex met (beperkte) esthetische landschapselementen binnen de grachten vormen. In de kaarten hiernaast en hieronder is de waardering van de bij het landgoed horende onderdelen weergegeven en is per onderdeel (in de tabellen die na de kaarten volgen) geduid wat de (historische) functie van het onderdeel is. De kleuren wijzen op een aan het onderdeel toegekende waarde[1].



Cultuurhistorische waardering vlakken kasteellandgoed Wolfrath. Bron: SB4.

[1] Deze waardentoekenning is conform de richtlijn tuinhistorisch onderzoek door SB4 Specialisten in Groen Erfgoed uitgevoerd. Voor een volledige beschrijving van de waarde van de rijksmonumenten wordt verwezen naar die rapportage. Bron kaarten en tabellen: SB4.



Cultuurhistorische waardering structuren kasteellandgoed Wolfrath. Bron: SB4.

Nummer	Object/naam/huidige situatie	Globale datering huidig gebruik / verschijningsvorm	Wijzigingen / authenticiteit	Bijzonderheden / toelichting
A	Kasteelcomplex	VIII / I	bebouwing vanaf 14 eeuw, omgrachting 17e eeuw, verbouwingen ca. 1808 en 1905	thans in gebruik als gastenverblijf en conferentieoord
B	Veld/maïsakker	I / VII		deels en periodiek in gebruik als boomgaard
C	"Sterrenbos", gemengd loofbos	I / III	voor 18e eeuw al bos, in ca. 1808-1832 verkleind, herplant ca. 1860	vml. hakhout- en jachtbos bij Wolfrath; thans eik, Amerikaanse eik, es en berk, min of meer regelmatige aanplant van hazelaar
D	Populierenbos	VII / III	voor 1813 bos omgezet in bouwland, na 1965 beplant met populier	vml. onderdeel bos bij Wolfrath, mogelijk bewust afwijkende hoek
E	Veld, maïsakker	I / I	aan zuidzijde aangesneden na vestiging autofabriek (1967)	deels en periodiek in gebruik als boomgaard, bewust omgezet van bos in bouwland
F	Kersenboomgaard	VII	na afscheiding terrein autofabriek (ca. 1967) ingericht	enige restant en verwijzing naar fruitteelt, zeldzaam wordend
G	Parkeerplaats	VII / VIII	vml. voorterrein met moestuin, ca. 2018 ingericht voor parkeren	oude beukenhaag vormt rand
H	Gemengd loofbos	VI / I	ca. 1950-1958 met bos beplant	geen compositorisch onderdeel; periodiek in gebruik als boomgaard; ontneemt zicht op kasteel vanaf doorgaande weg
I	Gemengd loofbos	VIII / I	gefaseerd begroeid geraakt	vml. beekweide, onderdeel Holtummer Schaag, vml. Waterberging
J	Veld	I / I	deels: verlegging toegangslaan ca. 1828	vml. bouwland bij Wolfrath
K	"Pasveld"	I / I	deels: verlegging Kleine Laan ca. 1904-1912	vml. bouwland bij Wolfrath, deel ten oosten van Venkebeek tussen 1813 en 1819 ontgonnen; periodiek in gebruik als boomgaard
L	Omgeving Nedcar	I / I	na vestiging autofabriek (1967) geheel gewijzigd	
M	"Molenveld"	I / VIII	gewijzigd door aanleg A2 en elektriciteitsstation	vml. Bouwland
N	Elektriciteitsstation	VIII / VIII		Ter plekke van bouwland bij Wolfrath
O	Complex "Poolmolen"	I / V	watermolen uit ca. 1662, verbouwd ca. 1883	gebouwencomplex met erf en tuin; met historische hoogstamfruitbomen
P	Gemengd loofbos	VIII / VIII	gefaseerd begroeid geraakt	vml. beekweide, onderdeel Holtummer Schaag
Q	Gemengd loofbos	VII / VII	tussen 1965 en 1979 aangeplant	vml. Hunnebeemd, mogelijk in relatie tot ruilverkaveling aangelegd
R	Complex "Katsbeekermolen"	I / VI	watermolen tussen ca. 1800 en 1944	gebouwencomplex met erf
S	Veld	I / VI	Gefaseerd gewijzigd	vml. beekweide, onderdeel Holtummer Schaag gefaseerd ontgonnen, agrarisch gebied
T	Populierenbos	VII / VII	tussen 1965 en 1979 aangeplant	mogelijk in relatie tot ruilverkaveling
U	Populierenbos	VII / VII	tussen 1965 en 1979 aangeplant	mogelijk in relatie tot ruilverkaveling
V	Omgeving Nedcar	VIII / VIII	Recent aangelegd terrein	

Bron: SB4

Datering:

I = voor 19e eeuw
II = voor 1808
III = voor 1832
IV = voor 1880
V = voor 1930
VI = voor 1965
VII = voor 1988
VIII = na 1988

Nummer	Object/naam/huidige situatie	Globale datering huidig gebruik / verschijningsvorm	Wijzigingen / authenticiteit	Bijzonderheden / toelichting
1	grachtenstelsel	I / III	mogelijke vergraving in ca. 1610-1615, aanpassingen ca. 1808-1813	
2a	rechthoekige vijver, 'Grand Canal'	III / III	aanleg ca. 1808-1813	geleidelijk verkleind en verland
2b	zichtlijn over eiland en vijver	III / III	ontstaan ca. 1808-1813	
2c	eiland in gracht	III / III	aanleg ca. 1808-1813, geleidelijk vrijwel verdwenen	
3a	middenlaan	III / V	mogelijke aanleg ca. 1808-1813, ca. 1860 bomen vervangen	eikenlaan in vierkantverband
3b	zichtlijn tussen kasteel en kerk Nieuwstadt	III / VI	geleidelijk dichtgegroeid	
4	perceelsgrens	I / IV	vrijwel verdwenen	vml. grens tussen veld en bos, verbonden met vijver en Lintbeek, in lokaal hoogteverschil nog herkenbaar
5	naaldboom	V / V		Hemlockspar (Tsuga), enige naaldboom in bos
6	greppel	I / I		vermoedelijk vml. Beekloop
7a	wal	I / I		vermoedelijk vml. wal tussen bos en Lintbeek (en veedrift)
7b	wal	I / VI		mogelijk vml. wal of baggerophoping
8	Lintbeek	I / VI	Genormaliseerd ca. 1960-1965	
9a	Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan	I / IV	in 2e helft 19e eeuw verbeterd met aansluiting op Holtummerweg	vml. veedrift; noordgrens landgoed
9b	idem, verlenging	VI / VII	aanleg ca. 1960-1965, in jaren 70 opgenomen in fabrieksterrein	
9c	bomenrij langs weg	I / VII	huidige bomen na 1965 aangebracht	rij Abelen met Es en Kers
10a	Schagerkamp	I / VI	verdwenen in ruilverkaveling ca. 1960-1965	vml. bouwland bij Wolfrath, in lokaal hoogteverschil nog herkenbaar
10b	solitaire boom	I / V		Eik, waarschijnlijk restant van struweel/singel rondom kamp
10c	perceelsgrens	VI / VI	aangelegd in ruilverkaveling ca. 1960-1965	
11a	Sluis- of Molenbeek	I / VI	genormaliseerd tussen 1934 en 1952	
11b	waterloop	V / VI	nieuwe watergang vóór 1935	ten dele vml. Geleenbeek
11c	Geleenbeek	I / VI	genormaliseerd tussen ca. 1950 en 1958	in relatie tot watermolens
12	Holtummerweg	I / VII	verbeterd ca. 1895-1898 en vóór 1988	vml. hoofdweg tussen Maastricht en Roermond

Bron: SB4

Datering:

I = voor 19e eeuw
II = voor 1808
III = voor 1832
IV = voor 1880
V = voor 1930
VI = voor 1965
VII = voor 1988
VIII = na 1988

Nummer	Object/naam/huidige situatie	Globale datering huidig gebruik / verschijningsvorm	Wijzigingen / authenticiteit	Bijzonderheden / toelichting
13a	pad	I / IV	aan noordzijde reeds vóór 1832 een brug over Lintbeek; aan zuidzijde verlegd na demping gracht rond voorterrein en na aanplant bos	verbindingspad
13b	laanbeplanting	VI / VI	ca. 1950-1958 met eik beplant	eikenlaan in vierkantverband
14a	pad	I / IV	vóór 1860 werd grachtdeel en brug bij voorterrein verwijderd	toegangspad tot kasteel
14b	laanbeplanting	IV / IV	vóór 1860 werd grachtdeel en brug bij voorterrein verwijderd	laan van Zwarte Lindes, in vierkantverband
15a	pad Kleine Laan	V / V	verlegd ca. 1904-1912	bewust verlegd vanuit compositorisch aspect, i.r.t. aansluiting op doorgaande route
15b	laanbeplanting Kleine Laan	V / V	beplant ca. 1904-1912	laan van Koningslindes, in vierkantverband
15c	zichtlijn op poort	I / VII	verlengd door verlegging Kleine Laan ca 1904-1912, ingekort na vestiging autofabriek ca. 1967	
16a	pad Koestraat	III / VII	afgesneden na vestiging autofabriek ca. 1967	vml. doorgaande route over Holtummer heide, met schamppalen
16b	laanbeplanting Koestraat	III / V	beplant ca. 1904-1912	laan van Koningslindes, in vierkantverband; buiten laanverband staan enkele eiken in het Pasveld
17a	pad Grote Laan (west)	III / III	verlegd en doorgetrokken ca. 1828	oprijlaan, met schamppalen
17b	Laanbeplanting Grote Laan (west)	III / IV		laan van Zomerlindes, in vierkantverband
17c	waterloop en duiker	III / IV	aangelegd ca. 1828	thans tot Kleine Laan; duiker nog (deels)aanwezig
17d	pad Grote Laan (oost)	I / III	gewijzigd ca. 1828	oprijlaan, met schamppalen
17e	laanbeplanting Grote Laan (oost)	III / IV		laan van Zomerlindes
17f	pad (locatie)	I / VIII	verbeterd ca. 1828, thans als kavelpad vrijwel verdwenen en na enkele meters afbuigend naar noorden (langs gracht)	vml. verbinding naar bos, na ca. 1828 doorgaande weg en laan, later ontsluitingspad veld en boomgaard
17g	greppel en houtwal	I / VII		restant van zuidgrens tussen landgoed en heide; rand van weg/laan ca. 1828
18	Venkebeek	I / VI	genormaliseerd tussen ca. 1950 en 1958	
19	Perceelsgrens	III / V	grens van ontginning ca. 1813- 1832, laantracé van ca. 1877-1885 tot ca. 1904-1912	
20	Haag	VII / VIII		Beukenhaag rondom vml. moestuin, thans Parkeerplaats
	afrastering	VI / VIII		betonnen afrasteringspaaltjes met afgewerkte kop, rondom Pasveld en veld/boomgaard

Bron: SB4

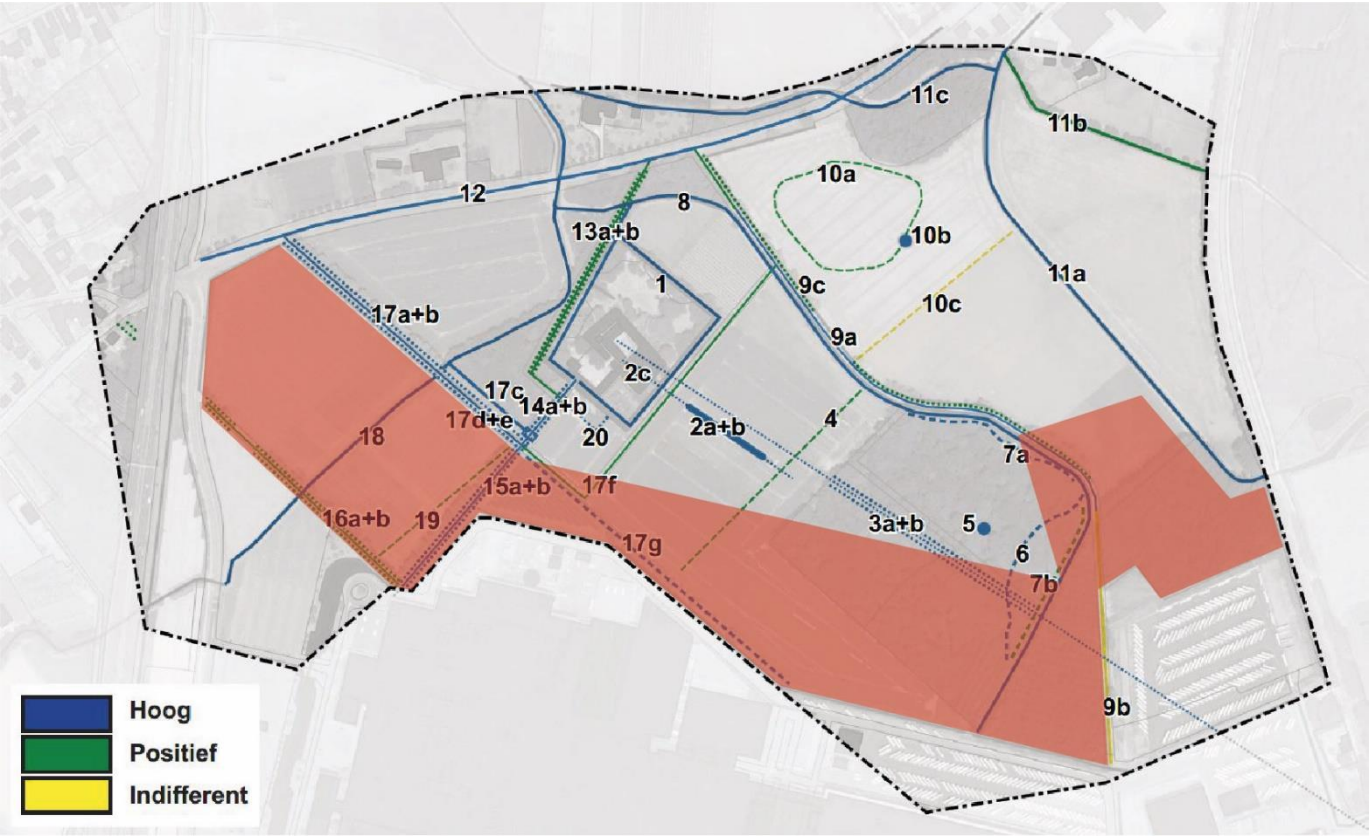
Datering:

I = voor 19e eeuw
II = voor 1808
III = voor 1832
IV = voor 1880
V = voor 1930
VI = voor 1965
VII = voor 1988
VIII = na 1988

Aantastingen van cultuurhistorische waarden

Nevenstaande kaart maakt inzichtelijk welke cultuurhistorische structuren verloren gaan door directe fysieke aantasting. De volgende directe fysieke aantastingen van historische structuren zijn waarneembaar (de nummers zijn overeenkomstig met nummers op de kaart op pagina 24):

- Aantasting pad Koestraat (16a
- Aantasting laanbeplanting Koestraat (16b)
- Aantasting ligging Venkebeek (18)
- Aantasting perceelgrens (Pasveld) (19)
- Aantasting pad Kleine Laan (15a)
- Aantasting laanbeplanting Kleine Laan (15b)
- Aantasting greppel en houtwal (17g)
- Gedeeltelijke aantasting pad (vanaf Kleine Laan tot directe oostkant kasteel) (17f)
- Gedeeltelijke aantasting van reeds onzichtbare perceelgrens (4)
- Aantasting Sterrebos (C), met:
    - Volledige aantasting wallen (voormalige beekloop en tussen bos en Lintbeek) (6/7b);
    - Gedeeltelijke aantasting eiken middenlaan en definitieve aantasting zichtlijn tussen kasteel en Nieuwstadt (3a+b);
    - Aantasting van zeer oude eiken en restanten van hakhout (C).



Cultuurhistorisch waardevolle structuren die verloren gaan door de fabrieksuitbreiding (fabrieksuitbreiding in rood). Bron: SB4, bewerking Antea Group.

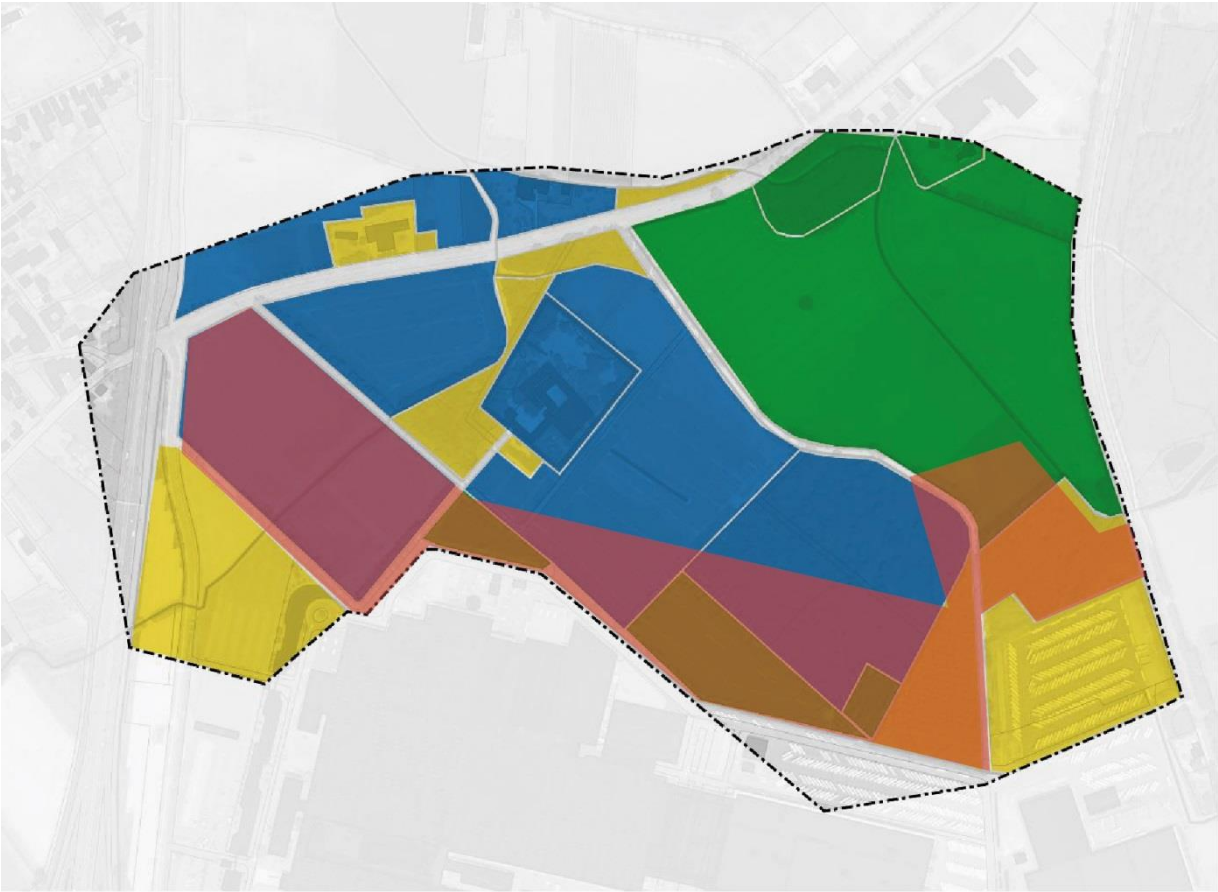
Naast deze structuren worden de volgende vlakken (gedeeltelijk) direct fysiek aangetast:

- Volledige aantasting Pasveld (K);
- Aantasting kersenboomgaard (F);
- Gedeeltelijke aantasting veld/maïsakker (B, E);
- Gedeeltelijke aantasting Sterrebos (C);
- Aantasting populierenbos (D).

Een aantal structuren en vlakken blijven weliswaar behouden, maar de belevingswaarde van die structuren gaat voor een groot gedeelte verloren. Dit geldt voornamelijk voor de Grote Laan, waar de bomen weliswaar blijven staan, maar de bebouwing tot vlak naast deze bomen zal komen te staan. Hierbij geldt overigens dat directe fysieke aantasting voorkomen dient te worden door grootschalige werkzaamheden met respect voor de gezondheid van de bomen plaats te laten vinden. De verlegging van de Venkebeek dient eveneens directe fysieke aantasting van de Grote Laan te voorkomen.

Verdere aantastingen van belevingswaarden zijn visueel ruimtelijk van aard (en worden derhalve in de paragraaf hieronder behandeld).

De aantasting van de hoge ensemblewaarde volgt voornamelijk uit de verstoring van de gave samenhang tussen het kasteel, voorburcht met poortgebouw annex hoeve, omgrachting, landschapspark binnen de omgrachting en de omliggende landerijen met lanen, vijver en bos. De waarde van de resterende onderdelen kan afwijken van de waardering als weergegeven op de kaarten. Het restant van het Sterrebos zal weliswaar een waardevol restant van een zeer oud bos zijn, maar de waarde zal (mede door verlies van ensemblewaarden en belevingswaarden) evident lager zijn dan in de huidige situatie. Geconcludeerd wordt dat (gedeeltelijk) fysiek behoud niet één op één leidt tot behoud van de erfgoedwaarde.



Door de fabrieksuitbreiding aangetaste (onderdelen van) cultuurhistorisch waardevolle vlakken (fabrieksuitbreiding in rood). Bron: SB4, bewerking Antea Group.

Aantasting visueel ruimtelijke kwaliteiten

Visueel ruimtelijke kwaliteiten aan de noordzijde komen voornamelijk voort uit de compositorische waarde van het kasteellandgoed. Het kasteellandgoed vormt een rijke compositie van open en gesloten gebieden en de relaties daartussen. Compositorische waarden komen voort uit belangrijke (historische) zichtrelaties en verhoudingen tussen open en dichte gebieden. Nevenstaande kaart (bron: SB4, bewerking Antea Group) toont de belangrijke historische zichtrelaties.

De volgende aantastingen zijn aan de orde:

- De zichtlijn over de Kleine Laan wordt verstoord door de voorgenomen bebouwing;
- Verstoring zichtlijn door Grote Laan door voorgenomen bebouwing op 7,5 meter naast de laan;
- Verstoring zichtrelatie kasteel-Sterrebos door voorgenomen bebouwing en gedeeltelijk wegvallen Sterrebos.

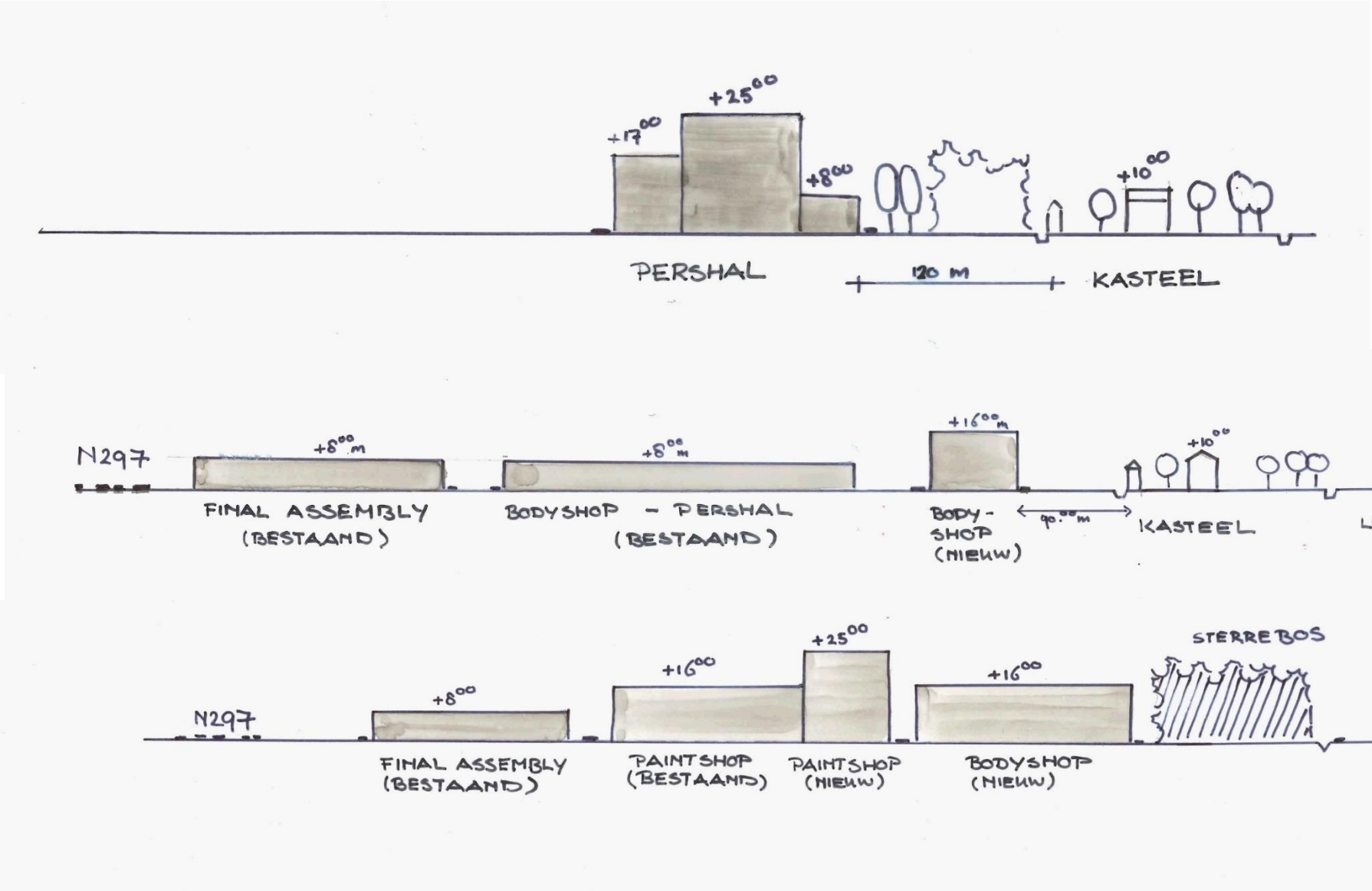
Waardevolle zichtlijnen. Bron: SB4, bewerking Antea Group.

