Bijlage 1:

Landschappelijke analyse mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD

POSAD MAXWAN
strategy × design

Inhoudsopgave

	Context	4
1	Analyse	6
2	3D analyse	16
3	Conclusies	32
	3D Beelden	36

Context

DocksNLD ligt in de gemeente Montferland, aan de grens met Duitsland. Het huidige DocksNLD terrein ligt aan de Meilandsedijk (N816). Volgens 'Vraag en aanbod XXL-logistiek' is DocksNLD, op één kavel van 3,9 hectare na, uitgegeven (peildatum 1 mei 2020). Er zijn plannen voor uitbreiding van DocksNLD. Hiervoor zijn drie mogelijke ontwikkelrichtingen onderzocht in het hoofdrapport behorende bij deze bijlage: de oost-variant (kavel A+B), de noord-variant (kavel C) en de variant op Duits grondgebied (kavel D). Kavel D zien we als meest compacte uitbreiding. Ondanks de minder efficiënte, gebogen afbakening aan de zuidzijde verdient dit kavel de voorkeur boven de andere kavels. Voor benutting is de medewerking van Duitse autoriteiten nodig - de bereidheid om hier vaart achter te zetten lijkt gering.

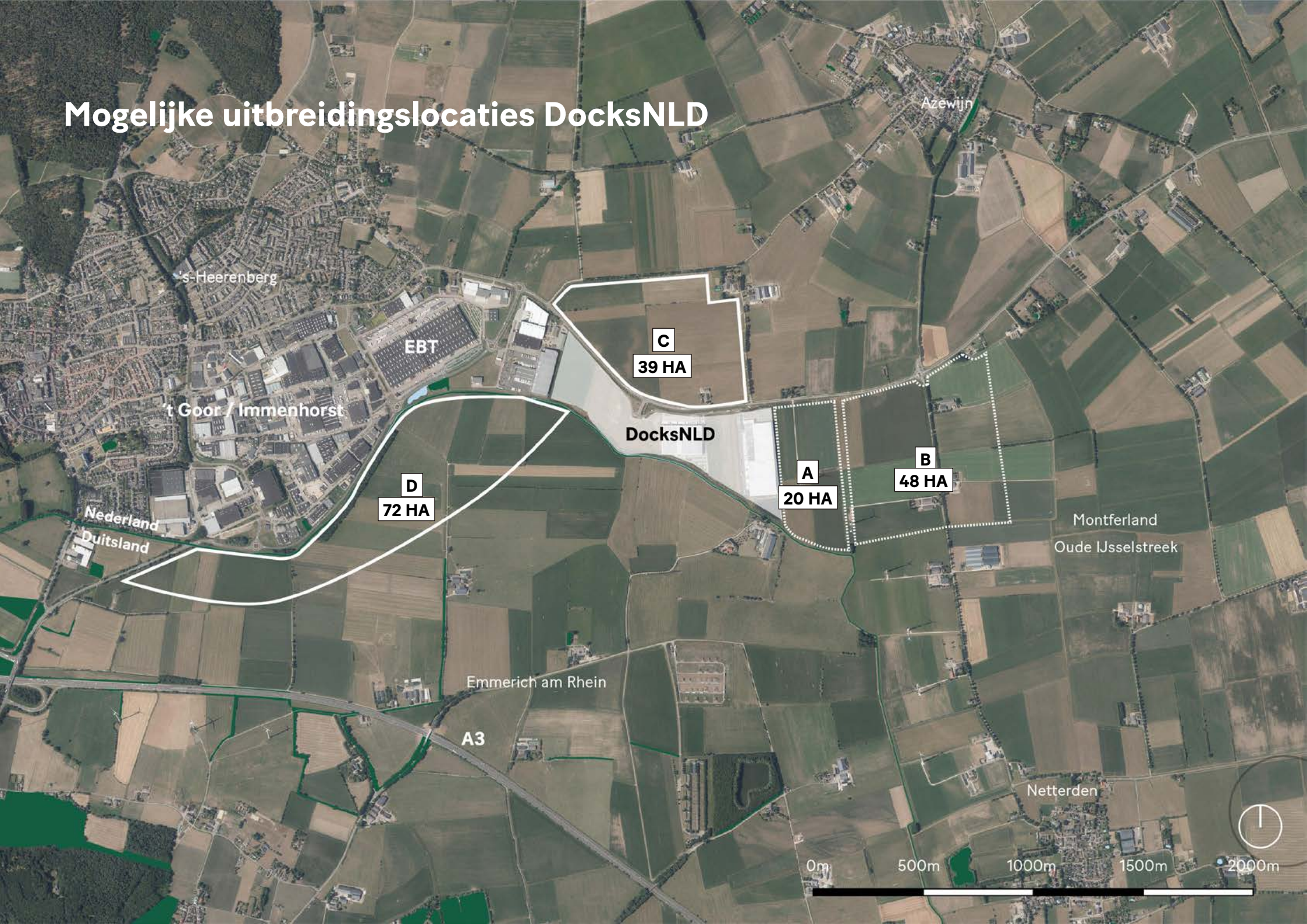
Met deze kennis zijn, in het licht van zorgvuldig ruimtelijk handelen, ook de noord-variant en de oost-variant in afweging genomen. Hierbij concluderen we dat met de ontwikkeling van kavels A en B een 'verlenging' van het bestaande DocksNLD ontstaat. Door de uitbreiding aan één zijde van de Meilandsedijk ontstaat een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark. De verstoring van het zicht over het omringende open landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km).

Kavel C komt in de analyse naar voren als meer compacte uitbreiding van DocksNLD en heeft daarom de voorkeur gekregen boven de ontwikkeling van kavels A en B.

Door Royal HaskoningDHV (aug '16) is een landschappelijke beoordeling gegeven over de benutting van de verschillende kavels. De achtergrond van de voorkeur is helder omschreven in een uitgebreide en zorgvuldige studie. In deze beoordeling wordt aangegeven dat benutting van kavels A, B of C de voor het landschap kenmerkende openheid aantast. RHDHV concludeert dat het moeilijk is een voorkeur aan te geven voor A+B óf C. Ze besluiten met een lichte voorkeur voor A+B op basis van de zichtbaarheid van de stuwwal. De advisering van RHDHV en onze advisering verschillen op dit punt.

Om tot een definitief oordeel te komen wordt in deze rapportage aanvullend analyse- en beeldmateriaal gepresenteerd om tot een definitief oordeel te komen. De gevolgen van uitbreiding van het bestaande areaal in twee richtingen, de oost-variant en de noord-variant, worden onderzocht. Eerst wordt een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het gebied gegeven van waaruit de landschappelijke karakteristieken worden geduid. Ook worden nieuwe ontwikkelingen rondom duurzame energie in beeld gebracht om te analyseren of deze een landschappelijke impact hebben die een relatie heeft met de ontwikkelingen van DocksNLD.Daarnaast is middels een 3D model van de actuele situatie een impactstudie gemaakt om de verschillende varianten te kunnen beoordelen. De beelden worden in een kleine versie naast elkaar gepresenteerd maar zijn aan het einde van het rapport ook in het groot zichtbaar gemaakt om zo goed de impact te kunnen beoordelen.

Mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD



01 Analyse

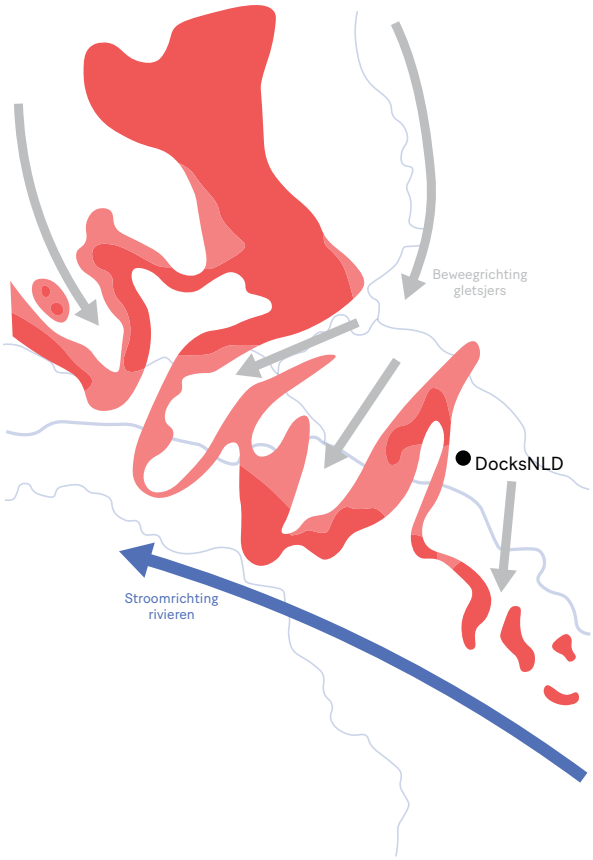
1.1 Natuurlijke ontstaansgeschiedenis

Om de impact op het landschap te kunnen begrijpen is het van belang om de ontstaansgeschiedenis en de historie van het landschap te doorgronden. Het huidige landschap rondom het onderzoeksgebied is in de loop der eeuwen in grote mate gevormd door natuurlijke processen. Een belangrijk moment in deze ontstaansgeschiedenis is de vorming van de stuwwallen, die nog steeds een belangrijk visueel ankerpunt in de omgeving vormen. De gelaagde stuwwalen van de Veluwe, het rijk van Nijmegen en het Monferland in het Gelderse landschap zijn in deze voorlaatste ijstijd door gletsjers opgestuwd.

In de laatste ijstijd rijkte het landijs minder ver dan in de voorlaatste ijstijd. De stuwwallen werden onder invloed van allerlei erosie- en afzettingsprocessen verder gevormd naar de vormen die meer lijken op hoe we ze nu kunnen waarnemen. De stuwwal van het Montferland werd gescheiden van de Stuwwal van Kleef en in de steeds groter wordende openingen tussen de stuwwallen ontstond ruimte voor de rivieren.

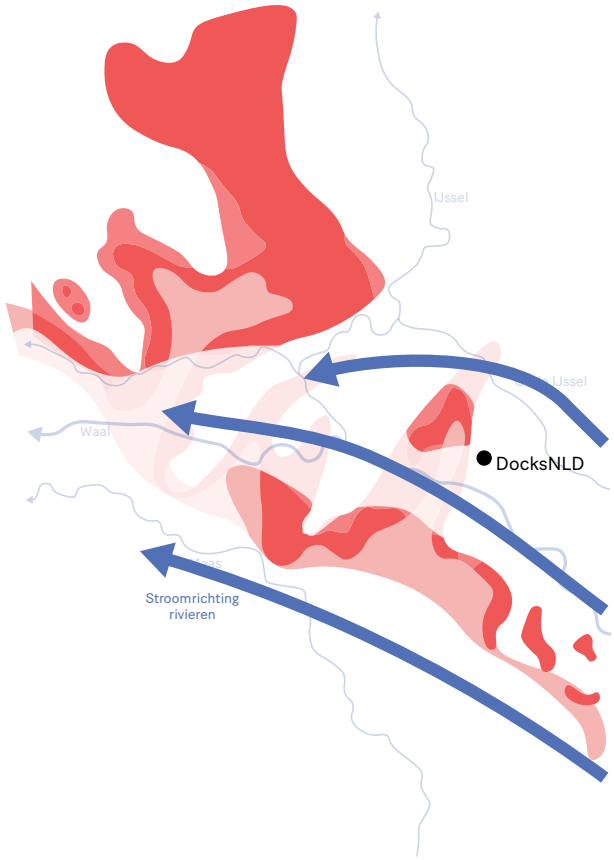
In de koudere periodes na de laatste ijstijd zijn uit de zanderige riviervlaktes op grote schaal rivierduinen opgestoven. Deze rivierduinen zorgen lokaal voor reliëf.

De vormingsprocessen onder invloed van gletsjers en rivieren hebben in grote mate geresulteerd in het huidige landschap. Het lokale, oorspronkelijke landschap is van groot belang geweest bij de locatiekeuze en het landgebruik van de mens. Relatieve hoogteligging en -verschillen zijn bepalen namelijk of en hoe een gebied geschikt is voor menselijke bewoning en ontwikkeling. De ontginningsgeschiedenis is dus in sterke mate gerelateerd aan de natuurlijke ontstaansgeschiedenis.



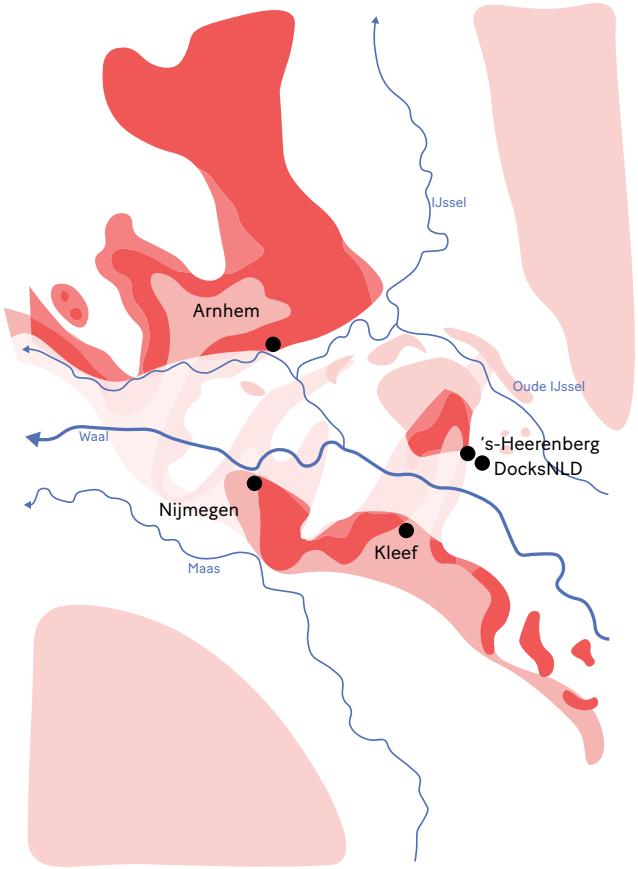
1. Voorlaatste ijstijd (Saaliën)
200.000 - 130.000 v.Chr.

Ontstaan stuwwallen door het opstuwen van grond als gevolg van het voortbewegen van de gletsjers



2. Laatste ijstijd (Saaliën)
110.000 - 10.000 v.Chr.

Ontstaan Rijndal en doorbraak Gelderse Poort onder invloed van de rivieren



3. Eindperiode vanaf laatste ijstijd en daarna
vanaf 10.000 v.Chr.

Vorming dekzanden en vestiging mens aan de randen van de stuwwallen

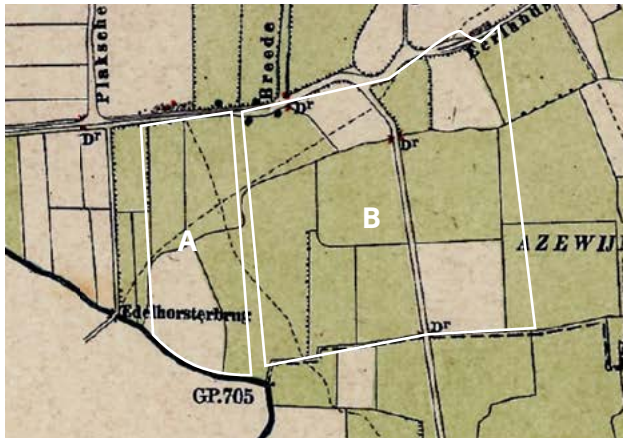
1.2 Historische ontwikkeling

Op de historische kaart op de volgende bladzijde zijn veel van de natuurlijke invloeden op het landschap nog zichtbaar. Ook is duidelijk waar te nemen hoe de mens het landschap in gebruik heeft genomen. De historische kaart laat goed het verschil in landgebruik en kavelgrootte zien dat bij de verschillende landschapstypen past. Daarbij zijn ook de kenmerkende stuwwal en de IJsselvallei duidelijk te herkennen. Deze twee landschappelijke eenheden bepalen in grote mate het karakter van het gebied. De verschillende landschapstypen die hieraan gekoppeld kunnen worden, zullen op de volgende pagina's kort worden toegelicht.

Wanneer de topografische kaart van 1880 wordt vergeleken met de meest recente luchtfoto's van het gebied, dan blijkt dat op beide mogelijke ontwikkellocaties nog elementen van de oorspronkelijke verkavelingsstrcutuur te herkennen zijn. Er zijn echter ook op beide locaties een groot aantal sporen uit het verleden verdwenen door ruilverkaveling.Op basis van deze gegevens is er geen voorkeur uit te spreken voor een van de ontwikkellocaties met betrekking tot het behoud van historische waarden.

