

## **BIJLAGE**

### **ACHTERGRONDDOCUMENT VOOR DE ASPECTEN**

1. Cultuurhistorie
2. Landschap
3. Stedenbouw
4. Ruimtelijke ontwikkeling

# 1 Cultuurhistorisch aspect

## 1.1 Beleidskader

### Kadernota Cultuurhistorie Gemeente Doesburg

In de Kadernota Cultuurhistorie gemeente Doesburg is het gemeentelijke cultuurhistorisch beleid verwoord. Doel van de Kadernota is om de cultuurhistorische kwaliteiten van Doesburg te behouden en verder te ontwikkelen. In de gemeente zijn de afgelopen jaren al veel cultuurhistorische waarden gerestaureerd. Daarnaast zijn in bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurvisies de cultuurhistorische waarden een belangrijk uitgangspunt geweest.

Op basis van een analyse van de bestaande sterkten en zwakten wil de gemeente een selectie maken van gebieden of elementen die moeite waard zijn om te beschermen.

Relevant voor het plangebied zijn de volgende uitgangspunten:

- Behoud en versterking van het contrast tussen binnenstad en buitengebied met de vesting als markering;
- Er dient minimaal ingegrepen te worden in historisch waardevolle objecten en structuren;
- Ruimtelijke ingrepen moeten worden onderbouwd met bouwhistorisch, landschappelijk en archeologisch onderzoek;
- Bij sloop hecht de gemeente aan goede bouwhistorische documentatie.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied zelf kent nauwelijks cultuurhistorische waarden. Een enkel gebouw dateert nog uit de beginjaren van het complex, zoals de zgn. Blikvanger. Dit gebouw, ooit onderdeel van de blikfabriek van Thomassen & Drijver, heeft nog enige architectonische betekenis en verwijst naar haar industrieel verleden. Een zekere waarde ontleent het gebouw ook aan haar positie; vanuit de binnenstad komend vormt het gebouw de eerste aanblik op de bedrijventoneel aan de Verhuellweg. Het heeft daarmee de betekenis van een landmark.

Door allerlei reclame-uitingen, kleurstelling en de verschillende aan- en bijgebouwen staat de cultuurhistorische waarde van het industrieel erfgoed onder druk.

Het handhaven van het gebouw zonder een omvattend pakket van herstelmaatregelen, rehabilitatieplan en/of hergebruik is, gezien de huidige toestand dan ook weinig zinvol. Hoewel behoud en inpassing in een nieuwe situatie, zowel ruimtelijk als ook functioneel, zorgvuldig zijn overwogen, bleek dit een te grote belemmering voor de meest gewenste ontwikkeling.



*De 'Blikvanger' vormt a.h.w. de aankondiging van het bedrijventerrein Verhuellweg*

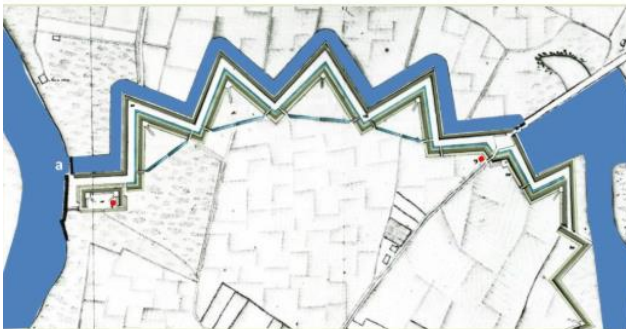
### 1.3 Hoge Linie

De Hoge en Lage Linie werden in opdracht van koning Willem III ontworpen en gebouwd door militair en vestingbouwer Menno van Coehoorn. Van Coehoorn zag de potentie om een verdedigingslinie aan te leggen tussen de Oude IJssel en de IJssel, in een net wat lager gelegen gebied ten oosten van de stad. In 1701 werd begonnen met de aanleg van de door Van Coehoorn ontworpen werken volgens het getenailleerde\*) stelsel. Als eerste werd de Hoge Linie, in het oosten, aangelegd, bestaande uit 5 of 6 lunetten. Daarna volgde de Lage Linie in het zuiden, langs de Oude IJssel, bestaande uit 3 lunetten. Het verschil tussen de Hoge en Lage Linie is de hoogte van de aarden wallen. Vóór de Lage Linie, aan de zuidzijde, ligt de Oude IJssel met bijbehorend moerasland. Dit gebied is moeilijk begaanbaar, waardoor vanaf deze kant slechts een lage wal nodig was voor de verdediging van de stad. Voor de Hoge Linie ligt goed begaanbaar land, waardoor de wallen hoger en complexer moesten zijn.

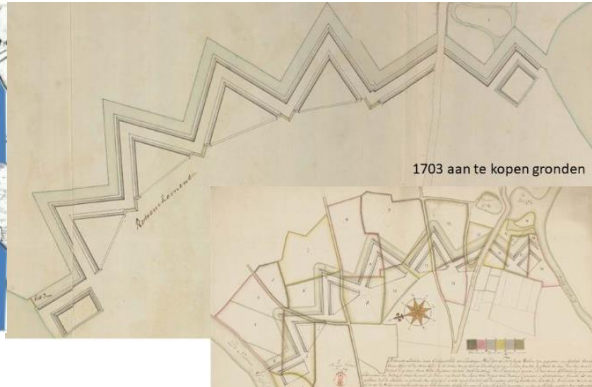
De Hoge Linie bestaat naast wallen, droge grachten, doorgangen, batterijen en hagen uit hellingbanen, open schootsvelden en een zogenaamd terreplein (het vlakke terrein tussen de Linies en de stad). In het verleden zijn op de Hoge Linie ook schietbanen aangelegd; lange, open verbindingen dwars door de grondwallen. Die schietbanen bestonden onder andere uit waarnemingsposten en kogelvangsters. Ook deze later toegevoegde schietbanen zijn een onmiskenbaar onderdeel van de geschiedenis van de Doesburgse vesting. Door de afsluiting voor het publiek is in de loop van de tijd ook een prachtig natuurgebied ontstaan.

De Hoge en Lage Linie waren kort na de Tweede Wereldoorlog één van de eerste verdedigingswerken rond steden die de status van Rijksmonument kregen. Bovendien vormen beide Linies nu een integraal onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht Doesburg. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt hebben geen nadelig effect op de cultuurhistorische waarden van de Hoge Linie.

