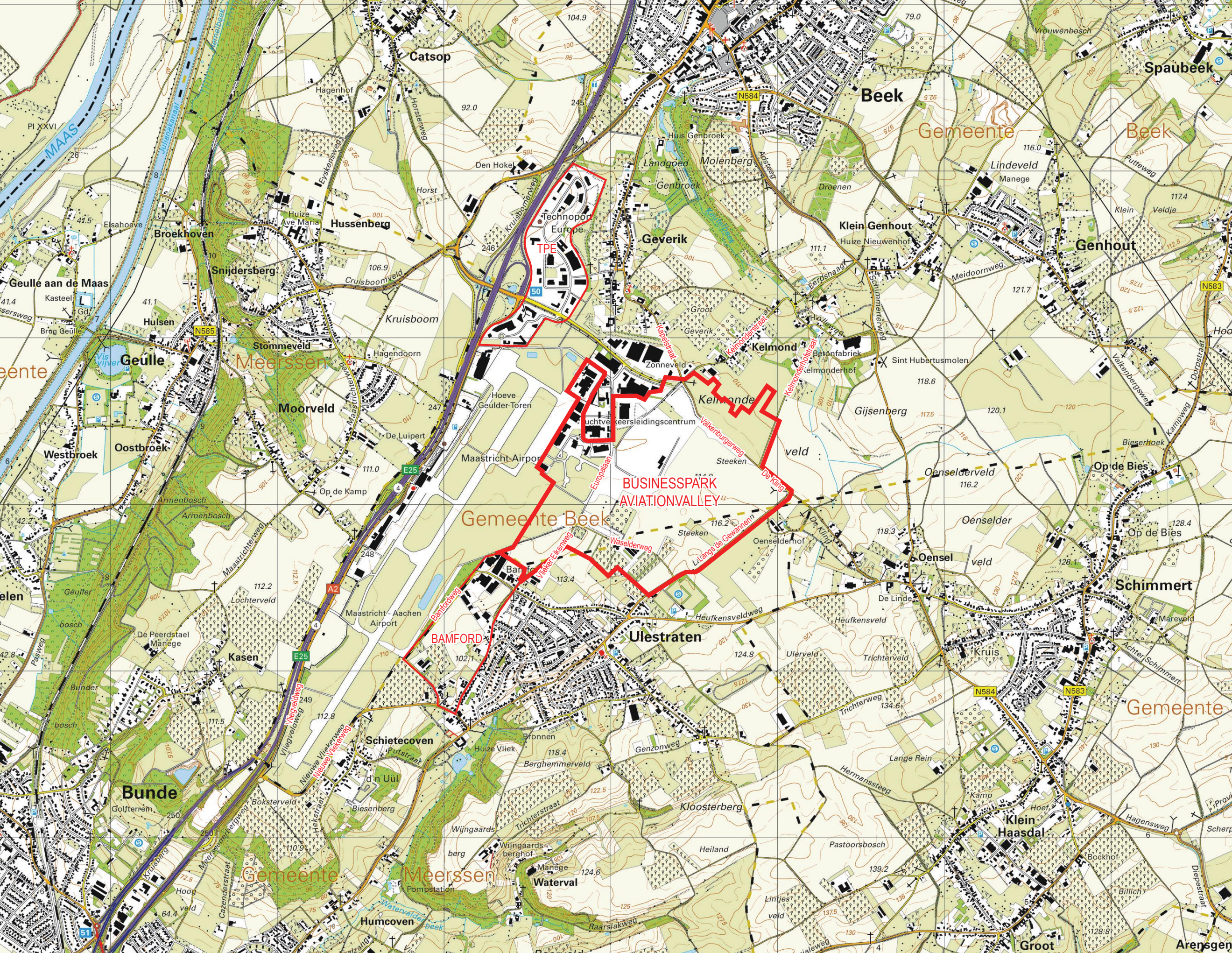


# MASTERPLAN BUSINESSPARK AVIATIONVALLEY

MEI 2016

inbo

JUURLINK **[+]** GELUK bv  
STEDENBOUW **[+]** LANDSCHAP



# MASTERPLAN BUSINESSPARK AVIATIONVALLEY

## INHOUDSOPGAVE

0.0	VOORWOORD	06		5.0	BEBOUWING RAND EN INTERIEUR	52
1.0	INLEIDING	10		6.0	BEELDKWALITEIT	
2.0	VISIE	14		6.1	Beeldkwaliteit spelregels bouwvolume	56
3.0	LANDSCHAP			6.2	Beeldkwaliteit clusterranden aan het landschap	58
3.1	Landschappelijke opbouw	18		6.3	Beeldkwaliteit binnengebied clusters	60
3.2	Topografie		20	6.4	Beeldkwaliteit perceelafscheidings	62
3.3	Beplantingsstructuur		22	6.5	Beeldkwaliteit spelregels architectuur	64
3.4	Interieur ringweg	24		7.0	GEREALISEERDE PROJECTEN	70
3.5	Interieur natuurpark	26				
3.6	Natuurpark wateropgave		28			
3.7	Exterieur Zuidrand		30			
3.8	Exterieur Oostrand	34				
3.9	Exterieur Noordrand		38			
3.10	Landschap, dooradering en ecologie	40				
4.0	INFRASTRUCTUUR					
4.1	Auto en profielen	44				
4.2	Fiets		48			

## 0.0 VOORWOORD





# 0.0 VOORWOORD

Het Masterplan voor Maastricht Aachen Airport werd in mei 2005 vastgesteld. Het diende als basis voor het Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, dat op 12 oktober 2006 door de gemeenten Beek en Meerssen werd vastgesteld. Dit bestemmingsplan omvat zowel de luchthaven als het bedrijventerrein.

In 2008 werd het bedrijventerrein zelf omgedoopt in Businesspark AviationValley. Later in dat jaar traden Dura Vermeer, de Provincie Limburg en ALDC (een samenwerkingsverband van VolkerWessels en Performance) toe tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Hiertoe werd de CV Land Development AviationValley Maastricht (LDAVM) opgericht.

Inmiddels zijn we meer dan 10 jaar verder wat betreft de uitgangspunten en concepten voor het bedrijventerrein. Een goed, maar ook noodzakelijk moment om kritisch te kijken

naar die uitgangspunten en concepten. Enerzijds kijken we nu op onderdelen anders aan tegen ruimtelijke concepten en beeldkwaliteit; anderzijds is ook de marktvraag naar vastgoed anders geworden.

Door de financiële en economische crisis is er veel vastgoed beschikbaar, maar dit vastgoed is soms ook verouderd en niet meer geschikt voor de huidige vraag. Bijvoorbeeld in de logistiek en warehousing is er een duidelijke tendens naar grootschaliger en efficiënter vormgegeven vastgoed.

Samen met onze partners INBO, CroonenBuro5 en Juurlink+Geluk, en in nauw overleg met de vertegenwoordigers van de gemeenten Beek en Meerssen, hebben wij in een aantal meetings vastgesteld welke onderdelen van het Masterplan uit 2005 en het Bestemmingsplan uit 2008 onverminderd relevant zijn. Daarnaast hebben wij ook vastgesteld welke onderdelen zouden moeten worden aangepast aan de gewijzigde inzichten

en veranderde omstandigheden. Daarbij hebben wij alleen naar dat gedeelte van het bestemmingsplan gekeken, dat betrekking heeft op het bedrijventerrein.

In deze brochure presenteren wij het resultaat van dit onderzoek. De oppervlaktes van de diverse functies/bestemmingen, zoals bedrijfsterrein, natuur en groen, blijven ongewijzigd. Parallel aan het opstellen van deze brochure zijn inmiddels de voorbereidingen getroffen voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan.

September 2015

Directie LDAVM



## 1.0 INLEIDING





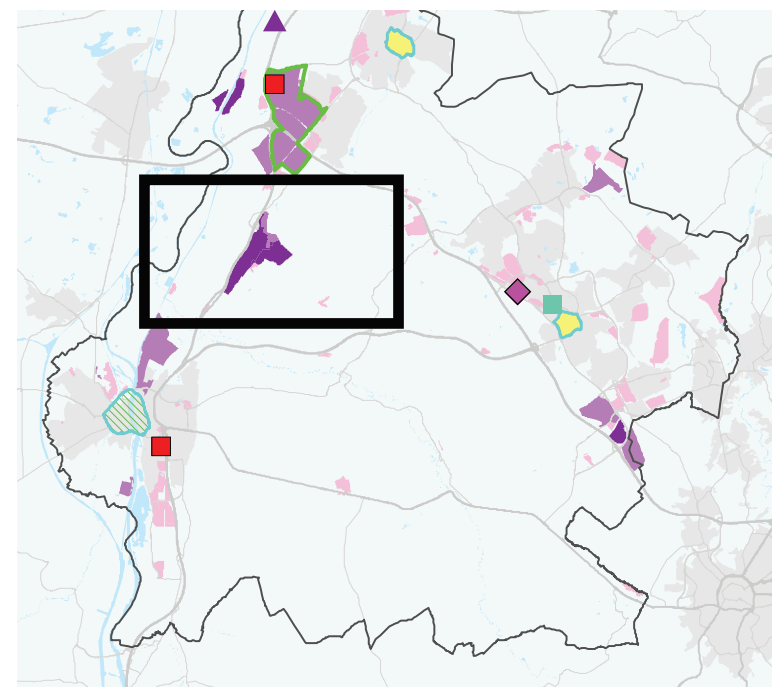


# 1.0 INLEIDING

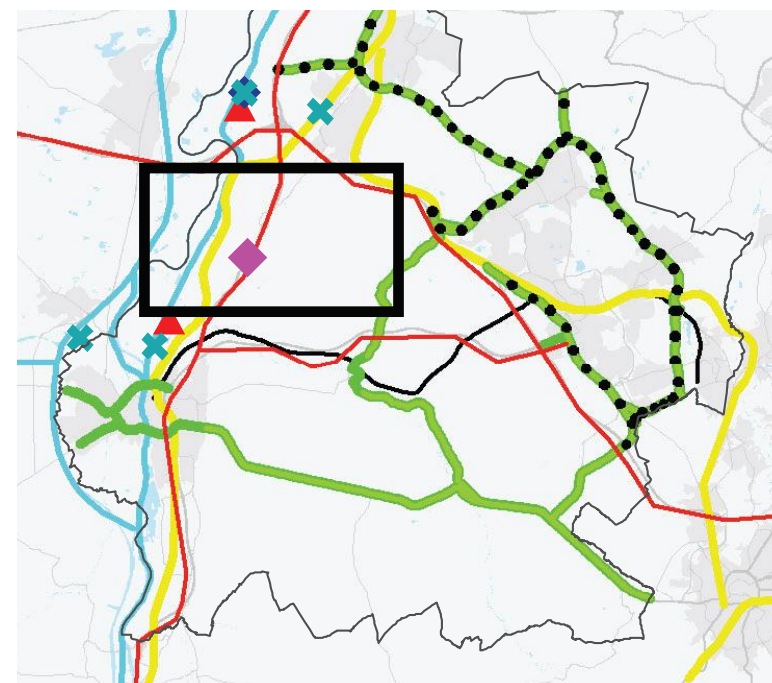
## Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

Op 6 mei 2014 hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp POL 2014, met bijbehorend Plan-MER, de ontwerp Omgevingsverordening Limburg 2014 en het ontwerp Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma vastgesteld. Allemaal als onderdeel van een integrale omgevingsvisie. Naar verwachting worden POL 2014 en de Omgevingsverordening Limburg 2014 door Provinciale Staten vastgesteld in december 2014.

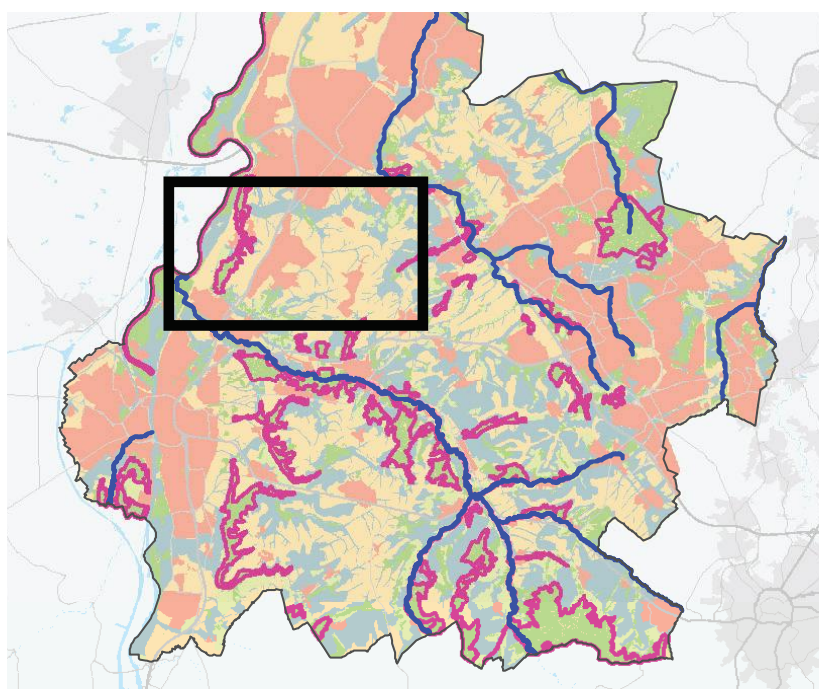
Bij het beoordelen van het (ontwerp) POL 2014 is het belangrijk te beseffen dat dit plan zich met name richt op ontwikkelingen op regionale schaal. Het POL doet geen uitspraken op perceelsniveau. Dat is pas aan de orde bij de verdere uitwerking in bestemmingsplannen. De (ontwerp) Omgevingsverordening bevat bepalingen die direct gelden voor burgers en bedrijven (bv. in milieubeschermingsgebieden) maar bevat daarnaast ook instructies voor de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen (bijvoorbeeld voor de goudgroene natuurzone). Ook daar geldt dat op bestemmingsplanniveau ruimte is voor maatwerkbegrenzing.



Economie



Infrastructuur en bereikbaarheid



Natuur

Legenda

- Natuurbeek
- Natura2000 gebied
- Natuur in goudgroene natuurzone
- Natuur in zilvergroene natuurzone
- Natuur in brongroene landschapszone
- Natuur in buitengebied
- Natuur in bebouwd gebied

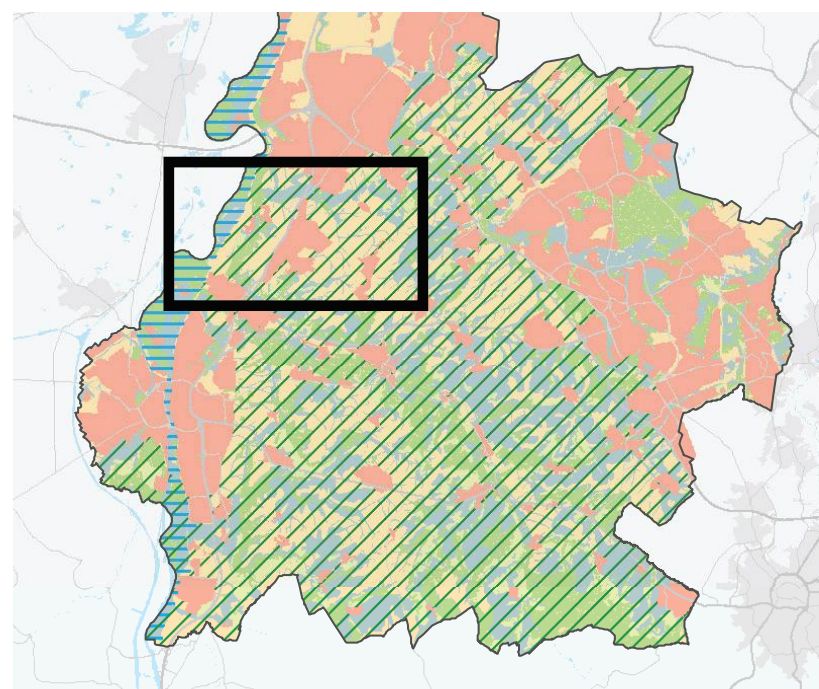
Voor het Businesspark AviationValley zijn de volgende legenda omschrijvingen van belang:

**Economie:** programma is grootschalig logistiek bedrijventerrein van (boven-) regionaal belang.

**Infrastructuur en bereikbaarheid:** de luchthaven is opgenomen in het netwerk van (internationale) hoofdwegen.

**Natuur:** er is een natuurambitie in het bebouwd gebied en in het direct omliggende buitengebied.

**Landschap en cultuurhistorie:** Businesspark AviationValley bevindt zich in het Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Er is een landschaps-/cultuurhistorische ambitie in het bebouwde gebied en er is een landschaps-/cultuurhistorische ambitie in het direct omliggende buitengebied.



Landschap en cultuurhistorie

Legenda

- Landschap en cultuurhistorie in Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg
- Landschap en cultuurhistorie in Maasvallei
- Landschap en cultuurhistorie in goudgroene natuurzone
- Landschap en cultuurhistorie in zilvergroene natuurzone
- Landschap en cultuurhistorie in brongroene landschapszone
- Landschap en cultuurhistorie in buitengebied
- Landschap en cultuurhistorie in bebouwd gebied

## 2.0 VISIE





## 2.0 VISIE

### Programma

Rondom de luchthaven is er een behoefte te voorzien in meer luchthavengebonden bedrijvigheid, logistieke bedrijvigheid, warehousing en modern gemengde bedrijvigheid. Op het oostelijk van de luchthaven gelegen terrein van Businesspark AviationValley met een oppervlakte van circa 109 ha is zo'n 60% hiervoor gereserveerd. De situering van deze bedrijvigheid vindt plaats in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, daarom is een significant deel van het gebied gereserveerd voor infrastructuur, natuur en groen.

De landschappelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling dient diverse doelen: het creëren van een zachte en streekgebonden landschappelijke overgang tussen bebouwing en omgeving, het zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor de bedrijven, het voorzien in aangename routes voor langzaam verkeer tussen de dorpen/gehuchten Ulestraten, Geverik, Kelmond en Schimmert, en het ondersteunen van ecologische leefgebieden in de omgeving.

### Clusters in het landschap

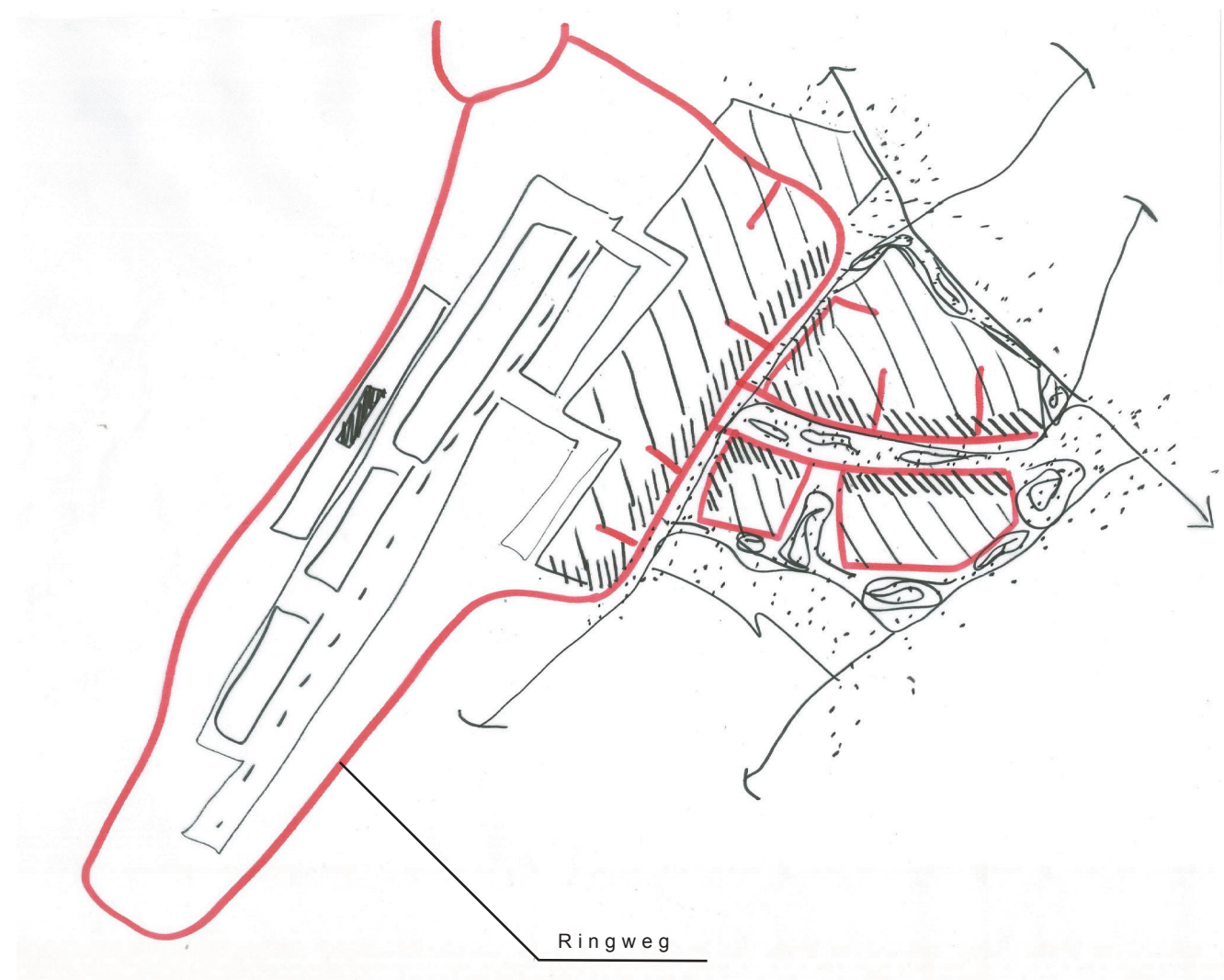
In tegenstelling tot de relatief open structuur van veel bedrijventerreinen is bij Businesspark AviationValley gekozen voor een viertal geconcentreerde clusters. De clusters zijn compact van opzet met een zeer efficiënt grondgebruik. Binnen de clusters is het programma divers. Het cluster dat direct is gelegen langs de start- en landingsbaan is programmatisch meer luchthaven gebonden met modern gemengde bedrijvigheid aan de landschappelijke binnenrand (Europalaan). Langs de Europalaan en de centrale zone wordt de clusteropzet sterk gearticuleerd door de gebouwen evenwijdig aan de rooilijn te situeren. Het middengebied krijgt een meer flexibele indeling. Langs de rand van de clusters bevindt zich ook de infrastructuur. Deze aanpak zorgt ervoor dat de bedrijven altijd een duidelijk adres hebben binnen een gemeenschappelijke identiteit. De bedrijfspresentatie is voor de modern gemengde bedrijven in veel gevallen een zichtlocatie aan het landschap (natuurpark). De locaties voor de luchthaven gerelateerde- en logistieke bedrijven zijn juist meer functioneel bepaald.



