



Hoogbouweffecten herontwikkeling De Aarhof

Beschouwingen bij het plan ten behoeve van de herontwikkeling van Winkelcentrum De Aarhof in Alphen aan den Rijn

De stem van Alphen aan den Rijn

9 april 2021

Project	Hoogbouweffecten herontwikkeling De Aarhof	Adres	Witteveen+Bos
Opdrachtgever	De stem van Alphen		Leeuwenbrug 8
			Postbus 233
Document	Hoogbouweffectenanalyse		7400 AE Deventer
Status	Definitief 03		0570 69 79 11
Datum	9 april 2021		www.witteveenbos.com
Referentie	125213/21-005.794		

Projectcode	125213
Projectleider	H. Wieringa MSc.
Projectdirecteur	M. Marshall Mtech

Auteur(s)	T. Lodder BSc. L. Versluis MSc. ir. A. Goede ing. E. Jongenotter ir. J.H. Huls T. van Vilsteren MSc
-----------	--

Gecontroleerd door	ir. H. Wieringa
	ing. M.T. Marshall MTech
Goedgekeurd door	ing. M.T. Marshall MTech

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 wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INTRODUCTIE	1
2	STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE	7
3	QUICK SCANS HOOGBOUWEFFECTEN	22
4	BELEIDSMATIGE ANALYSE	35
5	CONCLUSIE	42



Afbeelding 1.1 huidige entree aan de Aarkade van Winkelcentrum Aarhof

bron: Alphens.nl

INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding

In het centrum van Alphen aan den Rijn ligt winkelcentrum de Aarhof. Voor dit winkelcentrum is een herontwikkeling beoogd. Het bestaande winkelcentrum wordt van binnen opgewaardeerd en aan de randen, bij de huidige entree, opgehoogd met circa 4-5 woonlagen. Onder de woonlagen blijft een (commerciële) plint en toegang tot het winkelcentrum aanwezig. Aanvullend op deze ontwikkeling van het winkelcentrum beoogt de huidige eigenaar twee (woon)torens te bouwen van respectievelijk 61 en 43 meter hoog. Het schetsontwerp 'Winkelcentrum Aarhof - Alphen aan den Rijn' van Common Affairs, d.d. 8 september 2020 lichten wij kort toe op de volgende pagina.

De thans bekende plannen roepen vragen op in de omgeving van het plangebied over de ruimtelijke weerslag van deze voorgenomen herontwikkeling. De realisatie van hoogbouw gaat gepaard met effecten voor de omgeving. Los van de effecten van verdichting op het bestaande stedelijke weefsel ontstaat er met de realisatie van hoogbouw extra schaduw, worden vrije uitzichten vanuit woningen en gebouwen belemmerd, worden beeldbepalende en historische zichtlijnen aangetast en treden er effecten op van windhinder ofwel valwinden in het omliggende gebied. In voorliggend onderzoek beschouwt Witteveen+Bos ook enkele effecten die ontstaan door de beoogde herontwikkeling met aanpalende hoogbouw.

1.2 Inhoud van dit document

Voorliggend document betreft een stedenbouwkundige omgevingseffecten-analyse van de invloed van de beoogde herontwikkeling van winkelcentrum de Aarhof op de omgeving. In de voorliggende omgevingseffecten-analyse worden de navolgende aspecten nader beschouwd en afgewogen:

- korte toelichting op de beoogde herontwikkeling;
- stedenbouwkundige verkenning met een beschouwing van de aanwezige bouwhoogtes in de omgeving;
- de te verwachten effecten van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling op basis van de resultaten van de uitgevoerde Quickscans;
- het relevant vigerend beleid.

De beschouwde en gewogen aspecten leiden tot de conclusie voor deze omgevingseffecten-analyse.



Afbeelding 1.2 voorgenen herontwikkeling van winkelcentrum De Aarhof

bron: Schetsontwerp Herontwikkeling De Aarhof, Common Affairs (2020)

1.3 Toelichting op het plan

Voor een complete toelichting op het plan verwijzen wij naar het Schetsontwerp van Common Affairs voor winkelcentrum de Aarhof in Alphen aan den Rijn, d.d. 8 september 2020. Hieronder lichten wij beknopt het plan toe, zodat het onderwerp van voorliggende beschouwing en de mate van uitwerking bij schrijven van dit stuk eenduidig zijn weergegeven.

De Aarhof is in 1974 geopend en was één van de eerste overdekte winkelcentra van Nederland. Het complex ligt in het hart van de wijk Lage Zijde, van oudsher het winkelhart van Alphen aan den Rijn. Heden ten dage is het complex aan vernieuwing toe. Het schetsontwerp van Common Affairs voor de Aarhof kenmerkt zich door een zeer intensief woonprogramma doordat twee woontorens worden toegevoegd. Bovenop dit intensieve woonprogramma wordt het winkelcentrum gerenoveerd, worden twee supermarkten en dubbellaags parkeren toegevoegd.

Aan de westzijde van het plan, boven op het dak van de Aarhof, zijn twee woontorens met een totale hoogte van respectievelijk 61 meter en 43 meter ingetekend. Deze zijn te zien op de afbeelding hiernaast. De torens landen op een voorziene parkeergarage van twee lagen, met daaronder behoud van commerciële ruimte. De positie van de torens valt hiermee te midden van het grotere bouwblok tussen de Van Manderslootstraat en het winkelcentrum. De woontorens met een footprint van 39 bij 20 meter en 31,2 bij 20 meter introduceren een hoogte en omvang die tot nu toe niet eerder op een centrumlocatie van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn toegelaten.

Daarnaast wordt het winkelcentrum als het ware ingepakt door een plint met daarboven woningen tot en met zes bouwlagen, circa 18 meter hoog. Op de volgende pagina worden de veranderingen in de plint weergegeven met foto's van de huidige situatie en de beoogde ontwikkeling. Alle vier de ingangen van het huidige winkelcentrum worden getoond.

Hoe hoog is hoogbouw in het Groene Hart?

In Utrecht:	boven de 30 meter en als een gebouw twee keer zo hoog is als de gemiddelde hoogte in de omgeving
In Zoetermeer:	boven de 30 meter
In Woerden:	is geen definitie bepaald
In Gouda:	boven de 30 meter gaat het duidelijk om hoogbouw



Afbeelding 1.3 foto huidige entree aan de Van Boetzelaerstraat



Afbeelding 1.5 foto huidige entree aan de Van Manderslootstraat



Afbeelding 1.4 impressie nieuwe entree aan de Van Boetzelaerstraat



Afbeelding 1.6 impressie nieuwe entree aan de Van Manderslootstraat



Afbeelding 1.7 foto huidige entree aan de Aarkade



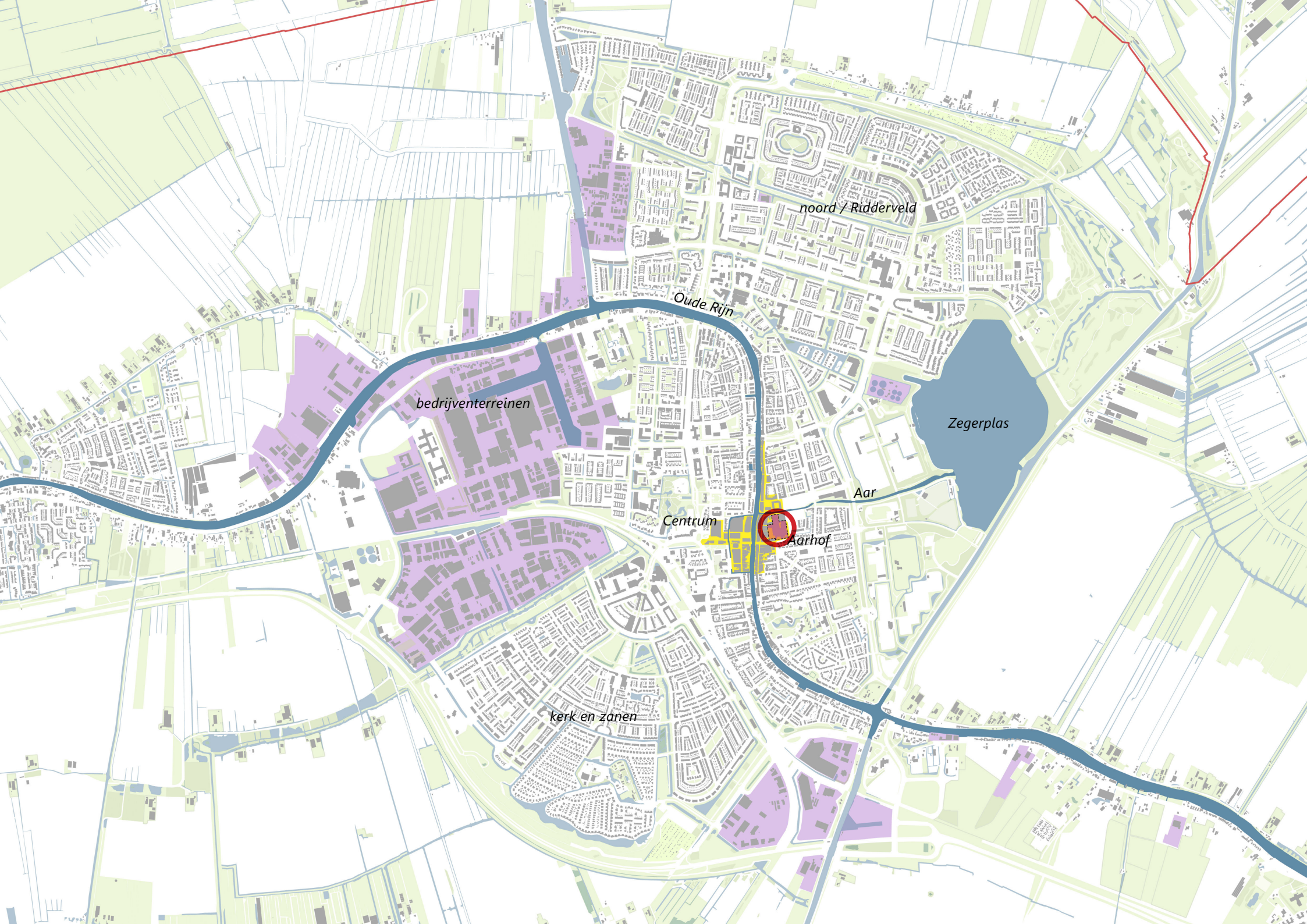
Afbeelding 1.9 foto huidige entree aan de Vest



Afbeelding 1.8 impressie nieuwe entree aan de van Aarkade



Afbeelding 1.10 impressie nieuwe entree aan de Vest



noord / Ridderveld

Oude Rijn

bedrijventerreinen

Zegerplas

Aar

Centrum

Aarhof

kerk en zanen

2

STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE

2.1 Ligging van het projectgebied

Ligging Alphen aan den Rijn

In het Groene Hart, nabij Leiden en Gouda, ligt Alphen aan den Rijn. Alphen aan den Rijn is een stad en gemeente in de provincie Zuid-Holland. De stad vormt de kern van de gemeente.

De stad Alphen aan den Rijn heeft circa 73.600 inwoners (BAG, 2020) en vormt daarmee één van de grootste kernen midden in het Groene Hart. De totale gemeente heeft circa 110.000 inwoners. Een vergelijkbare kern qua ligging is de gemeente Woerden, met circa 52.000 inwoners. Meer aan de randen van het Groene Hart liggen de steden Leiden, Gouda en Zoetermeer. Steden met respectievelijk 121.000, 73.000 en 124.000 inwoners.

De stad Alphen aan den Rijn wordt ontsloten door de N11 en de N231. Daarnaast kent Alphen aan den Rijn een treinstation dat voornamelijk een verbinding vormt met de steden Woerden, Leiden en Gouda.

Ligging de Aarhof

Door het historisch centrum van Alphen aan den Rijn loopt de rivier de Oude Rijn. Ten westen van dit gebied ligt de Hoge Zijde en ten oosten van de Oude Rijn ligt Lage Zijde. De Hoge Zijde is onderdeel van het historisch centrum van Alphen aan den Rijn en is in de jaren '90 opgewaardeerd met de toevoeging van winkels, woningen, theater Castellum en het nieuwe gemeentehuis.

Ten Westen van de Oude Rijn ligt Lage Zijde, deze wijk maakt de historische kern van Alphen aan den Rijn compleet. In het midden van de wijk Lage Zijde ligt winkelcentrum de Aarhof. Sinds 2012 wordt de wijk Lage Zijde aangepakt. Ten Noorden van de Aarhof zijn rond het Thorbeckeplein nieuwe woningen gerealiseerd en is horeca toegevoegd. Bij deze herontwikkeling heeft de watergang de Aar een meer prominente plek gekregen. Direct ten Oosten van de noordelijke ingang van het winkelcentrum is een bibliotheek annex parkeergarage gerealiseerd. Het gebied ten Oosten van de Aarhof is braakliggend terrein. Ten Zuiden van de Aarhof ligt de Van Boetzelaerstraat met jaren '30 woningen en is de bioscoop van Alphen aan den Rijn gevestigd. Ten Westen ligt een historische winkelstraat: de Van Manderslostraat.

Autoverkeer gaat via binnenwegen De Vest, Thorbeckestraat, Oranje Nassausingel naar de Oostkanaalweg (N207), waarna het regionaal ontsloten wordt. De loopafstand van De Aarhof naar het station van Alphen aan den Rijn bedraagt ongeveer 11 minuten wanneer men via het oude centrum loopt.

2.2 Bouwhoogte vergeleken

Deze paragraaf analyseert de bestaande bouwhoogtes in de directe omgeving van het plangebied, de gemeente Alphen aan den Rijn, de gemeente Woerden en het Groene Hart. Daarnaast wordt de vergelijking gemaakt met de toevoeging van de beoogde herontwikkeling.

Aarhof in relatie tot directe omgeving - straal van circa 100 meter

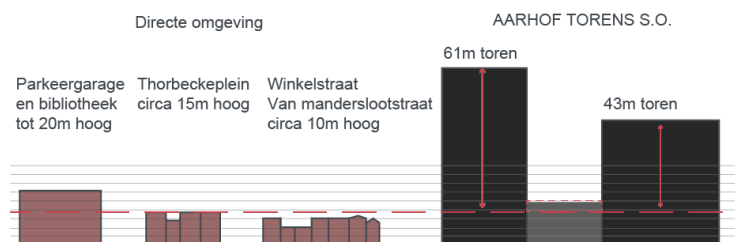
In een straal van ongeveer 100 meter rond winkelcentrum de Aarhof zijn een aantal bebouwingsvormen:

- in recente jaren is het Thorbeckeplein ontwikkeld met woningbouw van 3 en 4 bouwlagen, met een bouwhoogte rond de 10 meter;
- direct naast de Aarhof wordt aan de noordzijde een parkeergarage annex parkeerplaats ontwikkeld. Deze heeft een hoogte van circa 20 meter;
- in het Zuidoosten ligt de wijk Lage Zijde. Deze wijk kenmerkt zich door historische eengezinswoningen van twee woonlagen en een kap;
- ten Westen van de Aarhof ligt de van Manderslootstraat, een winkelcentrum met karakteristieke panden van twee tot drie bouwlagen.

Herontwikkeling in relatie tot directe omgeving

De directe omgeving van de Aarhof kenmerkt zich door lage bebouwing. De ontwikkelingen aan het Thorbeckeplein, de woningen in Lage Zijde en de bebouwing in de Van Manderslootstraat zijn 2 tot 4 bouwlagen hoog. Een hoogte van ongeveer 10 meter is maatgevend. De 20 meter hoge bibliotheek met parkeergarage vormt hierop een uitzondering. Het toevoegen van commerciële plinten met daarboven woningen tot een hoogte van 20 meter is afwijkend met de omgeving, maar in lijn met de parkeergarage. De plint met woningen wijkt al af van de bestaande structuur, de twee woontorens passen in maat en schaal niet bij de directe omgeving.

Afbeelding 2.1 Herontwikkeling in relatie tot directe omgeving



Aarhof in relatie tot het centrum - straal van circa 400 meter

De bestaande bouwhoogte in het centrumgebied van Alphen aan den Rijn:

- het centrum van Alphen aan den Rijn kenmerkt zich door een compact weefsel van historische gebouwen met een gemiddelde bouwhoogte van tussen de 1 en 4 bouwlagen;
- de straten parallel lopende aan de Oude Rijn hebben hoofdzakelijk een bouwhoogte die niet boven de 12 meter uit komt. Incidenteel zijn er uitschieters tot 15 meter hoog (Bestemmingsplan Alphen stad geconsolideerd 2020-09-17);
- uitschieters in het centrum, waaronder het gemeentehuis en theater Castellum zijn respectievelijk 20 en 24 meter hoog;
- het beeld van het Alphenese centrum vanuit de omgeving wordt bepaald door de kerktorens van respectievelijk de Bonifatiuskerk en de Adventskerk (40 en 46 meter).

Hoogteaccent tot 30 meter nabij centrum

Het in de recente geschiedenis aan de Thorbeckestraat opgeleverde woonblok kenmerkt zich door een gemiddelde van 5 á 6 bouwlagen met een hoogteaccent nabij de rotonde van 10 bouwlagen ofwel circa 30 meter hoog. De plaatsing van het hoogteaccent is in deze ontwikkeling zorgvuldig gekozen op de hoek, waardoor de schaduw voor omliggende bebouwing minimaal is. De overige bebouwing van 5 á 6 bouwlagen is te verklaren door het brede profiel van de Thorbeckestraat.