*\*) Menno van Coehoorn introduceerde het Nieuw Nederlands Stelsel in de Nederlandse vestingbouw. Het Nieuw Nederlands Stelsel kende zowel gebastioneerde als getenailleerde modellen en introduceerde ook het zuiver getenailleerde stelsel. In het zuiver getenailleerde stelsel zijn de bastions als het ware aan elkaar gelegd met min of meer haakse hoeken (doorlopende zigzaglijn). Van Coehoorn ontwierp op dit principe onder meer de nieuwe verdedigingswerken van Doesburg, aangelegd tussen 1701 en 1727. Deze werken werden op enige afstand van de historische stad geplaatst, vanwege de verbeterde aanvalstechnieken.*



De Hoge Linie; reconstructietekening.....



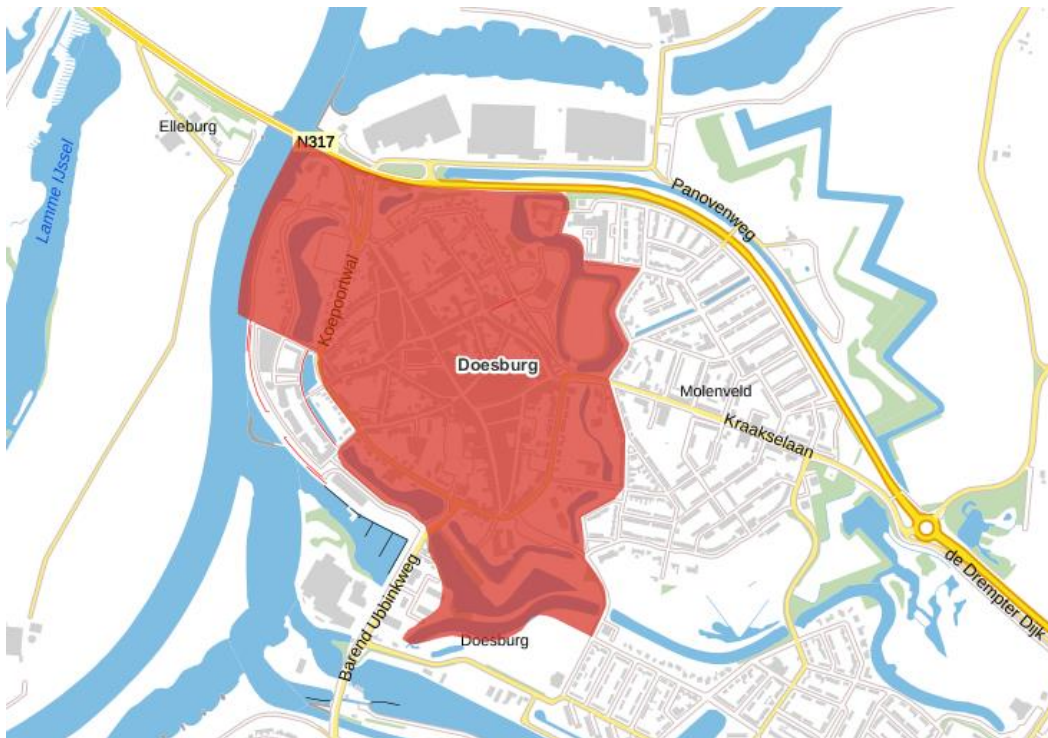
..... en het 16<sup>e</sup> eeuwse origineel

### 1.4 Beschermd Stadsgezicht Doesburg

Op 22 augustus 1974 werd de binnenstad van Doesburg formeel aangewezen tot Beschermd Gezicht. De gezichtsbescherming richt zich op de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden en wil het toekomstig functioneren daarvan veiligstellen.

Het aangewezen gebied beslaat een oppervlakte van ca. 68 ha. en wordt aan de noordzijde begrensd

door het weglichaam van de N317. Het plangebied rond de Verhuellweg valt dan ook buiten het beschermde gebied.



*Begrenzing Beschermd Stadsgezicht (Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed)*

### 1.5 Fraterwaard

De Fraterwaard maakt deel uit van het landgoed Hof te Dieren dat in totaal ca. 1000 ha. groot is en uit verschillende landschapstypen bestaat. Het landgoed is opgebouwd rond een centraal element aan de Middachterallee, bestaande uit een landhuis en een landschapstuin met vijverpartijen, uitgevoerd in de Engelse landschapsstijl. De landgoedkarakteristiek van de Fraterwaard uit zich vooral nog in de karakteristieke expressie van de pachtboerderijen met hun specifieke beschildering en kleurstelling. De openheid en het bijzondere bodemreliëf zijn van grote waarde.

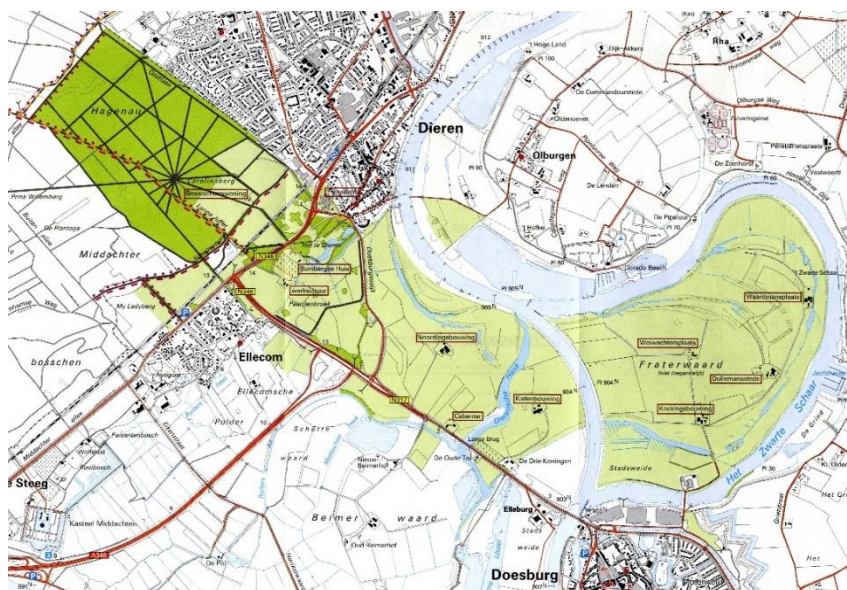
Overheden en de eigenaar van Landgoed Hof te Dieren dragen zorg voor behoud en versterking van deze waarden. Zo is onlangs de zomerkade langs het Zwarte Schaar tegenover het bedrijventerrein Verhuellweg ingeplant met een enkele rij populieren. Deze coulisse verzacht het visuele effect van de bedrijfsbebouwing.

