

GEBIEDSVERKENNING BOSLAND

Samenvattende notitie (100%- versie)

Gemeente Lansingerland

5 februari 2020



Project	ABS Bosland Bergschenhoek		
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland		
Document	Gebiedsverkenning Bosland		
Status	100 %-versie		
Datum	5 februari 2020	Adres	Witteveen+Bos
Referentie	113979/20.001.701		Catharijnesingel 33, 3511 GC
Projectcode	113979		Utrecht, Nederland
Projectleider	R.M. van Meerkerk (Roel)		T: 030 765 1900
Projectdirecteur	ir. R.P.N. Pater (Richard)		www.witteveenbos.com
Auteur(s)	T. Lodder BSc (Tom)		
Gecontroleerd door	A.G. Gaydadjiev MSc (Alexander)		
Goedgekeurd door	R.M. van Meerkerk (Roel)		
Paraaf			

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming

worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel
- 1.3 Leeswijzer

2 HUIDIGE SITUATIE

- 2.1 Locatie
- 2.2 Historische ontwikkeling landschap

3 SCENARIO'S

- 3.1 Uitgangspunten scenario's
- 3.2 Scenario A
- 3.3 Scenario B1
- 3.4 Scenario B2

4 OPWAARDERING AANRIJROUTE BOSLAND

- 4.1 Huidige situatie
- 4.2 Voorstel 1
- 4.3 Voorstel 2

BIJLAGE(N)

- I Kostenraming

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Langsingerland is voornemens het bestaande afvalbrengstation (ABS) te moderniseren en te verduurzamen. Het nieuwe ABS zal een verbeterde bijdrage leveren aan de reductie en hergebruik van afvalstromen en een verhoging van het afvalscheidingspercentage.

De gemeente Langsingerland heeft de wens om de locatie van het nieuwe ABS samen met de andere functies, (waaronder de woonwagenlocatie) op en rond het terrein te heroverwegen, om zo de verschillende functies ruimtelijk en functioneel beter op elkaar aan te laten sluiten.

1.2 Doel

Dit document doet een verkenning naar een kwalitatieve herinrichting van het plangebied met de inpassing van de reeds aanwezige en toekomstige functies en ontsluiting. Daarvoor worden drie gebiedsontwikkelingsscenario's gepresenteerd. Deze scenario's geven ondersteuning aan het verdere besluitvormingsproces van de beoogde ontwikkeling.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de projectlocatie Bosland beschreven. Er wordt daarnaast kort stilgestaan bij de historische ontwikkeling van het gebied. Dit hoofdstuk vormt daarnaast het vertrekpunt van de scenario's. Hoofdstuk 3 gaat in op de drie verschillende scenario's, waar hoofdstuk 4 ingaat op de verbetering van de aanrijroute met maatregelen op inrichtingsniveau.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied in de gemeente Langsingerland

HUIDIGE SITUATIE

2.1 Locatie

Bosland is gelegen in het hart van de Oosteindsepolder. Deze polder is oostelijk van Bergschenhoek gelegen en wordt aan de zuidzijde begrensd door het Hoge Bergse Bos en de Rotte.

Ontsluiting

De projectlocatie Bosland wordt ontsloten via de gelijknamige aanrijroute 'Bosland'. Deze weg dient tevens als ontsluiting voor andere bedrijvigheid in het gebied. Bosland sluit aan op de N209, welke een verbinding tussen Rotterdam Airport en Zoetermeer vormt.

Functionies rondom projectlocatie

Het gebied rondom de projectlocatie kenmerkt zich door een veelheid aan kassen en in mindere mate loodsen en andere bedrijvigheid. De loodsen en bedrijvigheid gelegen aan de aanrijroute (Bosland) geven een sterk verrommeld beeld, deels doordat niet duidelijk waarneembaar is wat de bedrijfsvoering is en deels door een veelheid aan verschillende types erfafscheidingen per perceel.

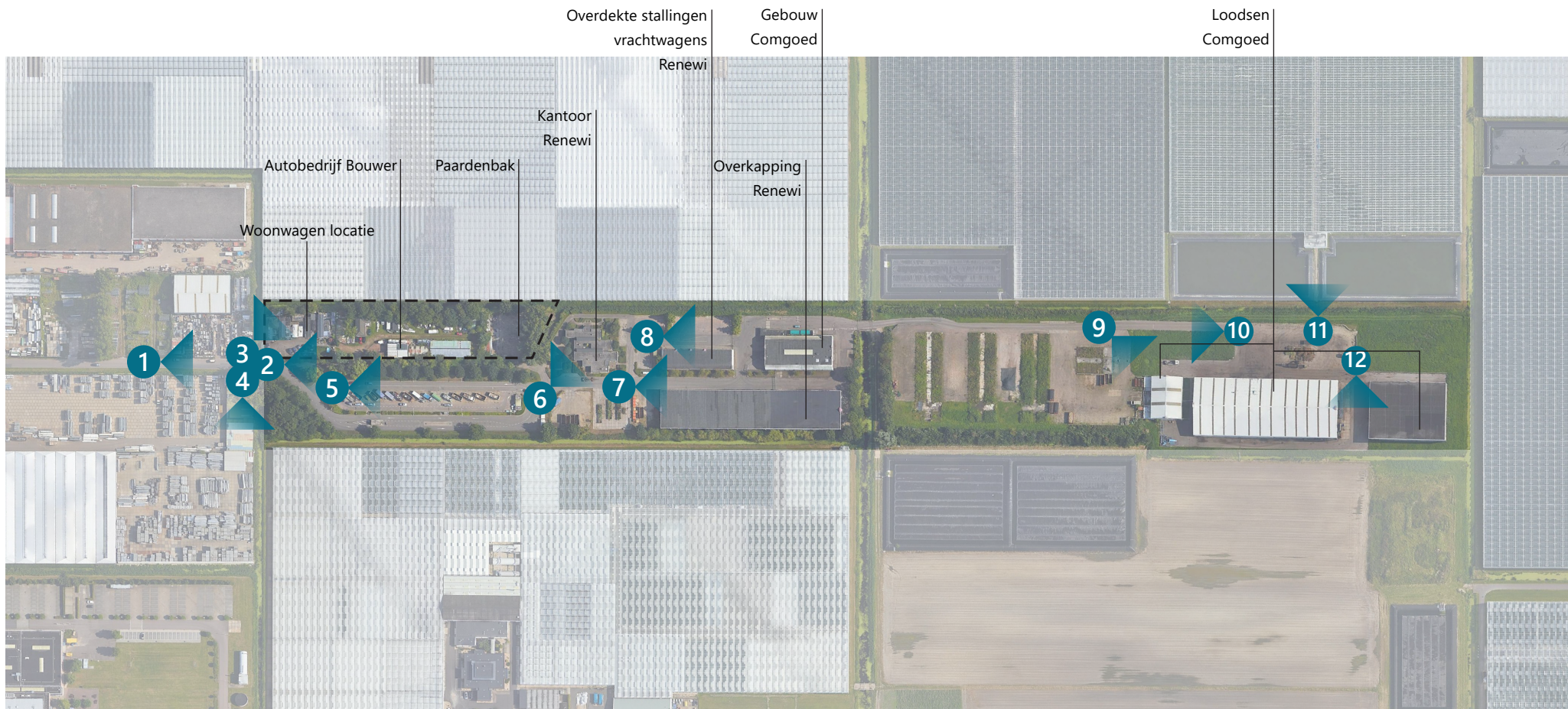
Functionies projectlocatie Bosland

De hoofdgebruiker van de projectlocatie betreft Renewi als afvalverwerker en recyclebedrijf. Renewi exploiteert het terrein als gemeentelijk ABS. Naast het ABS heeft Renewi een kantoorgebouw, en stallingen voor vrachtwagens en ander materieel op het terrein.