Aarhof in relatie tot omliggende wijken

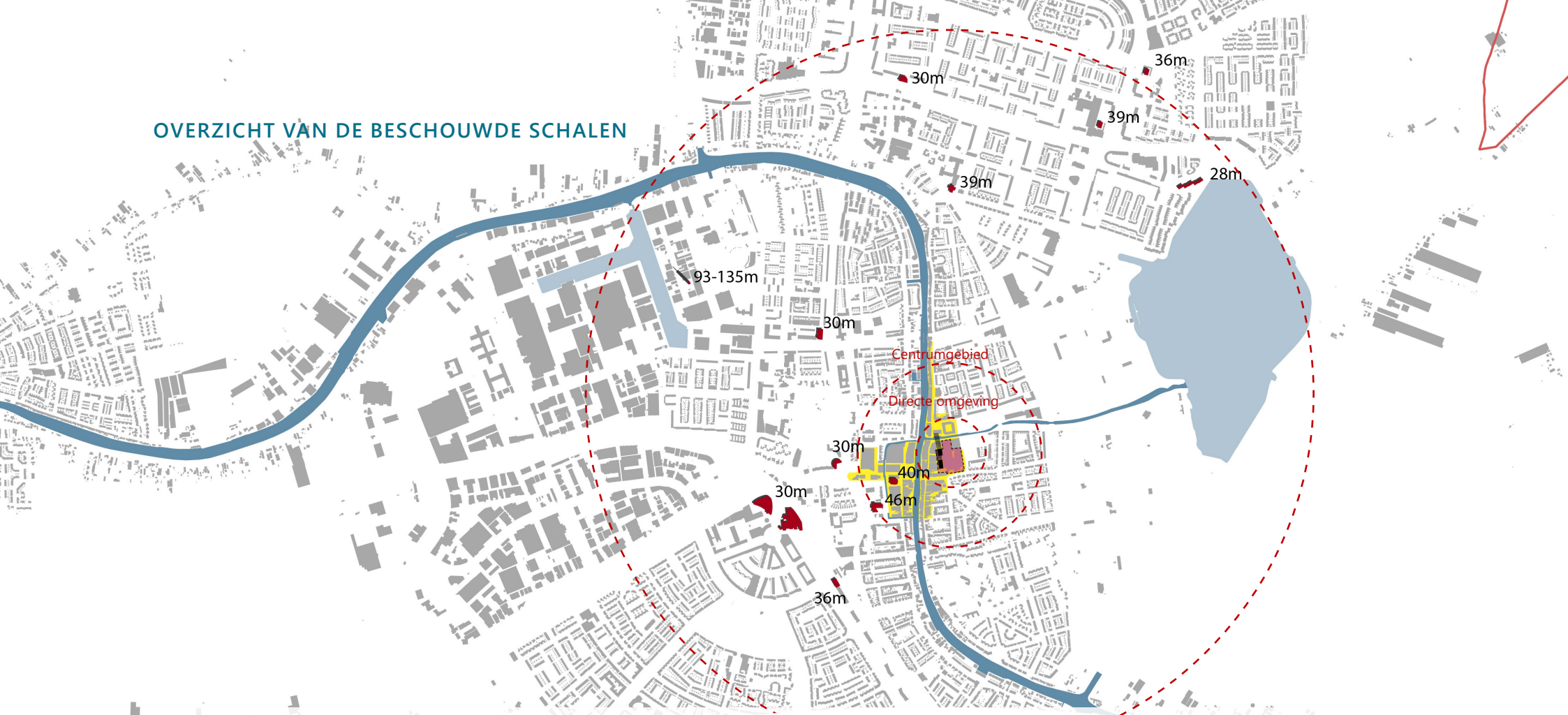
Ten noorden van winkelcentrum Aarhof ligt de wijk Oudshoorn, deze wijk kenmerkt zich door:

- eengezinswoningen met voor- en achtertuin en gestapelde bouw tot circa vier bouwlagen;
- bestemmingsverkeerstraten voor woonwijken, met als uitzondering de Lijsterlaan welke de woonstraten ontsluit;

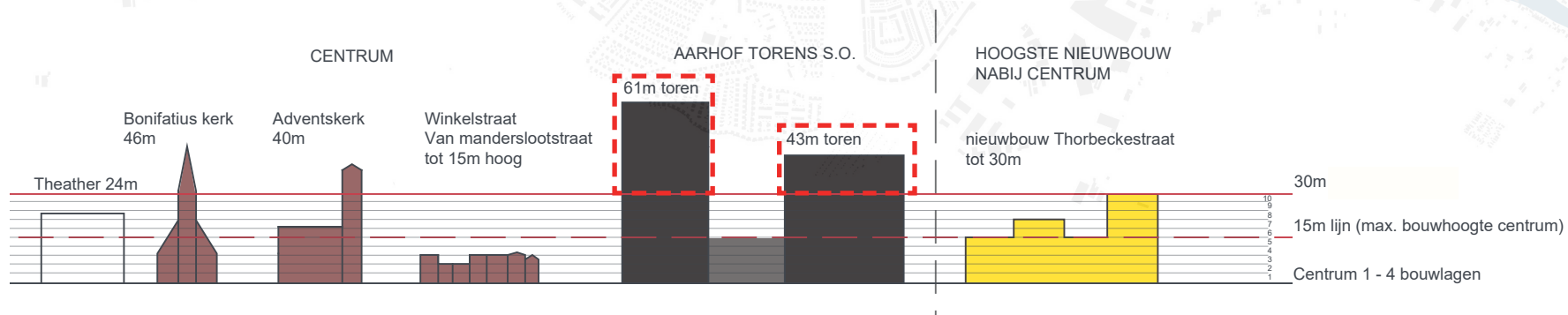
Ten Zuidoosten van het winkelcentrum Aarhof ligt de wijk Lage Zijde, deze wijk kenmerkt zich door:

- eengezinswoningen van twee woonlagen met kap met voor- en achtertuin;
 - bestemmingsverkeerstraten voor woningen, er is geen wijkontsluitingsweg;
- Ten Westen van het winkelcentrum Aarhof ligt het historisch centrum met onderstaande kenmerken:

OVERZICHT VAN DE BESCHOUWDE SCHALEN



Afbeelding 2.1 Herontwikkeling in relatie tot het centrum van Alphen aan den Rijn



- winkelpanden met gemiddeld 2 tot 3 bouwlagen;
- enkele bijzondere functies: theater, bioscoop, gemeentehuis en wooninstellingen;
- geen autoverkeersontsluiting;
- historische synagoge, daterend uit 1800. Deze synagoge is als rijksmonument aangewezen.

Herontwikkeling in relatie tot centrum

Gekeken naar de zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing aan de Thorbeckestraat en het Thorbeckeplein, twijfelen wij aan de stedenbouwkundige onderbouwing van het plaatsen van hoogbouw te midden van een bouwblok omringd door historische bebouwing. Naast de bouwhoogte wordt er namelijk met de woontorens van respectievelijk 20 meter bij 31,2 meter een afwijkende korrelgrootte en typologie geïntroduceerd die tot nu toe enkel in de buitenwijken Ridderveld en Kerk en Zanen zijn gerealiseerd. **De vraag is hoe de nieuwe woontorens zich stedenbouwkundig gezien redelijk verhouden tot het historische en laag bebouwde centrum. Er is geconstateerd dat dit op basis van de gemeentelijke beleidsstukken onmogelijk op te maken of te toetsen is.**

Aarhof in relatie tot gemeente - straal van circa 2 kilometer

De hoogste woongebouwen in de gemeente liggen in de noordelijke uitbreidingswijk Ridderveld met een tweetal uitschieters van respectievelijk 39 meter hoog en een aantal flats welke de 30 meter grens passeren. De Naoorlogse stedenbouw met hogere flats en torens kenmerkt zich door een zorgvuldig bepaalde stempelverkaveling, met een ruime onbebouwde afstand tussen de gebouwen. Hierdoor worden de tuinstedelijke principes van voldoende licht, lucht en ruimte gewaarborgd en is iedere woning van voldoende zonlicht voorzien.

Voorziene bouwhoogte gemeente Alphen aan den Rijn

Op verschillende plekken in Alphen aan den Rijn wordt nieuwbouw met een hoogte voorzien zoals aan de Baroniehaven, op de ARC locatie en (mogelijk) tussen het spoor en de Noordsingel. Voor deze gebouwen varieert de maximale hoogte tussen de 10 en 13 verdiepingen. De Aarhof wordt met 17 verdiepingen hoger dan deze kenmerkende gebouwen.

De gemeente heeft bij de ontwikkeling van de Spoorzone gekozen om een aantal hoogbouwaccenten toe te laten tot 36 meter. De Spoorzone in Alphen aan den Rijn is mede door de afstand tot de bestaande bebouwing in de omliggende buurten een geschikte zone om beperkt hogere vormen van bebouwing toe te laten. Hierdoor zijn de effecten gereduceerd betreffende schaduw, valwinden en zichtlijnen voor de omliggende gebouwen.

De Rijnhaven is van origine bestemd als bedrijventerrein en wordt deels getransformeerd tot een gemengd woon-werk gebied. Er wordt woningbouw gerealiseerd tot 35 meter hoog. Deze ontwikkeling boven de 30 meter is stedenbouwkundig goed mogelijk omdat de omliggende bedrijfsgebouwen met veelal blinde gevels weinig hinder van schaduw ondervinden.

Herontwikkeling in relatie tot de gemeente

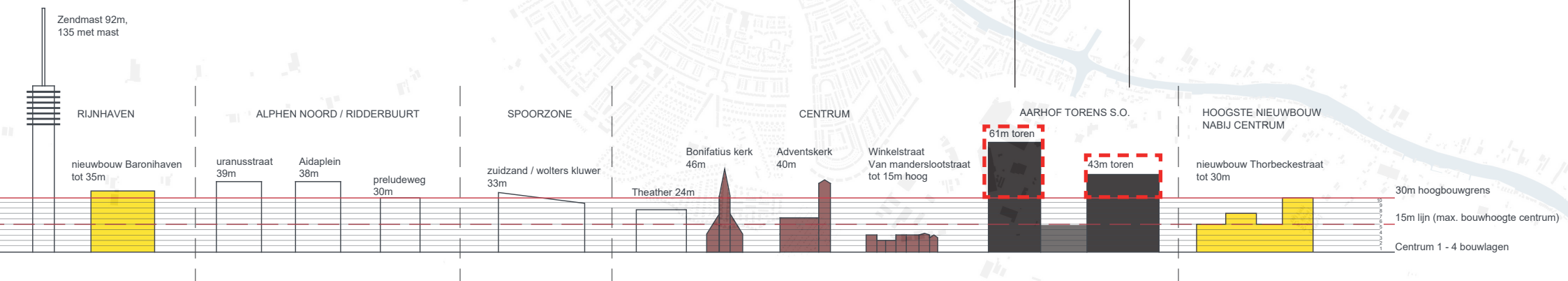
Gekeken naar voorgaande constatering concludeert men dat de voorgenomen ontwikkeling van de Aarhof de skyline van Alphen aan den Rijn verandert. De oorzaak is de hoogte van de nieuwe torens. Deze hoogte is significant hoger dan de aanwezige bouw in en rond het centrum, de gehele stad en andere toekomstige bouwplannen zoals de Baroniehaven en de ontwikkelingen rond het treinstation.

Daarnaast is de vraag of de voorgenomen locatie het meest passend is. In de Spoorzone en Rijnhaven is meer ruimte voor de effecten van hoogbouw door een ruimer stedelijk weefsel. Het onderbouwd minimaliseren van hoogbouweffecten blijkt niet uit de gekozen locatie van de voorgestelde hoogbouw op de Aarhof.

BEBOUWING BOVEN 30 METER



Afbeelding 2.2 Hoogste gebouwen en hun locatie binnen Alphen aan den Rijn



Hoogbouw in het Groene Hart

Omliggende steden en dorpen vrijwaren het historisch centrum van hoogbouw. In Woerden, qua positionering een vergelijkbare gemeente midden in het Groene Hart en bovendien ontbreekt ook in Woerden een hoogbouwvisie, is het hoogste gebouw van 11 verdiepingen omstreden. Gouda en Leiden kennen hogere bouw. Deze gemeenten centreren hoogbouw op specifieke locaties, over het algemeen in de spoorzone. Deze ontwikkellocatie is gekozen omdat hoogbouw hier weinig overlast voor de omliggende panden veroorzaakt.

Windturbines in het Groene Hart

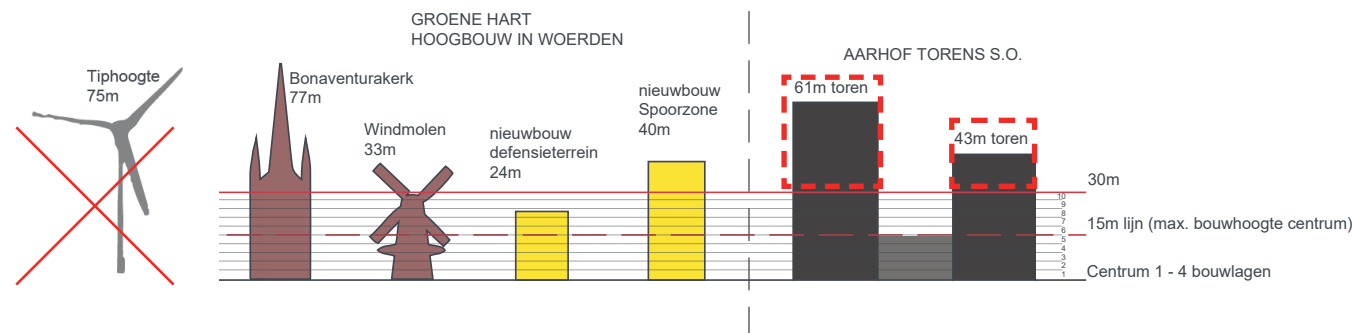
- In het coalitieakkoord 2019 - 2023 van de Provincie Zuid Holland en nota Wervelender staat beschreven dat er geen plaatsing van windmolens in het Groene Hart is toegestaan. Voornamelijk omdat de turbines niet verenigbaar zijn met de kwetsbare landschappen in het Groene Hart.
- De resultaten van een enquête uit 2020 laten zien dat inwoners hun zorgen uiten over de gevolgen van windturbines voor waardevolle landschappen en natuur. Ook hinder door geluid en slagschaduw worden gezien als zorgwekkend. Dit staat beschreven in de Regionale Energie Strategie van de gemeente Alphen aan den Rijn. Een gebouw met een hoogte van 61 meter valt in een vergelijkbaar afwegingskader. Deze heeft ook schaduw en effect op het karakteristieke landschap in het Groene Hart.

Herontwikkeling in relatie tot de regio, het Groene Hart

Wanneer het hoogbouwbeleid in het Groene Hart wordt bekeken concluderen wij dat er zorgvuldig mee wordt omgegaan. In Leiden en Gouda wordt hoogbouw zorgvuldig ingepast, in Woerden is een gebouw van 11 verdiepingen al omstreden. In Alphen aan den Rijn wordt echter zonder duidelijke onderbouwing een gebouw van 17 verdiepingen geplaatst. Als afwegingskader: vanuit de provincie Zuid Holland dienen windmolens al zorgvuldig ingepast te worden om kwetsbare landschappen te beschermen. Bij de bekende stukken zien wij niet wat de invloed van de toren is op de beleving in het (kwetsbare) Groene Hart.

Conclusie

Gekeken naar de directe, gemeentelijke en regionale context betreffende gerealiseerde bouwhoogtes ontbreekt er enige vorm van stedenbouwkundige onderbouwing voor de implementatie van de woontorens. Opgemerkt wordt dat er met 61 meter hoog significant hoger wordt gebouwd dan tot nu toe aanvaardbaar is gebleken in Alphen aan den Rijn en het Groene Hart. Daarnaast ontbreekt afstemming met de directe ligging in het laagbebouwde historische centrum en ook de effecten van de hoogte van de torens op de omgeving zijn nergens beschreven. Gekeken naar de context van het Groene Hart worden er geen hoge bouwwerken zoals windmolens toegelaten. Het wordt sterk geadviseerd een evenwichtige afweging over hoogbouw vast te stellen voorafgaand aan het vaststellen van een plan met dergelijke torens zoals in de herontwikkeling voor de Aarhof.



2.3 Groen-blauw structuur

De Aarhof neemt als centrumlocatie een bijzondere en grote ruimte in van het historische centrum. De ligging van de Aarhof kenmerkt zich door de samenkomst van de Aar en de Oude Rijn. Deze historische landschappelijke structuren zijn bepalend voor zowel het recreatieve als het ecologische netwerk. De Aar vormt als historische groen-blauwe structuur een belangrijke oost-west verbindingen tussen enerzijds het groene gebied rondom de Zegerplas en anderzijds het Weteringpad wat ten westen van het spoor overloopt in de zuid-westelijke polders.

De Aarkade is in de recente geschiedenis heringericht met het oog op verlevendiging van het stadscentrum. Zo werd het oppervlaktewater royaal teruggebracht, ontstond er ruimte voor horeca en werd een passantenhaven gerealiseerd. De plek loont zich perfect voor de uitbating van horeca en (water) recreatie, vanwege de goede oriëntatie op de zon. **Het is van groot belang dat de gemeente zich realiseert wat de omvang van het effect van de torens zal zijn op het verblijfsgebied.**

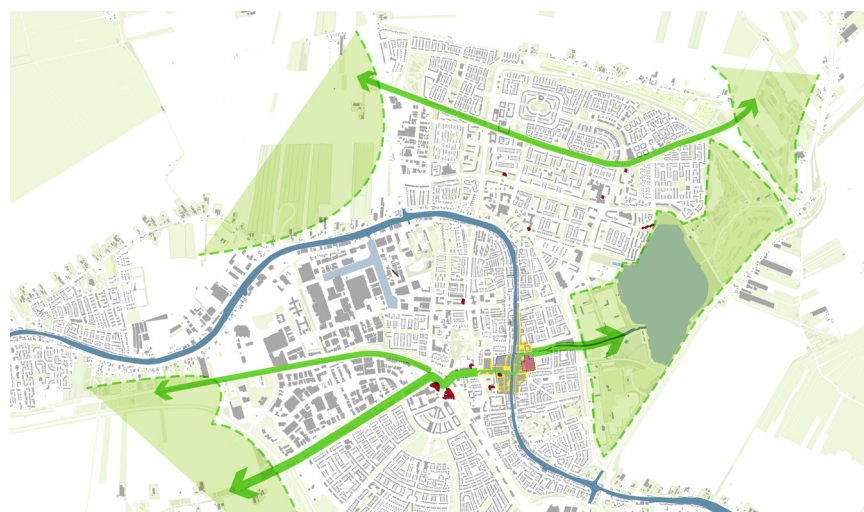
Conclusie

Gezien het landschappelijke en programmatische (horeca, terrassen en passantenhaven) belang van de Aar is het opmerkelijk dat hoogbouweffecten betreffende ruimtelijke druk en beschaduwing in de publieke stukken niet zorgvuldig en volledig inzichtelijk zijn gemaakt. De keuze voor hoogbouw wordt niet of zeer summier onderbouwd. Dit terwijl de gevoelige landschappelijke en stedenbouwkundige context vraagt om een zorgvuldige en volledige onderbouwing bij de inpassing van nieuwe bebouwing. Als onderbouwingen uitblijven komen de kwaliteiten van de bestaande leefomgeving in het gedrang.



