

6. INRICHTINGSPRINCIPES

6.1 Inleiding

Daar waar visies vooral op hogere schaal- en gebiedsniveaus vorm krijgen, is de uitvoering en realisatie op een lager niveau aan de orde. Een beeld van verzorgde bedrijventerreinen met uitstraling wordt bepaald door de inrichting van straten, kavels en panden. In dit hoofdstuk zijn daarom de visies op structuurniveau en per bedrijventerrein nader uitgewerkt tot visies op principeoplossingen. Hiervoor is een zelfde structuur als in het vorige hoofdstuk gehanteerd. In de volgende paragraaf komt het structuurniveau aan bod, waarna in de paragrafen 6.3, 6.4 en 6.5 principeoplossingen per bedrijventerrein zijn gepresenteerd.

6.2 Principes op structuurniveau

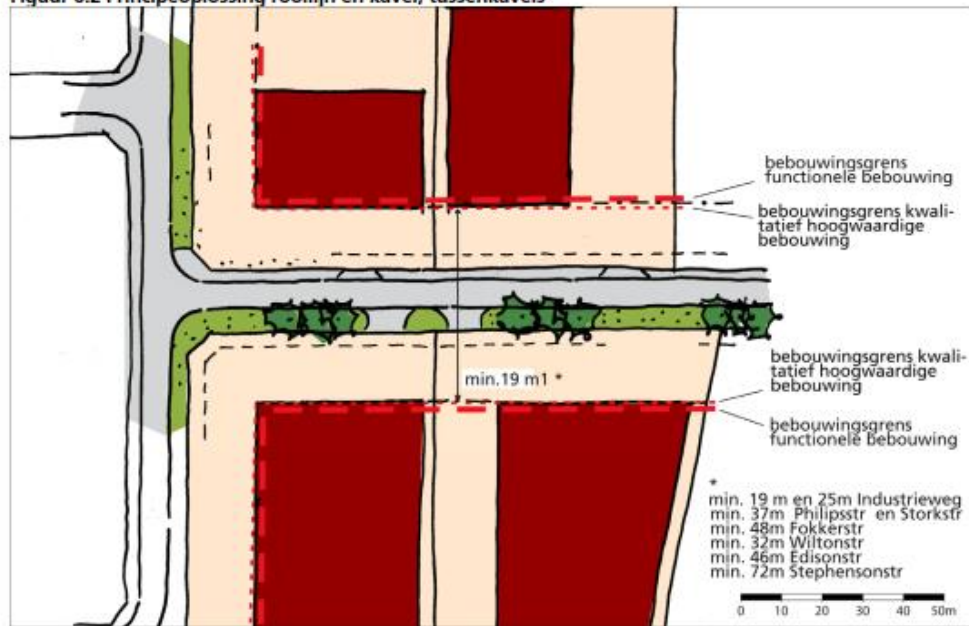
De verschillende deelgebieden op de NBT hebben een diverse en afwijkend karakter, ten aanzien van ruimtegebruik en typen bedrijven. Daarmee zijn ook veelal verschillende toekomstvisies en samenhangende principes en maatregelen te benoemen. Een aantal principeoplossingen geldt echter voor het gehele gebied. De precieze invulling van deze generieke principes verschilt per gebied, maar de uitgangspunten zijn voor alle terreinen gelijk.

Principe 1: herinrichting hoofdstructuur

De herinrichting van de hoofdstructuur dient herkenbaar te zijn en kwaliteit uit te stralen. Hiervoor is voldoende ruimte noodzakelijk. Het profiel in figuur 6.1 geeft een voorbeeld van de inrichting van de hoofdstructuur. In totaal is een breedte van 14 meter benodigd om de gehele hoofdstructuur in te richten. In het profiel is daarmee aan beide zijden ruimte voor de hoofdrijbaan (3,5 meter), overloopzone (0,5 meter), fietspad (1,5) meter en berm/ trottoir (1,5 meter). Overwogen kan worden het fietspad verder te verbreden, aangezien het onderdeel is van het hoofdnetwerk fiets.