De noordelijke hoek van de projectlocatie is bestemd als woonwagenlocatie. Naast een aantal woonwagens is er een autobedrijf (autobedrijf Bauer) aanwezig met bijbehorende loodsen. Daarnaast staat er een paardenbak met bijbehorende stallingen op het terrein. De woonwagenlocatie wordt van het ABS gescheiden door een grondlichaam waar bomen bovenop staan.

In het zuidelijke uiteinde van de projectlocatie exploiteert composteerbedrijf Comgoed verder een drietal loodsen.

Wayland Energy heeft als partij interesse om in dezelfde zuidelijke uithoek een geothermische installatie te bouwen.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto projectlocatie Bosland



1

Aanrijroute entree ABS:

De aanrijroute tot de ABS kenmerkt zich door ongewenst geparkeerde voertuigen, een grote afwisseling in verschillende erfafscheidingen en tijdelijk geplaatst materieel in de bermen en een beschadigd wegdek. Gezamenlijk zorgt dit voor een onprettige beleving en een rommelig beeld



2

Huidige entree ABS:

De entree tot de ABS is onduidelijk vanwege de verkeerskundige situatie en ruimtelijke inrichting. De doorgaande weg takt onduidelijk af, waardoor de bezoeker haast wordt uitgenodigd om juist rechtdoor te gaan. Tegelijkertijd is het zicht georiënteerd op de woonwagenlocatie



3

Woonwagenlocatie:

Woonwagens zijn zichtbaar tegenover de entree van het ABS en dragen bij aan de rommelige aanblik van het terrein. Autobedrijf Bauer gebruikt het achtergelegen terrein van de woonwagenlocatie ter exploitatie van een autobedrijf



4

Historische lijn slagenlandschap:

De historische waterloop is ter hoogte van de ingang nauwelijks onderhouden waardoor de oevers zich natuurlijk hebben ontwikkeld



5

Toegang tot ABS:

Aan de linkerzijde op de foto scheidt een grondlichaam met bomen de woonlocatie van het ABS terrein. De woonlocatie wordt daardoor aan het zicht onttrokken



6

Kantoorgebouw Renewi:

Het kantoorgebouw is recent verbouwd, maar door de ligging op het terrein ook verstopt voor bezoekers. Bij een herinrichting van het terrein kan deze meer als entreegebouw fungeren van het ABS



7

Overkapping voor materieel en opslag van materiaal Renewi. Het zichtbaar opgeslagen materiaal geeft een rommelige aanblik



8

Parkeerplaatsen en overdekte stalling t.b.v. vrachtwagens Renewi. Bij realisatie van het nieuwe ABS worden deze stallingen verwijderd en elders op het terrein teruggebouwd



9

Loodsen Comgoed, gezien vanaf verhoogd terrein



10

Verhoogd terrein, gezien vanuit de oostzijde



11

Toegang tot aangrenzende kassen



12

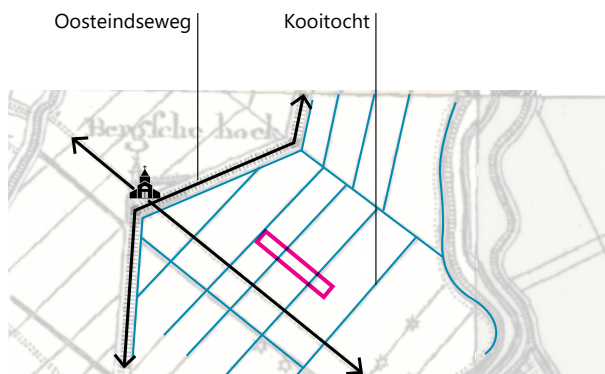
Open opslag Comgoed

2.2 Historische ontwikkeling landschap

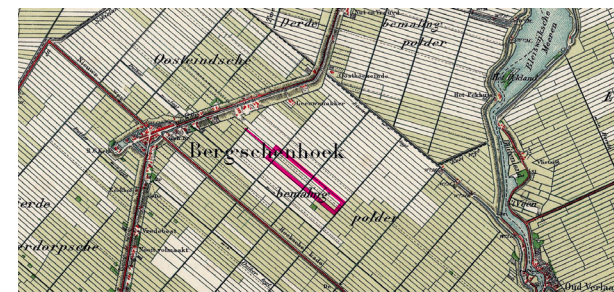
Rond 1778 is de Oosteindsepolder drooggemaakt. Het landschap kenmerkt zich in de historische situatie door een rationeel, orthogonaal en regelmatig verkavelingspatroon. Deze polder strekt zich uit van de Rotte in het zuiden tot aan de Noordpolder van Bergschenhoek in het noorden. Vrij centraal door de polder loopt het lint van de Oosteindseweg, met daaraan woon(boerderijen) gekoppeld aan het aanliggende land.

De historische structuur blijft vrij onaangetast aanwezig tot ongeveer de jaren 60. Vanaf die periode wordt gestart met ruilverkaveling en schaalvergroting in de landbouw. De fijnmazige kavelstructuur vervalt langzamerhand en samenhangend ook het kenmerkend regelmatige slotenpatroon. Ook wordt in deze periode de regionale verbindingsweg de N209 aangelegd langs de rand van Bergschenhoek. De periode die daarop volgt staat in het teken van dorpsuitbreiding tussen de historische kern en deze verbindingsweg.

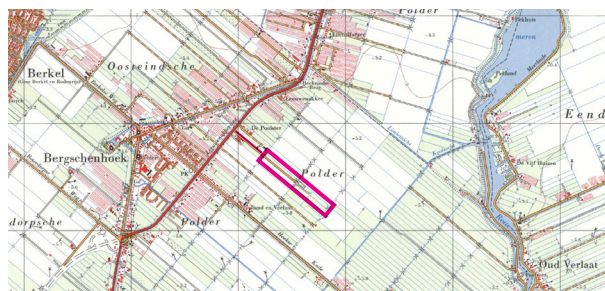
Vanaf 1995 start een omvangrijke aanleg van glastuinbouw in de polder. Deze kassen worden aangelegd vanaf de N209 tot aan de zuidelijk gelegen Kooitocht. Ondersteunend aan deze kassen worden ook loodsen en bedrijfspanden toegevoegd. Hierdoor is het plangebied Bosland in 2010 omsloten door het kassenlandschap. Tot slot vindt langs de Rotte de natuurontwikkeling het Hoge Bergsche Bos plaats. Delen van de historische waterlopen zijn aanwezig in het landschap, maar deze zijn echter door de uitbreiding van Bergschenhoek en de natuurontwikkeling Bergsche Bos niet direct beleefbaar of zichtbaar. Ook is er vandaag de dag geen sprake meer van kenmerkend weidse en doorgaande zichten over het polderlandschap vanwege de verstedelijking.