Afbeelding 2.5 Foto bedrijvigheid in de openbare ruimte rond de Aar

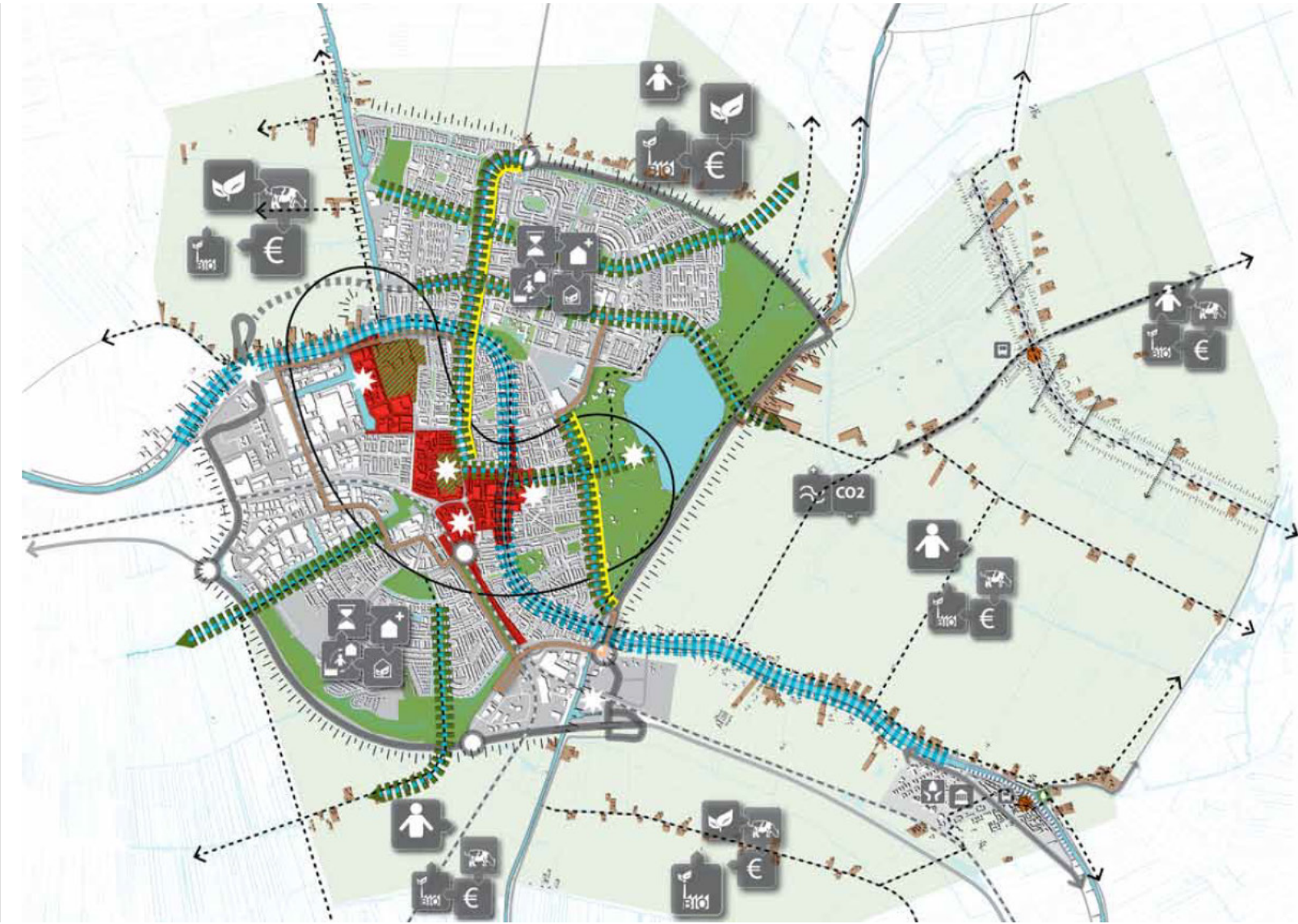
bron: Google Maps, 2020



Afbeelding 2.6 Locatie van de Aarhof aan de groene assen in Alphen aan den Rijn

Legenda Structuurvisie Alphen a.d Rijn 2031

- Intense Stad**
- Integrale ontwikkelzone
 - Toekomstbestendig maken van wijken in Alphen Noord en Zuid
 - Woonwerk relatie
 - Tijdelijk bestemmen
 - Opwaarderen woon- en leefomgeving
 - Stadslandbouw
- Vitale Dorpen**
- Versterken van de ruimtelijke identiteit
 - Aantrekkelijke, duurzame woonkwaliteit en gezonde leefomgeving
 - Duurzame samenleving
 - Ondernemersgeest
 - Duurzame mobiliteit
- Waardevol Landschap**
- Klassieke landbouw
 - Innovatieve en multifunctionele landbouw en energieproductie



Afbeelding 2.7 Structuurvisie met het te versterken groen-blauwe raamwerk deels langs de Aar
bron: Structuurvisie Alphen aan den Rijn, 2013

2.4 Cultuurhistorie en monumenten

De centrumlocatie van de Aarhof kenmerkt zich als historische locatie. Het is ontstaan uit diverse periodes in een gegroeide en compacte structuur met als basis het individuele historische pand en het eigentijdse bouwblok. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit stelt als uitgangspunt in de Welstandsnota dat het 'Stadshart' een bijzonder welstandsniveau heeft (gebied 1A):

'Het beleid is terughoudend en gericht op behoud van variatie zonder verrommeling. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van het gegroeide stedelijke karakter, waarin oud Hollandse panden en stedelijke vernieuwing een eigentijds geheel vormen. Een van de aandachtspunten is het verbeteren van de samenhang tussen de Hoge en Lage Zijde van de Oude Rijn.' (Welstandsnota Alphen aan den Rijn)

Hieronder lichten wij enkele panden toe. De informatie hebben wij ontleend uit de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Gemeente Alphen aan den Rijn, (<https://alphenaan denrijn.maps.arcgis.com> (2020)).

1. Synagoge

Het object aan de Samuel Aardewerksteeg 11 te Alphen aan den Rijn stamt uit de periode 1800-1850. Het object is een synagoge en in het bijzonder een zaalgebouw. De bouwstijl is neogotische elementen.

Bijzonderheden: in 1896 verbouwd door architect. J. Hengeveld jr.
Architect: Hengeveld jr. J.
Status: Rijksmonument
Algemene waardering: Zeer hoog

De geprojecteerde toren van 43 meter komt pal naast het rijksmonument geprojecteerd.

2. Pand van Manderslootstraat

Het object aan de Van Manderslootstraat 74-82 stamt uit de periode 1900-1920. Het object is een winkelwoonhuis en in het bijzonder een winkel met bovenwoning. De bouwstijl heeft neorenaissance elementen. Van enig belang vanwege het karakteristieke bouwtype, gaafheid van hoofdvorm.

Bouwjaar: 1903
Algemene waardering: Gemiddeld

3. Pand Hoofstraat 2

Het object aan de Hoofstraat 2 stamt uit de periode 1850-1900. Het object is een kantoor/bankgebouw en in het bijzonder een oud nutsgebouw. De bouwstijl is neorenaissance.

Bouwjaar: 1894
Architect: Jesse, H.J.
Status: Gemeentelijk monument
Algemene waardering: Zeer hoog

4. Rijnkade-Van Manderslootstraat

Het Kerngebied van het vroegere dorp Oudshoorn, bestaande uit lintbebouwing langs de Oude Rijn. De fragmentarisch behouden historische bebouwing, bestaat vrijstaande woonhuizen, bedrijfstjes en woon-winkelpanden. Aan de Rijnkade bevindt zich een ensemble dicht opeenvolgende oude huizen, waaronder enkele rijksmonumenten. Het ensemble is voor een deel nog illustratief voor de oudste bebouwingsstructuren in de gemeente, waar zich de eerst bebouwing ontwikkelde langs de dijkstructuren.

Periode: 1600-1965
Gemiddelde waarde: Hoog

Conclusie

De beeldbepalende en monumentale context van zowel het aangrenzende ensemble als de individueel aangrenzende panden zullen een ander aanzicht krijgen met de realisatie van voorliggend plan. De voorgenomen plinten met appartementen van het plan zijn al beduidend hoger dan de omgeving. Het toevoegen van de twee woontorens is een ontwikkeling die niet past bij de korrelgrootte van het centrum. De (historisch) waardevolle context van het centrum wordt rechtstreeks negatief beïnvloed.

Het is onduidelijk hoe vanuit de gemeente wordt omgegaan met deze monumentale context. De gemeente Alphen aan den Rijn dient voor een sterke ruimtelijke samenhang in het (oude) centrum een afwegingskader mee te geven. Dit kader moet duidelijk maken waarom het acceptabel is geacht voorgenomen ontwikkelingen in te passen.

CULTUURHISTORIE EN MONUMENTEN

30m

30m

30m

40m

46m

Alphen aan den Rijn

Bouwkunst; stedenbouwkundige objecten

- Basis
- Gemiddeld
- Hoog
- Zeer hoog

Bouwkunst; ensembles

-

Oorlog en defensie; objecten

- kasteel
- schans

Aarhof

1.

2.

3.

4.

Bouwkunst; stedenbouwkundige objecten

- Basis
- Gemiddeld
- Hoog
- Zeer hoog

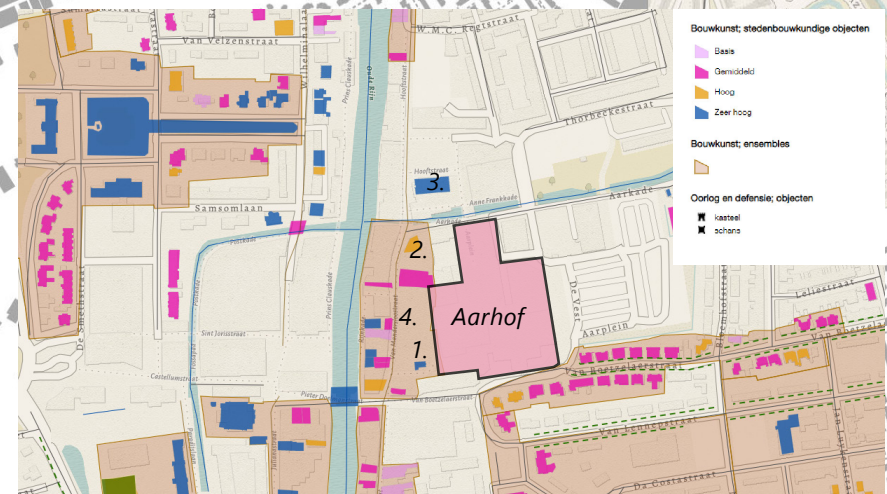
Bouwkunst; ensembles

-

Oorlog en defensie; objecten

- kasteel
- schans

Afbeelding 2.8 uitsnede cultuurhistorische waardenkaart Alphen aan den Rijn



Afbeelding 2.8 uitsnede cultuurhistorische waardenkaart Alphen aan den Rijn

2.5 Verkeersontsluiting

Koppeling infrastructuur knooppunten met hoogbouw

Hoogbouw wordt in de Nederlandse stedenbouw zorgvuldig ingepast, vaak om belangrijke knooppunten in het stedelijk netwerk te markeren en te accentueren. De gemeente heeft ervoor gekozen hogere bebouwing tot 36 meter hoog langs de Spoorzone mogelijk te maken omdat de hoogbouweffecten naast het spoor minimaal zijn. Overige hoogbouw in de gemeente wordt ingezet om belangrijke infrastructurele knooppunten te accentueren. Zo vormt bijvoorbeeld de flat op de kruising van de Pr. Irenelaan en de Prins Bernhardstraat een logisch accent van 30 meter hoog.

De plaatsing van de torens op de Aarhof sluit niet aan bij de stadsassen voor gemotoriseerd verkeer of openbaar vervoer. Hoogbouw wordt normaliter voorzien aan primaire wegen (snel- en N-wegen), ten behoeve van een goede bereikbaarheid. Wanneer we kijken naar de Aarhof zien we dat de nieuwbouwlocatie niet aan primaire wegen ligt en niet direct is aangesloten op een secundaire weg. Ontsluiting gaat via het verkeerskundig laagste niveau, de woonstraten. Daarnaast is de Aarhof ook niet dicht bij het treinstation van Alphen aan den Rijn gelokaliseerd.

Extra verkeersbewegingen

De transformatie van de Aarhof met ca. 320 toegevoegde nieuwe woningen zal een extra verkeersdruk leggen op de Thorbeckestraat als hoofdontsluitingsroute van het centrum aan de Lage Zijde. Kritischer is de capaciteit van de rotonde Lijsterlaan-Thorbeckestraat, met overstekende voetgangers en fietsers die voorrang hebben op het autoverkeer. De steeds in twee richtingen overstekende fietsers kunnen in conflict komen met het autoverkeer. Dichter bij de Aarhof is de inrit van de parkeergarage vanaf de Vest die op drukke momenten kan zorgen voor vertraging.

Een alternatief voor de route via de Thorbeckestraat is voor inkomend verkeer de Van Boetzelaerstraat, voor uitgaand verkeer is er de Van Lennepstraat. Beide straten zijn smalle lange en rechte éénrichtingsstraten voor het autoverkeer waar 50 km/h de maximum snelheid is. Fietsers mogen in beide straten in twee richtingen rijden. Dat is met name van belang voor de Van Boetzelaerstraat die voor veel fietsers uit Alphen de route is naar Sportpark Zegersloot.

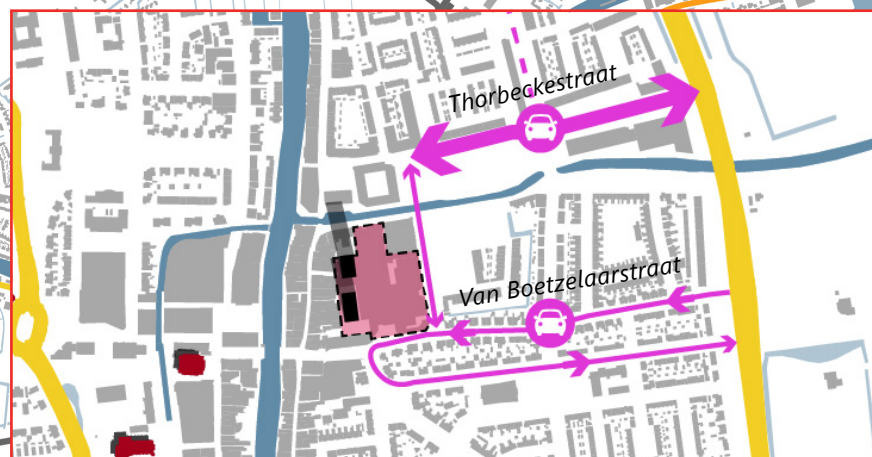
Als drukte op de route Thorbeckestraat leidt tot vertraging, dan is de aanrijroute via de Van Boetzelaerstraat wellicht aantrekkelijk omdat op de Vest vanaf de zuidzijde dan mogelijk geen wachtrij voor de parkeergarage staat. Het is duidelijk dat dit ongewenst is, voor zowel de fietsers op de Van Boetzelaerstraat als de bewoners van deze straat. Voor het uitrijden van de parkeergarage via de Van Lennepstraat zal het met name van belang zijn of de route Thorbeckestraat vertraging geeft bij de rotonde.

Het risico is dat toename van verkeer op de Van Boetzelaerstraat en Van Lennepstraat leidt tot de roep om maatregelen. Het kan niet anders dan dat dergelijke maatregelen leidt tot een slechtere bereikbaarheid voor bewoners die nu terecht gebruikmaken van deze straten. Het grote aantal te realiseren nieuwe woningen in de Aarhof is in dit risico een belangrijke factor.



Afbeelding 2.9 Foto van de nieuwe bebouwing op de Thorbeckestraat

VERKEERSONTSLUITING



Abbeelding 2.10 Ontsluiting van extra verkeer over de Thorbeckestraat en de Van Boetzelaarstraat

- spoor
- snelweg
- ontsluiting primair
- ontsluiting secundair
- lokale ontsluiting verkeer Aarhof

2.6 Beeldbepalende zichtlijnen

In deze paragraaf worden beeldbepalende zichtlijnen voor Alphen aan den Rijn beschouwd in relatie tot de geplande hoogbouw bij de Aarhof. Voor drie locaties is vanaf ooghoogte bepaald hoe de torens ervaren worden.

Vogelvlucht

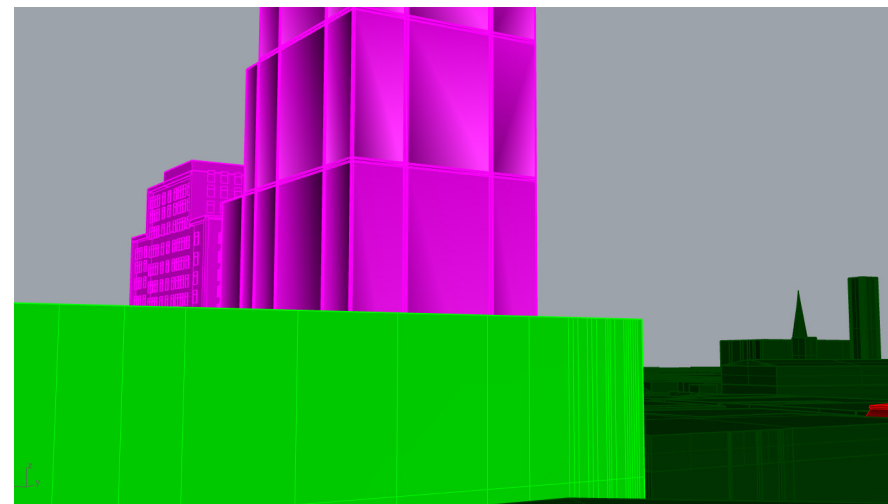
Het plan is vanuit vogelvlucht beschouwd, waarbij de input van het gebouwde weefsel en de invloed van de torens daarop duidelijk is gemaakt. In het donkergroen is het bestaande weefsel weergegeven. In het rood zijn enkele aanwezige markante gebouwen weergegeven: de bibliotheek, het oude nutsgebouw en het pand van Cosmo. In het lichtgroen zijn de nieuw te ontwikkelen plinten aangegeven. In het paars zijn de woontorens aangegeven. Alles is ingetekend op maat en schaal, op basis van het Schetsontwerp van Common Affairs.

Vanuit het Groene Hart

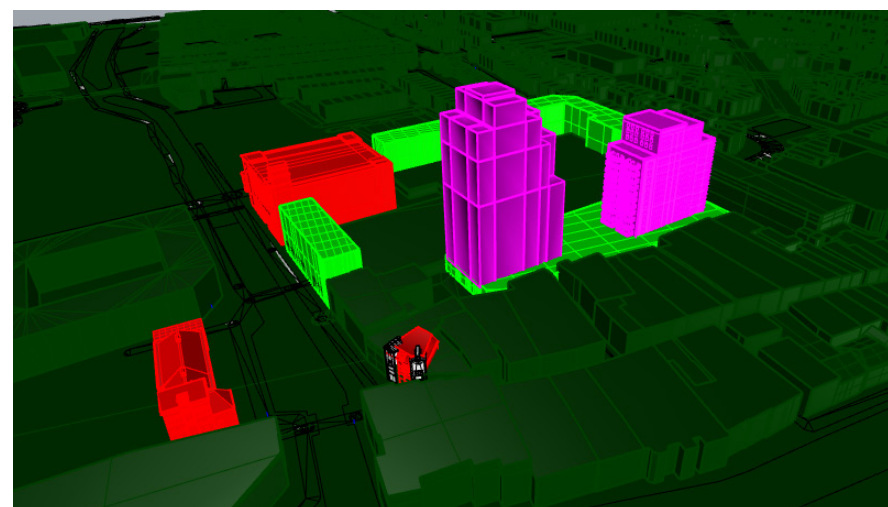
Bij de hoogte van de torens, uitgaande van 61 meter, zijn de torens in een straal van 30 kilometer zichtbaar. Hierbij is rekening gehouden met kimduiking en refractie, noodzakelijk bij het bepalen van de zichtbaarheid van gebouwen in relatie tot de bolling van de aarde. Gezien het Groene Hart een (grote) diameter heeft van 40 kilometer zal door de centrale ligging van Alphen aan den Rijn in het Groene Hart de voorgenomen ontwikkeling vanuit grote delen van het Groene Hart te zien zijn. Ook wordt door barrières niet veel tegengehouden. Deze zijn in het verleden actief geweest uit het Groene Hart.