Over vrijwel het gehele traject is de profielruimte van 14 meter beschikbaar. Vanaf het begin van de Fokkerstraat en overgaand op de van der Hagenstraat, Edisonstraat en Stephensonstraat is voldoende openbare ruimte aanwezig om het profiel te realiseren. Op grote delen van de van der Hagenstraat, Edisonstraat en Stephensonstraat is het brede profiel en fietspad al aanwezig. Vooral langs de Industrieweg dient nieuwe ruimte geschept te worden.

Figuur 6.2 Principeoplossing rooilijn en kavel, tussenkavels



Figuur 6.3 Principeoplossing rooilijn en kavel, hoekkavels



Principe 2: rooilijn en kavelinrichting

Eén van de meest voorkomende problemen op bedrijventerreinen, betreft het gebruik van de openbare ruimte door de ondernemers. Vooral opslag en parkeren zijn knelpunten die tot veel irritatie en verrommeling van de terreinen leiden.

Het probleem komt voort uit ondernemers die de eigen kavel té intensief gaan benutten én hier veelal toestemming voor hebben verkregen van de gemeente. Een simpelweg te intensief gebruik van de private kavels, zorgt voor de problemen. Daarom is het belangrijk op bedrijventerreinen vast te stellen wat de maximale benutting van een kavel mag zijn en welke inrichting van de kavels hierbij hoort. De aangegeven afstanden zijn indicatief en kunnen als toekomstige streefstanden worden aangehouden.

Stelregel is dat een ondernemer zijn kern- en aanverwante activiteiten op de eigen kavel uitvoert. Zowel parkeren als opslag is dan ook een eigen verantwoordelijkheid en dient op de eigen kavel te geschieden. De figuren 6.2 en 6.3 bieden voorbeelden van inrichting van een hoek- en een tussenkavel, waarbij parkeren en opslag op eigen terrein worden opgelost. De rooilijn speelt een essentiële rol bij dit inrichtingsprincipes. Door voor de rooilijn een minimumafstand ten opzichte van de openbare ruimte te hanteren, blijft er altijd een deel van de kavel beschikbaar om ruimtevragende aspecten zoals parkeren op te lossen. Er is geen generieke minimum rooilijnafstand te benoemen, aangezien bedrijven verschillende omvang van parkeer- en opslagcapaciteit behoeven. Een minimum van 6 meter kan echter voor alle soorten activiteiten als een generiek minimum worden gehanteerd.

6.3 Rokkehage

Dit deelgebied kenmerkt zich door de grootste mate van bebouwde verdichting van de NBT. Om het gebied vernieuwde toekomstpotentie te bieden, wordt een aantal intensieve ingrepen, waarmee ontwikkelruimte voor bedrijven ontstaat, niet geschuwd.

Principe 3: herontwikkeling achterterreinen Industrierweg

De Industrierweg is, en blijft, de belangrijkste ontsluiting op Rokkehage. Met name nabij de Binnenweg is er sprake van een rommelig beeld van zowel openbaar als privaat gebied. De economische en ruimtelijke (door)ontwikkeling van bedrijven en panden heeft geleid tot intensief ruimtegebruik en gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en opslag. Aan de achterzijde van de panden is over een aanzienlijke breedte sprake van opstallen die een rommelig beeld vertonen en veelal verouderd zijn. De betreffende panden hebben geen presentatiemogelijkheid naar de Industrierweg en zijn grotendeels door de gemeente in gebruik.

Figuur 6.4 Principeoplossing achterterreinen Industrierweg



BRO

Figuur 6.5 Principeoplossing gedeeltelijke verlegging Industrierweg



BRO

Door de betreffende panden op de achterterreinen te slopen/ herontwikkelen en toe te voegen aan de kavels die grenzen aan de Industrierweg, ontstaat er nieuwe toekomstpotentie voor deze ondernemers. Ze krijgen de beschikking over extra ruimte aan de achterzijde van de kavels. Hier kan parkeren en opslag een plaats krijgen, waarmee de openbare ruimte wordt ontlast. Daarnaast worden ondernemers verleid te investeren in de panden, nu er nieuwe uitbreidingsruimte aanwezig is. Hiermee krijgen ook de voorgevels en de presentatie naar de Industrierweg toe een impuls. Figuur 6.4 geeft inzicht in het inrichtingsprincipe in de toekomstige situatie.