Topografische kaart 1880

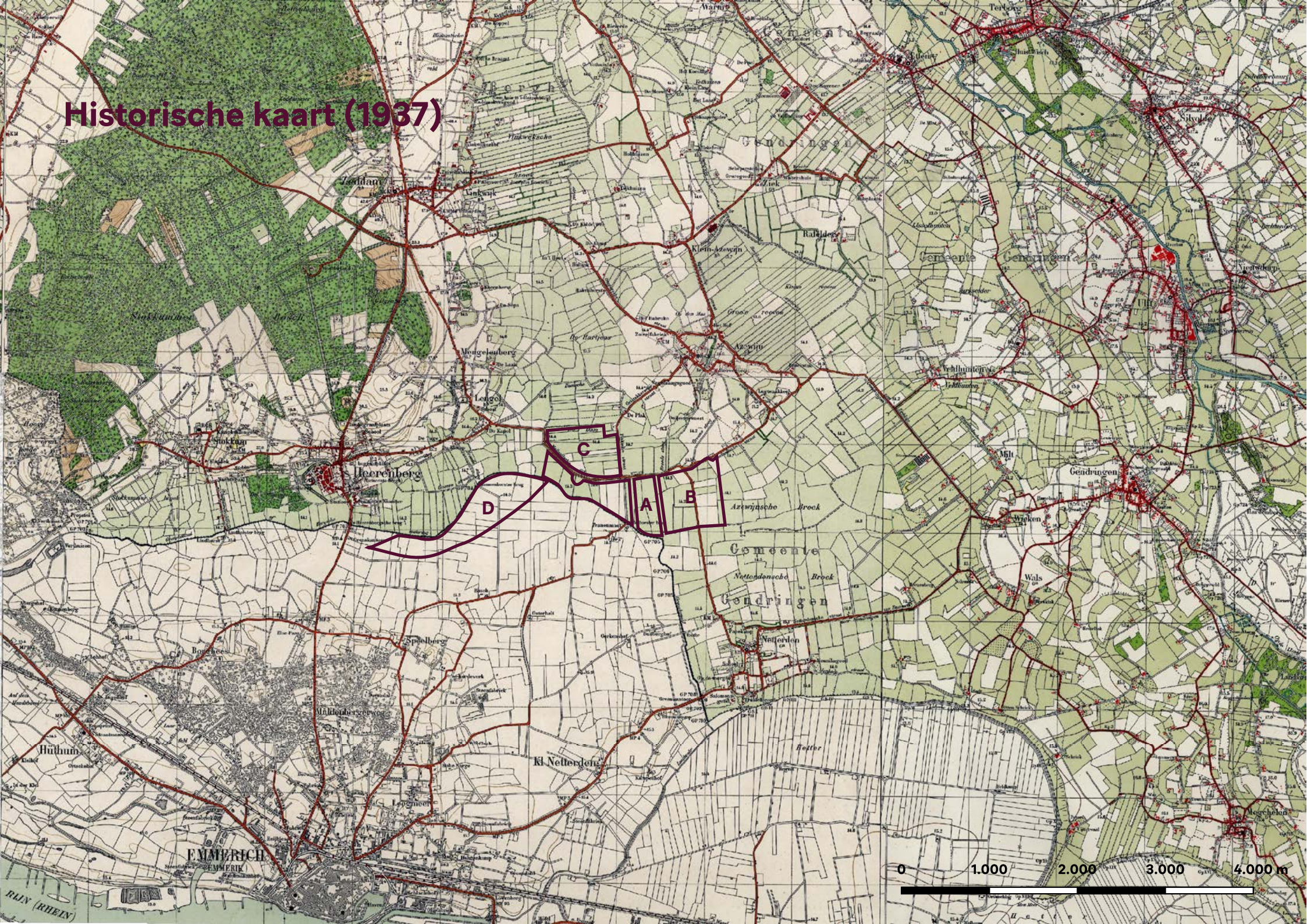
Luchtfoto 2019



Topografische kaart 1880

Luchtfoto 2019

Historische kaart (1937)



1.3 Landschapstypen

Het studiegebied kan op basis van de ontstaans- en ontginningsgeschiedenis grofweg in twee landschapseenheden opgesplitst worden Beide zijn onder te verdelen in verschillende landschapstypen.

Rivierweidelandschap

Boslandschap

De droge en schrale zandgronden boven op de stuwwal zijn minder geschikt als landbouwgrond en hebben zich ontwikkeld tot een boslandschap. De naaldbossen, ooit aangeplant voor de houtoogst, worden nu op veel plekken langzaam omgevormd tot loofbossen middels beheersmaatregelen. Hier krijgen inheemse boomsoorten zoals de eik en de beuk meer ruimte.

Esssenlandschap

In de voorlaatste ijstijd vond er een overgang plaats van de gevormde hoge stuwwalen naar nattere gronden. Aan de voet hiervan liggen de essen (in sommige delen van het land ook enken of engen genaamd). De essen zijn open akkercomplexen, hebben vaak geen beplanting en soms een bolle ligging. Aan de randen van de akkers zijn vaak houtwallen aangelegd ter bescherming tegen wild en oprukkende stuifzanden. Het wegenpatroon is een mix van traditioneel rechte en slingerende wegen. De bebouwing is geconcentreerd aan de rand van de akker. Rondom de stuwwal van het Montferland zijn de essen nog volop te vinden. Dorpen als Stokkum, 's-Heerenberg en Zeddam liggen tegen de voet van de stuwwal, dichtbij de akkercomplexen.

IJsselvallei

Rivierweidelandschap

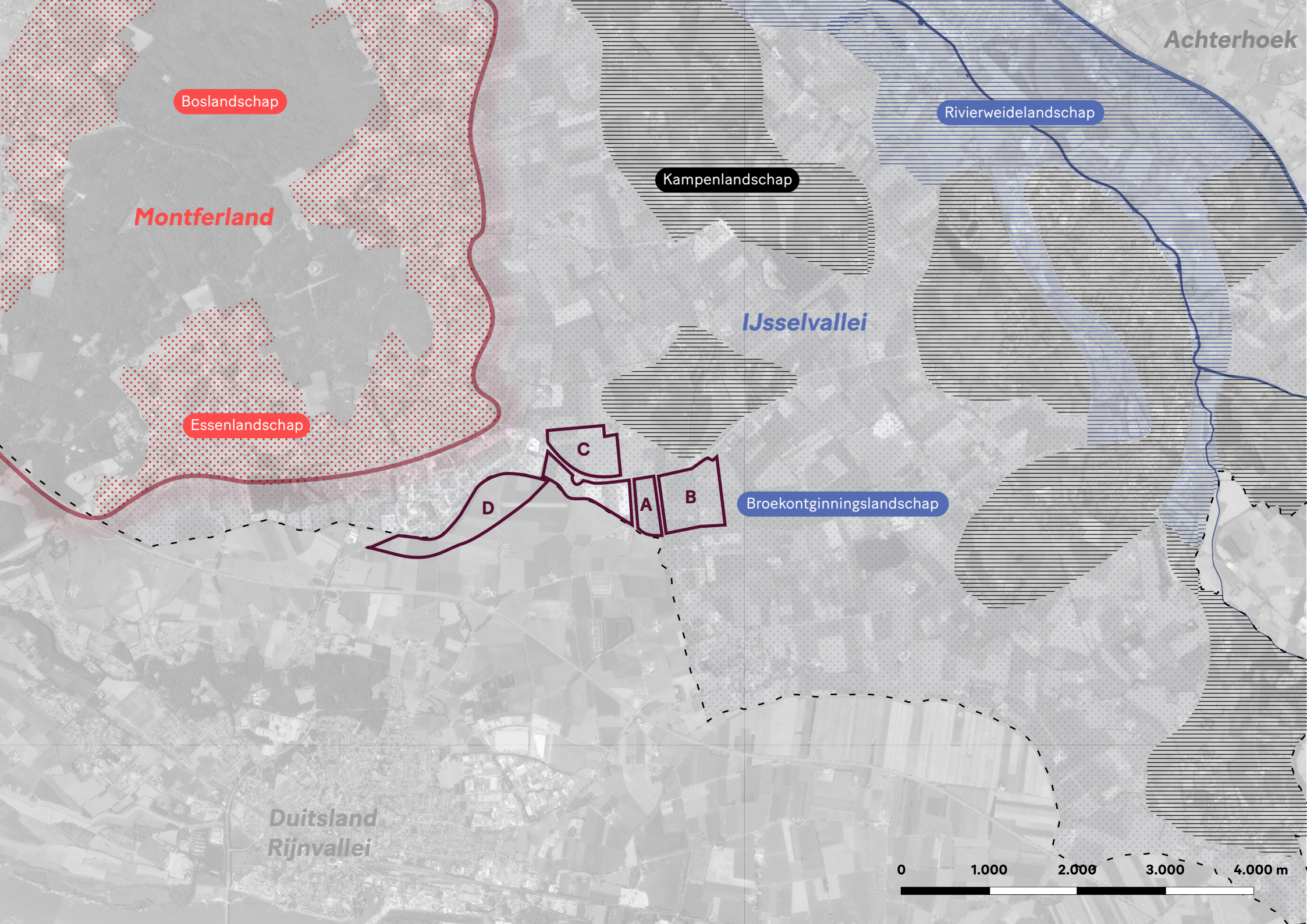
Langs de Oude IJssel komen gebieden voor die vergelijkbaar zijn met de uiterwaarden, alleen zijn ze vaak onbedijkt. Dit wordt ook wel het rivierweidenlandschap genoemd. Kenmerkend voor dit landschap is de grootschaligheid en het ontbreken van bebouwing. Bij de ontginning is meestal een blokverkaveling toegepast en de kavels zijn vervolgens als grasland in gebruik genomen. Beplanting bestaat veelal uit solitaire bomen, niet uit lijnbeplanting. De waterloop zorgt voor een slingerend patroon wat zich ook vertaald in het wegenpatroon.

Broekontginning

Het broeklandschap ligt in de lage zones van de IJsselvallei en was daarom voor de landbouw vaak minder geschikt. Door een verbeterde manier van afwatering, konden de gronden in de loop van de 19e eeuw ontgonnen worden en werden deze vervolgends ingezet als weides voor het vee. Het huidige broeklandschap wordt gekenmerkt door de grote mate van openheid; het is een landschap met weinig en ver verspreide bebouwing en beplanting. Alle te onderzoeken uitbreidingslocaties van DocksNL liggen in een gebied dat als broekontginning kan worden aangeduid.

Kampenlandschap

De langgerekte dekzandruggen in de lage delen van de IJsselvallei zijn in de laatste ijstijd ontstaan door opstuivend zand. Op deze hogere plekken in een overwegend lage en natte vallei is een kampenlandschap ontstaan: kleinschalige individuele akkers van boerenbedrijven met een gemengde bedrijfsvoering. Om de gewassen te beschermen tegen wildvraat en wind, worden ze omgeven met houtwallen en houtsingels. Wegen volgden de hogere delen in het landschap en hebben hierdoor vaak een bochtig verloop.


Achterhoek
Boslandschap
Rivierweidelandschap
Kampenlandschap
Montferland
IJsselvallei
Essenlandschap
C
D
A
B
Broekontginningslandschap
Duitsland
Rijnvallei
0
1.000
2.000
3.000
4.000 m

1.4 Energietransitie

De energietransitie gaat het landschap in Nederland op vele plaatsen veranderen. Ook in de gemeente Montferland en de buurgemeente Oude IJsselstreek wordt deze transitie vormgegeven. Mede door het traject van Regionale Energie Strategieën (RES) wordt op gemeentelijk en regionaal niveau nagedacht over locaties voor de opwek van hernieuwbare energie. Concreet wordt gezocht naar plekken voor nieuwe windturbines en zonnepanelen. Omdat de impact van deze ontwikkelingen op het landschap in sommige gevallen dermate groot is, worden de mogelijke ontwikkelingen hier in kaart gebracht. Daarna wordt de afweging gemaakt of dit van invloed is op de keuze voor uitbreidingsrichting van DocksNLD.

Windenergie
Het afwegingskader 'Ruimte voor duurzame energie' van de gemeente Montferland (apr '20) geeft aan waar en onder welke voorwaarden zonnepanelen en windturbines een plek kunnen krijgen in de gemeente. Voor windenergie is een ontwikkelgebied opengesteld waarbinnen initiatieven gerealiseerd kunnen worden. Zowel de oostelijke als de noordelijke ontwikkellocatie van DocksNLD valt binnen dit gebied.

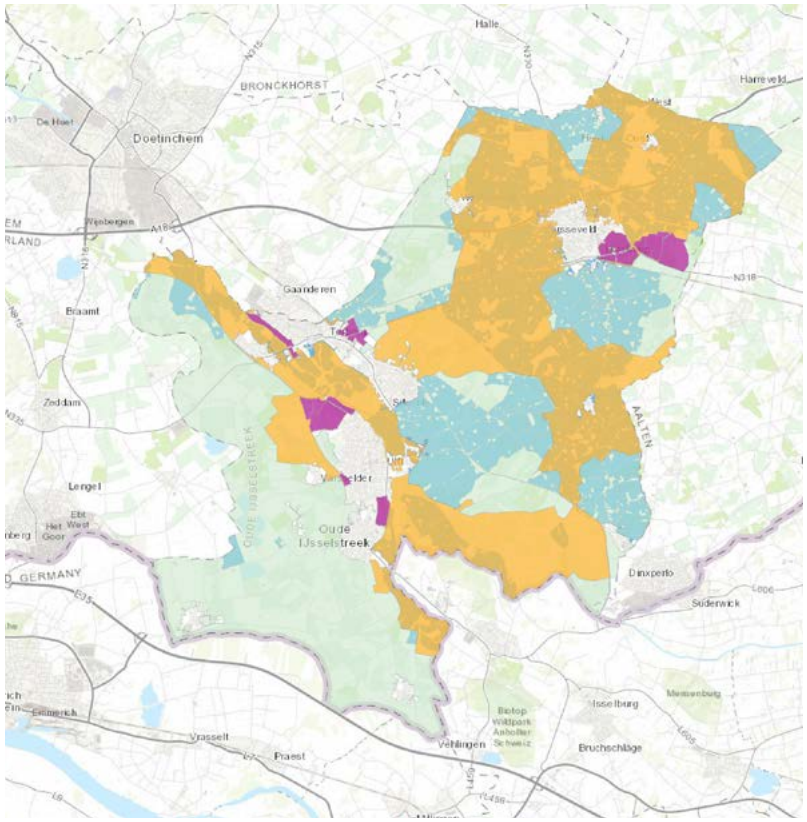
In de gemeente Oude IJsselstreek is in 2018 het windpark Den Tol onherroepelijk vergund. In het plan is ruimte gevonden voor negen windturbines op een afstand van ruim 1,7km van het bestaande DocksNLD terrein. De negen turbines, in twee lijnopstellingen, veranderen de aanblik van het landschap maar hebben een eigen schaal, maat en logica en relateren zich niet tot de bebouwing van DocksNLD. Ook hebben de windturbines slechts beperkt impact op de mate van openheid van het landschap.

Zonne-energie
Ook over de mogelijke locaties voor grootschalige zonnevelden >=2,5 ha doet het afwegingskader van de gemeente Montferland uitspraken. De gemeente werkt met een restrictieve 'zonneladder' waarbij ontwikkelingen van zonneparken in het buitengebied op de derde en laatste plaats staan. Daarnaast wordt een fasering gehanteerd op basis van de draagkracht van verschillende landschapstypen waarbij het broekontginningenlandschap rondom DocksNLD niet als productielandschap wordt aangemerkt. Hierdoor is de kans dat hier zonnevelden gerealiseerd worden beperkt.

De gemeente Oude IJsselstreek heeft het gebied grondgebied ten westen van DocksNLD aangemerkt als 'kansgebied' voor de opwek van duurzame energie. Initiatieven zijn hier onder bepaalde voorwaarden mogelijk. Voor zonnevelden geeft de gemeente twee keer een tranche van 30 ha vrij voor ontwikkeling. In 2019 is in totaal voor 36 hectares vergund waarvan één project (De Zonnewilg, 10 ha) in het gebied ten oosten van DocksNLD ligt, op ruim 2,5km. De openheid rondom DocksNLD wordt hiermee niet aangetast.

De huidige ontwikkelingen omtrent de opwek van hernieuwbare energie in de directe omgeving van DocksNLD geven in onze ogen geen aanleiding om een van de ontwikkellocaties boven de andere te prefereren.