Moderne gemengde bedrijven aan de binnenrand



Logistiek & luchthavengebonden bedrijvigheid



Ringweg

Concept schets



## Landschap tussen clusters

Het gebied tussen de clusters heeft een zelfstandig landschappelijk karakter. De bestaande landschappelijke morfologie van holle wegen en landbouwpaadjes wordt gecombineerd tot een stevig raamwerk met recreatieve allure en natuurwaarde. Het fijnmazige fietspadennetwerk van Zuid-Limburg loopt over het terrein en de das kan over het terrein zijn weg vinden naar de foerageergebieden aan de randen. Door de ontsluiting van de clusters te positioneren langs de groene hoofdstructuur (Europalaan en natuurpark) worden landschap en cluster zelfstandige eenheden. De clusters kunnen veranderen maar het landschap blijft bestaan.

## Ringweg

Het Businesspark AviationValley ligt op een strategische plek in Zuid-Limburg: tien kilometers ten noorden van Maastricht langs de A2 grenzend aan het luchthaventerrein. Samen met de terreinen Bamford, Technoport Europe en de zone langs de A2 wordt Businesspark AviationValley ontsloten op een op- en afrit aan de A2. Centraal in de verkeersvisie staat de realisatie van een ring. De ring is een weg rond het luchthaventerrein waarlangs alle programmaonderdelen zich manifesteren. De ring bestaat uit de volgende wegen: Europalaan, Bamfordweg, Nieuwe Vliekerweg en Vliegveldweg. De ring verzorgt een goede verkeersafwikkeling voor ieder afzonderlijk bedrijventerrein, maakt uitwisseling tussen de bedrijven mogelijk en zorgt ervoor dat de luchthaven ook bij calamiteiten goed bereikbaar blijft. De ring is een herkenbaar onderdeel in de totale wegenstructuur.

15



## 3.0 LANDSCHAP

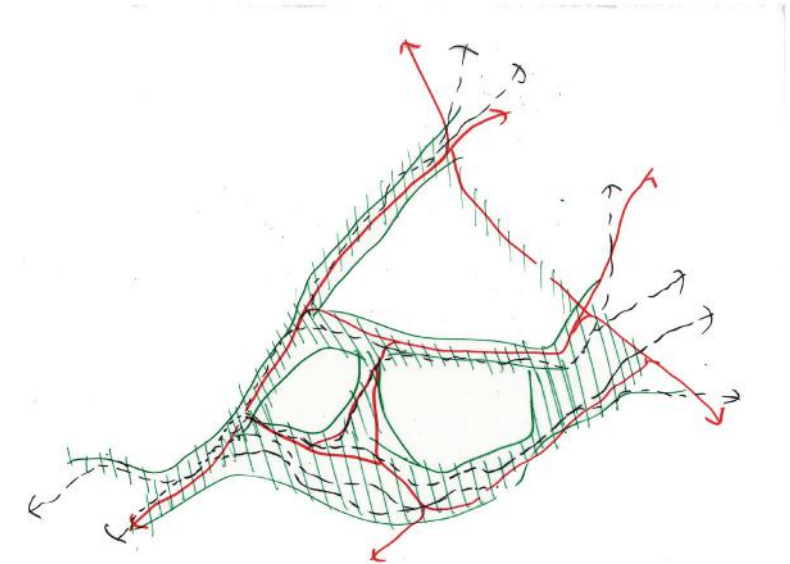
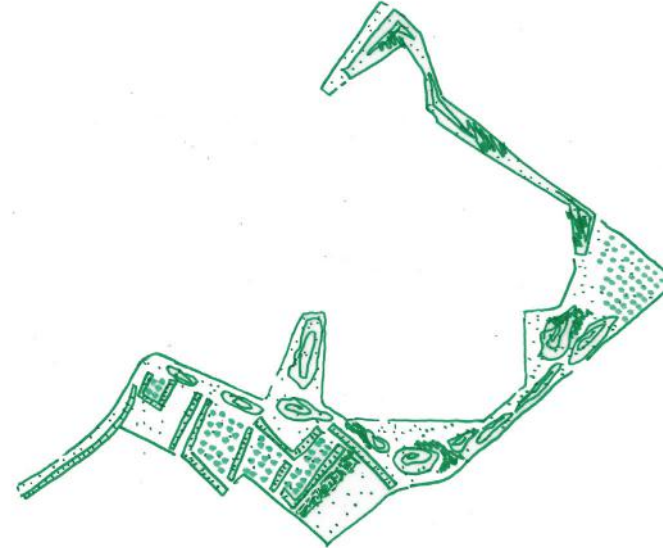
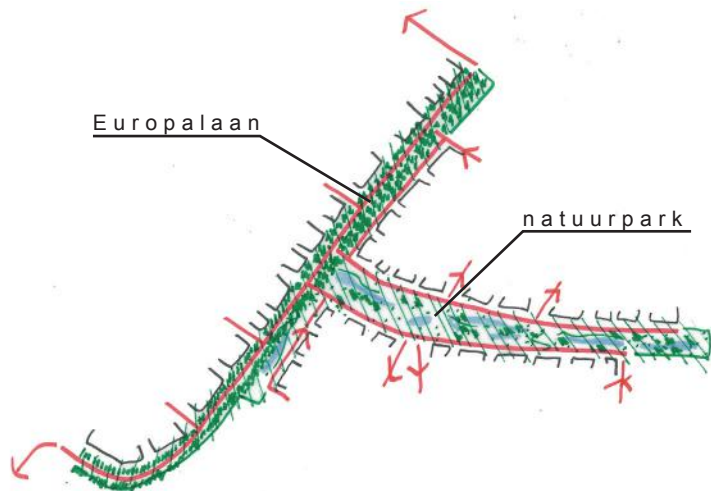






# 3.1 LANDSCHAPPELIJKE OPBOUW

De landschappelijke opbouw (het raamwerk) van Businesspark AviationValley heeft als doel het totale gebied een landschappelijke sfeer te geven met een schaal waardoor ook de natuurwaarden in het gebied toenemen.



## Interieur

Het interieur, hierna te noemen de Centrale Groene Zone, vormt het adres van Businesspark AviationValley en is daarmee het visitekaartje voor alle bedrijven. Het is opgebouwd uit twee elementen:

**De Europalaan:** ter hoogte van Businesspark AviationValley is dit deel van de ringweg uitgevoerd als laan met landschappelijke allure.

**Het natuurpark:** dit vormt het hart van Businesspark AviationValley. Naast een landschappelijk adres is er aan dit gebied een natuurwaarde toegekend en heeft het een belangrijke functie voor de waterberging. Tevens biedt het de mogelijkheid voor uitloop van de medewerkers van Businesspark AviationValley.

## Exterieur

Het exterieur vormt de landschappelijke inpassing en zorgt voor een zachte overgang tussen de bedrijfsgebouwen en het diverse, kleinschalige Limburgse landschap. Hiervoor zijn talud- en heuvelzones opgenomen op de plekken waar Businesspark AviationValley zich niet wil presenteren maar juist onzichtbaar wil zijn. Rondom het Businesspark zal het bestaande landschappelijke karakter worden beplant met boomgaarden, houtwallen en singels, graften en heggen. Het versterkt tevens de natuurwaarden van het omliggende landschap.

## Dooradering

De ringweg, het natuurpark, en de landschappelijke zone aan de rand van Businesspark AviationValley zijn onderdeel van belangrijke fietsroutes door het gebied. Bestaande landschappelijke waarden zoals holle wegen worden opgenomen in deze structuur. De landschappelijk dooradering heeft naast een recreatieve waarde ook een natuurwaarde.



Inspiratie High Tech Campus Eindhoven



Inspiratie Limburgs landschap



Inspiratie Limburgs landschap



Ontwerp landschappelijke inpassing

----- voorkant bebouwing gericht naar centrale groene zone  
 en evenwijdig aan kavelgrens, geen rooilijn

## 3.2 TOPOGRAFIE

### Bestaande topografie

Het plateau van Schimmert heeft op de locatie van Businesspark AviationValley een hoogte tussen de 110m +NAP en 117,5m +NAP. In het noordoosten snijdt het droogdal van de Keutelbeek in het plateau en in het zuidwesten snijdt het droogdal van de Watervalderbeek in het plateau.

### Verdieping van het plateau

Om de nieuwe bebouwing op een subtiele manier in het landschap op te kunnen nemen wordt het plateau in het projectgebied plaatselijk afgegraven tot 110m +NAP. Deze gemiddelde verdieping van 2-5 meter is aan de buitenranden verschillend waarneembaar. De verschillende wijzen van vormgegeven worden in de hoofdstukken 3.7, 3.8 en 3.9 per locatie toegelicht.

### Taluds en heuvels

De inpassingzones langs de Valkenburgerweg, Gewandeweg en Waselderweg worden voorzien van grondtaluds en heuvels met wisselende hoogtes (4-11m). De thematiek van de heuvel als rand zorgt hier voor een groene omzoming en maakt een zachte overgang met het landschap. De hoogte van het talud is afhankelijk van de hoogte van de bedrijfsgebouwen op het Businesspark. De wisselende hoogtes brengen tektoniek in de taludzone en voorkomen dat de buitenrand er uit gaat zien als een Zeeuwse dijk.

In het landschappelijk raamwerk zullen op enkele plaatsen kleine heuvels voorkomen om het ruimtelijk beeld iets te nuanceren. Het zou kunnen dat de das hier een nieuwe vluchtburcht in maakt.





### 3.3 BEPLANTINGSSTRUCTUUR

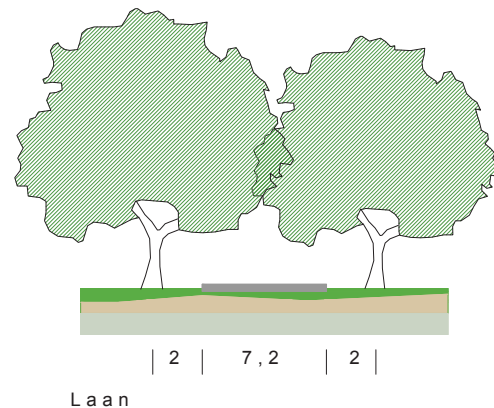
Businesspark AviationValley ligt in het Limburgse heuvelland. In het heuvelland zijn verschillende landschapstypen te onderscheiden waarbij het Businesspark AviationValley terrein is gesitueerd in het glooiend hoogterrasgebied. Vanzelfsprekend ligt het vliegveld en zijn directe omgeving op de subeenheid: plateau. Om te bepalen welke type beplanting zowel de juiste ruimtelijke werking heeft als mede goed past binnen dit landschapstype is gebruik gemaakt van de typische beplantingsvormen op de direct aangrenzende droogdalen en flauwe hellingen. De bebouwing van het plateau zorgt dat het open karakter wordt opgeheven en zou, indien beplanting niet gewenst is, naakt in het landschap komen te staan. De beplantingsstructuur is een ensemble van het kleinschalig Limburgs cultuurlandschap. De beplanting behoort tot het eiken-haagbeuken verbond met als boomsoorten: zomereik, haagbeuk, es. De heestersoorten zijn: hazelaar, meidoorn, hulst, sleedoorn en hondsrös. De hoofdopzet is vertaald in de volgende typologieën:

- boomgaarden op het belangrijkste hoekpunt en aan de zuidzijde van het terrein;
- lanen op de belangrijkste ontsluitingswegen;
- houtwallen en houtsingels op landschappelijke lijnen (kavelgrenzen);
- boomgroepen en graften in het landschappelijk raamwerk;
- beukenbosje als onderdeel van de landschappelijke beslotenheid tussen AviationValley en Ulestraten.

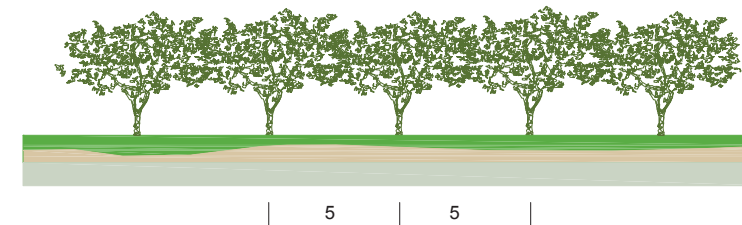
Het resultaat van deze ingreep is niet alleen een typologische versterking van het heuvelland, de overgang van bebouwd naar onbebouwd zal minder abrupt zijn en de vanzelfsprekendheid van Businesspark AviationValley in het Limburgse landschap zal toenemen. Het agrarisch gebruik buiten het terrein blijft zoveel mogelijk gehandhaafd.

De ingrepen zijn niet alleen vanuit hun ruimtelijke consequentie bekeken maar zullen tevens de bestaande akkervogelpopulatie een betere leefomgeving moeten bieden.

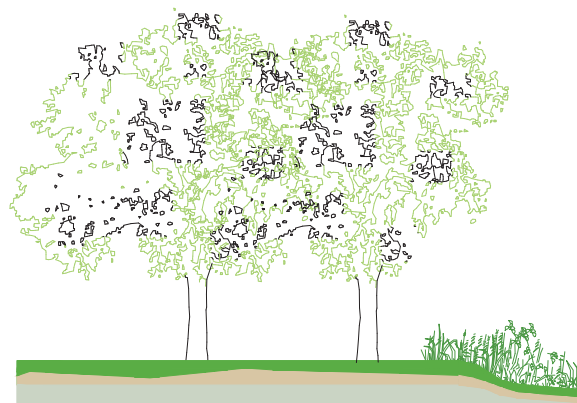
Naast het gebruik van bestaande landschapselementen worden ook nieuwe geïntroduceerd. Deze omvatten met name de natte natuur in het natuurpark. De voorgestelde ingrepen voor versterking van het landschap zijn gunstig voor het leefgebied van de das.



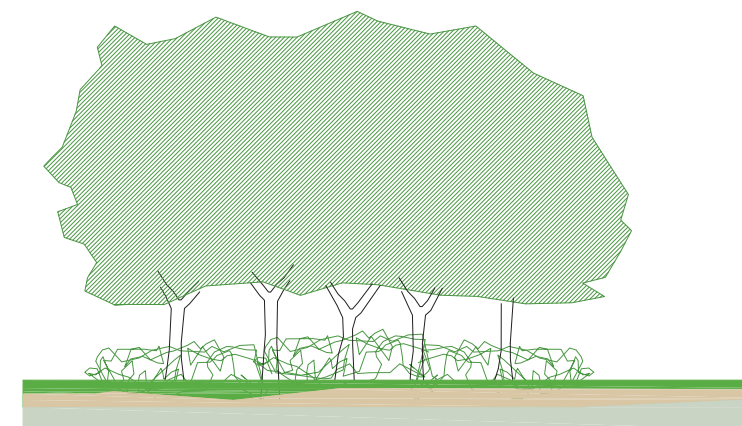
Laan



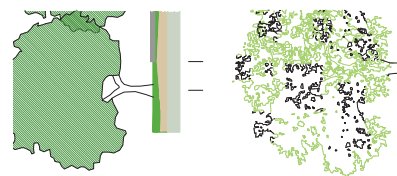
Boomgaard



Beukenbosje



Boomgroep



Houtwal / houtsingel



Graft

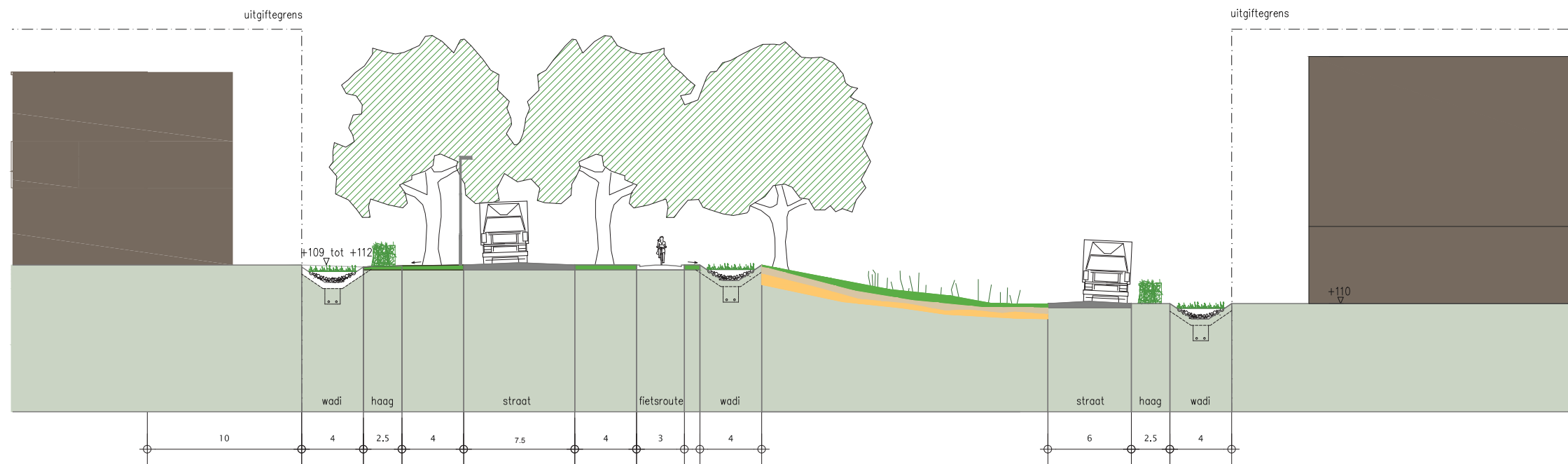
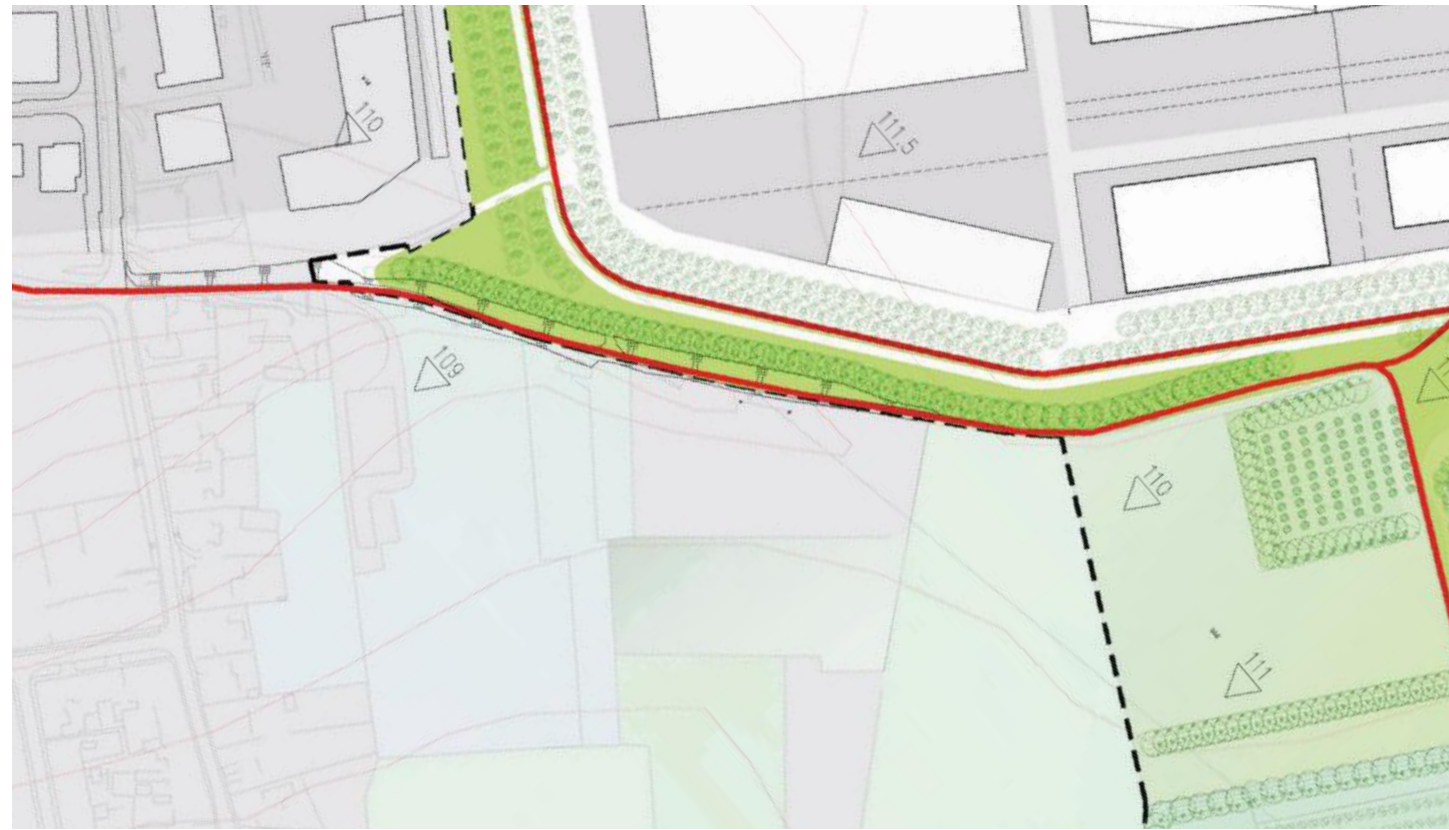
Beplantingstypologieën