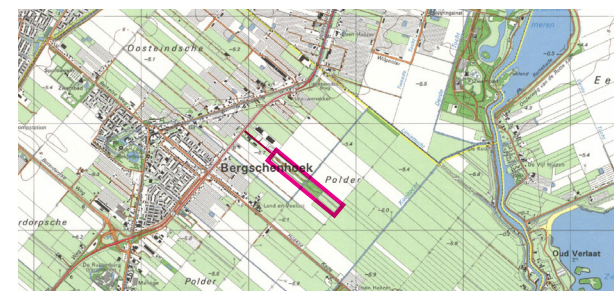
Afbeelding 2.2 Historische structuur in het landschap omstreeks 1815



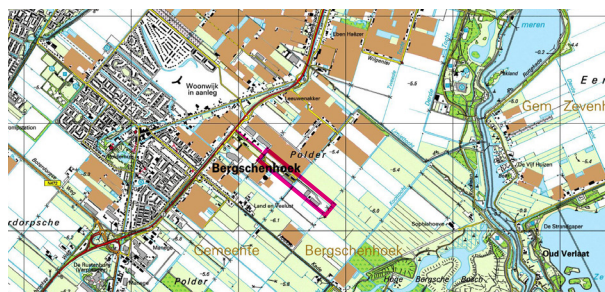
Afbeelding 2.3 Bergschenhoek omstreeks 1900



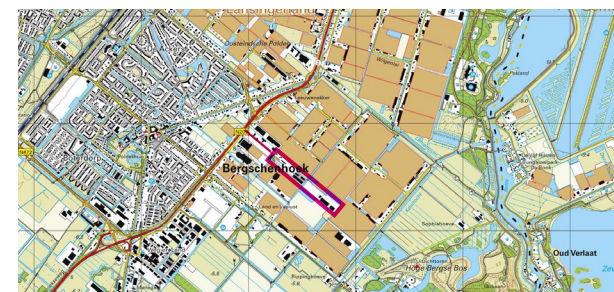
Afbeelding 2.4 Bergschenhoek omstreeks 1970



Afbeelding 2.5 Bergschenhoek omstreeks 1990



Afbeelding 2.6 Bergschenhoek omstreeks 2000



Afbeelding 2.7 Bergschenhoek omstreeks 2018

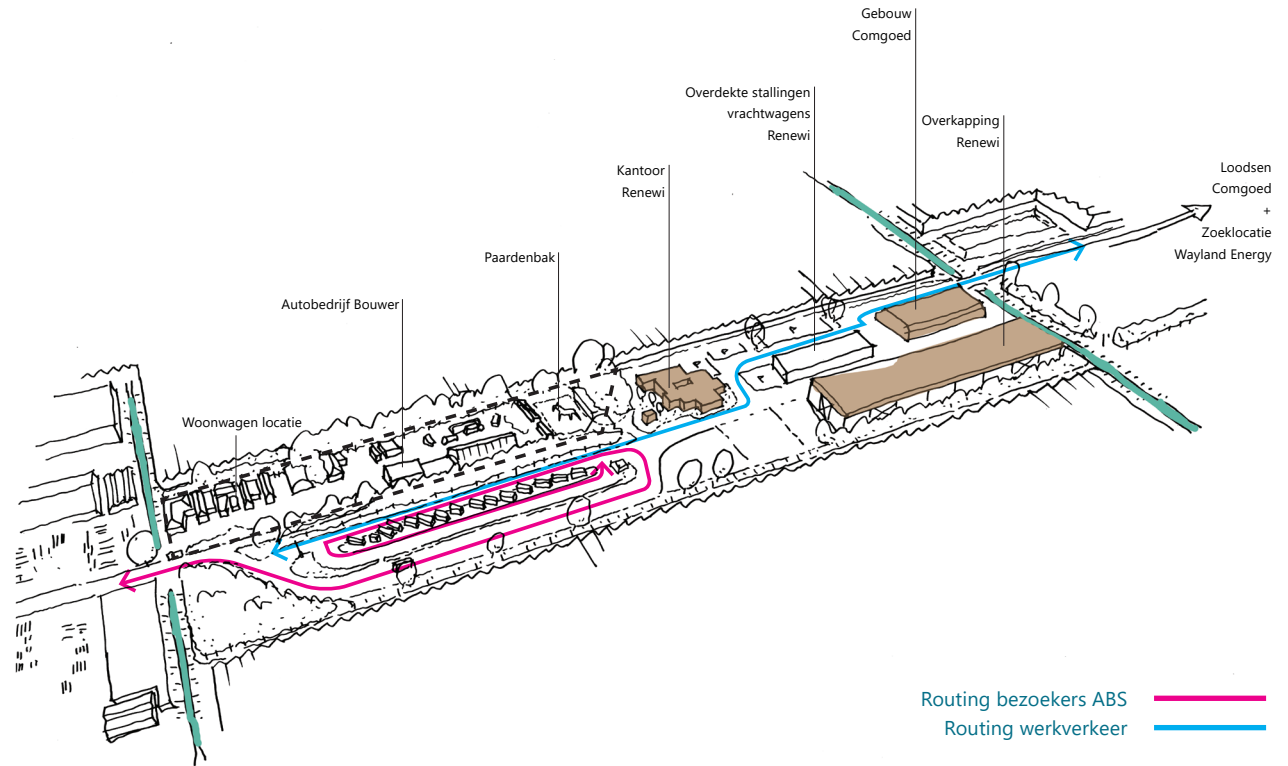
SCENARIO'S

3.1 Uitgangspunten scenario's

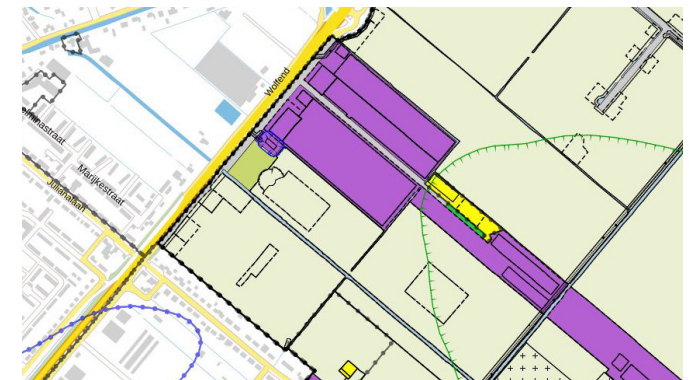
De huidige situatie van het ABS wordt als suboptimaal beschouwd. Voor bezoekers van het ABS zijn de huidige containers met trappen matig bereikbaar wat de afvalinzameling voor burgers fysiek bemoeilijkt. Daarnaast raken de verkeersstromen van bezoekers van het ABS ten dele verstremgeld met in en uit rijdende vrachtwagens van zowel Renewi als Comgoed. Dit kan tot verkeersonveilige situaties lijden. De plaatsing van de woonwagenlocatie bemoeilijkt daarnaast de exploitatie en de overzichtelijkheid van het ABS, omdat de aanrijroute niet logisch en recht doorloopt tot het ABS zelf.