Verder wordt de compositorische waarde van de noordzijde aangetast doordat plaatselijk de openheid komt te vervallen. Dit is voornamelijk te wijten aan de komst van hoge bebouwingen in de directe nabijheid van relatief kleinschalige en lage (landschappelijke) elementen. De figuur hiernaast toont op hoofdlijnen de hoogten van de nieuw te plaatsen bebouwing ten opzichte van de reeds bestaande bebouwing. De figuren op de volgende pagina's illustreren deze visueel ruimtelijke inbreuk middels een viertal dwarsdoorsneden. Zichtbaar is dat de nieuwe volumes voornamelijk door de hoogte en korte afstand tot waardevolle historische onderdelen erg prominent in het landschap aanwezig zullen zijn. Het eerste kaartje geeft de locaties aan van de doorsneden. Dwarsdoorsnede 4 is, door de grootte, in twee delen zichtbaar. Geconcludeerd kan worden dat voornamelijk de volumes van maximaal 25 meter hoog een serieuze visuele inbreuk maken op het landschap.

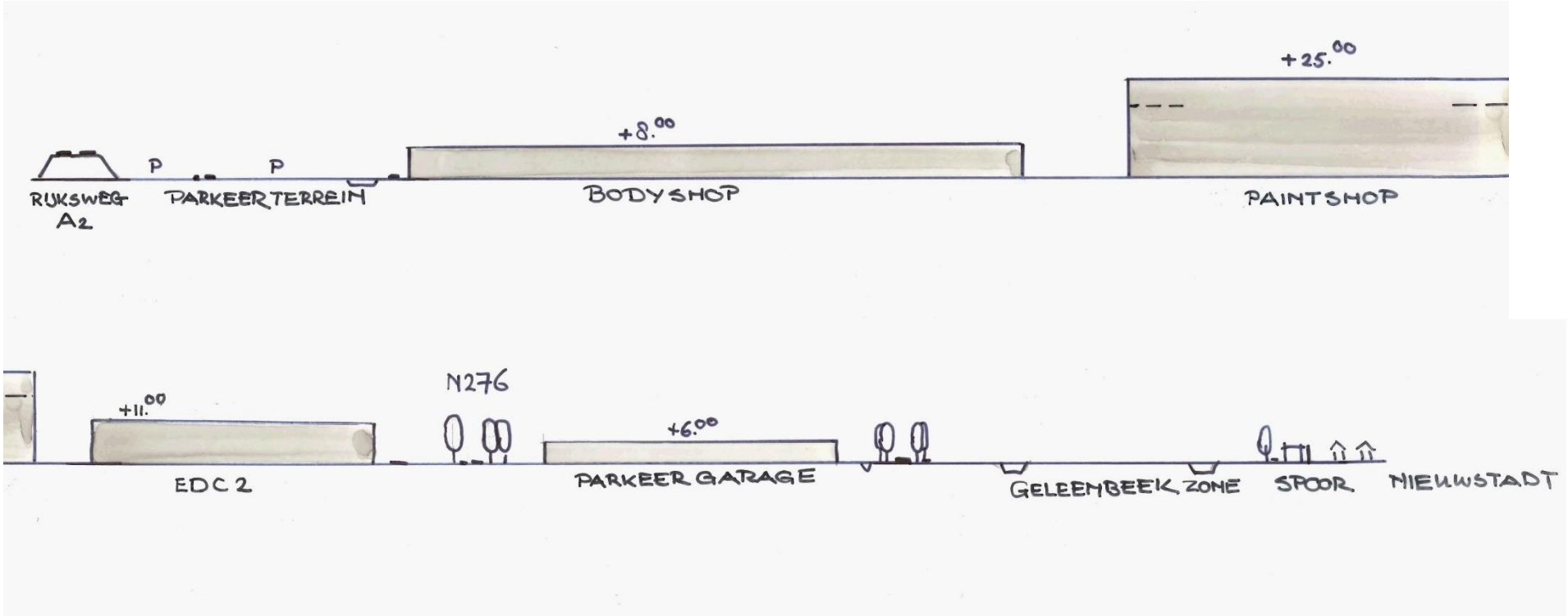
LEGENDA

- *Bestaand VDL Nedcar gebouw*
- *Uitbreiding VDL Nedcar gebouw*
- *Bestemd bedrijventerrein*
- *Overige bebouwing*
- *Bebouwd gebied*
- *Spoortracé*
- *Hoofdinfrastructuur*
- *Globaal plangebied*

Locaties dwarsprofielen



Dwarsprofielen 1, 2 en 3 (op volgorde van nummering)

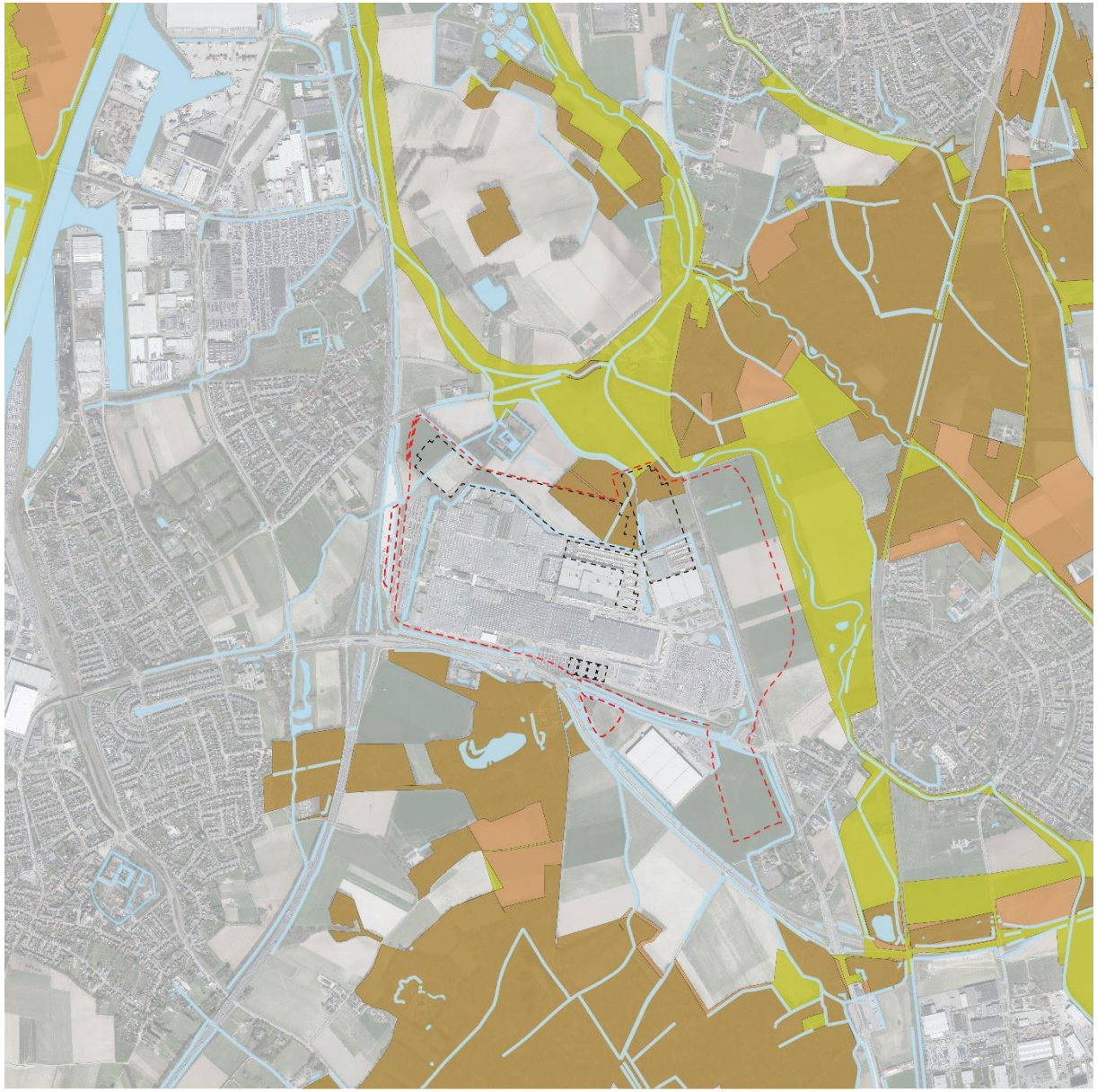


Dwarsprofiel 4.1 en 4.2 (4.2 sluit direct links aan op 4.1).

Aantasting natuurwaarden

De aantasting van natuurwaarden bestaat uit een gedeelte gebiedsbescherming en een gedeelte soortbescherming.

Voor het gedeelte gebiedsbescherming geldt dat er geen sprake is van ruimtebeslag op Natura 2000-gebieden. De aantasting door ruimtebeslag komt voort uit de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (in Limburg benoemd als “goudgroene natuurzones”, “zilvergroene natuurzones” en “bronsgroene landschaspszones”. Vooral het oude Sterrebos scoort hoog voor wat betreft de wezenlijke kenmerken en waarden die het NNN-gebied (goudgroene natuur) bepalen met een grote hoeveelheid dikke levende, en enkele dode, eiken dat via de oostelijke aangeplante populierenbossen een verbinding vormt met het IJzerenbos en de Geleenbeek.

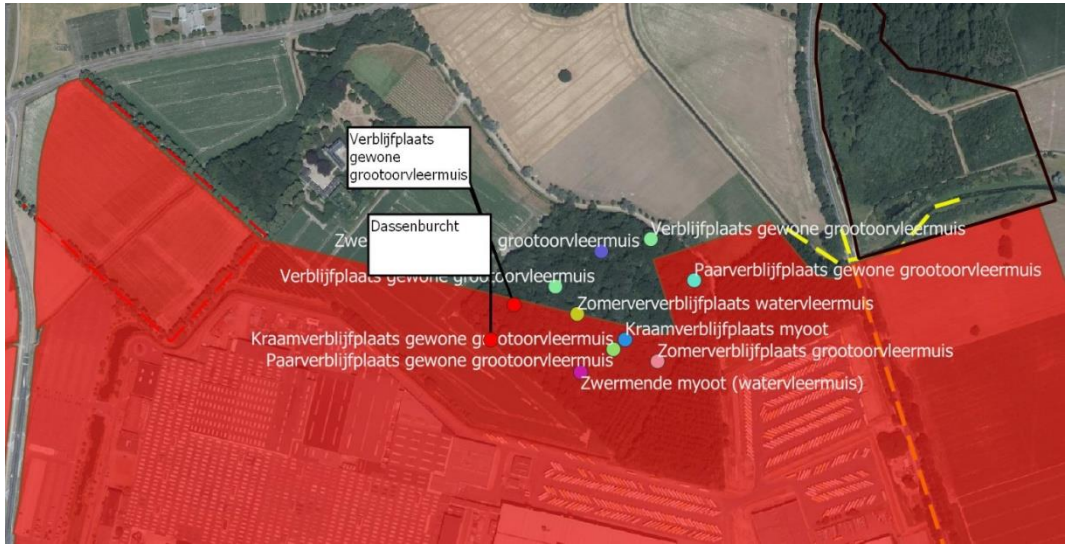


Ruimtebeslag van fabrieksuitbreiding op NNN

De ontwikkeling van VDL Nedcar verstoort enkele vliegroutes en tast de foerageergebieden van de das, acht typen vleermuizen, de kleine ijsvogelvlinder en steenmarter aan. Bijzondere aandacht gaat uit naar het foerageergebied van de bosvleermuis, die specifiek oude houtopstanden als foerageergebied benut. De compenseerbaarheid van oude houtopstanden is vanzelfsprekend lastig.
Nevenstaande figuur toont de verblijfplaatsen en vliegroutes die de voorgenomen bebouwing direct aantast. Uit deze aantastingen volgt een wettelijke compensatieplicht.

Concreet betekent dit (gebiedsbescherming + soortbescherming) dat dit beeldregieplan om dient te gaan met de volgende compensatiemaatregelen:

- Compensatie houtopstanden (voornamelijk bomen uit Sterrebos);
- Compensatie Natuurnetwerk Nederland;
- Compensatie vliegroutes vleermuizen;
- Compensatie verblijfplaatsen vleermuizen;
- Compensatie leefgebied das;
- Compensatie leefgebied kleine ijsvogelvlinder.



Aantasting van relevante plekken vanuit soortbescherming

Verstoring recreatieve routes

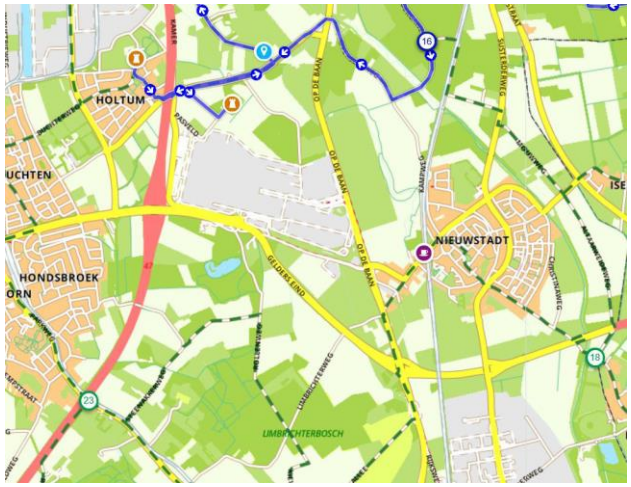
Rondom het VDL Nedcar-terrein zijn diverse mogelijkheden tot recreatie gelegen, waaronder:

- Diverse bosgebieden (Limbrichterbos / IJzerenbos);
- Diverse officiële wandelroutes en diverse informele wandelrondjes;
- Recreatief fietsnetwerk;
- Holtummerweg als belangrijke schakel in het recreatieve netwerk;
- Diverse overnachtingsplekken en historische bezienswaardigheden.

Impact:

- Verharding dicht op de omgeving rondom de Geleenbeek, waarmee de noord-zuid verbinding van het landschap smaller wordt;
- Zicht en beleving vanuit wandel- en fietspaden;
- Recreatief gebied rondom kasteel Wolfrath wordt kleiner.

.



Waterberging en waterlopen

Het belangrijkste uitgangspunt voor het thema oppervlaktewater is dat er geen wateroverlast mag ontstaan door de dempingen en verhardingen. Daarnaast is de vergunning van het waterschap voor de lozing van (hemel)water van belang. Het vergunde debiet (1,2 m^3/s) mag niet toenemen, aangezien dit 'afwenteling' op stroomafwaarts gelegen gebieden inhoudt, waar dan alsnog de wateroverlast toe kan nemen.

Het VDL Nedcar-terrein wordt uitgebreid met circa 59 hectare, waarbij ervan wordt uitgegaan dat het gehele terrein verhard wordt. Uitgaande van een eis van 100 mm berging moet er vervolgens circa 59.000m^3 berging worden gerealiseerd. Voor de compensatie van de gedempte watergangen moet tussen 1.800 en 2.400m^3 berging worden gerealiseerd. In totaal gaat het dus om ca. 61.000m^3 extra berging. Wanneer bergingen worden ingericht moeten deze ook als functie "berging" krijgen toebedeeld, zodat de bergingsinvulling bij toekomstige aanpassingen gehandhaafd blijft. Verschillende manieren voor de compensatie zijn mogelijk: waarbij berging in wadi's de meest efficiënte is.

Voor de fabrieksuitbreiding worden enkele beken verlegd. Dit geldt voor de Venkebeek, Lindbeek en Bosgraaf. Het noordelijke gedeelte van de Geleenbeek (de gekanaliseerde loop) biedt kansen voor hydrologisch herstel.

3. Visie op het gebied

In dit hoofdstuk worden de ambities voor de architectuur en het landschap behandeld. Voor het landschap wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden, uitgangspunten en ambities. De randvoorwaarden betreffen harde voorwaarden die in het plan moeten terugkomen, veelal voortkomend uit wettelijke compensatieopgaven. De uitgangspunten zijn uit verschillende specialismen afkomstige punten waar het plan aan moet voldoen. Ambities betreffen invullingen die op gronden buiten het plangebied liggen of op gronden waarvan nog niet duidelijk is dat de initiatiefnemer de gronden kan verwerven.

3.1 Kansen voor mitigatie en compensatie

De negatieve effecten van de fabrieksuitbreiding gaan ten koste van landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden. De fabrieksontwikkeling biedt kansen om via nieuwe architectuur het effect van de nieuwe fabrieksaanwezigheid op het landschap te mitigeren. De onderlinge samenhang tussen architectuur/stedenbouw en landschap is derhalve evident, omdat de architectuur effect heeft op het landschap en andersom. Niettemin zijn voor beide criteria afzonderlijke ambities geformuleerd, waarbij rekenschap geven aan het andere criterium één van de belangrijke aandachtspunten is. Die scheiding is voornamelijk vanuit ruimtelijke overwegingen ingegeven, waarbij de ambitie voor architectuur en stedenbouw zich richt op het gebied waar de fabrieksuitbreiding plaatsvindt, en de ambitie voor landschap zich nadrukkelijk concentreert direct ten noorden van de fabrieksuitbreiding.

3.2. Ambities architectuur en stedenbouw

Stedenbouwkundige opzet

Zuidzijde

Aan de Zuidzijde wordt op het buitenterrein en los van de bestaande hoofdbebouwing een parkeergarage gebouwd voor medewerkers. Deze bestaat uit een 4-tal gelijke volumes, is maximaal 19.60m hoog en is geplaatst parallel aan de hoofdgevel. Naast deze staat, ook los op het buitenterrein, het oude PDP-gebouw.

Westzijde

Behalve de schuingeplaatste Pershal aan de Noordzijde, zie omschrijving Stedenbouwkundig Opzet/Noordzijde, wordt geen nieuwbouw gepleegd, de huidige Westzijde blijft stedenbouwkundig als die is.

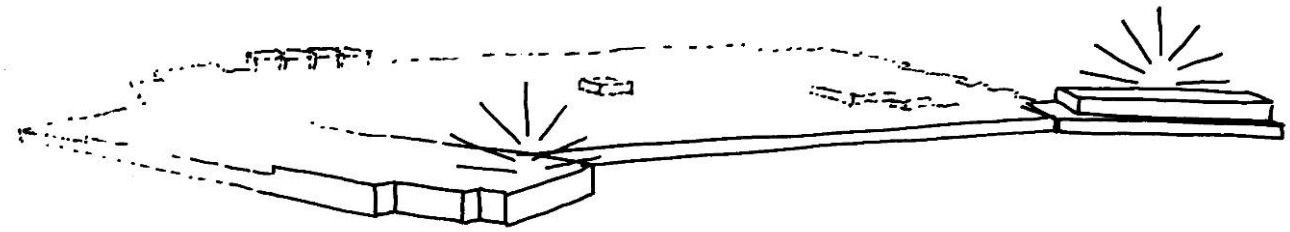
Noordzijde

Het complex wordt aan de noordzijde uitgebreid ten nadele van het rijksmonumentaal landschap rondom Kasteel Wolfrath. De bebouwing bestaat in grote lijnen uit 3 hoofdvolumes.

De Pershal staat 45 graden gedraaid t.o.v. het orthogonaal bouwstramien dat in 1967 is vastgelegd en men is blijven opvolgen. Dit gebouw is dan ook het meest volumineuze, de bouwhoogtes variëren van 8.60m naar 17.00m tot 25.00m hoog. De locatie van deze hal is ongunstig ten opzichte van het rijksmonument. De benodigde grootte en deze locatie worden ingegeven vanuit bedrijfseconomische noodzaak. Deze redengeving is in het milieueffectrapport gegeven en wordt hier als gegeven aangenomen.
Dit volume zal de nieuwe buitenrand aan de noordzijde van het complex worden. Het gebouw is dan ook in alle opzichten het meest voor de hand liggende voor het vestigen van de visuele aandacht van de fabriek. Geveltekstvoering en andere soorten bedrijfsvermeldingen zouden hier terecht kunnen komen. Het bouwvolume heeft de potentie in zich om als een nieuwe katalysator te dienen met de grootste attentiewaarde.

De Bodyshop/Pershal is 16.00m hoog en 616 m. lang, is gesitueerd binnen het orthogonaal bouwstramien en gaat de nieuwe “coulisse” vormen ten zuiden van het kasteel Wolfrath. Stedenbouwkundig vormt dit gebouw een heldere beëindiging van de Noordrand van het complex, de locatie waar op dit moment de rand juist het meest rafelig is. Nadelig is de verkorte afstand tot het Kasteel, de gevelbehandeling zal dan ook zorgvuldig ontworpen moeten worden om zo goed mogelijk in de omliggende natuur en het nabijgelegen kasteel op te kunnen gaan.

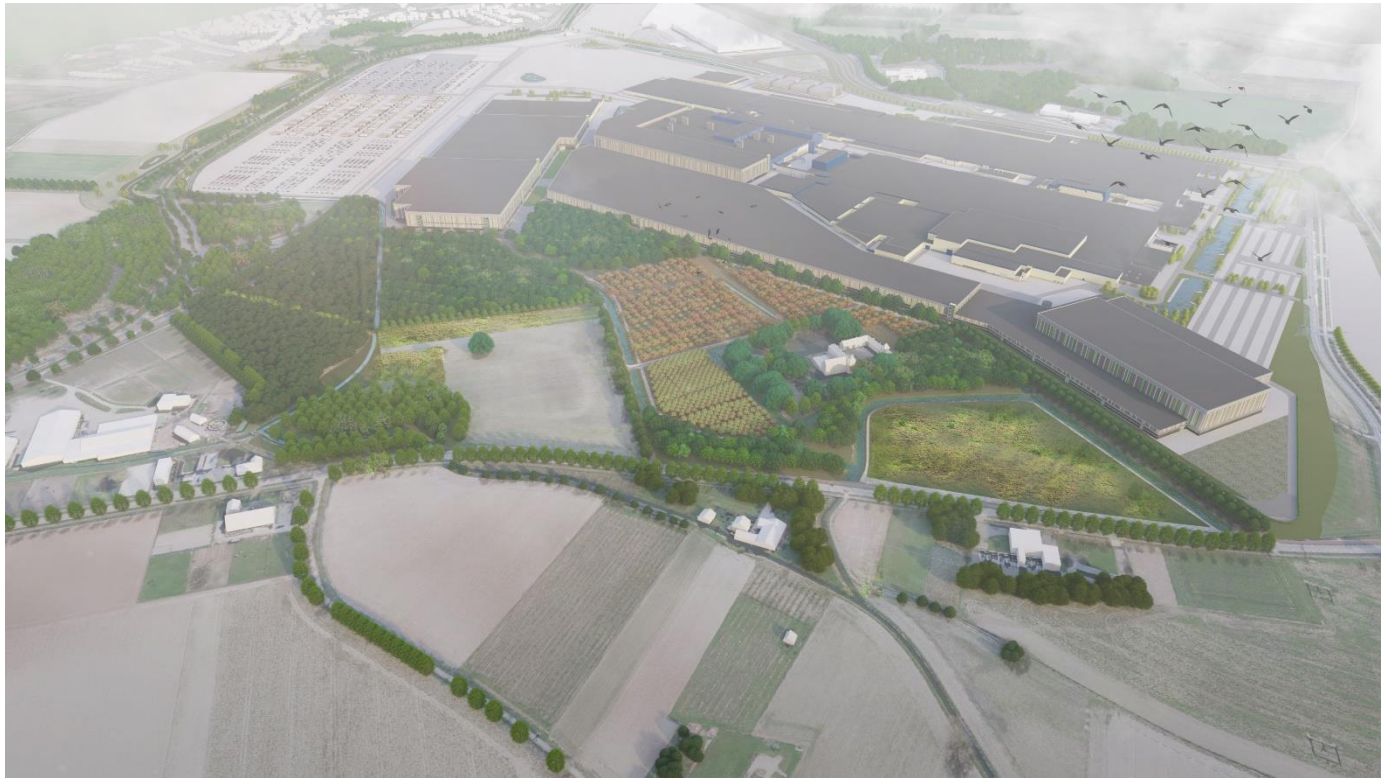
Voordeel van deze nieuwe gevel is zijn gelijkmatige en lineaire opzet en zal daardoor als “coulissevorming” neutraler over komen dan de huidige rafelige rand met al



Principe “Boekensteun”

zijn verschillende bouwvolumes. De vooropstaande begroeiing zal visueel meer in zijn waarde blijven.

Aan de oostzijde steekt de kopse zijde van de uitbreiding van het EDC-FAS-gebouw uit de bebouwingslijn van de Bodyshop/Pershal. Dit bouwdeel heeft een hoogte van 24.50m en een vergelijkbare breedte als de Pershal. Vanuit Noord presenteert zich dit bouwdeel, tezamen met de Pershal aan de Westzijde, als 2 “boekensteunen” op de 2 uiteindes. Vanuit Noord kijkend zal het silhouet in toekomst drastisch veranderen, een veel geordender beeld gaat ontstaan.