Bepantingsstructuur kaart

### 3.4 INTERIEUR RINGWEG

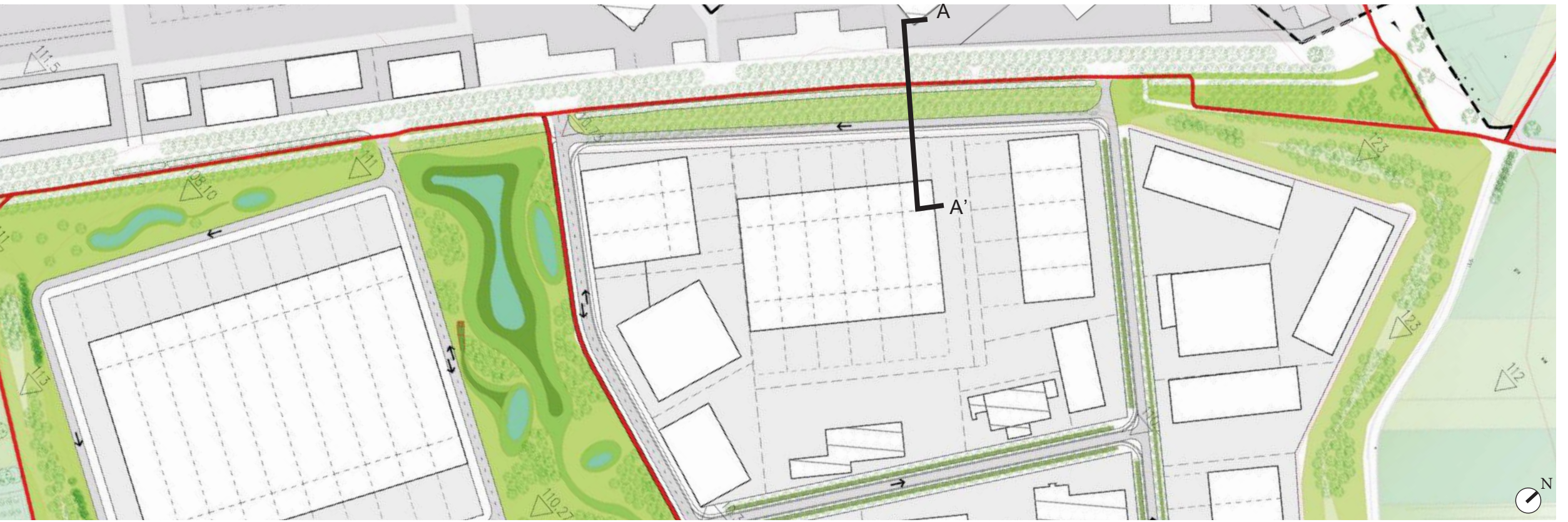
Het deel van de ringweg dat onderdeel uitmaakt van Businesspark AviationValley wordt uitgevoerd als een statige landschappelijke laan met afwisselend 2 of 3 rijen eikenbomen. Naast de hoofdontsluitingsfunctie wordt hiermee een aantrekkelijk adres gecreëerd. De laan voorziet tevens in een langzaam verkeersroute voor fietsers die Businesspark AviationValley bezoeken of onderweg zijn van Ulestraten naar Geverik. De bomen zijn een belangrijke oriëntatie route voor vleermuizen.



A-A'

Principe profiel ringweg Businesspark AviationValley





Uitsnede plankaart

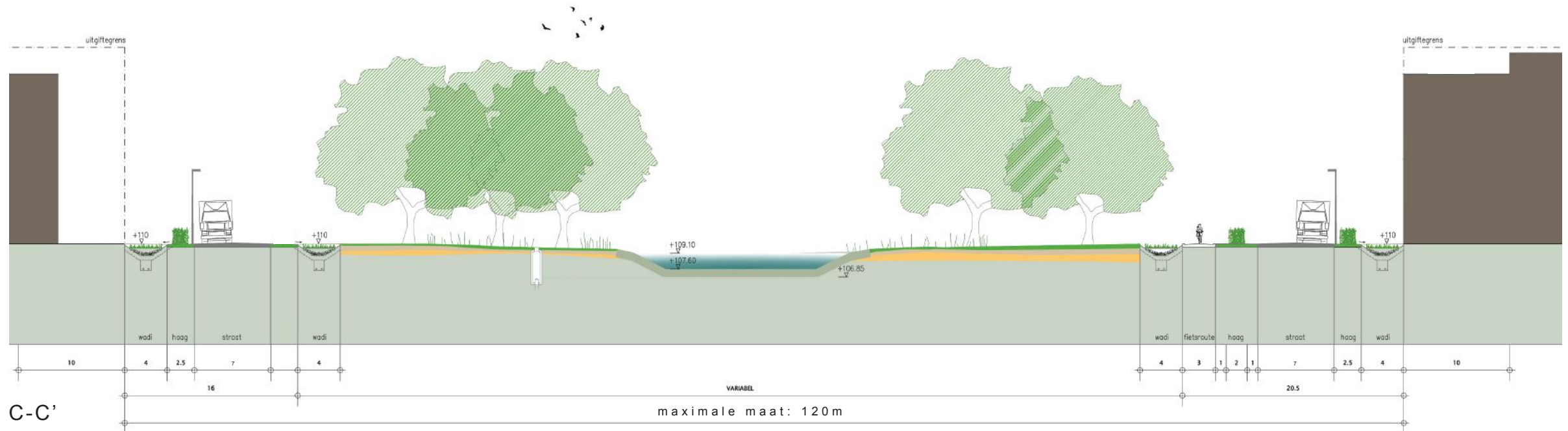
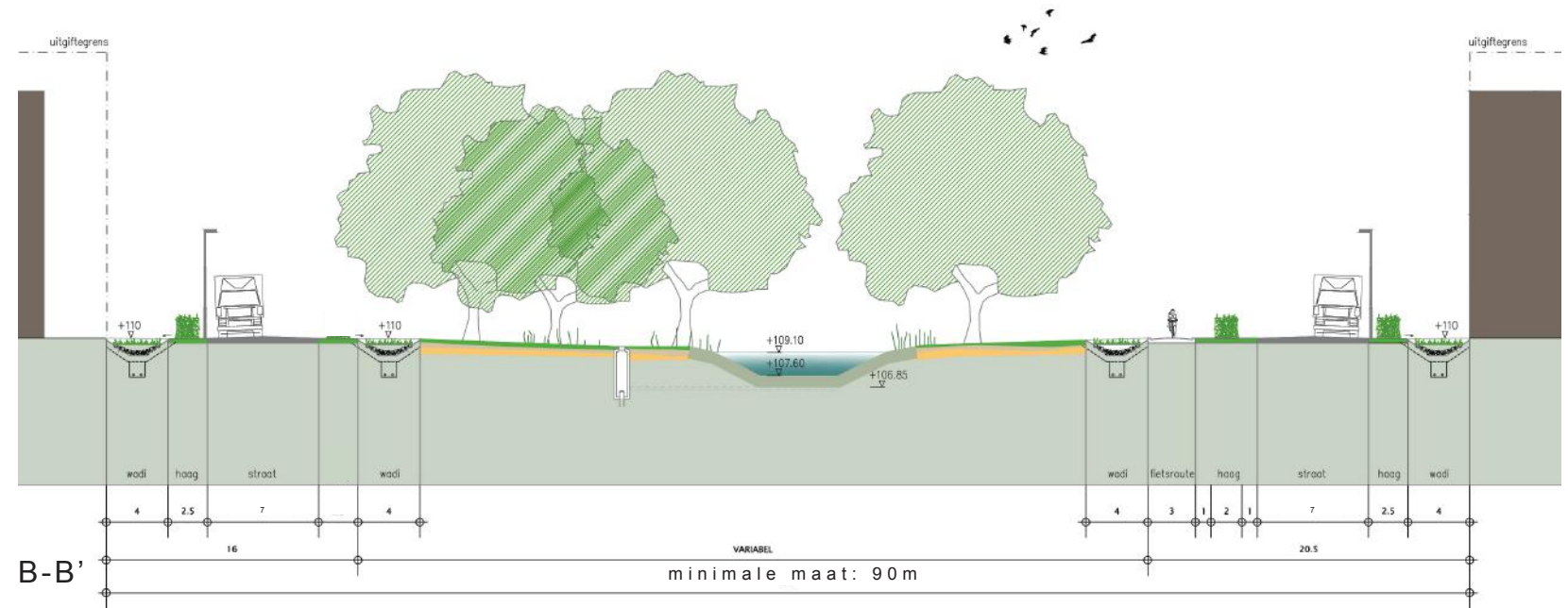


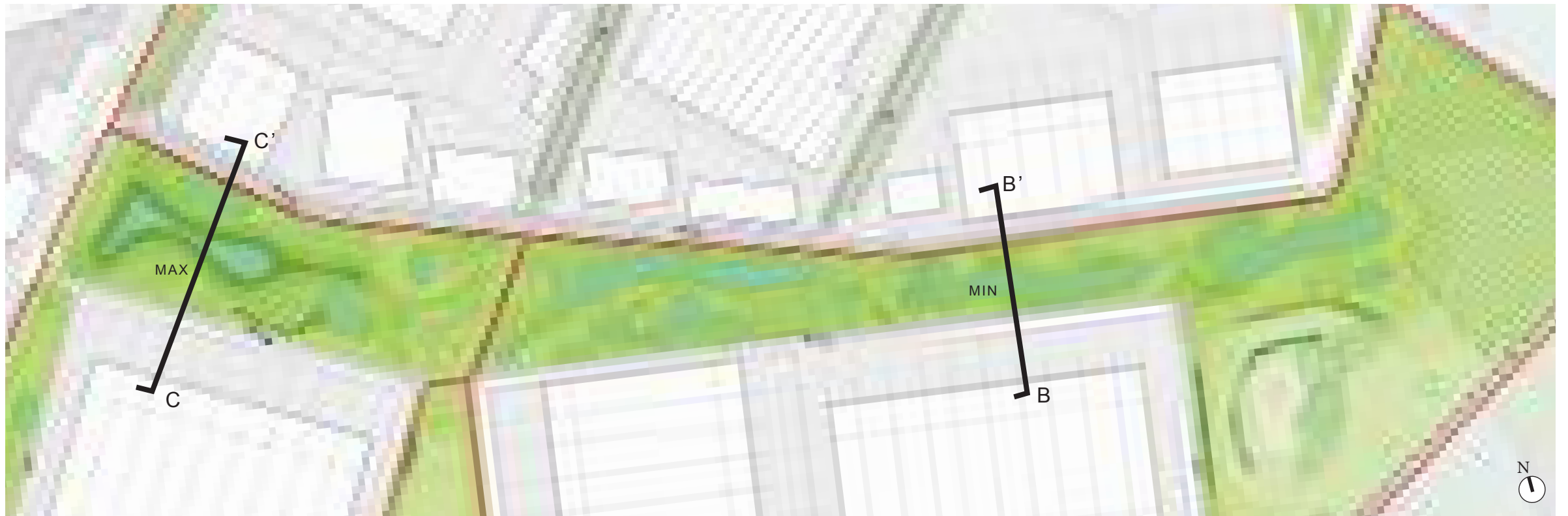
Impressie Ringweg

## 3.5 INTERIEUR NATUURPARK

Het natuurpark is het landschappelijke binnengebied van Businesspark AviationValley met een optimale verbinding met het omliggende landschap. Het vormt het adres en het visitekaartje van het Businesspark. Naast de ruimtelijke kwaliteit heeft het natuurpark ook een ecologische betekenis als foerageergebied voor de das, een waterhuishoudkundige betekenis als retentie en infiltratiegebied voor het opvangen regenwater en een recreatieve betekenis als onderdeel van de langzame verkeersroute tussen Ulestraten en Kelmond/Schimmert.

De inrichting van het gebied is een ensemble van grazige weiden met boomgroepen en poelen en bekkens met zompige oevers. Het natuurpark heeft een totale oppervlakte van 17ha. De breedte van het raamwerk varieert tussen de 90 meter (kleinste maat) en de 120 meter (grootste maat). De oppervlakte van het landschappelijke binnengebied is gelijk aan de oppervlakte in het geldend bestemmingsplan. Ook het water- en retentie oppervlak is gelijk gebleven.





Uitsnede plankaart

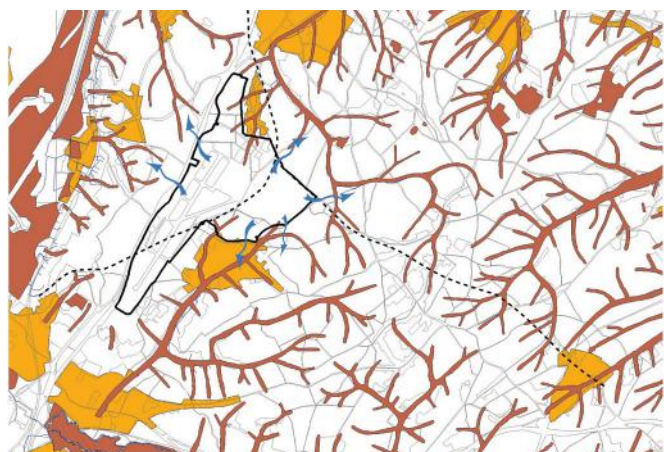


Impressie natuurpark

## 3.6 NATUURPARK WATEROPGAVE

### Bodem, grondwater, kwel

De bodemopbouw van het gebied wordt gekenmerkt door een circa 8 meter dikke leemlaag waaronder een goed doorlatend grindzandpakket aanwezig is van 5 tot 10 meter. Beneden deze laag bevindt zich een 80 meter dikke laag bestaande uit kleiig zand en zandlagen. Het onderste deel van het grindpakket vormt de eerste watervoerende laag. Het grondwater bevindt zich ruim beneden 100m +NAP. De hoogte van het huidige terrein varieert van 110m + NAP tot 117,5m +NAP. Het grondwater ligt dan ook relatief diep. De onder het grindpakket gelegen kleilagen veroorzaken kwel langs de randen van het plateau van Schimmert. Deze kwel vormt de voeding voor de Watervalderbeek, de Keutelbeek en de bronbeken langs de westkant van het plateau. De basisafvoer van de beken is volledig afhankelijk van deze kwel.



overzicht droogdalen

### Infiltratie

Het kweldebiet richting de verschillende beken wordt nu bepaald door de hoeveelheid neerslag welke via infiltratie in het agrarische land naar het grondwater wordt afgevoerd.

Bij realisatie van Businesspark AviationValley zullen de clusters bijna geheel worden bebouwd of verhard. Een regulier rioleringsstelsel zal negatieve gevolgen hebben voor het kweldebiet en tegelijkertijd de bestaande rioolssystemen nog meer belasten. Een duurzame oplossing is in dit geval het kweldebiet zo veel mogelijk in stand te houden. Hiervoor is het belangrijk zoveel mogelijk regenwater van de daken en de verhardingen op te vangen en vertraagd af te voeren naar gebieden waar infiltratie plaats kan vinden.

### Wadi's en buffers

Bij grote verharde oppervlaktes komt bij hevige regenbuien in een keer veel water bij elkaar. Om dit water gecontroleerd te kunnen infiltreren worden twee ingrepen voorgesteld. De eerste ingreep betreft de aanleg van een greppel met een breedte van 4 meter rondom ieder cluster. Deze zogenaamde wadi voorziet in het grootste deel van de infiltratiebehoefte. De functie van de wadi is tweeledig: enerzijds wordt de afvoer van het regenwater vertraagd, anderzijds fungeert het doorlatend bodempakket als een filter waarmee verontreinigen uit het afstromend regenwater worden afgevangen.

De tweede ingreep betreft de aanleg van een aantal waterbuffers in het centraal gelegen natuurpark. Deze verdiepingen in het landschap ontvangen water vanuit de wadi's bij een hogere intensiteit aan neerslag. De waterbuffer fungeert hier als overstortbuffer, soms loopt het vol met water maar meestal staat het droog.

De infiltratie vanuit de buffers wordt versneld door de aanleg van infiltratiekolommen.

### Waterkwaliteit

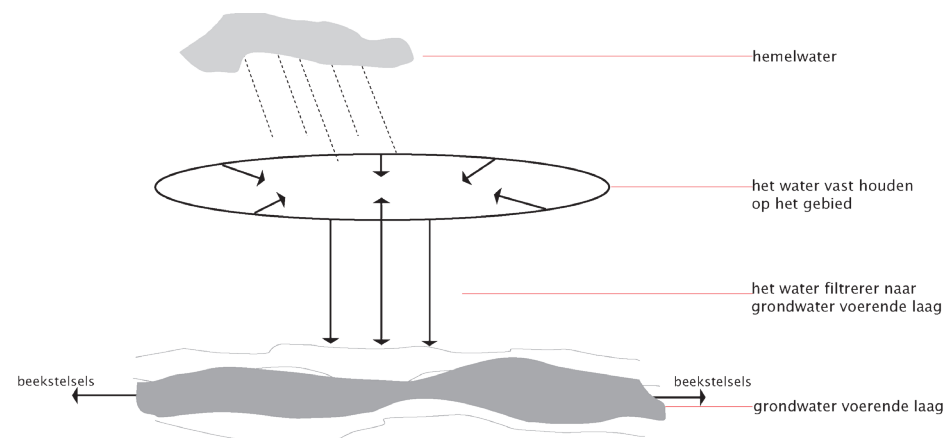
Bij de opvang van het regenwater wordt onderscheid gemaakt in twee soorten waterkwaliteit: regenwater afkomstig van de daken, en regenwater afkomstig van de wegen en terreinen.

Het regenwater afkomstig van de daken wordt als schoon beschouwd. Het dakwater wordt aangesloten op het wadisysteem. Dit systeem wordt grotendeels rond de clusters aangelegd en verbonden met het centraal gelegen natuurpark. Het wadisysteem wordt voorzien van een bodempassage en een drainagesysteem. De bodempassage zorgt voor de reinigende werking en de drainage voor het horizontale transport van het gezuiverde regenwater naar verticale infiltratiekolommen. Indien de bergings- en afvoercapaciteit van het wadisysteem niet toereikend is, vindt afvoer plaats naar de schoonwater buffers in het natuurpark.