Conclusie

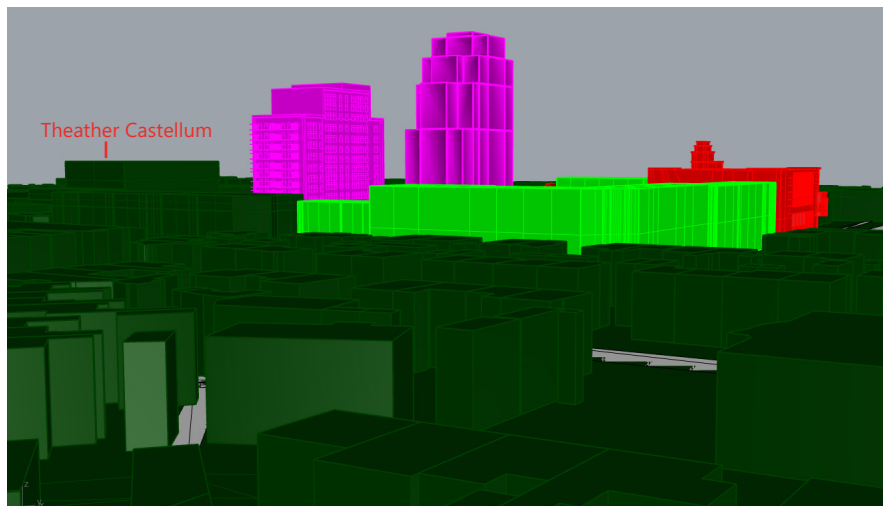
Gekeken naar de afbeeldingen in vogelvlucht is te zien dat de nieuwbouw boven het bestaande weefsel uit komt. De plint met appartementen vallen weliswaar op ongeveer dezelfde hoogte uit als de bibliotheek, maar het steekt (ver) boven het andere gebouwde weefsel uit. De voorziene torens torenen letterlijk boven het centrum van Alphen aan den Rijn uit. Dit is waarneembaar vanuit het historische centrum. In de straten rond het Thorbeckeplein en de Alphense brug drukt de toren op de ruimtelijke beleving. Bebouwing van dermate formaat verandert de skyline van Alphen aan den Rijn sterk. 'Hoge' gebouwen als het Castellum worden als hoogtemaat ruimschoots overtroffen.



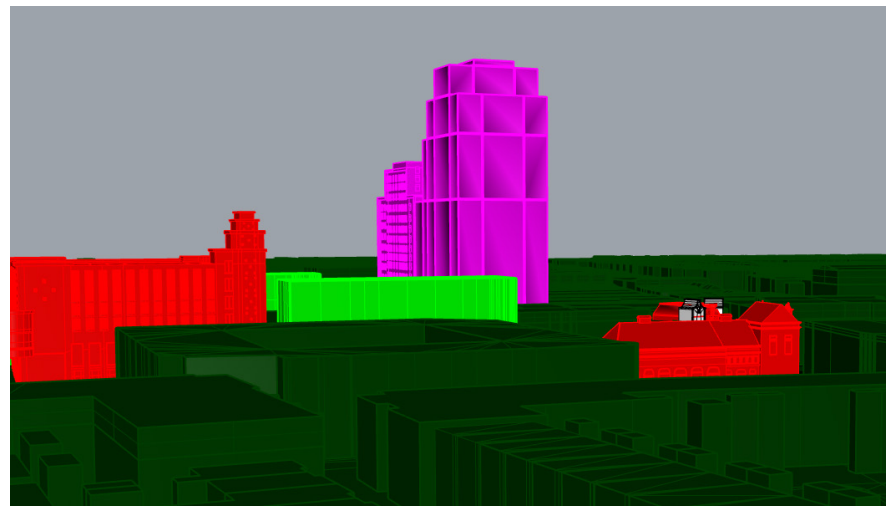
Afbeelding 2.11 Impressie vanaf het dakterras aan de Anne Frankkade



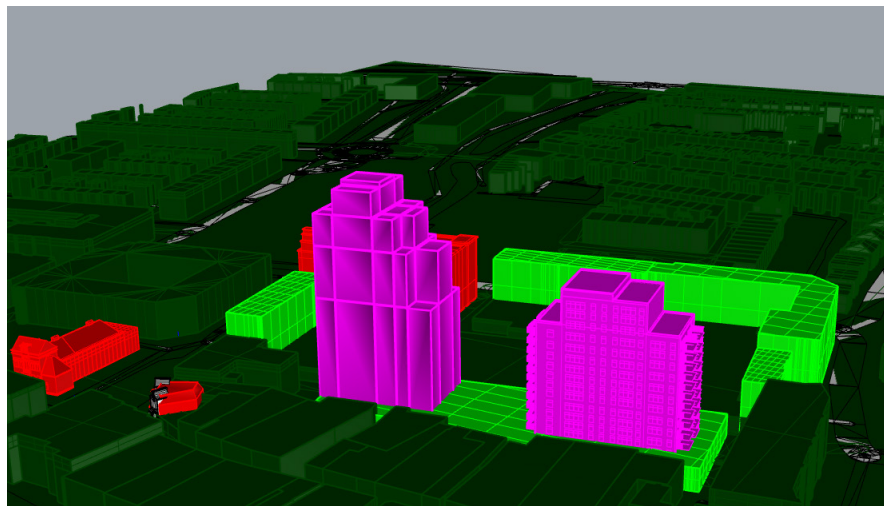
Afbeelding 2.12 Vogelvlucht vanaf de Oude Rijn en de Aar



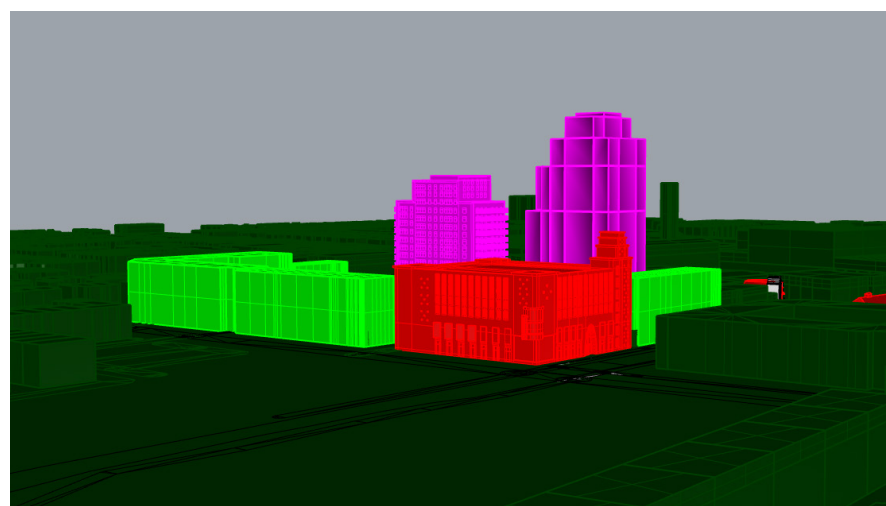
Afbeelding 2.13 Vogelvlucht vanuit het zuiden: op de achtergrond Theater Castellum



Afbeelding 2.15 Vogelvlucht vanuit het noorden



Afbeelding 2.14 Impressie in vogelvlucht vanaf het westen: de Oude Rijn



Afbeelding 2.16 Vogelvlucht vanuit het oosten: rotonde Thorbeckestraat / Lijsterlaan



3

QUICKSCANS HOOGBOUW EFFECTEN

Op basis van Expert Judgement is er naar het schetsontwerp voor de herontwikkeling van de Aarhof gekeken. Ervaren deskundigen hebben op basis van Expert Judgement de belangrijkste bevindingen vanuit hun vakgebied benoemd en de eventuele aandachtspunten nader geduid. Voor sommige disciplines is dit aangevuld met een modelleringstudie. Uitkomsten van deze bevindingen worden in dit hoofdstuk weergegeven. De beschouwde effecten zijn: zonneuren, valwinden, verkeer en brandveiligheid.



Afbeelding 3 Hoogteaccenten in de huidige situatie nabij de Aarhof op een luchtfoto

bron: Google Maps (2020)

3.1 Vertrekpunten beschouwing

Bij de wind- en schaduwanalyse wordt gekeken naar de impact van het project op de verblijfsfuncties rondom de Aarhof. Deze zijn op afbeelding 3.1 weergegeven:

- 1 ten noorden van de Aarhof is de Aar teruggebracht met langs de kades horeca met terrassen. Dit is opgewaardeerd tot een gebied waar mensen langere tijd kunnen verblijven, slenteren en langs het water kunnen zitten, zie afbeelding 3.2;
- 2 ten westen van de Aarhof loopt een bestaande winkelstraat, de Van Manderslootstraat, met ook een aantal woningen boven de winkels (zie afbeelding 3.3);
- 3 het parkeerdek bovenop de Aarhof wordt omringd met de nieuwe woningen en de woontorens en daarvan is de ambitie dit groen in te richten.



Afbeelding 3.2 Verblijfsgebied rond de Aar



Afbeelding 3.1 Verblijfsfuncties rondom Aarhof



Afbeelding 3.3 Gebruik van panden

3.2 Zonanalyse

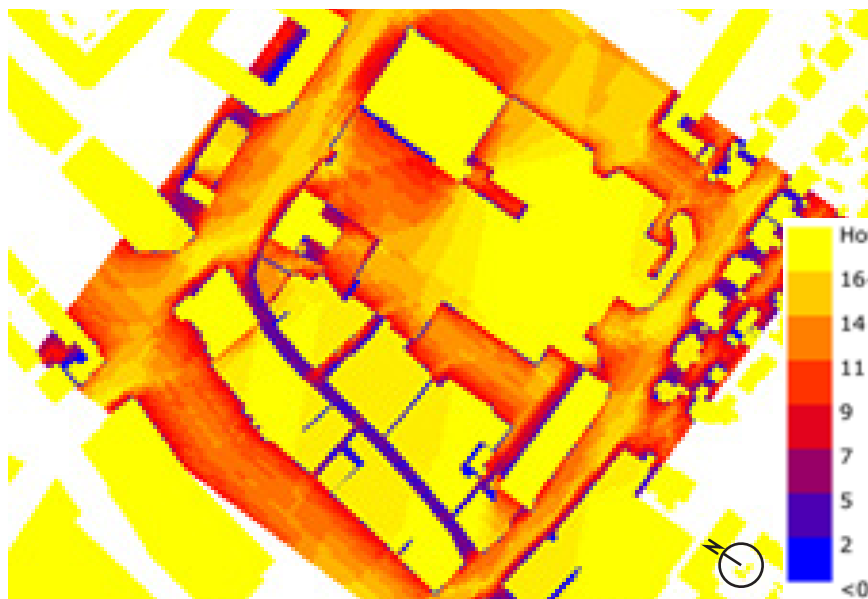
De twee woontorens op het winkelcentrum en de woningen toegevoegd in de plint zullen een schaduw creëren. Om te vergelijken wat het verschil is tussen de schaduw van het ontwerp en de bestaande situatie, is het aantal zonuren vergeleken. Dit is gedaan voor 21 juni, wanneer de zonnestand het hoogst is, en voor 21 december wanneer de zonnestand het laagst is. In de zomer is de schaduw veel korter vanwege de hoge zonnestand, het aantal zonuren (tussen zonsopkomst en zonsondergang) is op 21 juni maximaal 17:15 uur. In de winter is de schaduw juist langer, het aantal zonuren is op 21 december maximaal 7:45 uur.

De onderzochte situaties zijn momentopnames, de schommelingen tussen deze momenten zijn nog niet beschouwd. In deze tussenliggende periodes ontwikkelt het aantal zonuren zich tussen twee uitersten. Dit heeft invloed op de beleving van de seizoenen.

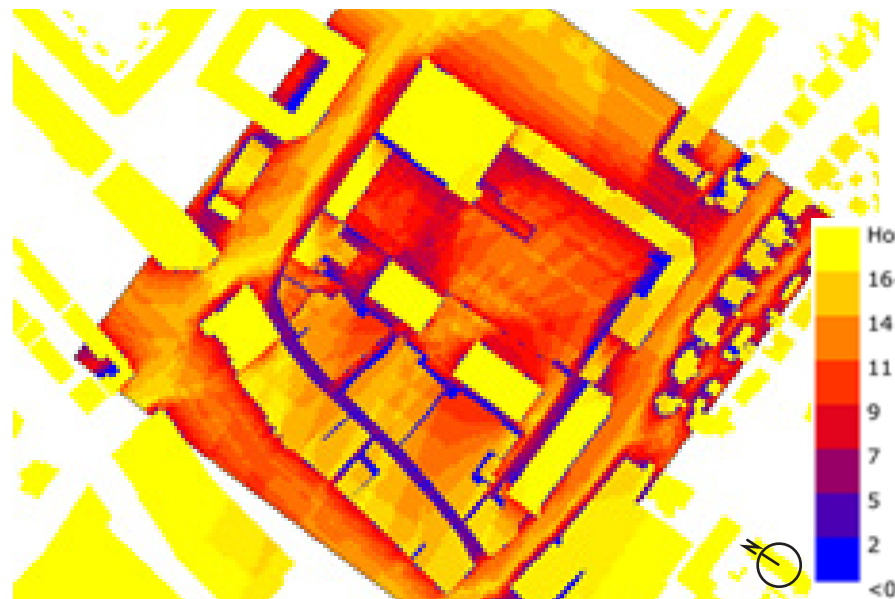
Bezonnning op 21 juni

Afbeelding 3.4 en 3.5 laten zien dat het aantal zonuren in de zomer afneemt langs de plinten van de Aarhof aan de Arkade en De Vest. Dit wordt veroorzaakt door de nieuwe bebouwing rondom het winkelcentrum. De schaduw van de woontorens heeft invloed op het parkeerdek en de woningen en winkels aan de Van Manderslootstraat. Bovenop het parkeerdek is ook een forse afname van zonuren.

Gekeken naar de beoogde ontwikkelingen voor het groene parkeerdek moet er bij aanplant gekozen worden voor soorten die gedijen in de schaduw.



Afbeelding 3.4 Mogelijke bezonningsuren op 21 juni in de bestaande situatie

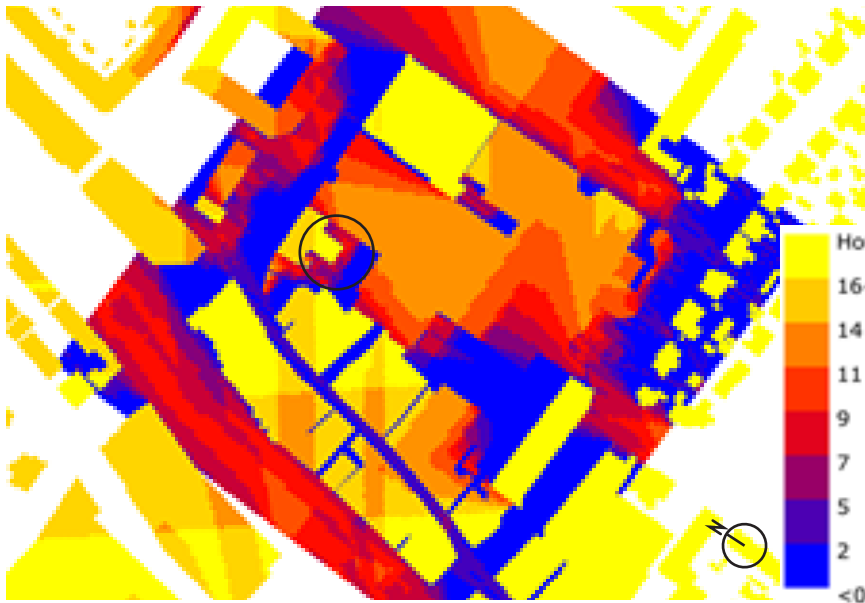


Afbeelding 3.5 Mogelijke bezonningsuren op 21 juni in de nieuwe situatie

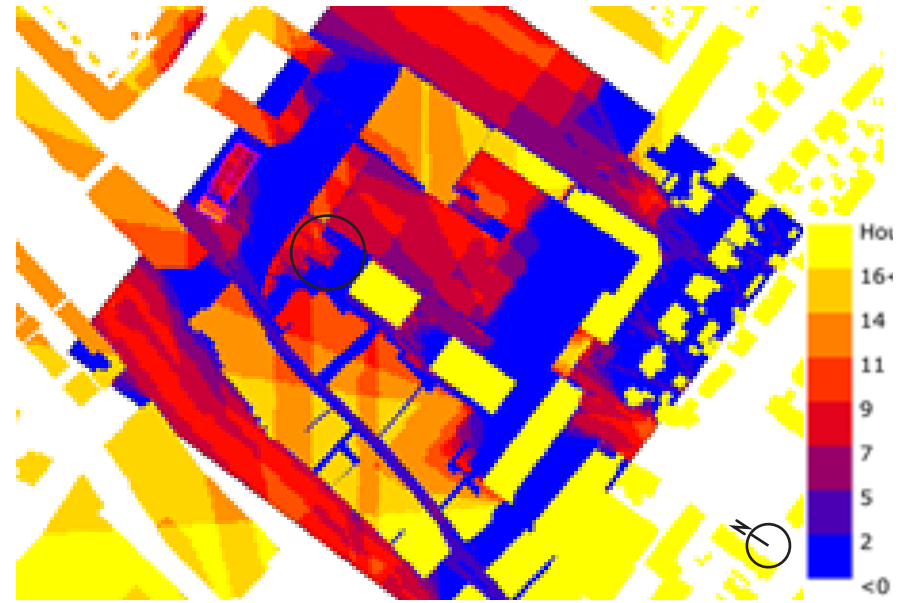
Bezonning op 21 december

Afbeeldingen 3.6 en 3.7 laten zien dat het aantal zonuren in de winter op dezelfde locaties afneemt. De schaduw reikt in de nieuwe situatie tot aan de overkant van het water. Op de kortste dag van het jaar is in dat gebied dus nauwelijks zon. Om dit concreet te maken is er aan de achterkant van de panden aan de Aarkade een puntopname gedaan (zie cirkel). Dit zijn dus tevens de achterkanten van de plinten van de nieuwe ontwikkeling. Het aantal zonuren neemt af van 5 uur naar 1 uur, **een afname van 80 procent**.

Ook een groot deel van het parkeerdek heeft in de winter nauwelijks of geen zonuren. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de woningen rondom het parkeerdek. De slagschaduw van de woontorens heeft een effect op het aantal zonuren op de gebouwen aan de noordkant van de Van Manderslootstraat en de zuidkant van de Aarkade.



