

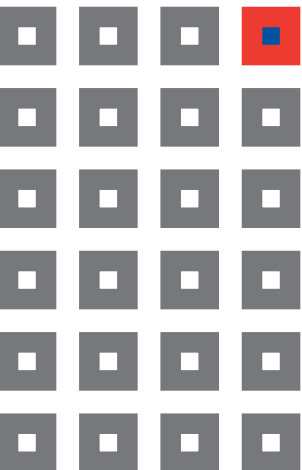
- Gemeente Alphen aan den Rijn
- Ruimtelijke Onderbouwing
- *“Landmark”*



29 september 2009

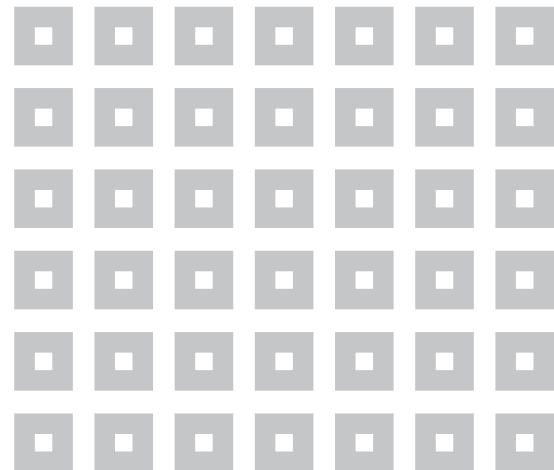


Gemeente Alphen aan den Rijn  
Ruimtelijke Onderbouwing  
*“Landmark”*



In opdracht van:

Van Uden Group B.V.



werknummer: 959.695.00  
datum: 29 september 2009  
bestand: J:\959\695\00\3 Projectresultaat\Alphen\Ruimtelijke onderbouwing Landmark d.d. 29september 2009.doc

**KuiperCompagnons BV**  
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap  
Rotterdam



# Inhoudsopgave Ruimtelijke onderbouwing “Landmark”

1. Inleiding .....	1
2. Omgeving van het project.....	2
3. Planologische situatie.....	2
4. Beleidskader .....	2
5. Ruimtelijke onderbouwing van het project.....	3
6. Archeologie en cultuurhistorie .....	5
7. Geluid (Wgh) .....	6
8. Luchtkwaliteit .....	6
9. Water .....	6
10. Externe veiligheid .....	6
11. Bodem .....	6
12. Molenbiotoop .....	6
13. Flora en fauna .....	7
14. Verkeer en parkeren.....	7
15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	7
16. Economische uitvoerbaarheid .....	8
Afzonderlijke Bijlagen .....	8
Bijlage .....	9



## **1. Inleiding**

Overslag Terminal Alphen B.V. (hierna: OTA) is voornemens om op eigen terrein een *landmark* te plaatsen. Het terrein van OTA is gelegen tussen de N11, de spoorlijn Alphen – Bodegraven en de Gouwe.

### *Overslag Terminal Alphen B.V.(OTA)*

OTA is een bedrijf voor de overslag van containers en maakt onderdeel uit van Van Uden Group. Van Uden Group is een internationaal opererend bedrijf in de transportsector. De wortels van het in 1848 opgericht bedrijf zijn gelegen in de scheepvaart. In de loop der jaren heeft het bedrijf zich door ontwikkeld tot een allround logistiek concern met divisies onder andere in de scheepvaart, wegtransport, luchtvracht en stuwadoorswerkzaamheden. Naast deze logistiek uitvoerende taken heeft het bedrijf zich uitgebreid met een divisie projectontwikkeling gericht op de ontwikkeling en realisatie van logistiek gebonden locaties.

### *Landmark*

OTA is voornemens om op eigen terrein een landmark te plaatsen. De landmark is een kunstwerk dat tevens voor reclame-uitingen zal worden gebruikt. De positionering van de landmark is zoveel mogelijk op een hoek van het terrein, zo dicht mogelijk richting de N11. Daarbij staat het project haaks op diezelfde Rijksweg.

De landmark moet op twee manieren in het oog te springen voor voorbijgangers. Enerzijds als kunstwerk dat refereert aan de locatie en de functie: namelijk een overslagplaats voor containers. Anderzijds als reclamezuil. De positionering aan de N11 met een intensiteit van 30.000 voertuigen per dag is vanuit reclameoptiek een goede locatie.