Vergunde voorkeursvariant Windpark Den Tol (boven: plankaart; onder: visualisatie) (www.windparkdentol.nl)



Inpassingskaart duurzame energie gemeente Oude IJsselstreek (Okt '20)

ORANJE waardevol landschap – grootschalige opwek van duurzame energie is niet mogelijk, en kleinschalige opwek van duurzame energie is alleen onder zeer beperkte voorwaarde mogelijk.

GROEN kansgebied – grootschalige opwek van duurzame energie is onder bepaalde voorwaarden mogelijk.

BLAUW kansgebied met een waarde uit het bestemmingsplan buitengebied – er geldt hetzelfde als in het kansgebied alleen dient er bij de inpassing extra rekening te worden gehouden met de betreffende waarde(n) voor dat gebied, mits nog zichtbaar in het landschap. Voorkomende waarden zijn zandwegen, houtwal, reliëf, vegetatie en openheid

PAARS (toekomstige) bedrijventerreinen – mogelijkheden zijn bepaald door type en schaalgrootte van de toegepaste techniek.

02 3D analyse

2.1 Uitgangspunten

Het 3D model is gegenereerd op basis van de meest recente GIS-data uit de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) van het Kadaster (peildatum 6 okt '20). De data uit de BGT is tot op 20 centimeter nauwkeurig en bevat gegevens over de aanwezigheid van onder meer bomen, wegen en gebouwen. Voor een nauwkeurig model zijn de gegevens verkregen uit de BGT geverifieerd met gegevens van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). Daarnaast zijn middels een locatiebezoek de gegevens gecontroleerd en aangevuld met locatie-specifieke kenmerken die niet in de BGT zijn opgenomen.

Voor de mogelijke invulling van de onderzochte ontwikkellocaties zijn bouwvolumes met een hoogte van 14m en 20m gemodelleerd. Hiervoor is gekozen omdat logistieke hallen in de praktijk vaak niet hoger dan 14 meter mogen zijn vanwege de brandveiligheidseisen. Het bestemmingsplan biedt echter de mogelijkheid om tot 20m hoogte te bouwen.

De ontwikkelkavels zijn voor tweederde gevuld met bouwvolumes. Qua vorm is gekozen om zo dicht als mogelijk bij de volumes te blijven die in de rapportage van RHDHV zijn ingetekend om zo de vergelijkbaarheid te vergroten tussen beide rapporten te vergroten. De gehanteerde invulling is in de afbeelding op de volgende bladzijde zichtbaar.

De geplande nieuwe ontwikkelingen voor het bestaande DocksNLD terein zijn in het model in de 'huidige' situatie opgenomen. Er wordt namelijk met redelijke zekerheid verwacht dat deze binnen de komende twee jaar gebouwd zijn.

Afbeeldingen uit het 3D model worden met een virtuele camera met een 50mm lens gegenereerd. Dit is om vergroting of verkleining te voorkomen ten opzichte van de de echte situatie die wordt gezien met het menselijk oog.

De zichtbaarheid van de stuwwal vanaf de N816 wordt beoordeeld aan de hand van drie standpunten (1, 2 en 3). De standpunten zijn representatief voor het gehele beeld vanaf de N816. De stuwwal is op elk van de standpunten waarneembaar. De impact van de ontwikkelingen op het beeld vanaf de omgeving wordt beoordeeld vanuit vijf standpunten (4, 5, 6, 7 en 8). De beelden zijn ook in een grote versie aan het einde van deze bijlage toegevoegd.

Overzicht standpunten

2.2 Zichtbaarheid stuwwal vanaf de N816

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 1

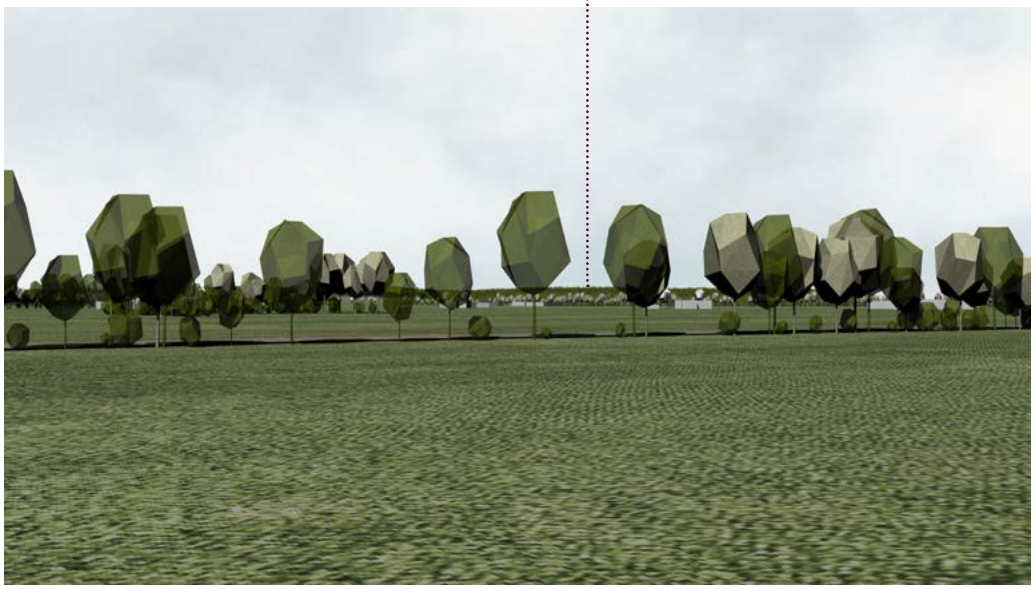
Vanuit standpunt 1 is de stuwwal goed te ervaren kijkend in noordwestelijke richting. Ontwikkelingen op kavel C doen geen afbreuk aan dit beeld. In meer westelijke richting blokkeren bestaande bebouwing en een bomengroep voor kavel C het zicht op de stuwwal. Het toevoegen van bebouwing op kavel C zal hier dus geen verdere impact hebben op de zichtbaarheid van de stuwwal.

Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

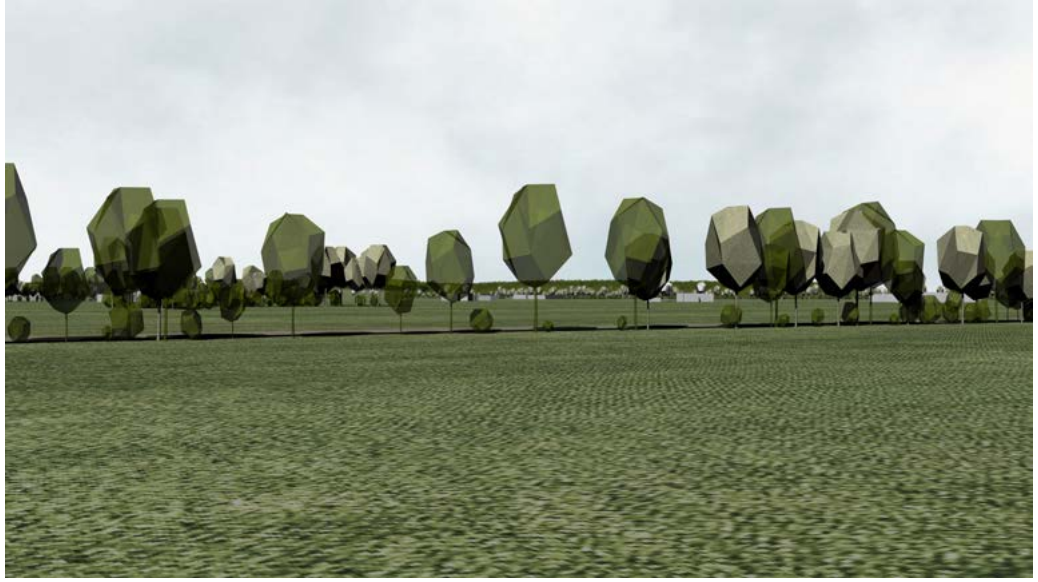
Zicht blokkerend element

Deels zicht blokkerend element

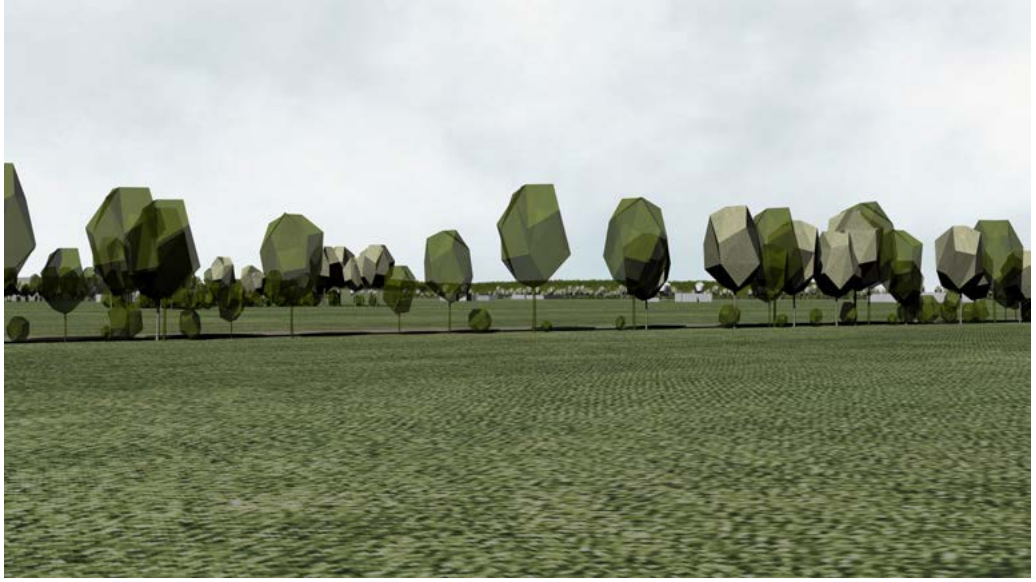
Stuwwal zichtbaar kijkend
in noordwestelijke richting



Huidige situatie



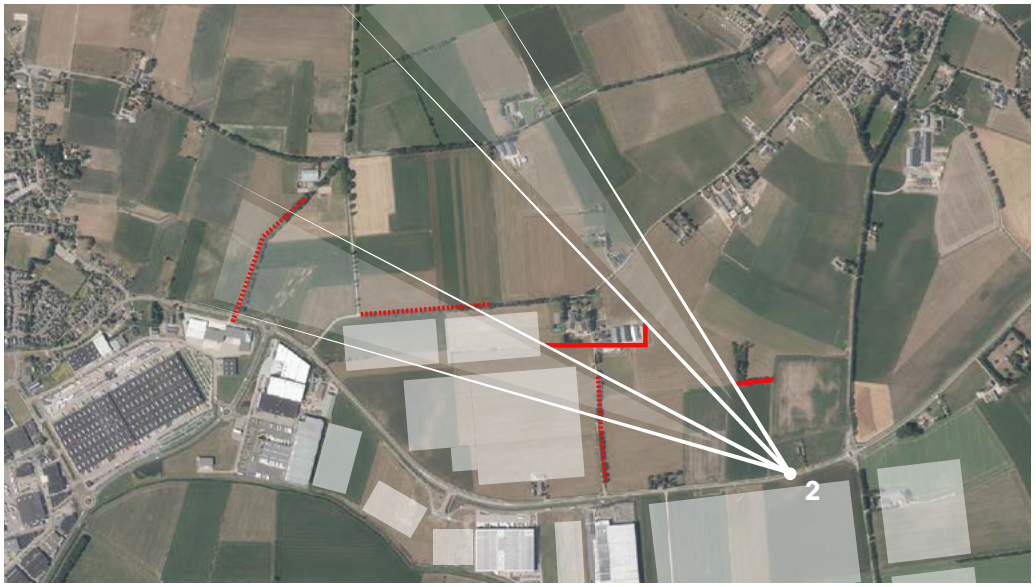
Ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 2

Vanuit standpunt 2 is de stuwwal in twee kijkrichtingen te zien. De beste ervaring is in de meest noordelijke kijkrichting. Ontwikkelingen op kavel C hebben geen invloed op dit beeld. In de meer westelijke kijkrichting wordt het zicht grotendeels weggenomen door de boerderij en verschillende bomenrijen. De -al zeer beperkte- zichtbaarheid van de stuwwal wordt door de ontwikkeling op kavel C weggenomen.



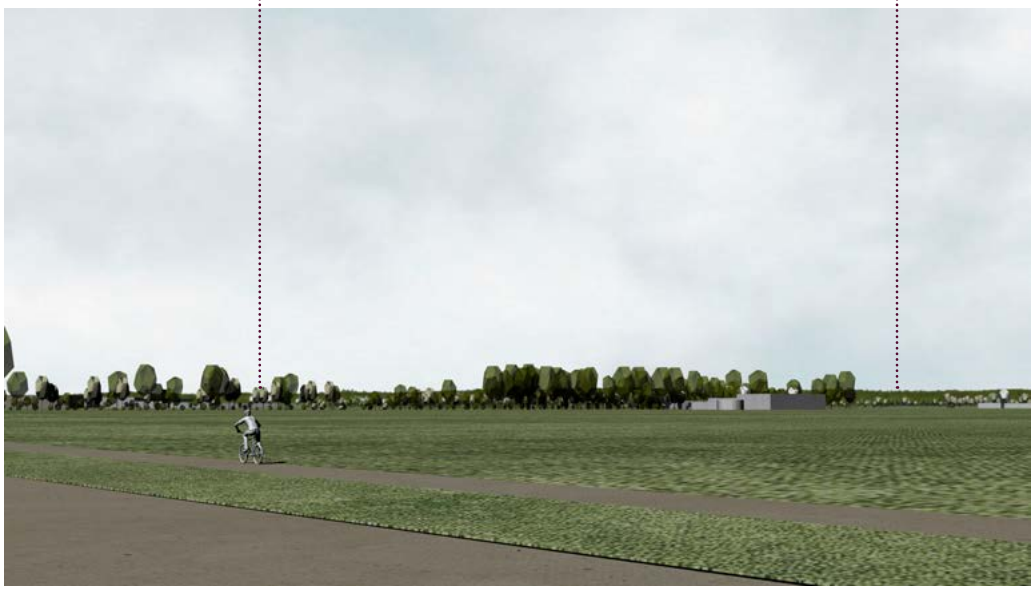
Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

Zicht blokkerend element

Deels zicht blokkerend element

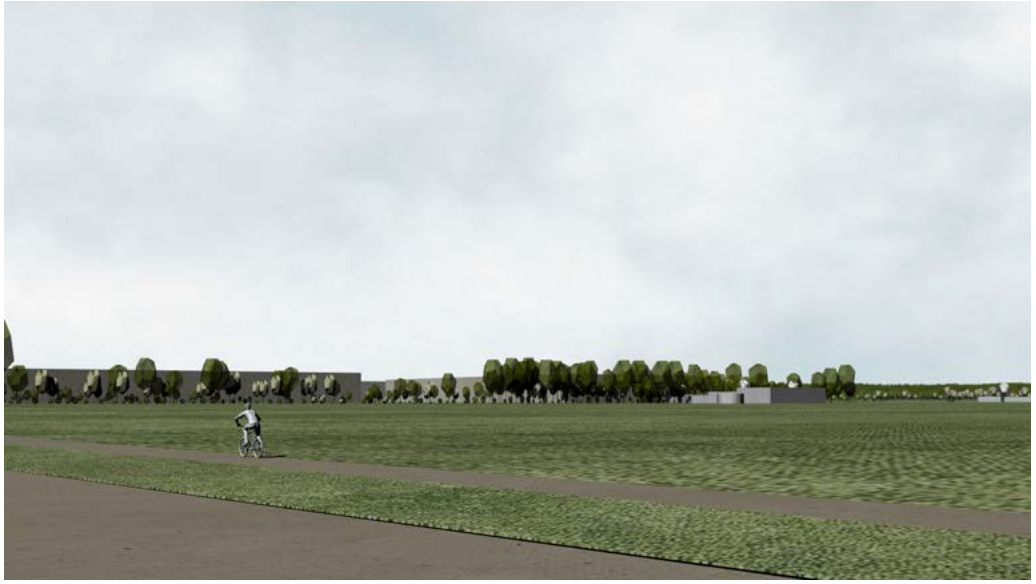
Zicht op de stuwwal grotendeels weggenomen door bomenrijen.

Stuwwal zichtbaar kijkend in noordwestelijke richting.