Als uitgangspunt voor de verschillende scenario's wordt het nieuwe ABS tussen het kantoorpand van Renewi en het dichtbijzijnde gebouw van Comgoed ingepast. De overdekte stallingen voor vrachtwagens moeten hiervoor wijken en elders teruggebouwd worden. De realisatie van het nieuwe ABS betekent naast een herinrichting van de plek van het oude ABS, ook een nieuwe situatie voor het kantoorgebouw van Renewi in het geheel. Het kantoorgebouw gaat hiermee meer als entreegebouw voor het ABS fungeren doordat bezoekers er langs rijden.

De verschillende scenario's streven naar verbetering van de verkeersgeleiding en een kwalitatief en samenhangend wegbeeld. De volgende ontwerpvoorstellen zijn ingedeeld in drie scenario's. Scenario A is sterk behoudend en maakt gebruik van de bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur. Scenario B daarentegen zet in op een sterke verbetering van de routing en de inpassing van functies op structuurniveau. Scenario B is daarnaast opgedeeld in twee varianten B1 en B2.



Afbeelding 3.1 Huidige situatie



Afbeelding 3.2 Bestemmingsplan: Geurcontour (groen)
van omliggende bedrijvigheid dekt de projectlocatie bijna in zijn geheel af

3.2 Scenario A (Behoudend)

De verkeersstromen van werkverkeer en bezoekersverkeer worden van elkaar gescheiden ter hoogte van de splitsing. Werkverkeer en bezoekers komen daardoor minder vaak met elkaar in aanraking, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Ook wordt bijgedragen aan een heldere routing voor beide verkeersstromen. Het vrijgekomen terrein van de voormalige ABS wordt ingericht voor gebruik van zonnepanelen en parkeergelegenheid van Renewi.

Ontvangstbord

Met behulp van eenvoudige ingrepen krijgt het terrein een representatieve uitstraling. Een duidelijk richtinggevend ontvangstbord, begeleidt de bezoeker richting het ABS. Aanvullend daarop wordt de weg van nieuwe markering voorzien.

Kwalitatieve bermen

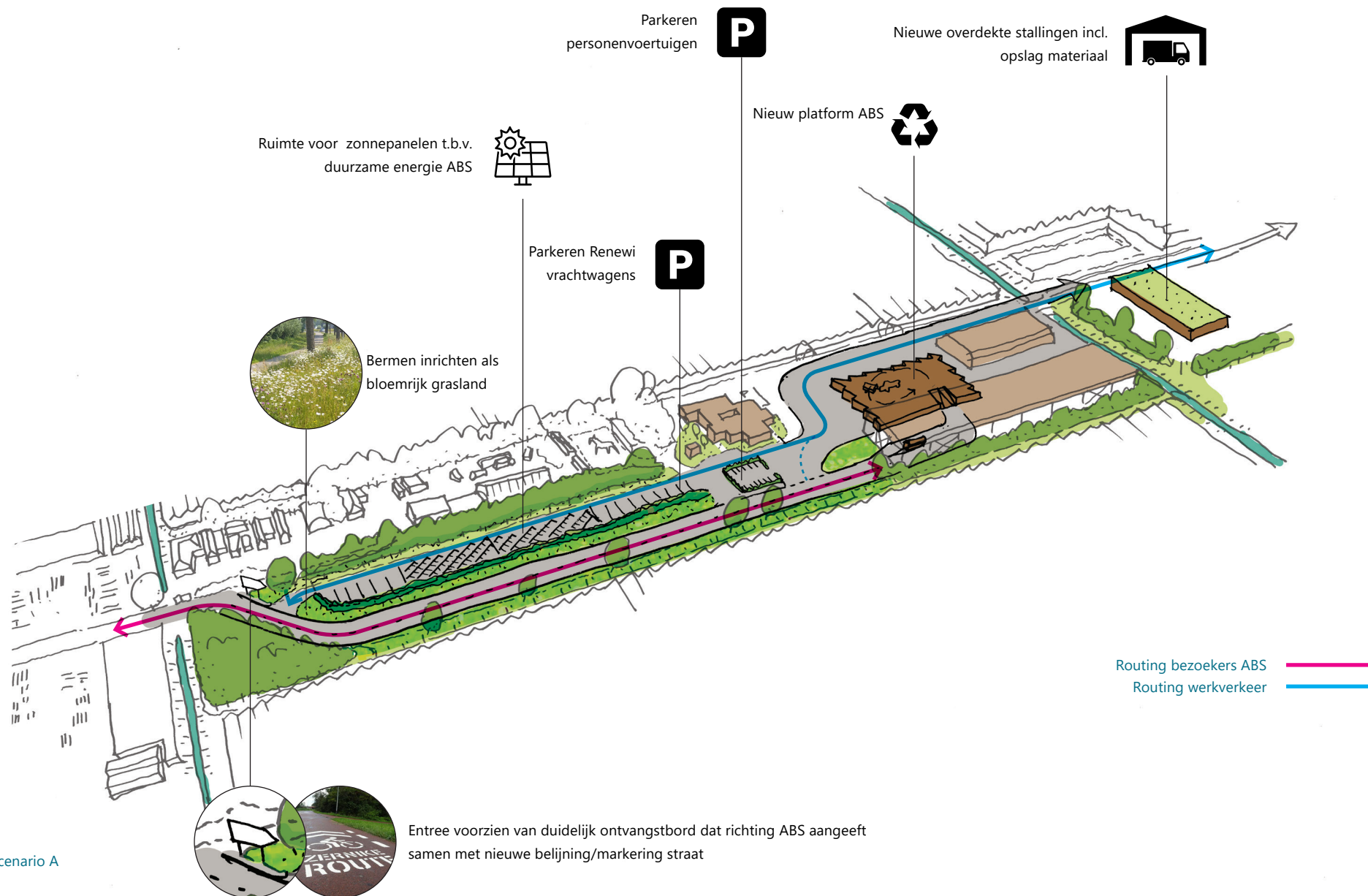
Bermen gelegen aan de weg naar het nieuwe ABS-platform worden ingezaaid met bloemrijk grasland. Daarmee wordt een kwalitatieve eenduidige inrichting bereikt met een natuurlijke uitstraling voor de bezoekers.

Parkeerplek Renewi en zonnepanelen

Ter plaatse van het oude ABS komt ruimte vrij voor zowel de stalling van vrachtwagens en de plaatsing van zonnepanelen voor de verduurzaming van het ABS.