Het bestemmingsplan vormt geen directe aantasting van de genoemde waarden. Om de coulissewerking van de populieren op de zomerkade nog te versterken zal de oever aan de zijde van de bedrijven worden ingeplant met schietwilg.



*Pachtboerderij Fraterwaard (Bron: onbekend)*





Domeinen van Landgoed Hof te Dieren

## 2 Landschappelijk aspect

### 2.1 Beleidskader

#### Omgevingsvisie Gelderland

Vanuit de omgevingsverordening en omgevingsvisie zijn de Groene ontwikkelingszone en Natura 2000-gebieden van belang.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Gelders natuurnetwerk. Het plangebied maakt wel gedeeltelijk onderdeel uit van de Groene ontwikkelingszone, Natura 2000-gebied en rustgebieden voor winterganzen.

Voor de Groene ontwikkelzone, die ook is aangewezen als rustgebied voor winterganzen, is vooral een conserverend beleid van kracht, gericht op het behoud van openheid. Er dient sprake te zijn van een goede landschappelijke inpassing.



#### Ruimtelijke structuurvisie Doesburg 2030

De gemeente Doesburg heeft in mei 2016 de *Ruimtelijke structuurvisie Doesburg 2030* [27] vastgesteld. Uit deze structuurvisie blijkt dat de ruimtelijke hoofdstructuren voor Doesburg zijn uitgekristalliseerd. Hierin zullen tot 2030 geen grote veranderingen meer optreden. Wel is sprake van mogelijkheden voor verbeteringen en verduurzaming. In de structuurvisie zijn 10 locaties aangewezen die als 'trendsetter' dienen waaronder de vestinggordel.

Het plangebied is niet specifiek als een dergelijke locatie aangewezen. Wel is het landelijk gebied als locatie aangewezen. In de Fraterwaard ligt het accent op agrarische functies en natuur.

## 2.2 Ruimtelijke karakteristiek

Het plangebied ligt op de overgang van stad en landschap, waarbij het Zwarte Schaar, een afgedamde meander van de IJssel, de grens van het bedrijfsgebied vormt. Aan de noordzijde van het Zwarte Schaar ligt de Fraterwaard, een typische, bij het rivierenlandschap behorende kronkelwaard. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de monumentale vestingzone van de Hoge Linie.



*Scherpe overgang stad-land*

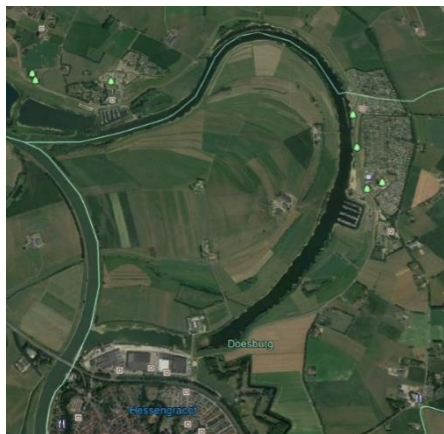
### Fraterwaard

Het landschap ten noorden van het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg is van bijzondere betekenis. Het Zwarte Schaar vormt, evenals De Hoge Linie een scherpe grens tussen stad en landschap, waardoor het ruimtelijk contrast maximaal is. De sterk verdichte stedelijke sfeer, met langs de Verhuellweg robuuste bedrijfsbebouwing, slaat hier om in een open landschapsbeeld met grote zichtlengten. Enkele verspreide boerderijen, ruimtelijk geaccentueerd door hun opgaande erfbeplanting, vormen als het ware eilanden in een zee van ruimte.

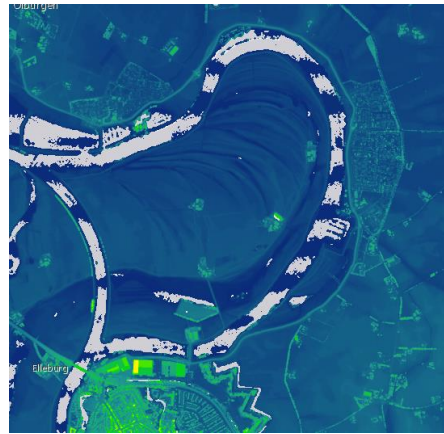
Het agrarisch grondgebruik in de Fraterwaard richt zich overwegend op weidebouw; begrazing en ruwvoerproductie. Bouwland komt slechts spaarzaam voor. Dit grondgebruik sluit goed aan bij het landbouwkundig beheer in een uiterwaardsituatie, waarbij de agrariër duidelijk oog heeft voor de belangen van natuur en landschap

Het maaiveld golft ritmisch mee in een patroon van ruggen en geulen, die zijn ontstaan door de periodieke verleggingen van de rivier. Dit eeuwenlange proces resulteerde in een aardkundig waardevolle kronkelwaard. De fossiele stroomgeulen, grotendeels verland, tekenen zich hier en daar af met ijle singels van wilgenbeplanting, riet of andere moerasvegetatie.

Het landschapsbeeld wordt bepaald door een grootschalige openheid. Zichtlengten van meer dan 3 kilometer bieden een weidse blik, een brede horizon en zicht op de beboste hellingen van de Veluwezoom. De ruimtebeleving wordt versterkt door de verspreide aanwezigheid van enkele boerderijterpen, waardoor sprake is van enig begrip van maat en schaal. In dit verder lege gebied heersen rust, stilte en ('s nachts) duisternis.