Afbeelding 3.6 Mogelijke bezonningsuren op 21 december in de bestaande situatie



Afbeelding 3.7 Mogelijke bezonningsuren op 21 december in de nieuwe situatie

Bezonning op 19 februari en 21 oktober

Afbeeldingen 3.8 en 3.9 laten de grootste verschillen zien als we kijken naar het aantal zonuren. Op locatie A in afbeelding 3.8 neemt het aantal zonuren af met circa 13% op 19 februari. Op dezelfde dag neemt de zon op locatie B, op het dak van het pand, af van 7 naar 4, **een afname van ruim 40%.**

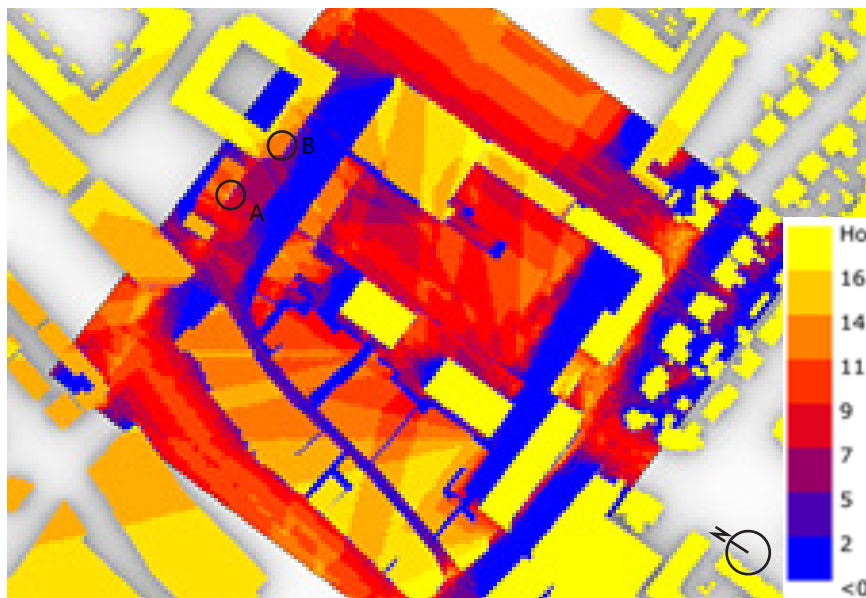
Op locatie A in afbeelding 3.9 neemt het aantal zonuren circa 10% af op 21 oktober. Op dezelfde dag neemt de zon op locatie B af van 6 naar 3, **een afname van 50%.**

Het afnemen van het aantal zonuren is met name in het voor- en najaar belangrijk voor de exploitatie van het gebied, gezien de verblijfskwaliteit. Daarnaast is het ook voor de bewoners aan de Aarkade en de Anne Frankkade een inperking op het woongenot wanneer het aantal zonuren sterk afneemt of de opbrengst van zonnepanelen (in de toekomst) minder wordt.

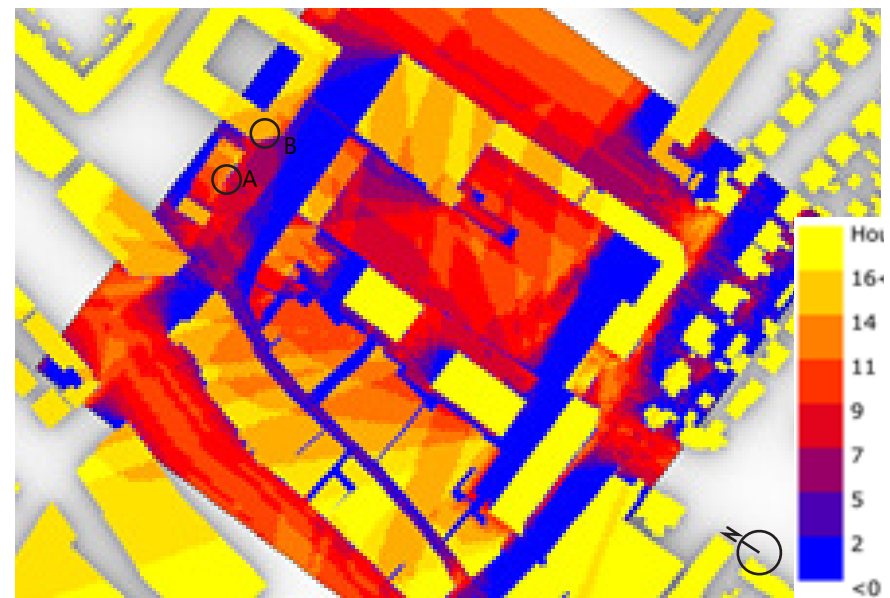
Conclusie

Op basis van de schaduwanalyse zijn de volgende conclusies getrokken:

- **de nieuwe gebouwen rondom de Aarhof veroorzaken meer schaduw langs de Aarkade en De Vest dan in de huidige situatie. Dit heeft vooral invloed op de terrassen langs de Aar;**
- **de gebouwen rond het parkeerdek en de woontorens veroorzaken veel schaduw op het parkeerdek. Dit heeft vooral invloed op de aanleg van groen op het parkeerdek;**
- **de woontorens geven extra schaduw op de bestaande winkels en woningen aan de noordkant van de Van Manderslootstraat en de zuidkant van de Aarkade. Dit heeft invloed op leef- en gebruikscomfort in de panden maar ook op het potentieel van energieopwekking door zonnepanelen.**



Afbeelding 3.8 Mogelijke bezonningsuren op 19 februari in de bestaande situatie



Afbeelding 3.9 Mogelijke bezonningsuren op 21 oktober in de nieuwe situatie

3.1 Windanalyse

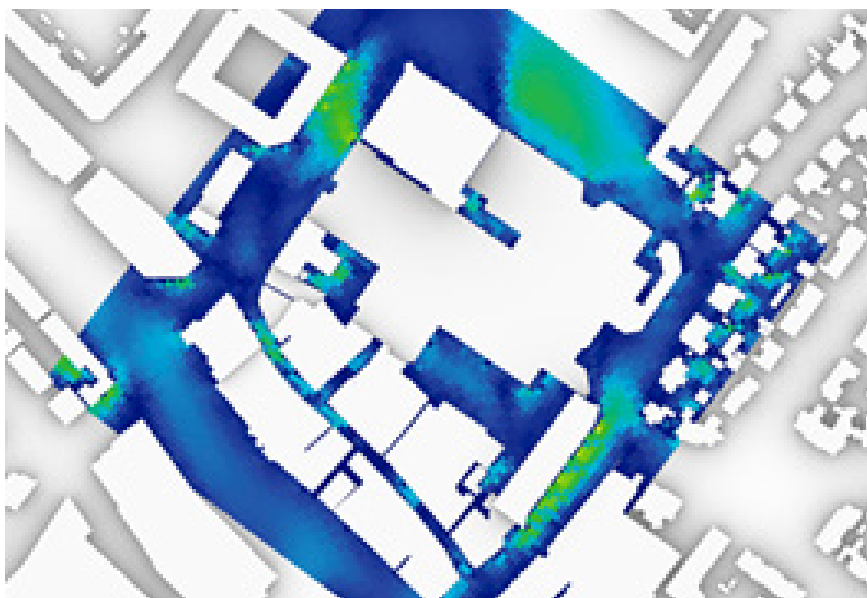
Voor deze analyse is een wind vanuit zuidwesten genomen, omdat dit de meest voorkomende wind is in Nederland. Deze windrichting is conform windrichtingmetingen van het KNMI-weerstation in de Bilt. Een wind van 7.9m/s is genomen wat gelijk staat aan een matige wind met kracht van 4 op de schaal Beaufort.

Kans dat de drempelsnelheid (5 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	kwaliteits klasse	Activiteiten		
		Doorlopen (niet windhinder- gevoelig)	Slenteren (wel windhinder- gevoelig)	Langdurig zitten (meest windhinder- gevoelig)
< 2,5 %	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5 %	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10 %	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20 %	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20 %	E	Slecht	Slecht	Slecht

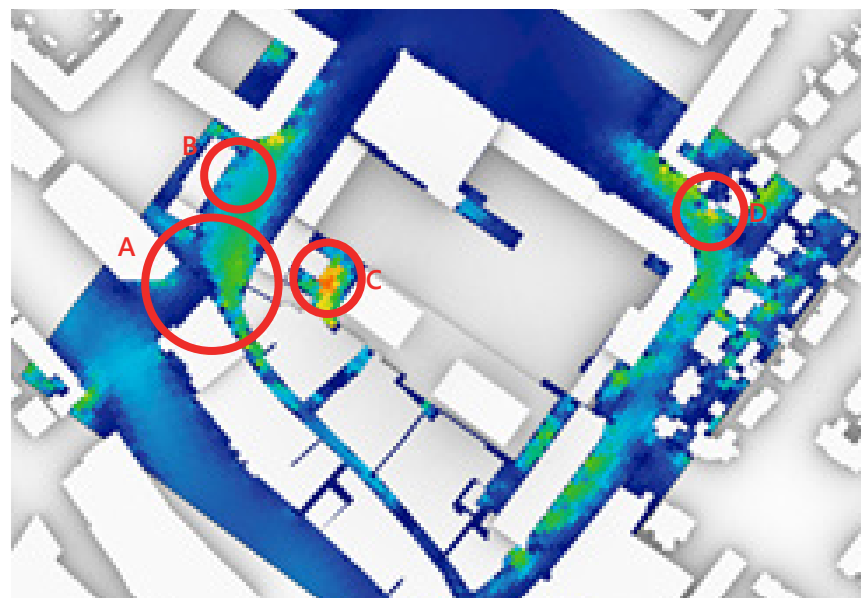
Tabel 3.1 KNMI windroos voor oktober 2020 en de NEN8100 Windhinderclassificatie

Deze wind met haar frequentiekans kan worden gecombineerd met de windsnelheid op het maaiveld rondom het plan. De windsnelheid is door middel van een windanalyse bepaald. Waar een drempelwaarde van 5m/s wordt overschreden is er windhinder voor activiteitsklassen 1 en 2. Deze activiteitenklassen behelzen verblijf georiënteerde activiteiten zoals slenteren en langdurig zitten.

Wanneer afbeelding 3.10 en 3.11 worden vergeleken ziet men dat de windsnelheid matig zal toenemen in het gemarkeerde gebied (A), dit heeft negatief invloed op de verblijfskwaliteit. In dit gebied zijn verblijfsactiviteiten gesitueerd, waaronder horeca, terrassen en balkons. In gebied B zal een matige zuidwestenwind tot windhinder leiden. Dit heeft directe invloed op het terras van de horecavoorziening. Op locatie C is een sterke toename van wind, hierdoor zal met name voor het aanwezige dakterras een zeer slechte buitenruimte ontstaan, gezien de rode kleur.



Afbeelding 3.10 Windanalyse van gematigde zuid-west wind van bestaande situatie

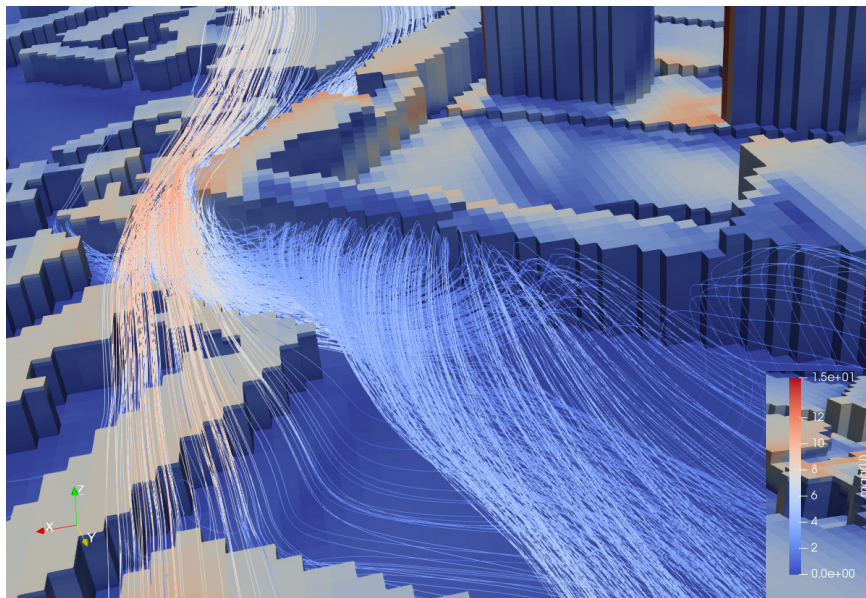


Afbeelding 3.11 Windanalyse van gematigde zuid-west wind van nieuwe situatie

Daarnaast kan er geluidsoverlast ontstaan door suizende en/ of piepende wind. De effecten hiervan dienen nader onderzocht te worden.

Locatie D zal door haar locatie aan de lijzijde/hoekzijde last krijgen van terugstroomwinden. Analyse laat ook een toename van de windsnelheid zien als gevolg van een 'cornerstream' van de noordelijke toren, zie ook afbeelding 3.13. In deze (en vergelijkbare) afbeeldingen zijn de windstromen gefilterd waardoor specifieke windwervelingen zichtbaar worden.

In afbeelding 3.14 zijn de windwervelingen op het parkeerdek zichtbaar. Hier is te zien dat het parkeerdek onderhevig is aan neergaande windstromen en terugstroomwinden. Door de nauwe doorgang tussen de torens ontstaat er opstuwende wind met hoge snelheden. Deze condities creëren veel windhinder op het parkeerdek. Voor verblijf is deze locatie niet geschikt. Bij het plaatsen van groen dient er aandacht te zijn voor deze wind.

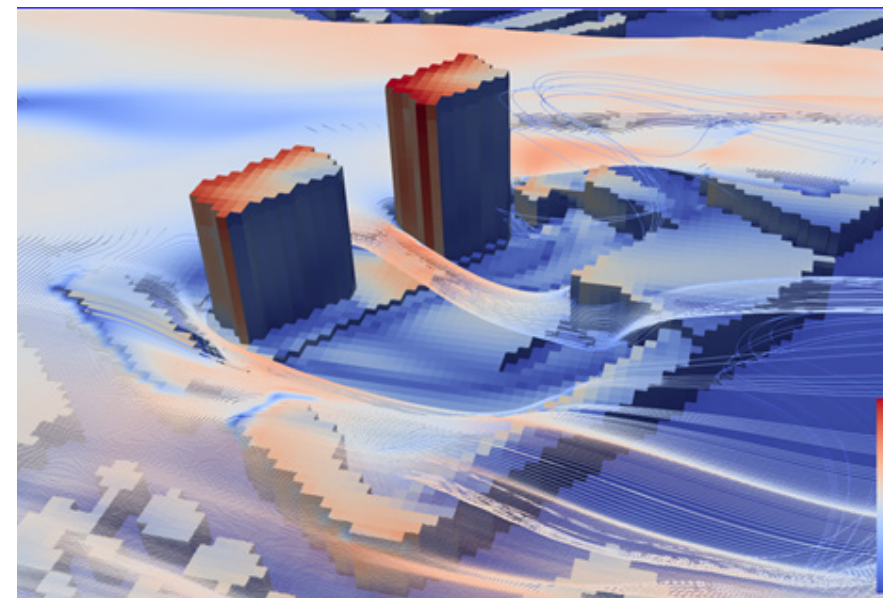


Afbeelding 3.13 CFD Streamline analyse van op punt C

Conclusie

Op basis van de analyse van een matige zuidwestenwind zijn de volgende conclusies getrokken:

- De woontorens veroorzaken op verschillende plekken een toename van de wind. Voornamelijk rond de Aar (locatie A), het binnenterrein (locatie C) en de hoek van de straat (locatie D) is dit merkbaar,
- Wind zal in het gebied langs de Aarkade, door introductie van het plan, toenemen en maakt het conform de gehanteerde schaal tot een minder aantrekkelijke verblijfsruimte, terrassen en aanliggende balkons verliezen hierdoor sterk aan verblijfskwaliteit,
- Het parkeerdek is onderhevig aan windhinder en is voor verblijfsactiviteiten zeer ongeschikt.



Afbeelding 3.14 CFD Streamline analyse van zuidwesten wind

3.4 Verkeer

Parkeernorm - dubbelgebruik van de parkeergarage

Om aan de vastgestelde parkeernorm van de gemeente te voldoen wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers van winkelcentrum De Aarhof. Bij de ontwikkeling van het plan is opgenomen dat de eigenaar van de ontwikkeling abonnementen voor de woningen garandeert voor een maximum van 220 plaatsen.

De vastgelegde parkeernorm van de gemeente op basis van met name het aantal woningen en het aantal vierkante meters bedrijfs- en winkelruimte, geeft aan hoe een zogenaamde parkeerbalans kan worden opgemaakt. De parkeerbalans geeft voor de verschillende (drukke) perioden aan hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de verschillende functies, voor de bewoners, voor de winkels en voor de andere activiteiten in en rond de Aarhof. Als er veel bewoners van huis zijn, kunnen hun parkeerplaatsen worden gebruikt door bezoekers van het winkelcentrum.

Belangrijk is dat in de parkeernorm hiervoor cijfers zijn opgenomen die voor heel Alphen gelden. Bij het samenstellen van de parkeernorm is gebruik gemaakt van kencijfers van kennisinstituut CROW. Het zijn in zekere zin gemiddelden. Maar waar een situatie specifiek wordt, is het goed om nader te beschouwen of de cijfers van de parkeernorm wel direct toepasbaar zijn of dat er sprake is van een bepaald risico.

De Aarhof is zo'n locatie waarvoor het wenselijk is om verder te kijken dan alleen naar de parkeernorm. De combinatie van een appartement met de nabijheid van zoveel voorzieningen maakt deze appartementen ideaal voor ouderen. Supermarkten, winkels, gemeentehuis, theater, bioscoop, restaurants en cafés zijn zeer dichtbij. Mensen die hier gaan wonen, een auto hebben en een parkeervergunning bezitten, zullen die auto mogelijk beperkt gaan gebruiken. Belangrijk hierbij is dat voor huurders of kopers van middeldure en vrije sectorwoningen het bezit van een (kleine) auto niet snel te duur is.

Dit betekent dat er vraagtekens gezet kunnen worden bij het hanteren van de 60% aanwezigheid van auto's van bewoners op zaterdagmiddag. Daar is het

uitgangspunt dat 40% van de auto's niet aanwezig is. **Waar zijn die bewoners dan naar toe? Op de zaterdagmiddag is in de parkeernorm het percentage parkeren voor de supermarkten en winkelgebieden op 100% gezet.** Op veel locaties is het dan logisch te verwachten dat op zaterdagmiddag de afwezige 40% auto's van bewoners voor een groot deel gebruikt wordt het doen van boodschappen en voor het winkelen. Maar de bewoners van de appartementen in de Aarhof gaan niet met de auto boodschappen doen of winkelen. De keuze voor wonen in de Aarhof is juist een keuze om op zaterdag(middag) niet met de auto op pad te hoeven en toch deel te kunnen nemen aan de dynamiek van de zaterdag in het centrum. Bovendien, wanneer bewoners van de Aarhof op drukke zaterdagen de auto gebruiken, is de kans op een parkeerplek bij terugkomst klein. Dit kan een extra stimulans zijn om de auto te laten staan op zaterdagen.