Behoud woonwagenlocatie

De woonwagenlocatie blijft gehandhaafd op de huidige plek. Hierdoor kunnen huidige posities op het terrein behouden blijven, wat individuele ontwikkeling voor partijen versimpeld.



Afbeelding 3.3 Scenario A

3.3 Scenario B1

Scenario B1 gaat uit van een rechte aanrijroute naar het vernieuwde ABS. Daarvoor dient aan de woonwagenlocatie inclusief bijbehorende functies een andere plek gegeven te worden.

Rechte aanrijroute

De aanrijroute (Bosland) wordt recht over het terrein doorgetrokken in de vorm van een bomenlaan. Werkverkeer en bezoekersverkeer worden vanaf het Renewi kantoorgebouw van elkaar gescheiden, wat de verkeersveiligheid bevordert. Daarnaast ontstaat er voor bezoekers van het ABS een heldere en overzichtelijke situatie waar het kantoorgebouw van Renewi als zichtbare entree fungeert.

Parkeergelegenheid ABS

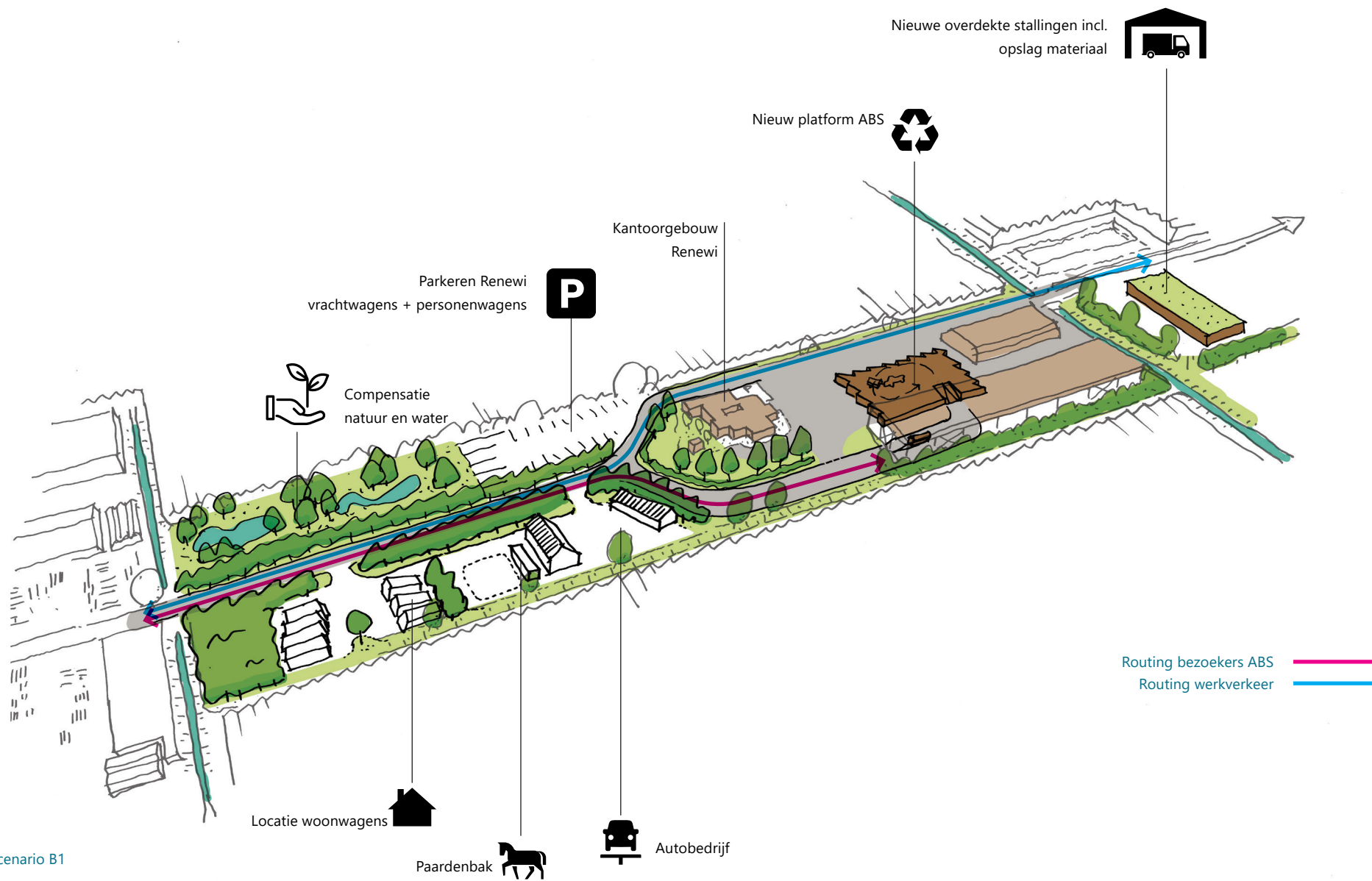
De nieuwe parkeergelegenheid voor vrachtwagens en personenwagens is gesitueerd ter plaatse van de oude paardenbak. Een nieuwe overdekte stalling kan gebouwd worden op het hoger gelegen terrein.

Noordelijke ecologische inrichting

De voormalige noordelijke woonwagenlocatiegrond wordt gebuikt om natuur en wateropvang binnen het volgebouwde gebied te compenseren.

Zuidelijk uitgeplaatste functies

De woonwagenlocatie krijgt een nieuwe plek aan de zuidzijde waarbij het autobedrijf een overgang vormt tussen het ABS en de woonfunctie van het gebied. Het geheel wordt ingepast in een groene setting.



Afbeelding 3.4 Scenario B1

3.4 Scenario B2

Deze variant splitst de drie aanwezige functies van de woonwagenlocatie. Als alternatief op scenario B1, gaat B2 uit van een verdere splitsing van de aanwezige functies die reeds aanwezig zijn op de woonwagenlocatie.

Rechte aanrijroute

De aanrijroute (Bosland) wordt recht over het terrein doorgetrokken in de vorm van een bomenlaan. Werkverkeer en bezoekersverkeer worden vanaf het Renewi kantoorgebouw van elkaar gescheiden, wat de verkeersveiligheid bevordert. Daarnaast ontstaat er voor bezoekers van het ABS een heldere en overzichtelijke situatie waar het kantoorgebouw van Renewi als zichtbare entree fungeert.