### *Procesverloop*

Op 28 oktober 2008 heeft de gemeente een eerste verzoek van OTA ontvangen met betrekking tot de plaatsing van de landmark. Dit verzoek is op 18 november 2008 behandeld door de Welstandscommissie. De commissie heeft geconcludeerd dat het voorstel voor de landmark vanwege de maatvoering strijdig was met de redelijke eisen van welstand. Bovendien was het voor de commissie moeilijk om in te schatten hoe de landmark in de omgeving zal overkomen, mede omdat driedimensionaal beeldmateriaal ontbreekt. Naar aanleiding van dit oordeel van de Welstandscommissie heeft OTA aan Oranjewoud gevraagd een landschappelijke inpassingsvisie op te stellen. Uit deze visie volgt onder meer dat de landmark verlaagd moet worden. In het nu voorliggende ontwerp is de landmark met 8 meter verlaagd ten opzichte van het vorige ontwerp. De hoogte bedraagt nu 26 meter. Ook is driedimensionaal beeldmateriaal toegevoegd, zodat de invloed op de omgeving inzichtelijk wordt gemaakt.

## **2. Omgeving van het project**

Het OTA-terrein is aan te merken als een versteend veenweidegebied waarbij transparantie en richting leidend zijn. Deze aspecten worden gekenmerkt door middel van beplanting richting de kavels. Beplanting haaks op de landschappelijke richting is onwenselijk. Op deze wijze wordt het karakter van het omliggende veenweidegebied benadrukt en afgezet tegen de stedelijke knoop rond de Oude Rijnzone en het aanliggende bedrijventerrein.

## **3. Planologische situatie**

In de huidige situatie vigeert ter plaatse van het beoogde project de vrijstelling "Ruimtelijke onderbouwing OTA en verlegging zuidelijke deel N207". Deze vrijstelling is op 12 december 2006 verleend ten aanzien van het bestemmingsplan "Rijksweg 11".

In deze vigerende vrijstelling is geregeld dat het projectgebied mag worden gebruikt voor de aanleg van de OTA en de verlegging van de N207 en de daarbij behorende voorzieningen. Voorts mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht. De betreffende gebouwen en andere bouwwerken zijn met afbeeldingen in vigerende vrijstelling aangegeven.

Voor de landmark wordt afgeweken van de in de toegestane gebouwen en bouwwerken, zodat voor dit object opnieuw een vrijstellingsprocedure dient te worden gevolgd.

## **4. Beleidskader**

### **Provinciaal beleid**

Gelet op de aard en omvang van de onderhavige planontwikkeling wordt volstaan met de belangrijkste aanknopingspunten uit het ruimtelijk beleid van de provincie Zuid-Holland.

### *Streekplan Zuid-Holland Oost*

Het streekplan Zuid-Holland Oost (2003) is als streekplan vigerend, met uitzondering van de rode bebouwingscontouren. Het plangebied ligt in een gebied met een zeer hoge archeologische verwachtingswaarde (Limeszone, zie hoofdstuk 6). In de omgeving van het studiegebied liggen waardevolle weidevogelgebieden en ecologische verbindingzones (zie hoofdstuk 13). Direct ten zuiden van de N11 is een natuurgebied gepland (ter compensatie van de N11). Het plangebied heeft in het Streekplan de bestemming 'bedrijventerrein' met aanduiding regionale knoop.

## **5. Ruimtelijke onderbouwing van het project**

### **Landschappelijke inpassingsvisie/Stedenbouw**

Het beoogde kunstwerk is opvallend vormgegeven en vraagt om een eigen ruimte om goed tot zijn recht te komen. Tegelijkertijd moet een relatie van het object met de omgeving worden aangegaan. Om de landmark op een juiste manier in te passen in de bestaande plannen, heeft Oranjewoud een landschappelijke inpassingsvisie (d.d. 10 april 2009, zie bijlage) opgesteld. In deze visie komen de volgende aanbevelingen naar voren:

1. Er worden twee locaties voorgesteld.
2. De landmark moet zodanig worden verschaald dat deze meer eenheid met de terminalkranen op het terrein.
3. De landmark moet zodanig worden gepositioneerd dat deze haaks op de N11 komt te staan.