Parkeerbalans

De ontwikkelaar heeft in het schetsontwerp aangegeven 527 parkeerplaatsen te realiseren. Hiervan zijn er op de drukke zaterdagmiddag conform het schetsontwerp 170 in gebruik voor het woonprogramma. Van die 170 parkeerplaatsen zijn er 16 in gebruik als gereserveerde deelautoparkeerplaats. **Hier maakt de ontwikkelaar een rekenfout.** Het aantal benodigde vaste parkeerplaatsen dient te worden berekend op basis van het aantal woningen conform gemeentelijke parkeernorm 2020: "bij structurele inzet van deelauto's zal per deelauto het bewonersdeel van de parkeernorm per 15 woningen met 15% worden verlaagd en wordt daarnaast 1 parkeerplaats gereserveerd voor een deelauto". In het schetsontwerp staat genoemd dat er 324 woningen toegevoegd worden. Daarvoor zijn dus 22 (324 gedeeld door 15) parkeerplaatsen voor deelauto's nodig.

De ontwikkelaar heeft met de gemeente afgesproken te garanderen dat er minstens 220 woningen met een parkeerabonnement zullen zijn (Besluitformulier Anterieure en Koop Overeenkomst herontwikkeling De Aarhof van 8 februari 2021). Als er minder parkeerabonnementen worden afgenomen door de bewoners dan betaalt de ontwikkelaar aanvullend voor abonnementen tot een maximum van 220. Uitgangspunt is dat de ontwikkelaar deze abonnementen in rekening brengt bij de bewoners. **Daarmee is het aannemelijk dat er voor 220 woningen een eigen auto zal zijn.**

Op basis van het voorgaande wordt de indicatieve minimum parkeerlast van de bewoners op de zaterdagmiddag bepaald. 60% van de auto's van 220 abonneementhouders is aanwezig, 60% van het bezoek voor de bewoners hebben hun auto in de Aarhof staan en er zijn 22 gereserveerde plekken voor deelauto's.

De indicatieve maximum parkeerlast geldt wanneer voor iedere woning een abonnement is aangeschaft en alle bewoners thuis zijn (100% aanwezigheid). In dat geval zullen de deelauto's zijn verdwenen, maar kan nog wel worden gerekend met 60% van het bezoek voor de bewoners.

Met deze gegevens kunnen er twee lijnen in een grafiek worden getrokken, voor zowel het aantal abonneementhouders van 220 (minimaal aantal) als 324 (aantal woningen). Kijkend naar 60%, 80% en 100% bezetting: **wat is dan het resterende aantal vrij beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers van de detailhandel en horeca in en om de Aarhof op zaterdagmiddag?** In onderstaande grafiek zijn deze lijnen getrokken en vergeleken met het aantal parkeerplaatsen dat conform de gemeentelijke parkeernorm nodig is voor de supermarkten en detailhandel in de eindsituatie van de Aarhof. Dit is dus nog exclusief:

- parkeerders voor de bibliotheek;
- parkeerders voor functies buiten de Aarhof (horeca, detailhandel, overige voorzieningen);
- overige abonneementen (abonneementen die nu al door bewoners rondom de Aarhof zijn aangeschaft en die dus ook in nieuwe situatie gebruikt blijven worden).

Uit de grafiek blijkt hoe scherp aan de wind wordt gezeild met de door de projectontwikkelaar berekende parkeerbalans. Het aantal parkeerabonneementen voor de Aarhof dat er nu al is, is hierin nog niet opgenomen en ook niet de parkeerplaatsen die er nodig zijn voor de bibliotheek (ook onderdeel van de Aarhof) en de omliggende horeca, detailhandel en overige functies. Er zijn alleen voldoende parkeerplaatsen voor de supermarkten en detailhandel in de Aarhof als het aantal abonneementen voor nieuwe bewoners van de Aarhof beperkt blijft tot 220 en deze bewoners er ook daadwerkelijk voor 40% op uitgaan met hun auto op zaterdagmiddag. Zodra meer dan 60% van de bewoners hun auto op zaterdag thuis laat, heeft de detailhandel in de Aarhof een probleem: te weinig

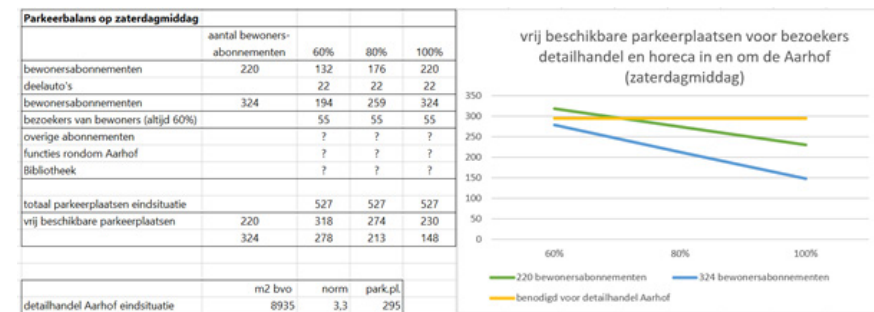
parkeerplaatsen. De grafiek laat zien dat het tekort aan parkeerplaatsen al snel de helft kan zijn, als ook de al bestaande overige parkeerabonneementen, de bibliotheekparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor detailhandel en horeca rondom de Aarhof worden meegenomen.

Met het overnemen van de parkeergarage accepteert de gemeente dat alle risico's bij haar komen te liggen als het gaat om discussies over de toekomst van het parkeren in de Aarhof, aangeslingerd door de bewoners van de Aarhof, de ondernemers of de bewoners van het omliggende gebied. De projectontwikkelaar is dan uit beeld.

Hier is wel duidelijk dat het grote aantal toe te voegen woningen deze risico's sterk vergroot. Een kleiner aantal woningen zal het risico verkleinen, zeker als dat kleinere aantal woningen wordt voorzien van eigen parkeerplaatsen.

Organisatie van parkeren

De ontwikkelaar beoogt om te werken met deelauto's omdat daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen in de parkeerbalans verlaagd kan worden. Daarnaast garandeert de ontwikkelaar de minimale afname van 220 abonneementen (Plus-abonneementen - voor alle dagen, 24 uur per dag) voor parkeergarage Aarhof.



Hoe wordt dit alles georganiseerd als de gemeente de volledige parkeervoorziening in eigendom krijgt? De ontwikkelaar zal niet oneindig willen betalen voor een minimale afname van abonnementen en de ontwikkelaar zal ook de deelauto's niet willen financieren en exploiteren. Gezien de categorie woningen is het logisch dat de bewoners zelf de kosten dragen voor de parkeerplaatsen voor de bewoners. **Niet alleen in de eerste jaren, maar altijd.** In de gemeentelijke parkeernorm is aangegeven dat bij het gebruik van deelauto's in de berekening van de parkeerbalans aangetoond moet worden dat er contracten zijn die ten minste 5 jaar gelden. **Wat gebeurt er na die 5 jaar? Als dan de inzet van deelauto's niet rendabel is, verdwijnen dan de deelauto's? Zo ja, moet dan alsnog worden voldaan aan de parkeernorm zonder reductie in verband met de deelauto's? En wat zijn dan de rechten van de bewoners op het aanschaffen van abonnementen en vergunningen?**

De gemeente neemt hier financiële risico's en ook risico's ten aanzien van het gemeentelijke parkeervergunningenbeleid als het gaat om gelijke behandeling van alle bewoners van het centrumgebied. Ook hier geldt dat deze risico's sterk worden vergroot door het aantal woningen dat wordt toegevoegd.

Groen parkeerdek

Voor het parkeerdek en de gevels van de parkeergarage op De Aarhof is de gemeente Alphen aan den Rijn voornemens EUR 2.5 miljoen te investeren. **Het te realiseren groen op het parkeerdek lijkt met name dienst te doen als kijkgroen.** Het parkeerdek is geen verblijfsplek, andere parkeerlagen in pandig worden ook niet extra opgesierd en de verblijfstijd van parkeerders op het bovenste dek is niet anders dan bij de andere parkeerplaatsen. De enige mensen die langdurig kunnen genieten van het groen zijn de bewoners van de omliggende appartementen. Dit schijngroen voegt wellicht waarde toe aan woningen, winst voor bewoners, maar niet voor de gemeenschap. Daarnaast is toevoegen van groen niet gelijk aan duurzaam groen. Het is pas duurzaam groen als er daadwerkelijk sprake is van het wegnemen van hittestress, wateropvang, CO2 vastlegging of het opvangen van fijnstof.

Het is wellicht logischer om te kiezen voor een constructie waarbij de bewoners van de appartementen zelf zorgdragen voor de aankleding als het alleen gaat om hun uitzicht. Of voor een oplossing waarbij de bovenste laag niet meer voor parkeren wordt gebruikt en volledig groen wordt ingericht, waarbij er geen overdracht nodig is naar de gemeente.

De gemeente loopt het risico dat het onderhoud van het aangelegde groen tot hoge kosten gaat leiden. Dit ook in verband met de windhinder en afname van het aantal zonuren die op het parkeerdek verwacht wordt (zie paragraaf 3.2 en 3.3).

Bereikbaarheid nooddiensten

De beoogde woontorens boven het winkelcentrum zijn slecht benaderbaar met auto's, anders dan via de parkeergarage. Dit is een belangrijk aspect voor hulpdiensten omdat zij in geval van nood wel dichtbij de woningen moeten kunnen komen. Naast de parkeergarage zijn er ook nog expeditiehoven voor de winkels, maar deze liggen grotendeels ingesloten en kunnen alleen bereikt worden via een route onder of ingesloten tussen bebouwing. Ook verschaffen deze geen directe toegang tot de woontorens. Vragen die hieruit volgen zijn:

- Is het schetsontwerp van de nieuwe Aarhof getoetst door de hulpdiensten?
- Beschikt de brandweer op dit moment over alle benodigde materieel en materialen om een brand in één van de woontorens te kunnen blussen? Zo nee, wat zijn de noodzakelijke investeringen in materieel, materialen en eventuele trainingen om wel zo'n brand te kunnen blussen?

Conclusie

Op diverse verkeersaspecten zijn er risico's benoemd. Daarbij is het beeld dat er nu al door veel mensen een forse drukte op de piekmomenten (met name de marktdagen, zaterdag en drukke koopdagen rondom de feestdagen) wordt ervaren. Het grote aantal toe te voegen woningen zal die drukte laten toenemen en het advies is om die toegenomen drukte in beeld te brengen voordat een besluit wordt genomen.

De eerstvolgende vraag is of er al een uitgebreide risicoverkenning op de diverse aspecten is uitgevoerd door de gemeente. Hierbij gaat het om zowel financiële aspecten (wel/niet rendabel) als juridische aspecten (rechten op vergunningen en ontheffingen, wijze van vastleggen gegarandeerde abonnementen etc). Complicerende factor daarbij is dan dat de gemeente hierin al snel in een dubbelrol terecht komt. De projectontwikkelaar verdwijnt als partij voor al deze aspecten uit beeld omdat de gemeente de parkeerplaatsen overneemt. De gemeente neemt daarmee ook alle risico's over. Daarbij is het financiële startpunt slecht, met de vigerende tarieven wordt er jaarlijks een fors verlies geleden. Het is vraag of het verstandig is dat de gemeente al die risico's overneemt, zeker gezien het marktsegment waarin woningen worden ontwikkeld (middelduur en vrije sector). En natuurlijk ook hier vanwege de grootte van het risico, dat wordt bepaald door het grote aantal nieuwe woningen.

Omdat de ernst van de mogelijke negatieve effecten daarbij sterk wordt bepaald door het grote aantal woningen dat de ontwikkelaar beoogd te bouwen, is de tweede vraag of het voor de opwaardering van het winkelcentrum wel noodzakelijk is om zoveel woningen te bouwen. Zeker omdat de plek waar de extra parkeerplaatsen moet worden gebouwd lastig te bereiken is waardoor de investeringskosten nog verder omhoog worden gestuwd. Is het niet mogelijk om met een veel kleiner aantal woningen toch voldoende te kunnen doen aan het winkelcentrum, waarbij dan in verhouding de risico's voor de gemeente ook veel kleiner zijn?

3.5 Brandveiligheid

Gekeken naar de brandveiligheid van voorliggend ontwerp zijn de volgende zaken opmerkelijk:

De compacte bebouwing van lage lintvormige woongebouwen rond de nog lagere garage heeft een variatie aan ontsluitingen. Een galerij/corridor ontsluiting aan de Aarkade en de Vest. Lange doodlopende galerijen aan De Vest en de Van Boetzelaerstraat. Het is de vraag of het ontvluchtingsprincipe met een groot aantal woningen op doodlopende gangen toegestaan is en wenselijk is. Op basis van nieuwbouweisen is dit niet toegestaan.

In het voorliggend plan is de bereikbaarheid van de diverse bouwdelen voor hulpverleningsvoertuigen niet inzichtelijk. Daarnaast is de aanrijroute voor hulpdiensten niet inzichtelijk.

Aan bouwwerken hoger dan 20 meter worden in het Bouwbesluit aanvullende eisen gesteld. Deze gebouwen zijn van buitenaf niet meer met regulier materiaal te bereiken voor de brandweer. Bij deze aanvullende eisen gaat het om het realiseren van een brandweerlift, het toepassen van portalen (rooksluizen) voor trappenhuisen en het aanbrengen van blusvoorzieningen (droge blusleiding) ten behoeve van de brandweerinzet. De indeling van de hoogbouw lijkt hierdoor te ambitieus qua realiseerbare vierkante meters woonfunctie ten opzichte van het bruto vloer oppervlak (bvo) doordat bij de gemeenschappelijke verkeersruimten in de plattegrondprincipes geen rekening lijkt te zijn gehouden met de vereiste voorzieningen.

De aanwezige gebouwhoogtes vallen formeel nog binnen de kaders dat de bouwwerken op basis van de standaard eisen uit het Bouwbesluit 2012 kunnen worden gerealiseerd (tot 70 meter). Gezien de context van de hoogbouw, is het de vraag of het wenselijk is de bouwwerken ook als zodanig in te richten qua brandveiligheidsvoorzieningen.

Conclusie

Het plan (laagbouw en hoogbouw) mist een eenduidig principe voor de ontvluchting en brandweerinzet voor dezelfde bebouwingstypen binnen het complex. Bij een binnenstedelijke context van een grootschalig complex is een integrale visie op de brandveiligheid noodzakelijk. Waarbij noodhulpdiensten, gemeente en andere actoren in het gebied samenwerken. Mede ook vanwege de constructieve gevolgen voor het parkeerdek wanneer dit parkeerdek bereikbaar moet zijn voor brandweervoertuigen. Hetzelfde geldt voor de doorgangen naar dit dek. In voorliggend plan lijkt dit niet beschouwd.

Er ontbreekt een integrale visie op de brandveiligheid. Hoe wordt in deze context, in deze complexe situatie de brandveiligheid voor bewoners en gebruikers geborgd, hoe blijft een brand beheersbaar, ook op grote hoogte of ver van de openbare plaatsen en hoe wordt brandweerinzet mogelijk gemaakt.

Het advies is om de optimale veiligheid te garanderen en niet enkel door het minimale aantippen van eisen conform huidige kaders. Deze kaders zijn tijdelijk stellend en het plan nu zonder marge aanpassen aan deze kaders zorgt niet voor een integrale en eerlijke beschouwing van veiligheid in voorliggend complex plan.



BELEIDSMATIGE ANALYSE

De gemeente Alphen aan den Rijn kent geen hoogbouwbeleid. Vigerende plannen nemen niets over hoogte op. Ook de structuurvisie van Alphen aan den Rijn geeft hierin geen uitsluitel.

Voor een beschouwing van hoogbouw kijken wij naar het beleid in omliggende gemeenten. Hoewel iedere gemeente soevereiniteit heeft, bepaalt zij zelf wat in haar gemeente gebeurt. Dit betekent echter niet dat het beleid van vergelijkbare en omliggende gemeenten, in de context van het Groene Hart, niet vergelijkbaar en waardevol kan zijn voor eigen gemeentelijk beleid omtrent hoogbouw. Ten aanzien van hoogbouw hebben verschillende gemeenten een hoogbouwvisie opgesteld en nagedacht over de ontwikkeling van de stad en hoogbouw. In dit onderdeel lichten we toe welke keuzes omliggende steden hebben gemaakt ten aanzien van hoogbouw en wat het provinciaal beleid van Zuid-Holland is. Vervolgens zetten we de bevindingen uit tegenover de gemeente Alphen aan den Rijn.

Onderzoekslocaties

Voor deze uiteenzetting is gekeken naar verschillende kernen binnen het Groene Hart. De kern Alphen aan den Rijn is met 73.000 inwoners (2019) een grote kern midden in het Groene Hart. Alphen aan den Rijn is gezien maat en ligging vrij uniek: Woerden is met 52.000 inwoners kleiner en de steden Leiden, Gouda Zoetermeer liggen meer aan de rand van het Groene Hart.

Gekeken naar het aantal inwoners is de gemeente Leiden vergelijkbaar met Alphen aan den Rijn: 121.000 inwoners in Leiden en 110.000 inwoners in Alphen aan den Rijn. Deze steden vergelijken we met elkaar. Hoewel Gouda met 73.000 inwoners kleiner is dan de gemeente Alphen aan den Rijn is deze qua ligging en schaal het meest vergelijkbaar. Gouda schuurt echter aan de zuidwest zijde sterk tegen Rotterdam, en daarmee de rand van het Groene Hart, aan. Voor een ruimtelijke tegenstelling vergelijken we ook met Zoetermeer. Deze stad is gelegen in de rand van het Groene Hart en qua inwonersaantal van 125.000 vergelijkbaar met Alphen aan den Rijn.

4.1 Gemeente Leiden

Aan de rand van het Groene Hart, met zichtlijnen uit het Groene Hart, wordt in de Leidse Hoogbouwvisie (2007) antwoord gegeven op de ruimtelijke vragen rond hoogbouw. In de Hoogbouwvisie wordt aangegeven hoe met hoogbouw in Leiden moet worden omgegaan. Er zijn gebieden aangewezen waar concentraties van hoogbouw (circa zestig à zeventig meter) gewenst en mogelijk zijn. De Hoogbouwvisie bevat geen concrete plannen, maar moet zijn vertaling krijgen in stedelijke ontwikkelingsplannen en in bestemmingsplannen. De Hoogbouwvisie is kaderstellend en als zodanig zelfbindend voor de gemeente. De visie heeft geen directe juridische consequenties voor andere overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven. Om grip te krijgen op de kwaliteit en inpassing van hoogbouw wordt voor gebouwen hoger dan veertig meter een hoogbouwtoets geïntroduceerd.