Volumes ten opzichte van het rijksmonument. In het licht van de bedrijfsvoering die dwingt tot deze schakering van gebouwen (zie milieueffectrapportage) is waar mogelijk gekozen voor een minimalisatie van gevelhoogten.

Oostzijde

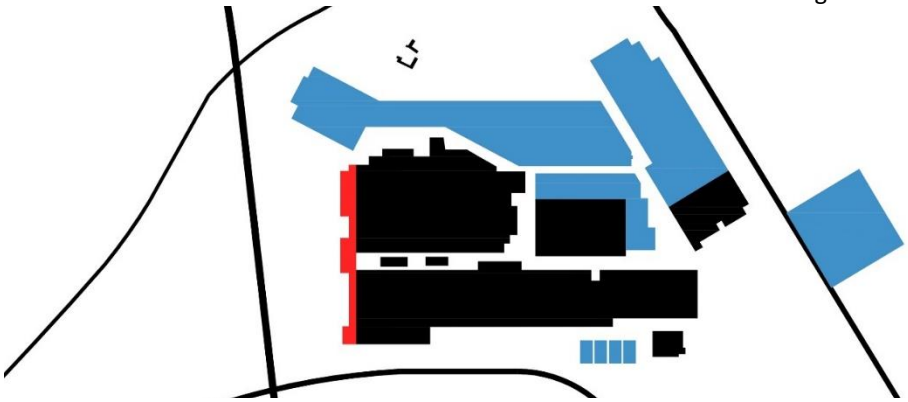
Het huidige EDC/FAS-gebouw wordt flink uitgebreid tot een totale lengte van 570 m. De uitbreiding van het gebouw is stedenbouwkundig een winst. Hiermee wordt de schuine richting van de N276 in de totale opzet van de plant bekrachtigd en ontstaat er oostwaarts een duidelijk einde van de bebouwing. Voor het EDC-FAS-gebouw staat het nieuwe parkeerdek voor geproduceerde auto's in dezelfde schuine richting van de N276. Het dek is bedoeld voor het stallen van geproduceerde auto's en is 3.50 m hoog. Auto's worden op en onder het dek gestald in afwachting op de transporteurs. Door de nieuwe landschapsinrichting zal het dek en de gestalde auto's van buitenaf nauwelijks zichtbaar zijn.

Vogelvluchtperspectief oostzijde

Architectuur ambities

De omwonenden die bij de ontwikkeling betrokken zijn hebben de wens uitgesproken de nieuwbouw zo onopvallend mogelijk vorm te geven en om deze te integreren in het landschapsontwerp.

Het bevoegd gezag vraagt vanwege de regionale betekenis van de fabriek om goede zichtbaarheid en architectonische identiteit met name kijkend vanaf de westzijde (A2-zijde) waar het complex de grootste attentiewaarde heeft. Aan de noordzijde vraagt bevoegd gezag ook om een landschappelijk geïntegreerde architectuur wegens het grote volume dat op die locatie zou komen staan. Bevoegd gezag vraagt aan de noordzijde om een ingetogen verschijningsvorm welke de inbreuk op het (historisch) landschap zoveel mogelijk minimaliseert, waarbij synergie tussen architectuur en het rijksmonumentale landgoed zoveel mogelijk gerealiseerd wordt. VDL Nedcar ambieert een geactualiseerde architectonische vormgeving, een nieuwe en hedendaagse identiteit. Deze wens kan prima opgaan met de ambities van de omwonenden voor een architectuur onopvallend vormgegeven is. De twee ambities hoeven elkaar niet in de weg te staan.



Nieuwbouw (blauw), toekomstige vernieuwing Westgevel (rood)

Mogelijkheden voor een (deels) geactualiseerd beeld

De intentie tot nieuwe grootschalige bebouwing levert kansen voor een geactualiseerde architectuur en een nieuw beeld. Deze wens wordt (naast architectuur als middel) voornamelijk vormgegeven door landschappelijke inpassing aan de noordzijde. De nieuwbouw aan de noordzijde levert een samenhangend nieuw gevelbeeld op. Het architectonisch beeld van deze zijde wordt dus volledig vernieuwd, omdat hier volledig nieuwe gevels gevestigd worden en de oude daarmee hun zichtbaarheid verliezen. Er wordt sterk rekening gehouden met het feit dat de nieuwe bebouwing als ingetogen “coulisse” gaat dienen voor de visuele ervaring van Kasteel Wolfrath en zo mogelijk opgaat in het landschap. De ambities voor meer architectonische identiteit aan de westzijde (A2-zijde) wordt door de opdrachtgever onderstreept. De daadwerkelijke transformatie van deze zijde is afhankelijk van diverse factoren, deze zijn op dit moment nog niet uitgekristalliseerd, wat betekent dat dit nog onvoldoende in dit beeldregieplan vastgelegd kan worden. Nadere uitwerking op dit punt dient nog te volgen en vastgelegd te worden. De landelijke introductie van het Energielabel voor gebouwen zou hiervoor aanleiding kunnen geven. Wel wordt gestreefd naar een bepaalde fasering en eenduidigheid in de toekomstige transformaties (om te voorkomen dat iedere fase een eigen/andere uitstraling krijgt).

Naast deze complexiteit wordt het nieuwe beeld geconditioneerd door het behoud van de huidige bebouwing. Het gaat immers niet om een totaal nieuwe ontwikkeling, het gaat om een uitbreiding van het complex. Het uitbreiden van het complex met nieuwe gebouwen, klein en groot, is dan ook een continu proces dat in 1967 zijn oorsprong kent. De laatste forse uitbreiding dateert uit 1980 (lakstraat), nadien is de bouwontwikkeling onverminderd en gestaag doorgezet, weliswaar met in omvang kleinere bouwvolumes.

De mogelijke verwachtingen van buitenstaanders voor een totaal nieuw beeld van de autofabriek VDL Nedcar moeten getemperd worden. De aanwezigheid van de goed functionerende bestaande gebouwen in samenhang met de “lean and mean” uitgangspunten van de onderneming bepalen dat in eerste instantie het nieuwe beeld alleen door de daadwerkelijke nieuwbouw zal ontstaan. Verdere beeldvernieuwingen bij bestaande gebouwen zullen onderhavig zijn aan besluiten door de onderneming in de toekomst. De grondslag van een toekomstig besluit om geveldelen ingrijpend te renoveren zou wellicht de nieuwe wetgeving aangaande het Energielabel voor kantoorgebouwen kunnen worden.

Schakering gebouwen

VDL Nedcar heeft verschillende analyses uitgevoerd naar alternatieve schakeringen van gebouwen. Deze onderzoeken (BCI, 2016; MER Antea Group, 2020) leiden tot de conclusie dat een uitbreiding met een tweede productielijn alleen aansluitend op de huidige fabriek en uitsluitend aan de noordzijde mogelijk is. Hierbij geldt ook dat de gebouwen niet op een andere plek binnen deze contouren geplaatst kunnen worden en dat gebouwen niet anders vormgegeven (locatie, hoek, maximale hoogte) kunnen worden. Deze afweging is raadpleegbaar via het milieueffectrapport (Antea Group, 2020).

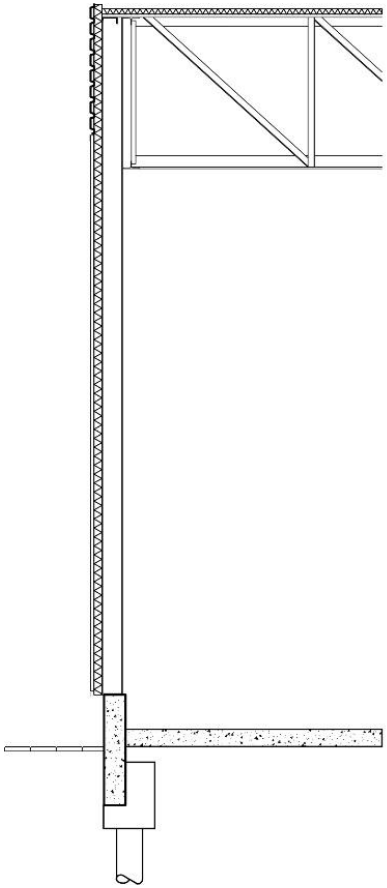
Beeldverwachting versus "lean and mean" bouwuitvoering

De gebouwconstructie van de nieuwe gebouwen zal een eenvoudige opzet hebben. De gevelopbouw is als volgt: betonplint, horizontale raamstrook en daarboven geïsoleerde gevelbeplating. Dit industriële 'lean and mean' concept is verdere in het ontwerp van de nieuwe bedrijfshallen verfijnd door een luifel aan te brengen met daaronder de verlichting, door in de opbouw van de gevel te variëren met plaatvarianten en kleurvariaties alsmede de zorg voor de kleinere details zoals die van de dakrand.

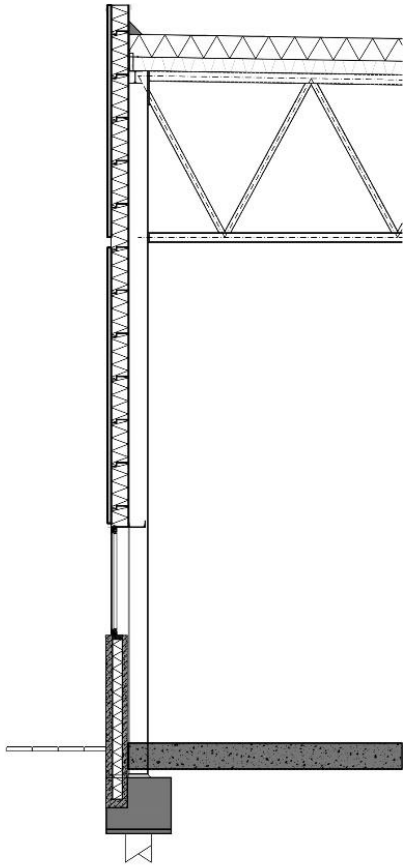
Om tot een levensvatbare businesscase te komen zullen de gebouwen binnen een industrieel concept moeten worden ontwikkeld. In dit licht is de "lean and mean" grondhouding van de opdrachtgever goed verdedigbaar.
Dit houdt in dat de architectonische kwaliteit van de nieuwbouw zich zal gaan moeten waarmaken binnen een "lean and mean" grondhouding. Dientengevolge zijn mogelijke hoge verwachtingen door derden aangaande een "uitbundige" nieuwe architectuur op tijd getemperd.

Binnen lean and mean is samen met partijen gezocht naar een beeldkwaliteit die recht doet aan het bedrijvencomplex en de omgeving (monumentaal en landelijk versus snelweg en bebouwing).

De bij de bouwontwikkeling betrokken partijen zijn zich dan ook van bewust dat kwaliteit in architectuur niet een kwestie van grote financiële middelen hoeft te zijn, dat is een algemene en heersende misvatting.
Architectonische kwaliteit kan goed bereikt worden binnen een "lean and mean" grondhouding waarbij een goed doordacht ontwerp door de ingezette bouwmaterialen en architectonische expressie een gepast antwoord kan verlenen aan de diverse randvoorwaarden zoals bijvoorbeeld de menselijke beleving en aansluitende omgeving.



Dwarsdoorsnede bestaand



Dwarsdoorsnede nieuw

Randvoorwaarden architectuur

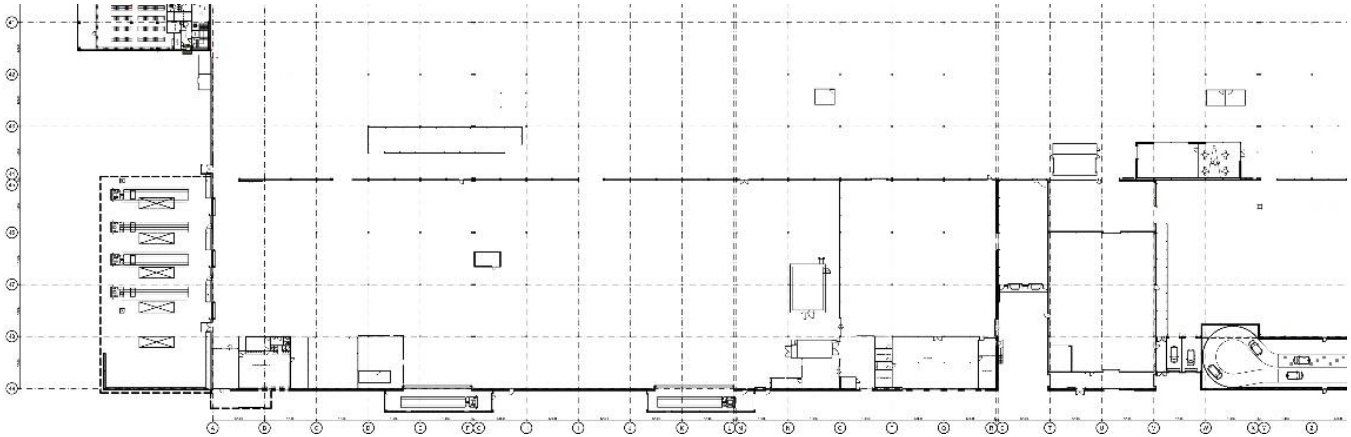
De nieuwe bouwvolumes zullen dezelfde productiefaciliteiten inhouden als de huidige, een verdubbeling van functies dus.
Daardoor zal de uitvoering en systematiek van de nieuwe bouwvolumes niet wezenlijk verschillen met de toenmalige uitvoering van de bestaande bebouwing.

Bouwstramien

Het bouwstramien van de nieuwbouw zal gebaseerd zijn op een rationeel orthogonaal bouw-systeem dat zich in het verleden functioneel en financieel bewezen heeft. Tevens komt de logica van het systeem ten goede aan de bouwuitvoering en het milieu.
Bouwmateriaal kan in grote gelijke hoeveelheden besteld en vervaardigd worden, het transport naar de bouw wordt gestroomlijnd, bouwuitvoeringshandelingen worden repetitief, tijdsverlies op de bouw blijft beperkt en bouwfouten worden tot een minimum gereduceerd.

Constructie

Het repetitief bouwstramien dwingt logischerwijze tot een gerationaliseerd constructie systeem.
Funderingspoeren, constructie kolommen in staal en beton voor de gevels, dwarsliggers voor de bevestiging van de gevelplaten en spanten voor de daken zullen zo mogelijk uit gelijke elementen en lengtematen bestaan.



Extract uit bestaande plattegronden

Volumeopbouw/verschaling

De bestaande bebouwing op het complex is een assemblage van een veelheid gebouwen verschillend in volume en hoogte. Ze staan onderling niet altijd in één lijn, verspringen onderling in hoogte en diepte en hebben aanbouwen, luifels, terugspringende geveldelen etc. Voor het onderbreken van grote en monotone gevelpartijen is verschaling een gepaste methodiek (gebouwen minder groot/lang laten lijken dan ze daadwerkelijk zijn). De geplande nieuwe bouwvolumes hebben, conform de bestaande gebouwen, uiteenlopende bouwhoogtes. Deze zijn direct consequent aan de interne functies en zijn gereduceerd tot de minimale noodzakelijke hoogte om de visuele impact op het landschap tot een minimum te beperken.
De nieuwe gebouwen bedragen de volgende hoogtes: 8.60m / 16.00m / 17.00m / 19.60m / 24.00m / 25.00m.

De ontwikkelingspartijen realiseren zich dat de verspringingen in hoogte en diepte van de bestaande bouwvolumes tot op zekere hoogte een dankbaar gegeven is om te gebruiken voor de visuele verschaling van de nieuwbouw.

Volumeopbouw

Constructieve en bouwtechnische gevelopbouw

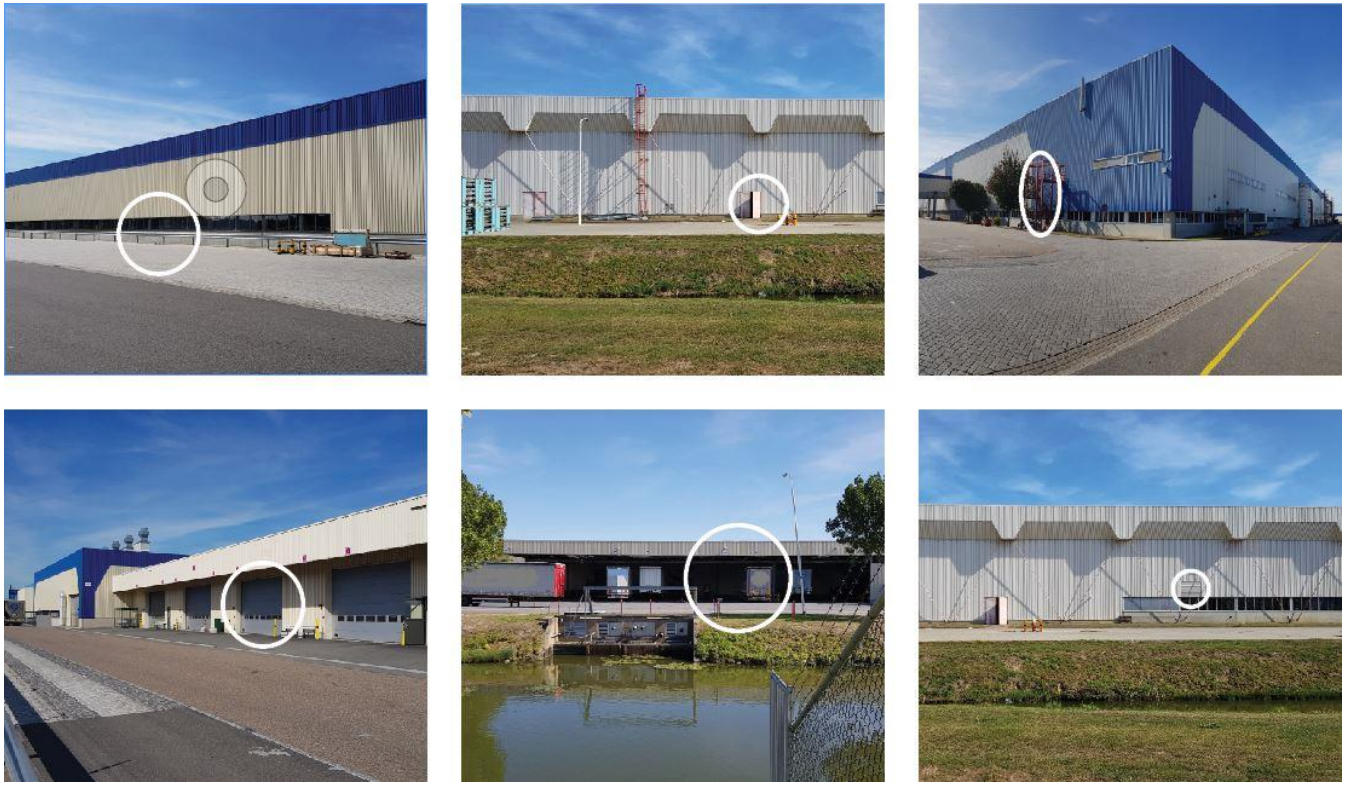
De gevelopbouw van de nieuwbouw zal de logica van de gevelopbouw van de bestaande gebouwen volgen.
We spreken hier over een betonplint, raamstroken, stalen gevelplaat, en geïsoleerde binnen dozen die tussen of tegen de verticale constructieve kolommen geplaatst worden. De hoofddraagconstructie zal bestaan uit stalen en betonnen kolommen, afhankelijk van de hoogte van de bouwvolumes, geplaatst aan de binnenzijde van de buitengevels. In verband met de aanzienlijke volumes zullen binnen de gebouwen ook constructie kolommen nodig zijn. Deze zullen in aantallen zo mogelijk beperkt worden om een maximale vrijheid te garanderen voor de werkvloer inrichting.

Gevel sparingen

Gezien het feit dat de functies in de nieuwe gebouwen vergelijkbaar zijn met de huidige functies zullen over het algemeen de gevel sparingen van de nieuwbouw niet wezenlijk verschillen. Dit geldt met name voor buitendeuren, raamstroken, overheaddeuren etc. Vluchttrappen, vluchtdeuren, luifels etc. zijn afwijkend vormgegeven ten opzichte van de bestaande architectuur. Breedtematen en hoogtes van de sparingen in de nieuwbouw zullen uiteraard afgestemd worden op het huidige Bouwbesluit en actuele technische vereisten van productiemiddelen en transportmiddelen.

Gevelverlichting

Op dit moment is het beleid en daarom de praktische toepassing van de gevelverlichting niet eenduidig, diverse geveldelen worden op verschillende wijze aangelicht en andere fragmenten blijven onbelicht. De ontwikkeling biedt mogelijkheden tot een nieuw verlichtingsplan. Uitgangspunt voor de verlichting is een ingetogen verlichting aan de onderzijde van de luifel op 5 meter hoogte, met als voordeel dat ’s avonds niet de volledige volumes verlicht worden, maar alleen de zones waar werknemers gebruik van maken.



Diverse gevel sparingen

Bestaande verlichting

Nieuwe verlichting

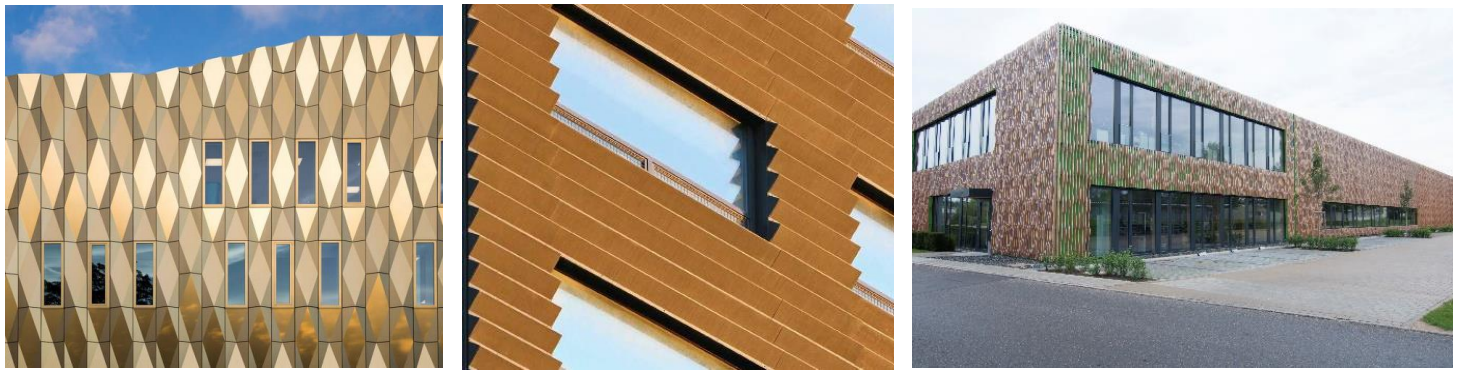
Esthetische gevelopbouw

De gevelopbouw en de materiaaltoepassingen van de nieuwbouw zal hetzelfde overeenkomstig de bestaande gebouwen zijn. We spreken hier over een betonplint, raamstroken, stalen gevelplaat, en geïsoleerde binnen dozen.

Betreffende een standaard prefabbeton plint is in de laatste 30 jaar niet al te veel ontwikkeld. Naast de betonplint elementen die direct uit de stortmallen komen zijn er inmiddels plinten in diverse uitgewassen grindsoorten en steensplit in de kleuren beige, lichtgrijs tot nagenoeg zwart. Voor de voorgenomen fabrieksbebouwing is gekozen voor een prefab betonplint in uitgewassen grind met een bij de omgeving passende kleur (grijsbruin).

Prefab betonplint

Daarentegen heeft zich in de laatste jaren een ontwikkeling voorgedaan in de esthetische eigenschappen van stalen gevelbeplating. Deze ontwikkeling in stalen gevelbeplating geeft de ontwerper veel meer esthetische mogelijkheden dan in het verleden. Juist een gevelopbouw met staalplaat en geïsoleerde binnendozen is een “lean and mean” oplossing. Opdrachtgevers en architecten hebben deze ontwikkeling dankbaar omarmd waardoor de stalen gevelplaat veelvuldig wordt ingezet voor bedrijfsgebouwen, utiliteitsgebouwen en zelfs woonhuizen met zeer aantrekkelijke esthetische resultaten. Landelijk zijn talloze gebouwen aan te wijzen waarbij dit gevelmateriaal tot hoge architectonische-esthetische kwaliteiten heeft geleid. De impressies hiernaast geven de mogelijkheden van stalen gevelbeplating weer. Het voor de fabriek gekozen ontwerp wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.



Stalen gevelbeplating

3.3 Ambitie landschap

De gehanteerde ambitie voor landschap is gestoeld op de notie dat het landschap een resultante is van een groot aantal elementen die allemaal een aspect van het geschiedverhaal vertellen. Die veelheid aan elementen maakt dat het landschap een historische gelaagdheid heeft. Deze methode is gebaseerd op het concept van de landschapsbiografie. Kern hiervan is dat een landschap wordt beschouwd als een object dat van generatie op generatie wordt overgeleverd. Iedere generatie past dat landschap aan de eigen behoeften en ideeën aan, voegt zaken toe, verwijdert andere en geeft weer een andere betekenis. Concreet voor de invulling van de landschappelijke ambitie van het kasteellandgoed (buiten de gronden die door directe fysieke aantasting zullen verdwijnen) betekent dit dat landschappelijke compensatie of mitigatie niet noodzakelijk wordt gezocht in één vastomlijnde historische referentie welke zo nauw mogelijk benaderd dient te worden. Er zijn meerdere historisch waardevolle referenties denkbaar en de omgang met die referenties kan op verschillende 'manieren' plaats vinden: exacte reconstructie is bijvoorbeeld niet (overal) noodzakelijk en mogelijk zelfs onwenselijk. Deze visie op het landschap legitimeert het om **nieuwe betekenis** aan het landschap mee te geven.

