IJssel District

Ontwikkelplan

Velp

april 2023

SVP

Colofon

Publicatiedatum
21 april 2023

Versie
6

Adres
SVP architectuur en stedenbouw
't Zand 17, 3811 GB Amersfoort

E-mail
info@svp-svp.nl

Ontwerp
Mike Wissing
Tibor Kis

In samenwerking met
Buro Poelmans Reesink

In opdracht van
Gemeente Rheden
Rudius Vastgoed
Lairessegroep

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

Voorbehoud
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

IJssel District

Ontwikkelplan

Velp

april 2023

GSM
BUSHALTE
ZIEKENHUIS 02
10
van alle mensen voor alle zaken
BONDSSPAARBANK
2
SPECIAALZAKEN
ONDER EEN DAK
VAN WISSING
HOOFDSTRAAT 192
VELP
SPARTA
DLB
932

Inhoudsopgave

1. Inleiding 7

2. Ontwikkelstrategie 8

3. Proces 10

4. Uitgangspunten masterplan 13

5. Quickscans gezonde en veilige leefomgeving 18

6. Programma 25

7. Duurzame mobiliteit, verkeer en parkeren 29

8. Stedenbouwkundige structuur 35

9. Uitwerking bouwvelden 39

10. Openbare ruimte 53

11. Klimaatbestendig en biodiversiteit 58

12. Duurzaamheid en energie 60

13. Fasering 63

14. Uitgangspunten ontwikkelplan 67

Bijlage (separaat)

1. 20220912 Definitieve haalbaarheidsnotitie IJssel District
1.a Bijlagebundel haalbaarheidsnotitie IJssel District
2. 3553A_BK_IJssel District_QuickScan Wind en Zon
3. Memo - parkeernormen IJssel District 20-04-2023

IJsselstraat
Waterstraat
Winkelcentrum Velperbroek
President Kennedylaan
Lepelaarstraat
Plangebied
Broekstraat
Geërfdenpark
Onderzoeksgebied
Waterplas
Snelweg A12
Presikhaaf - Arnhem
Knooppunt Velperbroek
De Beemd
IJsseloord

1. Inleiding

Het nieuwe IJssel District in Velp gaat een bruisende stedelijke woonbuurt worden. Een verbonden buurt met een prachtig groen park en een gevarieerde mix aan woningtypes. De ruimtelijke hoofdlijnen voor het IJssel District zijn in begin 2022 vastgelegd in het masterplan IJssel District. Dit ontwikkelplan is het vervolg daarop. Het doel van het ontwikkelplan is een verdere uitwerking van het programma, de ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte, mobiliteit en fasering om tot een haalbaar plan te komen. De focus voor deze uitwerking ligt op het plangebied.

Na de vaststelling van het masterplan op 22 februari 2022 is er vervolgtraject gestart waarin verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd. Denk daarbij aan onderzoeken op het gebied van verkeer, cultuurhistorie, externe veiligheid, milieu en financiële haalbaarheid. Met de resultaten uit deze onderzoeken is opnieuw integraal naar het masterplan gekeken om tot een haalbaar plan te komen. Daar waar het masterplan een sterke focus kent op het hele onderzoeksgebied, focust het ontwikkelplan zich meer op het plangebied waarbinnen de eigenaren actief betrokken zijn bij de ontwikkeling van het plan. Voor het plangebied is tevens een Woningbouwimpuls (hierna “WBI”) door het Rijk toegekend. Aan deze subsidie zijn eisen verbonden die ingaan op het woningbouwprogramma, de betaalbaarheid en een start bouw voor 15 december 2024.

In dit ontwikkelplan zijn programma, parkeren en fasering beter met elkaar afgewogen. Deze thema’s kenden in het masterplan nog een abstracte uitwerking. Belangrijk daarbij is een sterke mix aan woningtypes die vallen binnen de betaalbaarheidseisen van de toegekende WBI voor de woningbouw in het plangebied. De veranderingen in de woningbouwmarkt en de prijsstijgingen in de bouwwereld hebben tevens meegespeeld in de zoektocht naar een haalbaar plan. Ook de diverse onderzoeken op het gebied van een gezonde en veilige leefomgeving hebben het ontwerp van nieuwe input voorzien. Dit proces heeft er toe geleid dat er ook ruimtelijke aanpassingen zijn gedaan ten opzichte van het masterplan. Parallel is gewerkt aan een inrichtingsschets voor de openbare ruimte. Deze schets heeft geleid tot nieuwe inzichten. In het ontwikkelplan zijn bestaande groenstructuren en bouwwerken beter geïntegreerd en blijft de historie van het gebied beter zichtbaar in de toekomst.

Het ontwikkelplan geeft eerst een overzicht in de nieuwe ontwikkelstrategie en het doorlopen proces. Vervolgens wordt per thema uit het masterplan getoond wat er is onderzocht, uitgewerkt en verbeterd in het ontwikkelplan.

2. Ontwikkelstrategie

Strategie

De gemeente Rheden is voornemens om samen met alle betrokken grondeigenaren het IJssel District te herontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk woonmilieu. Alle ontwikkelende partijen moeten bijdragen aan de gemeentelijke kosten bestaande uit planontwikkelingskosten, onderzoeken en de aanleg van de openbare ruimte. De exploitatiebijdrage uit het masterplan van € 40,= per m² BVO (prijspeil 2021), wordt voorafgaand aan de te ontwikkelen bouwvelden geactualiseerd op basis van nieuwe ramingen voor aanleg openbaar gebied en de te maken plan- en onderzoekskosten. Dit kostenverhaal zal worden vastgelegd in de op te stellen anterieure overeenkomsten. Elke ontwikkeling in het zoekgebied draagt uiteindelijk naar rato bij aan de publieke investeringen.

Voor het plangebied is een WBI toegekend om de realisatie van betaalbare woningen op korte termijn te stimuleren. Vanwege deze impuls hebben gemeente en marktpartijen met grondposities in het plangebied de afgelopen maanden samen de kaders uit het masterplan geconcretiseerd en de haalbaarheid onderzocht (rekenen en tekenen). Het doel: één integraal plan voor het gebied waarin de eerder vastgelegde kaders en afspraken uit het masterplan zo goed mogelijk worden vertaald. Dit ontwikkelplan toont de resultaten van dit proces.

Binnen het plangebied van het IJssel District zullen de marktpartijen hun eigen percelen en de gemeentelijke ontwikkelclaim tot ontwikkeling brengen. De gemeente zal verantwoordelijk zijn voor de aanleg van de openbare ruimte, die ook deels toerekenbaar is aan de bouwvelden buiten het plangebied. De investeringen van de gemeente worden gedekt uit de verkoop van haar ontwikkelclaim, exploitatiebijdragen van de zelfrealisatoren (marktpartijen), de verkregen WBI en co-financiering vanuit de provincie Gelderland. Hiermee is sprake van een financieel sluitende gebiedsontwikkeling, waarbij een deel van de kosten voor aanleg openbaar gebied toegerekend wordt aan de toekomstige ontwikkeling van de bouwvlekken buiten het plangebied.

Noodzaak

Zowel de marktpartijen als de gemeente Rheden hebben een belang bij het tot realisatie brengen van het IJssel District. De marktpartijen hebben risicodragend geïnvesteerd in het gebied (bijvoorbeeld door de aankoop van panden), willen leegstand voorkomen en de gedane investering terugverdienen. De gemeente wil graag dat het gebied tot ontwikkeling komt vanuit maatschappelijke doelen en om een antwoord te bieden aan grote vraag naar woningen.

De ontwikkeling van het gebied is tevens van belang omdat de leefbaarheid nu onder druk staat. Omwonenden ervaren overlast en door het vertrek van het ziekenhuis dreigt er leegstand en een verdere verpaupering van het gebied. Door te investeren in het gebied wordt er waarde toegevoegd en zal de leefbaarheid aanzienlijk verbeteren voor toekomstige bewoners en omwonenden. Daarnaast biedt het een uitgelezen kans om aanzienlijke woningaantallen te realiseren en te voorzien in het grote tekort aan woningen in de regio en de gemeente. Omdat zowel de private als de publieke belangen groot zijn ligt het co-creëren voor de hand en hebben partijen de planontwikkeling samen opgepakt.

Kaders en afspraken

In het masterplan zijn de eerste kaders en afspraken voor de beoogde ontwikkeling vastgesteld door de gemeenteraad. Dit masterplan is opgesteld in samenwerking met de ontwikkelende marktpartijen in het

plangebied met grondposities. In het kader van de WBI-aanvraag zijn destijds globale afspraken gemaakt met marktpartijen over een bijdrage in de kosten (kostenverhaal) en vastgelegd in een intentieovereenkomst.