*Landschappelijk patroon Fraterwaard*



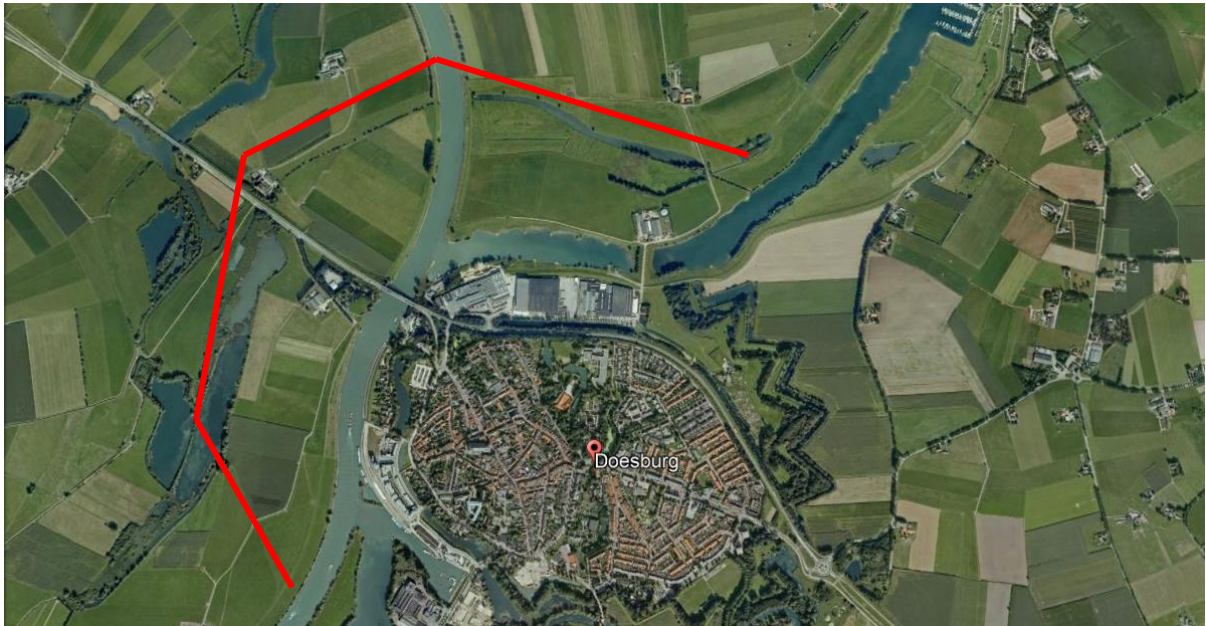
*Bodemreliëf volgens AHN*



### Stadsweide

De Stadsweide, een buitendijks stuk ommeland aan de overzijde van IJssel en Zwarte Schaar maakte ooit deel uit van het schootsveld rond de vesting Doesburg en heeft vanouds een open, onbebouwd karakter. Het gebied wijkt qua verkavelingspatroon af van haar omgeving, dat het oudere verkavelingspatroon van de kronkelwaard vertoont. Een voormalige stroomgeul heeft destijds de begrenzing van de Stadsweide bepaald.

De Stadsweide vormt binnen de Fraterwaard een zelfstandige landschappelijke eenheid, die naar analogie van de Hoge Linie, de binnenstad van Doesburg omgordt.



*Een voormalige stroomgeul brengt nog steeds de begrenzing van de Stadsweide in beeld.*

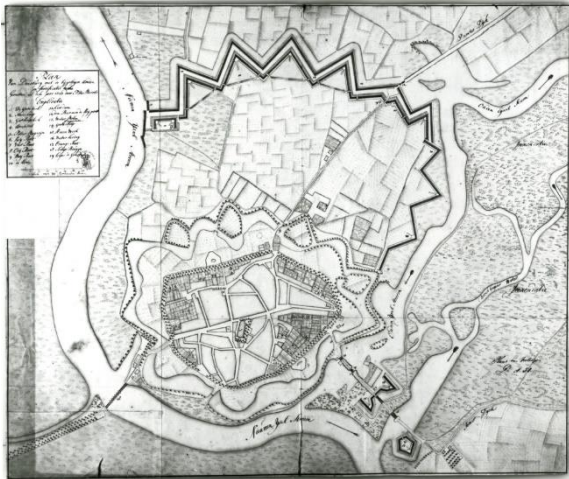
### Zwarte Schaar

Het Zwarte Schaar, relict van een vroegere stroomgeul, is onverbrekkelijk verbonden met de Fraterwaard en heeft als het ware een laatste gordel toegevoegd aan de kronkelwaard. Door de dam, die nu toegang geeft tot de Fraterwaard, is de relatie van een groot deel van het Zwarte Schaar met de IJssel wat verloren gegaan. Verder is het Zwarte Schaar plaatselijk dichtgeslibd, wat op zichzelf wel past bij een verlandende dode stroomgeul. De oevers zijn hier en daar versterkt met stortsteen, hetgeen gekunsteld overkomt. Ondanks de dam is de aanwezigheid van de rivier overal in het gebied voelbaar. Het water geeft een extra dimensie aan het landschap, o.m. door de dynamiek van hoog- en laagwater, de iconische IJsselbrug en het levendige beeld dat het scheepvaartverkeer biedt. Een belangrijke waarde van het Zwarte Schaar is bovendien, dat deze een duidelijke grens vormt, die de scherpe overgang tussen stad en land markeert.

De winterdijk langs het Zwarte Schaar vormt een markant lint dat, gezien vanuit het plangebied, het binnendijkse land nagenoeg visueel afschermt. Behalve dat de dijk zich als ruimtelijke begrenzing manifesteert, biedt deze ook mogelijkheden voor een bijzondere landschapsbeleving. Het is de drager van een belangrijke recreatieve route, die de passant vanaf een hogere positie zicht geeft op het landschap.

### Hoge Linie

Dit vestingstelsel, ooit bedoeld om de stad te verdedigen tegen aanvallen van buitenaf, biedt in haar huidige verschijningsvorm een indrukwekkend landschapselement met monumentaal karakter. Het stelsel vormt nog steeds een scherpe scheidslijn tussen de compacte stedelijkheid van Doesburg en de landelijkheid van het ommeland. Bovendien biedt het ook ruimte aan recreatief gebruik en natuurontwikkeling. De belevingswaarde voor de wandelaar schuilt hier, naast het cultuurhistorisch besef, vooral in de rust, de natuurlijkeheidsgraad en de ruimtebeleving, die met name verband houdt met het gave landschapsbeeld buiten de vesting. Nog altijd is het landschap in de nabijheid van de Hoge Linie, ooit het schootsveld, open en onbebouwd gebleven. Dat geldt zowel het binnendijkse gebied, als de buitendijks gelegen Fraterwaard. Los van de cultuurhistorische waarde is in ruimtelijke zin vooral het bodemreliëf en het zware boombestand van grote landschappelijke betekenis.