Deze methodologische landschappelijke visie dwingt tot nadenken over de wijze waarop we naar het landschap kijken en tot welke inhoudelijke keuzes en ontwerpprincipes dat dan leidt. De samenhangende visie is tot stand gekomen door vast te stellen wat de essentie van het historisch geschiedverhaal is.

Als kern van deze landschappelijke analyse naar het geschiedverhaal geldt dat het huidige landschap beschouwd kan worden als een landschap met grootschalige industriële bebouwing met hele oude elementen, waarbij de volgende elementen een rol hebben gespeeld in de totstandkoming van deze landschappelijke opzet:

- Lange traditie van agrarisch gebruik;
- Een daarmee samenhangende lange traditie van pragmatisch handelen. Het landschap alhier heeft een historisch constant principe van het zoveel mogelijk te gelde maken van het landschap;
- Vanuit dat pragmatisme is altijd een bepaalde soberheid uitgegaan: zowel zichtbaar op het kasteel, het omliggend landgoed (waar expliciet geen sieraanleg toegepast is), maar ook de industriële VDL Nedcar-bebouwing is altijd vanuit pragmatisme ingegeven;
- De aanhoudende worsteling met het verwerven en behouden van werkgelegenheid en de rol die grootschalige werkgevers daarin gespeeld hebben. Deze afhankelijkheid is verankerd in de Zuid-Limburgse identiteit;
- Het historisch landschap is in de loop der tijd van kleinschalig naar grootschalig veranderd. Ter plaatse van het kasteeldomein is nog een compositorisch erg waardevol landgoed met bijzondere zichtlijnen en verhoudingen open/halfopen/gesloten aanwezig;
- Binnen de omgrachting voelt het kasteel aan als historische "binnenwereld". De VDL Nedcarfabriek is eveneens een gesloten complex;
- Vanuit het kasteeldomein lopen bijzondere historische zichtrelaties in de richting van VDL Nedcar;

De methodologische visie (het landschap als gelaagd geschiedverhaal waarin nieuwe betekenis gegeven kan worden) en de inhoudelijke overwegingen als hierboven opgesomd hebben geleid tot de volgende samenhangende visie op het landschap:

"Het kleinschalige historisch landschap met het grootschalige industrieel productielandschap verbinden door de aanwezige rijke compositie van open- en geslotenheid te versterken"

Gestoeld op deze visie op het historisch landschap, zijn vier integrale ambities geformuleerd die, naast wettelijke compensatie-eisen, als uitgangspunt voor de te bepalen maatregelen fungeren, te weten:

A. Het kasteel zoveel mogelijk van de voorgenomen bedrijfsbebouwing isoleren en het zicht op die gevels zoveel mogelijk ontnemen en waar historisch waardevol een nadrukkelijke relatie tussen gevel en landschap leggen.
B. Op gronden die niet direct aangetast worden cultuurhistorische waarden versterken/in ere herstellen of in elk geval recht doen aan de historische essentie van het kasteellandgoed (een agrarisch nutscomplex met sieraanleg binnen de omgrachting). Versterking van deze waarden dienen met oog op gradiënt hoog en laag gelegen delen en beekdalen ingepast te worden;
C. Waar mogelijk ambities integraal benaderen door meerdere sectorale doelen te combineren;
D. "Nieuwe waarden creëren": waar wenselijk nieuwe landschappelijke elementen toevoegen, waarbij we als voorwaarde hanteren dat toekomstige generaties die elementen als hun cultureel erfgoed zullen beschouwen.

Naast deze ambities dienen meerdere wettelijke compensatieopgave hun uitwerking vinden in dit beeldregieplan (voornamelijk vanuit natuur en water). Iedere ingreep die voorzien (al dan niet afkomstig uit wettelijke verplichting) is in dit beeldregieplan is te scharen onder minstens één van bovenstaande ambities.

3.4 Sectorale opgaven

Cultuurhistorie

Er volgen vanuit cultuurhistorie uitsluitend vanuit een strategie van verlies en schadebeperking wettelijke eisen aan ontwerp. Dat wil zeggen dat vergunningsplicht geldt voor handelingen die het rijksmonument in enig opzicht wijzigen. Voor de omvang of kwaliteit van landschappelijke inpassing gelden geen wettelijke cultuurhistorisch compenserende maatregelen. Er kunnen dus, wettelijk gezien, geen harde randvoorwaarden aan cultuurhistorische compensatie verbonden worden.

Binnen de kaders van dit beeldregieplan is wel nadrukkelijk aandacht besteed aan compensatie en mitigatie van aantastingen van cultuurhistorische waarden. De hierbij horende maatregelen zijn tweeledig van aard. Hieronder is weergegeven op welke wijze omgegaan wordt met het inrichten van het landschap. De wijze waarop deze principes concreet vorm krijgen wordt integraal met andere aspecten afgewogen. Het resultaat van die afweging is weergegeven in hoofdstuk 5.

- Maatregelen die vanuit het erfgoedbelang wenselijk zijn.
    - Een functionele inrichting kiezen die recht doet aan de lange traditie van het gebruik van het landgoed als **agrarisch nutscomplex.** De lange traditie van het zoveel mogelijk te gelde maken van het landschap is een belangrijk uitgangspunt.
    - Herstel van agrarisch cultuurlandschap door op akkercomplexen van het kasteel Wolfrath te verwijzen naar hoogstamfruitteelt;
    - Meer publieke beleving en toegankelijkheid van kasteelcomplex realiseren;
    - Herstel agrarisch cultuurlandschap met het oog op de gradiënt hoog- en laaggelegen delen, onder andere door versterking van cirkelvormige akker (na grondverwerving).
- Maatregelen uit andere sectoren (natuur, water) op een dergelijke wijze inpassen dat zij cultuurhistorische waarden versterken of op zijn minst behouden (door randvoorwaarden aan die maatregelen te verbinden).
    - Deze wijze van inpassing landt in verschillende maatregelen.

Visueel-ruimtelijk

Visueel-ruimtelijk zijn de historische zichtlijnen, de verhouding open-dicht en de verhouding van de voorgenomen bebouwing en opzichte van het bestaande landschap van belang. Wenselijk hierbij is om het kasteel zoveel mogelijk te isoleren van de industriële bebouwing van VDL Nedcar. Om het zicht op het enige esthetisch ingegeven landschapsonderdeel buiten de omgrachting (het Grand Canal) en de (zicht)relatie met het Sterrebos (enigszins) te handhaven wordt vanuit het visueel-ruimtelijk belang waarde gehecht aan een invulling die beide zaken recht doet (isoleren en zichtlijnen bewaren tegelijkertijd).

De relatie tussen de nieuwe fabriek en het bestaande landschap wordt zoveel mogelijk bepaald door de wens om de nieuwe gevels aan het zicht te onttrekken, buiten waar dit vanuit cultuurhistorische overwegingen wenselijk is. Zeer lokaal is het wenselijk de relatie op stedenbouwkundig vlak te versterken door belangrijke zichtlijnen te “verankeren” in de gevel. Op hoofdlijnen Voor de zichtbaarheid van de gevels geldt nevenstaande kaart. Voor de architectuur is dit een belangrijk uitgangspunt.

Natuur

Vanuit ecologisch oogpunt komen een aantal harde wettelijke compensatieopgaven voort. Omdat veel ecologische maatregelen in samenhang plaatsvinden (en daarmee niet alle strikt of direct gekoppeld zijn aan wettelijke compensatie) wordt uitsluitend op hoofdlijnen aangeduid welke maatregelen voortkomen uit wettelijke noodzaak. De volgende compensatieopgaven (al dan niet wettelijk) vragen om een invulling van het landschapsplan aan de noordzijde:

- Verbinding vanuit Sterrebos met IJzerenbos realiseren t.b.v. vliegroute vleermuizen;
    - Deze opgave vindt invulling door aanplant van nieuw bos ten noorden van het Sterrebos.
- Verbinding vanuit Sterrebos met IJzerenbos middels dassentunnel onder de Provincialeweg N276.
    - Dassentunnel wordt gerealiseerd.
- Verbinding tussen Sterrebos en noordzijde Holtummerweg t.b.v. vliegroute vleermuizen;
    - Deze verbinding wordt robuust gerealiseerd door de hoogstam fruitboomgaard te realiseren
- Compensatie houtopstanden (2,8ha en 417 bomen) en Natuurnetwerk Nederland (15,6ha);
    - Deze compensatieopgave wordt gedeeltelijk ingevuld door ten noorden van het Sterrebos op de overgang naar het Geleenbeekdal broekbos aan te planten. In combinatie hiermee worden verbindingen voor vleermuizen en das en de compensatieopgave voor houtopstanden behandeld. De resterende compensatieopgave wordt financieel gecompenseerd.
- Compensatie foerageergebied das.
    - Aanleg van kruidenrijk grasland draagt bij aan versterking van het foerageergebied van de das.
- Aanbrengen leefgebied kleine ijsvogelvlinder;
    - Aanleg van kamperfoelie (welke de kleine ijsvogelvlinder voor voortplanting gebruikt).
- Vergroten van biodiversiteit, met als doel het versterken van het leefgebied van beschermde soorten. Deze opgave wordt via meerdere sporen verankerd:
    - Vegetatie overplaatsen uit Sterrebos;
    - Aanleg fruitboomgaard, wat voedsel biedt voor steenmarter, das en insecten (insecten zijn op hun beurt voedsel voor vleermuizen).

Nadere relevante ecologische aandachtpunten voor het landschapsplan zijn:

- De compensatie van het Natuurnetwerk Nederland en de houtopstanden uit het Sterrebos wordt in de directe nabijheid van de Geleenbeek toegepast. Om de bomen te beschermen wordt als randvoorwaarde gehanteerd dat bomen op minimaal 4 afstand van de waterkant worden geplaatst, om te voorkomen dat ze door toedoen van bevers in het water belanden.
- Recreatieve routes op afstand van het Sterrebos houden in verband met verstoring door loslopende honden. Dit wordt gedaan door recreatieve routes op de historische locatie direct naast de oostgracht van het kasteel te situeren.

Recreatie

Het gebied heeft veel potentie voor (wandel- of fiets-)recreatie. Die potenties worden door de verscholen ligging van het kasteel en het ontbreken van recreatieve routes (tussen Holtum en Nieuwstadt) nauwelijks benut. Het recreatieve belang is gediend bij een optimalisatie/aanleg van recreatieve routes en benutting van de recreatieve potenties van het kasteel door (gedeeltelijke) openstelling. De aanleg van de hoogstamboomgaard biedt een logisch perspectief tot interactie met de directe omgeving.

Waterberging en waterlopen

Vanuit waterhuishouding volgt een wettelijke compensatieopgave. Als uitgangspunt geldt dat de gronden die vallen binnen de begrenzing van het rijksmonument geen onderdeel uit mogen maken van waterberging die vraagt om verlaging van de grond, omdat dit direct ten koste gaat van de historische samenhang die de hoogten van de terreinen vertonen.

Als wensbeeld wordt water geborgen ten noorden van het rijksmonument. De historische watergang die over de akker van het rijksmonument loopt wordt daartoe in ere hersteld en doet dienst als verbindende schakel. Ook het 'Grand Canal' wordt in ere hersteld, wat een (weliswaar beperkte) waterbergende functie kan vervullen.

Het uitgangspunt bij de verlegging is dat de waterstanden ten zuiden en ten noorden van de omlegging niet mogen verschillen bij de maatgevende afvoer.
De Venkebeek wordt deels benut om de gracht rondom het kasteel aan te vullen. Bij de verlegging van de beek weer op de huidige ligging aangesloten vóór het punt waar water naar het kasteel wordt afgevoerd. De wateraanvoer naar het kasteel wordt dus niet beïnvloed.

De Geleenbeek stroomt ten noorden van het kasteellandgoed (gekanaliseerd) richting het noorden. Als ambitie geldt hier de verdere ontwikkeling (met oog voor KRW-doelen) van het Geleenbeekdal. Hermeandering en natuurvriendelijke inrichting worden op dit deel van de Geleenbeek toegepast.

4. Architectonisch ontwerp

Ontwerpuitgangspunten

Het ontwerpvoorstel voor een geactualiseerde architectuur t.b.v. de nieuwbouw stoelt op 4 hoofdpijlers:

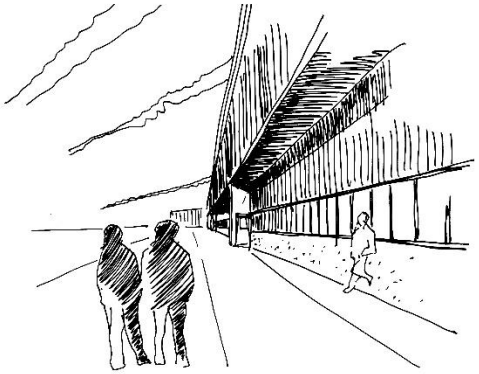
- Menselijke maat
- Landschappelijke inpassing
- Verschaling
- Aansluiting op huidige architectuur

Menselijke maat

Met de prognose van een productie van 400.000 auto's zullen 11.000 medewerkers op het complex in 2 dagploegen verblijven. Alhoewel veel medewerkers voornamelijk binnen de fabrieksgebouwen werkzaam zullen zijn, zullen deze ook op het buitenterrein aanwezig zijn voor uiteenlopende handelingen. Te denken is aan het verplaatsen van auto's, in ontvangst nemen van auto-onderdelen van toeleveranciers, verplaatsen van goederen etc. De smalle tussenruimte tussen de uitbreiding van de lakstraat en de nieuwe bodyshop zal bij een gebouwhoogte van 25m. als vervreemdend en onprettig worden ervaren. Het idee is om een ruimtelijke maat te introduceren die voor mensen algemeen bekend is en waar men zich prettig bij voelt. Er wordt gedacht aan de maat van een woongebouw over 2 lagen met dak overstek, een ruimtelijke beleving die in elke gemeenschap, klein of groot, binnen heel Nederland te ervaren is en in de "genen" verankerd is. Als bijkomend voordeel geldt dat een menselijke maat ook een prettig beeld vanuit de omgeving oplevert.

Menselijke maat

Een luifel van 150cm breed wordt op 5m hoog tegen de gevels geplaatst. Deze zorgt voor fysieke beschutting lopende langs de gevels en levert een herkenbare en prettige hoogte op. Tegelijk kunnen zo veel mogelijke gevel sparingen binnen dit 5m hoge geveldeel opgenomen worden zoals vluchtdeuren, ramen, overheaddeuren, roosters, etc. Zodoende zijn alle gevelelementen ondergebracht onder de luifel, dit levert esthetische rust en ordening op.



Schets luifel

Het aanlichten van de gebouwen wordt vanuit de onderzijde van de luifels georganiseerd. Daardoor zijn de grote bouwvolumes s' nachts uit het zicht, verlicht wordt alleen de onderste 5m gevelhoogte. Gelet zal moeten worden op een zo min mogelijk omgeving verstorend licht wat inhoudt dat er aandacht moet komen voor de lichtkleur, lichtintensiteit en lichtstraal richting. Dit wordt nader onderzocht, vastgelegd en ter beoordeling aan de gemeente Sittard-Geleen voorgelegd voorafgaand aan de bouw van de fabriek.

Aanlichting gevels

Landschappelijke inpassing

Alhoewel in de laatste jaren in de zomermaanden ongekende straffe blauwe hemels te ervaren zijn heeft de kleur van de hemel in Nederland doorgaans een lichtgrijze kleur. Door het toepassen van een horizontale lichtgrijze baan op de gevels onder de dakrand versmelten zich de gebouwen met de horizon.

Tussen de luifel en de lichtgrijze horizontale baan worden verticale staalplaten toegepast met diverse esthetische profileringen. Deze leveren een keur aan schaduwlijnen met een groot afwisselend beeld.

Het afwisselende beeld met lichte en donkere geveldelen (door het afwisselen van de profielplaten) zorgt voor een versmelting met het afwisselende beeld van de bomen: van lichtgroen tot donkergroen in de zomer en bruin/grijs in de wintermaanden, zie volgende pagina.

Voorbeelden gebouwen en horizon

Voorbeelden grijze verticale gevelbeplating

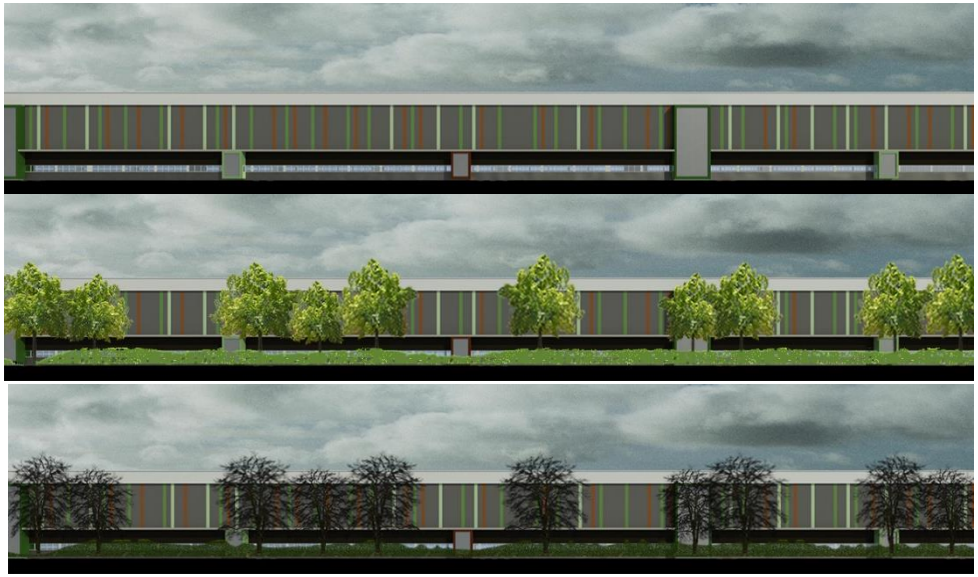
In de zomermaanden zal de bebouwing weinig zichtbaar zijn, er is reeds veel bosschage aanwezig en op het Rijks monumentaal gebied rondom kasteel Wolfrath worden veel nieuwe en hoog groeiende bomen geplant. De isolerende werking van begroeiing is als één van de uitgangspunten voor het landschappelijk ontwerp gehanteerd (zie hoofdstuk 5).

In de wintermaanden zullen de bladerloze bomen visueel grafisch hard afsteken wanneer de achterliggende gevel een monotone kleur heeft. Door de geprofileerde gevelplaat met telkens een afwisselend beeld en de lichtgrijze kleur van de plaat “versmelt” het gevelbeeld met de ontbladerde bomen en is zodoende als minder hard waarneembaar. Om een relatie te leggen met het omliggende landschap worden de grijze panelen over de gehele nieuwbouw afgewisseld met gekleurde panelen die de kleuren die het landschap biedt reflecteren. Hiermee wordt synergie tussen de nieuwe fabrieksgevel en het omliggende landschap gecreëerd. Per deellocatie is beschouwd wat het landschappelijk kleurenpalet is, en deze kleuren zijn teruggebracht in de kleurstelling van de gevel.

Hiermee wordt recht gedaan aan de landschappelijke inpassing en de wens voor een zo mogelijk terughoudende coulissewerking ter locatie van het Rijks monumentaal gebied rondom kasteel Wolfrath.

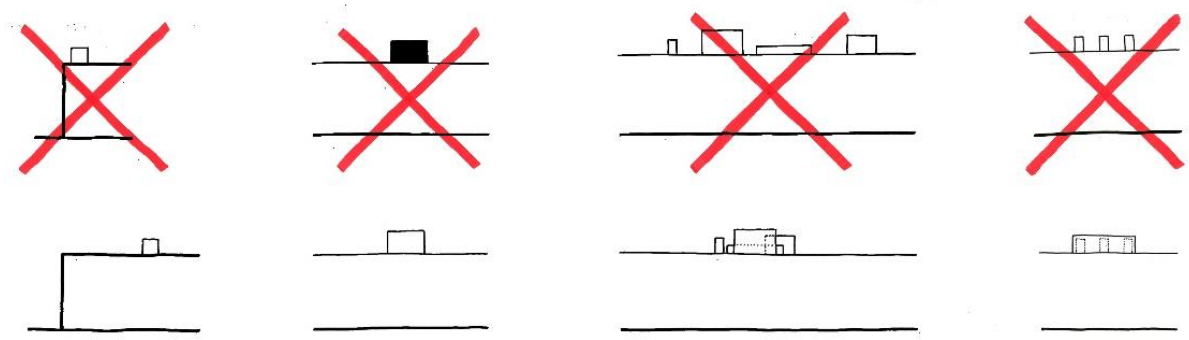
De totale kleurenopbouw van de gevels zal vanaf de betonnen plint in een donkergrijs kleur overgaan naar gemiddeld grijs met de geprofileerde platen naar de lichtgrijze baan op het hoogste punt van de gevels.
Doel is het gebouw figuurlijk met de grond te versmelten en tegelijk met de kleur van de lucht.

Isolerende werking begroeiing



Gevelbeeld zonder begroeiing en met begroeiing en in zomer- en wintermaanden

De productie van de auto-onderdelen en de assemblage daarvan tot volwaardige auto's wordt gerealiseerd in een uitermate efficiënte en gestroomlijnde fabrieksomgeving. Verstoringen door de aanwezigheid van onderhoudsploegen en anderen is volstrekt onwenselijk.
Daardoor worden zo veel mogelijke technische installatie-onderdelen op de daken van de bouwvolumes geplaatst, denk hier aan luchtverwarming/koeling, luchtverversing, afzuiging en reiniging van vuile lucht etc.
Dit geldt tevens voor de ontsluitingen van de daken. Trappenhuizen die als dak ontsluitingen dienen en tevens de trappenhuizen voor tussenverdiepingen binnen de productiegebouwen worden zo mogelijk langs de buitenzijde van de gevels geplaats.
Technische installaties op de daken zorgen doorgaans voor een "vervuiling" van de skyline van een gebouw.
Uitgangspunt moet zijn dat de technische installaties dusdanig worden geïntegreerd dat ze zo min mogelijk opvallen en geordend toegepast worden.



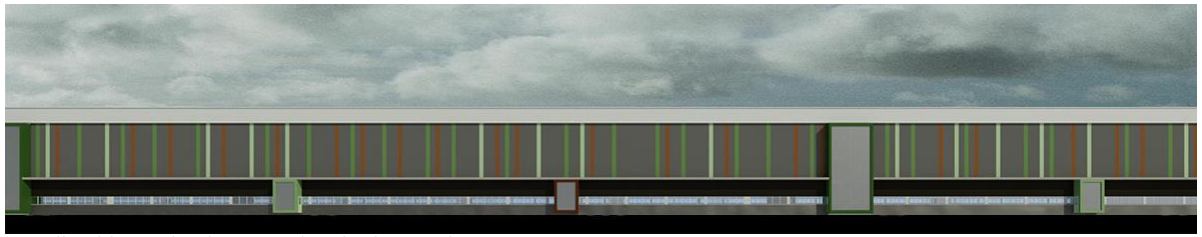
Oplossingen technische installaties

Verschaling

Behoefte is er om de gevels van de nieuwe bouwvolumes te verschalen en minder lang en massief te laten lijken.
Bij gevelsprongen in hoogte en in de plattegronden worden, waar mogelijk trappenhuizen geplaatst om zodoende de bouwvolumes te onderbreken en het verschalingseffect te maximaliseren.

Na uitgebreide studie blijkt dat een verticale gevelaftekening een gebouw minder lang laat lijken dan een horizontale gevelindeling. De verticaal geplaatste middel grijze platen tezamen met de verticale kleurenplaten zorgen hiervoor.
Door de toepassing van de luifel op 5m hoog, het horizontaal uitstekend zetwerk onder de lichtgrijze baan en het bovenste zetwerk ter plaatse van de dakrand krijgen de gevels 3 uitgesproken horizontale schaduwranden, de gevels worden daardoor ook in hun hoogte verschaald.

Horizontaal versus verticaal



Gevelbeeld met drie horizontale schaduwranden

Verschaling door verticale gevelbeplating bij de nieuwe FAS

Vluchtdeuren en vluchttrappen worden uitgevoerd als uit de gevel stekende bouwvolumes gelijk met de luifel op 5m hoog en voorzien met thematische kleuren. De bouwsels zorgen enerzijds voor ritme in de gevels en een visuele onderbreking van de totale gevellengtes. De gevels worden zodoende ook verschaald op menselijke ooghoogte.

De vluchttrappen die vanaf de bovenliggende vloeren vertrekken doorbreken de luifel op 5m hoog. Ze worden geaccentueerd vormgegeven en steken 150cm uit de gevel tot aan de luifelrand, deze gaan werken als gevelaccenten. Het menselijk oog wordt hierdoor afgeleid en zal zich minder snel gaan richten op de totale lengte van de gevel, het thema verschaling krijgt hiermee vorm.

Perspectief met daarop de vluchtdeuren en vluchttrappen (blauw)

Aansluiting op huidige architectuur

Hoofdgedachte bij de planontwikkeling en tegelijk ogenschijnlijk paradoxaal is de wens voor een architectonische actualisatie d.m.v. de nieuwbouw en tegelijk de behoefte voor een geheel en eenduidig totaalbeeld.
Vanaf diverse zijdes van het complex zijn voornamelijk de bovenste bouwdelen met de blauwe horizontale banen zichtbaar onder de dakranden.
Deze waarneming gaat bij de nieuwbouw niet veranderen, de lichtgrijze horizontale banen onder de dakranden zullen zichtbaar zijn en een directe visuele relatie leggen met de blauwe banen.