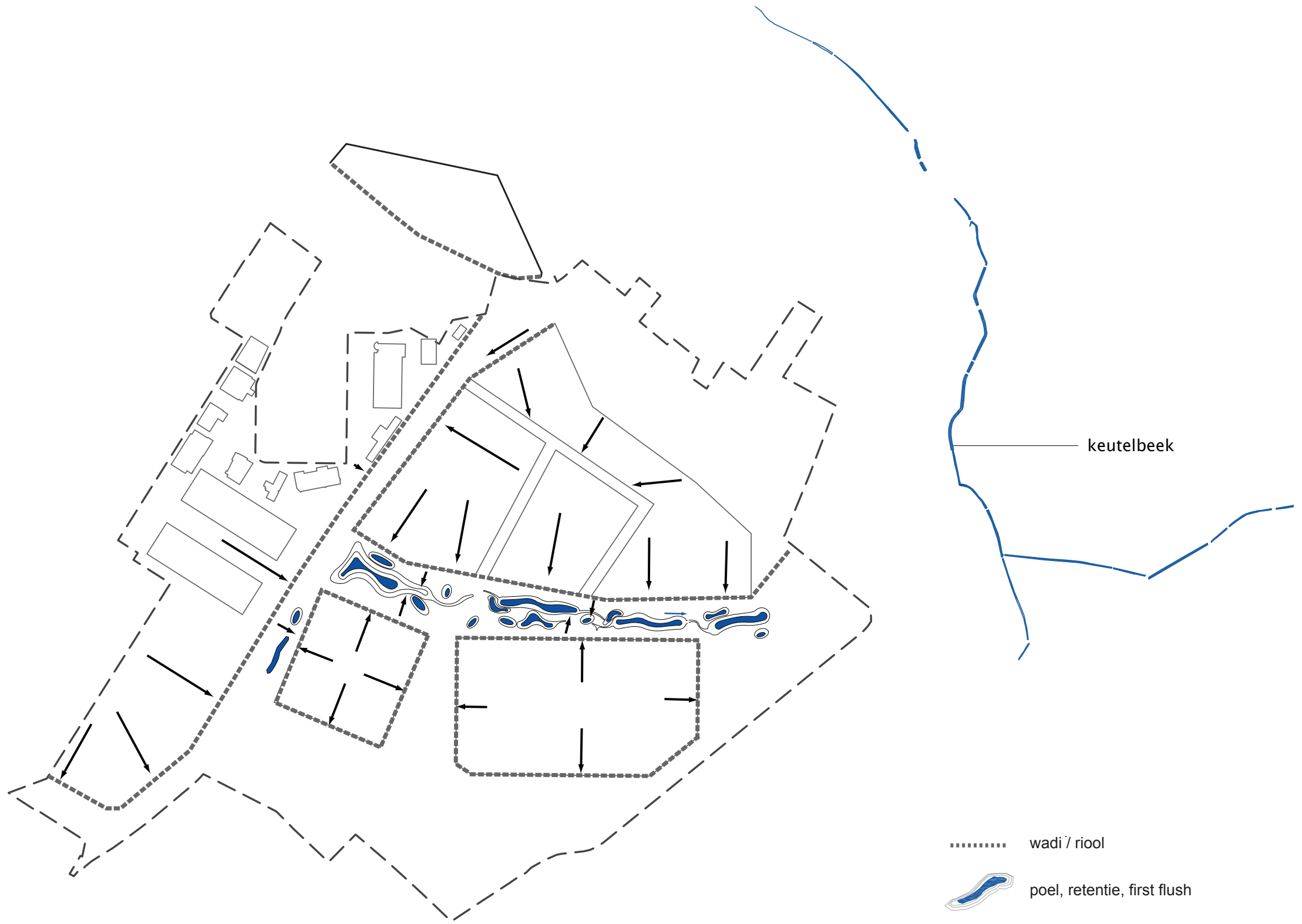
Het regenwater afkomstig van de wegen en de terreinen wordt ingezameld in een regenwaterriool. Het eerste meest vervuilde deel van dit regenwater wordt afgevoerd naar zogenaamde "First flush buffers" in het natuurpark. Het resterende deel van het regenwater stort over op de schoonwater buffers die grenzen aan de First flush buffers.

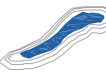


### Vuilwater

Alle afvalwater uit het plangebied dient te worden ingezameld en wordt afgevoerd via het zogenaamde vuilwaterriool naar een rioolwaterzuivering (RWZI).



Principe Infiltratie



- ..... wadi / riool
-  poel, retentie, first flush
-  waterloop
-  afwateringsrichting

overzicht watersysteem

### 3.7 EXTERIEUR ZUIDRAND

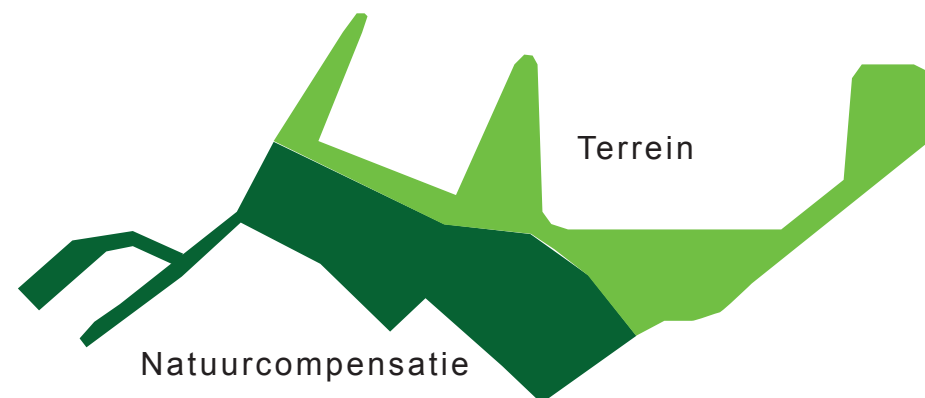
De landschappelijke inpassing van Businesspark AviationValley aan de zuidzijde van het terrein is opgedeeld in twee gebieden: een gebied dat behoort tot het terrein van Businesspark AviationValley en een agrarisch gebied waar natuurcompensatie op wordt gerealiseerd.

In het gebied van de natuurcompensatie worden landschappelijke ingrepen gedaan die het beeld van het kleinschalig cultuurlandschap versterken. Deze ingrepen betreffen de aanleg van beplante houtwallen op perceelsgrenzen, hoogstamboomgaarden, boomgroepen en een beukenbosje.

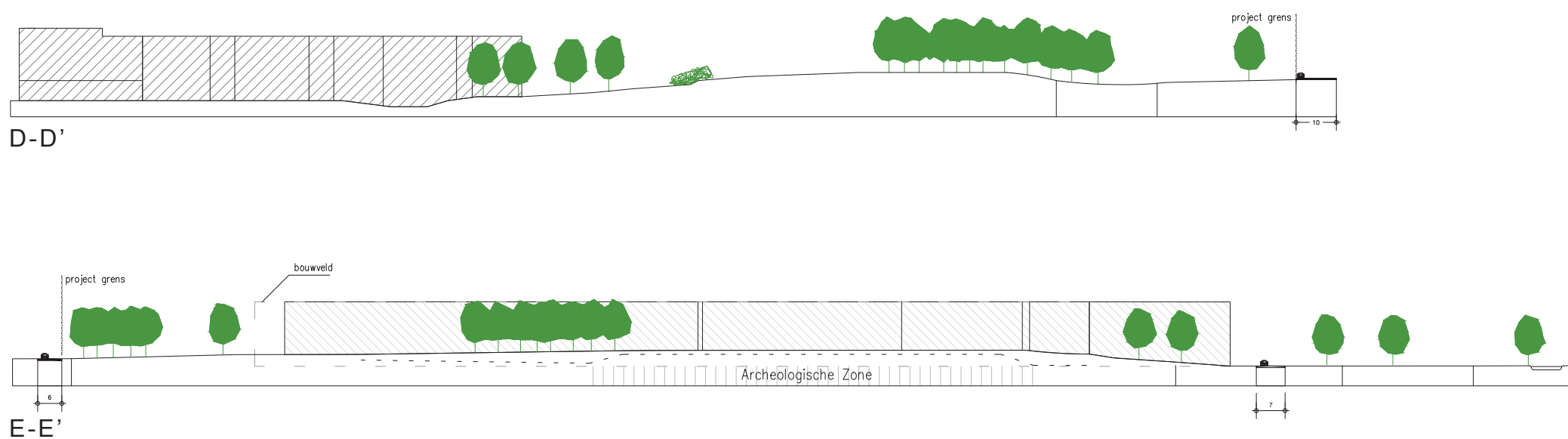
Het plan voorziet tevens in een ecologische verbinding voor de das langs de bestaande holle weg en vervolgens afbuigend richting de fauna passage.

Het ontwerp voor het zuidelijk Businesspark AviationValley terrein is met name gericht op een landschappelijke overgang tussen de bedrijfsgebouwen en het omliggende landschap. Door de introductie van zacht glooiende heuvels met boomgroepen en graften krijgt het landschap hier meer kracht. De hoogte van dit glooiende landschap kan variëren binnen een bandbreedte van 108m tot en met 117m + NAP.

De archeologische zone die op het terrein aanwezig is wordt opgenomen in het heuvelontwerp. Hiermee wordt het veel meer een vanzelfsprekend onderdeel van de uitstraling van het terrein.



30





Uitsnede plankaart



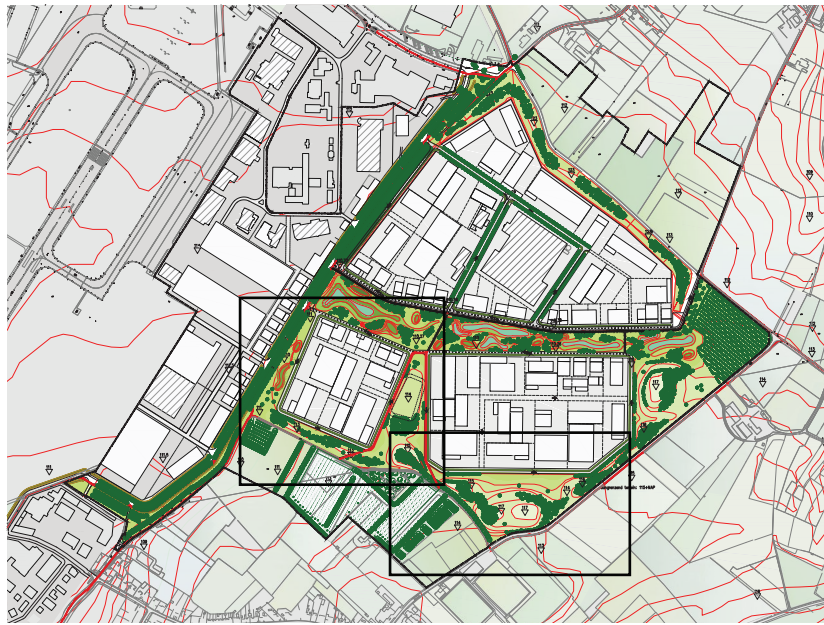
Impressie exterieur Zuidrand



Uitsnede plankaart



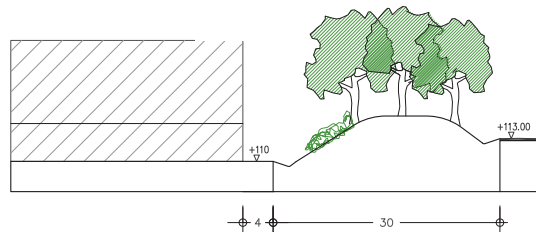




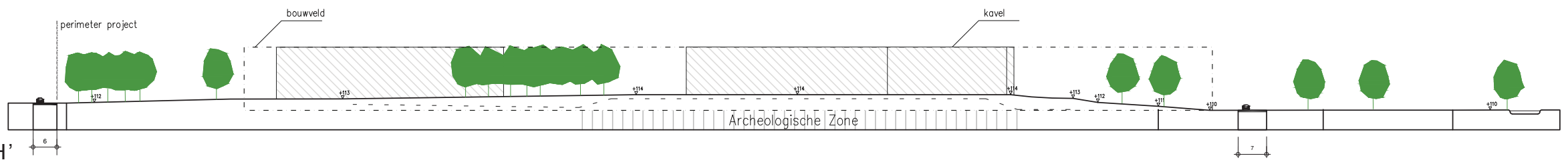
Locaties van uitsneden



Uitsnede plankaart



G-G'

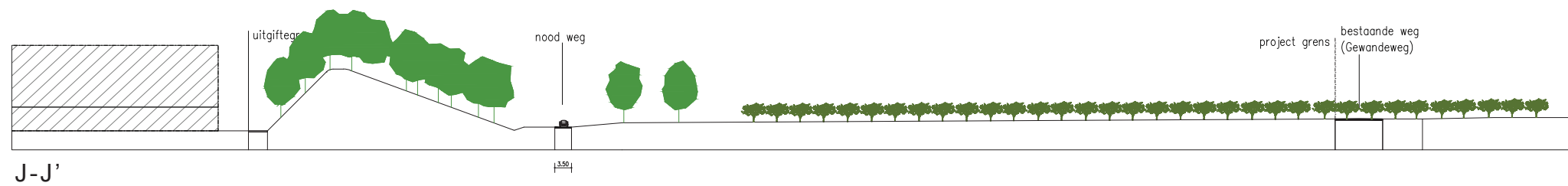
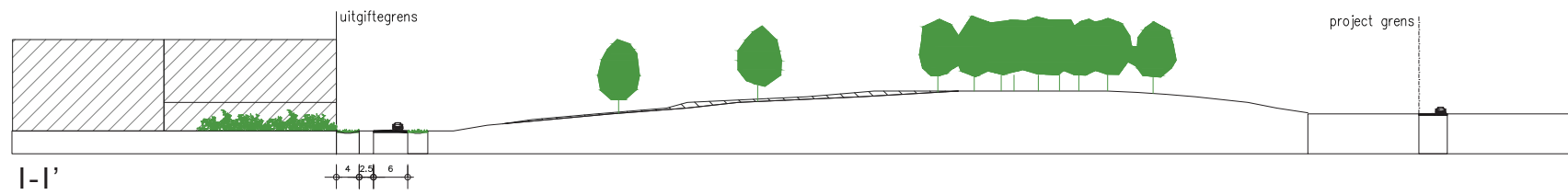


H-H'

## 3.8 EXTERIEUR OOSTRAND

De landschappelijke inpassing aan de oostzijde van Businesspark AviationValley is deels een voortzetting van het ontwerp aan de zuidzijde. Het beeldbepalende element is hier een hoogstam boomgaard die op de kop van het terrein het hoekpunt van Businesspark AviationValley markeert.

34





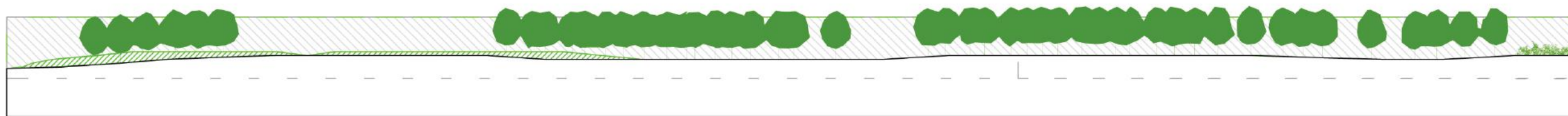
Uitsnede plankaart



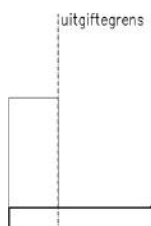
Impressie exterieur Oostrand

# Totaal beeld landschapsprofielen inpassing Zuid-Oost

36



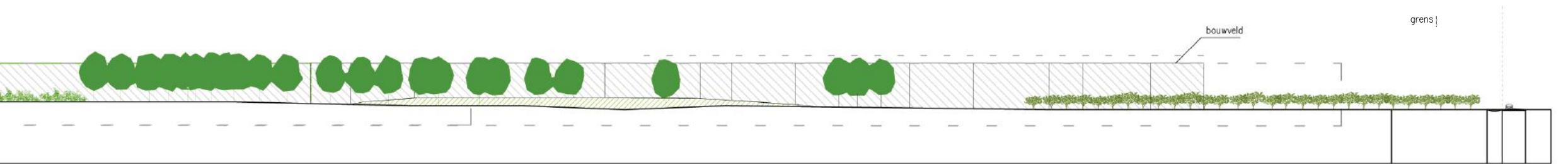
K-K'



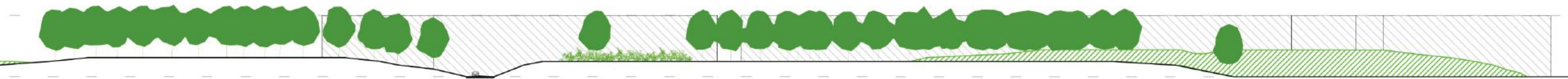
L-L'



Uitsnede plankaart



Vervolg K-K'

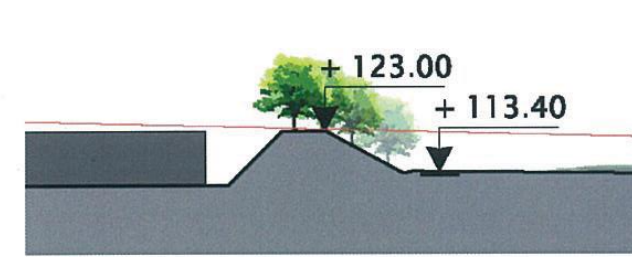
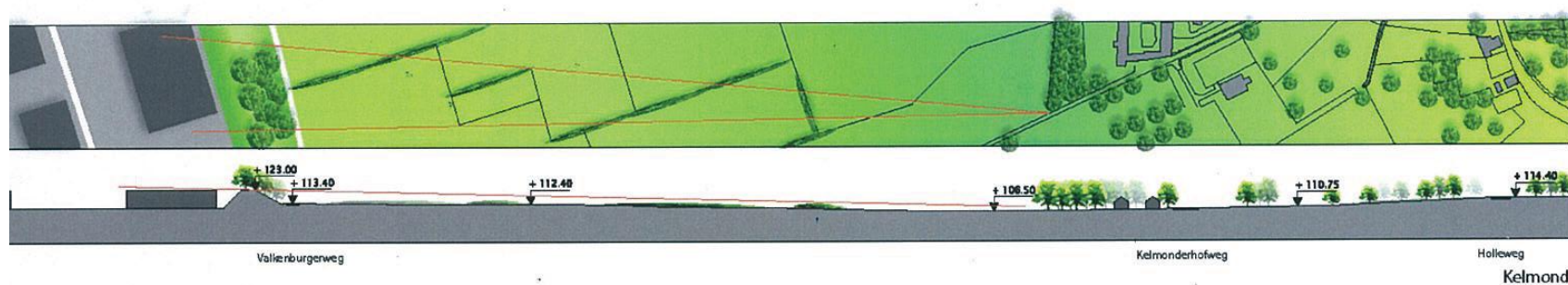
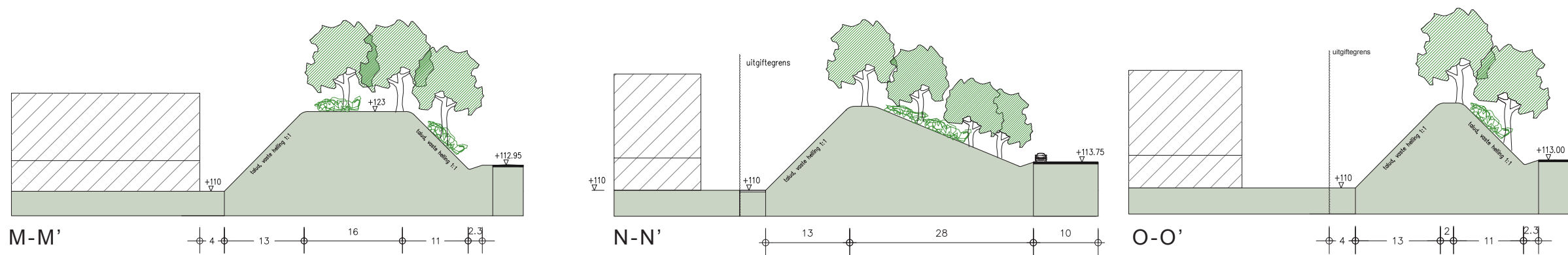


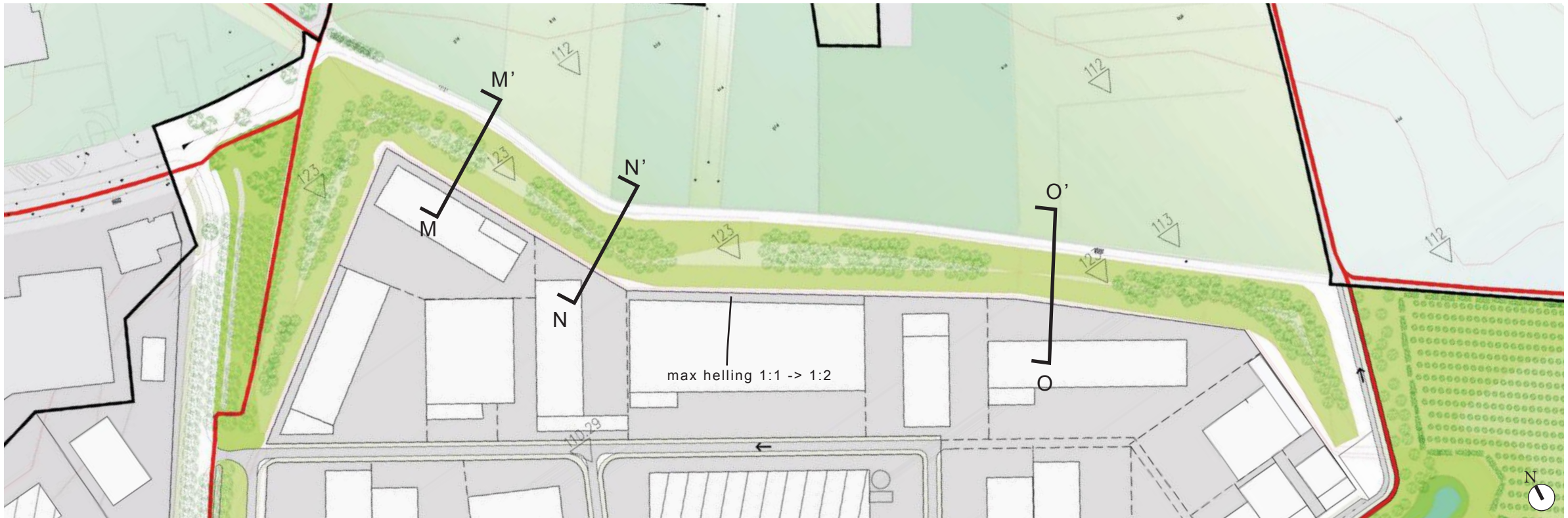
Vervolg L-L'

# 3.9 EXTERIEUR NOORDRAND

De landschappelijke inpassing aan de noordzijde van Businesspark AviationValley is het meest krachtig in zijn verschijningsvorm. Omdat de ruimte voor de landschappelijke ingrepen hier beperkt is voorziet het ontwerp in een stevige, geknikte grondwal. De grondwal wordt zowel aan de westelijke als oostelijke zijde doorgezet op het terrein zo dat als het ware het bedrijvencoluster wordt omarmd. De hoogte van de grondwal is vastgelegd op 123m + NAP. T.o.v. het terrein van Businesspark AviationValley (dat op 110m + NAP ligt) is een hoogteverschil van 13m zichtbaar. T.o.v. de Valkenburgerweg is de waarneembare hoogte zo'n 11 meter. Om zoveel mogelijk landschappelijk divers te zijn is de grondwal verschillend van breedte (32 – 48 m) en wordt een beplanting toegepast met boomgroepen en heesters.