Functiescheiding

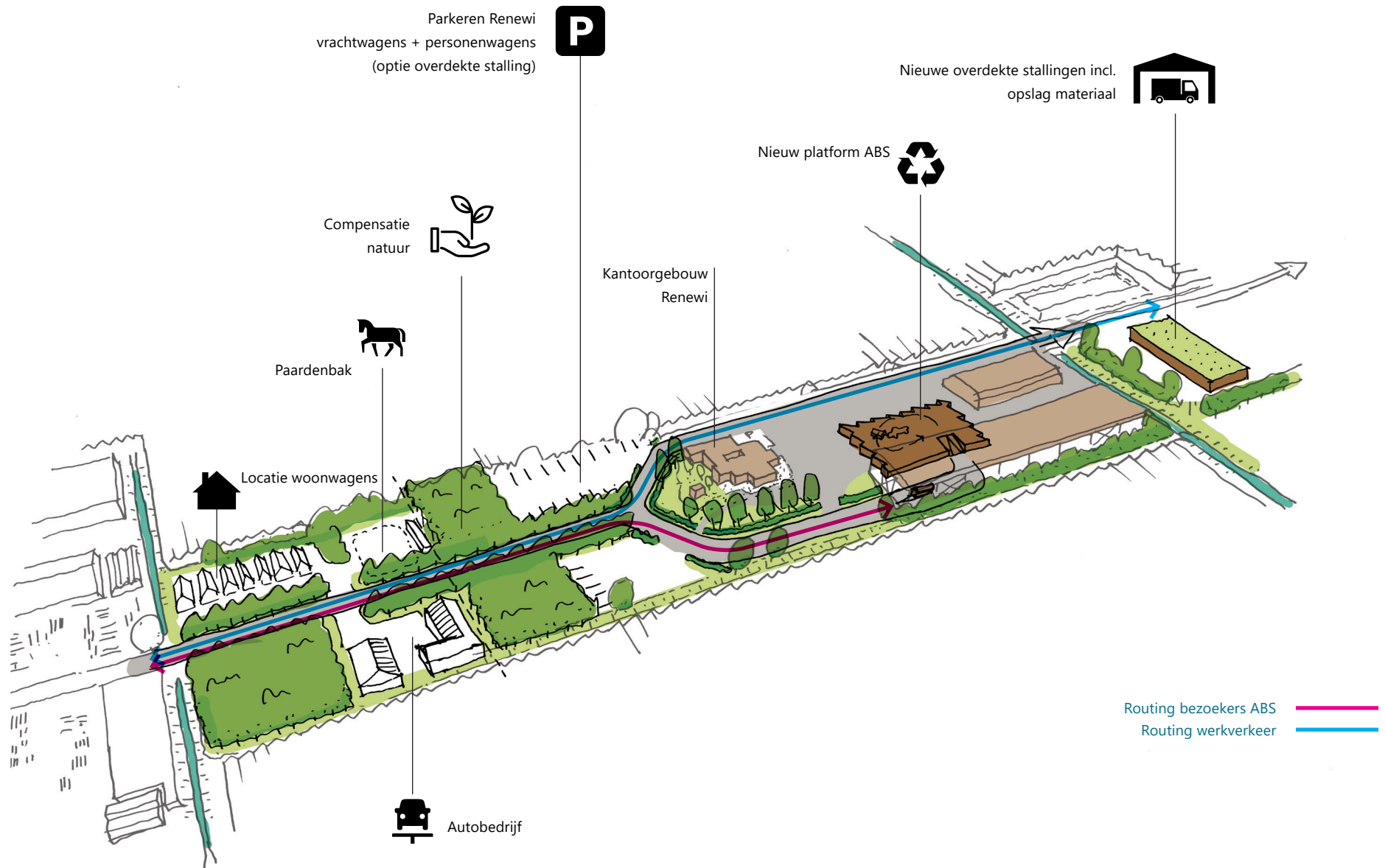
Functies die hinder van elkaar ondervinden worden ruimtelijk van elkaar gescheiden. Onder hinder wordt onder andere verstaan geluid, geur, licht en verkeersbewegingen. In deze variant gaat de bomenlaan als groene scheiding tussen wonen en werken fungeren. De woningen blijven op de huidige plaats behouden waar het autobedrijf naar de zuidelijke zijde van het terrein gaat.

Parkeergelegenheid ABS

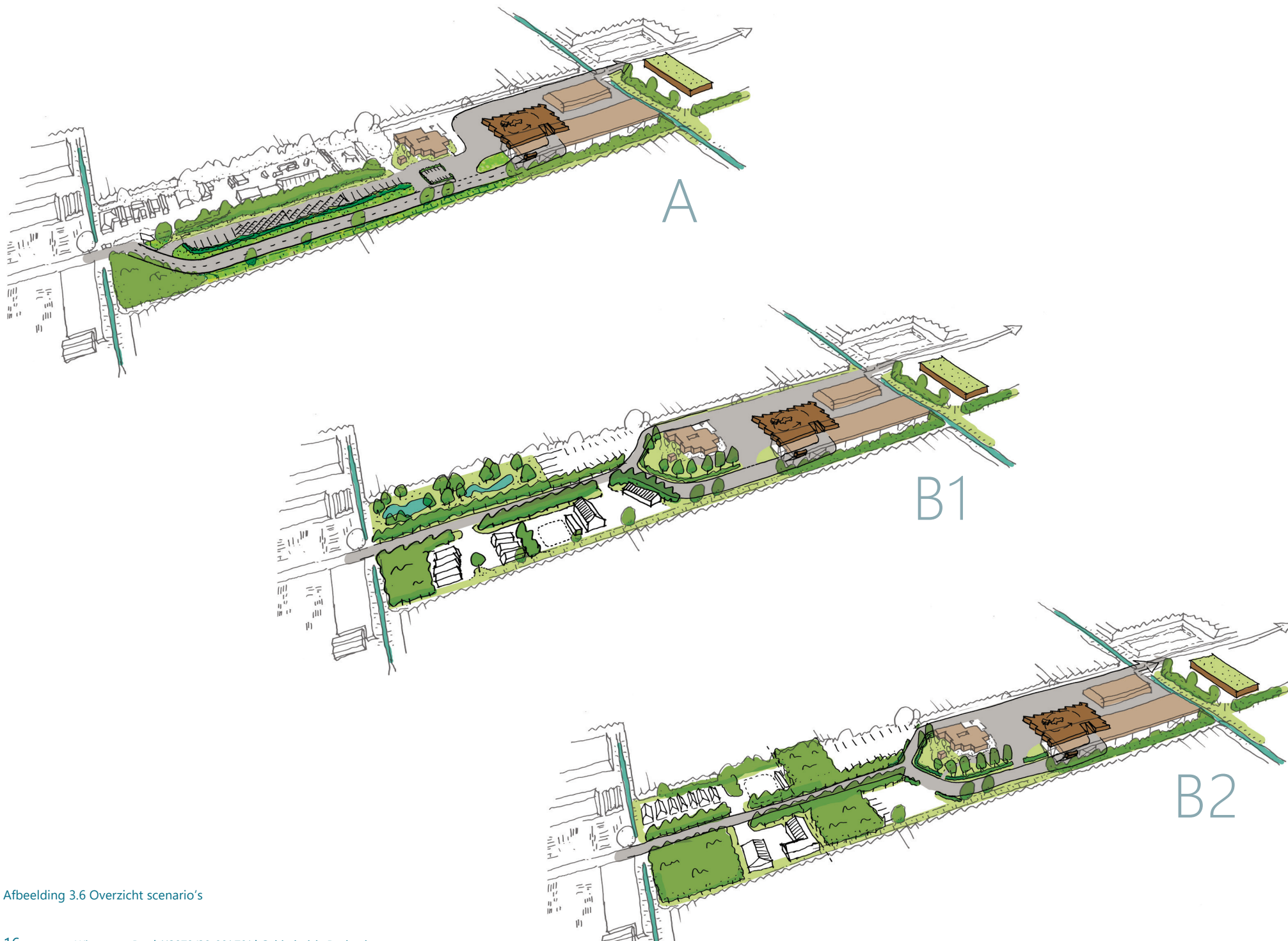
De nieuwe parkeergelegenheid voor vrachtwagens en personenwagens is gesitueerd ter plaatse van de oude paardenbak en deels ter plaatse van de oude ABS. Een nieuwe overdekte stalling kan gebouwd worden op het hoger gelegen terrein, of ter plaatse van de ingetekende parkeergelegenheid van Renewi.