Principe 4: gedeeltelijke verlegging Industrierweg

Om de huidige deels onoverzichtelijke verkeersstructuur op Rokkehage te verbeteren, is een gedeeltelijke verlegging van de Industrierweg voorzien. De noord-zuid verbinding, evenwijdig aan de Oostweg, kent een slingerend verloop met beperkte manoeuvreerruimte. Rondom het hofje is de manoeuvreerproblematiek het meest duidelijk aanwezig. Zowel voor doorgaand verkeer als voor vrachtwagens die hier laden en lossen ten behoeve van aangrenzende kavels. Ook is er sprake van parkeerproblemen en kampen gevestigde bedrijven met beperkte uitbreidingsmogelijkheden.

Door de Industrierweg ter hoogte van het (parkeer)hofje zo ver als mogelijk recht door te laten lopen en te verbreden, ontstaat een ruime en overzichtelijke weg. De weg kan versterkt worden door een groenstructuur aan te brengen. Als gevolg van de verlegging wordt een aantrekkelijke presentatie-as geboden aan de bedrijven aan weerszijden van de Industrierweg. De verbeterde presentatiemogelijkheid moet bedrijven verleiden te investeren in hun pand. Voor de ondernemers aan de stadskant van de Industrierweg (grenzend aan de woonwagenlocatie) wordt door de verlegging tevens nieuwe uitbreidingsruimte aan de voorzijde van de kavels geboden. Daarnaast dient een deel van de ruimte gebruikt te worden om openbare parkeer- en groenvoorziening aan te brengen.

Figuur 6.6 Principeoplossing ontwikkelzone Industrierweg – Oostweg



Principe 5: ontwikkelzone Industrieweg – Oostweg

Het verleggen van de Industrieweg heeft gevolgen voor de strook tussen de bestaande Industrieweg en de Oostweg. De betreffende strook krijgt een hoogwaardiger presentatieprofiel en dient het naar buiten gekeerde gezicht van Rokkehage uit te gaan stralen. Dit betekent dat zowel de presentatie naar de Oostweg, als naar de Industrieweg belangrijk zijn en op een aantal plaatsen dienen te verbeteren. Tevens mag in de toekomst de situatie zich niet meer voordoen dat private partijen oneigenlijk gebruik maken van de openbare ruimte. Het generieke inrichtingsprincipe ten aanzien van de rooilijn dient dan ook nadrukkelijk te worden nageleefd. Figuur 6.6 schetst een beeld van de toekomstige belevingswaarde van de ontwikkelzone tussen de Industrieweg en de Oostweg. Kenmerkend is de langgerekte bebouwing, de presentatie naar zowel Oostweg als Industrieweg, een onderscheidende korrel ten aanzien van maat en schaal, hoogwaardig uitstralingsniveau en de oplossingen voor parkeren en opslag tussen de bouwblokken.

6.4 Hoornerhage

Op structuurniveau is Hoornerhage de verbindende factor tussen de deelgebieden aan de noord- en zuidzijde. Een herkenbare hoofdstructuur en een naar buiten gekeerde zone langs de Oostweg zijn belangrijke aanknopingspunten om de NBT tot een geheel te vormen. Maar ook als zelfstandig deelgebied ligt er een aantal uitdagingen. Op Hoornerhage zijn de straat- en groenprofielen ruim, maar een herkenbare structuur en kwaliteit ontbreekt. Naast het feit dat de zone aan de Oostweg onderdeel van de gehele structuur langs de Oostweg uitmaakt, biedt de locatie ook op deelgebiedniveau een ontwikkelkans. In de huidige situatie presenteert de strip zich nog onvoldoende naar buiten toe. Er liggen kortom kansen om het terrein een impuls te bieden.