Parallel aan de afronding van dit ontwikkelplan dienen er afspraken te worden vastgelegd in een overeenkomst met de ontwikkelende partijen van het plangebied, die kwalificeert als anterieure overeenkomst. Anders gezegd, de gemeente verzekert hiermee het kostenverhaal voor haar planontwikkelingskosten, onderzoeken en aanleg en herinrichting van de openbare ruimte.

Een belangrijk kader is een integrale ontwikkeling van het gehele gebied, die niet uitgaat van eigendomsposities maar uitgaat van het beste plan ongeacht eigendomsposities. De beoogde hoge woningdichtheid betekent dat er uitruil mogelijk moet zijn in het programma passend bij de parkeeropgave en de verkeersontsluiting.

De gemeente biedt deze ruimte door haar grondpositie te beschouwen als een ontwikkelclaim die zij bereid is tegen marktconforme condities te verkopen aan de betrokken marktpartijen in het plangebied. Dit uitgangspunt brengt de benodigde flexibiliteit en schuifruimte voor uitwerking van het masterplan tot dit ontwikkelplan en maakt dat partijen de ontwikkeling integraal beschouwen.

Woningbouwimpuls

De kaders van de WBI zijn van wezenlijk belang. De subsidievoorwaarden stellen een start bouw van de eerste woningen binnen drie jaar na toekenning. Daarnaast gelden de programmatische uitgangspunten uit de subsidieaanvraag als kader voor de ontwikkeling, met een focus op betaalbaarheid. Het niet voldoen aan deze kaders kan betekenen dat de subsidie, totaal € 2,7 miljoen, (deels) moet worden terugbetaald. Het ministerie van BZK bewaakt deze kaders gedurende de totale ontwikkeling en de gemeente zal hier verantwoording voor moeten afleggen. Indien deze subsidies (deels) komt te vervallen is er geen sprake meer van een financieel haalbare ontwikkeling en kan de gemeente deze plannen niet doorzetten zonder aanvullende bijdragen van de betrokken marktpartijen.

Openbare ruimte

Een belangrijke drager van het plan is de openbare ruimte en de kwaliteitsverbetering die daarmee wordt gerealiseerd. Gezien het versnipperde eigendom en het feit dat na 10 jaar het gebied en de aanleg van de openbare ruimte nog niet klaar is, ligt het voor de hand dat de gemeente de aanleg van de openbare ruimte op zich neemt. Zij gaat zorgdragen voor de uitwerking, aanbesteding en aanleg van de nieuwe openbare ruimte en zal na realisatie het eigendom en het beheer en onderhoud hiervan op zich nemen. Het in één hand houden van de aanleg van alle openbare ruimte zou ook schaalvoordelen moeten bieden in kosten en organisatie. Het is daarnaast een rol die de gemeente goed past.

De investeringen in de openbare ruimte en de andere publieke kosten worden gedekt uit:

1. Kostenverhaal op de zelfrealisatoren (exploitatiebijdrage), hiervoor zijn er in het masterplan reeds uitgangspunten opgenomen.
2. Opbrengst uit de ontwikkeling van de gemeentelijke ontwikkelplot.
3. WBI-subsidie vanuit het Rijk en de co-financiering subsidie van de provincie Gelderland (respectievelijk € 2,7 mln. en € 0,8 mln.).

De sturing van de gemeente op de ontwikkeling vindt voornamelijk plaats door het opstellen van bestemmingsplan en een beeldkwaliteitplan. Met de wens om één integraal plan voor de ontwikkeling (incl. de openbare ruimte) te maken is deze vorm van samenwerken passend en het maximaal haalbare. Middels het anterieur verzekerde kostenverhaal draagt iedereen bij aan de openbare ruimte en wordt het plangebied niet verder (onnodig) opgesplitst omdat de gemeente aan zet is voor het herinrichten en aanleggen van de publieke ruimtes.

3. Proces

Proces en leeswijzer

Gemeente Rheden en de marktpartijen van het plangebied hebben dit jaar gezamenlijk onderzoeken laten uitvoeren en gerekend en getekend om te komen tot het voorliggende ontwikkelplan. Middels diverse intensieve werksessies hebben zij samen met een stedenbouwkundig bureau, een landschapsarchitect, een financieel bureau en een procesmanager toegewerkt naar een haalbaar plan. De uitgangspunten uit het masterplan vormde het vertrekpunt van dit proces (hoofdstuk 4). Door middel van quickscans zijn de grenzen van de fysieke leefomgeving verkend en is er vervolgonderzoek genoteerd (hoofdstuk 5). Gezamenlijk is het (woon)programma verder gedefinieerd (hoofdstuk 6), gekoppeld aan een positieve parkeerbalans en een visie op het gebied van duurzame mobiliteit (hoofdstuk 7). Dit heeft geleid tot een uitgewerkt stedenbouwkundig ontwerp (hoofdstuk 8) en een uitwerking per bouwveld (hoofdstuk 9). De openbare ruimte is uitgewerkt als schetsontwerp met aandacht voor klimaatadaptatie en biodiversiteit (hoofdstuk 10 en 11). Verder zijn de visies op duurzaamheid, energie en de fasering verder uitgewerkt (hoofdstuk 12 en 13). Dit alles is samengevat in een nieuwe uitwerking van de uitgangspuntenkaart (hoofdstuk 14). Kortom, het ontwikkelplan is het resultaat van het doorlopen proces van half 2022 tot begin 2023.

Ontwikkelstramien

Voorliggend ontwikkelplan zal in het eerste kwartaal van 2023 aan de omgeving worden gepresenteerd en zal daarna in het tweede kwartaal door aan de raad ter vaststelling worden voorgelegd. Het programma, de visie op mobiliteit, de fasering, het kostenverhaal en de overige anterieure afspraken worden in het tweede kwartaal vastgelegd in raamovereenkomst tussen de ontwikkelende partijen en de gemeente. Op deze manier wordt aan iedereen meer zekerheid geboden om door te gaan met de ontwikkeling van het IJssel District. Na het sluiten van de overeenkomst stelt de gemeente een grondexploitatie op om de gemeentelijke financiële kaders vast te stellen. De grondexploitatie wordt in het tweede kwartaal vastgesteld, gelijktijdig met het ontwikkelplan.

Beeldkwaliteitplan en bestemmingsplan

In het eerste en tweede kwartaal stelt het stedenbouwkundig bureau in opdracht van de gemeente het beeldkwaliteitplan op. In het beeldkwaliteitplan worden de principes vastgelegd voor de uitwerking van de gebouwen en de openbare ruimte in het gehele onderzoeksgebied. Het beeldkwaliteitplan vormt het toetsingskader voor het kwaliteitsteam en/of de welstand. Zij zullen de individuele plannen toetsen op samenhang en kwaliteit. Het beeldkwaliteitsplan wordt geïntegreerd in het bestemmingsplan.

Het plangebied wordt juridisch planologisch vastgelegd in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft flexibiliteit waar het kan, om in te kunnen spelen op de marktomstandigheden. Het opstellen van het concept ontwerp bestemmingsplan zal in het eerste kwartaal van 2023 starten, in het derde kwartaal ter inzage worden gelegd (samen met het beeldkwaliteitsplan) en in het vierde kwartaal ter vaststelling worden aangeboden aan de Raad. Daarmee wordt het bestemmingsplan ter inzage gelegd voordat de Omgevingswet per 1 januari 2024 in werking treedt. Er kan bij het opstellen van het bestemmingsplan gebruik worden gemaakt van een aantal mogelijkheden die de Crisis- en herstelwet (Chw) biedt, omdat

STARTNOTITIE	Oktober 2019	✓
KADERNOTA	Zomer 2020	✓
MASTERPLAN	Februari 2022	✓
ONTWIKKELSTRAMIEN	Q2 2023	+
Onderzoeken Quickscan	2022	
Ontwikkelplan	Q1/2 2023	
- *Concept*	Q1 2023	
- *Participatie*	Q1 2023	
- *Vaststelling*	Q2 2023	
Schetsontwerp openbare ruimte	Q1 2023	
Anterieure overeenkomsten	Q1/2 2023	
Grondexploitatie	Q1/2 2023	
- *Concept*	Q1 2023	
- *Vaststellen*	Q2 2023	
BESTEMMINGSPLAN + BEELDKWALITEITSPLAN	2023	+
- *Ontwerp*	Q2 2023	
- *Zienswijzen*	Q3 2023	
- *Vaststelling*	Q4 2023	
REALISATIE	2024-2032	+
Voorbereiding	2023	
Bouwrijp maken	2023 - 2024	
Start bouw	Q4 2024	

Overzicht deelprocessen- en producten

het project is aangemeld in het kader van de Chw. Voor het bestemmingsplan worden alle benodigde onderzoeken (zie hoofdstuk 5) uitgevoerd om de haalbaarheid van het plan aan te tonen. Bepaalde onderzoeken kunnen worden doorgeschoven naar het moment van de omgevingsvergunningaanvraag.