Ecologische inrichting

Nieuw aangeplante stukken bos gelegen tussen het ABS en de woonwagenlocatie dienen naast natuur/groen compensatie als buffer en natuurlijke scheiding tot het ABS.



Afbeelding 3.5 Scenario B2



Afbeelding 3.6 Overzicht scenario's

OPWAARDERING AANRIJROUTE BOSLAND

4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie heeft de aanrijroute tot het ABS een rommelige aanblik. Dit komt allereerst door een willekeur aan erfafscheidingen, welke vaak ondoorzichtbaar zijn. Door de dichte erfafscheidingen is het daarnaast niet duidelijk te zien wat voor bedrijfsvoering aanwezig is. De weg zelf is daarnaast onderhevig aan achterstallig onderhoud.

Dit toont zich in gaten en verzakking van de weg. Tevens worden de zijbermen gebruikt voor het tijdelijk parkeren van voertuigen en de tijdelijke plaatsing van materiaal, afkomstig van de aangrenzende bedrijven.

Incidenteel geparkeerde voertuigen in de zijberm verhinderen doorstroming omdat deze de aanrijroute (Bosland) versmallen. De straat is daarnaast niet verlicht, waardoor het geheel bij schemering onprettig aan kan voelen.

Om de route naar het ABS te veraangename zijn er twee voorstellen gemaakt. Deze zijn in de volgende paragrafen beschreven.

4.2 Voorstel 1

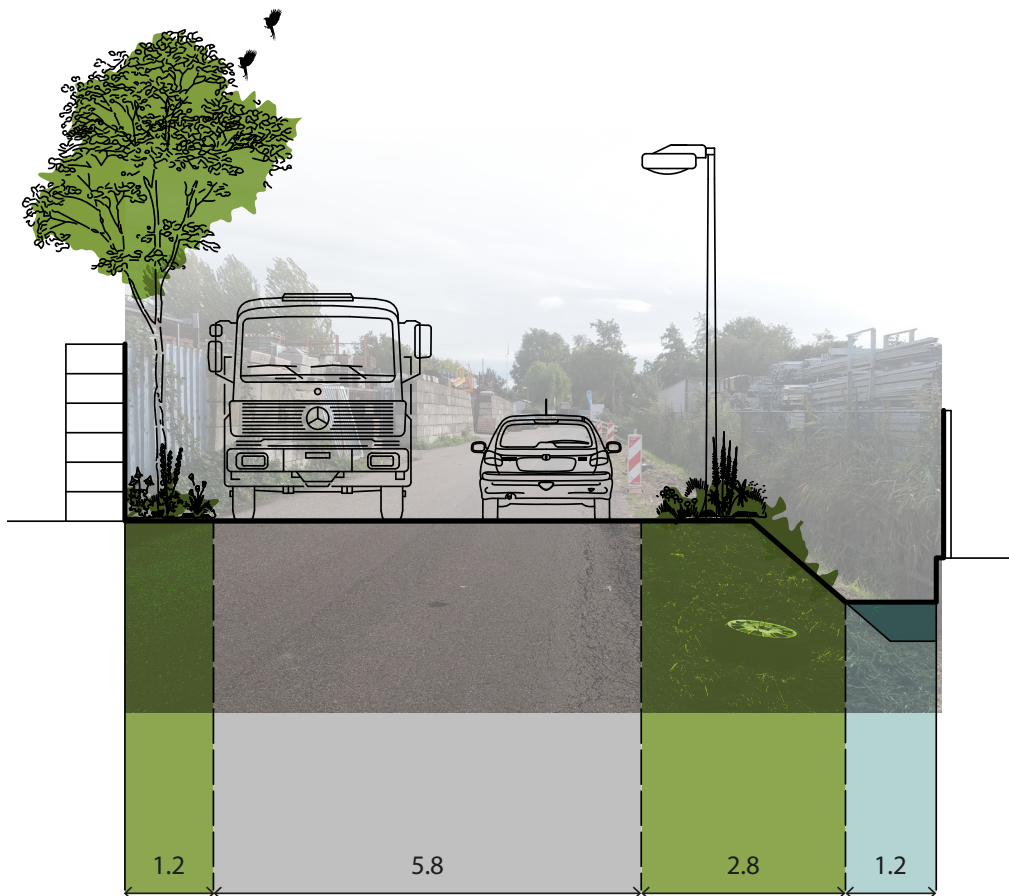
Met behulp van groen en verlichting kan de huidige situatie met beperkte ingrepen verbeterd worden. Daarbij maakt de beschikbare ruimte in het profiel het onmogelijk om wegen in zijn geheel te verleggen.

Aan de slootzijde worden lichtmasten voorzien voor de verkeersveiligheid bij schemering. Om berm parkeren tegen te gaan, worden naast lichtmasten ook varkensruggen toegepast. De bermen worden ingezaaid als bloemrijk grasland doorlopend naar en over het ABS-terrein.