Principe 6: middelgroot woon-werk milieu

Het gebied ten westen van de Fokkerstraat en gelegen tussen de Bleiswijkseweg en van der Hagenstraat kenmerkt zich in de huidige situatie door forse bouwblokken met omvangrijke voorruimten. Aan de westzijde grenst het gebied aan de Zegwaardseweg en de woonfunctie, evenals aan de zuidkant, terwijl aan de oostzijde de nieuwe hoofdstructuur komt te liggen. De zone zou dan ook uitstekend dienst kunnen doen als overgang tussen de werk- en de woonfunctie. Ten oosten van de Fokkerstraat is ruimte voor werken, ten westen is ruimte voor een combinatie van wonen en werken, waarbij het de ambitie is dat wonen op termijn de boventoon gaat voeren. Een kwaliteitsimpuls van de nieuwe hoofdstructuur en de aankoop van diverse panden in het noordelijke deel van de zone door marktpartijen, kan als hefboom werken en andere investeerders aantrekken.

Figuur 6.7 Principeoplossing ontwikkelzone Wiltstraat - Oostweg



Concreet betekent dit dat er geen plaats is voor uitbreiding van bestaande of toevoeging van nieuwe bedrijven in dit gebied. Het accent ligt juist op de mogelijkheid nieuwe woonvormen toe te voegen, die direct in verband staan met de aangrenzende werkkavels. Door de mogelijkheden voor woon-werk vormen te bieden in het nieuwe bestemmingsplan, wordt de ambitie uitgesproken de NBT te verbinden met en op te nemen in het stedelijk weefsel van Zoetermeer.

Principe 7: ontwikkelzone Wiltonstraat – Oostweg

Het gebied tussen de Wiltonstraat en Oostweg is een brede en potentierijke ontwikkelzone, die in de huidige situatie onvoldoende gebruik maakt van haar ligging en presentatiemogelijkheden naar buiten toe. Door een herindeling van de openbare ruimte en herontwikkeling van de private ruimte, ontstaat een toekomstige sterke representatieve zone. Uitgangspunt is dat de problemen met parkeren en opslag zoveel als mogelijk op eigen terrein worden opgelost.

Om de parkeerproblemen en opslag in de openbare ruimte op te lossen, verdwijnt de parkeerzone direct grenzend aan de Wiltonstraat. Aan beide zijden wordt een nieuwe groenstructuur gerealiseerd. Hier tegenaan is ruimte voor haaks parkeren. Door een efficiënte herinrichting van de openbare ruimte, ontstaat tevens ruimte voor haaks parkeren tegen de panden. Ook in de ontwikkelvlakken, tussen de bestaande bebouwing, is ruimte om parkeerplaatsen toe te voegen.