Huidige situatie

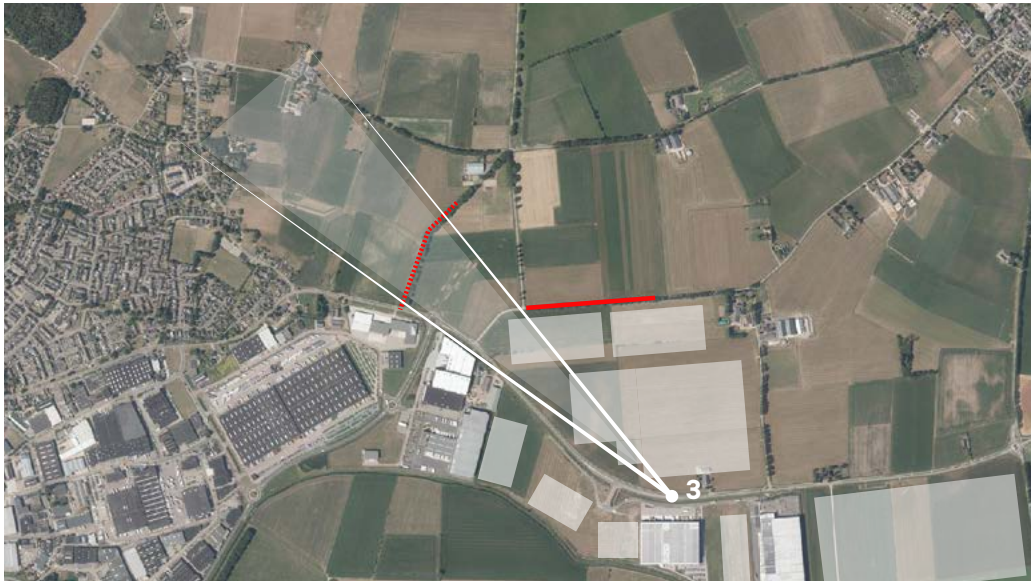
Ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Ontwikkeling kavel C 2(0m hoog)

Standpunt 3

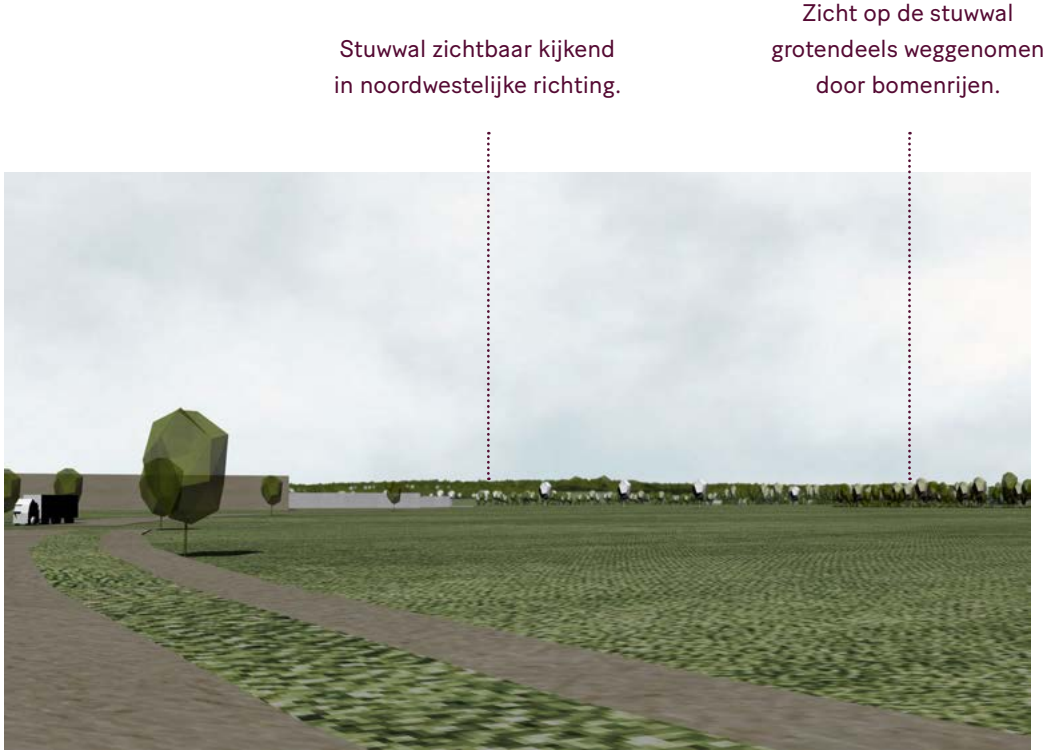
Vanuit standpunt 3 is de stuwwal voor een klein deel zichtbaar. De zichtbaarheid wordt voor een groot deel beperkt door bestaande bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C zullen dit zicht wegnemen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het zicht dat op de stuwwal vanuit standpunt 3 slechts korte tijd te zien is als vanuit oostelijke richting naar het westen wordt gereden.



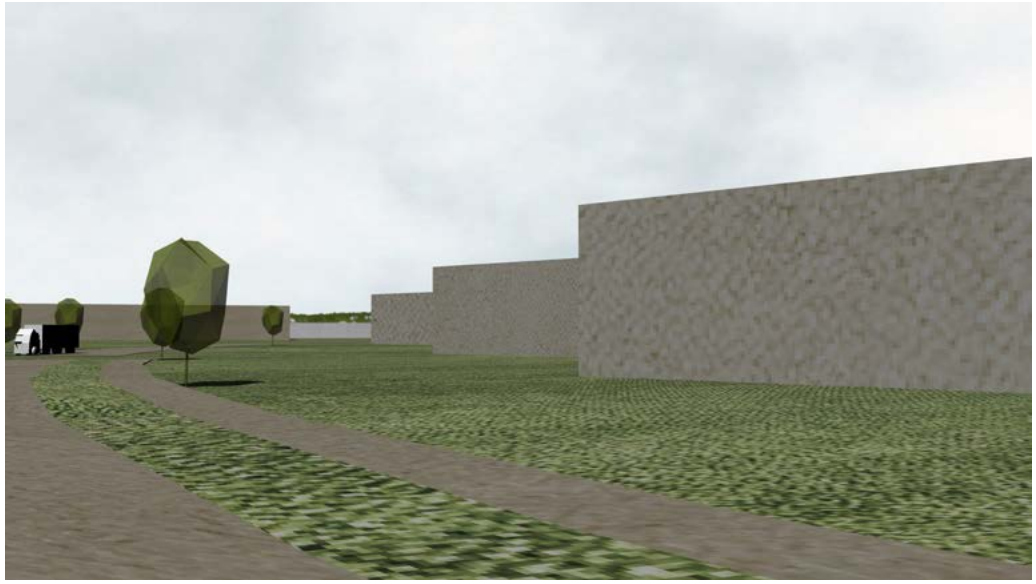
Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

Zicht blokkerend element

Deels zicht blokkerend element



Huidige situatie



Ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Ontwikkeling kavel C 2(0m hoog)

2.3 Beleving vanaf N816

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 4

Vanuit standpunt 4 is te zien dat een ontwikkeling van kavels A en B een 'verlenging' van het bestaande DocksNLD betekent. Door de uitbreiding aan één zijde van de Meilandsedijk ontstaat een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark. De verstoring van het zicht over het omringende landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km). Daarnaast is te zien dat de ontwikkeling van kavel C binnen de bestaande 'kamer' valt en voor een groot deel uit het zicht wordt genomen door de bestaande zoombeplanting.

Huidige situatie

Ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

2.4 Impact zicht op de omgeving

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 5, 6 en 7

Vanuit standpunten 5, 6 en 7 kan vanaf dezelfde plek zowel het zicht op de stuwwal, als de mogelijke ontwikkeling van kavel A + B en kavel C worden beoordeeld.

Het hoogste punt van de stuwwal is vanaf hier onbelemmerd zichtbaar

Standpunt 5

Kavel C ligt achter de bomenrij. Het zicht op de stuwwal wordt door deze bomenrij grotendeels ontnomen.

Standpunt 6

Open zicht van noord naar zuid. Belangrijk voor de beleving van inwoners van Netterden en Azewijn.

Standpunt 7

Standpunt 5, 6 en 7

Het zicht op de stuwwal wordt door beide ontwikkelingen niet belemmerd in standpunt 5. Bij standpunt 6 wordt het doorzicht belemmerd door bestaande bebouwing en de bestaande bomenrijen. Ontwikkeling van kavel C draagt hier gering aan bij. In standpunt 7, vanuit Azewijn kijkend richting zuid, wordt een nieuw deel van het open zicht in de noord-zuid richting belemmerd door de ontwikkeling op kavel A + B.

Standpunt 5: Huidige situatie

Standpunt 6

Standpunt 6: Huidige situatie

Standpunt 6: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

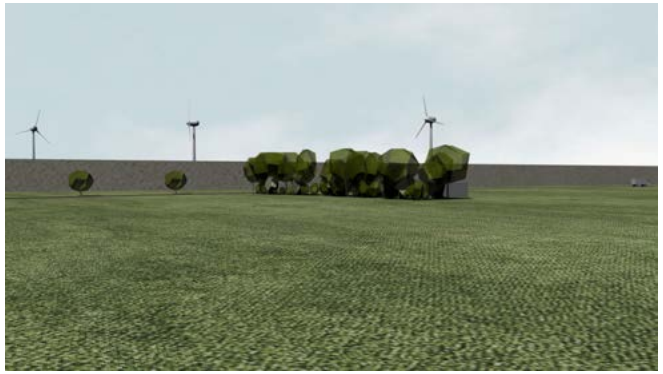
Standpunt 6: Ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 6: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

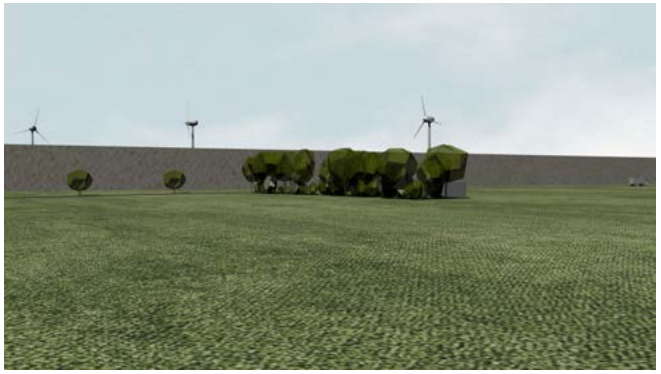
Standpunt 6: Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 7

Standpunt 7: Huidige situatie



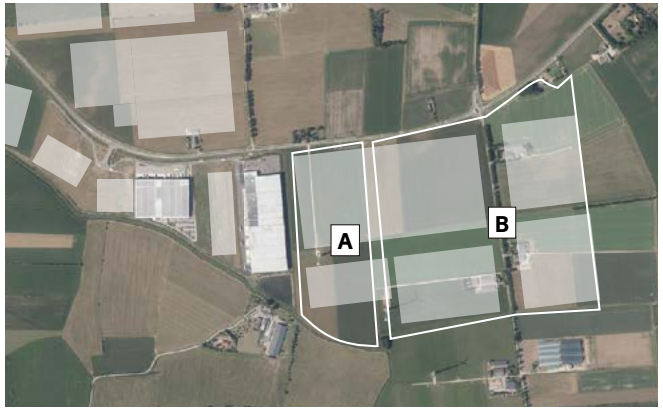
Standpunt 7: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)



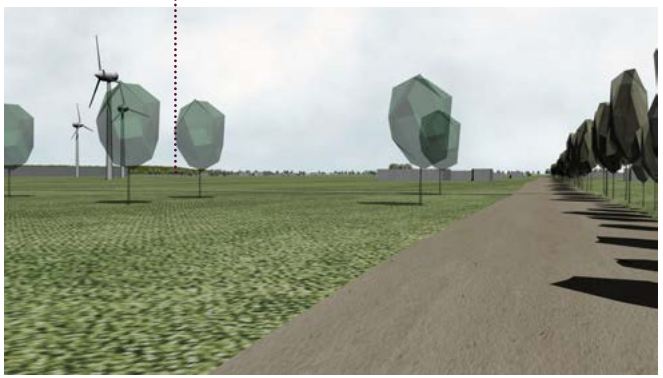
Standpunt 7: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 8

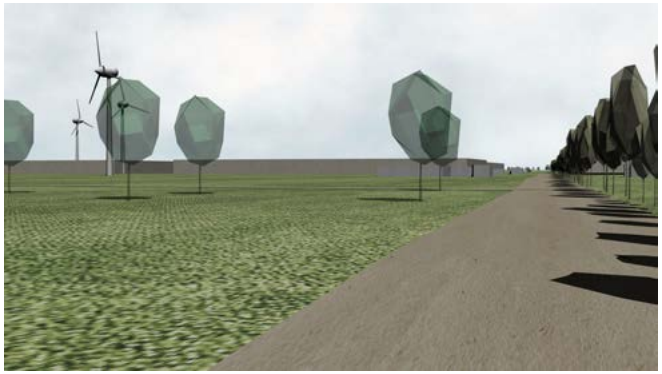
Op de beelden van standpunt 8 is zichtbaar dat ontwikkelingen op kavel A+B het zicht op de stuwwal ontneemt vanuit Netterden. Ook is in beeld gebracht wat het betekend als kavel B slechts deels (tot de Netterdseweg) wordt ontwikkeld. Hiermee ontstaat welliswaar een beter inpasbaar bedrijfsterrein en zal de Netterdseweg minder aan karakter verliezen. Het blijft echter een niet compacte uitbreiding van DocksNLD en is daarmee minder wenselijk.



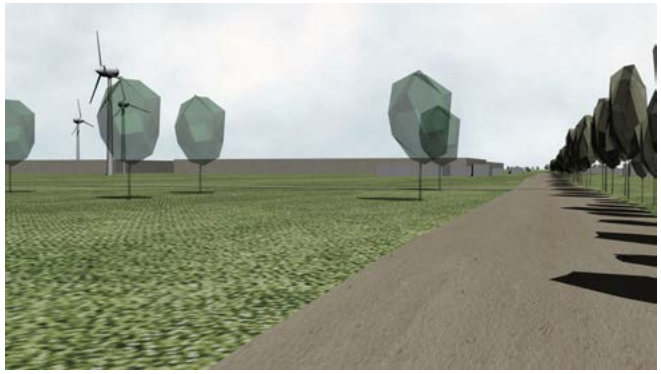
Stuwwal zichtbaar kijkend in noordwestelijke richting.



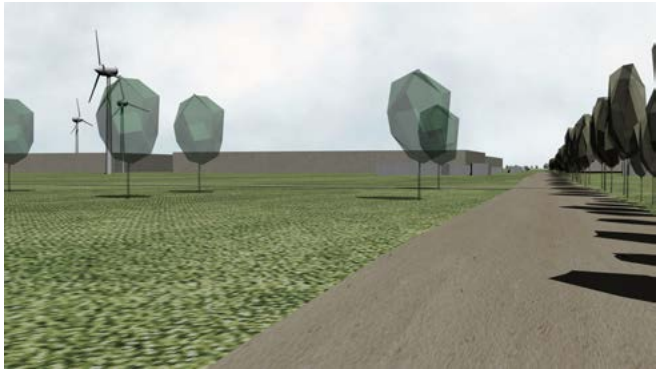
Standpunt 8: Huidige situatie



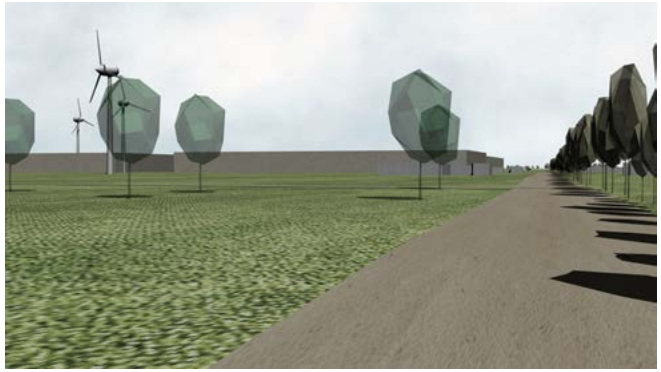
Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+ deel B (14m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+ deel B (20m hoog)

03 Conclusies

3.1 Conclusies

De analyse en de getoonde beelden in deze bijlage (die vanaf pagina 36 in grote versie te zien zijn) ondersteunen de conclusie uit het hoofdrapport. Een ontwikkeling op kavel C zal leiden tot minder impact op het landschap en resulteren in een compacter bedrijventerrein dan de ontwikkeling van kavel A+B.