Gedurende het jaar 2023 worden de individuele bouwplannen door de ontwikkelende partijen verder uitgewerkt van schetsontwerp naar voorontwerp en naar definitief ontwerp. Eind 2023 / begin 2024 worden de benodigde omgevingsvergunningen aangevraagd voor de bouw van de eerste woningen.

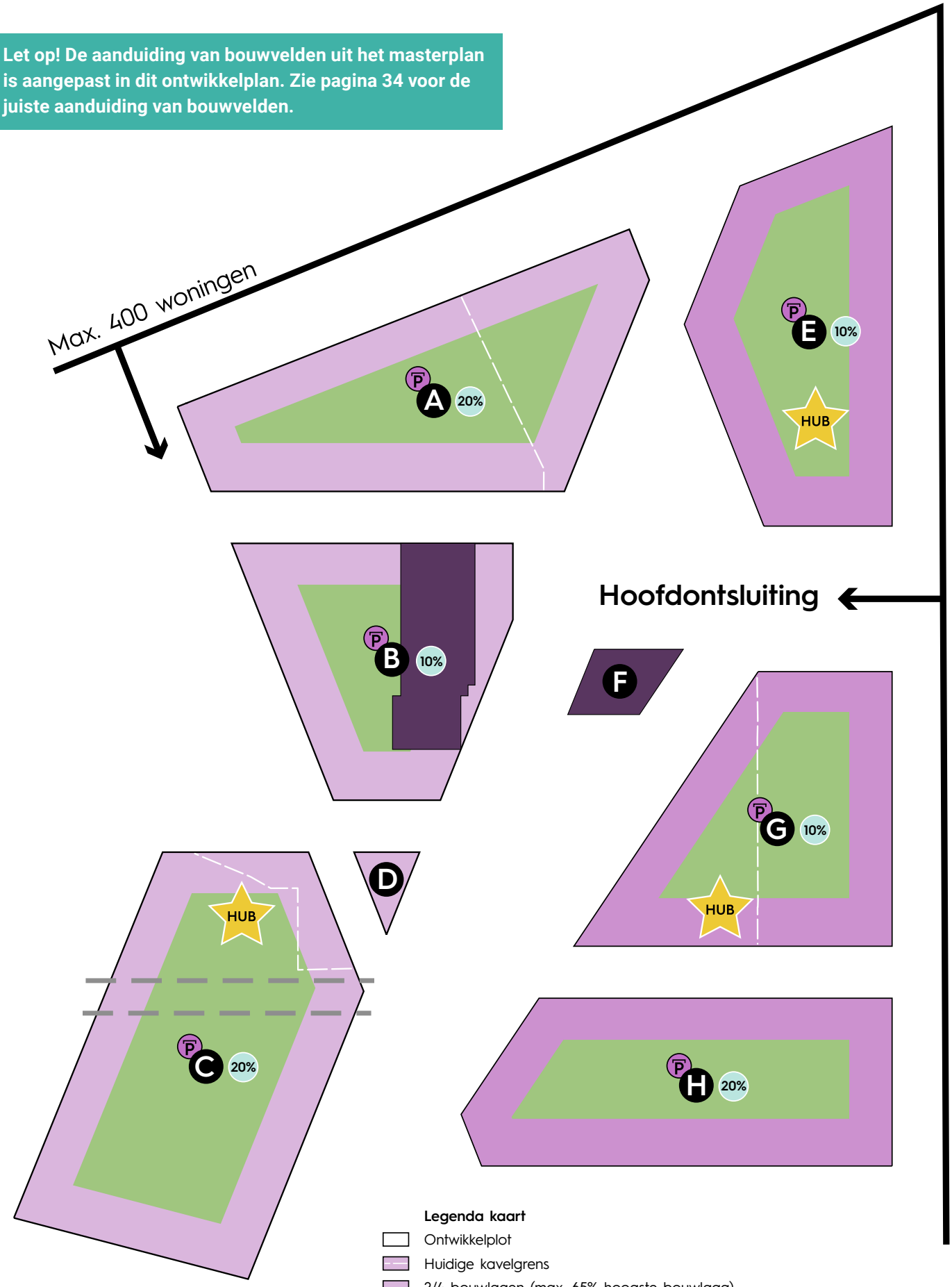
Realisatie

In 2023 wordt gestart met de civiel technische voorbereidingen, zoals het herijken van de SSK-ramingen voor de openbare ruimte en het leggen van de juiste contacten. Ook de uitwerking van de inrichtingsplannen vindt tijdig plaats voor de uitvoering van de inrichting van de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt gefaseerd per deelontwikkeling uitgevoerd. In 2024 wordt gestart met de civiel technische werkzaamheden, zodat de eerste woningen voor 15 december 2024 kunnen worden gebouwd om aan de eisen van de WBI te kunnen voldoen.

Proces ontwikkeling bouwvelden buiten het plangebied.

Dit hoofdstuk is tot nu toe uitgebreid in gegaan op het proces om het plangebied tot ontwikkeling te brengen. Het proces voor de ontwikkeling van de bouwvelden buiten het plangebied is nog niet uitgestippeld, maar kent grofweg dezelfde stappen. Eerst komen gemeente en de ontwikkelende partij met grondpositie overeen dat ze gaan samenwerken om de bouwveld te ontwikkelen. Hierbij worden afspraken vastgelegd over het vervolgproces om te komen tot een uitgewerkt haalbaar plan. Uitgangspunt is het ontwikkelplan. Voordat er een planologische procedure start worden minimaal de afspraken over de geactualiseerde exploitatiebijdrage vastgelegd in een zogenaamde 'anterieure overeenkomst'.

Let op! De aanduiding van bouwvelden uit het masterplan is aangepast in dit ontwikkelplan. Zie pagina 34 voor de juiste aanduiding van bouwvelden.



Uitgangspuntenkaart IJssel District

Legenda kaart

- Ontwikkelplot
- Huidige kavelgrens
- 2/4 bouwlagen (max. 65% hoogste bouwlaag)
- 4/8 bouwlagen (max. 35% hoogste bouwlaag)
- Hoogteaccent. Ziekenhuis 10 lagen en Toren 16 lagen
- HUB Parkeerhub mogelijk (invulling hub > zie hoofdstuk mobiliteit in masterplan)
- Parkeren in het blok mogelijk
- Toevoegen Stadsstraat mogelijk
- 20% Percentage minimale gevellengte met grondgebonden woningen