Voorgesteld wordt de lichtgrijze horizontale banen in een hoogte van 15% van de gevelhoogte toe te passen. De banen gaan verschillen van hoogte naar gelang de hoogte van het desbetreffende bouwvolume.
Doel met deze banen is een directe relatie te leggen met de bestaande gebouwen die met de blauwe horizontale baan voorzien zijn.

De uitgangspunten voor het architectonisch ontwerp zijn vastgesteld in het hoofdstuk Ontwerprandvoorwaarden Architectuur. In de onderstaande beschrijving wordt het architectonisch ontwerp op hoofdlijnen weergegeven.

Skyline bestaand complex

Blauwe baan bij bestaande complex

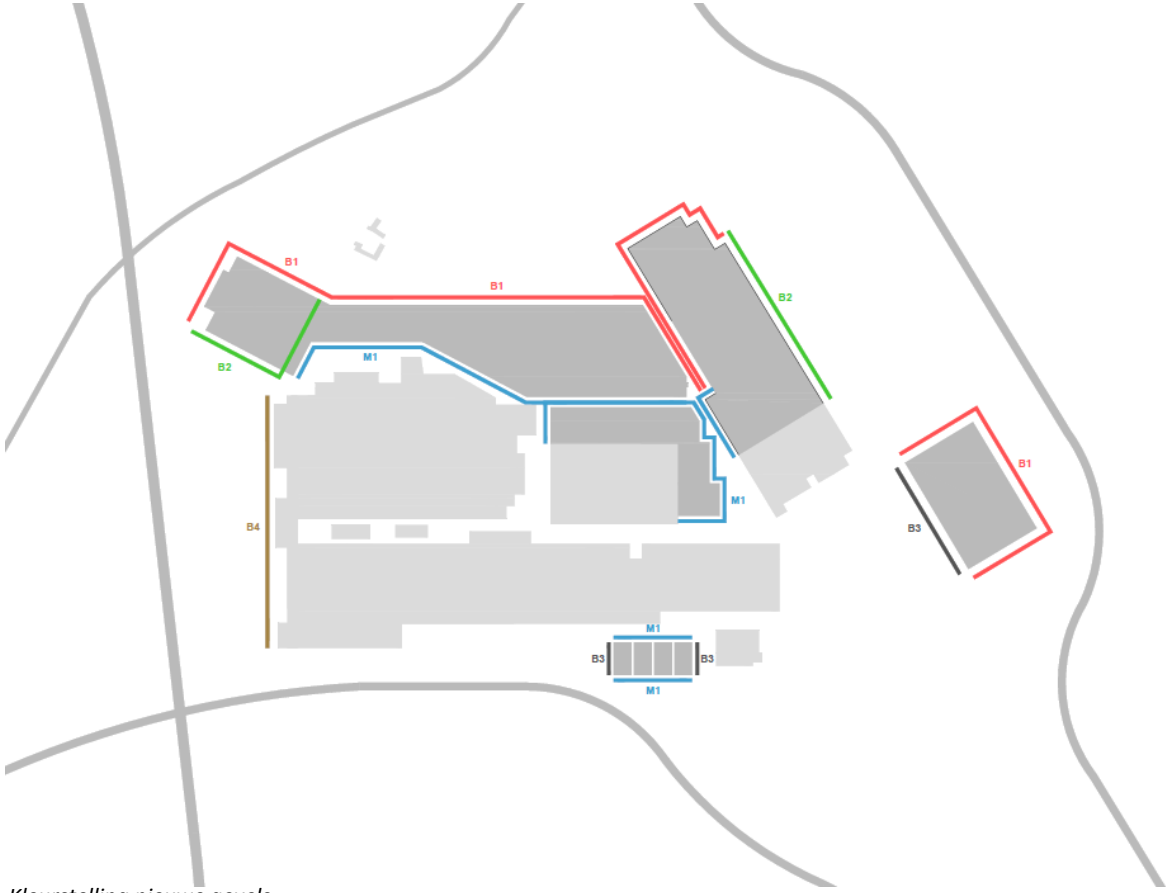
Gevelopbouw

Kleurencatalogus

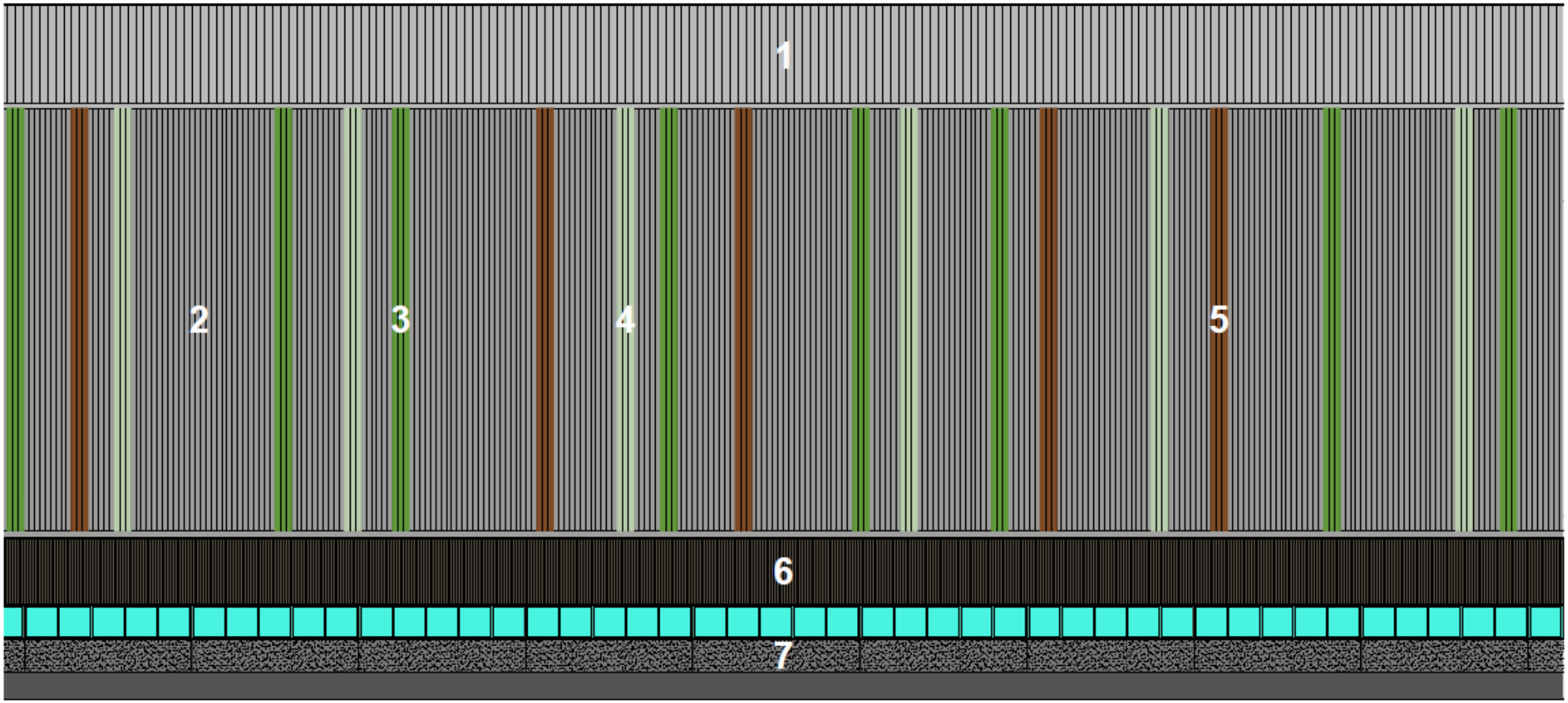
Om een relatie te leggen met het omliggende landschap worden de grijze panelen over de gehele nieuwbouw afgewisseld met gekleurde panelen die de kleuren die het landschap biedt reflecteren. Hiermee wordt synergie tussen de nieuwe fabrieksgevel en het omliggende landschap gecreëerd. Per deellocatie is beschouwd wat het landschappelijk kleurenpalet is, en deze kleuren zijn teruggebracht in de kleurstelling van de gevel.

Dat betekent dat aan verschillende zijden van het fabriekscomplex de verticale panelen in een andere kleur uitgevoerd worden. Op hoofdlijnen is nevenstaande kaart daarvoor het kader. Op de volgende pagina's wordt per gevellocatie de landschappelijke kleur nader uitgewerkt.

Hiernavolgende kleurencatalogus geeft de hoofdrichting voor de kleuren weer. De definitieve kleurstelling zal voor aanvang van de bouw van de fabriek ter advisering aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed middels bemonstering en/of proefopstelling gedefinieerd worden.

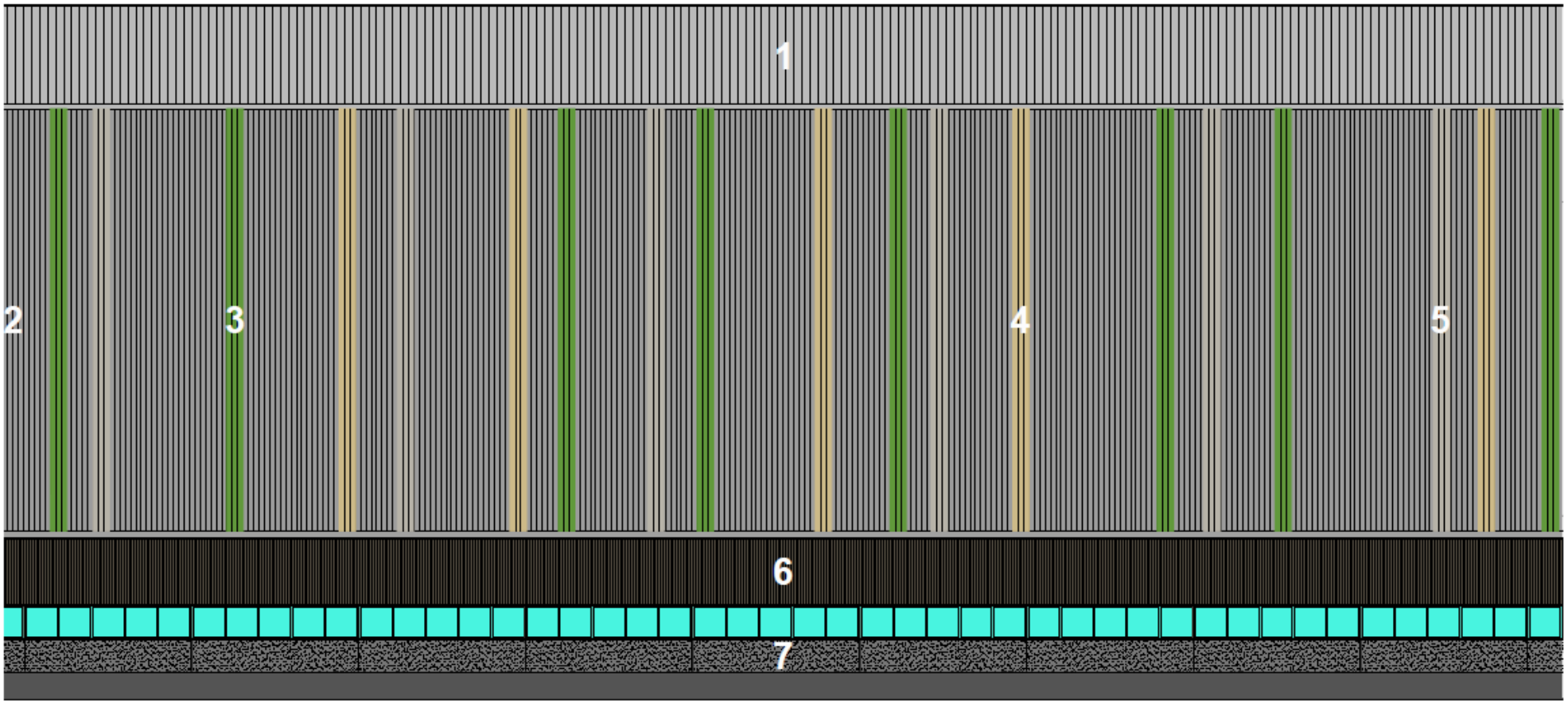


Kleurstelling nieuwe gevels



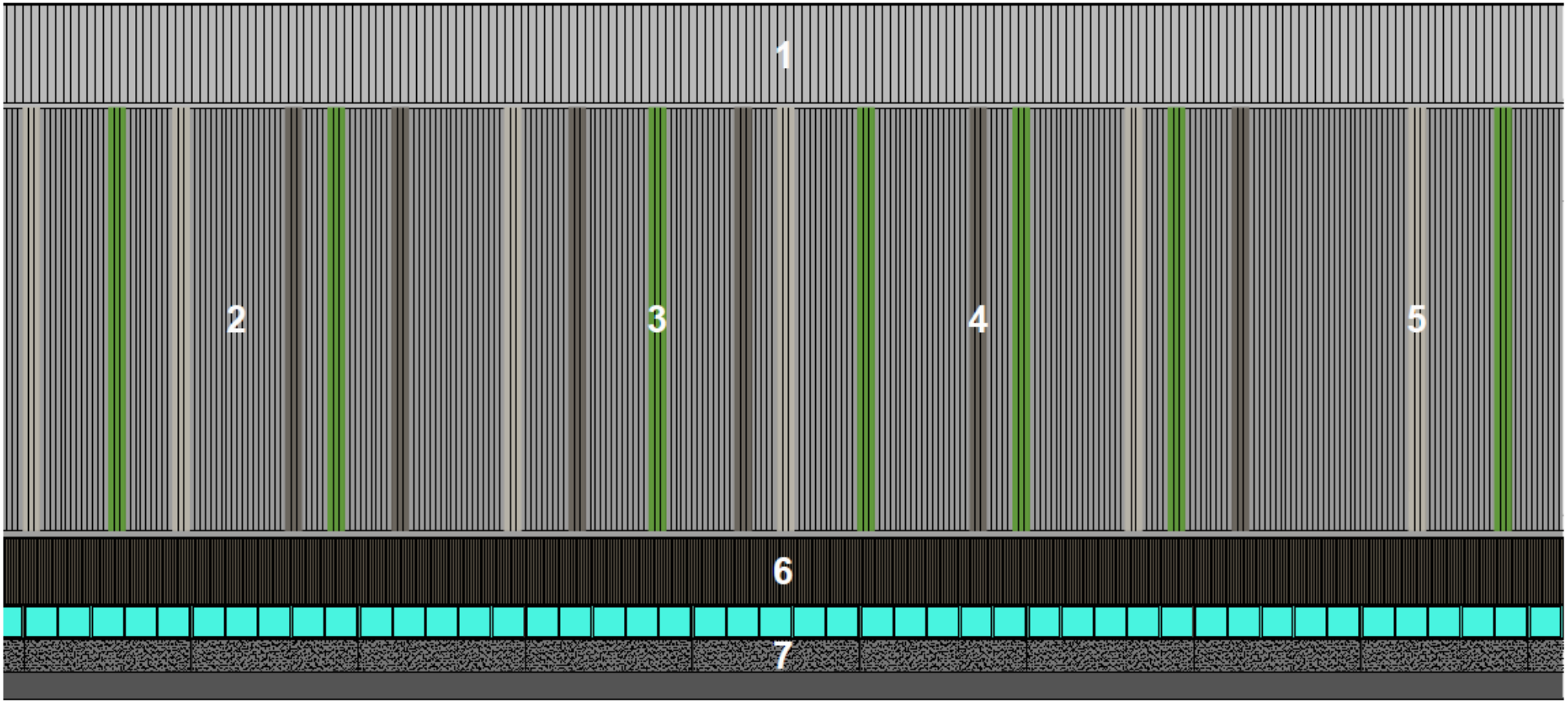
1	:	Grijs	(RAL 9006)
2	:	Grijs	(RAL 9007)
3	:	Meigroen	(RAL 6018)
4	:	Witgroen	(RAL 6019)
5	:	Leembruin	(RAL 8003)
6	:	Bruin/Grijs	(RAL 6014)
7	:	Antraciet	(RAL 7016)

Buitengevel B1



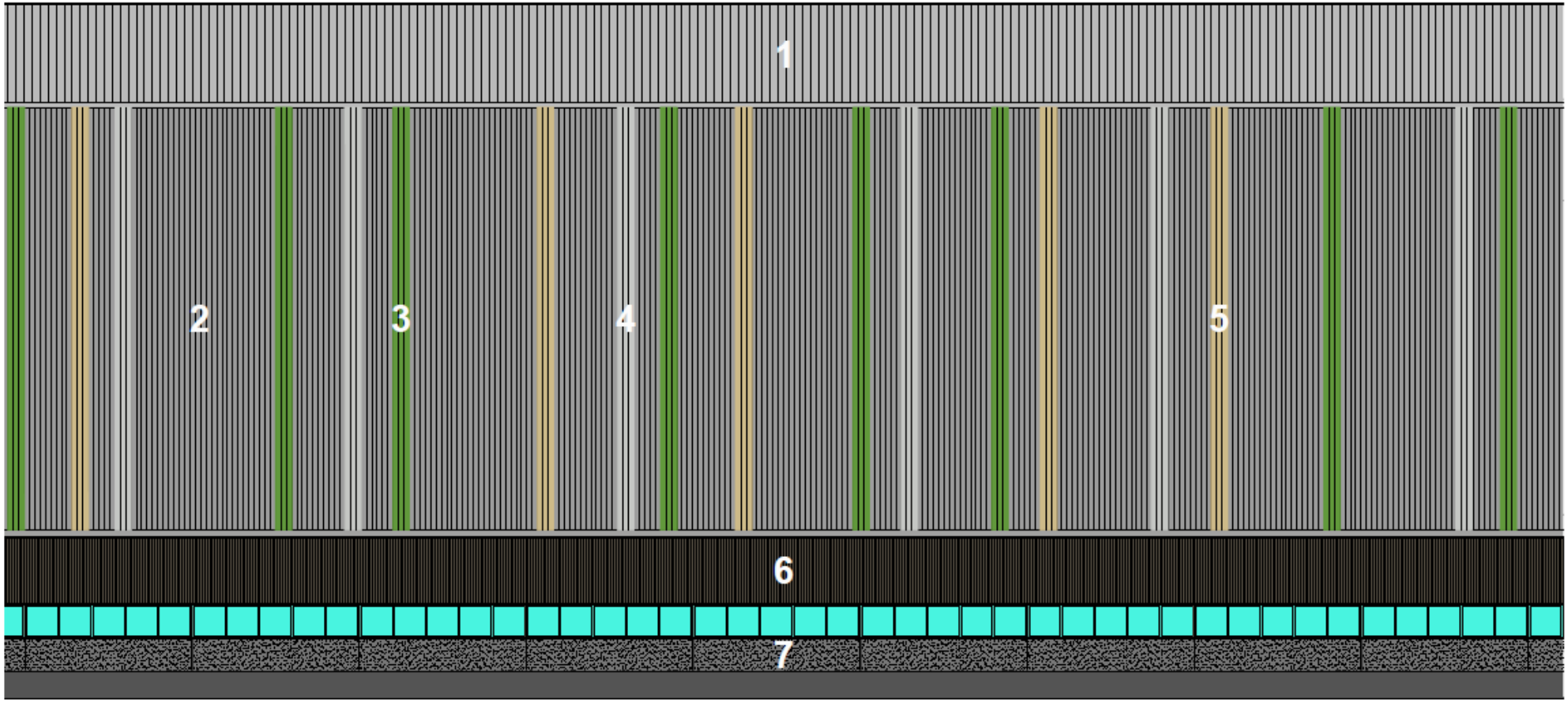
1	:	Grijs	(RAL 9006)
2	:	Grijs	(RAL 9007)
3	:	Meigroen	(RAL 6018)
4	:	Groenbeige	(RAL 1000)
5	:	Zijdegrijs	(RAL 7044)
6	:	Bruin/Grijs	(RAL 6014)
7	:	Antraciet	(RAL 7016)

Buitengevel B2



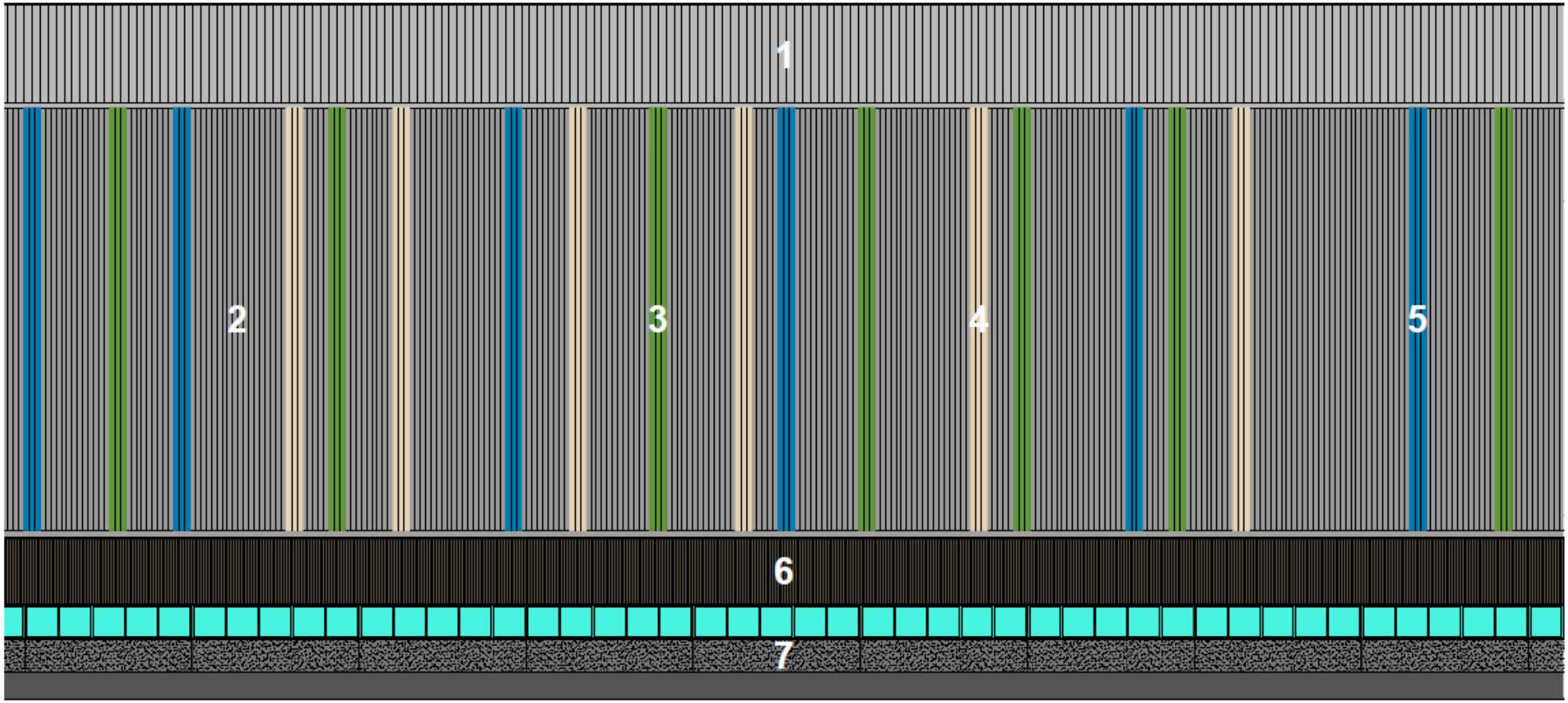
1	:	Grijs	(RAL 9006)
2	:	Grijs	(RAL 9007)
3	:	Meigroen	(RAL 6018)
4	:	Kwartsgrijs	(RAL 7039)
5	:	Zijdegrijs	(RAL 7044)
6	:	Bruin/Grijs	(RAL 6014)
7	:	Antraciet	(RAL 7016)

Buitengevel B3



1	:	Grijs	(RAL 9006)
2	:	Grijs	(RAL 9007)
3	:	Meigroen	(RAL 6018)
4	:	Lichtgrijs	(RAL 7035)
5	:	Groenbeige	(RAL 1000)
6	:	Bruin/Grijs	(RAL 6014)
7	:	Antraciet	(RAL 7016)