Impact zicht op de stuwwal vanaf de Meilandsedijk (N816)
Om de beleving van de stuwwal vanaf de N816 te onderzoeken zijn beelden gemaakt vanuit drie verschillende standpunten. In alle drie de standpunten is de stuwwal in meer of mindere mate zichtbaar:

- Vanuit standpunt 1 is de stuwwal goed te ervaren kijkend in noordwestelijke richting. Ontwikkelingen op kavel C doen geen afbreuk aan dit beeld.
- Vanuit standpunt 2 is de stuwwal in twee kijkrichtingen te ervaren. De beste ervaring is in de meest noordelijke kijkrichting. Ontwikkelingen op kavel C hebben geen invloed op dit beeld. In de westelijke kijkrichting wordt het zicht grotendeels weggenomen door de verschillende bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C hebben slechts in beperkte mate invloed op dit zicht.
- Vanuit standpunt 3 is de stuwwal voor een klein deel zichtbaar maar wordt deze zichtbaarheid grotendeels beperkt door bestaande bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C zullen dit zicht wegnemen.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontwikkelingen op kavel C slechts in zeer geringe mate afbreuk doen aan het zicht op de stuwwal vanaf de N816. Een belangrijk deel van de zichtlijnen op de stuwwal wordt in de bestaande situatie al geblokkeerd door de bestaande logistieke hallen en de bestaande bomenrijen en haagstructuren. De beste overgebleven zichtlijnen worden door ontwikkelingen op kavel C niet belemmerd. Indien rondom Azewijn wordt geinvesteerd in een zoom met beplanting van oude bouwlanden en rijke erven, zoals door RHDHV wordt geadviseerd zal het zicht op de stuwwal nog verder beperkt worden. Door het versterken van de kamerstructuur, wordt het bedrijventerrein op kavel C een minder dominant element.

RHDHV maakt in hun rapportage de ervaring van de stuwwal vanaf de N816, in westelijke richting rijdend, tot uitgangspunt van hun visuele studie en advies. Opgemerkt moet worden dat dit overwegend een ervaring is vanuit het gezichtspunt van de automobilist, door de voorruit, terwijl het wegbeeld (verkeer, verkeersborden, rijbaan met bochten) de meeste aandacht opeist. Wij zijn van mening dat de ervaring vanaf andere plekken, weg van de hoofd-autoroute, al lopend of fietsend in de omgeving van minstens zoveel, zo niet grotere waarde is.

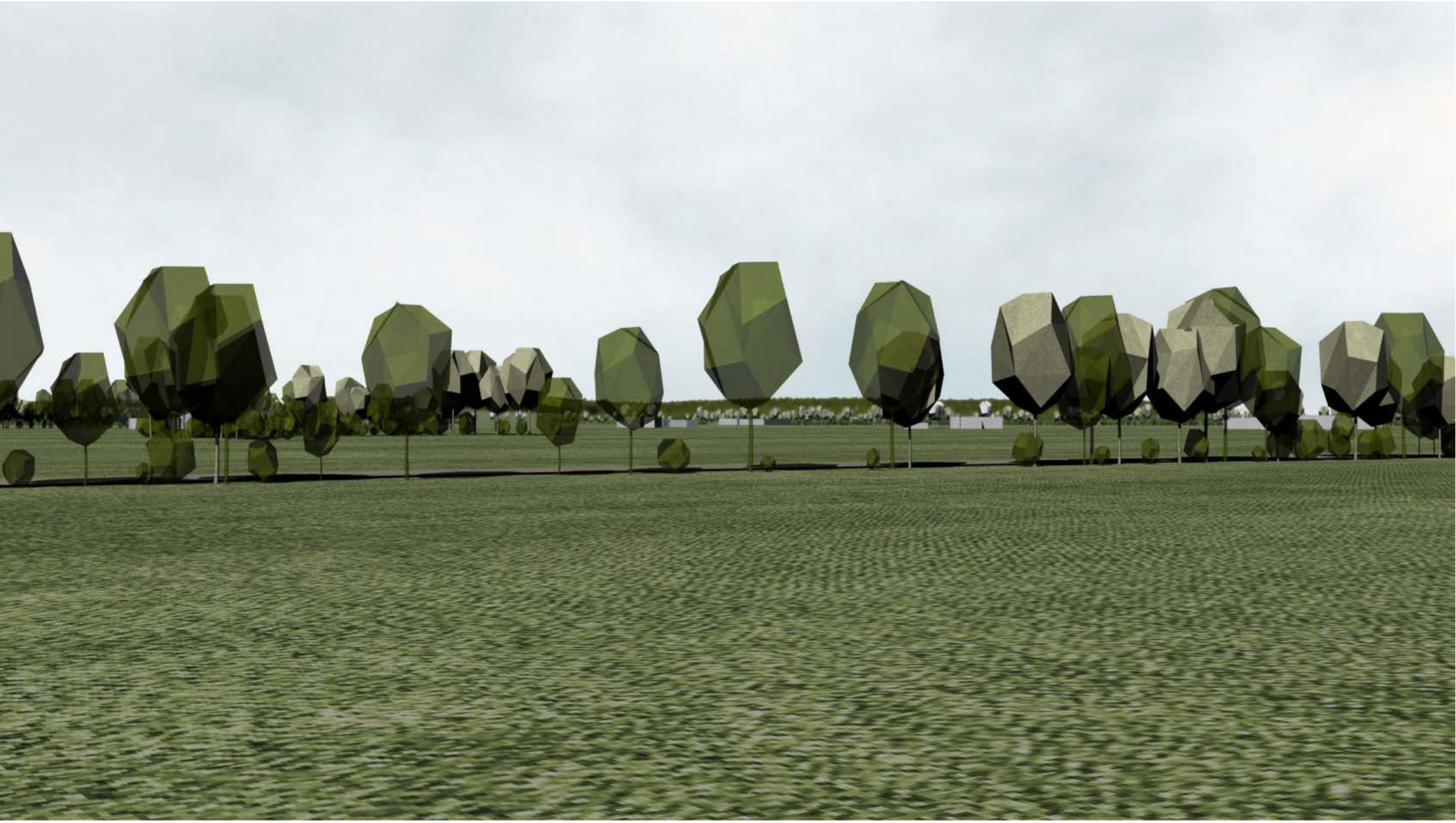
In het winterbeeld zullen de bomen en struiken die het zicht op de stuwwal ontnemen minder aanwezig zijn. Hierdoor zijn gebouwen beter zichtbaar en meer dominant. Dit is echter geen doorslaggevend argument voor het advies. De meeste wandel- en fietsbewegingen zullen in de 'groene' maanden plaatsvinden

Landschappelijke afweging
Beide ontwikkelopties zijn gelegen in wat getypeerd kan worden als een broekontginningslandschap. Het betreft een van origine relatief open landschap met verspreide

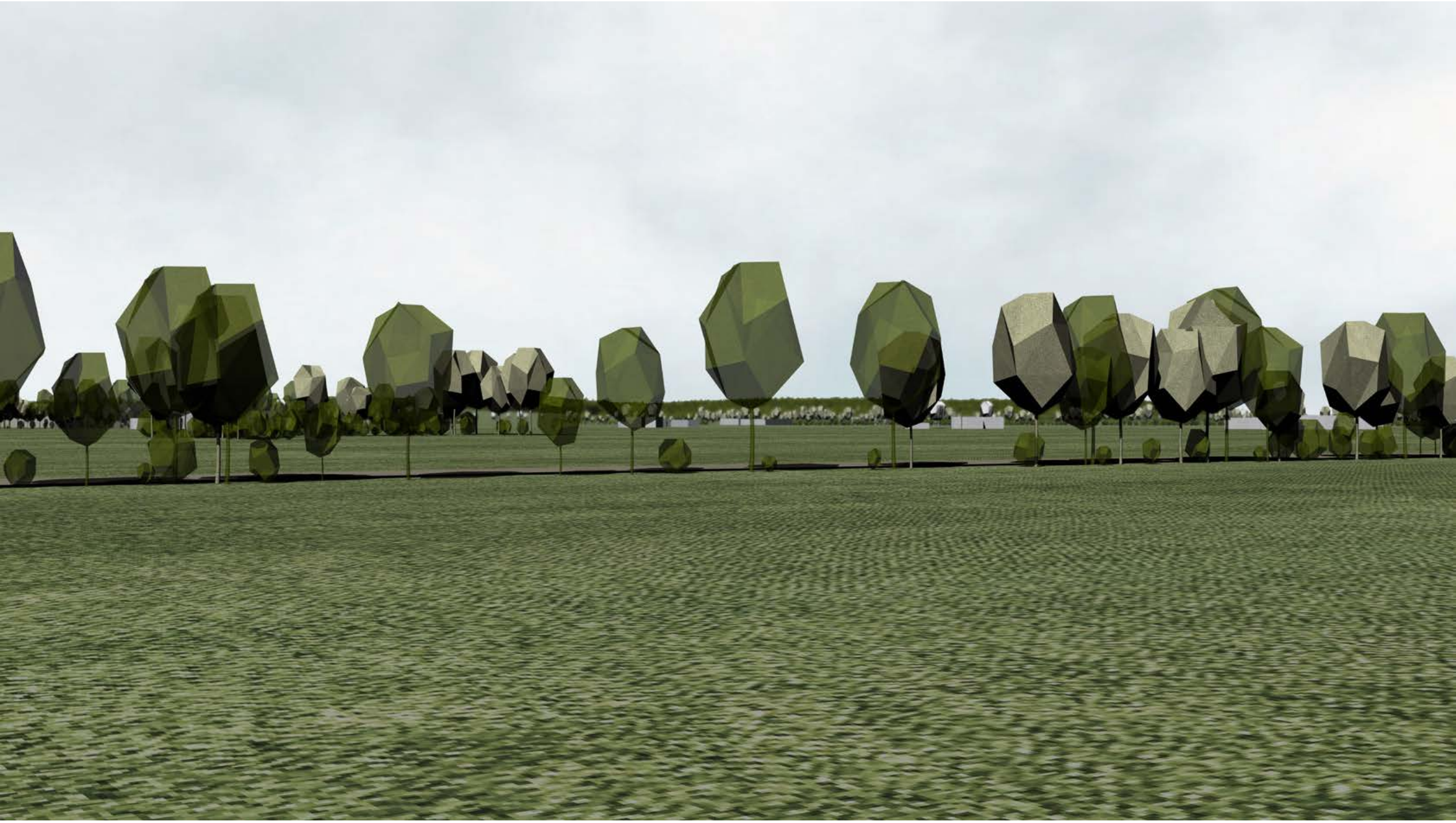
bebouwing. Op beide locaties zijn elementen van de oorspronkelijke verkavelingsstructuur te zien, maar zijn door ruilverkaveling ook een groot aantal sporen uit het verleden verdwenen. Rondom kavel C vormen de smalle wegen met bomenrijen en onderbegroeiing een kamerstructuur waarbinnen ontwikkelingen grotendeels uit het zicht ontnomen worden. Hierdoor is een ontwikkeling op kavel C beter inpasbaar en doet een ontwikkeling hier minder afbreuk aan de openheid van het landschap. Het verder herstellen van deze boomstructuren, iets wat ook door RHDHV wordt geadviseerd zal deze kamerstructuur versterken. Een ontwikkeling op kavel A + B strekt zich over de Netterdseweg, de historische verbinding tussen Netterden en Azewijn. Een ontwikkeling hier zal op een zorgvuldige manier ingepast moeten worden om het karakter van deze verbinding zo min mogelijk verstoren.

Energietransitie
De huidige ontwikkelingen omtrent de opwek van hernieuwbare energie in de directe omgeving van DocksNLD geven in onze ogen geen aanleiding om een van de ontwikkellocaties boven de andere te prefereren.

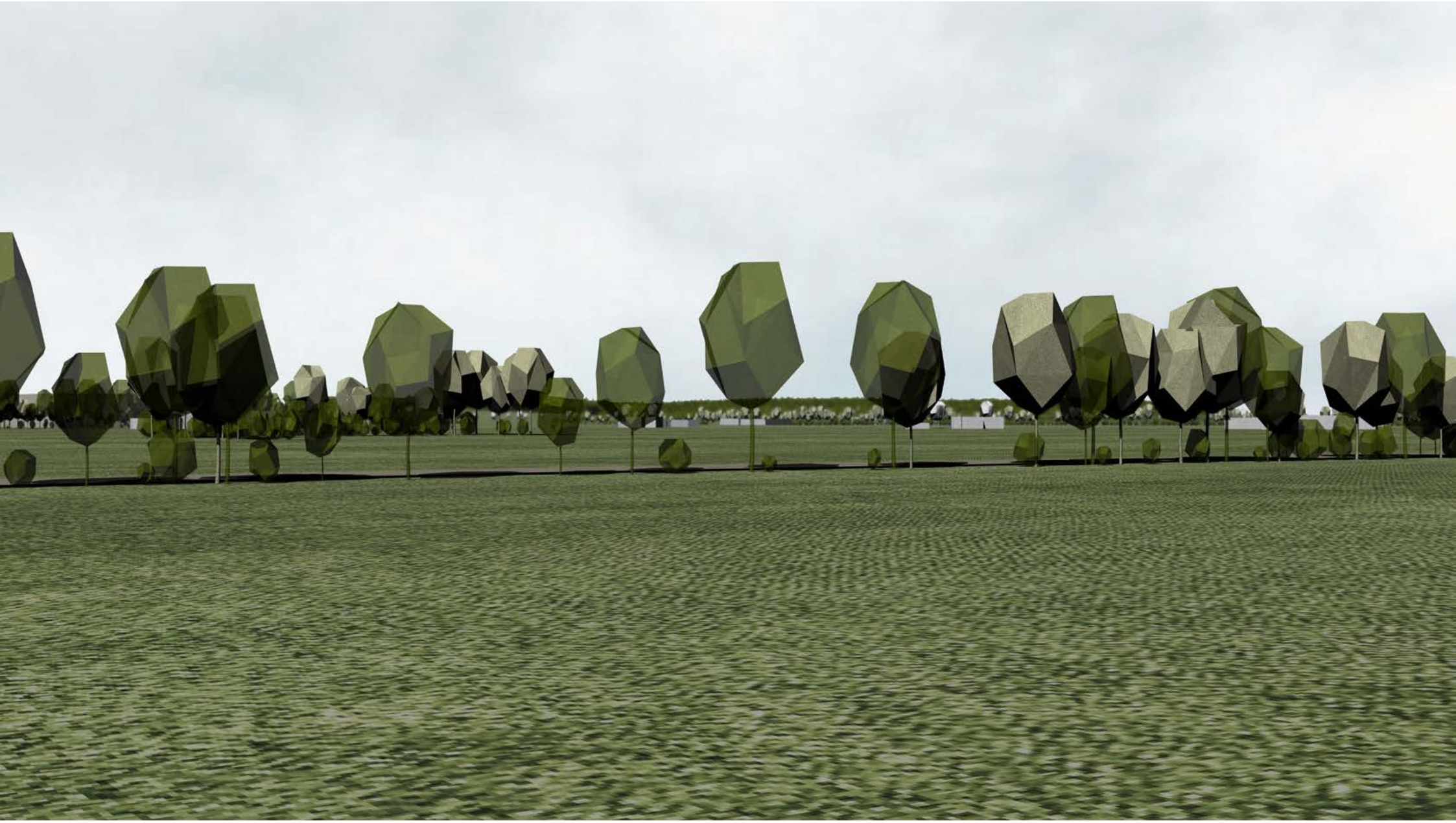
Conclusie
In beide ontwikkelrichtingen, oost én noord, zal een uitbreiding van DocksNLD een impact hebben op de beleving van het landschap en de omgeving. Een ontwikkeling op kavel C zou in onze ogen beter kunnen uitpakken (minder ingrijpend voor het landschap, een meer compact bedrijventerrein) gezien dit een meer compacte keuze is dan de uitbreiding op kavels A + B. Kavels A + B zijn een 'verlenging' van het bestaande DocksNLD waardoor aan één zijde van de Meilandsedijk een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark ontstaat. De verstoring van het zicht over het omringende landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km). Ook is de ontwikkeling op kavels A + B beter waarneembaar vanuit de dorpen Azewijn en Netterden. De impact op de zichtbaarheid van de stuwwal door ontwikkelingen op kavel C is beperkt tot een klein aantal doorzichten die in grote mate door bestaande bomenrijen en houtwallen worden belemmerd. De impact is hiermee in onze ogen dermate gering dat dit niet als bezwaar wordt gezien voor ontwikkeling van kavel C.