38





Uitsnede plankaart



Impressie exterieur Noordrand

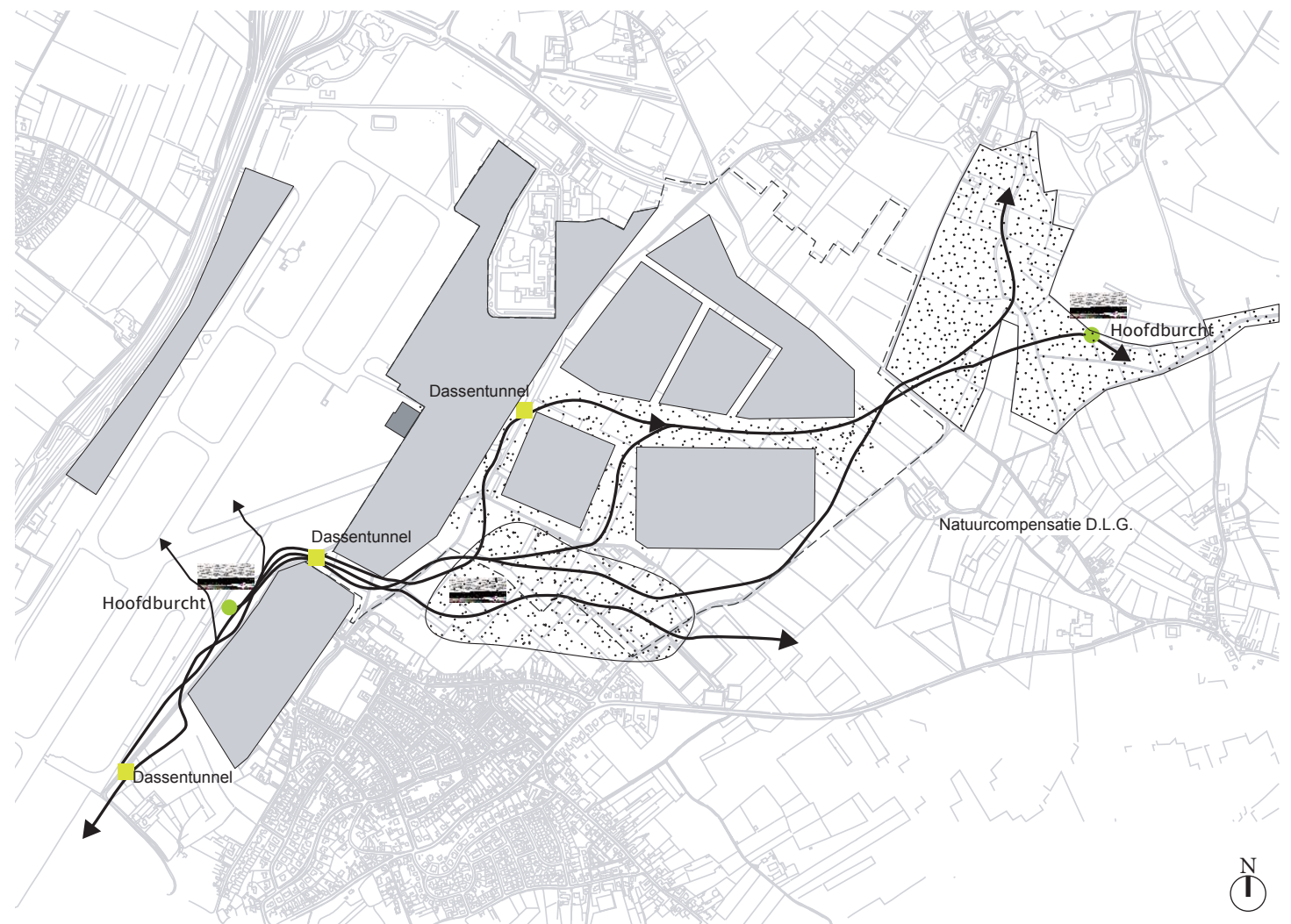
## 3.10 LANDSCHAP DOORADERING ECOLOGIE

Naast een ideale locatie voor bedrijvigheid zal in het plan een balans gevonden moeten worden tussen bebouwing en omgeving met aandacht voor ecologische en bestaande structuren. Uit een nauwkeurige analyse blijkt het interessant om het leefgebied van de das te stimuleren. Daarnaast zullen vleermuizen baat hebben bij het landschappelijk raamwerk van Businesspark AviationValley.

### De das

Ondanks dat de das een deel van zijn leefgebied verliest door de aanleg van het bedrijventerrein, is er ook winst in de vorm van geoptimaliseerd biotoop ter plaatse van het zuidelijk natuurcompensatiegebied en de centrale groene zone. In het zuidelijk natuurcompensatiegebied komt een ruime dassenbiotoop in de vorm van boomgaarden en houtwallen. De centrale groene zone is bedoeld om de migratie van dassen te faciliteren, tevens zijn hier goede foerageermogelijkheden voor de das doordat een belangrijk deel wordt omgevormd tot grasland. Op deze manier kan de das zich gemakkelijk verplaatsen van en naar de hoofdburchten die ten zuidwesten en ten noordoosten van het bedrijventerrein liggen.

De ringweg en de ontsluitingswegen tussen de bebouwingsclusters kunnen de bewegingen van de das storen, dit zal echter minimaal zijn omdat er 's nachts nauwelijks of geen verkeer is op de wegen. Door het aanleggen van faunageleidende maatregelen wordt voorkomen dat migratie van de das in de richting van omliggende burchten wordt belemmerd.

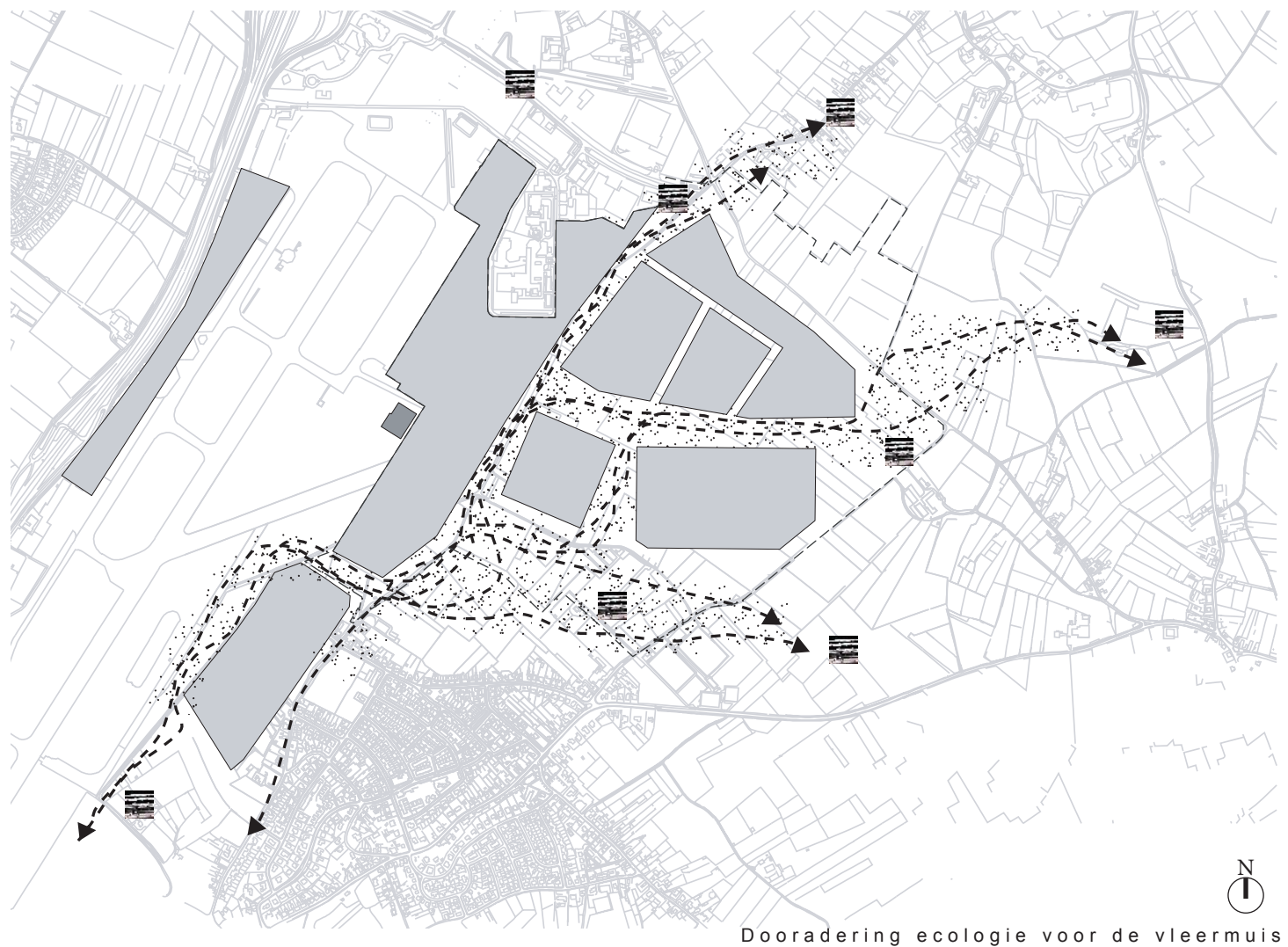


Dooradering ecologie voor de das



## Vleermuizen

Zowel ten noorden, ten zuiden en ten westen van Businesspark AviationValley liggen belangrijke vleermuisgebieden. Om de trek van vleermuizen te stimuleren zijn met name lijnvormige boom- of struweelvegetaties van belang. Voor het grootste deel is de centrale groene zone ondersteunend voor de vleermuis. Daarnaast zal een laanbeplanting rondom de ring met name de trek naar het westen moeten ondersteunen.



Dooradering ecologie voor de vleermuis

## 4.0 INFRASTRUCTUUR





## 4.1 INFRASTRUCTUUR AUTO

### Ring

Het Businesspark AviationValley ligt op een strategische plek in Zuid-Limburg: 10km ten noorden van Maastricht, langs de A2 en grenzend aan het luchthaventerrein. Samen met de terreinen Bamford, Technoport Europe en de zone langs de A2 wordt het Businesspark AviationValley ontsloten op een op- en afrit aan de A2.

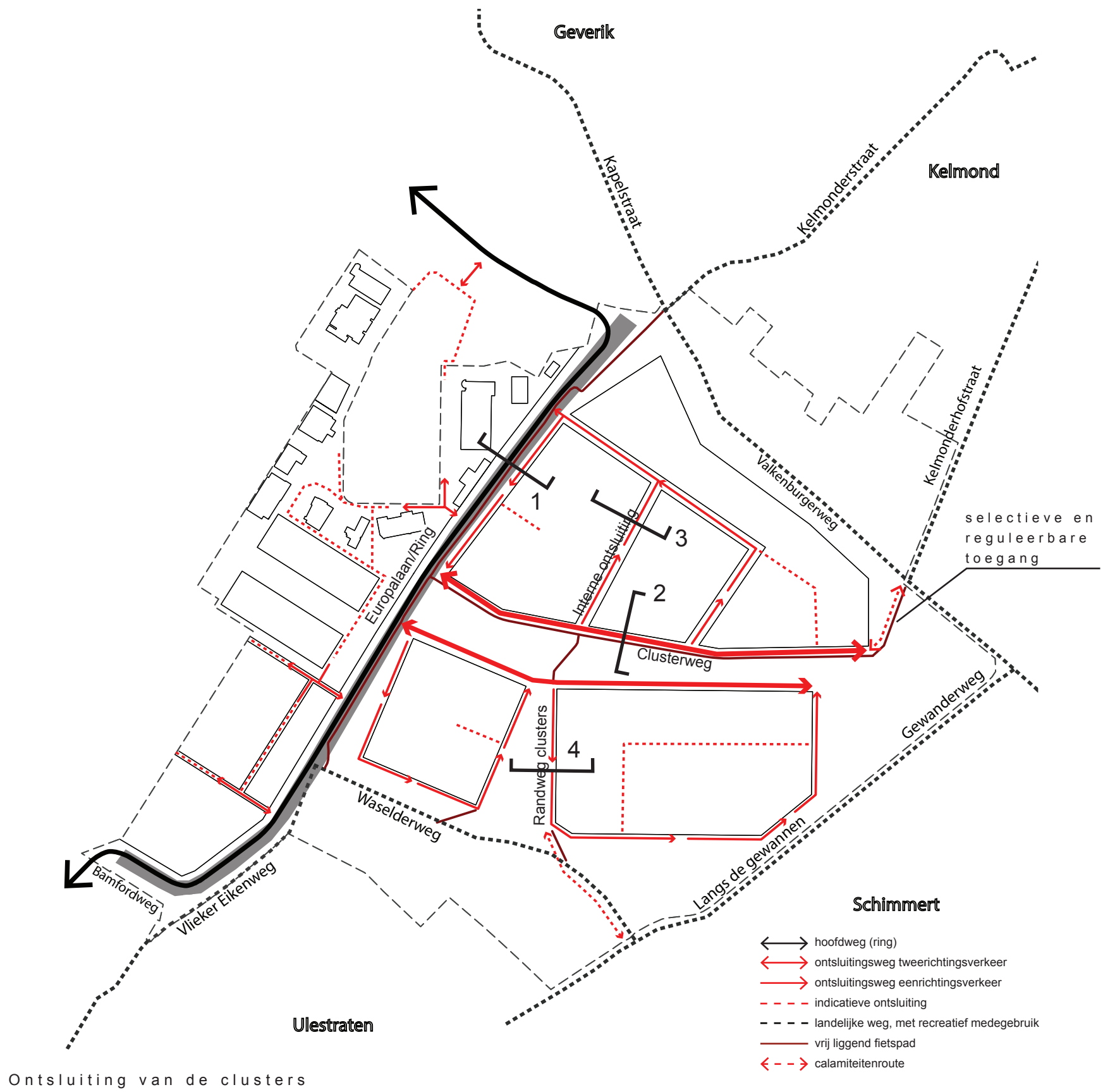
Centraal in de verkeersvisie staat de realisatie van een ring. De ring is een weg rond het luchthaventerrein waarlangs alle programmaonderdelen zich manifesteren. De ring bestaat uit de volgende wegen: Europalaan, Bamfordweg, Nieuwe Vliekerweg en Vliegveldweg. De ring verzorgt een goede verkeersafwikkeling voor ieder afzonderlijk bedrijventerrein, maakt uitwisseling tussen de bedrijven mogelijk en zorgt ervoor dat de luchthaven ook bij calamiteiten goed bereikbaar blijft. De ring is een herkenbaar onderdeel in de totale wegenstructuur en langs de gehele ring zal een vrij liggend fietspad worden gerealiseerd. Ter hoogte van het Businesspark AviationValley wordt de herkenbaarheid versterkt door de ring, waar mogelijk, uit te voeren als laan met 2 - 3 rijen statige bomen.

### Ontsluiting clusters

De ontsluiting van de clusters is aangesloten op de ring. Voor het cluster aan de westzijde van de ring (direct grenzend aan het luchthaventerrein) zijn een viertal aansluitingen op de ringweg voorzien. Voor de clusters aan de oostzijde van de ringweg vindt de ontsluiting plaats vanuit het hart van het gebied. Dit is tevens de rand van het natuurpark. Het noordoostelijk gelegen cluster is voorzien van een interne wegenstructuur. De zuidoostelijk gelegen clusters hebben in principe een ringontsluiting rondom het cluster.

Bij calamiteiten is voorzien in twee extra in-/uitgangen, namelijk een aan de zuidoost zijde en een aan de noordoostelijke kant van het terrein.

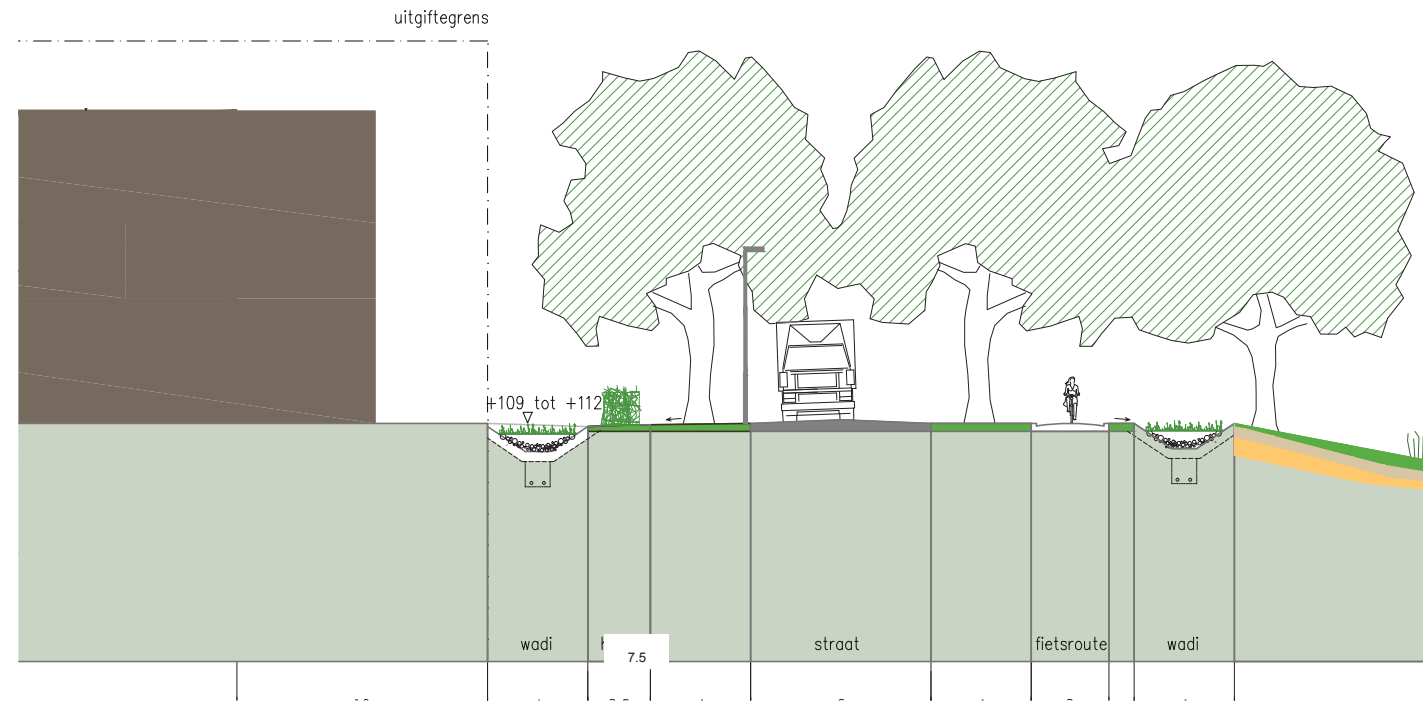




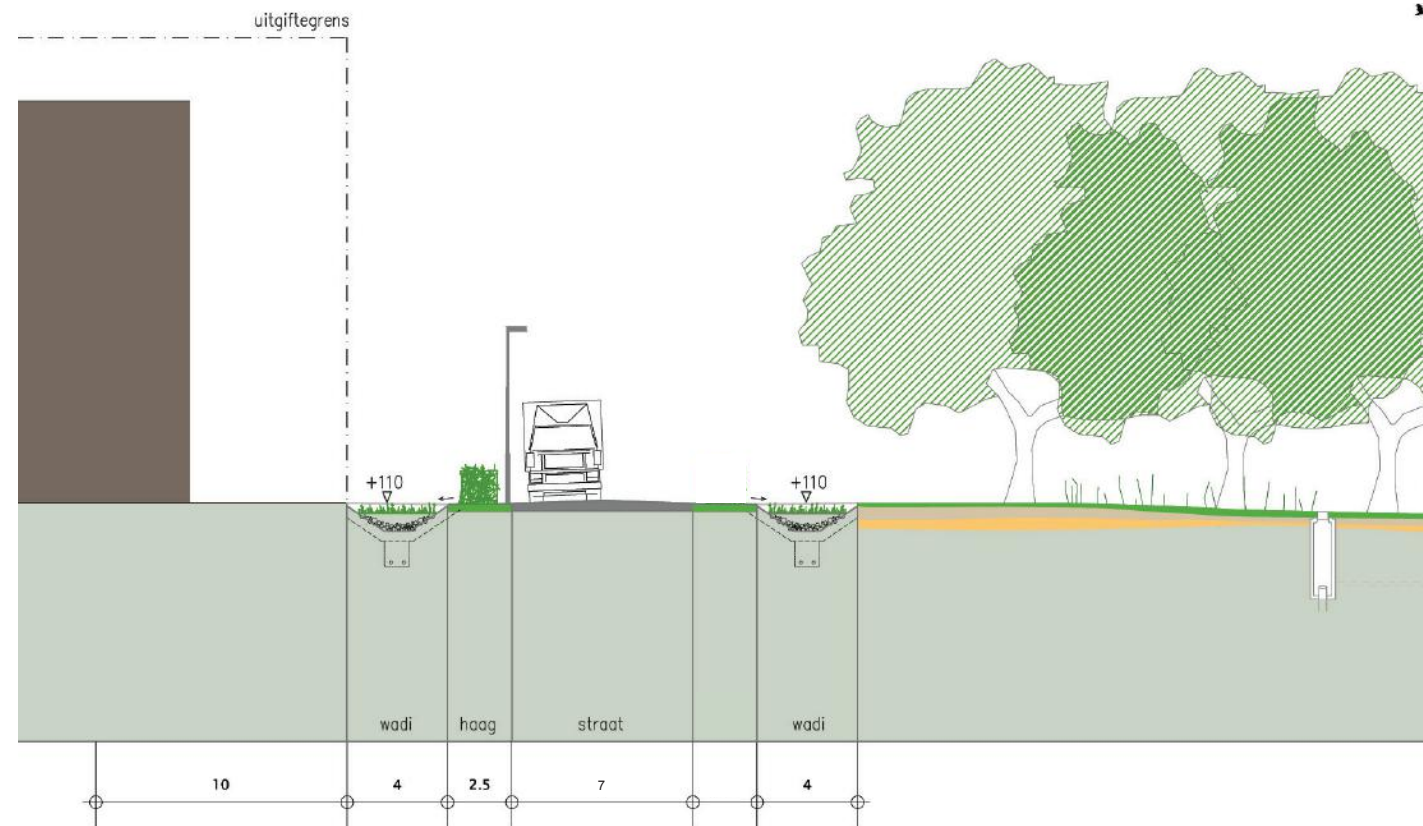
## Principe profielen

De dimensionering van de wegen is afgestemd op het gebruik. Indien er sprake is van tweerichtingsverkeer is de wegbreedte 7.0m of 7.5m. Indien er sprake is van eenrichtingsverkeer is de wegbreedte 6.0m.