Buitengevel B4



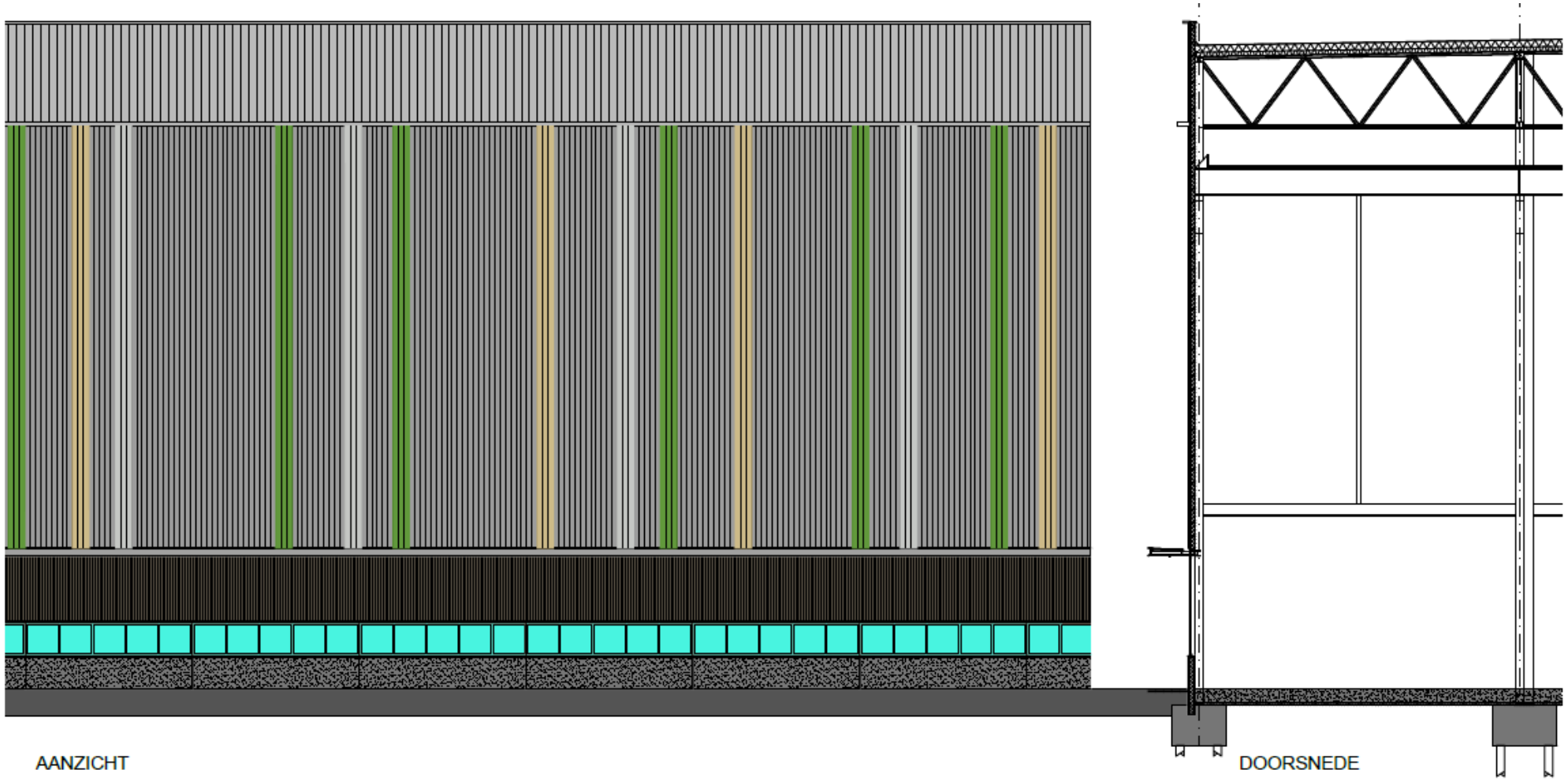
1	:	Grijs	(RAL 9006)
2	:	Grijs	(RAL 9007)
3	:	Meigroen	(RAL 6018)
4	:	Creme	(RAL 1015)
5	:	Blauw	(RAL 5017)
6	:	Bruin/Grijs	(RAL 6014)
7	:	Antraciet	(RAL 7016)

Middengevel M1

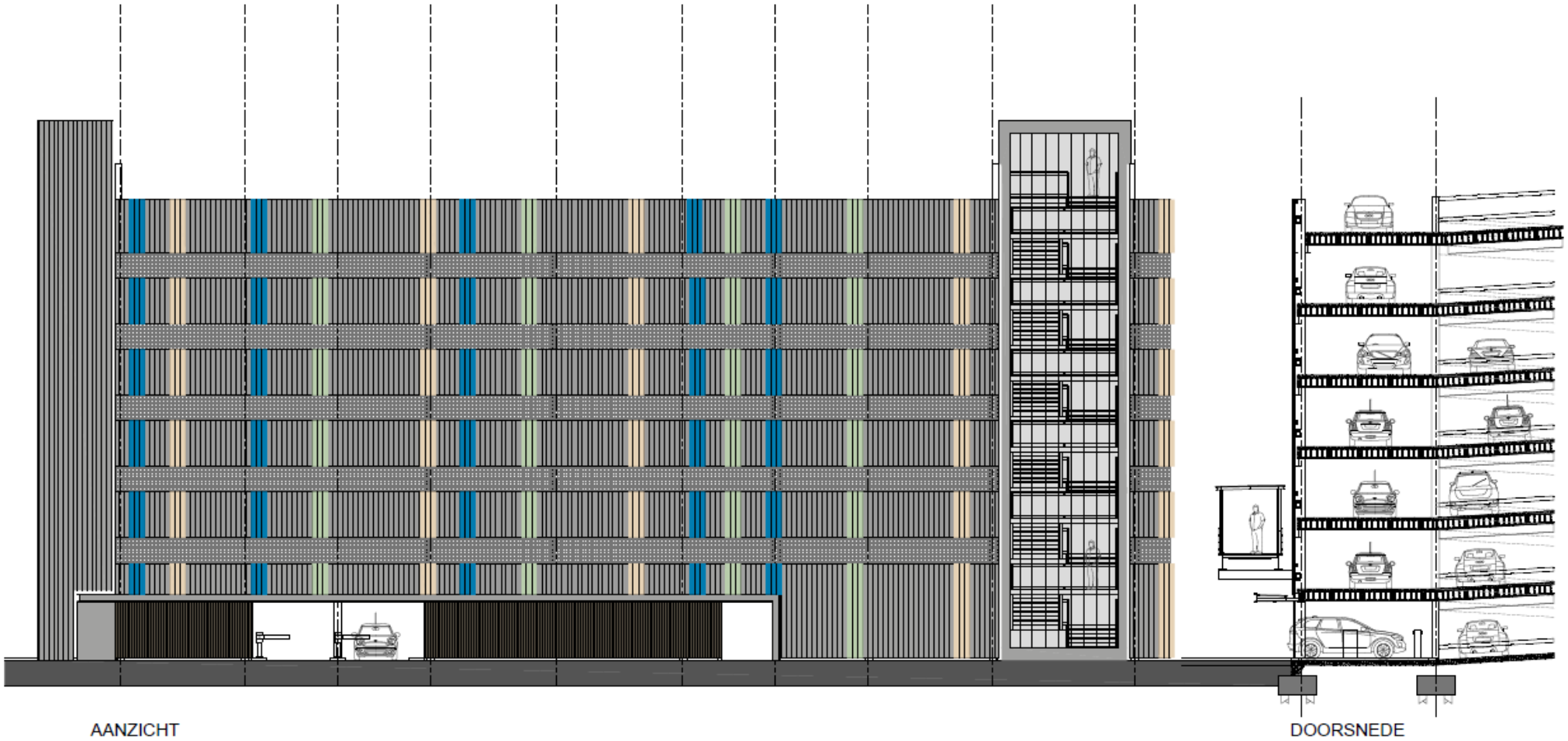
Gebouwen catalogus

Om kaders te stellen voor de uitvoering van de opbouw van de gevel en bijgebouwen, volgt op de volgende pagina's voor de volgende gebouwen een principe-uitwerking:

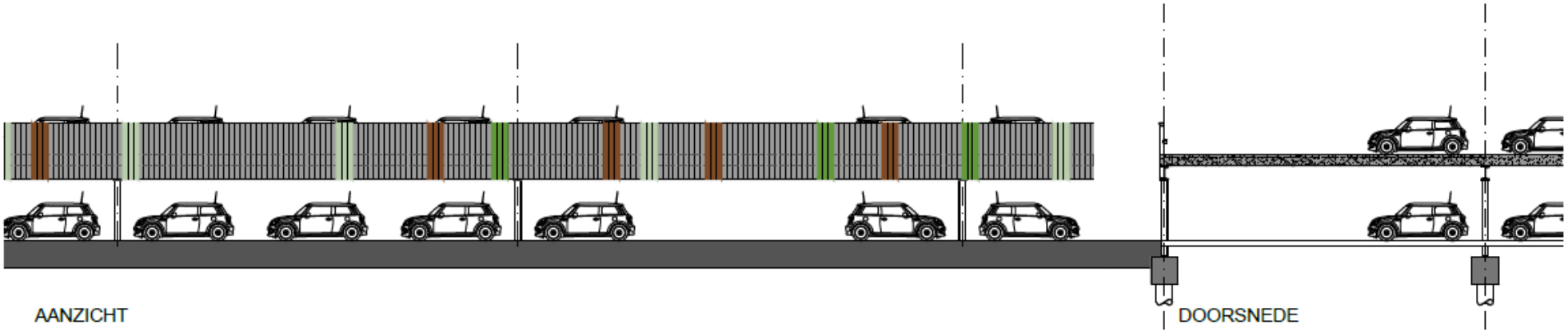
- Productiegebouw;
- Parkeerdek;
- Parkeergarage;
- Detaillering luifel;
- Detaillering noodtrappenhuis;
- Detaillering nooduitgang.



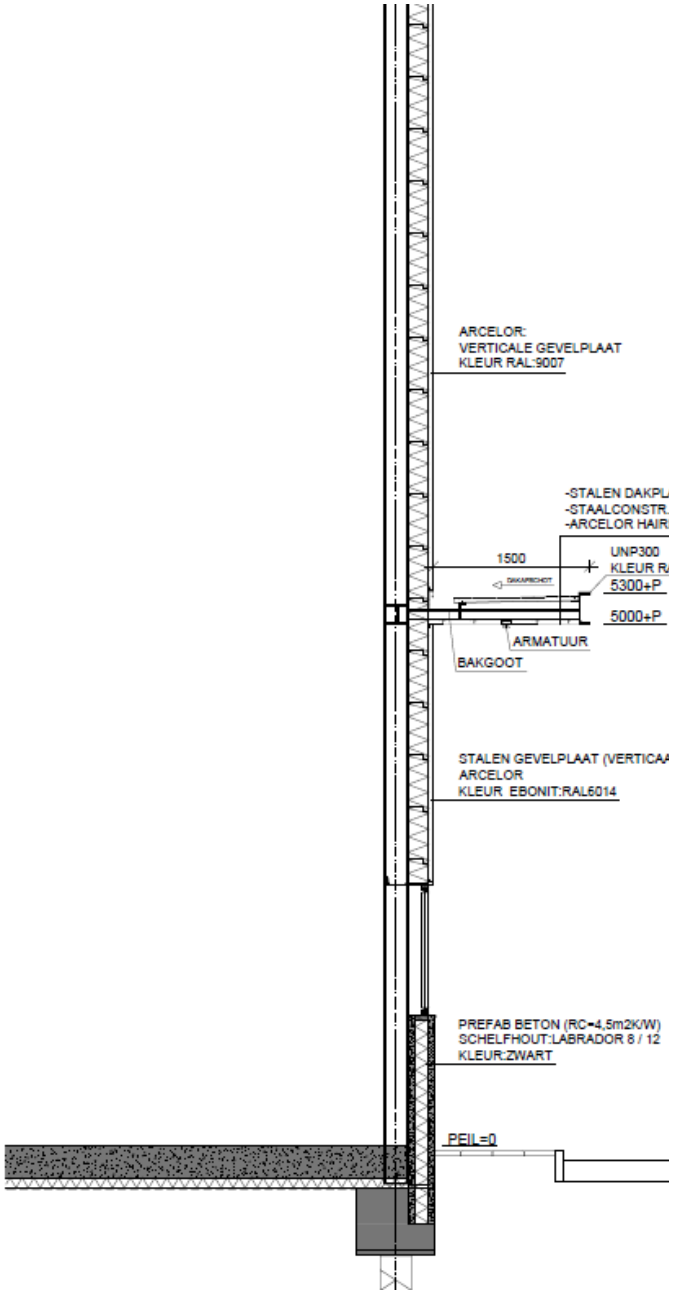
Principe-uitwerking productiegebouwen

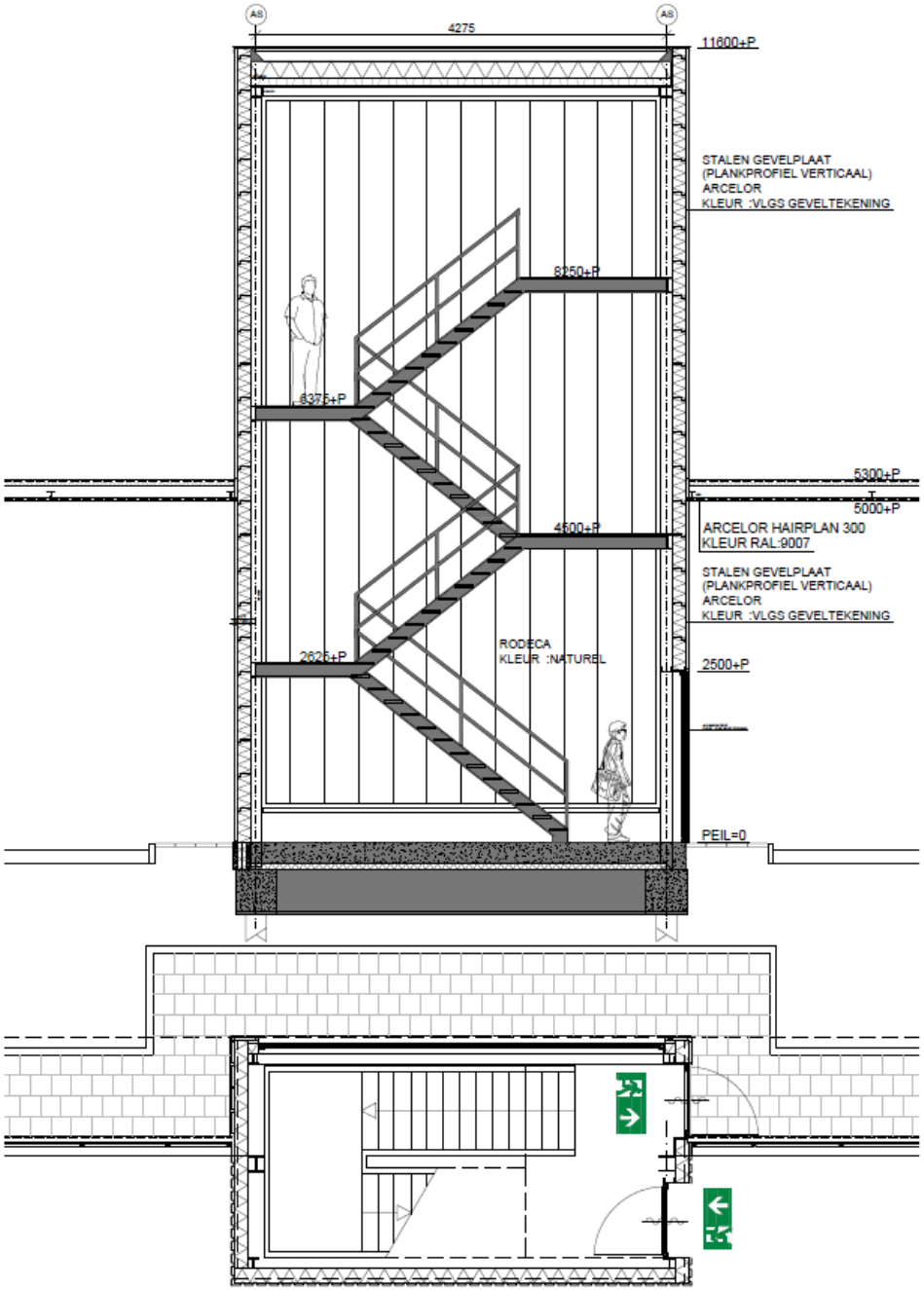


Principe-uitvoering parkeergarage

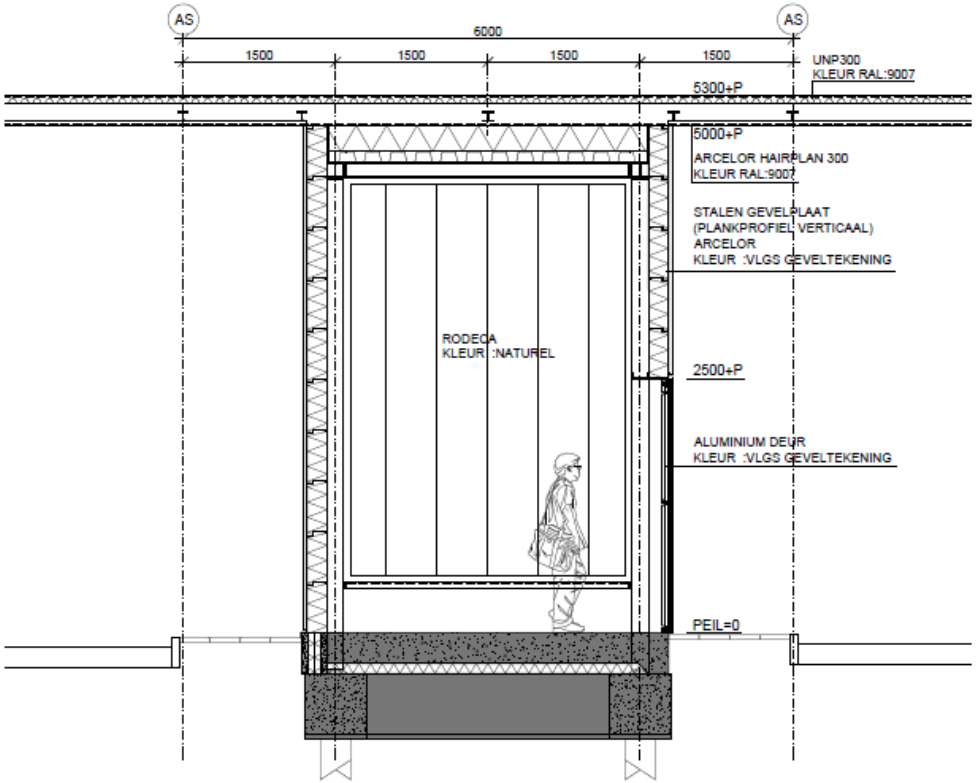


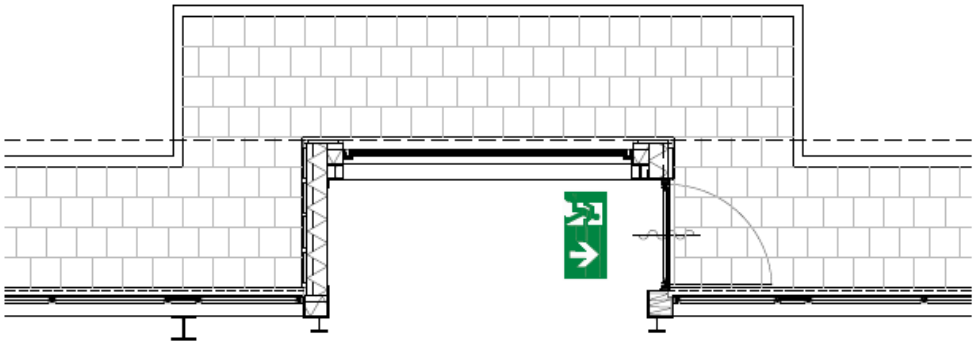
Principe-uitwerking parkeerdek





Detaillering luifel (links) en detaillering noodtrappenhuis (rechts)



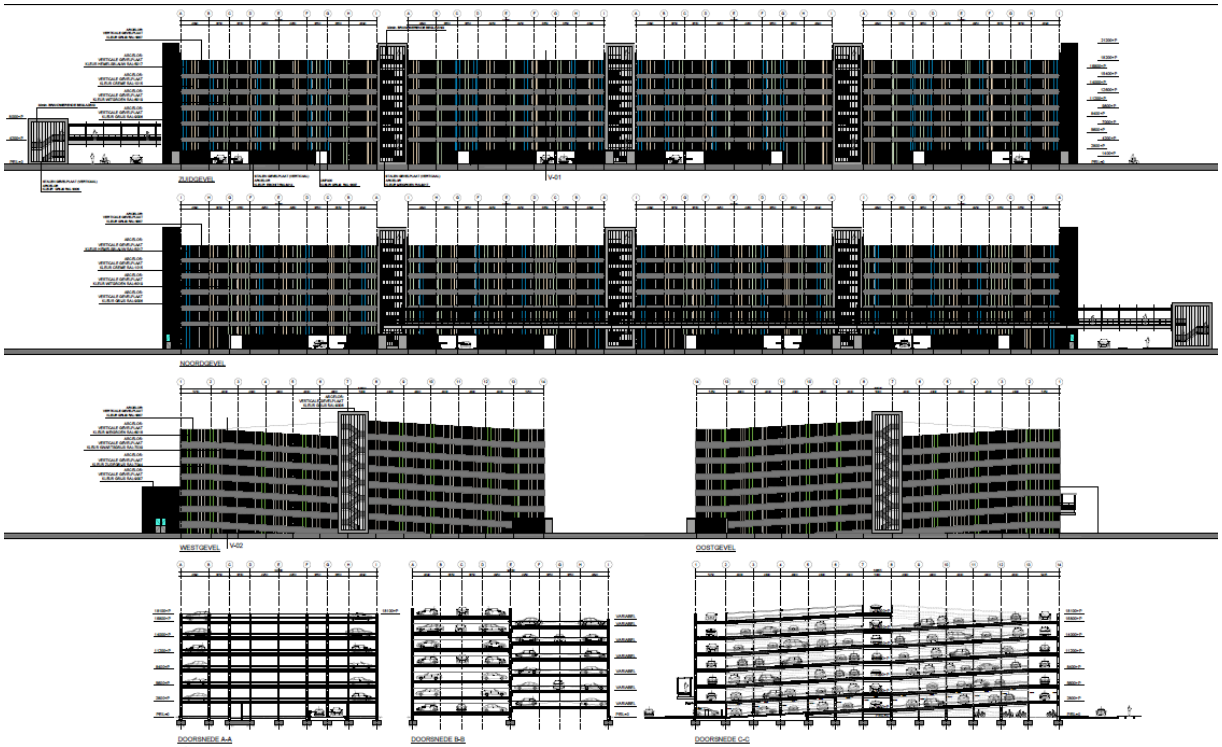


Detaillering nooduitgang

Zuidzijde

Ten zuiden is de nieuwe parkeergarage gepland losstaand op het terrein en naast het PDP-gebouw. Het gebouw is een geheel van 4 gelijke parkeerdek volumes. Tussen de volumes wordt over de hele hoogte van het complex ruimte vrijgehouden en de gevels zullen onderbroken zijn. Hiermee komt het gebouw minder massaal over en oogt het luchtiger. De gevelafwerking is in geprofileerde staalplaat met ertussen gekleurde gevelplaten overeenkomend met de overige bouwdelen van de nieuwbouw.

In verband met de natuurlijke ventilatie van de gassen door de voertuigen geproduceerd moet 50% van het geveloppervlak open zijn. Om het bouwvolumevolume compacter te laten verschijnen, in overeenstemming met de gesloten productiegebouwen, worden de gevelopeningen bekleed met stalen roosters in dezelfde grijskleur als de overige gebouwen.



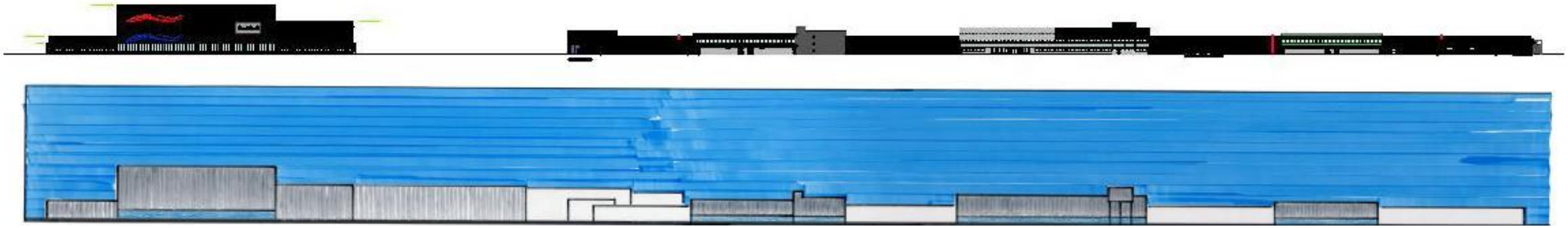
Opzet en impressie parkeergarage

Westzijde

De nieuwbouw aan de Westzijde, zie hoofdstuk Architectonische Analyse/Westzijde, bestaat uit de Pershal. Dit gebouw krijgt in de toekomst door zijn schuine positie, forse omvang en afstand tot de A2 vanzelfsprekend de grootste attentiewaarde. Het zal daardoor de bijkomende functie als “uithangbord” van het bedrijf krijgen. Gewenste tekstvermeldingen en andere beeldende projecties zijn op dit moment nog niet bekend. Belangrijk zal zijn dat deze esthetisch en technisch zorgvuldig in het totaalontwerp opgenomen zullen moeten worden. Als toetsingsdocument zal hier het reclame beleid van de gemeente Sittard-Geleen voor dienen. De algehele gevelafwerking in geprofileerde staalplaat met kleuren is overeenkomend met de overige bouwdelen van de nieuwbouw.

De gevels van de huidige kantoorgebouwen zullen, bij een besluit van de opdrachtgever, een vernieuwing krijgen waarbij er meer samenhang en eenduidigheid ontstaat. Idee is deze kleur af te laten steken t.o.v. de achterliggende gevel van de huidige assemblagehal. Deze is op dit moment in de bekende kleuren crème wit en blauw.

Impressie pershal



Gevelbeeld westzijde

Impressiebeelden gevels westzijde

Noordzijde

De nieuwbouw aan de noordzijde, wordt volledig bekleed met geprofileerde staalplaat met kleuren overeenkomstig aan de overige gebouwen, zie Architectonisch Ontwerp/Uitgangspunten.