Historische topografie



Luchtfoto Hoge Linie (Bron: Aerophoto Marco van Middelkoop)

### 3 Stedenbouwkundig aspect

#### 3.1 Beleidskader

##### Nota Ruimtelijke Kwaliteit Doesburg 2017

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Doesburg 2017 heeft de gemeente de basis voor het gemeentelijke kwaliteitsbeleid voor de publieke ruimte bepaald. In de Nota zijn de ambities verwoord voor verschillende beleidsterreinen waaronder voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De Nota fungeert als toetsingskader voor adviezen van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Doesburg.

Voor het bedrijventerrein aan de Verhuellweg is als ambitie verwoord om de samenhang tussen bebouwing en inrichting te vergroten. Toekomstige plannen moeten vanuit een eenduidig streefbeeld voor architectuur en terreininrichting worden ontwikkeld.

Voorts wordt ingezet op robuuste groenstructuren rond het bedrijventerrein om het beeld van de bebouwing te filteren. Vanwege de visuele relatie met het buitengebied worden hoge kwaliteitseisen gesteld.

#### 3.2 Ontwikkelingsproces



Ooit behoorde het plangebied tot het open schootsveld rond de vesting Doesburg . Het voornamelijk agrarisch gebruikte gebied vertoont in 1930 nog slechts spaarzame bebouwing nabij de Schipbrug.





Vanaf 1930 vindt een eerste industriële ontwikkeling plaats; de vestiging van de Blikfabriek. Een opvallend element is het haventje met loswal. De positie in de scherpe binnenbocht van de IJssel is niet gunstig en zal onderhevig zijn geweest aan sterke verzanding.



In 1955 tijdens de Wederopbouw-periode wordt de Blikfabriek geleidelijk uitgebreid. Economische voorspoed en groeiende werkgelegenheid werpen dan hun schaduw vooruit.



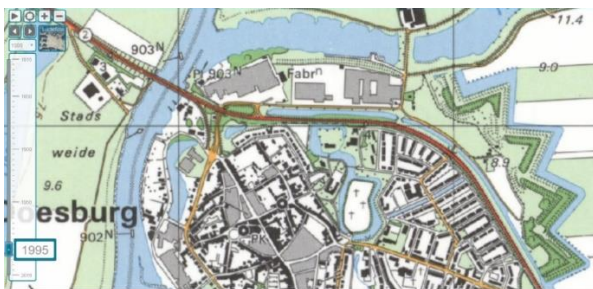
Rond 1960 is een nieuwe doorbraak voor de IJssel gerealiseerd. Een moderne stalen brug vervangt inmiddels de oude Schipbrug en maakt deel uit van de provinciale weg N317. De Blikfabriek is dan uitgebreid ten koste van de kleinschalige bebouwing aan het oude bruggenhoofd. De haven is verdwenen. De Verhuellweg en een dam in het Zwarte Schaar vormen een nieuwe ontsluiting naar de Fraterwaard. Tevens ontstaat een goede externe ontsluiting van de Blikfabriek.



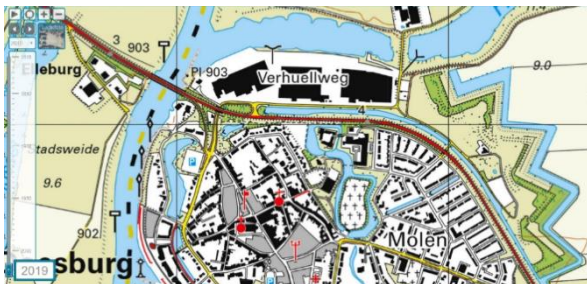
In 1970 is de Blikfabriek weer verder uitgebouwd en ook is in de uiterste oosthoek van het gebied sprake van een kleinschalige bedrijfsvestiging (Ubbink?).



Op de kaart van 1980 is in het oostelijk deel dan sprake van een omvangrijk bedrijfscomplex; Ubbink. Daarnaast heeft aan de overzijde van de dam in het Zwarte Schaar nieuwvestiging van een modern agrarisch bedrijf plaatsgevonden.



In 1995 heeft de Blikfabriek van Thomassen & Drijver de deuren gesloten en is de locatie overgenomen door het transportbedrijf Rotra, waarmee verdere uitbouw van het bedrijventerrein wordt gerealiseerd.



Het huidige beeld in 2020 toont een volledig benut bedrijventerrein Verhuellweg. Oostelijk ervan, in de open ruimte tussen Ubbink en de Hoge Linie zijn dan enkele nutsvoorzieningen aangelegd, evenals een toeristisch-recreatief fietspad dat de woonwijken verbindt met het rivierenlandschap.

### 3.3 Ruimtelijke karakteristiek

#### Het plangebied zelf

Het bebouwingspatroon wordt gevormd door een reeks robuuste bedrijfsgebouwen langs de Verhuellweg. De gebouwen zijn primair georiënteerd op de Verhuellweg, maar in zekere zin ook op het regionale verkeer op de N317. De begeleidende beplanting langs deze wegen en de tussengelegen singel met haar groene taluds en oeverzones scheppen een parkachtige sfeer. Door de afzijdige ligging t.o.v. de binnenstad van Doesburg en de parkachtige sfeer wordt de beleving van de grootschalige gebouwen sterk gedempt.

Aan de zijde van het Zwarte Schaar draagt de schaal van het open rivierenlandschap, de IJssel en de Fraterwaard eveneens bij aan de relativering van de bedrijfsgebouwen. Gebrek aan referentie maakt de bebouwing min of meer schaalloos en zo dus minder goed meetbaar. De blinde achtergevels in een overwegend grijze kleurstelling dragen nog extra bij aan het gedempte visuele effect. De grote zichtlengten leiden er overigens wel toe dat het bedrijventerrein Verhuellweg toch nog over grote afstand zichtbaar is.