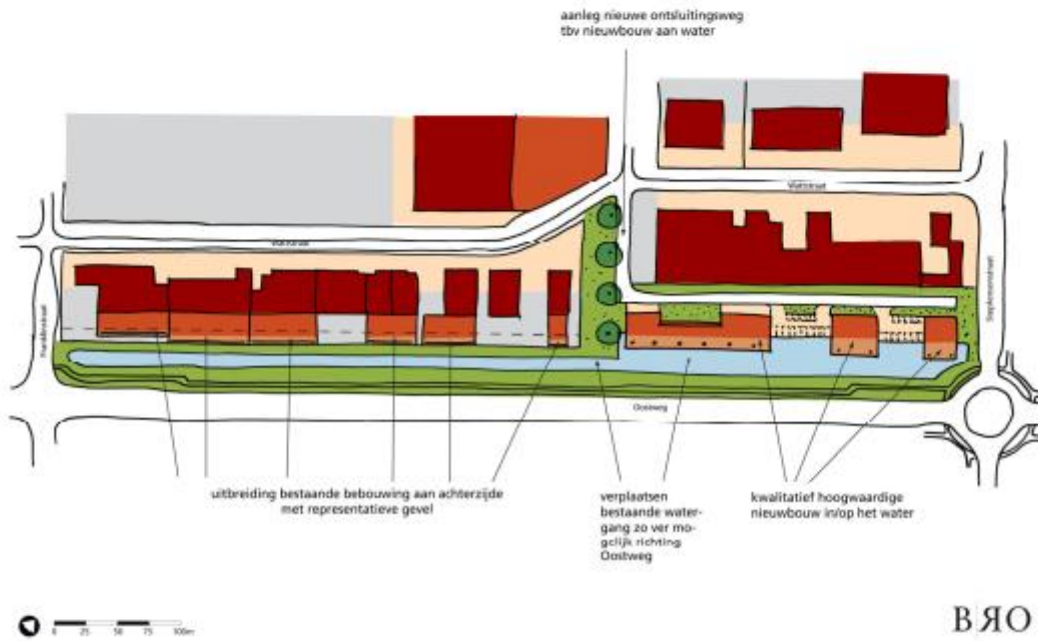
Voor de private herontwikkelzone geldt dat de presentatie naar de Oostweg zich kan versterken. Echter de presentatie naar de Wiltonstraat toe is van gelijkwaardig belang, waardoor een dubbele presentatierichting ontstaat. Op een drietal plaatsen is ruimte aanwezig om nieuwe bebouwing toe te voegen, die zich qua korrelhoogte onderscheiden van de rest van de bebouwing in deze zone. Om de ambitie in de praktijk te brengen, is een meer gedetailleerde sturing op materiaalgebruik, openheid, hoogte nodig. Door de volledige zone tegelijkertijd te (her)ontwikkelen kan een uniform en herkenbaar front tot stand komen.

Figuur 6.8 Principeoplossing dubbele rotonde bij van der Hagenstraat



BRO

Figuur 6.9 Principeoplossing ontwikkelzone Oostweg – Wattstraat



BRO

Principe 8: aanleg dubbele rotonde bij van der Hagenstraat

De situatie op de dubbele kruising Fokkerstraat – van der Hagenstraat – Edisonstraat ten aanzien van de verkeersveiligheid is beneden de maat. De verkeersstructuur, afwikkeling en voorrangssituatie zijn overzichtelijk. De aanleg van een dubbele rotonde brengt de verkeersstructuur en –veiligheid terug.

De aanleg van een dubbele rotonde brengt de situatie van een dubbele kruising terug tot een dubbele rotonde met duidelijke voorrangssituatie. Daarbij is er sprake van maar één rijrichting, wat de overzichtelijkheid verbetert.

Soortgelijke situatie op Zoeterhage

Bij de kruising Edisonstraat – Franklinstraat en Edisonstraat – Marconistraat is een soortgelijke verkeerssituatie aanwezig. Hoewel de hiërarchie op deze locatie helderder is en de verkeersonveiligheid minder nadrukkelijk aan de orde is, kan overwogen worden op deze locatie ook een dubbele rotonde aan te leggen. Indien het Kwadrant op korte termijn wordt ontwikkeld, kunnen de rotondes in dat kader worden gerealiseerd. Indien het Kwadrant lang op zich laat wachten kunnen de rotondes worden aangemeld vanuit het Uitvoeringsprogramma Nota Mobiliteit. De verkeersstructuur in onderliggende visie gaat alleen uit van een ingreep op de dubbele kruising Fokkerstraat – van der Hagenstraat – Edisonstraat.

6.5 Zoeterhage

Het jongste terrein Zoeterhage toont de minste tekenen van veroudering, maar de dynamiek van zowel bestaande als nieuwe bedrijven en functies is groot. Op een aantal locaties dienen ingrepen het toekomstige functionele gebruik mogelijk te maken. Nog sterker dan in de twee andere deelgebieden, verdient de presentatie naar buiten toe aandacht.