Noordgevel bodyshop / pershal

Oostzijde

De nieuwbouw aan de oostzijde, zal bestaan door de uitbreiding van de EDC-FAS-gebouw en het parkeerdek. Het architectonisch ontwerp voorziet een gelijke gevelbehandeling als de overige gebouwen in geprofileerde gevelplaat in de basiskleuren grijs en met inzet van de verticale kleuren banen.

Oostgevel EDC-FAS

EDC-FAS gevelbeeld

Samenvatting

Het industrieel conglomeraat van Opdrachtgever VDL bestaat op dit moment uit meer dan 100 bedrijven in Nederland en buitenland. Binnen dit conglomeraat speelt de autofabriek VDL Nedcar een belangrijke rol als maakindustrie en als bedrijfsomvang. De behoefte van de opdrachtgever is om in toekomst gestaag tot een gezamenlijk en eenduidig bedrijfsbeeld te komen. Stalen gevelplaat als afwerking van de bedrijfsgebouwen is een vast gegeven en de kleuren wit en gemiddeld grijs worden steeds frequenter ingezet bij nieuwbouw en gebouw uitbreidingen.

Het voorliggende Architectonisch Ontwerp voor de uitbreiding van de autofabriek in Born heeft als uitgangspunt de menselijke maat, de landschappelijke inpassing en de aansluiting op de huidige architectuur en ondersteunt tegelijk de behoefte van de initiatiefnemer voor een eenduidiger bedrijfsbeeld van zijn gehele industriële conglomeraat.

Nieuwbouw VDL Eindhoven (boven) en Weert (onder)

5. Landschapsplan

5.1 Noordzijde

Voorgaande sectorale randvoorwaarden, ambities en wensbeelden zijn integraal afgewogen, waarna per in te passen landschappelijk element een voorkeursvariant is gekozen. Deze integrale afwegingen hebben tot de volgende plankaart geleid:

Opzet hoofdstuk

Voor de duiding van de verschillende landschappelijke maatregelen is per vlak als aangeduid op volgende figuur gemotiveerd welke keuze gemaakt is. Voor de vlakken D, E, F, K geldt dat deze volledig komen te vervallen door de fabrieksuitbreiding. Voor deze gronden is geen mogelijkheid tot landschappelijke compensatie of inpassing. Datzelfde geldt voor de vlakken L, T, U, en V, omdat deze reeds bebouwd zijn als fabriekshal. Voor de vlakken M, N, O, P, Q en R geldt dat deze buiten de begrenzing van het Provinciaal Inpassingsplan gelegen zijn, waardoor deze gronden geen onderdeel uitmaken van het landschapsplan. De gronden binnen vlak S zijn (nog) niet allemaal in eigendom van de initiatiefnemer, waardoor benutting van deze gronden voor compensatie of inpassing niet gegarandeerd is. Maatregelen die hier voorzien zijn, zijn voorlopig opgenomen als wensbeeld.

A – Kasteelcomplex

Voor de gebouwen en kasteeltuin is voor een strategie van behoud gekozen. Uitgangspunt is dat hier géén aanpassingen plaats vinden. De realisatie van een bat condo (een “vleermuishotel”) vanuit ecologisch belang in het landschapspark is hier mogelijk een uitzondering op. Het is de insteek om niet te restrictief te behouden wat aanwezig is, en daardoor zou de uitvoering van een bat condo als folly een geschikte uitvoering zijn. Uitgangspunt D geldt hierbij: dit element moet zodanig uitgevoerd worden dat toekomstige generaties dit landschapselement als hun cultureel erfgoed beschouwen. Bij onmogelijkheid om de bat condo als folly uit te voeren, kan deze geen plaats krijgen in de kasteeltuin en moet deze elders gesitueerd worden.

Referentiebeeld grootte bat condo.

B – Veld, maïsakker (tussen kasteelcomplex en Sterrebos)

Voor de invulling van het veld tussen het kasteelcomplex en Sterrebos is besloten deze (met de situatie in 1940 als referentie, zie foto) uit te voeren als hoogstamboomgaard (10.00 x 10.00 meter in vierkantsverband). Het in het veld aanwezige "Grand Canal" wordt in de oude vorm hersteld. Met de aanleg van de boomgaard en herstel van het Grand Canal zijn cultuurhistorische, visueel-ruimtelijke en ecologische belangen gediend. Deze functie geeft hiermee invulling aan uitgangspunten A (zoveel mogelijk isoleren van kasteel), B (versterken historische waarde) en C (combineren van sectorale opgaven). De volgende overwegingen en ontwerpkeuzes dragen hieraan bij:

- Visueel-ruimtelijk is een hoogstamboomgaard goed in staat om vanuit het kasteel het zicht op de gevels te mitigeren (of zelfs weg te nemen);
- Hoogstamboomgaarden zijn een mooie historische referentie welke recht doet aan de rol van deze akker als onderdeel van het agrarisch nutscomplex;
- Naast cultuurhistorische en visueel-ruimtelijke doelen is het ecologisch belang sterk gebaat bij de aanleg van een boomgaard, omdat deze een ideale vliegroute voor vleermuizen creëert en een grote bron van voedsel voor de steenmarters, dassen en insecten (welke op hun beurt voorzien in de voedselbehoefte van vleermuizen). Om deze ecologische potentie te versterken wordt de hoogstamboomgaard in combinatie met kruidenrijke grasvegetatie aangelegd.;
- De keuze voor een fruittype (kersen bijvoorbeeld) met een visueel aantrekkelijke bloesem biedt recreatieve potenties. De aanleg van een recreatieve ontsluiting tussen de boomgaard en het kasteel versterkt deze potenties. Een visualisatie van deze ontsluiting is weergegeven in de figuur hiernaast. Deze ontsluiting is gerealiseerd op de historische locatie (17f), om ecologische doelen te dienen op afstand van het Sterrebos gelegen.
- Op de grens met het bedrijventerrein wordt parallel aan de gevel van de bodyshop een 10.00 meter brede struweelrand met gevarieerde boomaanplant aangebracht om de gebouwen van de uitbreiding VDL Nedcar visueel af te schermen. In deze groenstrook worden diverse inheemse boomsoorten (Linde, eik, beuk, tamme kastanje) en inheems struweel toegepast (hazelaar, krentenboompje , sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, gelderse roos).
- Op plaatsen waar belangrijke zichtlijnen vanuit het kasteel , Grote Allee / Kleine Allee en recreatieve routes zicht hebben op de nieuwe bebouwing van VDL Nedcar zal de struweelrand met boomvormers worden onderbroken. Op deze plekken kan de relatie tussen de gevel en het landschap op stedenbouwkundig en architectonisch vlak worden versterkt door op deze plekken de belangrijke zichtlijnen in de gevel op een bijzondere wijze te verankeren (zie figuur met zichtassen op volgende pagina).

Recreatieve ontsluiting tussen kasteel en boomgaard in zuidelijke richting

- De hekwerken van VDL Nedcar grenzend aan het landgoed dienen een groene uitstraling te krijgen, passend binnen de groene omgeving waarin deze staan.
- Het Grand Canal wordt hersteld door meer water vast te houden zodat deze weer watervoerend wordt. Hiervoor wordt de oude loop haaks op het Grand Canal hersteld. Deze waterloop kan het hemelwater vanaf het industrieterrein naar de Lindbeek langs de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan afvoeren. De herstelde loop zal een bovenbreedte van maximaal 5 meter krijgen met 1:2 taluds. De kruidenrijke grasvegetatie van de fruitboomgaard vormt een natuurlijke overgang naar het Sterrebos.
- De bestaande boombeplanting van de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan dient te worden versterkt (populier/abeel).

Referentiebeeld hoogstam

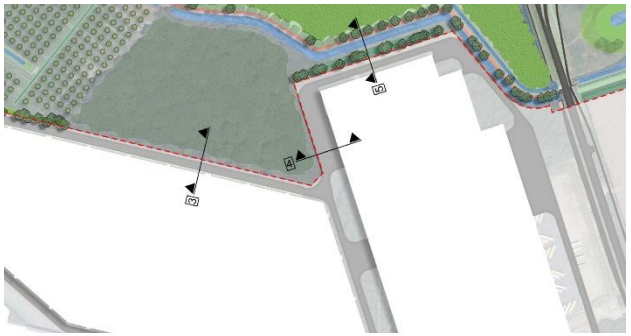
Benutte zichtassen

2 VDL
NEDCAR

2

C- Sterrebos

De natuurwaarden en cultuurhistorische waarden van het Sterrebos worden door het planvoornemen sterk aangetast. De kansen voor mitigatie middels inpassing zijn zeer beperkt. In dit landschapsplan is zoveel mogelijk ingezet op behoud van de natuurwaarde van het bos. Hiertoe is gekozen voor de inrichtingsvarianten als zichtbaar in de dwarsdoorsneden op de volgende pagina's. De locaties van de dwarsdoorsneden zijn weergegeven in de kaart hiernaast.



Sterrebos
1.5
1.5
21
4
4
VDL
NEDCAR

Bodyshop ten opzichte van Sterrebos

G – Parkeerplaats

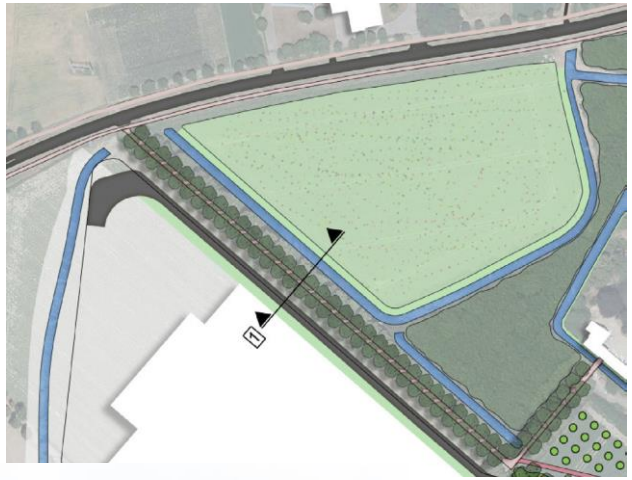
De voormalige moestuin die thans in gebruik als parkeerplaats behoudt deze functie. De waarde van deze parkeerplaats is indifferent beoordeeld, maar kan een functie vervullen in de recreatieve potentie van het kasteel. Behoud is daardoor niet noodzakelijk, maar de functionele indeling als parkeerplaats doet geen afbreuk aan het kasteellandgoed.

H / I – gemengd loofbos

Deze bossen zijn periodiek in gebruik geweest als boomgaard en na de Tweede Oorlog gefaseerd begroeid geraakt. De waarde van deze bossen is indifferent beoordeeld. Behoud is daardoor niet noodzakelijk, maar herontwikkeling ook niet. De ecologische waarde van de houtopstanden en de betekenis van de bossen voor vleermuizen leidt tot de beslissing dat deze bossen in de huidige opzet behouden blijven. Hiernaast dragen deze bossen bij aan de compositorische waarde van het landgoed, waarbij deze een afschermende werking hebben.

J – veld (ten westen van kasteel Wolfrath)

Dit veld betreft een voormalig bouwland behorend bij het kasteel. De relatie tot de Grote Allee is de meest voorname reden om deze als open veld te behouden. De Grote Allee is een toegangslaan, welke idealiter aan weerszijden door openheid omgeven wordt. Aan de Pasveldzijde vervalt deze openheid door de fabrieksuitbreiding. De buffer van 7,5 meter en het behoud van de laaghangende takzetting is beperkt in staat dit beeld te behouden. Er is voor gekozen om geen aanvullend struweel toe te passen om het zicht op de bedrijfsbebouwing te ontnemen, maar de laan zoveel mogelijk als herkenbaar onderdeel te bewaren. Om toch enige afscherming te garanderen en om licht inschijn van de fabriek op het landgoed te verminderen wordt een beukenhaag van 1,80 meter hoog aangebracht. Het open houden van het veld aan de noordzijde van de Grote Allee draagt bij aan het herkenbaar houden van de Grote Alle. Ook de ligging van de Venkebeek dient te worden aangepast. Vanaf de kruising van de beek met de Doctor Hub van Doorneweg komt de verlegde beek langs eerder genoemde weg, ten zuiden van de Holtummerweg om aan de oostzijde van de Grote Allee weer aan te sluiten op de huidige loop. Mocht de kruising van de nieuwe beek ter hoogte van het begin bomenrij Grote Allee niet mogelijk zijn dan dient deze aan de westzijde van de bomenrij komen te liggen en aan te sluiten op de bestaande duiker onder de Grote Allee. De toekomstige situatie is weergegeven in onderstaande visualisatie. Van cruciaal belang is hierbij behoud van de
Grote Allee. De vergraving ten behoeve van aanleg van de Venkebeek moet buiten de kroonprojectie van de zomerlindes plaats vinden (om het wortelgestel van de bomen te beschermen). Voor de afvoer van de Venkebeek is een afvoer van 1,9 m^3/s berekend.
Deze hydrologische omstandigheden hebben geen consequenties voor de ecologische gesteldheid van de zomerlindes. Op de erfgrens met het VDL terrein wordt een groen gaashekwerk met schuine puntdraadhouder of een groen spijlenhekwerk toegepast (nader uit te werken als uitgestelde indieningsvereiste).



Dwarsdoorsnede met Pershal, grote Allee, Venkebeek

De nieuwe pershal wordt op korte afstand van de Grote Allee gerealiseerd. Vanaf de kop van de Grote Allee is het beeld als weergegeven in nevenstaande figuur. Om de parkeerplaats voor de pershal zo ingetogen (zonder zichtbaarheid van aanwezige auto's) vorm te geven is gekozen voor een omzoming met een haag, waardoor auto's vanaf de Grote Allee niet zichtbaar zijn. Om het beeld zo groen mogelijk te houden wordt de parkeerplaats zelf halfverhard uitgevoerd.

Voor dit deelgebied is het zicht vanuit Holtum van belang. Relevant is de wens van de bewoners om zo min mogelijk van de pershal te zien. De zichtbaarheid van de pershal vanuit Holtum is weergegeven op de figuur op volgende pagina

Grote Allee en pershal

Voor dit deelgebied is het zicht vanuit Holtum van belang. Relevant is de wens van de bewoners om zo min mogelijk van de pershal te zien. De zichtbaarheid van de pershal vanuit Holtum is weergegeven op de figuur hiernaast. Mede door de landschappelijke inpassing die vanuit de verbreding van de A2 toegepast wordt, is het zicht vanuit de Gouverneur Ruijs de Beerenbrouck-laan beperkt.

Zicht op pershal vanuit Holtum

S – veld (ten noorden van kasteellandgoed)

Ten noorden van het Sterrebos wordt een nieuw haagbeukenessenbos aangeplant ter compensatie van het te kappen bos en ter versterking van het resterende bos. Daarnaast wordt dit bos aangelegd voor de inpassing van de noordelijke kop van het FAS gebouw. De bosranden van de nieuwe bosblokken worden aangeplant met inheems struweelbeplanting om een natuurlijke overgang te creëren. Aan de noordzijde van het bos komt een recreatieve verbinding voor fietsers en wandelaars naar de fiets-/wandeloversteek kruising N276.

Voor de invulling van nog te verwerven gronden zijn de volgende landschappelijke inrichtingsmaatregelen voorzien:

Herstel ronde akker

Ten noorden van de bestaande Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan staat een solitaire boom in de akker. Deze boom maakte deel uit van een voormalige ringakker. In het kader van compensatie wordt deze ringakker met bomen (zomereik) in het landschap weer zichtbaar gemaakt. Deze maatregel is uitsluitend mogelijk wanneer grondverwerving redelijkerwijs mogelijk is.

Geleenbeek en oostelijk gelegen perceel

Voor het Geleenbeekdal tussen de provinciale weg N276 en de Holtummerweg wil het Waterschap Limburg een herinrichtingsplan gaan opstellen met een hermeandering en waterberging van de Geleenbeek.
Het perceel ten oosten van de Geleenbeek wordt verworven ten behoeve van de compensatie Sterrebos, visuele inpassing van het FAS gebouw en als verbinding voor vleermuizen naar het IJzerenbos.
Na verwerving wordt het perceel ingezet als compensatiegebied en worden ingeplant met haagbeukenessenbos Al deze toevoegingen aan het landschap hebben naast een ecologische ook een toeristisch recreatieve meerwaarde door de aansluiting van het fietspad op het fietspad langs de N276 .

De hermeandering als zichtbaar op de plankaart is indicatief. De hermeandering verloopt op initiatief van waterschap Limburg en is geen onderdeel van het planvoornemen van VDL Nedcar. Wel wordt bij de aanplant van het haagbeukenessenbos rekening gehouden met de voor de meandering benodigde ruimte.

Recreatieve routing

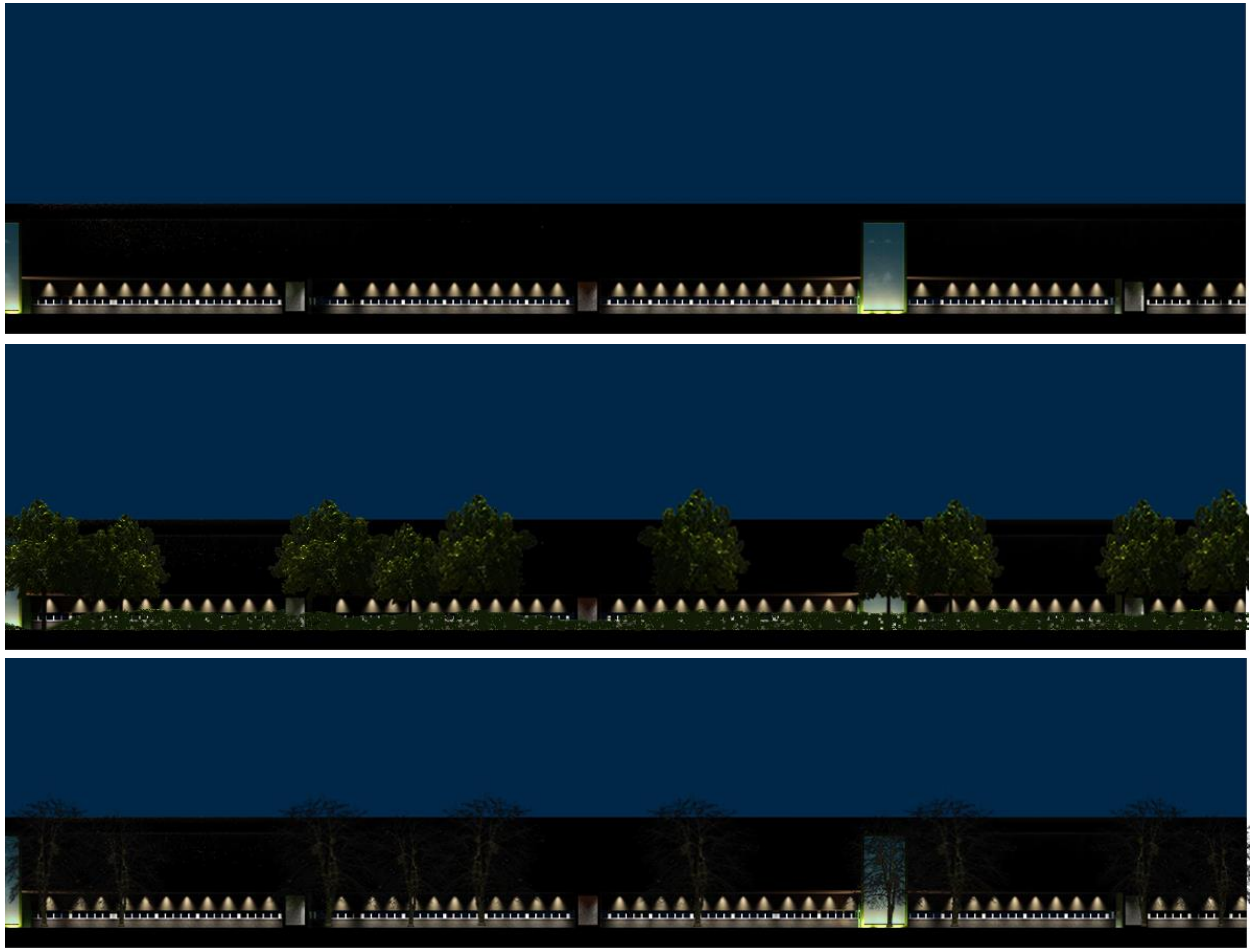
De recreatieve routing (wandelen-fietsen) tussen Holtum en Nieuwstadt wordt versterkt. Vanaf de Holtummerweg komt een fietsverbinding via het halfverhard grindpad van de Grote Allee naar het kasteel Wolfrath. Aan de westzijde van kasteel Wolfrath sluit dit pad aan op de Kleine Allee, de toegangsweg naar het kasteel. Tussen de Kleine Allee en de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan wordt aan de zuidzijde van kasteel Wolfrath, tussen kasteelgracht en de hoogstamboomgaard, een nieuw fietspad gerealiseerd. Dit fietspad zal aan de noordzijde van het nieuwe haagbeukenessenbos de Geleenbeek met een fietsbrug kruisen. Het fietspad wordt aangesloten op de fietspad van de kruising N276 - toegangsweg VDL Nedcar.
Vanaf de oostzijde van de nieuwe Randweg N261 kan men naar Susteren over het bestaande fietspad of naar Nieuwstadt over het nieuwe fietspad recreëren. Wandelaars kunnen doorsteken naar de Overslagweg / Kampweg of naar het wandelgebied in het Geleenbeekdal. De bermen langs de fietspaden kunnen ook worden ingezet als ruiterpaden vanaf Manege Katsbek.
Deze fietsverbinding wordt 3,5 meter breed en wordt voorzien van lindenlaanbeplanting (plantafstand 8 meter).

Beperking lichtuitstraling

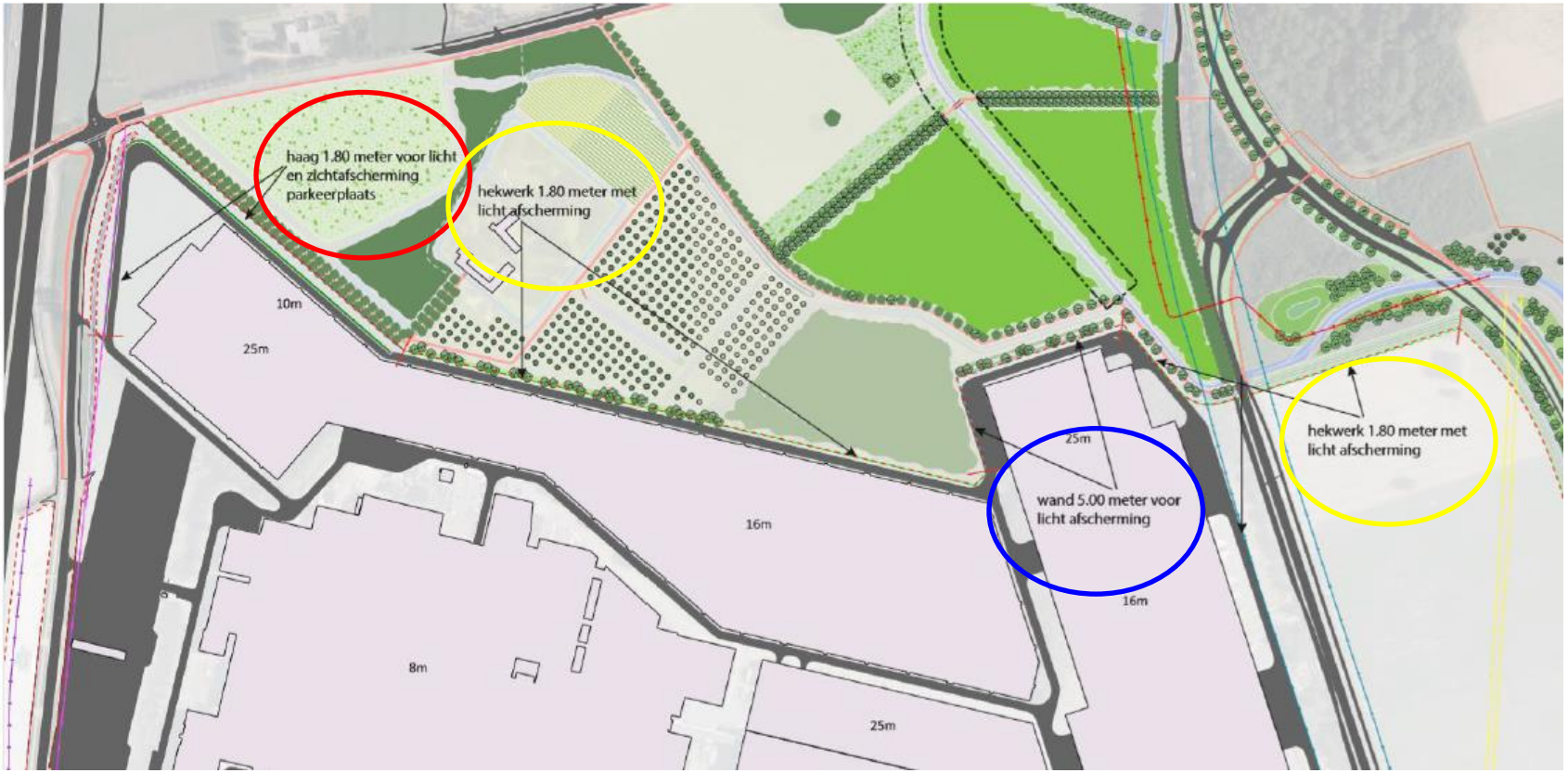
Ten behoeve van bescherming van beschermde diersoorten is het van cruciaal belang dat de licht inschijn van de VDL Nedcarfabriek naar het landgoed beperkt wordt. Dit geldt in het bijzonder voor het Sterrebos. De opgave wordt bepaald door de mate van lichtuitstraling. Uitgangspunt voor de fabriek is dat uitsluitend de onderste vijf meter van de gevel verlicht wordt. Dat levert een beeld op als hiernaast weergegeven. Er dient blijvende aandacht voor lichtuitstraling (door de ramen van de fabriek bijvoorbeeld) te bestaan.