Aan de westzijde heeft het bedrijventerrein een zekere relatie met de stad. Gezien vanuit de stad en komend vanonder het viaduct onder de N317, vormt de Blikvanger een eerste aankondiging van het bedrijventerrein Verhuellweg. De architectuur en schaal van het oorspronkelijke gebouw sluiten nog goed aan bij het stadsmilieu van Doesburg. Wel zijn allerlei wijzigingen aan het gebouw en tal van aan- en bijgebouwen verantwoordelijk voor een rommelig geheel.



*Schaal van de bebouwing gerelativeerd door omgevingseigenschappen*

### Interne opbouw



*De bestaande situatie aan de Verhuellweg*

Aan de westzijde van het terrein ligt het bebouwingscomplex rond de Blikvanger (Verhuellweg 3), met een overwegende bebouwingshoogte van 8 meter. Een enkel gebouwdeel is hoger, zoals een kantoor aan de voorzijde dat tot 12 meter reikt en een hal aan de oostzijde met een hoogte van 11 meter.

Achter de Blikvanger ligt de loswal met kraanbaan, waarover zich een mobiele kraan met een hoogte van 30 meter beweegt. De ruimte op de kraanbaan wordt benut voor de opslag van containers.

Oost van de Blikvanger ligt een gebouw (Verhuellweg 5) met bebouwingshoogten van 10, 14 en 18 meter. Het hoogste gebouwdeel ligt aan de westzijde en vormt het ABW (Automatic Bike Warehouse), een volledig geautomatiseerd opslagdepot voor fietsen. De voorzijde van het gebouw is grotendeels voorzien van loading dock's t.b.v. het laden en lossen van trailers. Het kantoor van Rotra dat ook een



deel van de voorgevel vormt is 8 meter hoog en legt door haar schaal en representatie een goede relatie met de openbare ruimte aan de Verhuellweg.

Aan de uiterste westzijde ligt het complex van Ubbink (Verhuellweg 9) dat is opgebouwd uit twee hallen van resp. 10 en 12 meter hoogte. Aan de voorzijde leggen ook hier twee gebouwdelen van 8 en 4 meter hoogte een goede relatie met de openbare ruimte.



*De loading dock's van Rotra met het hogere ABW (18 m.) op de achtergrond*



*Representatieve voorgevel van het kantoor van Rotra*



*Ook Ubbink manifesteert zich op een verzorgde wijze*

#### De context van het plangebied

De westelijke toegang tot Doesburg biedt (afhankelijk van het standpunt) wisselend en waardevol zicht op de belangrijkste ruimtelijke componenten. In de route naar de stad toe, is filmisch gezien het zicht achtereenvolgens gericht op het stadsilhouet met toren van de Martinikerk en IJsselfront. Vervolgens bepaalt het landschap rond Lamme IJssel en Dierense Hank het beeld, waarbij zware beplantingselementen het zicht op de stad ontnemen. Daarna komen vooral de bedrijvigheid aan de

Verhuellweg met loswal en kraan in beeld, en tenslotte de toerit naar het bruggenhoofd en de markante IJsselbrug zelf.

Doordat het zicht op de stad zelf al vrij snel buiten beeld raakt door hoog opgaande beplanting, wordt de blik sterk gefocust op de industriezone met dominante containerkraan. Historisch gezien een gepast beeld, waarbij riviergebonden bedrijvigheid op een logische plek, namelijk op de grens van stad en rivier is gevestigd. Toch zou de toegang tot Doesburg met een betere enscenering, waarbij ook van nabij enig zicht op de binnenstad mogelijk is, veel aantrekkelijker worden.



*Het is niet de binnenstad met zijn markante Martinikerk die het beeld van de westelijke entree bepaalt.....*



*.....maar de Fraterwaard, de Stadsweide en de bedrijven aan de Verhuellweg*

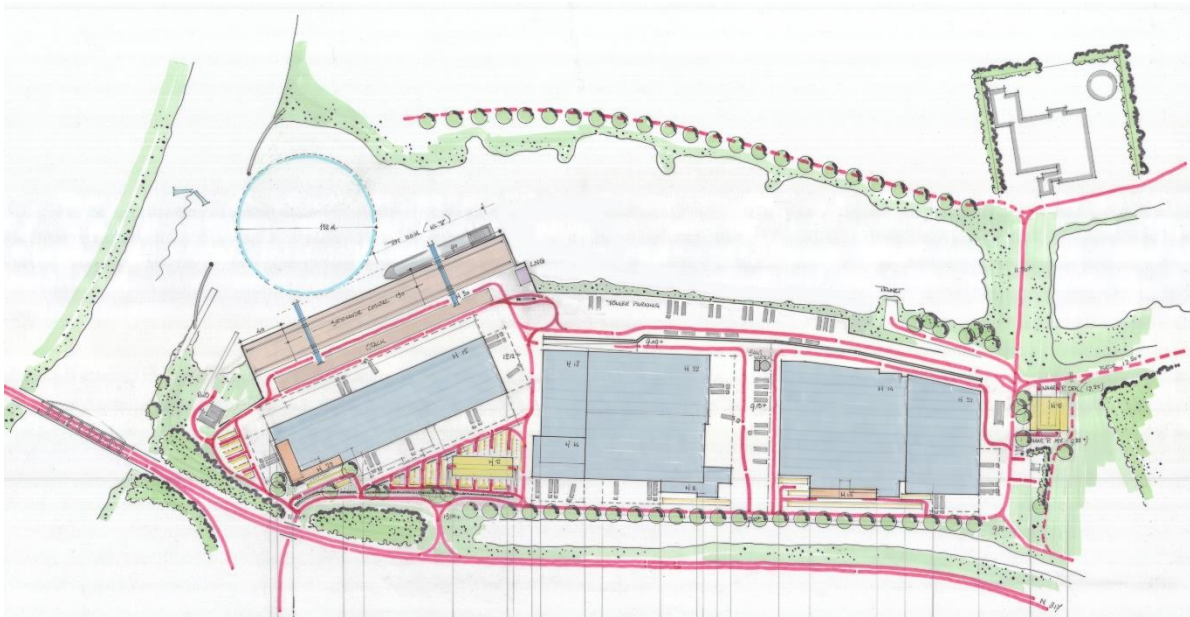
## 4 Ruimtelijke ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkelingen blijven (nagenoeg) beperkt tot binnen de begrenzing van het bestaande bedrijventerrein.