#### *Ad. 1 Gekozen locatie*

Het te plaatsen kunstwerk dient zo dicht mogelijk langs de N11 te worden gepositioneerd gezien de intensiteit van de grote hoeveelheid voertuigen (30.000) per dag. Ten aanzien van deze locatie heeft Oranjewoud twee opties besproken. Variant 1 staat in het midden van het OTA-terrein terwijl variant 2 zoveel mogelijk naar een hoek opschuift, maar los blijft staan van de dubbele rij elzen.

Vanwege de betere zichtlijnen en ruimtelijke inpassing is variant 2 de beste optie. Door de landmark in de hoek te positioneren staat het kunstwerk meer in lijn met de kranen, en dichtbij de N11. Ook wordt op deze wijze de eenheid met de kranen beter gewaarborgd. Bovendien wordt in de tweede variant de aanblik van de rij elzen niet door het object verstoord.

In de twee bijgevoegde tekeningen (zie afzonderlijke bijlage) wordt variant 2, alsmede de schaalgrootte uitgebeeld.

#### *Ad. 2 Schaal*

De schaal van de landmark dient afgestemd te worden met de op de locatie aanwezige terminalkranen. Door de hoogte van deze kranen -26 m- aan te houden wordt een relatie aangegaan tussen het object en de kranen die ook de sterke en herkenbare verankering van het OTA-terrein ten goede zal komen.

#### *Ad. 3 Positionering haaks op de N11*

Door de landmark haaks op de N11 te plaatsen, maakt het object zich los van de richting van het landschap en voegt het zich naar de richting van het terrein en de kranen op het terrein. Ook op deze wijze wordt de koppeling met de kranen bewerkstelligd.

#### *Conclusie*

Qua functie past de landmark op de locatie van variant 2. Ondanks het feit dat het kunstwerk opvallend is vormgegeven en vraagt om een eigen ruimte is er toch voldoende rekening gehouden met de omgeving door de schaal te voegen naar die van het OTA-terrein. De hoogte van het object zal overeenkomen met de hoogte van de kranen op het terrein. Op deze wijze wordt enerzijds recht gedaan aan de zichtbaarheid van het object en anderzijds wordt de relatie met de omgeving gewaarborgd.

Zie voor een indruk van de nieuwe situatie de afbeelding op de volgende pagina, alsmede de afbeeldingen opgenomen in de bijlage.



*Afbeelding: inpassing landmark*

## 6. Archeologie en cultuurhistorie

Uit de Cultuurhistorische kaart van de Provincie Zuid-Holland blijkt er in het gebied een zeer grote kans te bestaan op het aantreffen van archeologische waarden.



*Uitsnede CHS-kaart, trefkans archeologische waarden, d.d. 16 april 2009*

- zeer grote kans op archeologische sporen (stads- of dorpskern)
- zeer grote kans op archeologische sporen
- redelijke tot grote kans op archeologische sporen
- lage kans op archeologische sporen

Ten behoeve van het OTA-terrein heeft in juli 2007 reeds een inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden (zie bijlage). Uit dit onderzoek blijkt dat een bureauonderzoek en een archeologisch booronderzoek aanleiding heeft gegeven tot het graven van proefsleuven op het terrein. Uit deze proefsleuven zijn de volgende bevindingen naar voren gekomen:

Op enkele plekken aan de noordzijde van het terrein zijn enkele resten van de oude Limesweg gevonden. De fysieke kwaliteit van deze resten is slecht: het gaat slechts om een laag van 15 cm dik over een breedte van 2 m. Verder zijn op de locaties van de proefsleuven geen vondsten aangetroffen.

### *Conclusie*

De resultaten geven geen aanleiding tot grootschalig vervolgonderzoek. Voor de landmark hebben deze bevindingen dan ook geen betekenis.

## **7. Geluid (Wgh)**

Het project is geen geluidsgevoelig object, veroorzaakt zelf geen geluid en heeft geen verkeersaantrekkende werking.

Het aspect geluidhinder behoeft dan ook niet nader te worden onderzocht.

## **8. Luchtkwaliteit**

Het aantal verkeersbewegingen neemt door het realiseren van dit project niet toe. De luchtkwaliteit zal dan ook niet verslechteren.

## **9. Water**

Door de realisering van dit kunstwerk zal het verharde oppervlak slechts in beperkte mate toenemen. Het project zal echter geen consequenties hebben voor het waterbeheer in het gebied.

## **10. Externe veiligheid**

Het project betreft geen (beperkt) kwetsbaar object, noch is het zelf een risicobron. Het aspect externe veiligheid behoeft dan ook niet nader te worden onderzocht.