**Geldt niet voor het footprint/volume Ziekenhuisgebouw, Plot F en Plot D*

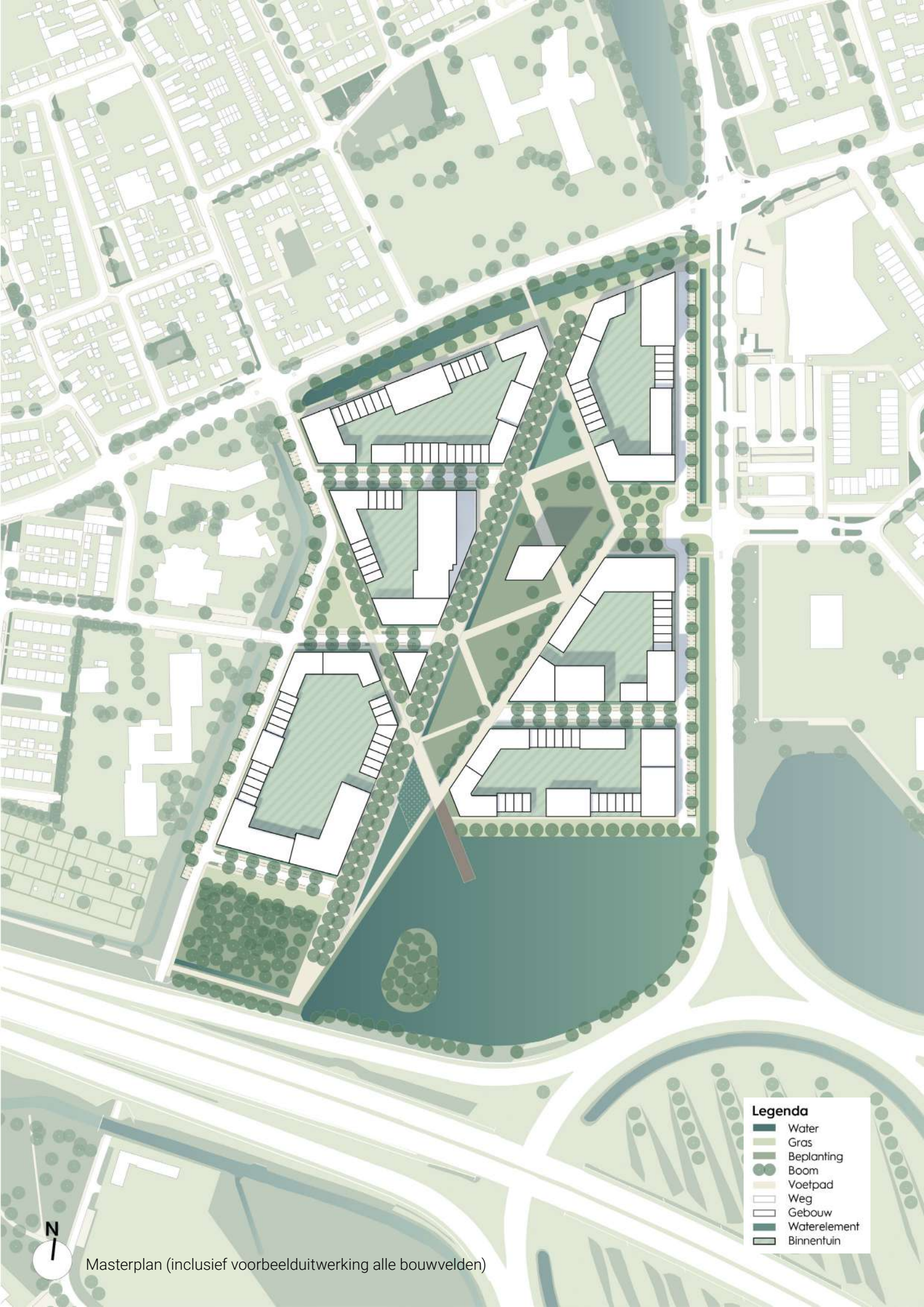
*** GSI (Ground Space Index) = $\frac{\text{footprint gebouwen}}{\text{oppervlakte plot}}$*

4. Uitgangspunten masterplan

Dit hoofdstuk geeft een terugblik op de belangrijkste uitgangspunten uit het masterplan. De uitgangspunten uit het masterplan zijn het vertrekpunt geweest voor zoektocht naar een haalbaar ontwikkelplan. Het masterplan geeft een sterke visie op de ruimtelijke structuur van het gehele onderzoeksgebied. In het volgende hoofdstuk zal nader worden ingegaan op de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd. Daarna wordt in diverse hoofdstukken getoond welke uitwerkingen en verbeteringen zijn gedaan ten opzichte van het masterplan. Dit zal een sterkere focus hebben op het plangebied. Een nieuwe uitwerking van de algemene uitgangspunten is te vinden in hoofdstuk 14. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste algemene uitgangspunten, ruimtelijke ambities en de stedenbouwkundige structuur uit het masterplan.

Algemene uitgangspunten masterplan

1. De woonvisie 'Samen Wonen in Rheden, 2020-2026' en 'Nota Parkeernomen Rheden 2015' zijn leidend voor het plan.
2. Er zijn maximaal 250 parkeerplaatsen mogelijk in het openbare gebied.
3. Er kunnen maximaal 400 woningen (2000 extra verkeersbewegingen) worden ontsloten via de Broekstraat (in fase A en F, zie pagina 44).
4. Parkeerplaatsen privé worden binnen het plot opgelost.
5. Op een aantal plekken in het plan is een gedeelde parkeerhub mogelijk (zie kaart).
6. Het is mogelijk om bij Plot C een extra Stadsstraat toe te voegen.
7. Maximaal BVO (excl. parkeren) per plot wordt bepaald met*:
   (m² plot x GSI** 0,55) x gemiddelde aantal toegestane bouwlagen = maximaal BVO
8. 70% betaalbaar bouwen: sociale huur, middeldure huur en betaalbare koop (NHG grens). Afwijken van de genoemde 70% is mogelijk indien aangetoond wordt dat een project niet haalbaar blijkt.
9. De bouwhoogtes uit de kadernota 'Velp tussen Broek en Water, 2020' zijn leidend.
10. In de zone 2/4 bouwlagen mag maximaal 65% van de bebouwing de hoogste bouwlaag hebben. In de zone 4/8 bouwlagen mag maximaal 35% van de bebouwing de hoogste bouwlaag hebben.
11. Woningen zijn minimaal 70m² GBO (excl. Ziekenhuisgebouw).
12. In het gebied moeten minimaal 50 sociale huurwoningen worden toegevoegd in fase A en F (zie pagina 44) door een toegelaten instelling.
13. Per ontwikkelplot is een percentage minimale gevellengte grondgebonden woningen aangeven (zie kaart).
14. Per plot maximaal 30% dezelfde woningtypologie bouwen.
15. De marktpartijen zijn bereid € 40,= per m² BVO (prijspeil 2021) bij te dragen in de realisatie van de openbare ruimte en de te maken plankosten.



Masterplan (inclusief voorbeelduitwerking alle bouwvelden)

Ruimtelijke ambities

In het masterplan zijn een vijftal ruimtelijke ambities geformuleerd die de basis hebben gevormd voor de uitwerking van het ontwikkelplan. Deze ambities geven richting en focus bij het maken van keuzes. Het IJssel District wordt hét visitekaartje van Velp. Een plek om stedelijk te wonen in een groene omgeving. Er is ruimte voor slimme compacte bouwblokken met volwaardige parkeeroplossingen, waardoor er veel ruimte is voor groen en landschap. Hieronder een overzicht van deze ambities:

Een stedelijke woonbuurt

Dit betekent dat we compact (en soms hoog) bouwen met veel openbare ruimte, dat er genoeg voorzieningen in de buurt zijn, dat de buurt goed is verbonden met de omgeving, dat de voetganger en fietser zich thuis voelen en dat er een mix is in mensen, woonvormen en leefstijlen.

Een beleefbaar landschap met groen van hoge kwaliteit

Dit betekent dat we centraal in het gebied een nieuw park maken (Park Nieuw Velp), dat we plekken maken om te ontmoeten, spelen en sporten, dat we (verhoogde) binnentuinen zeer groen en toegankelijk maken, dat we een stuk stadsbos maken en dat we openbare ruimte maken die zich onderscheid van Velp Zuid.

Een iconisch visitekaartje voor Velp

Dit betekent dat de randen van het district met aandacht ontwerpen, dat de openbare ruimte kenmerken van de nabijgelegen IJssel en Veluwe heeft, dat we 3 iconische gebouwen toevoegen met een uitgesproken architectuur, dat we strakke kaders en lijnen toevoegen in de stedenbouwkundige structuur en dat we oog hebben voor zichtlijnen.

Een klimaatadaptief en natuurinclusief district

Dit betekent dat we een watersysteem maken dat water bergt en filtert, dat we op gebouwniveau diverse leefomgevingen voor dieren maken, dat we met bomen genoeg schaduw maken om hittestress tegen te gaan, dat de oevers van de plas ecologisch worden ingericht en dat er geen onnodige verharding wordt toegevoegd in het gebied.

Slimme tijdloze woonblokken

Dit betekent dat we het parkeren binnen het woonblok oplossen. Dat er ruimte is om verschillende woningtypolgieën toe te passen, dat we duurzame en hergebruikte materialen toepassen in de bouw, dat we collectieve ruimtes maken waarin bewoners dingen kunnen delen en dat we hoge duurzaamheidseisen stellen aan de nieuwe bebouwing.