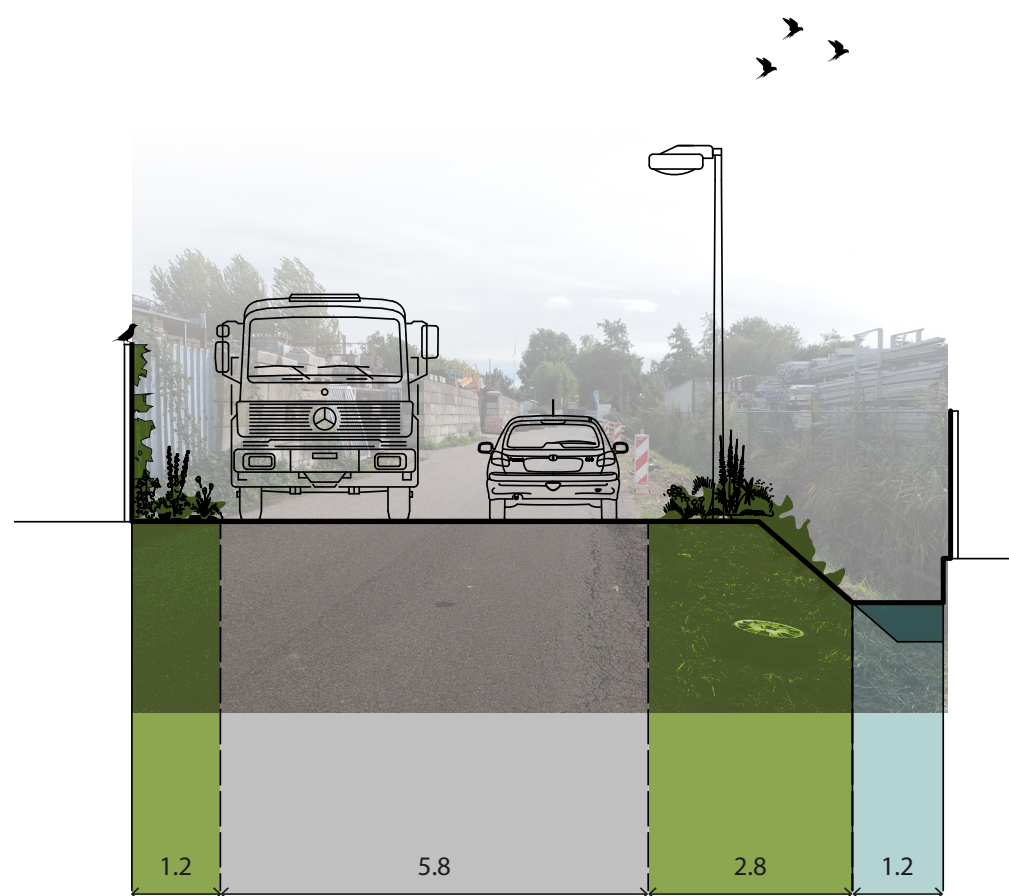
Een optie is om de noordzijde te voorzien van een continue rij bomen. Deze bomen schermen de verschillende erfafscheidingen deels af en zorgen voor een continu groen en een aantrekkelijk beeld. Om bomen langs de noordelijke zijde genoeg ruimte te geven is het raadzaam de berm te verbreden door of de weg te verleggen of de erfafscheiding te verplaatsen. Dit dient echter nader over de lange lijn onderzocht te worden op haalbaarheid.

4.3 Voorstel 2

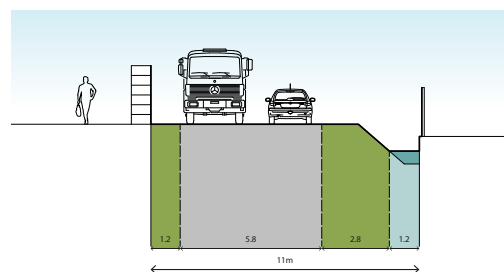
Variant 2 gaat ook uit van een uniforme groene erfafscheiding als begeleiding van de route. Concreter wordt hier gekozen om de bestaande scheiding groen uit te voeren. Daarvoor worden hederaschermen toegepast voor een aangename en groene uitstraling. Naast het compleet vervangen van alle erfafscheidingen voor hederaschermen is het ook denkbaar om de ruimte in de berm te benutten, en schermen voor de oude erfafscheidingen te plaatsen. De bermen worden verder ingezaaid als bloemrijk grasland doorlopend naar en over het ABS-terrein.



Afbeelding 4.2 Voorstel 1



Afbeelding 4.3 Voorstel 2



Afbeelding 4.1 Huidige situatie

Bijlage: globale kostenraming

Projectcode	113979
Projectnaam	Gebiedsvisie Bosland
Omschrijving	Globale kostenraming terreininrichting
Opgesteld door	R.M. van Meerkerk
Goedgekeurd door	ing. R.J.B. Morsink
Datum	27-01-2020

Uitgangspunten algemeen

- schetsontwerp
- geschatte bandbreedte van +/- 40%
- prijspeil 2019

Gebiedsvisie A

Uitgangspunten

- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens en bijgebouwen blijven op de huidige locatie
- kantoor (Renewi) blijft gehandhaafd
- ontvangsthal (comgoed) blijft gehandhaafd

Geraamde aanneemsom		520.000,00	
Vergunningen en leges		16.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv sub totaal bouwsom)	18%	94.000,00	
Object onvoorzien (obv sub totaal bouwsom)	20%	104.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 750.000,00

Gebiedsvisie B1

Uitgangspunten

- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens worden verplaatst (door de eigenaren?)
- nieuwe inrichting en bestrating terrein woonwagens
- bedrijfsruimte opbreken (opgenomen in raming)
- bouw nieuwe bedrijfsruimte 520m²
- geen grondsanering
- geen asbesthoudende materialen in op te breken opstallen

Geraamde aanneemsom		2.095.000,00	
Vergunningen en leges		42.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv sub totaal bouwsom)	18%	378.000,00	
Object onvoorzien (obv sub totaal bouwsom)	20%	419.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 3.000.000,00

Gebiedsvisie B2

Uitgangspunten

- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens worden niet verplaatst
- nieuwe inrichting en bestrating bedrijfsterrein woonwagens
- bedrijfsruimte opbreken (opgenomen in raming)
- bouw nieuwe bedrijfsruimte 520m²
- geen grondsanering
- geen asbesthoudende materialen in op te breken opstallen

Geraamde aanneemsom		1.655.000,00	
Vergunningen en leges		34.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv sub totaal bouwsom)	18%	298.000,00	
Object onvoorzien (obv sub totaal bouwsom)	20%	331.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 2.400.000,00

Toelichting raming

Voor de bedrijfsruimte is bij scenario B1 en B2 een kostenpost opgenomen voor de realisatie van een nieuwe bedrijfsruimte die momenteel ook voor de huidige bedrijfsvoering in gebruik is. Tevens is er rekening gehouden met de afbraak van de bestaande opstellen, uitgaande van een negatief asbestonderzoek (geen asbest). Het verplaatsen van de woonwagens is niet opgenomen en een activiteit die de bewoners/eigenaren het beste zelf kunnen uitvoeren. De raming van het Afvalbrengstation heeft een wat hoger detailniveau dan de ramingen van de overige plan onderdelen die meer op basis van kentallen is opgesteld.

Bij het “upgraden” van het woonwagencentrum is er gerekend met een nieuwe bestrating met afwatering en voorzieningen tbv de nieuwe standplaatsen. Het verplaatsen en aansluiten op de overige voorzieningen is niet specifiek opgenomen, maar kunnen binnen de post plan onvoorzien worden gezien.

Er is geen rekening gehouden met eventuele bodemsanering. Het is in deze fase niet mogelijk een eventuele aard en omvang van een mogelijke verontreiniging te bepalen. Naast de post voor projectrisico's zijn er geen specifiek benoemde risico's in beeld gebracht. Deze zijn te kwantificeren in een risico-inventarisatie, waarbij ook de kans van optreden en de gevolgen aan bod komen. Hiermee komen ook de minder voor de hand liggende risico's in beeld, temeer dit onderwerp maatschappelijk en politiek lastig kan zijn.