Voor de inpassing van de wegen zijn vier principe profielen gemaakt. Hierop staan aangegeven de wegbreedte, de positie en dimensionering van de wadi's, de positie en dimensionering van hagen en de positie en de bermbreedte van de boomstroken. De aangegeven hagen dienen uitgevoerd te worden als meidoornhagen met een hoogte van 1.2 meter. Er is voor meidoornhagen gekozen omdat deze een belangrijk element zijn in het Limburgs landschap.



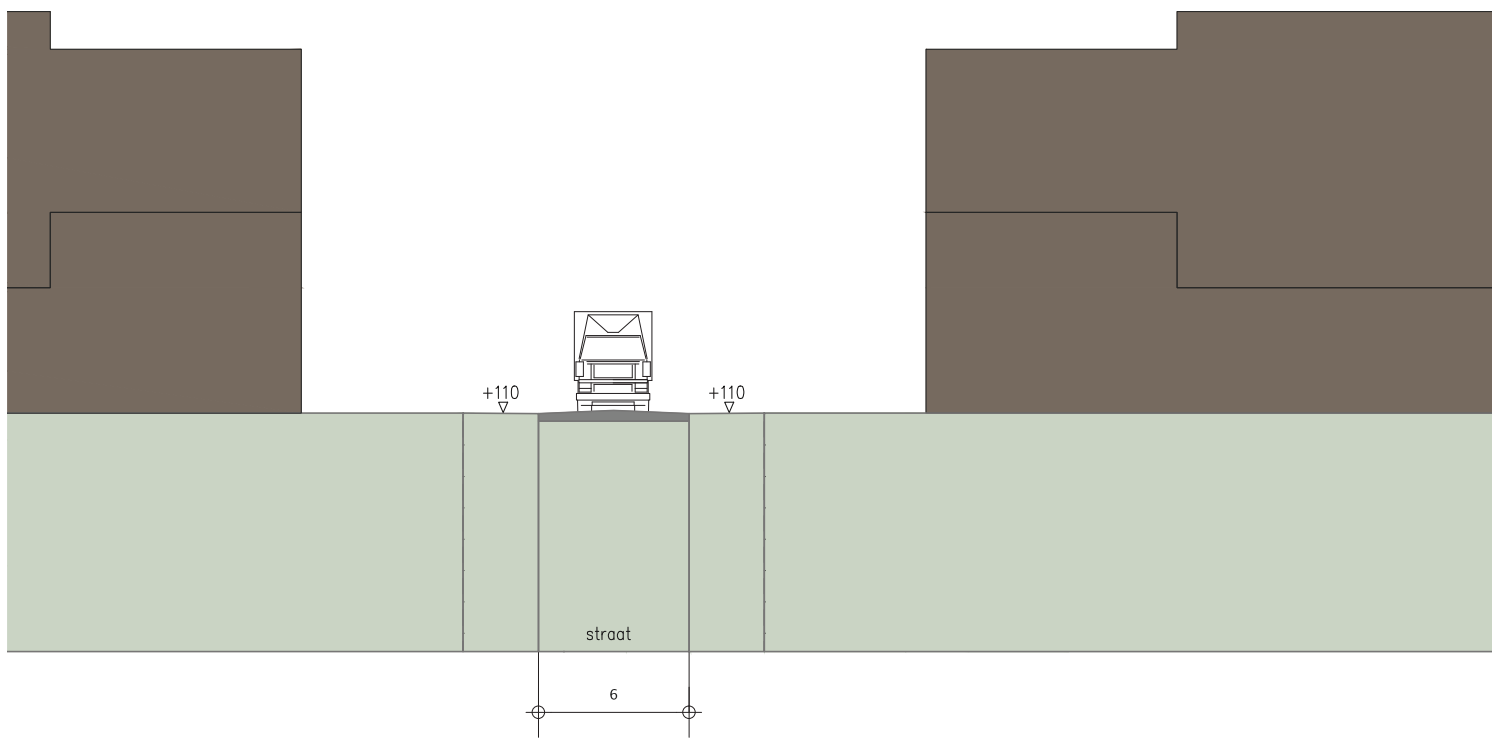
1 - Ring (2 richtingsverkeer)



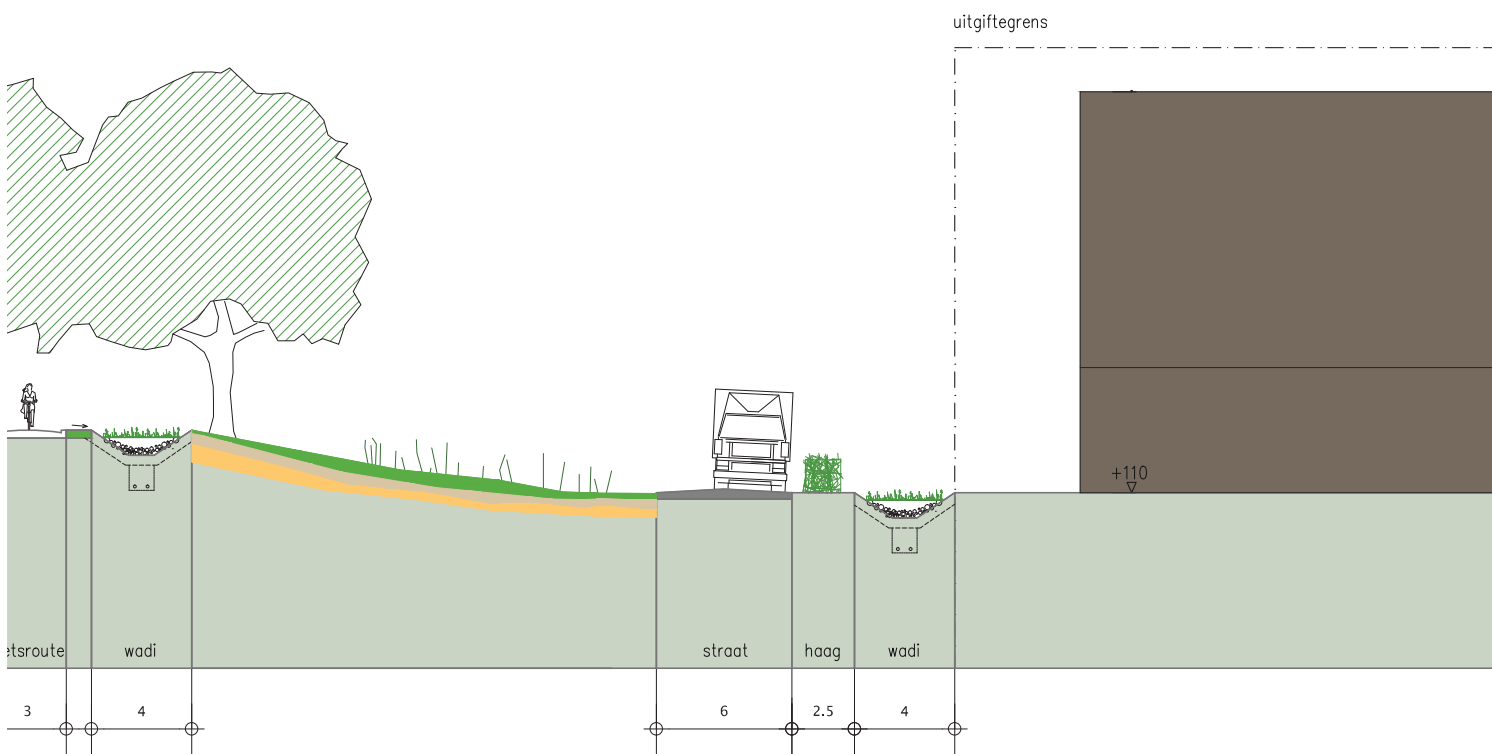
2 - Hoofdontsluiting Clusters (2 richtingsverkeer)



Meidoornhaag



3- Interne Ontsluiting Clusters (1 richtingsverkeer)



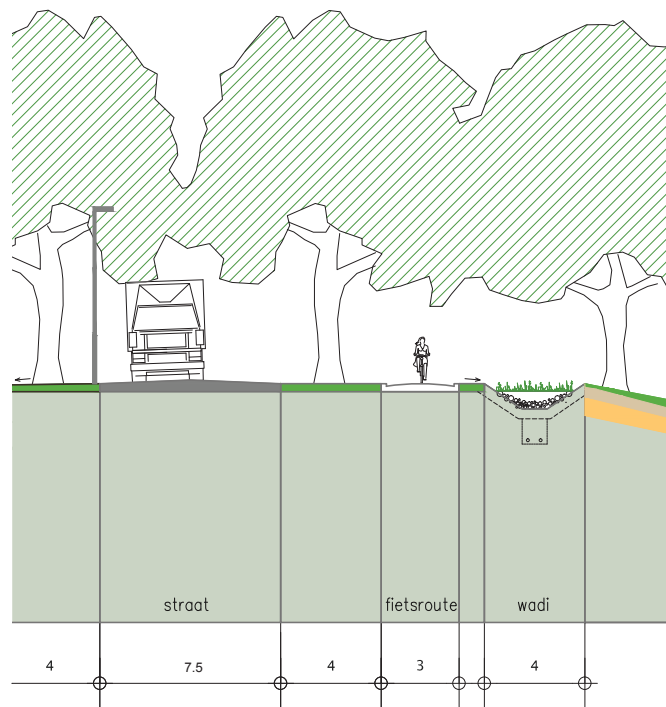
4- Randweg Clusters (1 richtingsverkeer)

## 4.2 INFRASTRUCTUUR FIETS

De fietser krijgt in het plan een speciale positie. Naast een vrij liggend fietspad langs de ring is er de fietsstructuur die de bestaande landschappelijke lijnen als holle wegen verbindt met de nieuwe landschappelijke drager (het natuurpark). Op deze manier ontstaat een netwerk van paden die zowel gebruikt kan worden door passanten als bezoekers van Businesspark AviationValley. De oude holle wegen en landweggetjes zijn uitsluitend bestemd voor fietsverkeer. In het landschappelijk raamwerk heeft de fietser een apart fietspad van 3 meter langs de Engelandlaan. De fietser kan op deze manier onafhankelijk van het autoverkeer dichtbij het werk komen. De positie van de fietspaden aan de rand voorkomt tevens een te grote verstoring van de natuur in het gebied.



48



P-P'







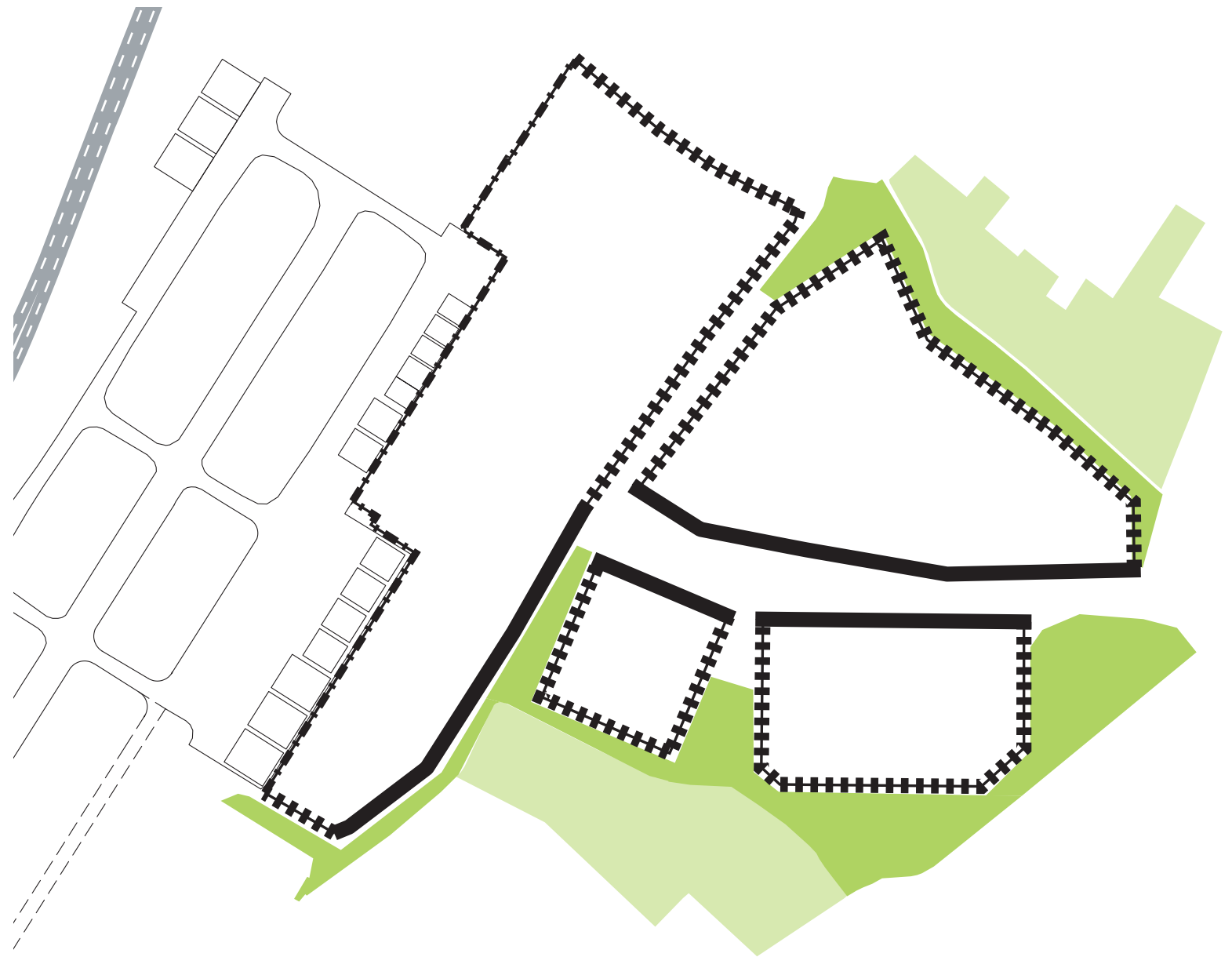
## 5.0 BEBOUWING RAND EN INTERIEUR





## 5.0 BEBOUWING RAND EN INTERIEUR

Bij de verkaveling van de clusters bestaat een groot verschil tussen het exterieur en het interieur van de clusters. Rondom het bedrijvenpark is voor een afschermende werking door middel van heuvels en groen gekozen. Het gedeelte waar de beeldkwaliteit over het exterieur gaat beperkt zich daarom tot de centrale groene zone. Hierbij staan de gebouwen evenwijdig aan de kavelgrens, terwijl het interieur wordt gekenmerkt door een losse setting van gebouwen. Voor beide aspecten geldt een aantal verkavelingsprincipes. Zo geldt voor de clusterrand langs het natuurpark dat de bebouwing met de voorkant naar het landschap gericht moet zijn. Voor het interieur geldt dat hoekkavels naar buiten zijn gericht en middenkavels naar een binnenstraat. De bebouwing mag los van elkaar staan en hoeft ook niet in de rooilijn te staan. Een extra ontsluitingsweg door een cluster mag maximaal 1x knikken om het zicht op het landschap altijd waar te kunnen nemen.



Afschermende werking van heuvels en groen rondom het bedrijvenpark



## 6.0 BEELDKWALITEIT





## 6.1 BEELDKWALITEIT SPELREGELS BOUWVOLUME

Een belangrijk onderdeel van de uitstraling van Businesspark AviationValley is de 'Corporate Identity'. In het Businesspark AviationValley concept is daarom nagedacht over de manier waarop een duidelijke herkenbaarheid van gebied en bedrijf sterk is en kan leiden tot een uniek imago. Er worden drie schaalniveaus onderscheiden:

- het niveau van het totale gebied waarbij het imago kan worden opgehangen aan de combinatie van de aanwezigheid van het regionale vliegveld en het Limburgs landschap;
- het clusterniveau waarbij het 'stedelijk' imago wordt bepaald;
- het individuele niveau waarbij het imago van het bedrijf wordt bepaald.

Concreet betekent dit dat bedrijven op gebouwniveau zich binnen vastgestelde spelregels kunnen profileren. Op clusterniveau ontstaat hierdoor een eenduidig imago specifiek voor Businesspark AviationValley, geworteld in de Limburgse traditie waar gebouwen in een specifieke relatie tot het landschap staan.