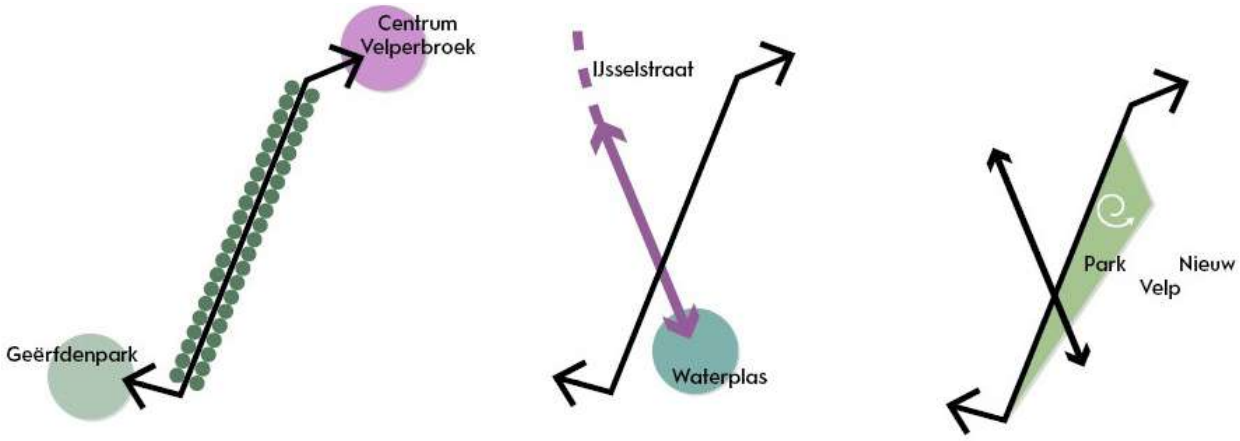
Stedenbouwkundige structuur

Het ruimtelijk concept van het masterplan geeft vorm aan het IJssel District en is de basis voor het raamwerk en de bouwvelden. De globale vlakverdeling maakt plaats voor een heldere structuur met een knipoog naar het verleden. Een grote centrale groene ruimte vormt het hart van het plan. Sterke assen zorgen voor richting naar de omgeving en bekadering en worden versterkt door de bouwblokken die er aan liggen. Van een onsamenhangend gebied met weinig intrinsieke kwaliteit, naar een nieuwe leefomgeving met veel kwaliteit. Het sterke raamwerk zorgt er ook voor dat de bouwvelden flexibel in te delen zijn.

De ruimtelijke structuur is opgebouw uit 5 belangrijke stappen:

1. Nieuwe oriëntatie
Een groene verbinding tussen het Geërfdenpark en het Winkelcentrum Velperbroek geeft het gebied een nieuwe richting en een heldere routing tussen winkels en recreatie. Een recreatief ommetje maken of boodschappen doen in Velp-Zuid is nu eenvoudiger, leuker en aantrekkelijker geworden.

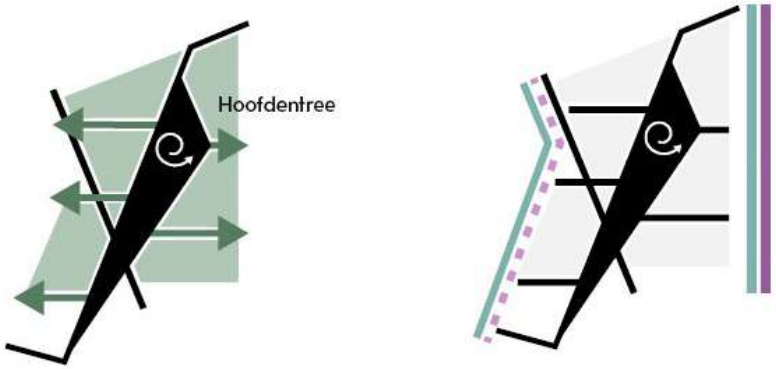
2. Historisch perspectief
De oude IJsselstraat is in de jaren '70 tenietgedaan door de bouw van het Ziekenhuis. We "herintroduceren" deze route in het IJssel District, in één rechte lijn van IJsselstraat naar Waterplas. Deze verbinding met het water zorgt voor beleving, openheid en een connectie met het verleden.



1 Groene verbinding tussen park en winkelcentrum

2 Oude verbinding van Velp richting de IJssel terugbrengen

3 Centrale groene ruimte maken aan de verbindingen



4 Centrale ruimte verbinden aan omgeving waardoor er bouwvelden ontstaan

5 Veilig en aantrekkelijk beeld aan de randen van het district maken

Eerste impressies Masterplan IJssel District

3. Centrale groene ruimte
Vanaf de huidige entree President Kennedylaan spannen we een wigvormige ruimte op. Dit groene park met de dynamiek in hoogte en beleving in het midden zorgt voor een nieuwe stedelijke ruimte met fantastische perspectieven.

4. Flexibele bouwvelden
Het park wordt met de omgeving verbonden door stedelijke straten die het gebied doorsnijden en het gebied verdelen in bouwvelden. Deze verschillen in vorm en maat, zijn flexibel in te vullen, maar grenzen allemaal aan de randen van de centrale groene ruimte.

5 Aantrekkelijke randen
De noord- en zuidzijde van het plan hebben de kwaliteiten van de singels en waterplas. De westzijde maken we veilig en aantrekkelijk voor fietsers en wandelaars door herinrichten van de Broekstraat. De zijde aan de President-Kennedylaan wordt benut om een aantrekkelijke stadsentree te maken.

5. Quickscans gezonde en veilige leefomgeving

Om een gezonde en veilige fysieke leefomgeving te waarborgen binnen het IJssel District is in deze fase van het project een haalbaarheidsnotitie opgesteld waarin verschillende quickscans op omgevingsthema's zijn opgenomen. Voor de haalbaarheidsnotitie is het gehele onderzoeksgebied op hoofdlijnen onderzocht. Voor deze aspecten zijn de belangrijkste kaders, kansen en aandachtspunten beschreven en zijn de benodigde vervolgstappen benoemd. De resultaten van de haalbaarheidsnotitie en alle onderzoeken hebben geleid tot een verdere uitwerking van het masterplan, waarbij op sommige locaties de openbare ruimte en gebouwen net wat anders zijn vormgegeven dan het masterplan. In de komende hoofdstukken zullen deze aanpassingen worden toegelicht.

Er zijn een aantal belangrijke aandachtspunten aan het licht gekomen na het uitvoeren van de quickscans. Uit onderzoek naar externe veiligheid blijkt bijvoorbeeld dat een deel van het plangebied niet ontwikkeld kan worden voor woningbouw door de aanwezigheid van een LPG station. Daarom is de keuze gemaakt om een deel van het huidige kantoorgebouw aan de President Kennedylaan te behouden.

Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat het toepassen van maatwerk op de parkeernormen verantwoord is en bovendien duurzame mobiliteit stimuleert. Dit heeft een (beperkt) positief effect op bijvoorbeeld de lucht- en leefkwaliteit bij deze ontwikkeling. Daarnaast is er het inzicht dat de kruising Broekstraat - Waterstraat extra verkeersbewegingen vanuit de Broekstraat aan kan, dan in de fase van het masterplan werd verondersteld. Daarom kunnen er meer dan 400 woningen op de Broekstraat ontsloten worden.

Onderzoek naar de cultuurhistorie geeft aanleiding tot het behoud van waardevolle elementen en de onderzoeken naar water, klimaatadaptatie, flora en fauna geven meer aanleiding om bomen te bewaren en ruimte te maken voor water, groen en natuur.

Uit de meeste quickscans blijkt dat vervolgonderzoek naar de verschillende aspecten nodig is voor opstellen van het bestemmingsplan en individuele bouwplannen. Voor het IJssel District wordt in 2023 een bestemmingsplan opgesteld waarin verschillende aanvullende onderzoeken zullen worden uitgevoerd.

Hieronder volgt een kort overzicht per onderzocht thema waarin conclusies en vervolgstappen worden omschreven. Let daarbij op dat aanduidingen van bouwvelden zijn aangepast ten opzichte van het masterplan. Zie pagina 34 voor de juiste aanduidingen van de bouwvelden. Deze aanduiding zijn in dit document toegepast.

Archeologie

Voor de gronden binnen het IJssel District geldt een archeologische verwachtingswaarde. Een groot gedeelte wordt aangewezen als aandachtsgebied. Uit vervolgonderzoek moet blijken wat deze archeologische waarde precies is en hoe deze waarde behouden kan blijven.