## **11. Bodem**

Met betrekking tot de bodemkwaliteit is in het kader van de grondoverdracht een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek betreffen de volgende: Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de privaatrechtelijke vastlegging van de nulsituatie van de bodem bij uitgifte. Het is niet uit te sluiten dat in het kader van een bouw aanvraag aanvullende eisen aan de bodemsituatie worden gesteld door het bevoegde gezag. Derhalve is het aan te bevelen dat bij voorgenomen grondverzet zoals de aanleg van een fundering vooraf nog beperkt bodemonderzoek te verrichten in het beoogde werkgebied, waarbij ook eventuele afvoer en hergebruik van grond kan worden onderzocht.

In het kader van de bouw en aanleg van OTA-terrein is de bodem reeds nader onderzocht. Het aspect bodem vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het kunstwerk.

## **12. Molenbiotoop**

Het project valt niet binnen een molenbiotoop.

### **13. Flora en fauna**

Ten behoeve van de bouw van het OTA terrein is reeds onderzoek verricht naar de aanwezige flora en fauna in het gebied (zie bijlage). Ten behoeve van onderhavig project zijn de volgende resultaten van belang: Uit dit onderzoek is gebleken dat de voorgenomen ontwikkelingen geen belemmering vormen voor de gunstige staat van instandhouding van de op het terrein voorkomende vogelsoorten, vleermuizen en andere zoogdieren, amfibieën en vissoorten, mits aan de zorgplicht wordt voldaan. Met hierna genoemde voorzorgsmaatregelen wordt aan deze plicht voldaan. Wel maakt het plangebied onderdeel uit van de Provinciale ecologische hoofdstructuur waarvoor een compensatieverplichting geldt. Deze compensatie wordt echter in een apart plan behandeld.

#### *Voorzorgsmaatregelen*

De voorzorgsmaatregelen die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de voorkomende soorten, betreffen de volgende:

#### Vogelsoorten

De werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (15 maart t/m 15 juli) te geschieden. Gebleken is dat jaarlijks vogelnesten in het gebied aanwezig zijn. Buiten het broedseizoen hebben de werkzaamheden geen negatief effect op de vogels.

#### Zoogdieren

De voortplantingsperiode van de aanwezige zoogdieren begint rond half maart en loopt door tot augustus. Door zoveel mogelijk in de richting van de nabij gelegen ecologische verbindingzone te werken kan worden bewerkstelligd dat de vluchtende dieren in de desbetreffende zone kunnen geraken. Hoe dan ook kunnen de soorten naar verblijfplaatsen in de omgeving van het plangebied uitwijken.

#### Amfibieën

Ook voor de aanwezige amfibieën geldt dat zoveel mogelijk richting de Elfenbaan te werken zodat de amfibieën naar potentiële verblijfplaatsen aldaar kunnen uitwijken. De periode voor de uit te voeren werkzaamheden dient half augustus t/m oktober te geschieden zodat de dieren niet in hun trektijd, voortplantingstijd of winterslaap worden gestoord.

#### Vissen

Ten aanzien van vissen (en amfibieën) zijn door de werkzaamheden negatieve effecten te verwachten. In het kader van de bouw en aanleg van het OTA terrein zijn maatregelen getroffen om de vissen en amfibieën weg te vangen en nabij het plangebied uit te zetten.

De Flora- en faunawet staat niet in de weg aan de uitvoering van het bouwplan.

### **14. Verkeer en parkeren**

Voor het project behoeven geen parkeerplaatsen te worden aangelegd. Voorts zal ten behoeve van het project geen verandering op de bestaande infrastructuur plaatsvinden. Ook zal het aantal verkeersbewegingen vanwege dit project niet toenemen.

### **15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Door de koppeling van de landmark aan de N11 krijgt het OTA - terrein, mogelijk het aanliggende bedrijventerrein van Alphen aan den Rijn en misschien zelfs Alphen aan den Rijn zelf, een sterk herkenbare verankering op regionaal en nationaal schaalniveau. Aangezien de landmark voor wat betreft maat en schaal aansluit bij het OTA-terrein worden er geen bezwaren verwacht.