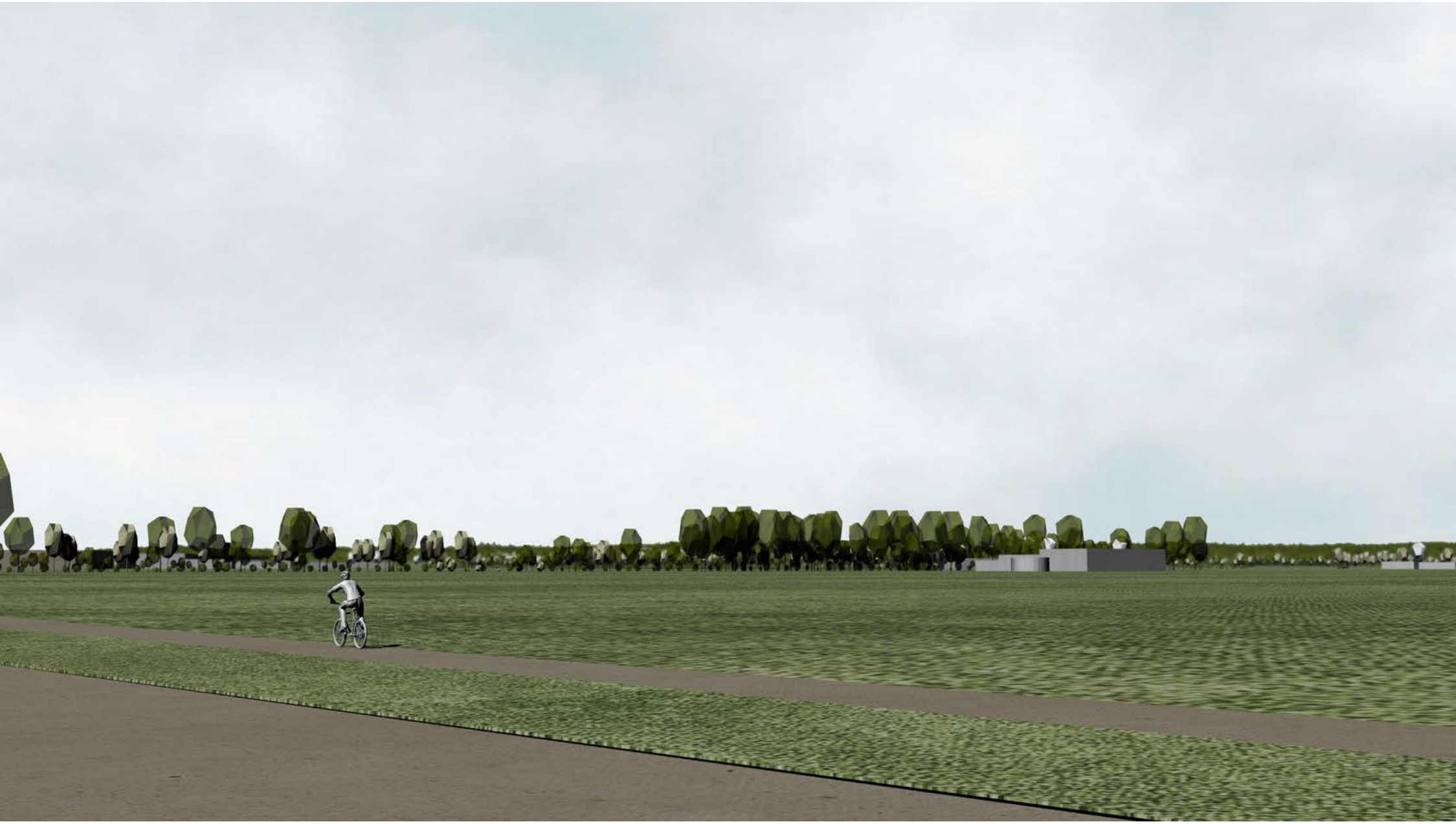
Standpunt 1: huidige situatie



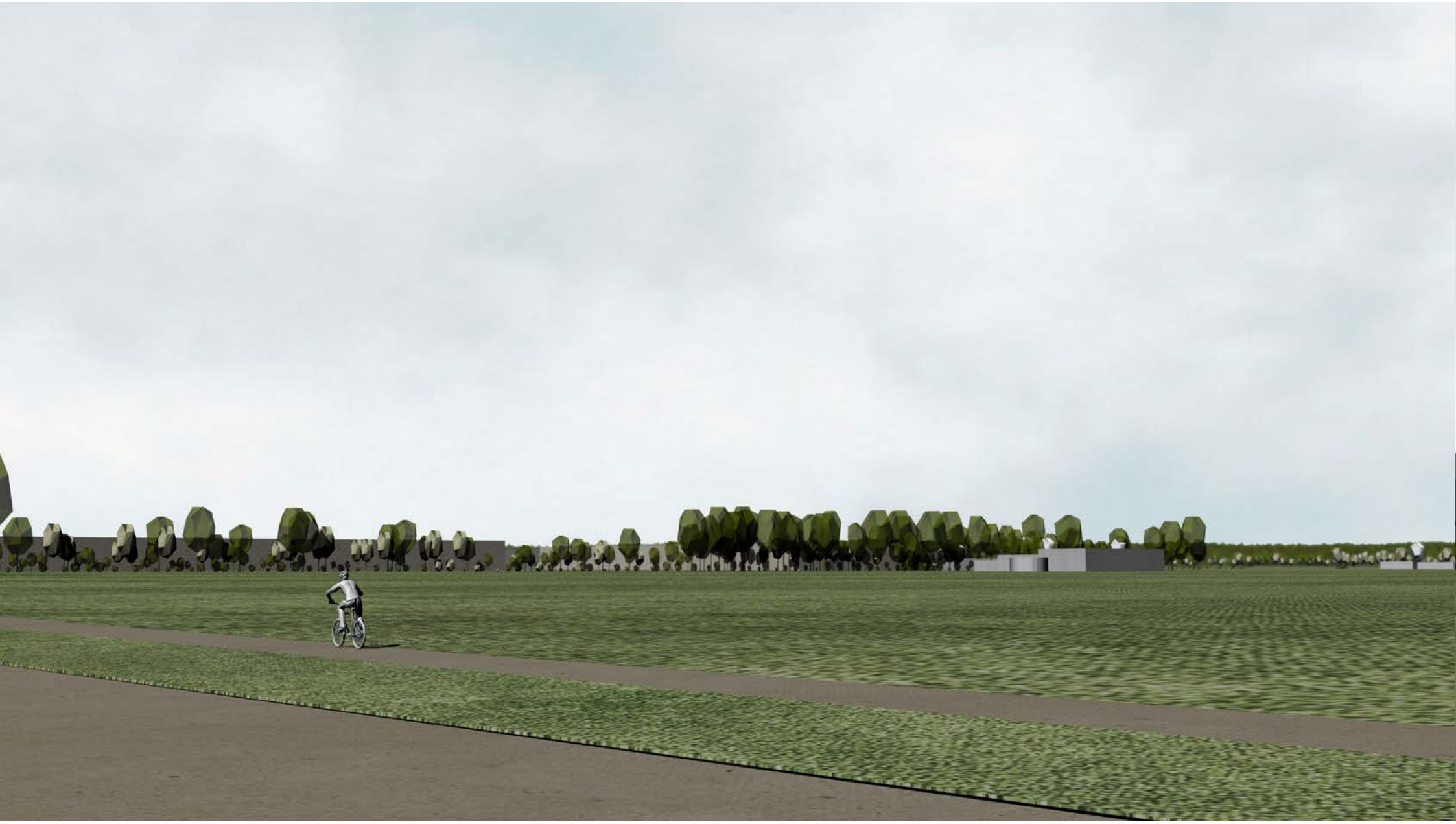
Standpunt 1: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



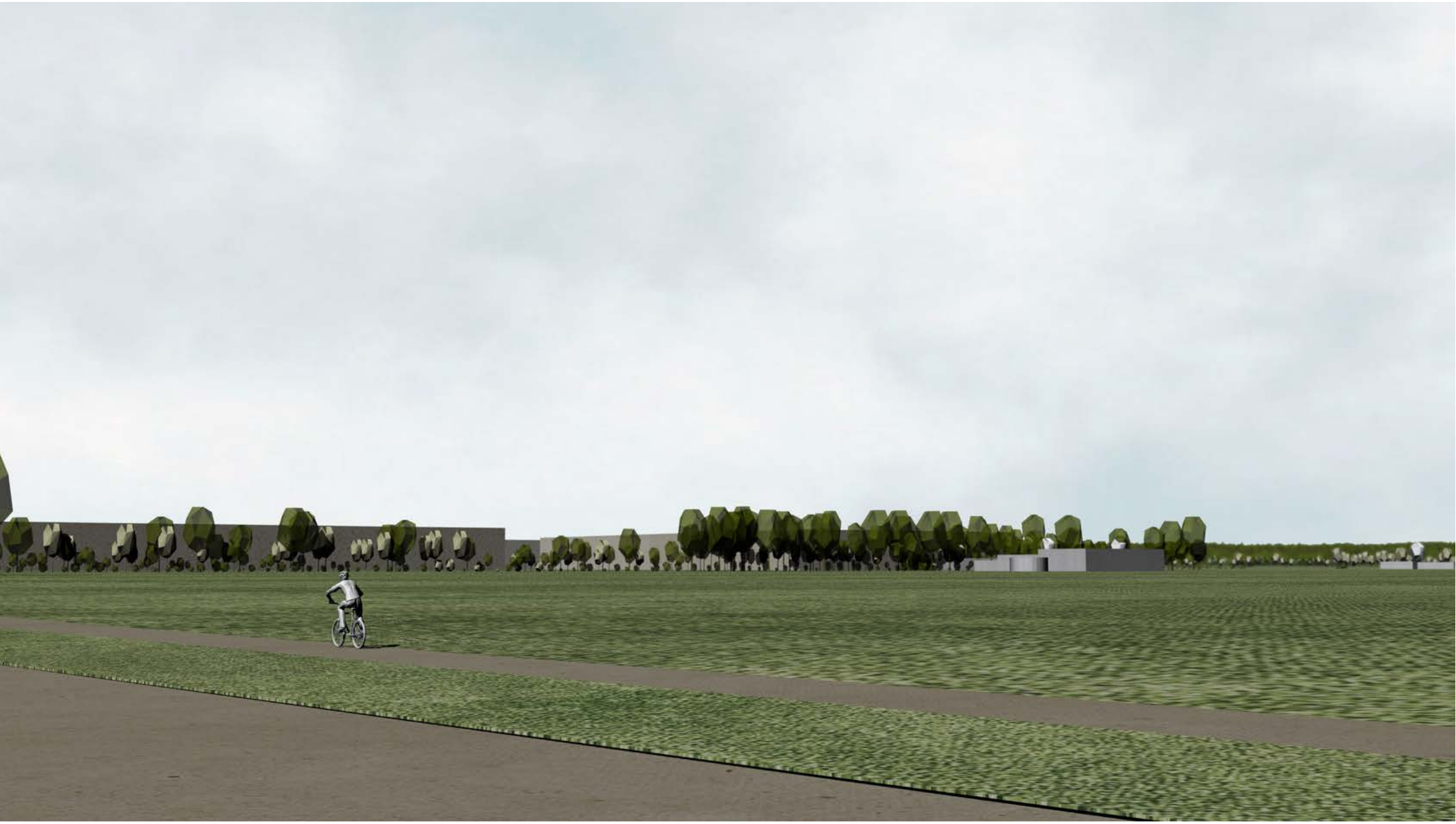
Standpunt 1: ontwikkeling kavel C (20m hoog)



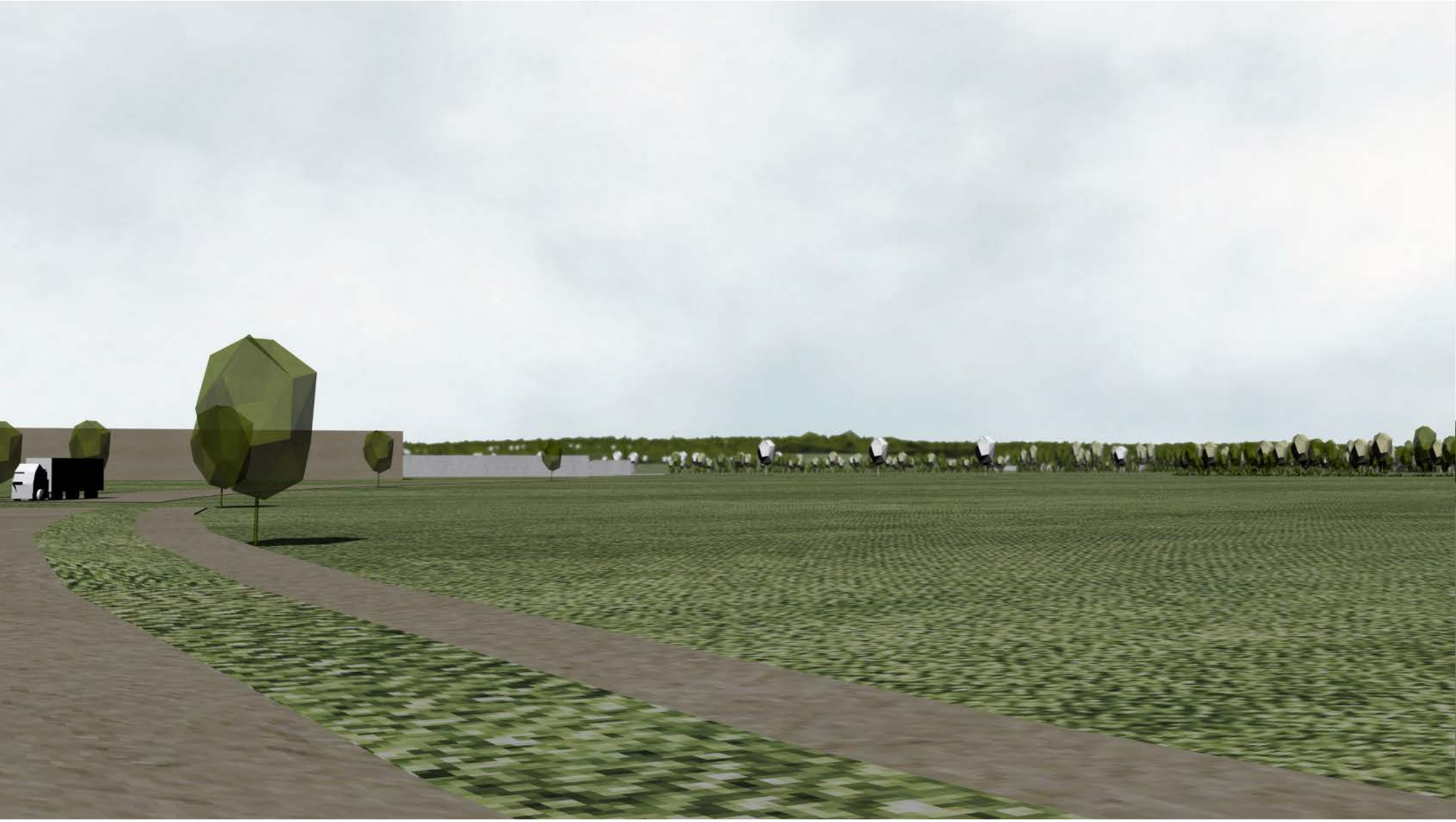
Standpunt 2: huidige situatie



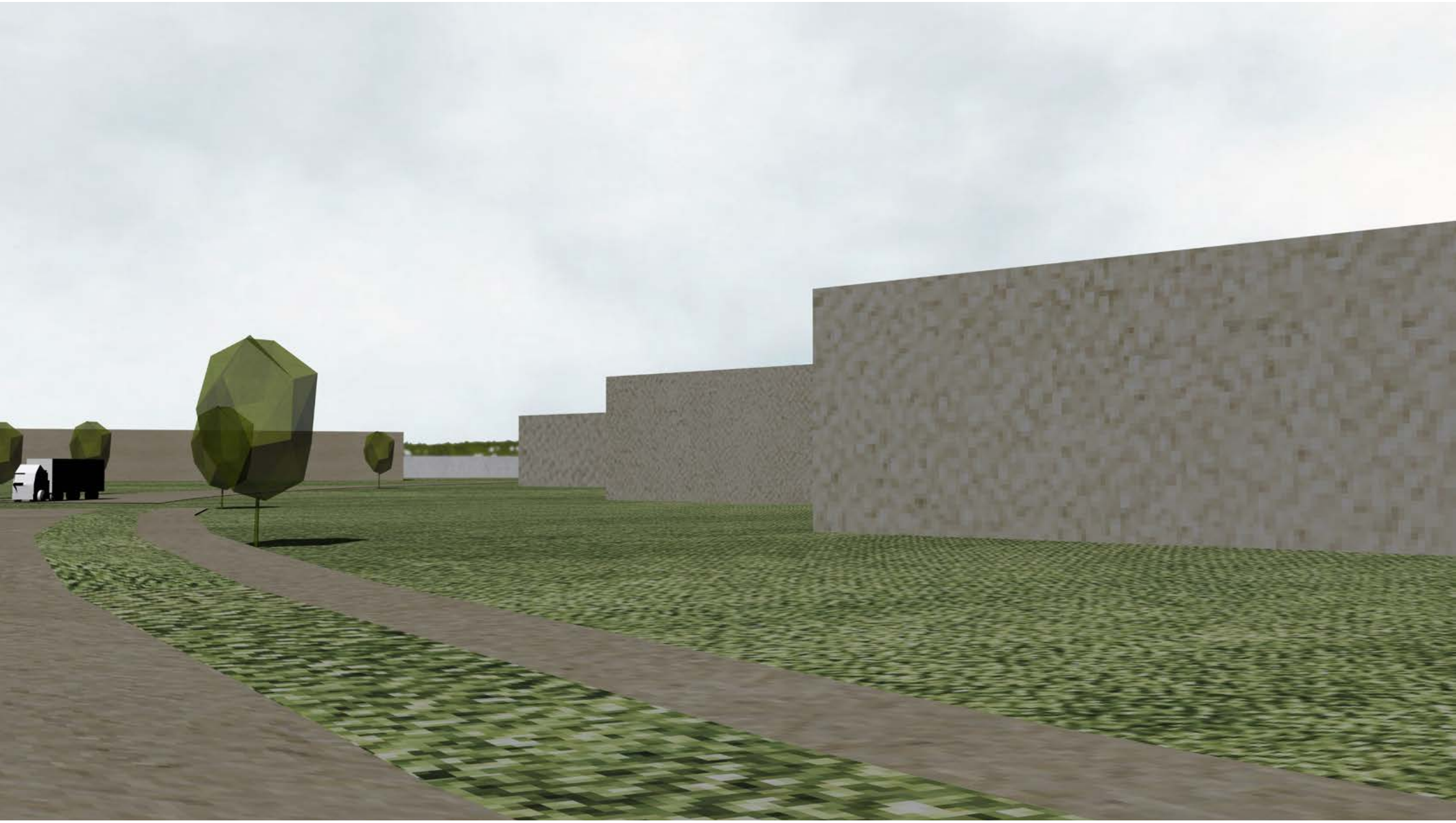
Standpunt 2: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