Verkeer en parkeren

Voor het IJssel District wordt geadviseerd om een passende parkeernorm te hanteren. De gemeente

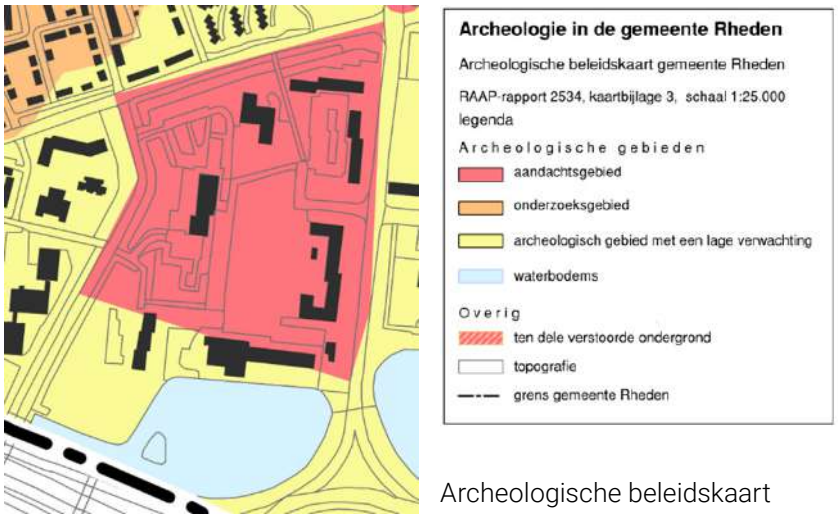
heeft deze passende norm opgesteld (hoofdstuk 7). Kansen voor het IJssel District liggen met name in het gebruik van duurzame mobiliteit. Uit de eerste analyse van de kruispuntafwikkelingen blijkt dat het kruispunt Broekstraat – Waterstraat meer verkeer kan afwikkelen dan in de fase van het masterplan werd verondersteld. Dit maakt het mogelijk om meer dan 400 woningen aan de westkant van het plan te realiseren. Aandachtspunt is de verkeersafwikkeling op het kruispunt President Kennedylaan – Lepelaarsstraat. In de huidige situatie heeft het kruispunt geen restcapaciteit. De toekomstige situatie, waarin functies wegvallen en bijkomen, moet nog worden berekend. Aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd voor de bestemmingsplanprocedure.

Cultuurhistorie

De oprichting van het ziekenhuis en de architectonische uitwerking ervan zijn cultuurhistorisch waardevol binnen het IJssel District. Door de transformatie van het ziekenhuis blijft deze cultuurhistorische waarde behouden. Ook is besloten om de hellingbanen van het ziekenhuis gedeeltelijk te behouden en onderdeel te maken van het park. Deze tonen het unieke ziekenhuisconcept dat in de jaren '70 is toegepast. Kansen om de historische identiteit van het gebied verder tot uiting te brengen worden meegenomen in het opstellen van het beeldkwaliteitplan. Daarin volgt een verder uitwerking van cultuurhistorie.

Bodem

In een groot deel van het onderzoeksgebied worden geen verontreinigingen verwacht in de grond of het grondwater. De voormalige sloten vormen wel een aandachtsgebied, omdat bij demping hiervan bodemverontreinigende materialen en/of gronden kunnen zijn toegepast. Ook de bestaande weg vormt een aandachtsgebied, vanwege de mogelijke toepassing van verontreinigd materiaal. Ter plaatsen van het tankstation is mogelijk restverontreiniging aanwezig met brandstof gerelateerde producten. Vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd om de mate van verontreiniging te bepalen. Gezien de periode van de bebouwing kunnen asbesthoudende materialen zijn toegepast in de bebouwing en wegen. Een asbestonderzoek moet daarom worden uitgevoerd.



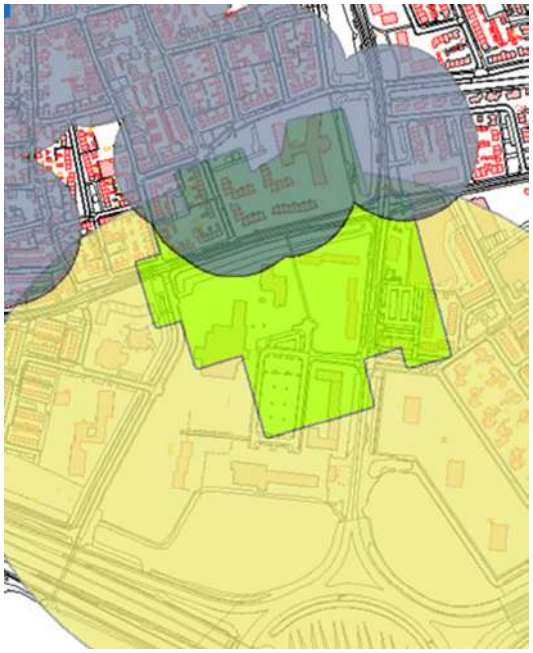
Archeologische beleidskaart

Ontplofbare Oorlogsresten

De gronden binnen het IJssel District zijn verdacht op de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten, zoals explosieven en granaten, uit de tweede wereldoorlog. Dit betekent dat niet zonder meer mag worden gesloopt, gegraven en/of gebouwd. Eerst moet middels een vervolgonderzoek worden uitgesloten dat ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn, zodat het gebied kan worden vrijgegeven voor de werkzaamheden.

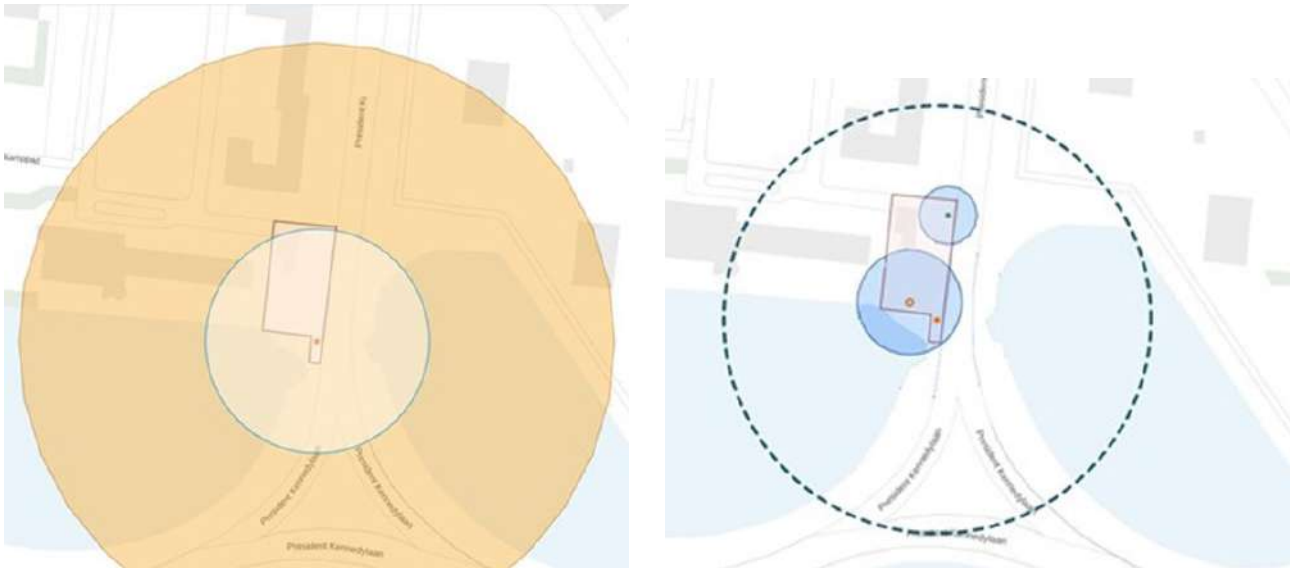
Bedrijven en milieuzonering

In de omgeving van het IJssel District zitten geen bedrijven die hinder kunnen veroorzaken voor de nieuwe woningen. Andersom worden diezelfde bedrijven niet beperkt in hun bedrijfsvoering door de nieuwe woningen. Binnen het IJssel District zelf zal gezonde mix ontstaan tussen woon- en bedrijfsfunc-ties, zoals kantoren en daghoreca. Hierbij wordt rekening gehouden met de juiste afstanden.