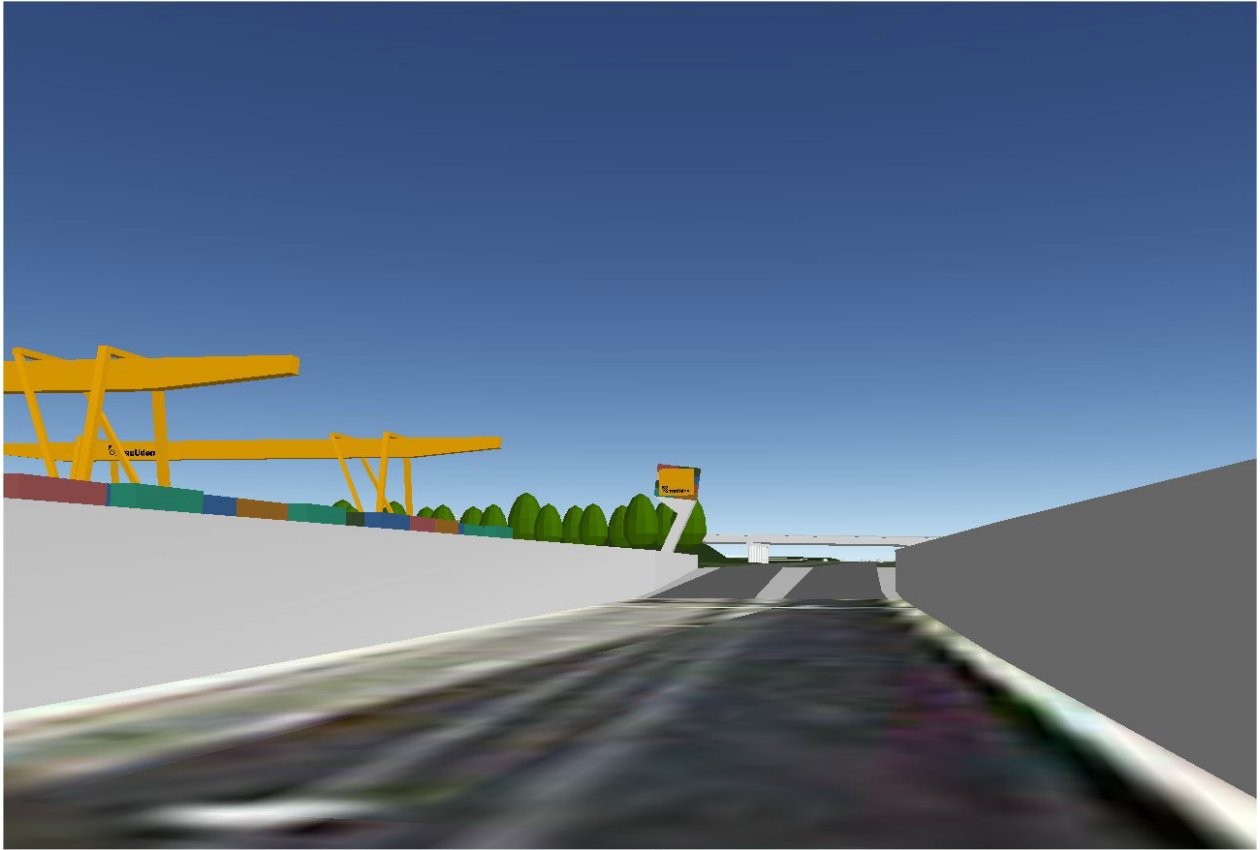
## **16. Economische uitvoerbaarheid**

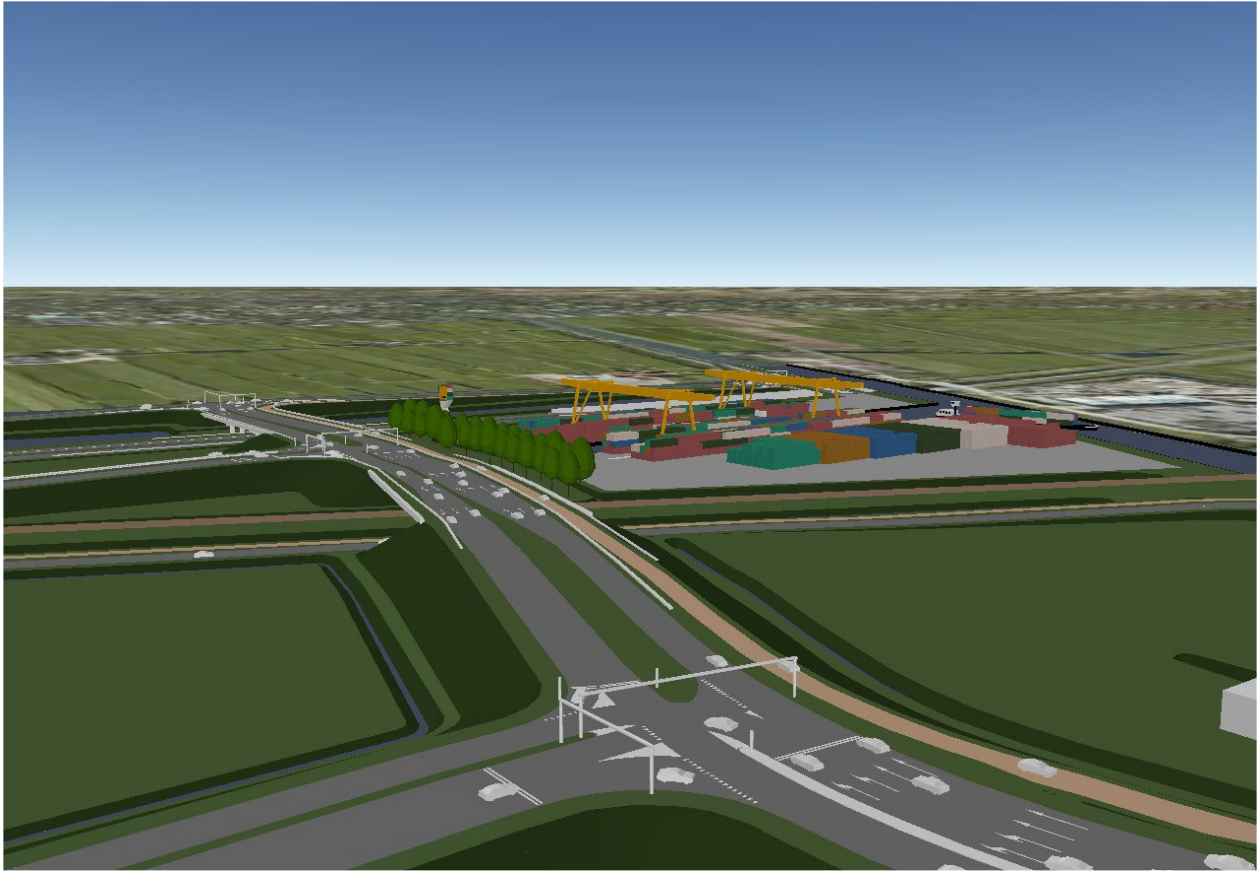
Het object wordt in eigen beheer uitgevoerd op eigen terrein. Het wordt dan ook economisch uitvoerbaar geacht.