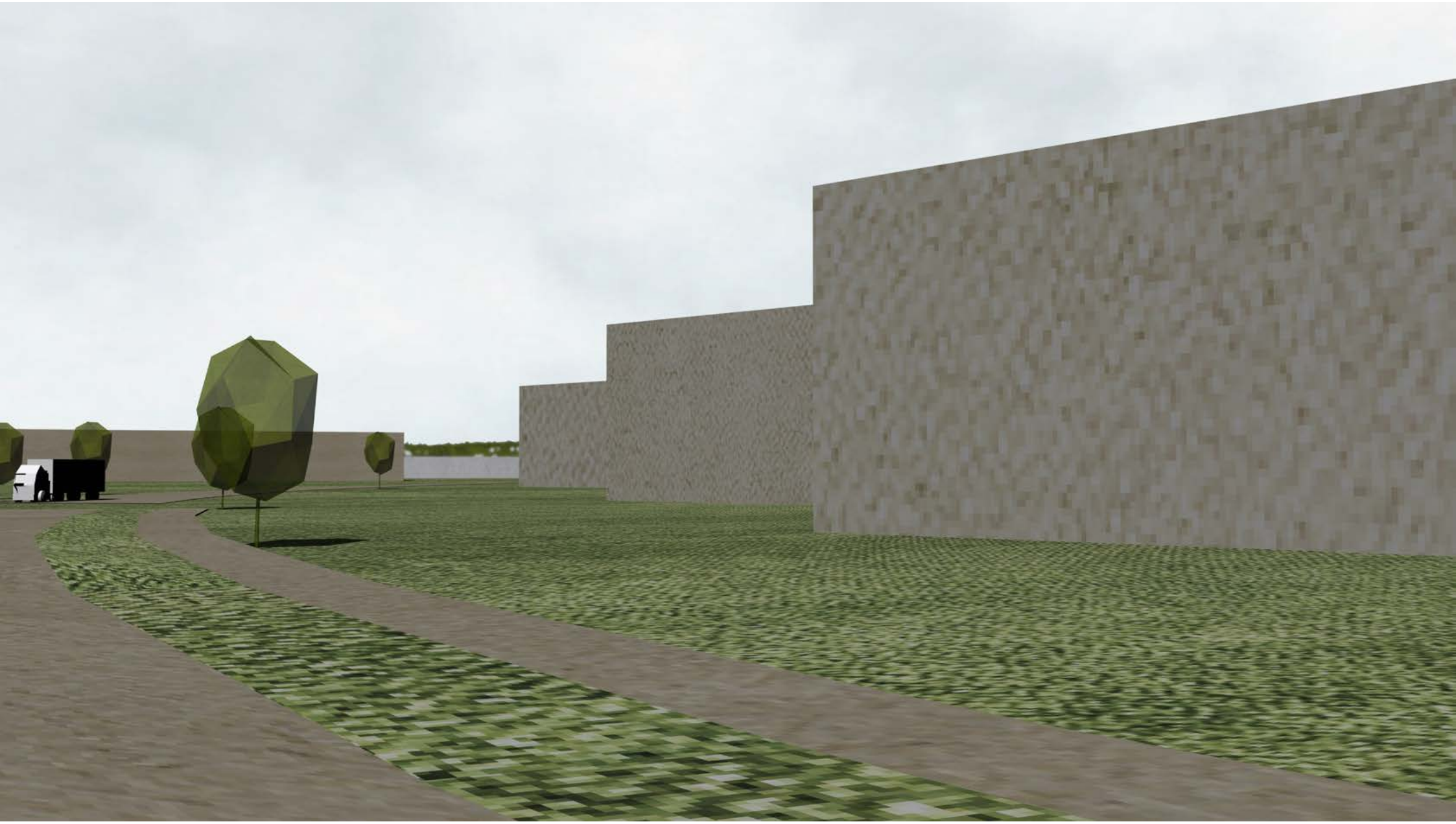
Standpunt 2: ontwikkeling kavel C (20m hoog)



Standpunt 3: huidige situatie



Standpunt 3: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Standpunt 3: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 4: huidige situatie

Standpunt 4: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 5: huidige situatie

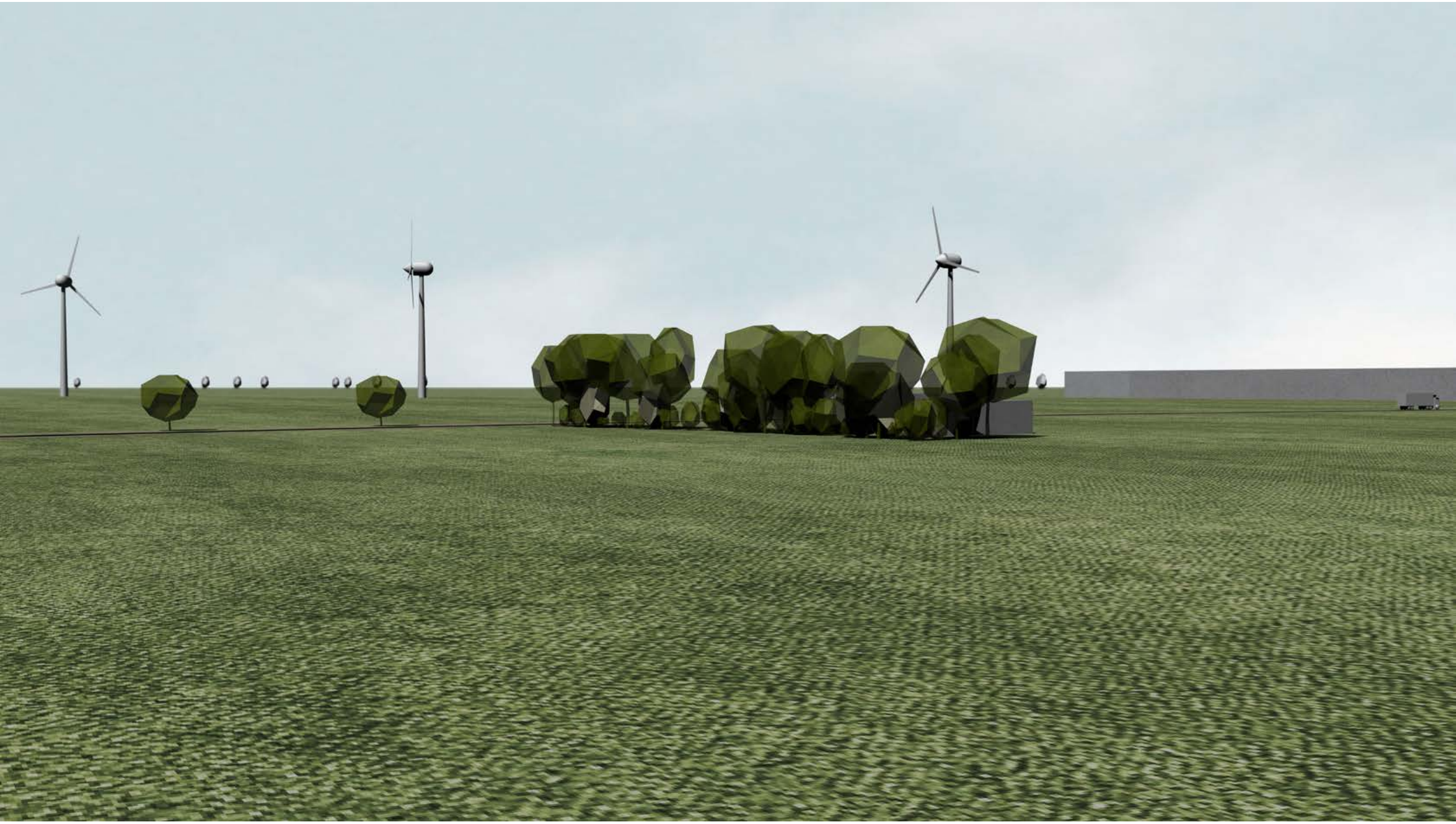
Standpunt 6: huidige situatie

Standpunt 6: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

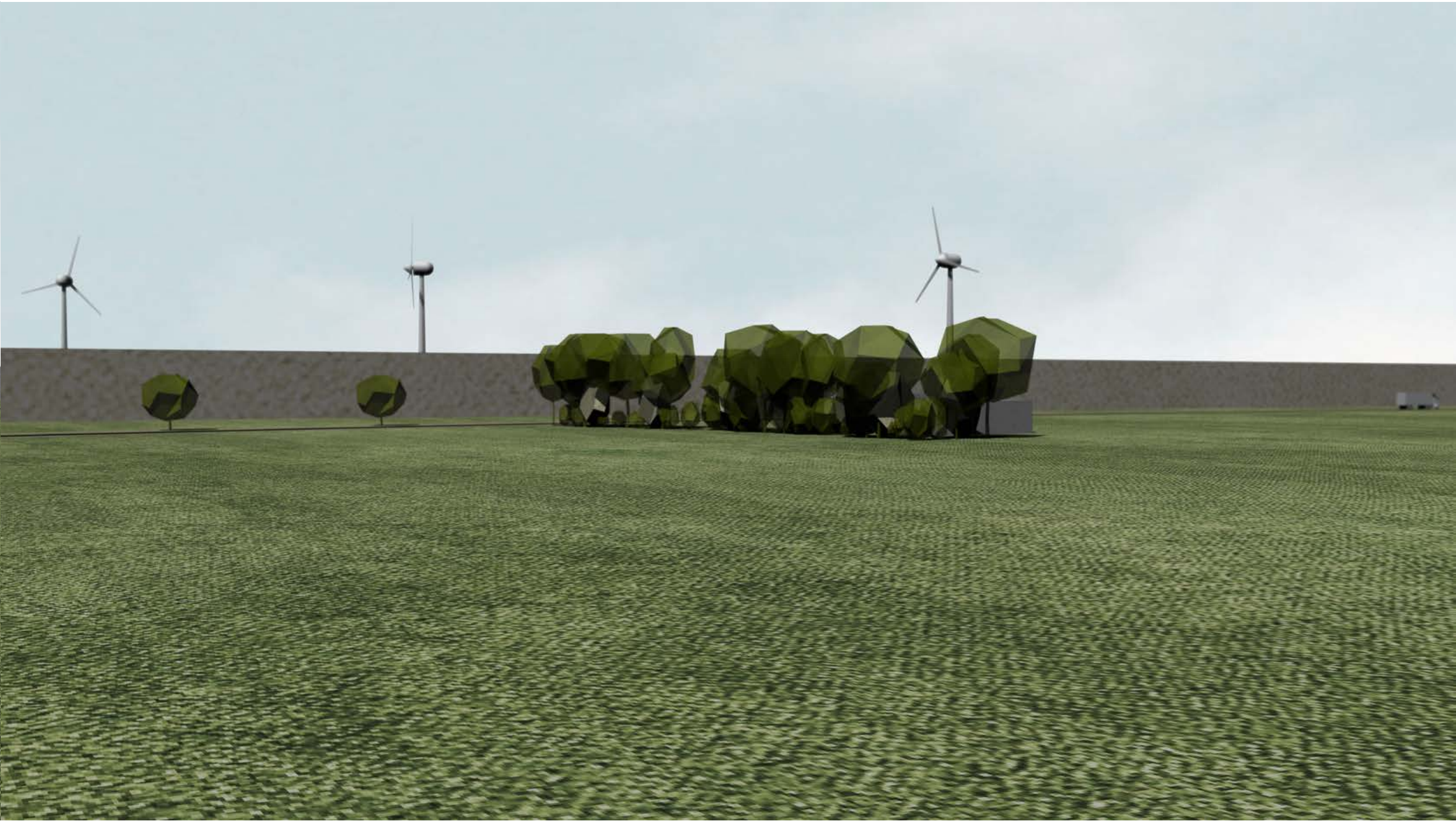
Standpunt 6: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 6: ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 6: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