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande structuren, zowel bouwkundig als ook logistiek. De routing op het buitenterrein blijft grotendeels gehandhaafd.

De belangrijkste ontwikkelingen bestaan uit het opwaarderen van de containerterminal, de bouw van een cross-dock op de plaats van de te slopen Blikvanger en het optimaliseren van de bestaande bedrijfsgebouwen o.m. door het vergroten van de bebouwingshoogten.

Hierna worden de ontwikkelingen per onderdeel toegelicht. Bijgaand kaartbeeld geeft de beoogde eindsituatie weer.



*Het beoogde eindplan*

#### 4.1 Loswal / CTD

Om de capaciteit en efficiency van de containerterminal te vergroten wordt de loswal (130 meter lang) uitgebreid naar 260 meter door deze aan de oostzijde te verlengen met 83 meter en aan de westzijde met 47 meter. Zo ontstaan aanlegmogelijkheden voor meerdere schepen tegelijk. Inmiddels is de ontvangst van schepen in een grotere klasse (klasse V; lengte 110 meter) reeds mogelijk.

Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de huidige zwaaikom te vergroten naar een doorsnede van 132 meter, om de manoeuvreerruimte voor schepen tot 110 meter verder te faciliteren.

De verruiming van de loswal biedt, behalve ruimere aanlegmogelijkheden voor schepen, ook meer opslagruimte voor containers (stackruimte). Daarnaast zou te zijner tijd een tweede kraan kunnen worden geplaatst. Naast de loswal is binnen het vrachtwagencircuit nog een 10 meter brede zone als extra stackruimte beschikbaar. De containers zullen in de stackzone maximaal 4-laags worden gestapeld.

Het LNG-station dat in de huidige situatie aan de noordwestzijde van de kade gesitueerd is, zal ten behoeve van de externe veiligheid worden verplaatst naar de noordoostzijde van de kade op het nieuw aan te leggen deel. Dit LNG-station kan worden gebruikt door CTD en K&N en door derden. Voor de laad- en loskade zal een milieu-categorie van 4.2 in het kader van "Bedrijven en milieuzonering" worden opgenomen.

Overigens laten de ontwikkelingen rond de loswal van Rotra, de gebouwen en aanlegsteiger van Rijkswaterstaat ongemoeid, evenals de loswal van TENNET.

#### 4.2 Rotra / K&N

De bestaande bedrijfsbebouwing ten zuiden van de kade (Blikvanger en annexen) zal volledig worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De nieuwe bedrijfsbebouwing betreft een cross-dock in combinatie met algemene opslagruimte (warehouse). Als bebouwingshoogte wordt uitgegaan van 15 meter. Voor een cross-dock wordt milieu-categorie 3.2 aangehouden, zoals ook reeds in de huidige situatie geldt.

Aan de zuidwestzijde van deze nieuwe bedrijfsbebouwing zal een kantoorruimte (bvo 2.500 m<sup>2</sup>) worden gerealiseerd, op het cross-dock. Voor dit gebouwdeel wordt een maximum bouwhoogte van 22 meter aangehouden. Het betreft een hoogteaccent waar nu de Blikvanger is gesitueerd en is mede bedoeld om, komend vanuit de stad, als landmark te dienen. Hier komt de entree voor kantoormedewerkers, directie en bezoekers, waar met verzorgde groen- en parkeervoorzieningen (ca. 22 pp.) een representatieve omgeving wordt gerealiseerd.



Aangrenzend wordt de ruimte, gelegen voor de nieuwbouw, efficiënt ingericht als parkeerveld. Dit wordt bovendien deels overbouwd door een verhoogd parkeerdek voor ca. 44 auto's. Ook aan de westzijde van het cross-dock wordt een parkeervoorziening gerealiseerd, waarmee hier in totaal ca. 200 auto's kunnen worden geparkeerd. Eventueel wordt het verhoogde parkeerdek nog voorzien van een dak, dat mede gebruikt kan worden voor energieopwekking met zonnepanelen. Als bebouwingshoogte wordt hiervoor 5 meter aangehouden.

Overigens toont de kaart een mogelijke inrichting van de parkeerterreinen, mede om te toetsen of de vereiste capaciteit binnen de beschikbare ruimte kan worden gerealiseerd. Een definitief maaiveld-ontwerp zal te zijner tijd worden opgesteld.

Het gebouw ten oosten van de beoogde nieuwbouw blijft behouden. Een gedeelte van het gebouw (ca. 12.100 m<sup>2</sup>) zal worden opgehoogd naar 22 meter ten behoeve van opslag. De rest van de bebouwing behoudt de bouwhoogten van resp. 18 meter, 14 meter en 10 meter.

#### **4.3 Ubbink**

Aan de zuidzijde van het gebouw worden enkele aanpassingen gedaan ten behoeve van een nieuw kantoor van ca. 1500 m<sup>2</sup>. Het kantoor wordt voor het bestaande gebouw gerealiseerd en krijgt een bouwhoogte van ca. 11,50 m.

Voor het oostelijke deel van de hal (ca 5500 m<sup>2</sup>) wordt de bebouwingshoogte vergroot naar 11,50 meter ten behoeve van opslag. Het overige gedeelte van de hal behoudt de huidige hoogte van maximaal 12 meter.

#### **4.4 Algemene parkeervoorziening**

Het bestaande parkeerterrein aan de oostzijde van het gebied wordt geherstructureerd, waardoor de parkeercapaciteit toeneemt. Boven het te herinrichten parkeerterrein op maaiveld (ca. 40 pp.) wordt een extra parkeerdek gerealiseerd voor ca. 40 auto's. Hiermee komt het totaal op zo'n 80 parkeervakken.

Het maaiveldparkeren blijft, evenals in de huidige situatie, toegankelijk vanaf het bestaande wegje richting Fraterwaard. Het bovendeck, waarvan het niveau komt te liggen op ongeveer dezelfde hoogte als de kruin van de waterkering langs het Zwarte Schaar, wordt vanaf deze kade a niveau toegankelijk. Een verkeersmaatregel (fysiek + bebording) voorkomt vanaf deze toerit verder autoverkeer in noordoostelijke richting.