Definitie

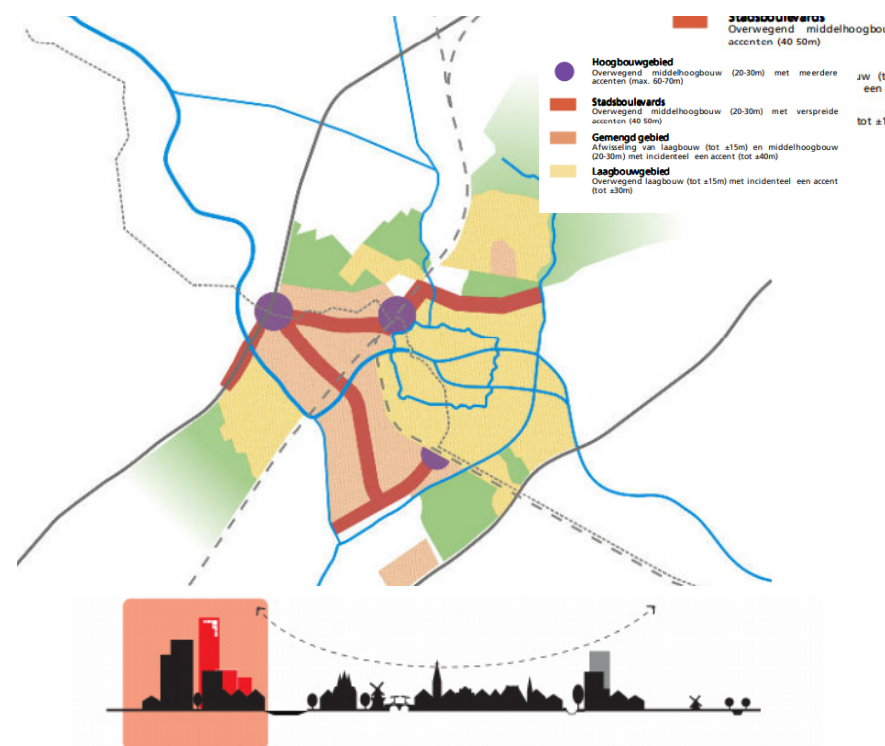
‘Hoogbouw is een relatief begrip. De term wordt gebruikt voor gebouwen die beduidend hoger zijn dan de norm. Maar die norm is anders in Roelofarendsveen dan in Manhattan. Als we praten over hoogbouw in de Leidse context hebben we het op dit moment dus over hoogtes van 50 tot 70 meter’
- Leidse Hoogbouwvisie (2007) - pagina 7

Locatie

Clustering van hoogbouw is wenselijk in de omgeving van de stations en bij de haltes van de Rijn-Gouwelijn, die het dichtst bij de afslagen van de snelwegen liggen. Deze plekken in Leiden horen tot het nationale netwerk. Omdat de A4 grenst aan het Groene Hart, wordt daar afgezien van hoogbouw. Bebouwing sluit hier qua hoogte aan op de plannen van Zoeterwoude (laagbouw met incidenteel accent tot ca. 30m). Hoogbouw wordt op de andere knopen gecombineerd met de wens tot intensief ruimtegebruik. Dit zijn plekken waar wat gebeurt in Leiden en dat mag gezien worden.

De echte hoogbouw wordt geclusterd in hoogbouwzones. De hoogtes en de dichtheid aan hoogbouw zijn hier het hoogst. Hoogtes van rond de 70 meter zijn hier mogelijk. Ook de basishoogte is hier gemiddeld hoog, voornamelijk middelhoogbouw (circa 20-45 meter). Er is in deze gebieden weinig laagbouw.

In de tussenliggende gebieden zijn de dynamische lijnen in de stad, de stadsboulevards, een aanleiding voor hoogteaccenten. De overige gebieden zijn voornamelijk woongebieden, en hier wordt geen hoogbouw van betekenis voorzien. Grofweg kunnen we de stad opdelen in basisgebieden (laagbouwgebied en gemengd gebied) en hoogbouwgebieden (dynamische lijnen en knooppunten). De monumentale binnenstad van Leiden is een kostbaar goed. Dit geeft beperkingen voor de hoogbouw in de gebieden rond Centraal station en Lammenschans, die zeer dicht bij de binnenstad liggen. Om deze reden wordt een maximumhoogte van 60 meter in de stationsgebieden gehanteerd. Verder naar buiten speelt deze beperking minder, al spelen daar meer landschappelijke overwegingen een rol. Om een evenwicht te houden tussen de hoogbouwclusters bij de stations en die aan de rand van de stad wordt de maximale hoogte bij de snelweglocaties op circa 70 meter gesteld.



Afbeelding 4.1 hoogbouwvisie en hoogbouwdalprincipe Gemeente Leiden

4.1 Gemeente Gouda

Het beleid ten aanzien van hoogbouw heeft de gemeente Gouda in: Nota Hoogbouw. De gemeente Gouda geeft in deze nota haar visie op hoogbouw. De nota is vastgesteld in 2005. In de nota zijn randvoorwaarden geformuleerd die bestaande kwaliteiten waarborgen en een toetsingskader bieden voor nieuwe plannen. Vanuit verschillende perspectieven en schaalniveaus (regio, stad en wijk) geeft de nota Hoogbouw op basis van stedenbouwkundige argumenten en een eerste maatschappelijke notie, een samenhangend beeld van de mogelijkheden voor hoogbouw in Gouda. Op de zoneringskaarten geeft de nota aan waar hoogbouw binnen Gouda denkbaar is. In de zones waar dat van toepassing is, worden maximale bouwhoogtes gegeven. Omdat iedere plek zijn eigen specifieke kenmerken heeft, zijn de randvoorwaarden waaraan de hoogbouw dient te voldoen, omschreven in de vorm van algemene aandachtspunten.

Definitie

‘Het hoogste gebouw in Gouda is 40 meter, en de torenspitsen zijn 70 en 80 meter hoog. Zo boven de 30 meter gaat het duidelijk over hoogbouw maar de ondergrens is veel moeilijker aan te geven ... Hoewel een gebouw altijd een absolute hoogte kent, gaan de discussies over hoogbouw altijd over de hoogte van een gebouw ten opzichte van de omgeving. In dat kader is dus de relatieve in plaats van de absolute maat van belang.’

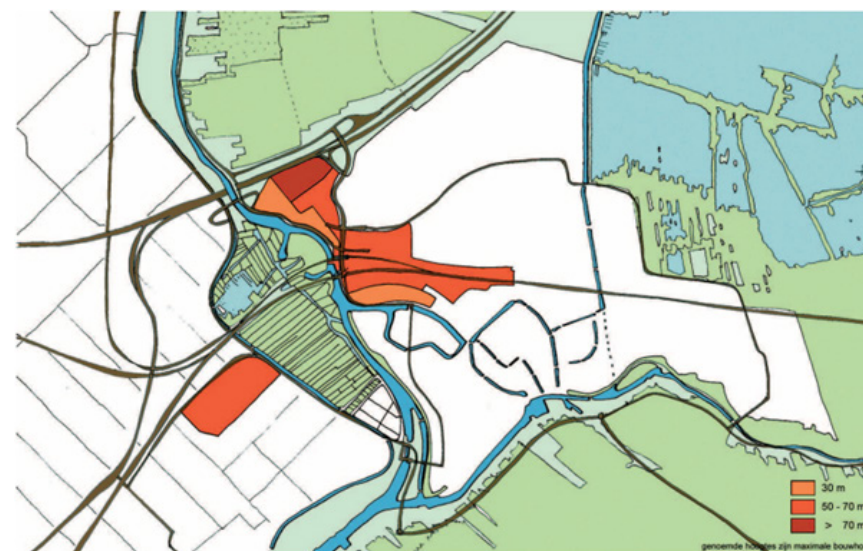
- pagina 10 Nota Hoogbouw Gouda

Locatie

Gouda ligt in de toekomst werkelijk op het raakvlak van de randstad en het Groene Hart: met de voeten in het Groene Hart en op de kop van de Zuidvleugel. Ze hebben elk een eigen dynamiek. De hoge dynamiek van de grote infrastructuur, de grote projecten en de nieuwe stad: Zoetermeer, Rotterdam Alexander en Gouda gaan als voorzieningepolen functioneren. En de lage dynamiek van de ontspannen woonstad in het noordoosten van de stad. Deze worden gevormd door buurten met een uitgesproken ‘handschrift’ dat wordt bepaald door de verkaveling, straatprofielen, beplanting, bouwstijl, mate van afwisseling van de bouwvolumes, dichtheid, maat en schaal, aanwezige functies enzovoort. In het algemeen zit het zo precies en kleinschalig in elkaar dat toe te voegen programma’s zich moeten voegen in tot het omringende handschrift.

Het zijn dus niet zomaar de voor de hand liggende locaties voor hoogbouw. De gemeente heeft een studie gedaan waar de grotere schaal wel verweven is met het handschrift van de buurt, zoals de binnenterreinen, stempelverkavelingen of het centrum van Goverwelle. Zo kunnen de gebieden benoemd worden waar hoogbouw mag, mits het zich voegt in het handschrift van de wijk. In Gouda Zuid zijn de locaties verweven met de structuur van de wijk. In het Noorden gaat het, op het centrum van Bloemendaal na, om gebieden die in de huidige situatie een soort blinde vlekken binnen de stad vormen, maar waar de kans ligt om zowel de aanhechting aan de stad te verbeteren, de groenstructuur te versterken en een schaalsprong te maken. Hier kunnen nieuwe programmacombinaties gezocht worden en mag het de lucht in.

De grote structurele veranderingen spelen zich af aan de westzijde van de stad: De ontwikkeling van de Zuidplaspolder, de herstructurering van Goudse Poort en Spoorzone. Het gaat hier om woon- en werkgebieden waar de kwaliteit bepaald kan gaan worden door de nabijheid van station en snelwegoprit, de stapeling van programma’s en een niet getrapte maar directe relatie tussen de woning en het stedelijk landschap (het uitzicht). De grote programma’s worden gekoppeld aan de grote projecten en de te vernieuwen hoofdstructuur van de stad.



Afbeelding 4.2 hoogbouwvisie Gouda

4.1 Gemeente Zoetermeer

Hoogbouw is in Zoetermeer geen nieuw fenomeen: galerijflats en torenflats werden eind jaren '60 tot midden jaren '70 volop gebouwd, totdat halverwege de jaren '70 de omslag naar laagbouw plaatsvond. In de jaren '90 kwam de hoogbouw opnieuw in de belangstelling. In plaats van de lange galerijflats (schijven) verrezen nu ranke torens in het stadsgezicht. Hoogbouw is kenmerkend, beeldbepalend en beeldvormend in de stad. Hoogbouw is dominant in het stadsbeeld aanwezig en bepaalt het silhouet (Hoogbouwnota Zoetermeer, 2004). De gemeente Zoetermeer wil met de formulering van de Hoogbouwtoets, voor de binnenstad twee zaken duidelijk maken: de normering die de gemeente hanteert en de aard en de kwaliteit van de gegevens en onderzoeken die moeten worden aangeleverd door de initiatiefnemer bij aanvraag omgevingsvergunning. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving komen aan de orde. Denk aan windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, enzovoort. Hiervoor worden in de Hoogbouwtoets de normen geformuleerd en gedefinieerd.

Definitie

Wat hoogbouw precies is, is lastig te definiëren. Dit hangt veelal af van de schaal en maat van de omgeving, waar de bebouwing zich bevindt. Zo zal bepaalde bebouwing in het stadscentrum niet als hoogbouw gezien worden, terwijl bebouwing met dezelfde hoogte in de woonwijken wel als hoogbouw ervaren wordt. De galerijflats in Palenstein, Driemanspolder en Meerzicht hebben een hoogte van ca. 30m en worden in het algemeen als hoogbouw gezien. Daarom wordt in deze nota bebouwing van 30m of meer nader geïnventariseerd.

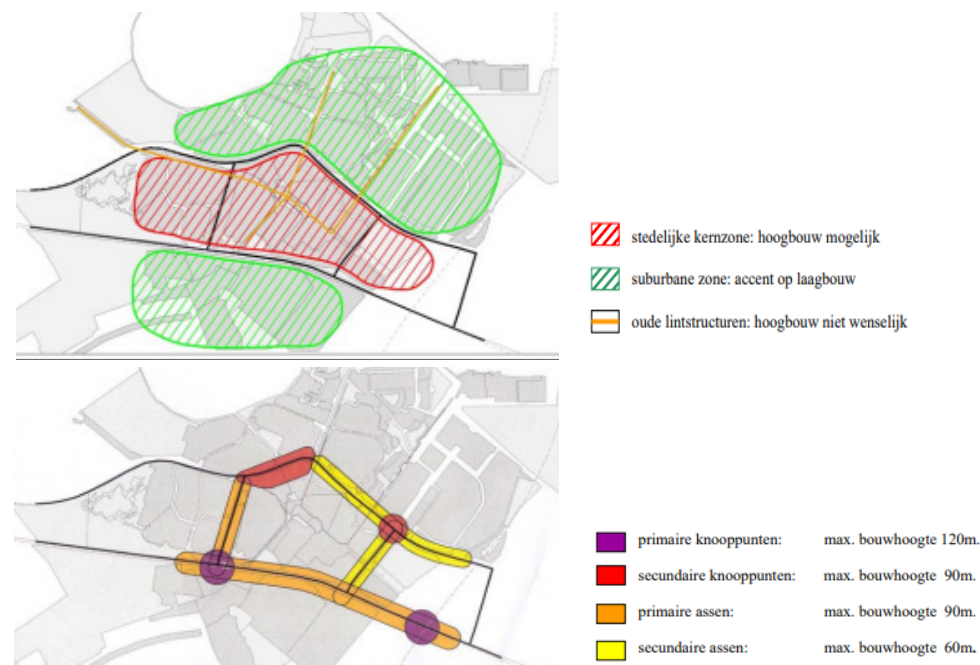
- Hoogbouwvisie Zoetermeer, 2004 - pagina 7

Locatie

De hoogbouwvisie is een thematisch plan, gebaseerd op het Masterplan 2025. Het Masterplan 2025 gaat uit van een ladderconcept. Het ladderconcept is een ruimtelijke structuur die de stad houvast biedt voor de organisatie van de bereikbaarheid, een heldere zonering van functies, de relatie en verankering met de regio en de overgang tussen stad en land.

Knooppunten en stedelijke assen lenen zich bij uitstek voor verdichting met hoogbouw. In knooppunten komen stedelijke ontwikkelingslijnen samen, meestal halte of overstappunt van hoogwaardig openbaar vervoer en / of kruising van stedelijke hoofdwegen. Het zijn brandpunten van activiteiten. De knooppunten zijn stedenbouwkundig de meest interessante plekken om te accentueren met hoogbouw. Langs de assen bestaat eveneens mogelijkheid voor realisering van hoogbouw. Om het onderscheid met de knooppunten duidelijk te maken, wordt hier uitgegaan van een geringere hoogte dan op de knooppunten.

De stadsentrees, waar wegen of spoorlijnen vanuit de omgeving het stedelijk gebied van Zoetermeer binnenkomen, zijn markante plekken in de stedelijke structuur. Hoogbouw kan worden ingezet om deze stadsentrees ook ruimtelijk te markeren.



Afbeelding 4.3 hoogbouwvisie Zoetermeer

4.1 Provinciaal beleid

In het omgevingsbeleid kan de provincie Zuid-Holland met zijn uitgebreide instrumentarium van grote meerwaarde zijn bij het oplossen van de opgaven van vandaag en morgen. Met inbreng van kennis en creativiteit vanuit de samenleving kan meer worden bereikt. Het is de kunst om het oplossend vermogen van de maatschappij te benutten. Alleen ga je sneller, samen kom je verder. De omgevingsvisie spreekt ambities uit en is zelfbindend voor de provincie. Een omgevingsvisie van een “hoger” bestuursorgaan werkt dan ook niet dwingend door in omgevingsvisies en omgevingsplannen die door een “lager” bestuursorgaan worden vastgesteld.

Definitie

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Zuid Holland wordt niet expliciet de definitie van hoogbouw aangehaald. Het volgende is benoemd: ‘Hoogbouw kent talloze verschijningsvormen: kerktorens, watertorens, torenflats en wooncomplexen. Hoogbouw hoort veelal bij concentratie: de grond is schaars, dan maar de lucht in. Hoogbouw kan ook een vorm van expressie zijn: “laten zien dat je er bent” zoals sommige kantoortorens als hoofdzetel van een bedrijf of kerktorens.’

- Omgevingsvisie 2019 - pagina 276

Locatie

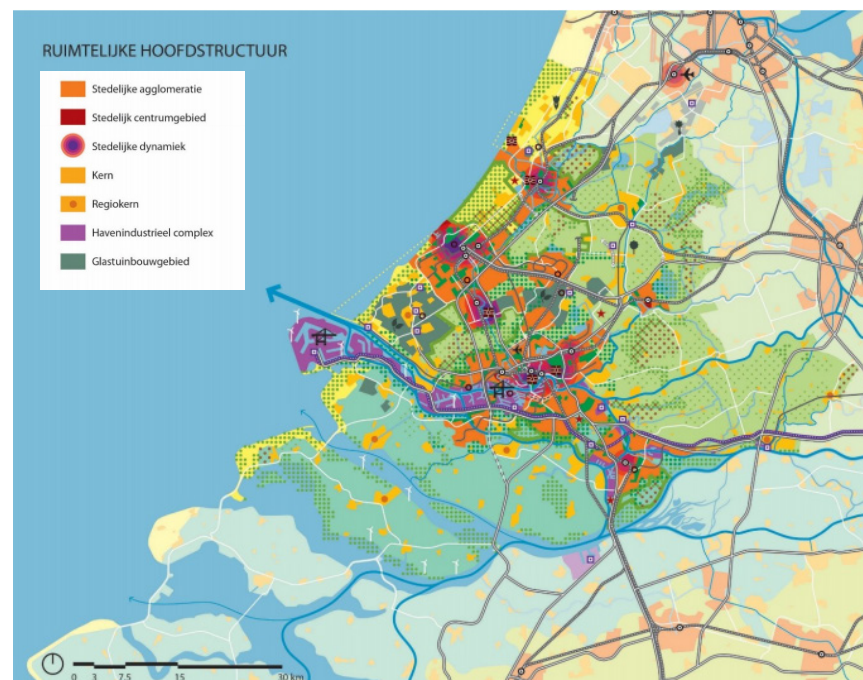
De historische centra en kernen met hun compacte bebouwingsstructuur zijn waardevolle woon- en vestigingsmilieus in Zuid-Holland en dragen bij aan de toeristische kwaliteit. Als ontwikkelingen plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.

Daarnaast worden in de omgevingsvisie de volgende richtpunten aangehaald:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en

aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.

- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
- Historische centra en kernen blijven ervaarbaar vanuit het omringende gebied.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.