- Verdacht van infanteriemunitie en geschutmunitie (0.3 - 1.5 m -mv)
- Terrein zoekactie EOD (niet langer verdacht)
- Verdacht_van_afwerpmunitie (0.3 - 5 m -mv)
- Verdacht_van_raketten (0.3 - 3 m -mv)
- Verdacht van boordwapenmunitie (0.3 - 2 m -mv)
- Verdacht_van_gedumpte_CE (0.3 - 1.5 m -mv)
- Verdacht_van_springrookgranaten (0.3 - 2 m -mv)
- Verdacht_van_klein_kaliber_munitie (0.3 - 1.5 m -mv)
- Verdacht_van_mijnen (0 - 0.5 m -mv)
- Verdacht_van_V1 (0.3 -6 m -mv)
- Aandachtsgebied_rookgranaten

Verdachte gebieden ontplofbare oorlogsresten



Risicoafstand LPG en aandachtsgebieden fakkelbrand en explosie

Externe veiligheid

Gevaarlijke stoffen worden opgeslagen bij het tankstation (LPG-station) aan de President Kennedylaan. Daarnaast liggen er ook gevaarlijke stoffen bij de inrichting Immori B.V. Door woningbouw binnen het IJssel District worden meerdere mensen blootgesteld aan externe veiligheidsrisico's. Onderzoek naar de hoogte van dit risico en een verantwoording van dit risico is noodzakelijk. Het LPG-station zorgt er, met haar risicocontour, voor dat woningbouw op het bouwveld F aan de President Kennedylaan beperkt mogelijk is. Dit heeft geresulteerd in een andere stedenbouwkundige opzet dan het masterplan. Een deel van het bestaande kantoor blijft staan en een parkeerhub wordt gerealiseerd binnen de hindercirkel.

Kabels en leidingen

Binnen het IJssel District bevinden zich verschillende kabels- en leidingen waar rekening mee gehouden dient te worden bij de verdere uitwerking. Kansen kunnen worden benut door op bestaande kabels en leidingen aan te sluiten.

Geluid

Het IJssel District heeft te maken met een relatief hoge geluidsbelasting door de diverse omliggende wegen. Dit betekent dat voor woningbouw een hogere waarden besluit nodig is van het bevoegd gezag en dat (gevel)maatregelen moeten worden toegepast om het geluidniveau te verlagen en een gezond woon- en leefklimaat te realiseren. Onderzoek hiernaar wordt uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Luchtkwaliteit

Ondanks de ligging naast de A12, worden grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof) binnen het IJssel District niet overschreden. Daarnaast is berekend of de woningbouw binnen het IJssel District zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is niet het geval als een passende parkeernorm wordt gehanteerd en dus sprake is van beperkte verkeersbewegingen. Voor de bestemmingsplanprocedure is een nieuwe berekening nodig op basis van het aangepaste programma.

Geluidscontouren IJssel District

Stikstof en Natura 2000-gebieden

Uit een eerste stikstofberekening blijkt dat er voor de gebruiksfase van het IJssel District geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitatten en leefgebieden in omliggende Natura 2000-gebieden. De aanlegfase voor het IJssel District is op dit moment nog onbekend. Deze berekening wordt voor het bestemmingsplan uitgevoerd.

Beschermde soorten en biodiversiteit

Binnen het IJssel District zijn potentiële verblijfplaatsen aanwezig voor de beschermde vleermuizen, eekhoorn, boommarter, steenmarter, sperwer, slechtvlak, otter, bever en de sleedoornpage. Uit nader onderzoek moet blijken of deze soorten daadwerkelijk aanwezig zijn en welke maatregelen en ontheffingen nodig zijn in het kader van de Wet natuurbescherming. Kansen liggen in het behoud en verder ontwikkelen van het leefgebied van de beschermde soorten. Daarnaast kan bij het ontwerp van de openbare ruimte worden ingezet op het versterken van de biodiversiteit en kan natuurinclusief worden gebouwd.

Water en klimaatadaptatie

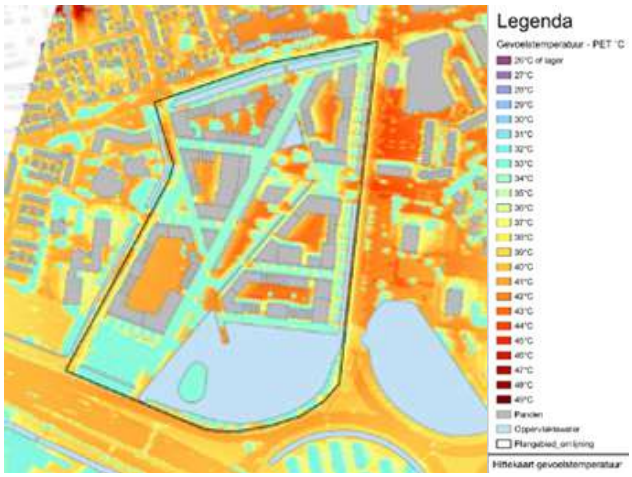
De ontwikkeling van het IJssel District zorgt voor een toename in verhard oppervlak en daarmee de kans op het versneld afstromen van hemelwater. Deze toename van verharding moet gecompenseerd worden in de vorm van waterberging. Kansen voor waterberging liggen in de bestaande watergangen, de vijver, extra groenvakken en alternatieve vormen zoals groendaken en infiltratievoorzieningen.

In het ontwerp, met daarin veel bomen, zijn er meerdere plekken met lichte tot matige hittestress op een hete zomerse dag. In de openbare ruimte neemt de hittestress op hete zomerse dagen af ten opzichte van de huidige situatie. Kansen liggen om de hittestress verder te verminderen door schaduw te creëren in binnentuinen, wind beter het gebied in te laten stromen en meer groenplekken.
Vervolgonderzoek naar de waterbergingsopgave en hittestress wordt uitgevoerd voor de bestemmingsplanprocedure.

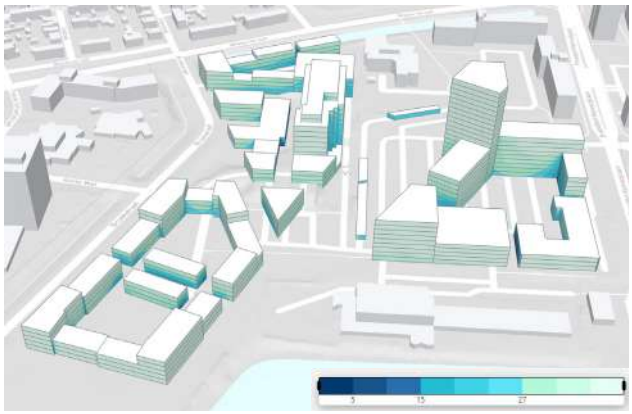
Daglicht

De quickscan naar daglicht toont dat op 80% van de gevels meer dan voldoende daglicht kan toetreden. Op 2% van de gevels is daglicht toetreding onwaarschijnlijk en op 1% van de gevel zeer onwaarschijnlijk. Er zijn 2 locaties die als aandachtspunt zijn gesignaleerd:

1. In de tussenruimte van bouwveld B
2. Diverse hoeken op bouwveld F



Hittekaart gevoelstemperatuur IJssel District



Daglichtstudie

In een verdere uitwerking van deze bouwvelden dient daglichttoetreding te worden meegenomen.

Wind

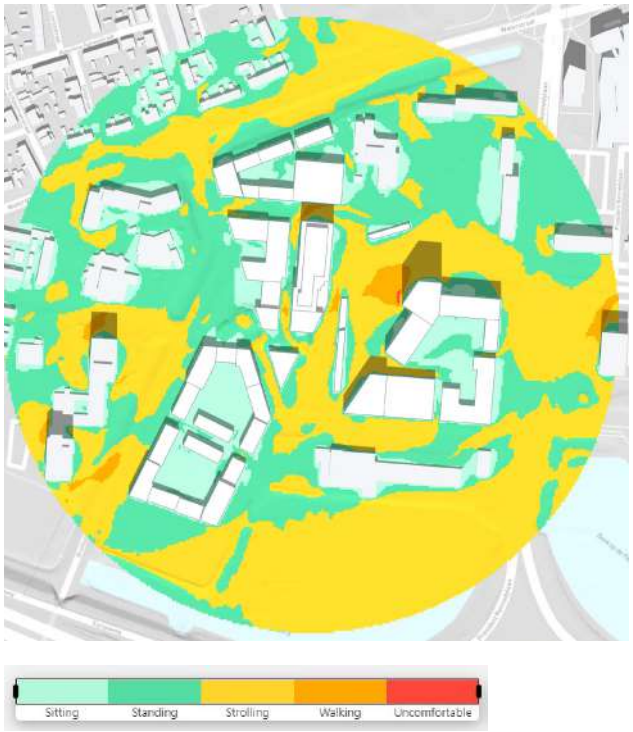
Over het algemeen wordt de windsituatie met de komst van het IJssel District verbeterd. De nieuwe gebouwen breken de windstromen en geven de wind geen kans om op snelheid te komen. Bij de hogere bebouwing (bouwveld B en F) onstaan wel uitdagingen, die op te lossen zijn in de architectuur (met name in de gevel). Hier zorgen valwinden en het Venturi-effect voor oncomfortabele ruimtes. Voor het bestemmingsplan zal op deze bouwvelden een uitgebreidere aanvullende studie (volgens de NEN 8100 normen) nodig zijn.