Eventueel kan het dek worden voorzien van een dak, dat gebruikt kan worden voor energieopwekking met zonnepanelen. Hiervoor zal een bebouwingshoogte van 5 meter worden aangehouden.

De bestaande nutsvoorzieningen in dit gebied blijven ongemoeid, maar het fietspad dient ter hoogte van de parkeervoorziening te worden verlegd.

#### **4.5 Stedenbouwkundig profiel**

In aanzicht geeft het stedenbouwkundig lengteprofiel een overheersende bebouwingshoogte tussen 14 en 16 meter. Een tweetal hogere volumes van 22 meter komen verspreid en enigszins ritmisch voor in het profiel. Het aan de westzijde gelegen kantoor vormt stedenbouwkundig ('hoeksteen') en architectonisch (visueel toegankelijke gevel) een accent. Een aantal lagere bebouwingselementen en de secties met loading dock's, met hoogten tussen 5 en 8 meter, vormen als het ware een plint in de totale wand. Door deze plint sluiten de hogere, vaak blinde gebouwdelen goed aan op de menselijke schaal in de openbare ruimte.

In bovenstaand profiel zijn de representatieve, nieuwe kantoren rood ingekleurd, waar de veelal blinde hallen, warehouses en technische ruimten in blauw zijn aangegeven. De gele elementen zijn de verhoogde parkeerdekken. Uiteraard torenen de beide kranen nog uit boven de reeks gebouwen, al zijn ze pas vanaf grotere afstand zichtbaar.

Van belang is nog om het kale profiel afgeschermd te weten door de beplantingen langs Verhuellweg en N317, waardoor het beeld nog wordt verzacht en de gehele reeks nog meer binding krijgt.

#### **4.6 Groene inpassingsmaatregelen**

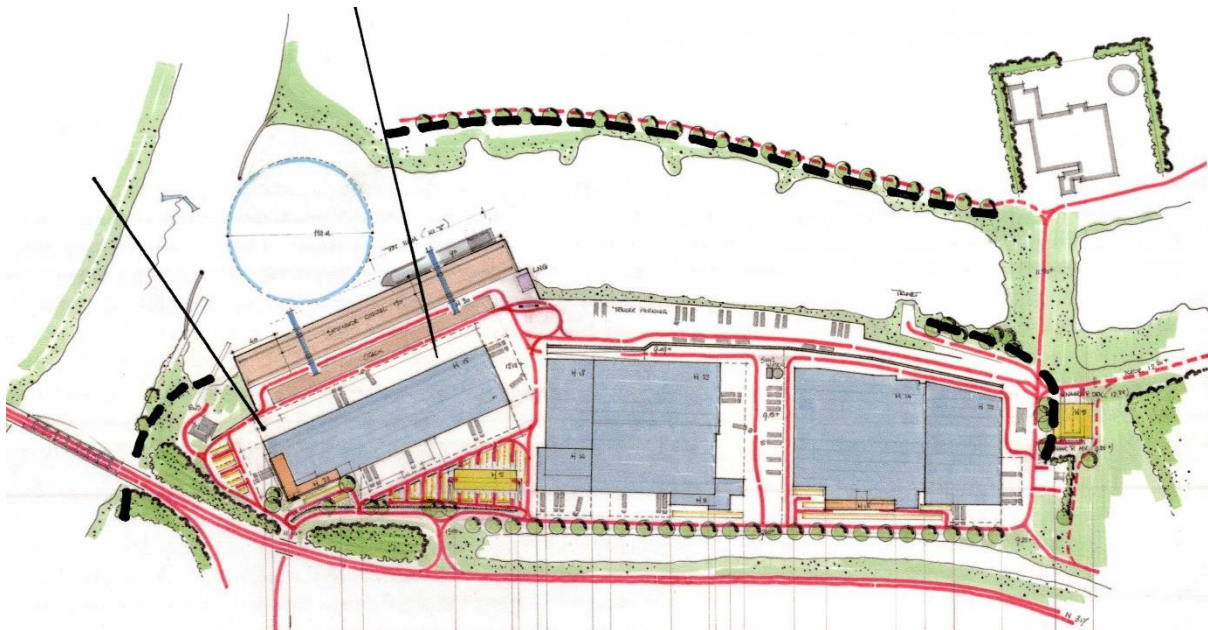
De beoogde ontwikkelingen worden geflankeerd door maatregelen die de ruimtelijke en/of de beeldkwaliteit bevorderen. Zo wordt zorg besteed aan de inrichting van de buitenruimte aan de zijde van de Verhuellweg. Hier dient de omgeving, naast het utilitaire karakter van de loading dock's vooral ook bij te dragen aan de representatieve sfeer rond de entreepartijen van kantoren, kantines en

dienstingangen. Dit wordt bereikt met verzorgde en overzichtelijke parkeervoorzieningen en voetpaden, ingebed in goed onderhouden groen. In aanvulling op de aanwezige laanbeplanting kunnen bepaalde plekken, zoals entreepartijen bijvoorbeeld met boomgroepen worden gemarkeerd.

Het grootschalige parkeerveld voor het nieuwe cross-dock wordt met hagen en een boombeplanting verzacht. De ruimte direct nabij het nieuwe kantoor van Rotra, die gezien vanonder het viaduct het 'visitekaartje' kan worden, krijgt met een groene inrichting een beeldbepalend karakter.

De populierenaanplant op de noordoever van het Zwarte Schaar vormt een visuele afscherming en beperkt de visuele uitstraling van de bedrijfsbebouwing op het landschap van de Fraterwaard. Een afschermende beplanting aan de oostzijde van het bedrijventerrein beperkt het uitstralings-effect op de omgeving van het Zwarte Schaar.

Door ook de beplanting aan de zijde van het bruggenhoofd te versterken tot een robuuste afscherming wordt het visuele effect op het landschap verder beperkt. Zo behoudt uitsluitend de loswal, die ook functioneel aan de rivier gebonden is, haar visuele relatie ermee.



*Beplantingscoulissen schermen de niet rivier-gerelateerde terreindelen effectief af*