### Clusters als hoven

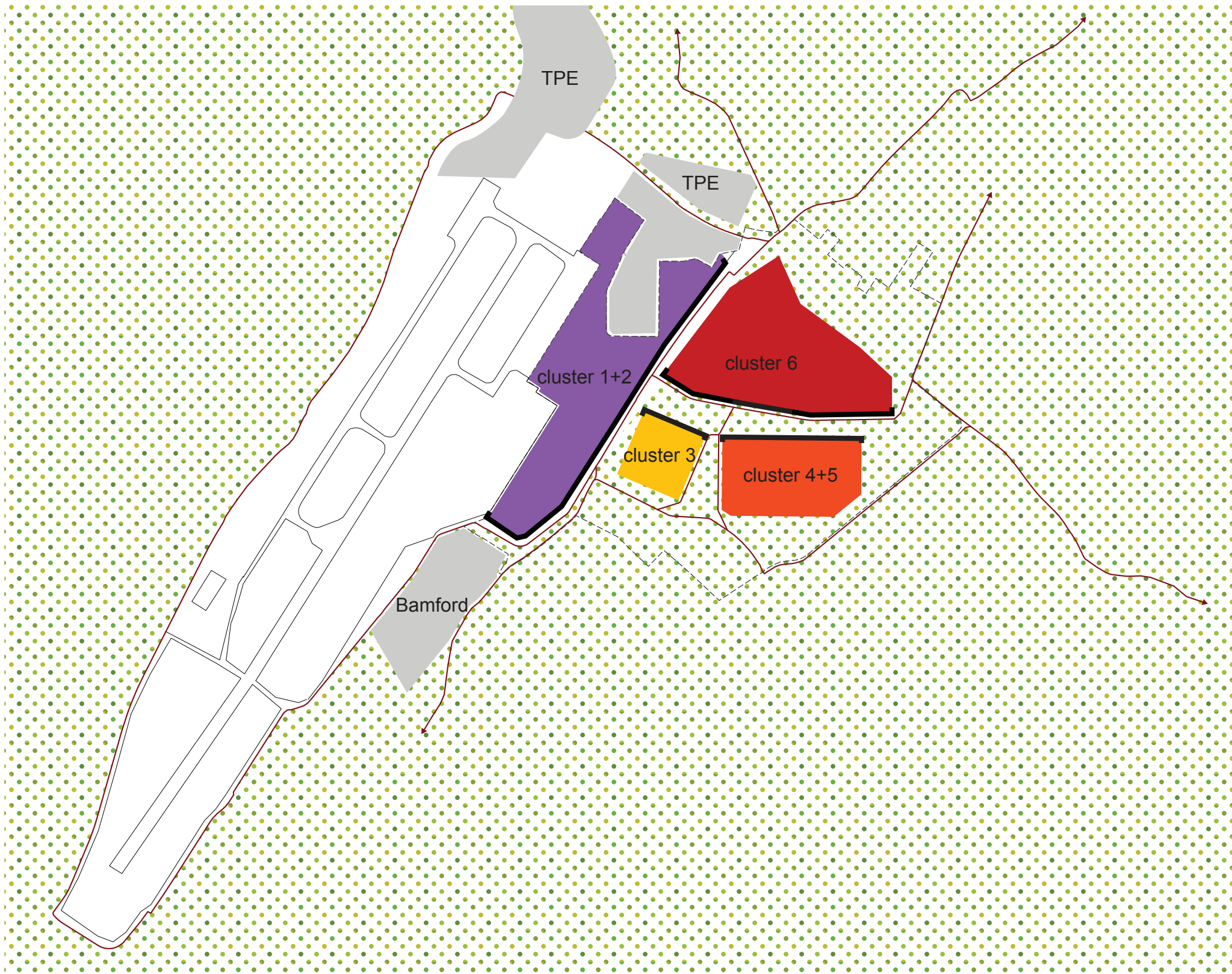
Het regionale karakter van het Businesspark AviationValley is een belangrijk gegeven. De clusters zijn interpretatie van de streekeigen bebouwingwijze. Zo zijn de bedrijven aan de centrale groene zone met hun rooilijn evenwijdig aan de straat gelegen, zoals dat ook bij de hofboerderijen het geval is. De bedrijven presenteren zich door hun ligging in hun gezamenlijkheid, waarbij de eenduidigheid in materiaal en kleurgebruik bepalend is. Leder bedrijf heeft zijn eigen toegang. Dit concept, dat geldt voor de gebouwen grenzend aan de centrale groene zone, is de basis van het gehele bedrijventerrein en bepaalt voor het grootste deel het imago. De binnengebieden van de hoven zijn veel vrijer van opzet en bieden een grote mate van flexibiliteit.

De spelregels voor de bebouwing zijn opgedeeld in twee thema's:

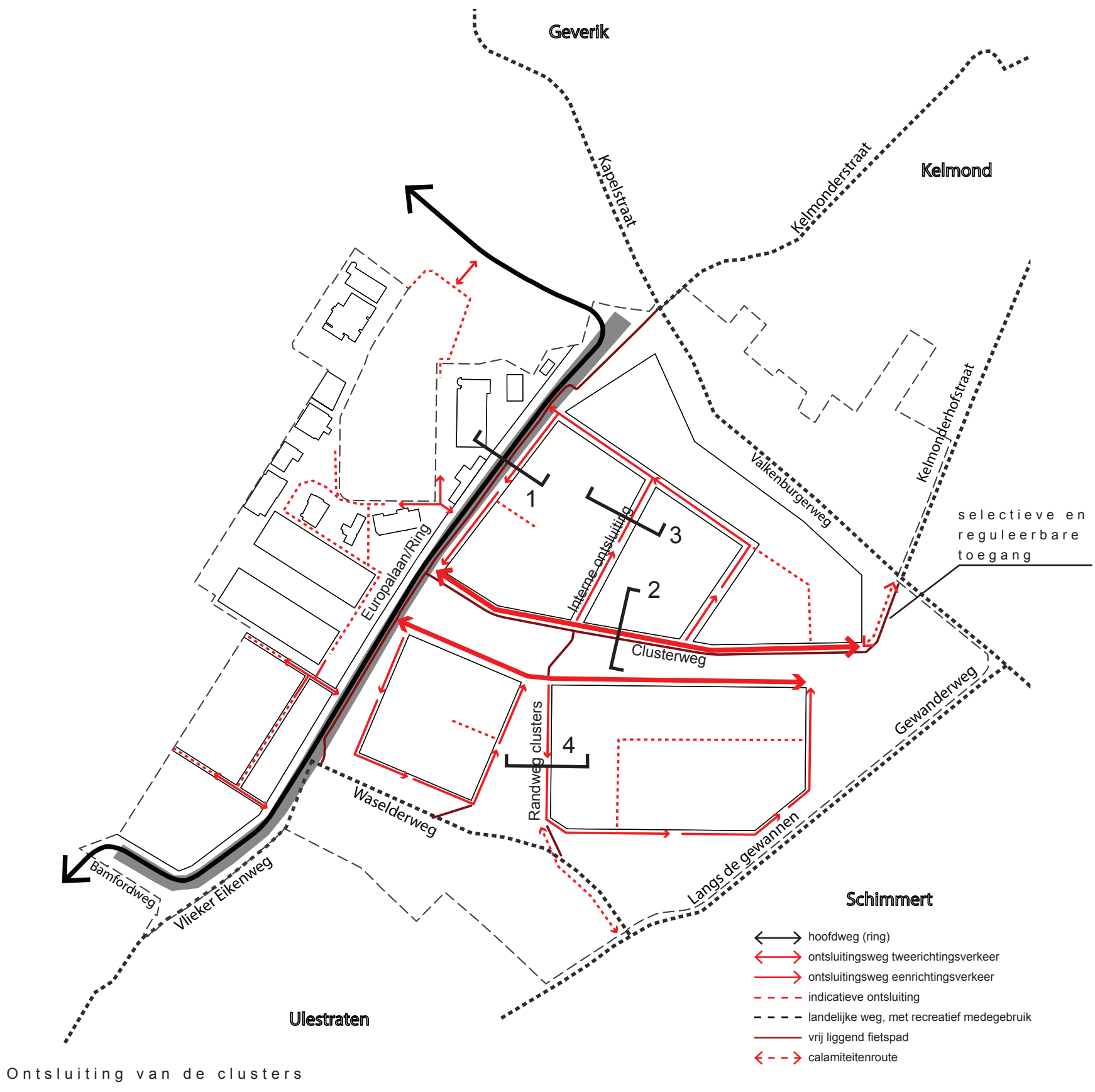
1. spelregels bouwvolume, waarbij principes voor de positionering van het gebouw op de kavel, de hoogtes van de voorgevel, en de basis van de volume opbouw worden vastgelegd.
2. spelregels architectuur, waarbij principes voor gevelbeeld, materiaalgebruik, kleur, zonwering, logo's etc. worden vastgelegd.







Differentiatie per cluster



Ontsluiting van de clusters

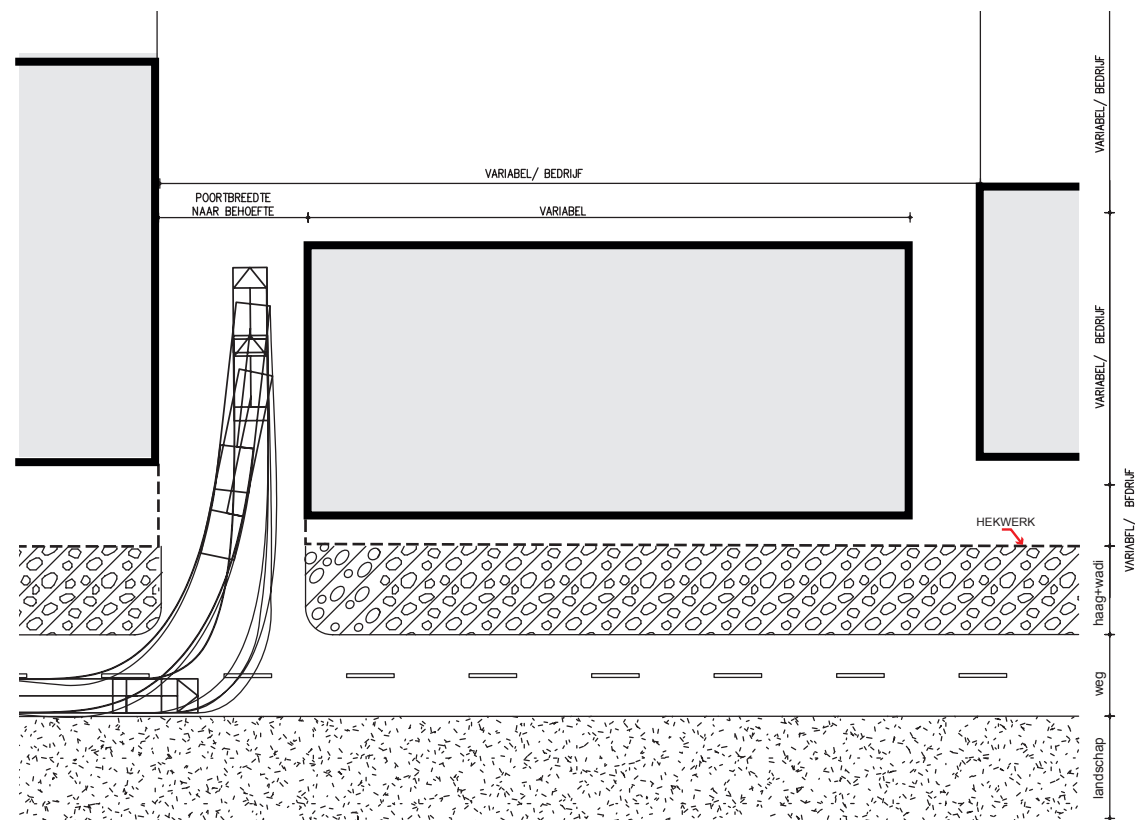
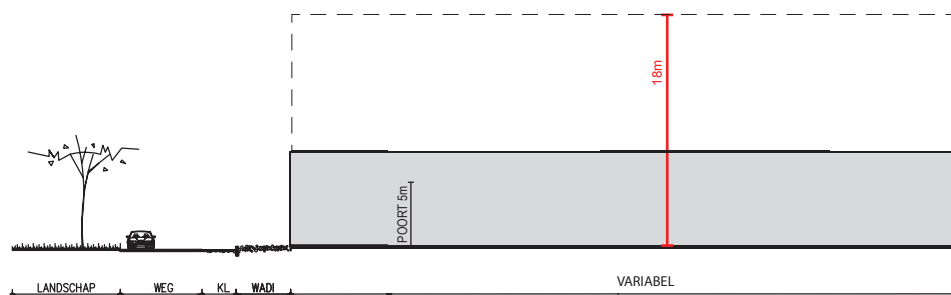
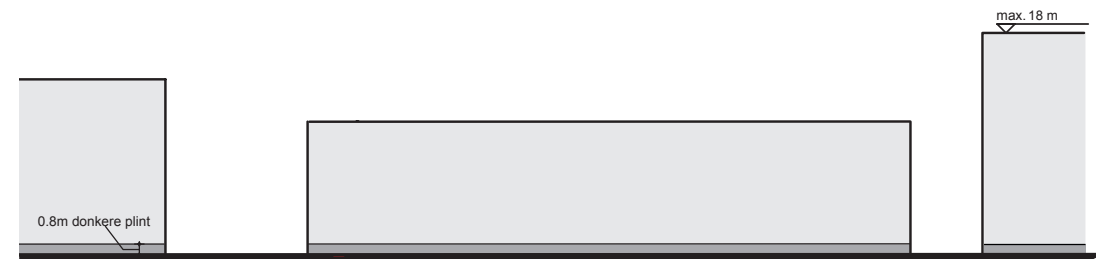
# 6.2 BEELDKWALITEIT CLUSTERRANDEN AAN HET LANDSCHAP

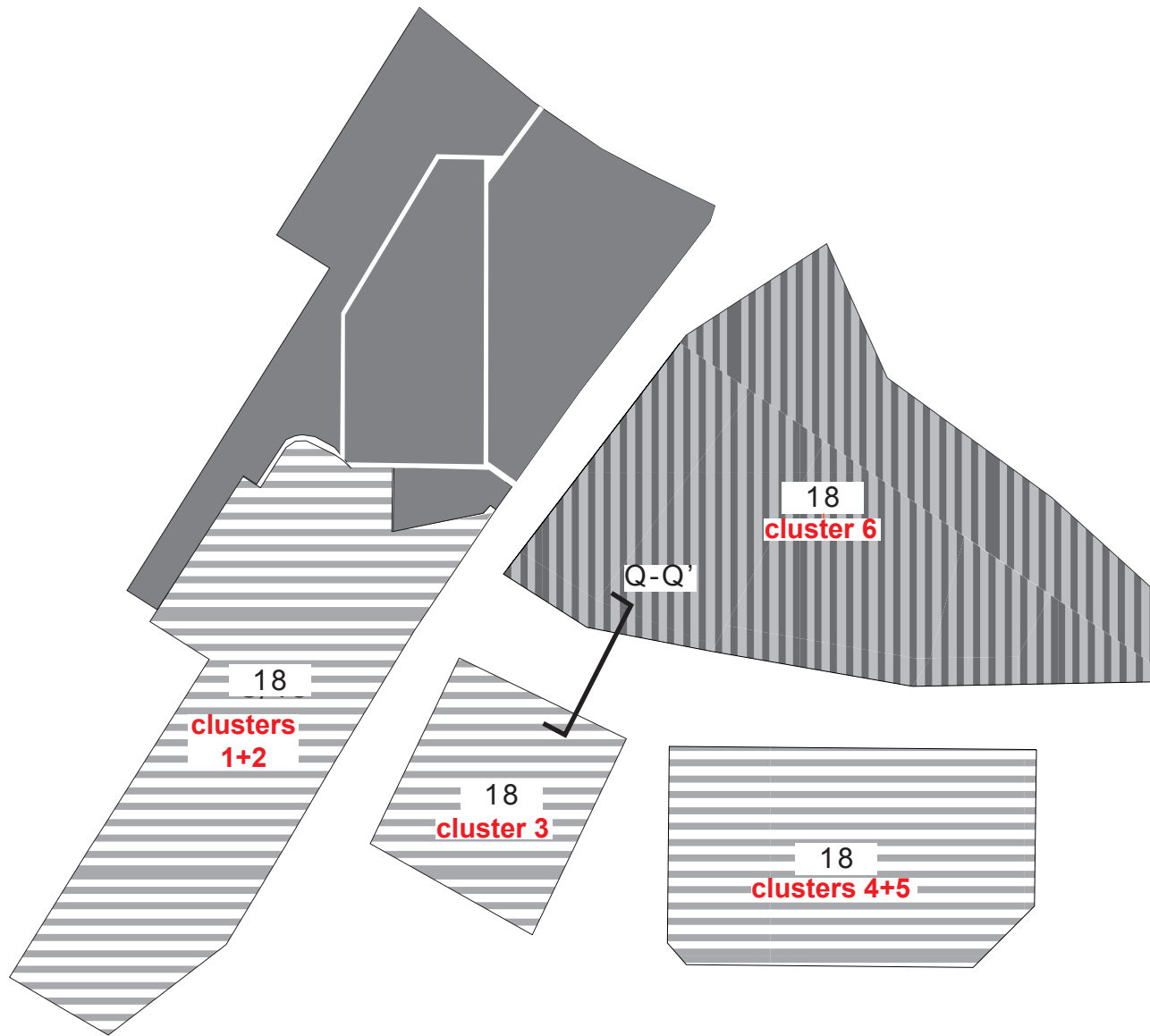
## Programma

De eerdere marktvisie van een opdeling van de clusters naar bedrijfssector (logistiek, modern gemengd, luchthavengebonden, etc.) blijkt in zijn verfijning niet te werken. Er is nu voor een meer algemene benadering gekozen waarin in principe iedere kandidaat overal gehuisvest kan worden, mits deze zich aan de spelregels houdt.

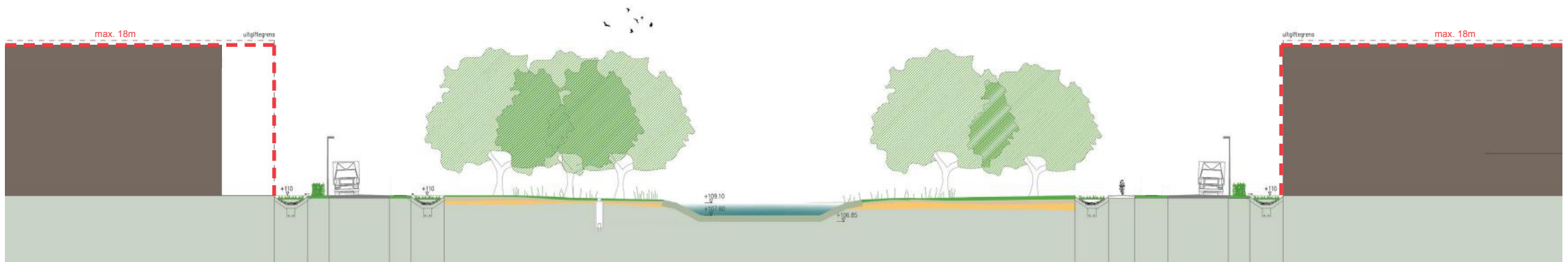
## Volume opbouw

De clusterranden sluiten aan op de centrale groene zone. Veelal bestaat een bedrijfsgebouw uit een kantoor- en een halgedeelte. Als er een kantoorgedeelte wordt opgenomen, dient dit bij voorkeur aan de centrale groene zone gerealiseerd te worden, teneinde de monotonie van de bedrijfshallen te doorbreken. Veelal zullen ook hallen aan de centrale groene zone gebouwd worden, gelet op de te verwachten verhouding tussen kantoorgedeelte en bedrijfshal. In dat geval zullen er waarschijnlijk grote aaneengesloten gevelvlakken ontstaan. Om die reden stellen we verticale gevelopeningen voor in de gevel die aan de centrale groene zone grenst, op een maximale afstand van 7m. Bij de clusters geldt een bebouwingshoogte van maximaal 18m.





Bebouwingshoogten max. per cluster



Q-Q'  
Bebouwingshoogten aan de centrale groene zone

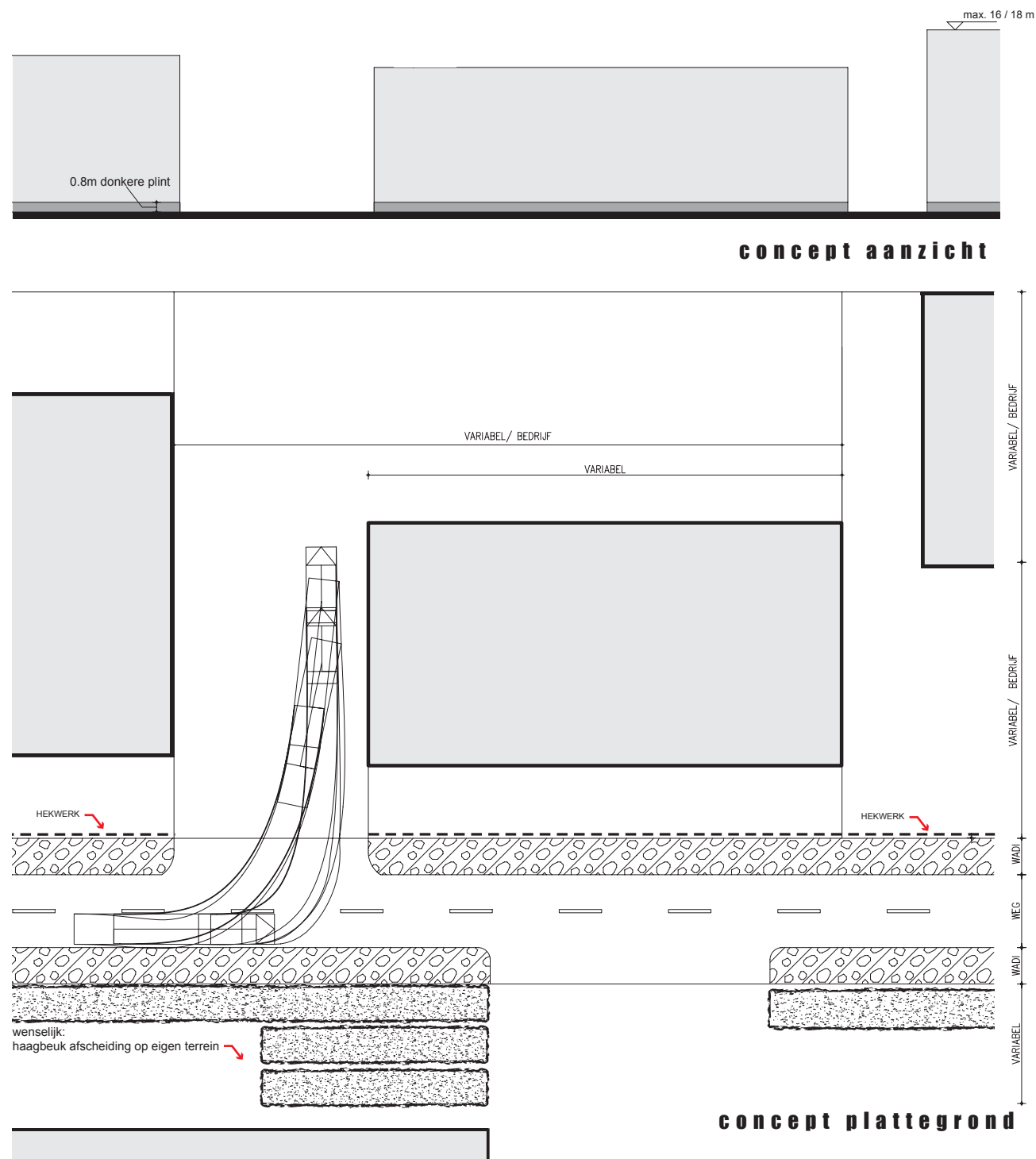
## 6.3 BEELDKWALITEIT BINNENGEBIED CLUSTERS