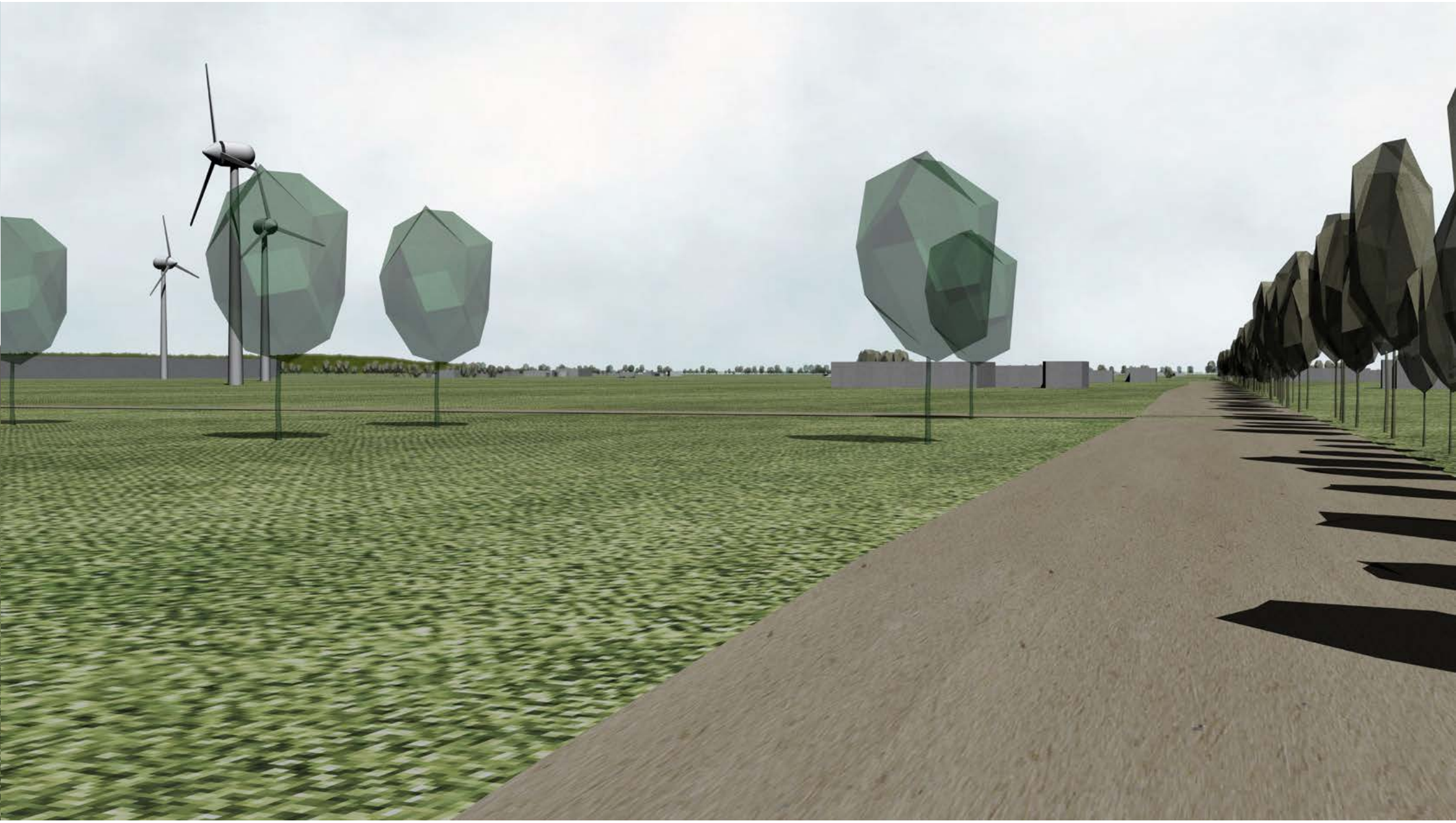


Standpunt 7: huidige situatie

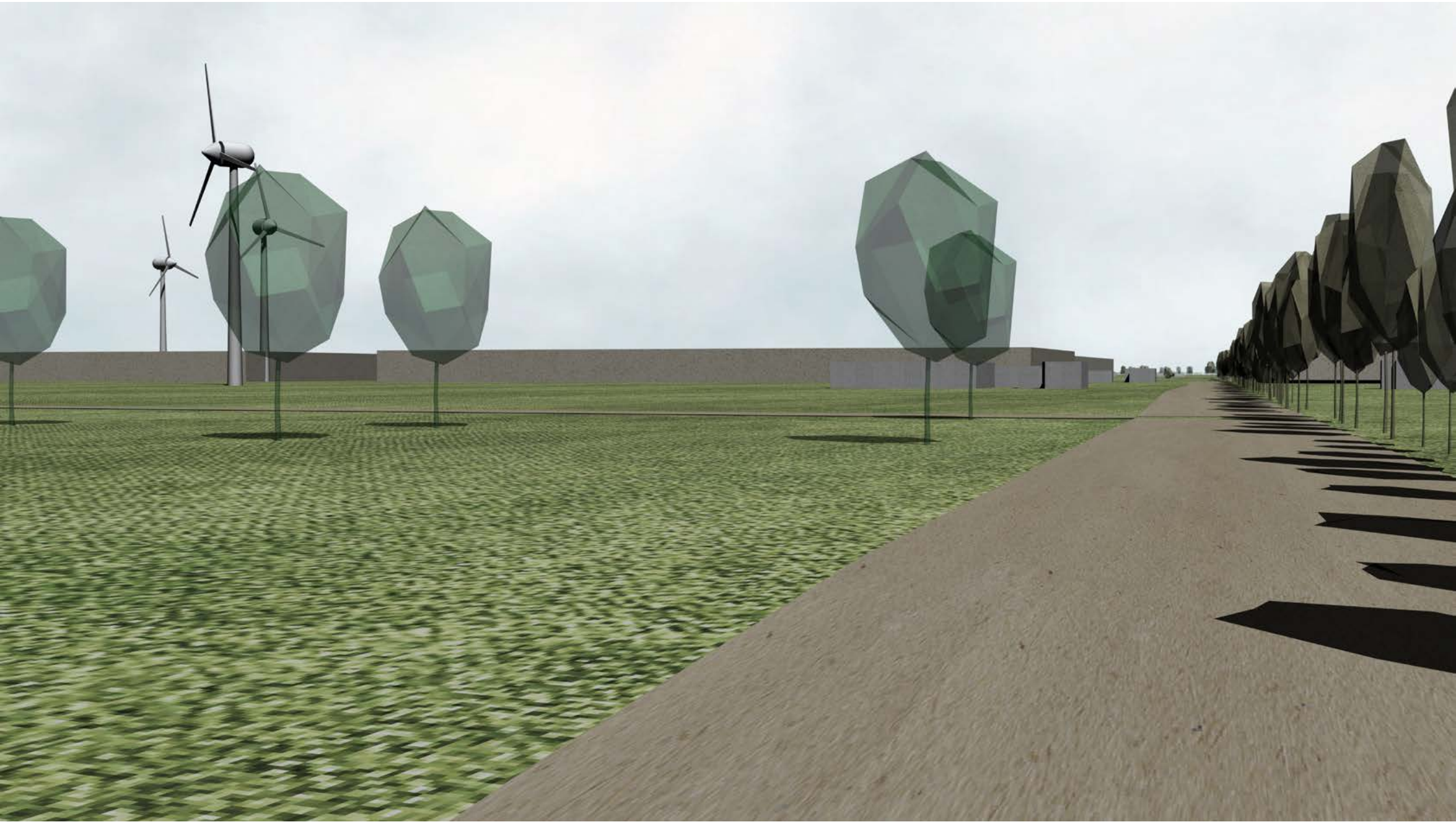


Standpunt 7: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

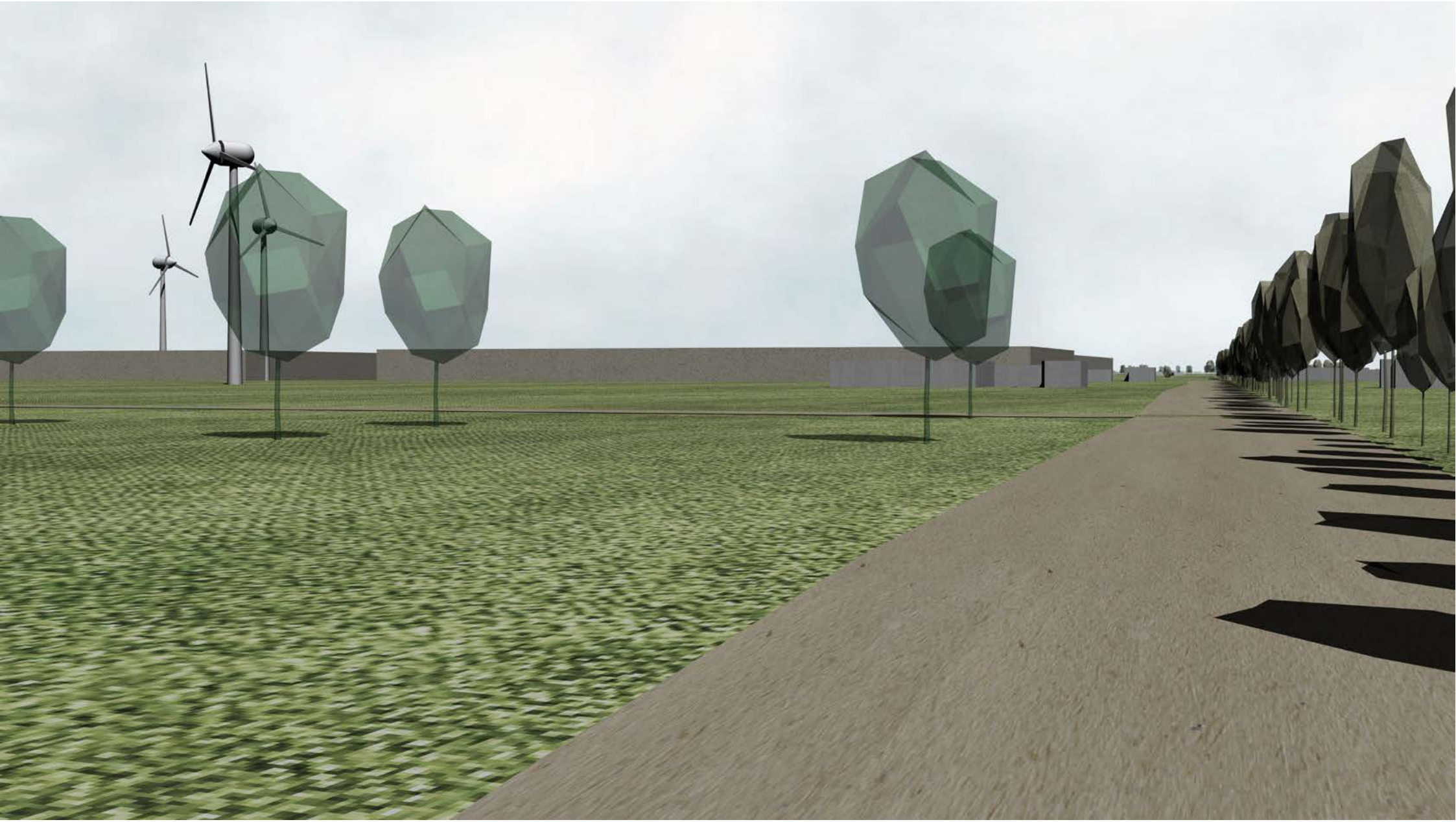
Standpunt 7: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



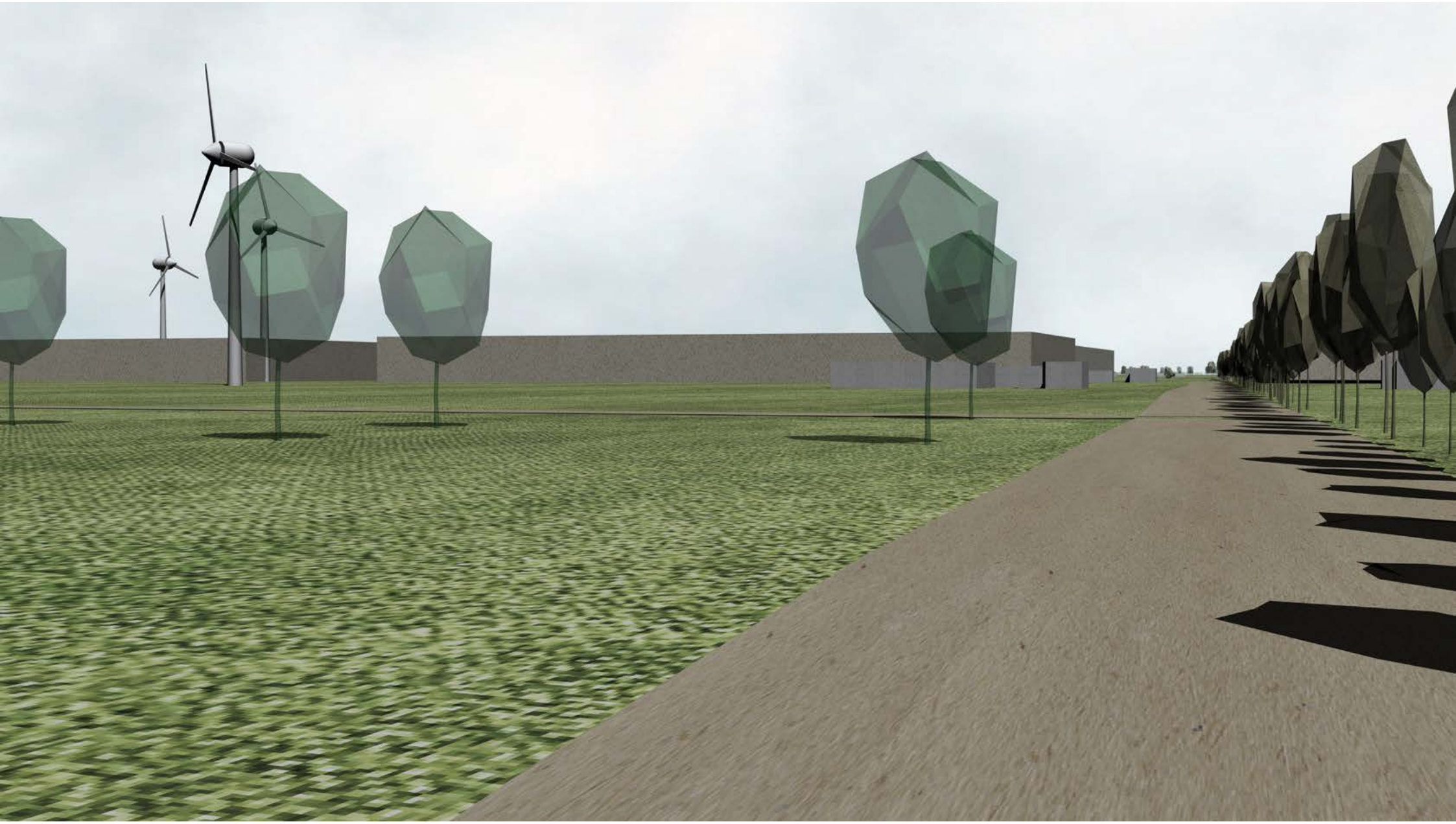
Standpunt 8: huidige situatie



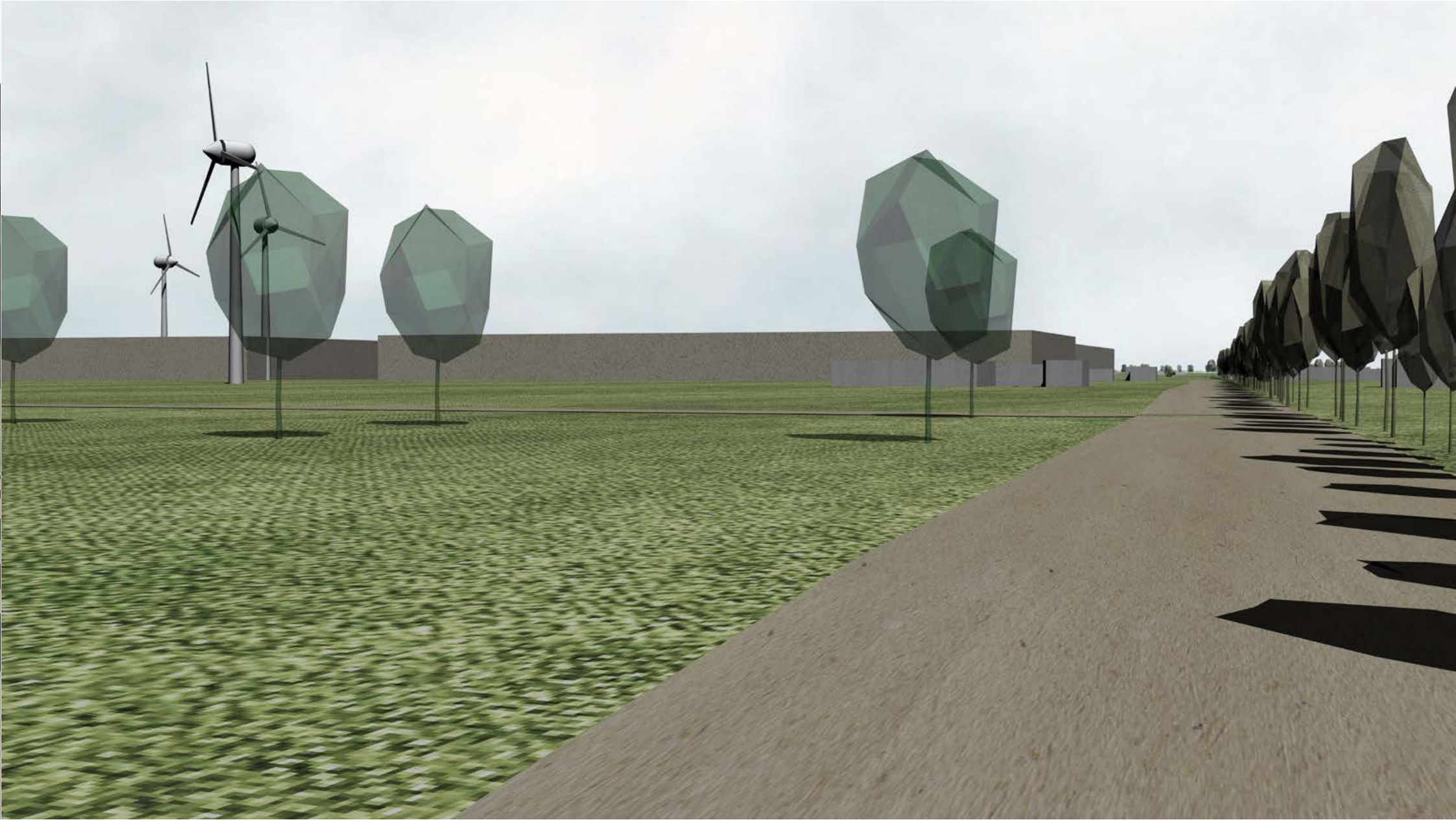
Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+ deel B (14m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+ deel B (20m hoog)

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht
van de regio Arnhem Nijmegen.

Posad Maxwan:
Rients Dijkstra, Vincent Peters, Emma de Haan

Posad Maxwan

Binckhorstlaan 36

2516 BE Den Haag

tel: 070 322 2869

oktober 2020

POSAD MAXWAN

strategy x design