Voor de uitstraling van 'infrastructureel licht', licht door voertuigen die op de ontsluitingswegen rijden, is een belangrijk uitgangspunt dat de positionering van de pershal, 'geknikt' ten opzichte van de rest van de fabriek op het Pasveld, ertoe leidt dat alle logistiek ten behoeve van de pershal en bodyshop aan de zuidzijde van deze fabriekshallen kan afgewikkeld worden. De ontsluiting ten noorden van pershal en bodyshop wordt slecht incidenteel bereden (door bijvoorbeeld hulpdiensten). Dit is heel belangrijk voor de beleving van het kasteellandgoed en voor de mate van lichtuitstraling. Voor het FAS-gebouw geldt dat er wel logistiek verkeer over de noordelijke ontsluiting rijdt (en dat deze ontsluiting intensiever gebruikt zal worden). Voor de beleving van het kasteellandgoed is deze logistieke activiteit niet van belang (omdat deze op afstand van het kasteel en geïsoleerd plaatsvindt. Voor de lichtuitstraling op het Sterrebos wel.

Om bovenstaande redenen is op volgende pagina's weergegeven waar licht afschermende maatregelen getroffen worden en wat de visuele verschijningsvorm van deze maatregelen is.



Nachtaanzichten (boven = zonder begroeiing, midden = zomer, onder = winter



Locaties afschermende maatregelen

De afschermende voorzieningen worden volgens volgende specificaties uitgevoerd:

- Beukenhaag (1.80m) tussen Holtummerweg en Grote Allee (rode omcirkeld)
- Spijlenhekwerk (1.80 meter hoog) met groene kunststofstroken (geel omcirkeld)
- Hergebruikte 4 meter hoge L-keerwand met klimop aan Sterreboszijde. Bovenop de keerwand komt een spijlenhekwerk van 1 meter met groene kunststofstroken. Aan de Sterreboszijde komt klimop met gaasmatverankering tegen de wand (blauw omcirkeld)

Opbouw afscherming Sterrebos bij FAS (blauw omcirkeld op kaartbeeld)

Beukenhaag (rode cirkel op kaartbeeld)

Spijlenhekwerk met groene kunststofstroken (gele cirkels op kaartbeeld)

5.2 Oostzijde

In de visie op de landschappelijke inpassing van de oostzijde VDL Nedcar terrein wordt gestreefd naar een natuurlijke afscherming van het bedrijventerrein, aansluitend op het heringerichte Geleenbeekdal en aanliggende bospercelen. Ingezet wordt op:

- Verlegging N276 als randweg om het VDL Nedcarterrein.
- Verlegging Lindbeek naar oostelijke grens VDL Nedcar terrein aansluitend op randwegtracé.
- Westelijke wegbermsloot randwegtracé natuurlijk inrichten.
- Geen laanboombegeleiding maar een boombeplanting die reageert op de bestaande boom- en struweel beplanting van het Geleenbeekdal.
- Afscherming Nieuwstadt door middel van een grondwal met beplanting.
- Recreatieve aansluiting paden Geleenbeekdal op recreatieve ontwikkeling landgoed Wolfrath.

Randweg

De huidige provinciale weg N267 wordt verlegd naar de oostzijde van het VDL Nedcar terrein. De provinciale weg N276 zal ter hoogte van Manege Katsbek met een nieuw randwegtracé in oostelijke richting afbuigen naar het landschappelijk heringerichte Geleenbeekdal. Ter hoogte van het Geleenbeekdal zal de weg parallel aan de beek lopen. Bij de kruising Aan de Linde te Nieuwstadt sluit het nieuwe randtracé aan op het bestaande tracé van de provinciale weg N276.
Het beeld van de randweg bestaat uit wegen met middenbermen ter hoogte van de kruisingsvlakken en een aaneengesloten wegbeeld parallel aan het Geleenbeekdal. Ter hoogte van Nieuwstadt ligt aan de zuidzijde een grondwal als visuele afscherming van de weg en bedrijventerrein. Achter de grondwal is het voornemen in het aangekochte perceel een houtopstand te ontwikkelen. Bij zekerheid van grondverwerving, dat gezien het gezamenlijk belang dat partijen aan de verwerving hechten, van belang is, wordt dit perceel ingericht als houtopstand.
Vanaf de Geleenbeek tot aan de kruising Aan de Linde te Nieuwstadt wordt de westelijke wegberm over een breedte van 14,30 meter (vanaf binnenkant kantstreep) natuurlijk ingericht. Langs de weg komt een obstakelvrije ruimte van 4,50 meter breedte met grasvegetatie (hellingshoek 5 graden). Naast de obstakelvrije ruimte krijgt de greppel over een breedte van 7,50 meter, hellingshoek 18 graden een natuurlijke beplanting van droogte minnende soorten (eik, linde, kastanje beuk) aan de wegzijde en waterminnende soorten (populier/wilg, els) aan de Lindbeek- / VDL Nedcarzijde.
Deze gevarieerde bomenrij zal op termijn de vliegroute van de huidige bomen N276 kunnen gaan overnemen.
De onderbeplanting zal bestaan uit inheems struweel (hazelaar, krentenboompje, sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, gelderse roos en diverse wilgensoorten). Het beheer van de onderbeplanting zal gefaseerd plaatsvinden.
Naast de natuurlijke greppel komt aan de VDL Nedcar zijde een nieuw te graven watergang voor de Lindbeek. Tussen Lindbeek en hekwerk VDL Nedcar ligt een schouwpad van 4,50 meter breedte. Op de erfgrens wordt een groen gaashekwerk met schuine puntdraadhouder of een spijlenhekwerk toegepast..

Aan de oostzijde van de randweg komt in de bocht van de Geleenbeek een nieuw struweel bestaande uit inheems plantmateriaal. Ter hoogte van de bestaande struweelbeplanting Geleenbeekdal komt geen boombeplanting. In de open stukken tussen de struwelen wordt aangesloten met bomen in de tussenberm rijweg-fietspad op de boombeplanting van het Geleenbeekdal.
Ter hoogte van Nieuwstadt wordt een grondwal met struweel en verspreid staande bomen gerealiseerd.

Kruisingsvlak aansluiting VDL-Nedcar terrein – N276

Ten noorden van het kruisingsvlak entree VDL terrein – N276 worden in de middenberm enkele bomen als hopovers voor de vleermuisroute tussen Sterrebos – IJzerenbos geplaatst. Hierbij wordt rekening gehouden met een obstakelvrije ruimte van 4,50 meter.
Langs de weg worden geen bomen geplaatst maar zullen de huidige bospercelen het groene wegbeeld bepalen. Ter hoogte van Manege Katsbek wordt aangesloten op de bestaande wegbeplanting huidig tracé N276. De bospercelen tussen de huidige weg en de uitbuiging van de randweg worden behouden en waar nodig versterkt.

Kruising Geleenbeekdal

Ter hoogte van het Geleenbeekdal zullen 2 viaducten worden gerealiseerd waarvan de meest oostelijke met fietspad. Belangrijk is dat er onder het viaduct een ecologische passage voor klein wild wordt gerealiseerd.

Grondwal Nieuwstadt

Ter hoogte van Nieuwstadt komt op de grens van de randweg aan de zuidzijde een 3,0 meter hoge grondwal met aan de wegzijde een talud 1:2,5, aan de Nieuwstadtzijde een talud 1:2 en een bovenbreedte van 1,5 meter. Totaal grondvlak bedraagt 15,00 meter.
De grondwal wordt ingeplant met inheems struweelbeplanting (hazelaar, krentenboompje, sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, Gelderse roos).
Hiernaast wordt afscherming gezocht in de oksel tussen randweg en bebouwing Aan de Linde /Limbrichterstraat. Deze gronden kunnen als een recreatief bosperceel aan het Geleenbeekdal worden toegevoegd.

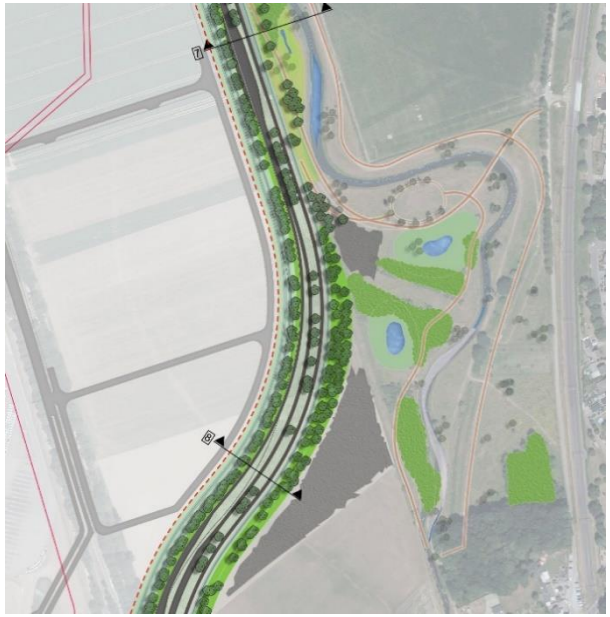
(Tijdelijk) Behoud van laanbeplanting N276

De laanbeplanting langs de N276 kan (tijdelijk) zorgen voor de inpassing van de nieuwe gebouwen aan de oostzijde. Door een of meerdere bomenrijen te behouden kan de oude laan het zicht vanuit het Geleenbeekdal gefilterd worden. De laan kan ook nog dienen als

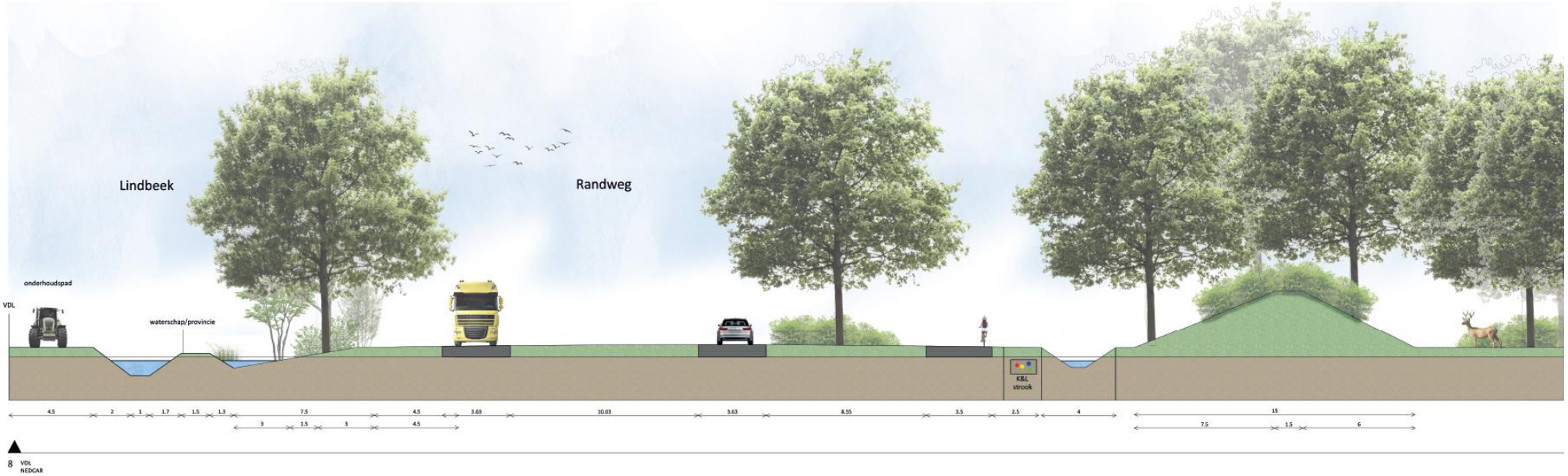
vliegroute voor vleermuizen voor zolang de beplanting langs de randweg nog moet groeien.

Kruising N76 –Aan de Linde Nieuwstadt

Ter hoogte van de kruising N276 Aan de Linde komt aan de zijde van VDL-Nedcar een calamiteitendoorgang naar de Mitsubishi Avenue. Voor het VDL Nedcar - Centrumhof dient nog een wadi voor de weg te worden opgenomen. De bomen van de provinciale weg worden behouden en waar nodig versterkt.



Vogelvlucht nieuwe situatie, bezien vanuit richting Nieuwstadt


Lindbeek
Randweg
onderhoudspad
VDL
waterschap/provincie
K&L
strook
4.5
2
1
1.7
1.5
1.3
7.5
4.5
3.63
10.03
3.63
8.55
3.5
2.5
4
15
3
1.5
3
4.5
7.5
1.5
6
8
VDL
NEDCAR

Zicht Nieuwstadt

De randweg is voorzien van laanbeplanting, er wordt aan de zuidzijde van de randweg een grondwal met visueel mitigerend effect aangelegd en de provincie Limburg heeft de ambitie het perceel tussen randweg en Nieuwstadt met bomen te beplanten. Al deze zaken dragen bij aan een zicht zoals weergegeven in figuur hiernaast, waarbij de fabriek vanuit Nieuwstadt relatief goed aan het zicht onttrokken wordt.

Zicht vanuit Nieuwstadt bij uitbreiding VDL Nedcar

5.3 Zuidzijde

In de visie op de landschappelijke inpassing van de zuidzijde VDL Nedcar terrein wordt uitgegaan van presentatie van het bedrijventerrein aan de provinciale weg N297. Ingezet wordt op:

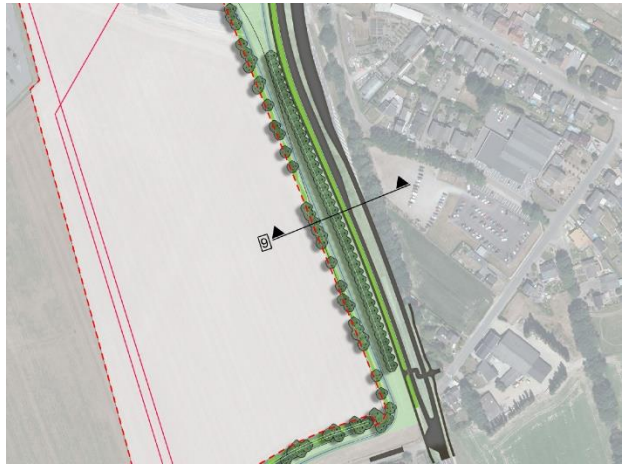
- Inpassing onderdoorgang en herstel boombeplanting parallelweg N297
- Inpassing traileryard aan Limbichterstraat / N276-Op de Baan.

Kruising provinciale weg N297

Aan de zuidzijde van het VDL Nedcar terrein wordt door middel van een onderdoorgang de provinciale weg onder het nieuwe kruisingsvlak met de Mitshubishi Avenue doorgeleid.
De bestaande boombeplanting aan de zuidzijde van de parallelweg dient na aanleg van de onderdoorgang te worden hersteld.

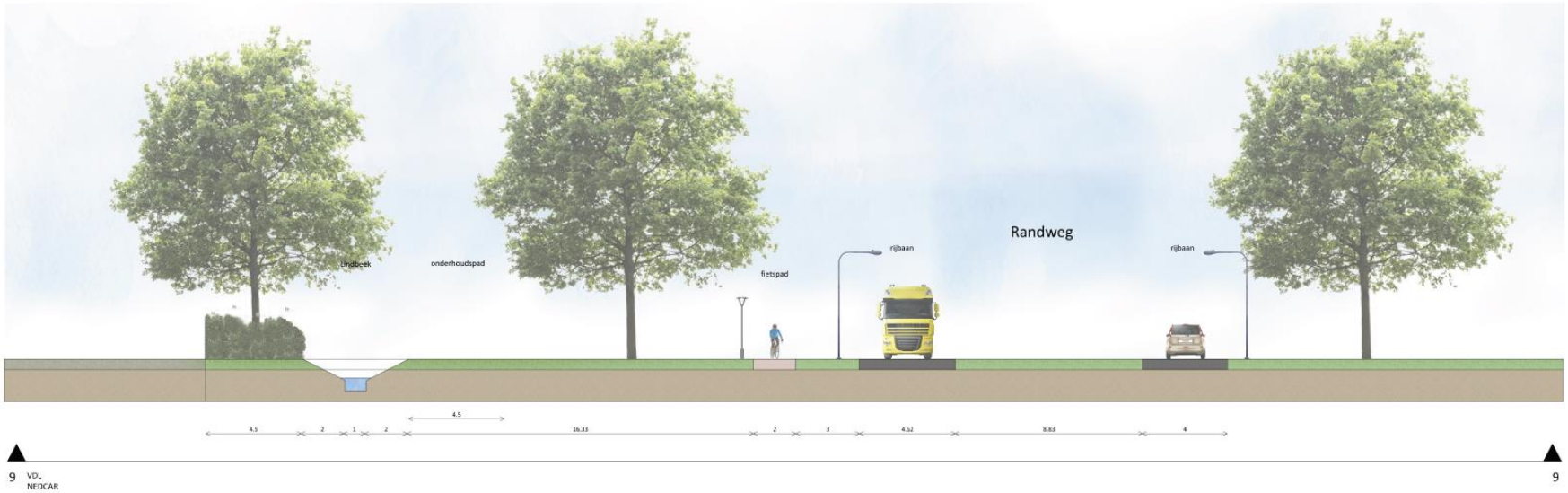
Traileryard

Ten zuiden van de Mitshubishi Avenue komt de traileryard. De laanboombeplanting van de N276 / Op de Baan blijft behouden evenals de ligging van de Lindbeek. Tussen de Lindbeek en de Yard komt een vijf meter brede struweelrand met boomvormers om het terrein visueel af te schermen.
Ten zuiden van de traileryard komt parallel aan de zijweg Limbrichterweg een 2.00 meter hoge grondwal (talud 1:2, breedte 10 meter) met struweelbeplanting om het zicht vanaf de weg en woningen op de yard weg te nemen. De ligging van de Lindbeek en de bestaande grasstrook (ligging ondergrondse waterleiding) parallel aan deze weg blijft behouden.



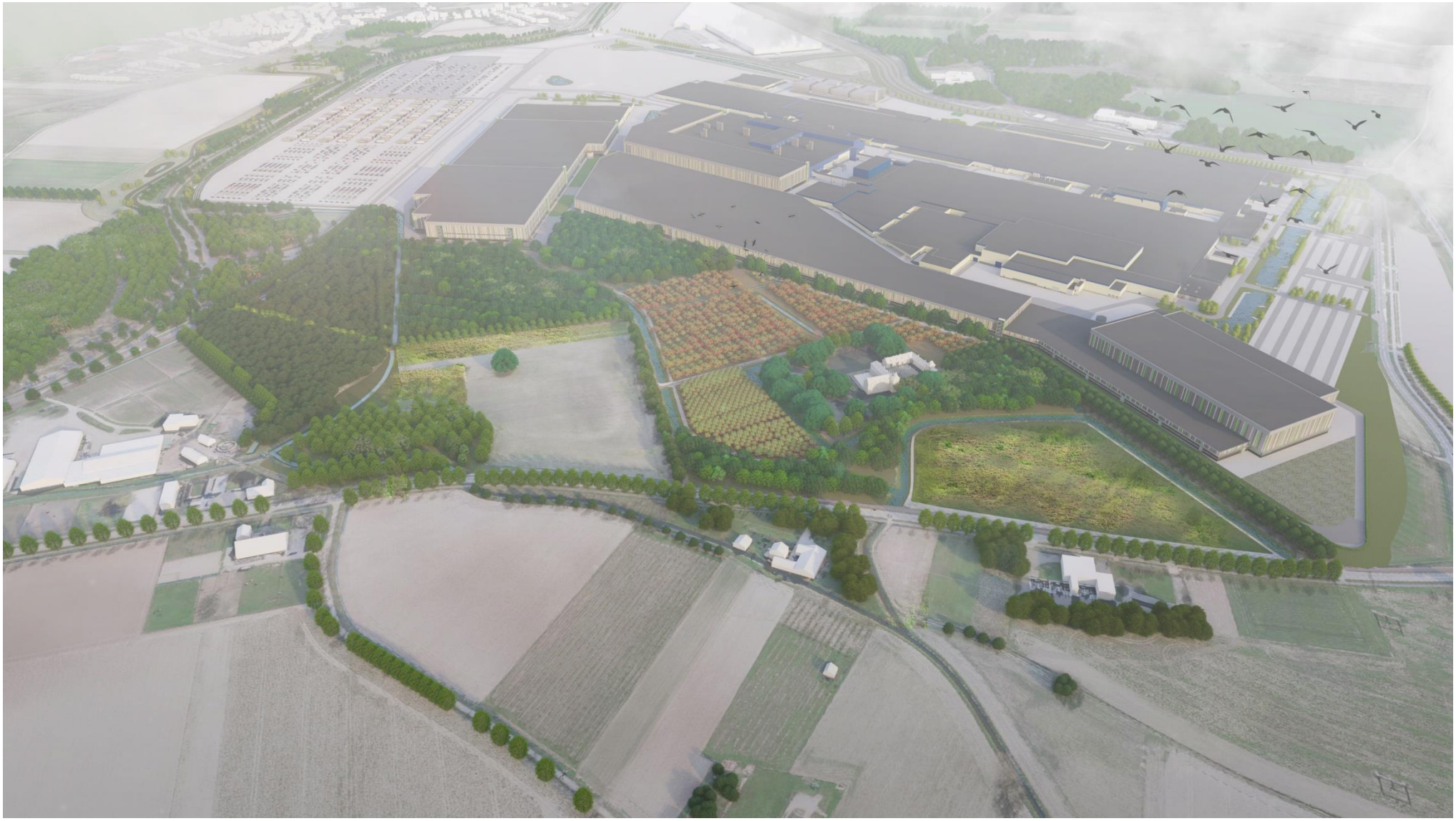
Kruising provinciale weg N297

Aan de zuidzijde van het VDL Nedcar terrein wordt door middel van een onderdoorgang de provinciale weg onder het nieuwe kruisingsvlak met de Mitshubishi Avenue doorgeleid.
De bestaande boombeplanting aan de zuidzijde van de parallelweg dient na aanleg van de onderdoorgang te worden hersteld.



5.4 Het resultaat

Voor een gedeelte bevat de fabrieksuitbreiding negatieve effecten die niet landschappelijk zijn te compenseren of mitigeren door voorliggend landschapsplan. Door voor de gronden en structuren die niet verloren gaan door de voorgenomen fabrieksuitbreiding met een heldere filosofie en met respect voor historische waarden te ontwerpen, zijn hiernavolgende toekomstimpressies tot stand gekomen. Hiermee is gepoogd de grote historische, landschappelijke en ecologische waarde zo goed mogelijk tot hun recht te laten komen binnen de context van behoorlijk grote aantastingen van het cultuurhistorisch erfgoed. Op de volgende pagina's zijn enkele (vogelvlucht)perspectieven weergegeven waarop alle keuzes ten aanzien van de landschappelijke inpassing ten opzichte van de volumes van de nieuwe fabrieksbebouwing zijn weergegeven.



Vogelvlucht impressie van de noordkant, referentie 2030, kijkend richting het nieuwe VDL Nedcar gebouw

Vogelvluchtimpressie vanuit Nieuwstadt

Impressie op ooghoogte vanaf de Holtummerweg, met aan de rechterzijde de bestaande fruitboomgaard, referentie 2030. Dit vraagt eveneens een kwaliteitsimpuls van de Holtummerweg

Recreatieve ontsluiting ter hoogte van kasteel Wolfrath (rechts) en fruitboomgaard (links)

Steeg lakstraat - bodyshop

Parkeerdek Yard-E

Impressie Geleenbeekpark

Legende
Bestehende Gebäude
Neue Gebäude
Bestehende Straßen
Neue Straßen
Bestehende Wege
Neue Wege
Bestehende Bahnanlagen
Neue Bahnanlagen
Bestehende Grünflächen
Neue Grünflächen
Bestehende Wasserflächen
Neue Wasserflächen
Bestehende Leitungen
Neue Leitungen
Bestehende Bäume
Neue Bäume
Bestehende Hecken
Neue Hecken
Bestehende Sträucher
Neue Sträucher
Bestehende Zäune
Neue Zäune
Bestehende Mauern
Neue Mauern
Bestehende Stellplätze
Neue Stellplätze
Bestehende Lärmschutzwände
Neue Lärmschutzwände
Bestehende Lärmschutzwälle
Neue Lärmschutzwälle
Bestehende Bauwerke
Neue Bauwerke
Bestehende Sonstige
Neue Sonstige
Bestehende Grenzen
Neue Grenzen
Bestehende Sonstige Flächen
Neue Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Linien
Neue Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Punkte
Neue Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Texte
Neue Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Symbole
Neue Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Objekte
Neue Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Straßen
Neue Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Wege
Neue Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Bäume
Neue Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Hecken
Neue Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Zäune
Neue Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Mauern
Neue Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Symbole
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Objekte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Gebäude
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Straßen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wege
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bahnanlagen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grünflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Wasserflächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Leitungen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bäume
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Hecken
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sträucher
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Zäune
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Mauern
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Stellplätze
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwände
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Lärmschutzwälle
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Bauwerke
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Grenzen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Flächen
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Linien
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Punkte
Bestehende Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige Texte
Neue Sonstige Sonstige Sonstige Sonstige

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. +31 (0)630783802
E. peter.verhoeven@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.