### Volume opbouw

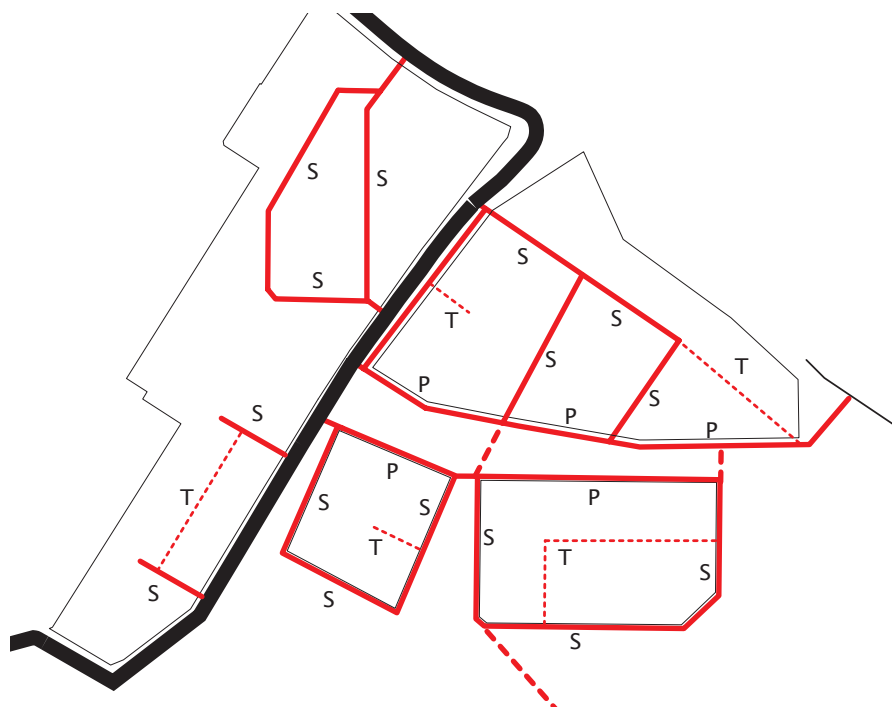
De ruimtelijke beleving van het binnengebied vormt een groot contrast met die van de buitenrand. Hier is het juist belangrijk dat de bouwvolumes meer willekeurig zijn gepositioneerd. Dit heeft tot gevolg dat het binnengebied zich niet voordoet als een serie straten maar meer als een veld waarop bebouwing is neergestreken. Naast de architectonische randvoorwaarden voor het gebouw gelden hier ook een aantal randvoorwaarden voor de inrichting van het terrein. Zo geldt voor de terreinafbakening de regel dat hekwerken worden toegepast in de kleur antracietgrijs of gitzwart. De uniforme uitstraling geeft een beter beeld en handhaaft de beleving van de relatief open structuur. De ontsluiting en de oriëntatie van de bebouwing is afhankelijk van de positie van het gebouw. Als het gebouw op de hoek met het landschap staat is deze altijd naar buiten gericht. In het binnengebied is het gebouw op een binnenstraat of de groene omzoming gericht.

### Bebouwingshoogte

In deze zone is de bebouwingshoogte per cluster verschillend. De maximum bouwhoogte loopt tot 18m (zie overzicht bouwhoogtes).

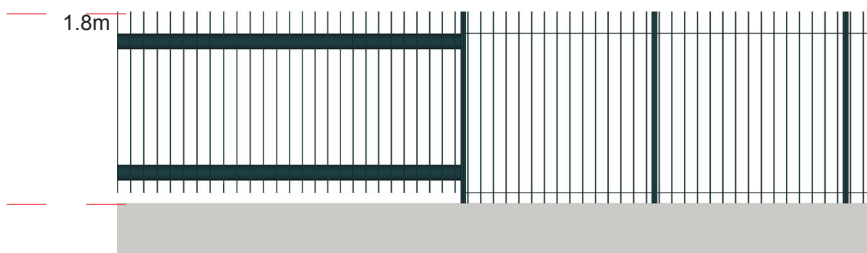


# 6.4 BEELDKWALITEIT PERCEELAFSCHEIDINGEN

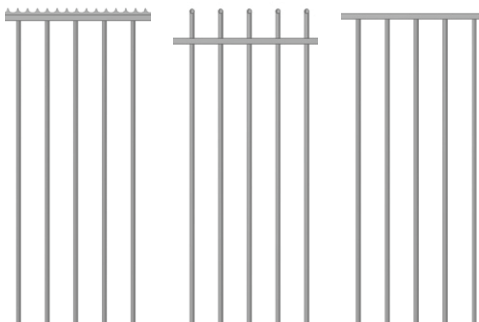


## 62 ontsluiting en hiërarchie

- p primaire weg
- s secundaire weg
- t tertiaire weg



- Rolpoort clusterrand (primair) en gefixeerde interne weg (secundair)
- spijlen met een maximale hoogte van 1,8 m., ronde spijlen h.o.h. 150mm
  - spijlen boven en onder vrijhouden van de horizontale verbindingstukken



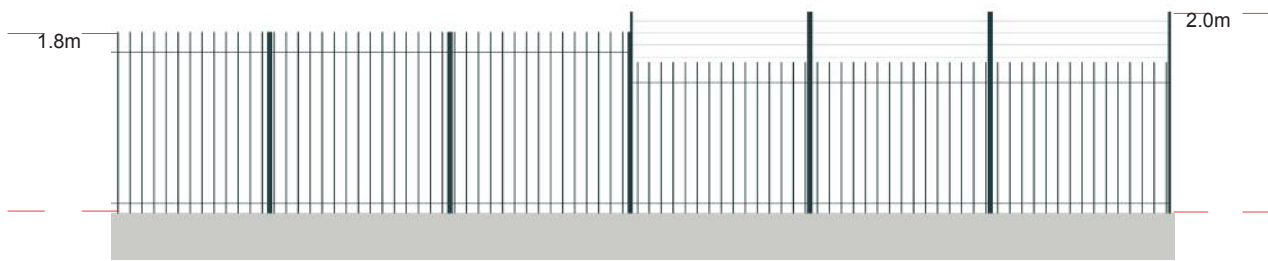
RAL  
9005  
gitzwart



Referenties en kleur

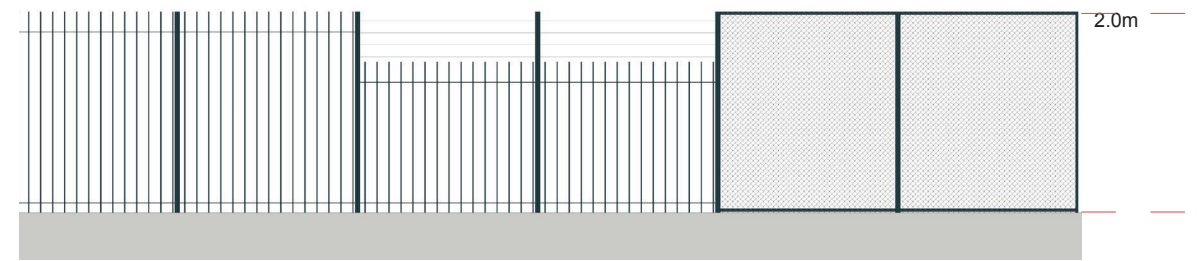
RAL  
7016  
antracietgrijs





Opties afscheiding clusterrand (primair) en gefixeerde interne weg (secundair)

- volledig spijlenhek met een maximale hoogte van 1,8 m., ronde spijlen h.o.h. 150 mm (spijlen boven en onder vrijhouden van de horizontale verbindingstukken)
- spijlenhek met daarboven (prikkel)draad; ronde spijlen h.o.h. 150 mm, totale maximale hoogte 2,0 m., draadgedeelte maximaal 0,4 m.



Opties facultatieve interne weg (tertiair) en achtererfgebied

- elk hekwerk met een hoogte van 2,0m
- suggestie spijlenhekwerk



spijlenhekwerk 1,8 m.



spijlenhekwerk met draad, totale hoogte 2,0 m.

Afscheiding clusterrand (primair) en gefixeerde interne weg (secundair)

Afscheiding facultatieve interne weg (tertiair) en achtererfgebied

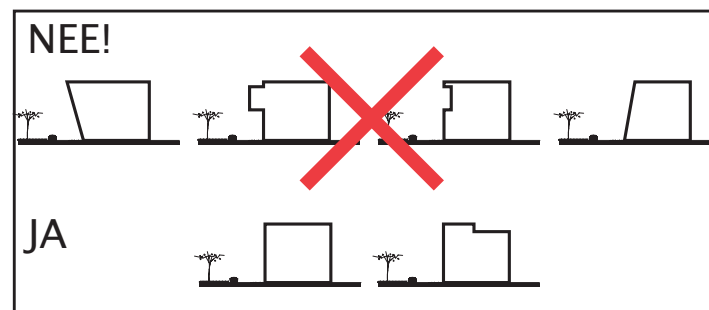
## 6.5 BEELDKWALITEIT SPELREGELS ARCHITECTUUR

De identiteit van Businesspark AviationValley is een combinatie van een sterke regionale binding met eigentijdse uitstraling. In de architectuur komt de sterke regionale binding tot uiting door de cluster op te vatten als een eenheid, de overgang van de weg met het binnengebied te dramatiseren, witte kantoorgevels te maken met verticale gevel perforaties en een individuele zonwering.

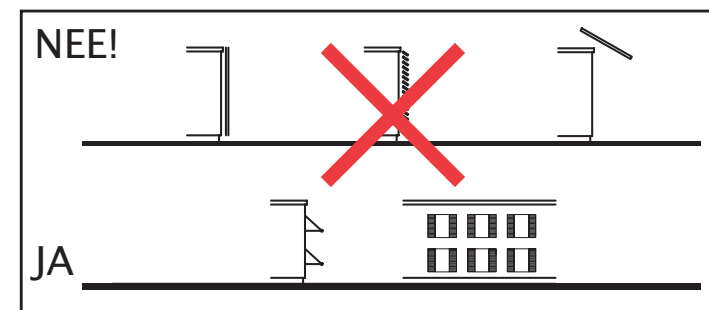
Relevante eigentijdse kenmerken zijn: kantoor met bedrijfshal in verschillende verhoudingen, bouwen in eenvoudige praktische volumes met een industriële bouwtechniek, verschil tussen kantoor en bedrijfshal is als tussen woonhuis en schuur en opvoeren van contrast tussen kantoor en bedrijfshal (wit – zwart). Dit laatste is interessant omdat het kantoordeel, welke meer representatief is dan het bedrijfsdeel, op deze manier prominent aanwezig zal zijn. De bedrijfshallen krijgen juist een chiquere uitstraling door de donkere kleur, de plaatsing van logo's in individuele letters op de gevel versterken deze chique uitstraling.

De voorgestelde combinatie van regionaal en eigentijds zorgt niet alleen voor een beeldkwaliteit die specifiek is voor het Businesspark AviationValley, het zorgt tevens voor een natuurlijk optredend accentverschil tussen de clusters. Zo zullen de clusters met een groter aandeel kantoor een witte uitstraling krijgen waar de bedrijfshallen de donkere accenten vormen. Naarmate het aandeel bedrijfshal toeneemt zal het cluster van kleur verschieten en voornamelijk een donkere uitstraling hebben met witte kantooraccenten.

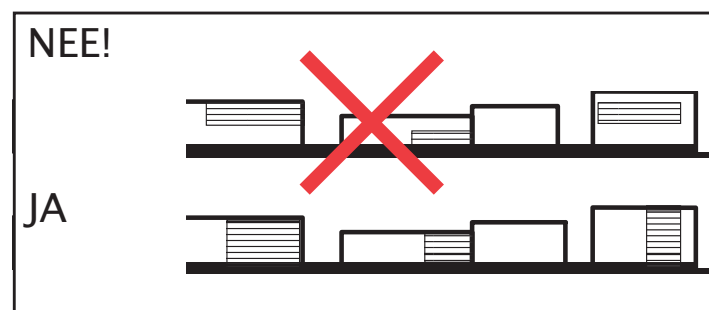
64



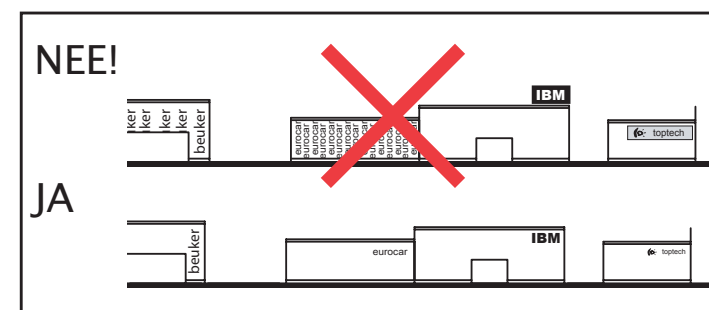
VLAKKE GEVELS AAN STRAATKANT



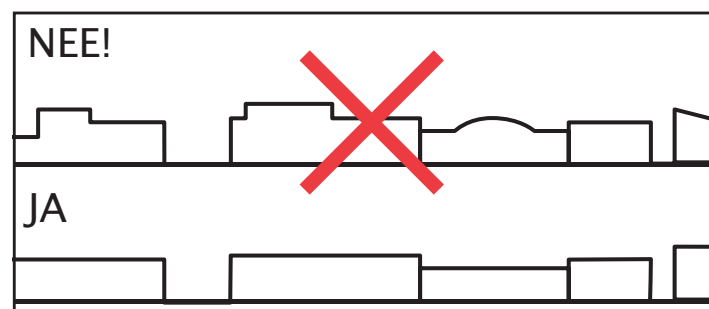
ZONWERING PER RAAM



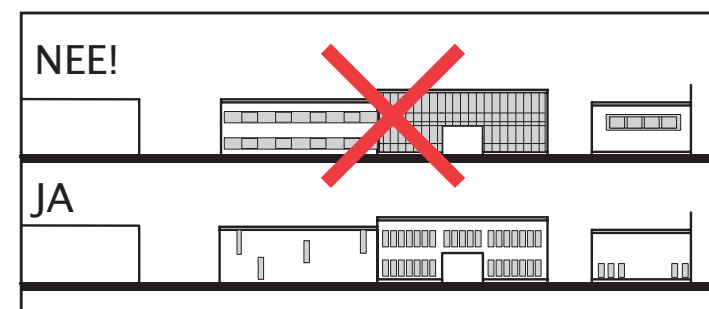
VERTIKAAL MATERIAALTOEPASSING



LOGO'S OP HET GEVELVLAK



HORIZONTALE DAKLIJN



VERTIKALE OPENINGEN





## Gevelbeeld

Over het algemeen zal het gevelbeeld een rustige uitstraling moeten hebben: uitkragingen, inhammen, dakopbouwjes en andere hoekjes komen niet ten goede aan het totaalbeeld van de clusters. Verticale, vlakke gevels bieden een helder en sterker beeld. De architectuur van de gevel is opgebouwd uit de volgende onderdelen:



## Dakrand

De dakranden dienen horizontaal te zijn, zonder hoogteverschillen, holle of bolle geometrie. Zo wordt er ook geëist dat losse relingen en andere toegevoegde randen bovenaan de gevel niet worden toegepast. Indien er op het dak geparkeerd wordt, dan moeten de auto's uit het zicht blijven en moet het gevelmateriaal worden doorgetrokken tot de nodige hoogte.

## HWA

Hemelwaterafvoeren aan de voorgevels zijn bij voorkeur onzichtbaar en worden alleen toegestaan mits zij van aluminium zijn (PVC buizen worden niet toegestaan), hun doorsnede rechthoekig is en zij in kleur gelijk zijn aan de gevelbekleding.

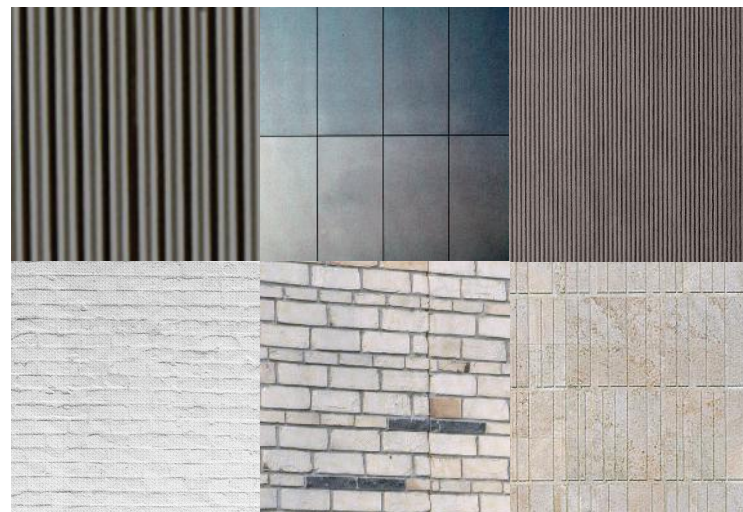


## Raamindeling

Een verticale oriëntatie van de gevelopeningen is belangrijk voor de eenheid van het beeld, evenals de typologie van de opening: een glazen pui en grote glazen oppervlaktes zorgen voor een te grote afwijking in het totaalbeeld van het terrein. Een minimum van 5% gevelperforatie is vereist zodat lange blinde gevels vermeden worden. Een karakteristieke detaillering wordt gestimuleerd en helpt de individuele expressie van een pand te benadrukken.

## Plint

Kenmerkend aan de beeldkwaliteit van het Businesspark AviationValley is de subtiele referentie aan de Limburgse bouwstijl. Één van de details die wordt overgenomen in dit gebied is de donkere, stenen plint welke in de wijde omgeving terug te vinden is. Aangezien het in het algemeen gebruikelijk is een plint toe te passen, is hier een vaste maat en materiaalkeuze voorgeschreven zodat de samenhang van de bebouwing sterk bevorderd wordt. Ieder gebouw dient een plint van 0.60-0.90m hoog te hebben van een steenachtig materiaal met als richtlijn kleur RAL 7021.



## Gevelvlak

De gevelvlakken boven de plint dienen te worden uitgevoerd in één materiaal over het volledige oppervlak. Als de bebouwing hoger is dan het aangrenzende gebouw moet het materiaal van de voorgevel de hoek om worden gezet.

De voorgevels van de kantoren worden bekleed met steenachtig materiaal in een witte kleur, referentie: RAL 9001; RAL 9002; RAL 9003; RAL 1015; RAL 1014; RAL 1013. Wanneer de voorgevel van een bedrijf gedeeltelijk uit kantoor en gedeeltelijk uit hal bestaat, dan moet de kantoorgevel over de volle hoogte worden toegepast. (horizontale overgangen van materiaal en grafische lijnen zijn niet toegestaan).

Gevels van bedrijfshallen dienen uitgevoerd te worden met zwart plaatmateriaal, referentie RAL 7016; RAL 7021; RAL 9004; RAL 9005. Wanneer de gevelbekleding een plaatmateriaal is, moet deze een verticale oriëntatie in de voorgevel krijgen. Indien er sprake is van een bijzonder programma in de wand, zal incidenteel een hogere mate van transparantie in de gevel mogelijk zijn.

## Zonwering

Geveldekkende schermen t.b.v. zonwering worden niet toegestaan. De voorkeur gaat uit naar een zonwering per raamopening welke in maat in verhouding staat tot het glasoppervlak.



## Logo

Bedrijfsnamen en logo's dienen in losse letters op het gevelvlak geplaatst te worden en mogen niet boven de bouwmassa uitsteken.



## 7.0 GEREALISEERDE PROJECTEN

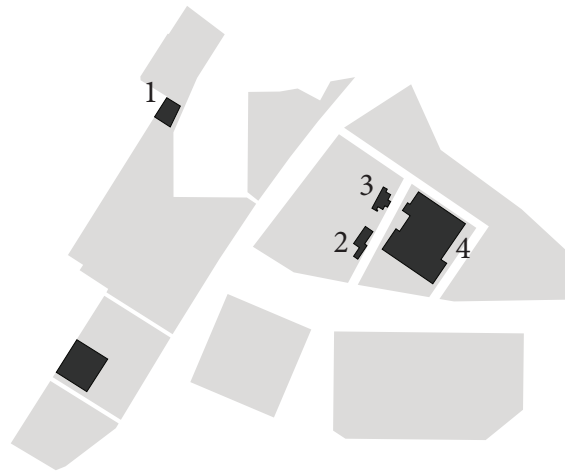




14

15

# 7.0 GEREALISEERDE PROJECTEN



1 - ASL



2 - Convoi





3 - Eijssen dairy



4 - Mosa







**inbo**

**JUURLINK [ + ] GELUK bv**  
STEDENBOUW [ + ] LANDSCHAP