Afbeelding 4.4 ruimtelijke hoofdstructuur provincie Zuid-Holland

4.1 Vergelijking

In het voorgaande is het beleid van verschillende gemeenten in het Groene Hart op gebied van hoogbouw beschouwd. Algemeen valt hier uit op te maken dat kernen met vergelijkbare grootte, Leiden en Zoetermeer, een hoogbouwvisie hebben. Het kleinere Gouda heeft ook een hoogbouwvisie. Gemeente Woerden heeft geen hoogbouwvisie.

De strekking van het doel van de hoogbouwvisie is bij de verschillende gemeenten gelijk. Hoogbouwvisies geven het gemeentelijk beleid ten aanzien van de hoogbouw weer, zonder concrete planuitwerking. Hoogbouw heeft grote invloed op de beleving in en van de stad, waardoor pittige discussies kunnen ontstaan. Door een (gemeentelijk) toetskader is duidelijk gemaakt waar dit is toegestaan en waar niet.

Locatie

Hoogteaccenten tot 30 meter zijn in de beschouwde gemeenten verspreid over de stad toegestaan, mits passend bij de maat en schaal van de bebouwde omgeving en meerwaarde geven aan de groen-blauwstructuren in de stad. Voor hoogteaccenten tussen de 30 en 50 meter is plaats in gebieden waarin het bebouwde weefsel al middenhoog is. Dit gaat over weefsel tot 30 meter. In Leiden zijn dit de stadsboulevards, in Zoetermeer de assen. Dit zijn vaak stationsgebieden in de breedste zin.

Hoogbouw van 50 - 70 meter wordt voorzien in gebieden waarin middenhoge bouw voorzien is en een goede ontsluiting is aangewezen. Dit zijn infrastructurele structuren waar spoorlijnen en wegen de gemeenten doorkruisen. Voor hoogbouw groter dan 70 meter worden specifieke hoogbouwlocaties aangewezen. Deze liggen allen rond infrastructurele knooppunten. Denk aan een treinstation of een kruising van snelwegen.

Relatie tot het Groene Hart

Zowel Gouda als Leiden spreken van hoogbouwgebieden. Dit gaat over de hoogte van 50 meter en hoger, in beide steden gelegen rond het station. In Leiden is dit hoogbouwgebied in het westen van de stad en zij hebben de laagbouw expliciet in het oosten van de stad: de kant van het Groene Hart. In

Gouda ligt het hoogbouwgebied in het zuidwesten van de stad en vrijwaren ze de noordoostelijke rand van hoogbouw in relatie tot het Groene Hart.

Relatie tot de historische binnenstad

De monumentale binnensteden van Leiden en Gouda zijn hoog gewaardeerd en dit heeft beperkingen voor hoogbouw rond de binnenstad. In Leiden worden de stationsgebieden Centraal en Lammenschans 'extra' beperkt met een bouwhoogte van 60 meter om zichtlijnen vrij te houden. Zowel Gouda als Leiden zijn van mening dat de grote schaal van hoogbouw niet past bij het fijne en lage weefsel van de binnenstad. Dit contrast is te groot. Verder naar buiten wordt hoogbouw weer meer toegestaan.

Alphen aan den Rijn vergeleken met steden

Omliggende gemeenten hebben hoogbouwvisies. In de gemeente Alphen aan den Rijn is geen visie op hoogbouw. De torens zijn in voorliggende ontwikkeling significant hoger dan overige gebouwen in Alphen aan den Rijn. Het is op dit moment niet vast te stellen of de gemeente Alphen aan den Rijn hier beleid voor heeft.

Alphen aan den Rijn ontwikkelt op verschillende plaatsen in de gemeente gebouwen tot circa 30 meter. Dit is conform de andere beschouwde gemeenten. Daarnaast zijn er bouwplannen met meer hoogte rondom het stationsgebied. Dit is ook in lijn met de andere beschouwde gemeenten.

Gouda en Leiden vrijwaren het centrum van hoogbouw. Zij centreren hoogbouw aan belangrijke invalswegen, zoals primaire uitvalswegen en stationslocaties. Hiermee clusteren deze steden hoogbouw in bepaalde gebieden in de stad. In Alphen aan den Rijn wordt op meerdere locaties hoogbouw ontwikkeld, welke niet geclusterd zijn. Torens van 61 en 43 meter steken schril af tegen het kleinschalige weefsel van de binnenstad. Dit wordt in Leiden en Gouda actief geweerd. Deze gemeenten hanteren het principe van het hoogbouwval. Zie onderstaande afbeelding, waarbij hogere bebouwing wordt toegelaten naarmate de afstand tot het historische centrum groter wordt. Daarnaast wordt met de voorgenomen ontwikkeling een nieuwe locatie

toegevoegd voor hoogbouw, welke niet ligt aan buurt- en wijk overstijgende infrastructuur of knooppunt zoals in Zoetermeer en Leiden. Het toevoegen van hoogbouw op de voorgenen locatie 'beperkt' ook het aantal strategische groeikernen, welke in Leiden en Zoetermeer zijn gelimiteerd op 3 stuks.

Als laatste zal de nieuwbouw de belevingswaarde van de stad domineren. Het zijn, na de kerktorens, de eerste gebouwen die boven het stedelijk weefsel uitsteken en het aanzicht van het Groene Hart aantasten. Leiden en Gouda gaan dit actief uit de weg en ontlasten het Groene Hart.

Alphen aan den Rijn vergeleken met de provincie

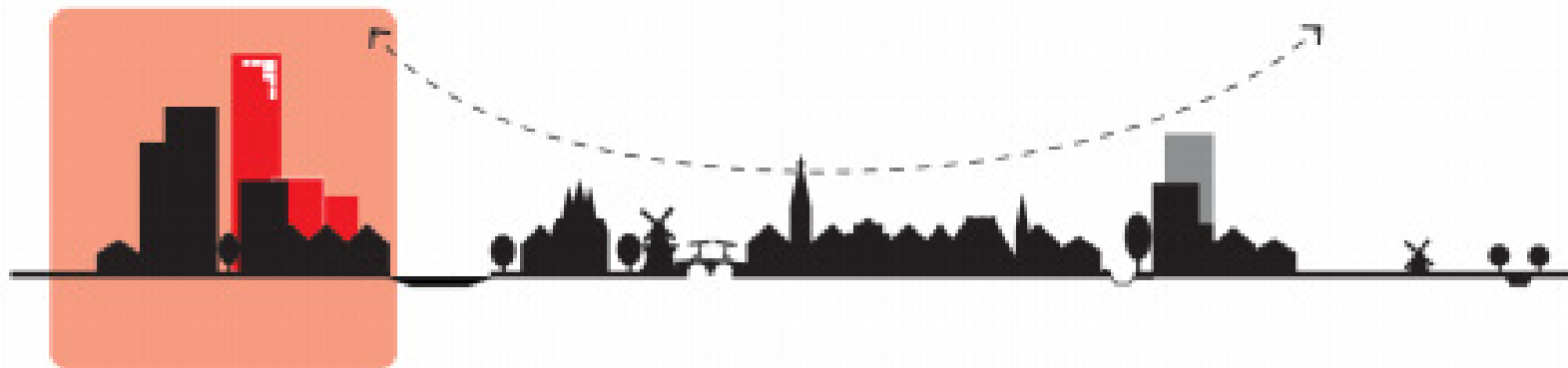
In lijn met de ambitie om historische kernen te bewaren vanuit de steden heeft de provincie Zuid Holland dit beleid ook. Ontwikkelingen dienen bij te dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp, waarbij de karakteristieken van het centrum worden versterkt. Laagbouw, met hoogteaccenten tot 15 meter en fijnmazigheid met gebouwen met een kleine korrelgrootte, kenmerkt het stadscentrum van Alphen aan den Rijn nu. Met het realiseren van hoogbouw verandert de identiteit van Alphen aan den Rijn en dit dient zorgvuldig beschouwd te worden.

Daarnaast geeft de provincie het volgende aan: 'daar waar hoogbouw niet samenvalt met "zwaartepunten" in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving'(3.04, Omgevingsvisie 2019).

Omgevingseffectenstudies vanuit de wijde omgeving zijn nog niet opgesteld, daardoor is de invloed op de wijde omgeving niet bekend.

Conclusie

Door het ontbreken van beleid aangaande hoogbouw is het onnavolgbaar hoe de gemeente Alphen aan den Rijn haar beleid uitzet, uitvoert en controleert aangaande hoogbouw.



Afbeelding 4.5 hoogbouwdal principe Leiden: oplopende hoogte, naarmate afstand tot centrum groter wordt

CONCLUSIE

De voorgenomen hoogbouwontwikkeling van winkelcentrum De Aarhof in het centrum van Alphen aan den Rijn is een ontwikkeling op een belangrijke plek, op alle schaalniveaus: van regionaal tot de ontwikkelplek. Om tot een alomvattend, herleidbaar en gedragen project te komen moet het plan objectief afgewogen worden. De gemeenten Leiden, Gouda en de provincie Zuid-Holland voeren actief beleid om de karakteristieke zoals openheid en ruimte van het Groene Hart te behouden en te beschermen. Gekeken naar dit beleid uit de omgeving volgt Alphen aan den Rijn deze denkrichtingen niet. Tevens ontzien omliggende gemeenten hun historische kern van hoogbouw en is er actief beleid om hoogbouw te plaatsen bij grotere infrastructurele knopen. Inrichtingsprincipes waar Alphen aan den Rijn van af wijkt. Hieronder worden deze principes toegelicht en wordt de vergelijking met de Aarhof gemaakt.

Hoogbouw in het Groene Hart (regionale invloed)

Het Groene Hart kenmerkt zich door haar openheid en groene karakter. Kenmerken die in beleid van zowel omliggende gemeenten als provinciaal beleid worden gerespecteerd. Om deze karakteristieken te behouden voert de provincie Zuid-Holland actief beleid om hoge objecten te weren uit het Groene Hart. Zo staat er in het coalitieakkoord 2019 -2023 van de provincie Zuid-Holland en in de nota Wervelender beschreven dat er geen plaatsing van windturbines in het Groene Hart zijn toegestaan. Voornamelijk omdat de turbines niet verenigbaar zijn met de kwetsbare landschappen in het Groene Hart. Opvallend, want windturbines zijn ranker dan de beoogde torens op De Aarhof. Tevens wordt bij windturbines een kleurstelling gebruikt om ze op te laten gaan in de omgeving, hiervan is geen sprake bij de woontorens in de voorgenomen herontwikkeling.

Daarnaast voeren ook omliggende steden in en rondom het Groene Hart zorgvuldig beleid in relatie tot het Groene Hart. In Leiden is hoogbouwgebied expliciet in het westen van de stad gesitueerd en de laagbouw in het oosten van de stad: de kant van het Groene Hart. In Gouda ligt het hoogbouwgebied in het

verstedelijkte zuidwesten van de stad, richting Rotterdam, en vrijwaren ze de noordoostelijke rand van hoogbouw in relatie tot het Groene Hart.

Als vergelijkingskader: de voorgenomen herontwikkeling van De Aarhof voegt een bouwhoogte toe (61 meter + installaties) die vergelijkbaar is met de tiphoogte van een windturbine (71 meter), maar veel minder rank. Opmerkelijk als we kijken naar het argument tegen het plaatsen van windturbines: het ontstaan van slagschaduw. Dergelijke torens vallen niet eenvoudig weg door de centrale ligging van Alphen aan den Rijn in het Groene Hart. Zodoende wordt de openheid vanuit het gehele Groene Hart, circa 40km in diameter, onderbroken door de torens die door hun hoogte in een straal van circa 30km zichtbaar zullen zijn.

Hoogbouw en historische binnensteden (invloed op de kern)

Alphen kent een waardevolle historische kern met een hoge dichtheid van monumenten en historische ensembles. De historische binnenstad van Alphen aan den Rijn kent een bouwhoogte tot 10 meter, met af en toe een hoogteaccent tot 15 meter. In die vergelijking ontstaat er een opmerkelijke en significante sprong van gemiddeld 3 bouwlagen tot 10 meter hoog in het oude centrum naar 17 bouwlagen tot 61 meter hoog, betreffende de nieuwe woontorens. Daarmee wordt er tot circa 4 keer hoger gebouwd dan ooit toegelaten in het vigerende bestemmingsplan, midden in het historische centrum van Alphen aan den Rijn. Nieuwbouw, en zeker die van deze omvang, dient daarom zeer zorgvuldig en herleidbaar afgewogen te worden. De invloed van schaduw, wind, zicht en (brand)veiligheid zijn hierbij essentieel. Met het oog op de de kwaliteitsimpuls voor dit gebied met onder andere een herontwikkeling van de watergang de Aar met nieuwe kades, passantenhaven en terrassen. Functies die gedijen bij verblijfskwaliteit waar de torens met hun schaduw een negatief effect op zullen hebben.

Uit de Welstandsnota Alphen aan den Rijn (30-06-2020) blijkt dat winkelcentrum de Aarhof valt onder 'stadshart (gebied 1A)'. Het Stadshart is het oudste deel van de stad Alphen aan den Rijn en heeft gevarieerde bebouwing. Uit diverse periodes in een gegroeide en compacte structuur met als basis het individuele historische pand en het eigentijdse bouwblok. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van Alphen aan den Rijn stelt als uitgangspunt in de Welstandsnota dat het 'stadshart' een bijzonder welstandsniveau heeft. Zij stelt daarbij: *"Het beleid is terughoudend en gericht op behoud van variatie zonder verrommeling. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van het gegroeide stedelijke karakter, waarin oud Hollandse panden en stedelijke vernieuwing een eigentijds geheel*

vormen. Een van de aandachtspunten is het verbeteren van de samenhang tussen de Hoge en Lage Zijde van de Oude Rijn.” Kortom, het valt te betwisten of een toren van 61 meter hoog een geheel vormt met de omliggende klassieke panden.

Bij omliggende gemeenten (o.a. Leiden en Gouda) uit dergelijk beleid van monumentale binnensteden zich in beperkingen voor hoogbouw in de binnenstad. Deze steden zijn van mening dat de grote schaal van hoogbouw niet past bij het fijne en lage weefsel van de binnenstad, het contrast is te groot. Ze houden zich aan het hoogbouwdalprincipe rond de historische binnensteden. Verder naar buiten, van de historische binnenstad af, wordt hoogbouw weer meer toegestaan. In voorliggende plan voor de Aarhof wordt het tegenovergestelde van dit principe toegepast.

Locatiekeuze in relatie tot mobiliteit (invloed op de buurt en plot)

Een dergelijke vorm van toename in bouw brengt ook een relatieve toename in mobiliteit met zich mee. In omliggende gemeenten zoals Gouda, Zoetermeer en Leiden wordt daarom actief hoogbouwbeleid gevoerd. Hierbij wordt gekozen voor plaatsing van hoogbouw rond hoofdinfrastructuur (snel-, inval- en N-wegen) en OV-knooppunten. Dit om aansluiting te verzorgen tussen intensieve bebouwing en intensieve mobiliteit. In voorliggend plan worden de woningen met bijkomende verkeersbewegingen, niet strategisch naast het station of een hoofdinfrastructuur gesitueerd, maar in het laagste niveau van de mobiliteit hiërarchie: de woonstraat.

Om op de huidige ontwikkelplek de Aarhof deze toename in autoverkeer op te vangen wordt een tweelaags parkeerdek toegevoegd. Bij dit parkeerdek wordt uitgegaan van dubbelgebruik: voor (nieuwe)bewoners en bezoekers van het winkelcentrum. Er zijn alleen voldoende parkeerplaatsen voor de supermarkten en detailhandel in de Aarhof als het aantal abonnementen voor nieuwe bewoners van de Aarhof beperkt blijft tot 220 en deze bewoners er ook daadwerkelijk voor 40% op uitgaan met hun auto op zaterdagmiddag. Rekening houdend met de al bestaande abonnementen, de bezoekers van de bibliotheek en de parkeerders voor functies buiten de Aarhof (horeca, detailhandel, etc.) betekent dat zelfs de minimale parkeerlast van de bewoners (bij 60% aanwezigheid) al leidt tot onvoldoende parkeerplaatsen voor de supermarkten, de detailhandel en de overige functies. Op drukke dagen heeft niemand de garantie op een parkeerplek. De bewoners niet omdat zijn geen gegarandeerde plaatsen hebben, enkel gegarandeerde vergunningen en de bezoekers niet omdat het arsenaal parkeerplaatsen amper wordt verhoogd ten opzichte van de huidige situatie met piekbelastingen.

Door de gemeentelijke exploitatie heeft de gemeente een dubbelrol: tegemoet komen aan de winkeliers en het winkelend publiek of de bewoners. Een dubbelrol die we ook tegenkomen bij de investeringen. De gemeente Alphen aan den Rijn is voornemens EUR 2.5 miljoen in de parkeergarage te investeren ter vergroening (raadvergadering Alphen aan den Rijn, d.d. 11 maart 2021). Het is de vraag of dit groen bestand is tegen de schaduw en valwinden. Als het groen onder deze omstandigheden al goed aanslaat doet het enkel dienst als kijkgroen vanuit de woontorens. Door de geparkeerde auto's zal het geen verblijfsruimte zijn. Naast deze investering neemt de gemeente grote risico's bij het overnemen van de parkeergarage. De gemeente neemt de parkeergarage voor EUR 6.5 miljoen over van de ontwikkelaar en de exploitatierisico's – die gigantisch zijn – komen ook nog eens voor rekening van de gemeente en daarmee de samenleving. Een investering die niet terug vloeit naar de gehele samenleving vanwege het grote aantal woningen.

Doordat de torens met afstand van de plint zijn gebouwd zullen nood- en hulpdiensten de woontorens moeten bereiken via het parkeerdek. Hierin is niet herleidbaar terug te vinden of de parkeergarage hierop berekend is en of vluchtwegen wel als veilig door o.a. de brandweer worden beoordeeld. Er ontbreekt een integrale visie op de (brand)veiligheid, waarbij hulpdiensten, gemeente en andere actoren in het gebied samenwerken, mede ook vanwege de constructieve gevolgen voor het parkeerdek wanneer dit parkeerdek bereikbaar moet zijn voor zware voertuigen zoals brandweervoertuigen. Hetzelfde geldt voor de doorgangen naar dit dek, in voorliggend plan is niet herleidbaar hoe hier aandacht aan is besteed.

Afsluiting

Als we de voorgenoemde punten beschouwen doet Alphen aan den Rijn het tegenovergestelde van andere steden in de omgeving. Gemeentelijke soevereiniteit geeft dit recht, maar er wordt geen transparantie verleend met betrekking tot de keuzes in dit proces. Waar andere gemeenten een hoogbouwvisie met bijbehorende instrumenten hebben, ontbreekt in Alphen aan den Rijn een objectief afwegingskader voor hoogbouw. Wanneer Alphen aan den Rijn en het Groene Hart haar karakter wil behouden moet de gemeente zich bewust zijn van het toevoegen van dermate veel woningen in een dergelijk hoog en breed volume. Zonder integraal en goed herleidbaar beleid waarin afwegingskaders ten opzichte van de omgeving zijn opgenomen is de keuze voor de hoge woontorens opmerkelijk te noemen.