### ***Afzonderlijke Bijlagen***

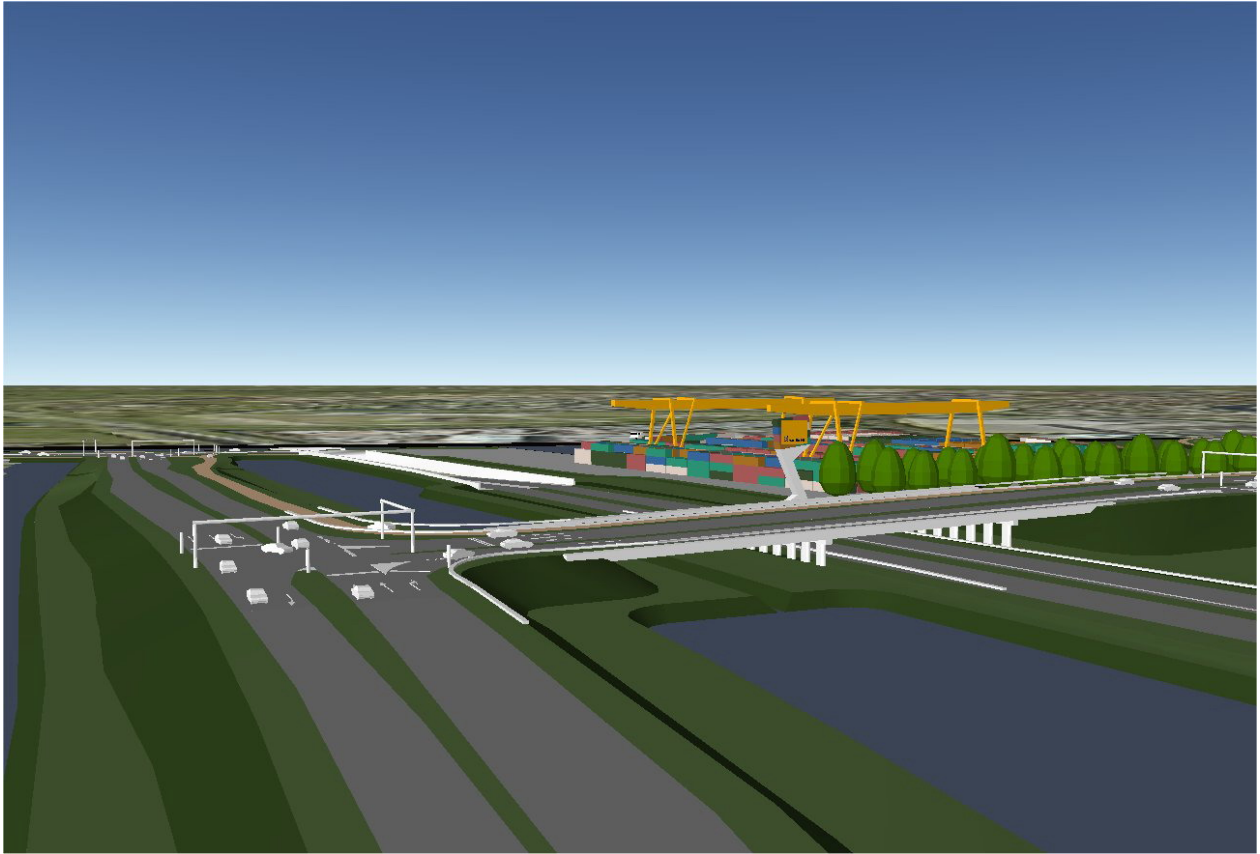
1. Landschappelijke inpassingsvisie, Oranjewoud 197.878 R01 d.d. 10-04-2009;
2. Tekening 195-110 positionering landmark OTA d.d. 20-05-2009;
3. briefrapport archeologisch onderzoek, AAC AR-OTA-07/mh/19-07-07/01 d.d. 19-07-2007;
4. Onderzoek flora en fauna, Oranjewoud 169786 R01 d.d. 26-07-2007.

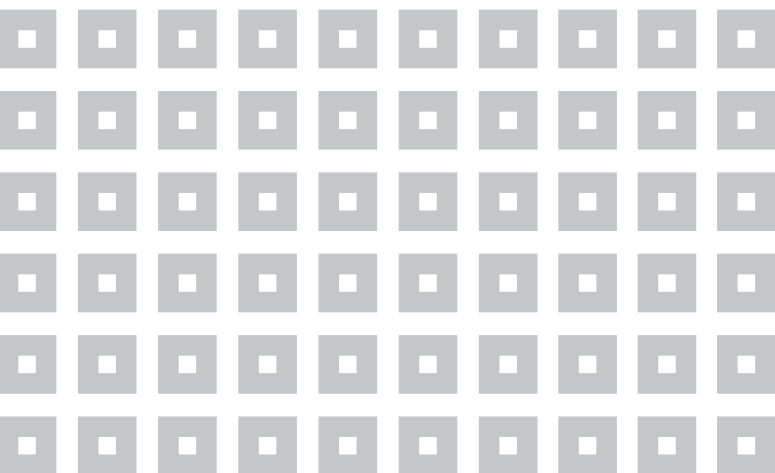
***Bijlage***





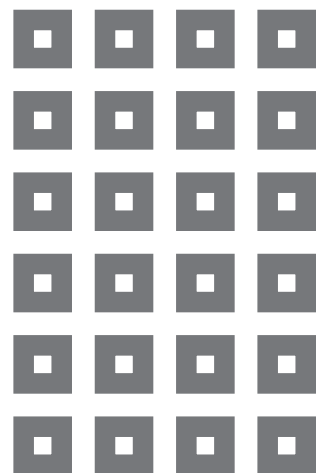






## KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap  
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: [kuiper@kuiper.nl](mailto:kuiper@kuiper.nl)

[www.kuiper.nl](http://www.kuiper.nl)

Van Nelle Ontwerpfabriek

Schiegebouw

Van Nelleweg 6060

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69