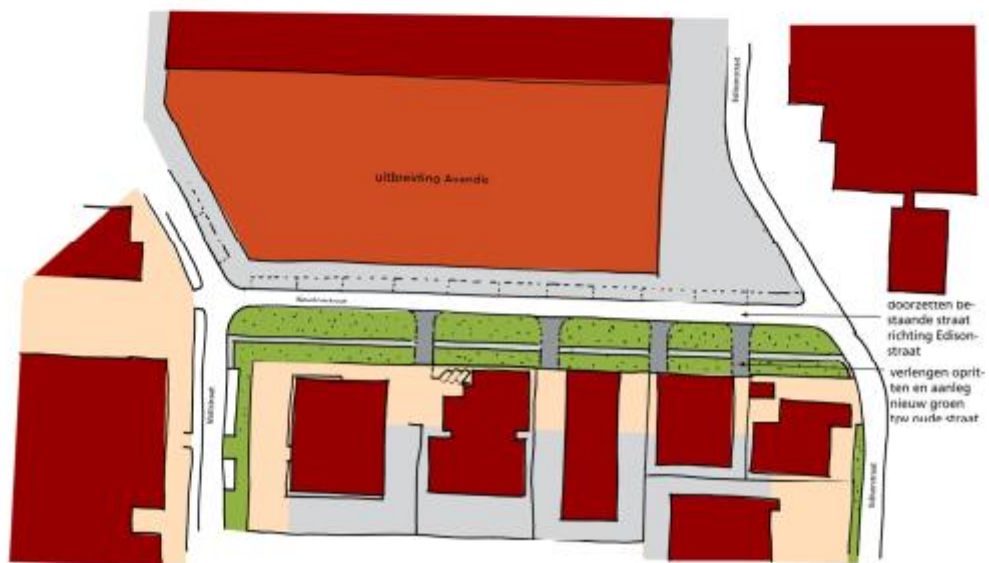
Principe 9: ontwikkelzone Oostweg – Wattstraat

Langs de gehele Oostweg doen zich duidelijke ontwikkelkansen voor om de presentatie vanaf de terreinen naar buiten toe te verbeteren. Op Zoeterhage is dit niet anders en ligt nabij Stephensonstraat een volledig onbebouwde zone. In zuidelijke richting, nabij de Australiëweg, is ook nog ontwikkelruimte aanwezig tussen de achtergevels van de bedrijven gevestigd aan de Wattstraat en de waterbuffer langs de Oostweg. Het voorstel betreft een herontwikkeling op de (middel)lange termijn en dient voor een verbeterde uitstraling naar buiten toe te zorgen.

Figuur 6.10 Principeoplossing woon-werk zone Zegwaartseweg – Edisonstraat



Figuur 6.11 Principeoplossing herinrichten Newtonstraat



Figuur 6.9 toont de principeoplossing aan dat de onbebouwde kaveldieptes bepalend zijn voor de ontwikkelmogelijkheden. In de zone nabij de Stephensonstraat is ruimte om nieuwe bebouwing toe te voegen. Daarbij is aandacht voor het verleggen van de waterbuffer vereist. Ook vragen de ruimtelijke inrichtings- en ontwerpvoorwaarden van de in te passen functies aandacht. De bereikbaarheid kan vorm krijgen door de Wattstraat door te trekken. De zone nabij de Australiëweg kent een andere principeoplossing, namelijk het bieden van uitbreidingsruimte aan de reeds gevestigde ondernemers. Doordat de bedrijven ruimte krijgen, worden ze verleid deze te benutten en te investeren in hun panden. Het is de vraag of de huidig gevestigde bedrijven ook daadwerkelijk zullen investeren. De uitbreidingsruimte is beperkt en de panden relatief nieuw. Daarom kan dit deelgebied ook in een totaalontwikkeling worden opgepakt. Een tijdelijke oplossing zou gevonden kunnen worden in het plaatsen van een architectonisch verantwoorde afscheiding (zoals een muur of groene scheiding). Een gedegen sturing op de presentatie en het materiaalgebruik verbetert de uitstraling van de zone naar buiten toe.

Principe 10: woon-werk zone Zegwaartseweg – Edisonstraat

Op Zoeterhage is langs de Zegwaartseweg een aantal woningen gevestigd, die beeldbepalend zijn voor het gebied. Het behoud van het historische open bouwlint staat hoog in het vaandel. Toevoeging van nieuwe werkfuncties direct grenzend aan de Zegwaartseweg wordt om deze reden niet toegestaan.

Om een toekomstige inbreuk door de bedrijfsfunctie richting de Zegwaartseweg te voorkomen, kan een harde functionele scheidingslijn helderheid scheppen. Over de scheidingslijn heen, is de bedrijfsfunctie niet toegestaan. Enkel woningen worden hier toegelaten, die direct in contact staan met een aangrenzend bedrijfskavel. In de praktijk zal dit principe niet leiden tot een toevoeging van een groot aantal nieuwe woningen, maar dreigende verdichting wel tegenhouden.

Principe 11: Herinrichten Newtonstraat

De verkeersstructuur ter hoogte van de Newtonstraat is onoverzichtelijk. De vrachtwagenparkeerplaats en opstallen zorgen ervoor dat de straat een onduidelijk en onverzorgd profiel heeft. Ook is er sprake van een doodlopende situatie en kunnen meerdere bedrijven zich niet naar de weg toe presenteren. Als gevolg van de uitbreidingsplannen van Avandis verdwijnt de vrachtwagenparkeerplaats op (korte) termijn. De uitbreidingsimpulsen van Avandis bieden perspectief voor het profiel en de herkenbaarheid van de Newtonstraat. Het wegprofiel kan hierdoor namelijk rechtdoor worden getrokken, waarmee een meer overzichtelijke verkeerssituatie ontstaat. Het verdwijnen van de vrachtwagenparkeerplaats noopt tot alternatieve parkeeroplossingen, maar de onverzorgde knelpuntlocatie is in de toekomst niet meer. Een laatste voordeel betreft de ondernemers die directe aansluiting en presentatie op de Newtonstraat krijgen en daarmee verleid worden te investeren in pand en kavel.

Figuur 6.12 Principeoplossing herontwikkeling hofje Stephensonstraat



Principe 12: Herontwikkeling hofje Stephensonstraat

De Stephensonstraat betreft een overzichtelijke en breed aangelegde weg. Een uitzondering vormt het hofje waaraan onder andere TNT is gevestigd. Deze locatie zorgt voor problemen op zowel openbaar als privaat terrein. Op het openbaar terrein is sprake van opslag in de openbare ruimte en sociale onveiligheid in de avonden. Ook de verkeersafwikkeling laat te wensen over. De bedrijven op de private terreinen hebben daarnaast nauwelijks nog mogelijkheden hun uitbreidingsbehoefte een plaats te geven. De gevels van de bedrijven komen steeds dichterbij de Stephensonstraat en de overgebleven ruimte om parkeren en opslag te organiseren slinkt. Herontwikkeling van het bestaande hofje biedt aan al deze problemen het hoofd, maar betreft een ingrijpende maatregel. Herontwikkeling betekent namelijk dat de bedrijven aan het einde van het hofje niet meer bereikbaar zijn en moeten verdwijnen.

Herontwikkeling biedt echter ook grote voordelen. Zo wordt de verkeerssituatie vereenvoudigd en is er geen sprake meer van zowel verkeers als sociale onveiligheid. Gebouwen van bedrijven die zich nu steeds verder naar de Stephensonstraat toe ontwikkelen, krijgen ruime mogelijkheden zich naar achteren toe uit te breiden.

De herontwikkeling is vooral ingegeven vanuit een ruimtelijk verbeterperspectief en figuur 6.12 geeft dan ook een impressie van een mogelijke toekomstsituatie. Vanuit de bestaande eigendomsverhoudingen, zal de herontwikkeling in financieel opzicht een forse investering vergen. In dit kader dient de herontwikkeling als lange termijn ingreep te worden opgevat.