Zon

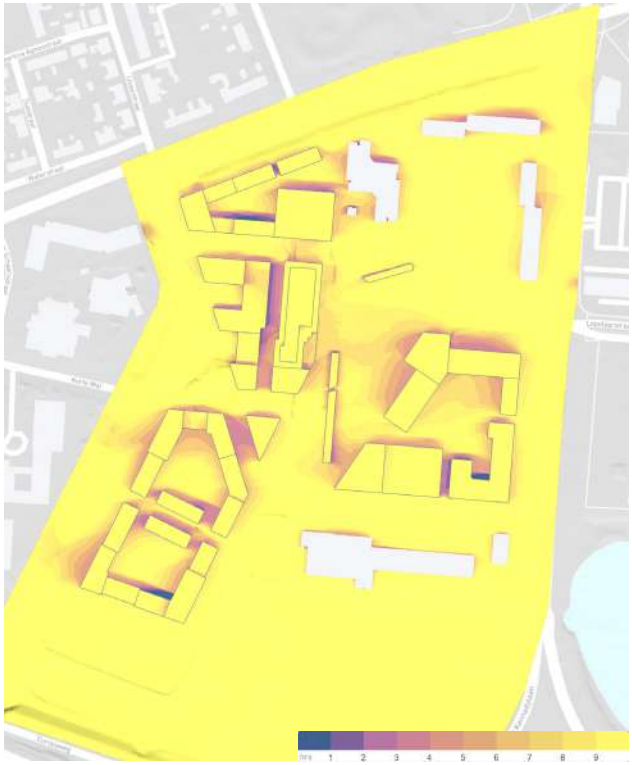
Over het algemeen lijkt er goede balans te ontstaan tussen zon en schaduw binnen het plangebied. Uit de studie zijn echter wel een paar aandachtspunten naarvoren gekomen die belangrijk zijn om mee te nemen bij de verder uitwerking van het plan. Het gaat daarbij om het voorkomen van enkelzijdig georiënteerde woningen aan de noordkant binnen de bouwvelden A en D, de tussenruimtes op bouwveld B en het kantoorgebouw op bouwveld F. Deze aandachtspunten zijn opgenomen in bouwvelduitwerkingen (hoofdstuk 9) en zullen in het beeldkwaliteitplan verder worden uitgewerkt.

Overige aspecten

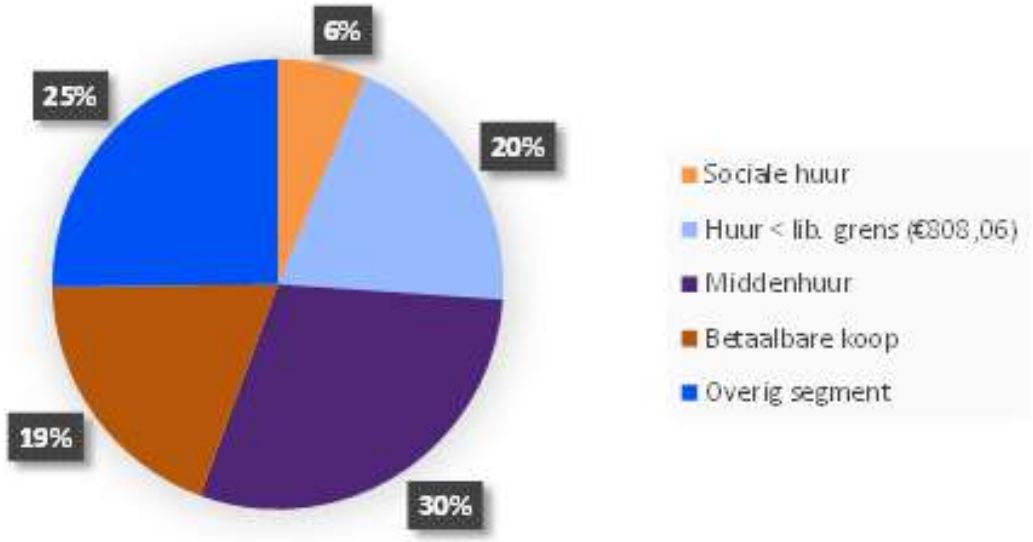
Ook overige aspecten, zoals lichthinder en de ladder voor duurzame verstedelijking kunnen de leefbaarheid van een gebied beïnvloeden. Op sommige plekken in het gebied kan door nieuwe bebouwing de lichtinval veranderen. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen moet hiernaar onderzoek worden uitgevoerd, zodat een gezonde fysieke leefomgeving gewaarborgd wordt.



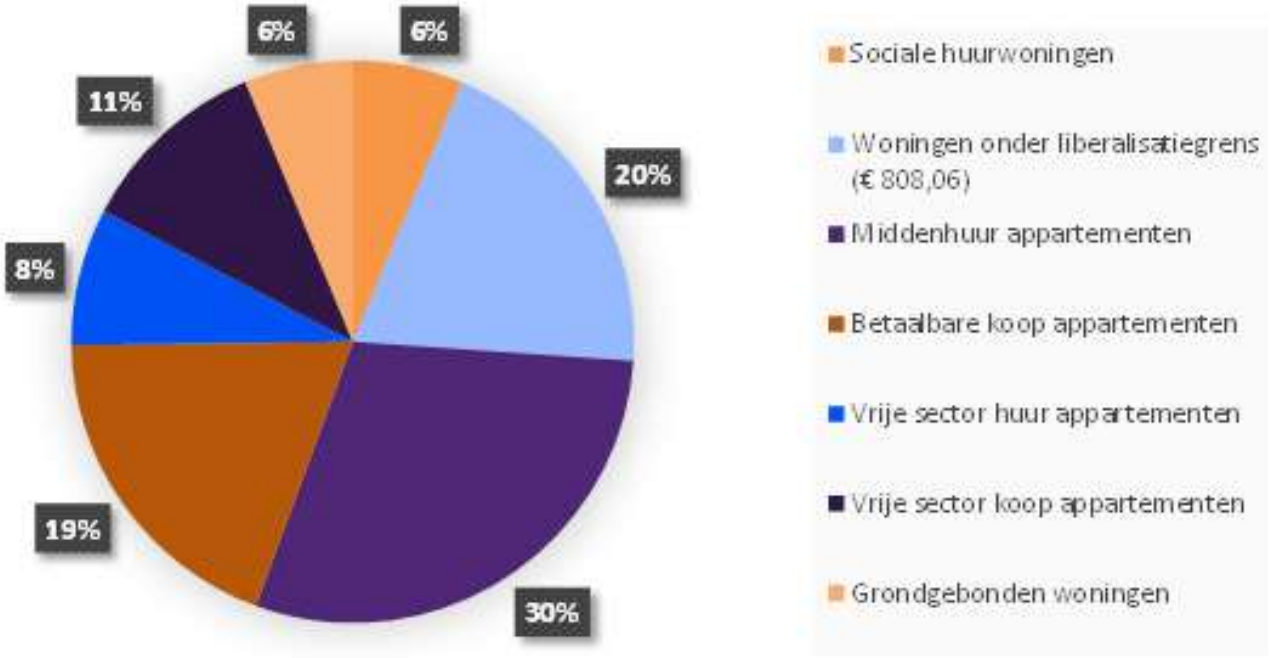
Comfortscan wind



Zonstudie 21 juni



Segmentering woonprogramma plangebied



Woningtypes plangebied

6. Programma

De uitgangspunten uit de Woonvisie 2020-2026 krijgen vorm in het IJssel District. Zo wordt het grootste deel van de woningbouwopgave van de gemeente Rheden hier gerealiseerd, waardoor het woningtekort afneemt. Het programma bestaat uit een mix van woningtypen, waarbij betaalbaarheid voorop staat. Zo komt er aanbod voor starters, gezinnen en senioren in alle prijsklassen en voor iedere portemonnee. Door levensloopgeschikte woningen toe te voegen wordt de doorstroom vanuit de bestaande woningvoorraad bevorderd. Ook komt er meer ruimte voor prijsdifferentiatie in de kwetsbare wijken met veel sociale huurwoningen, doordat er in het IJssel District 50 sociale huurwoningen door een toegelaten instelling worden toegevoegd. Daarnaast is er in het plan ook ruimte voor voorzieningen die passend zijn voor de stedelijkheid van het plan. Een goede gezonde mix die zorgt voor de nodige reuring en rust in het gebied.

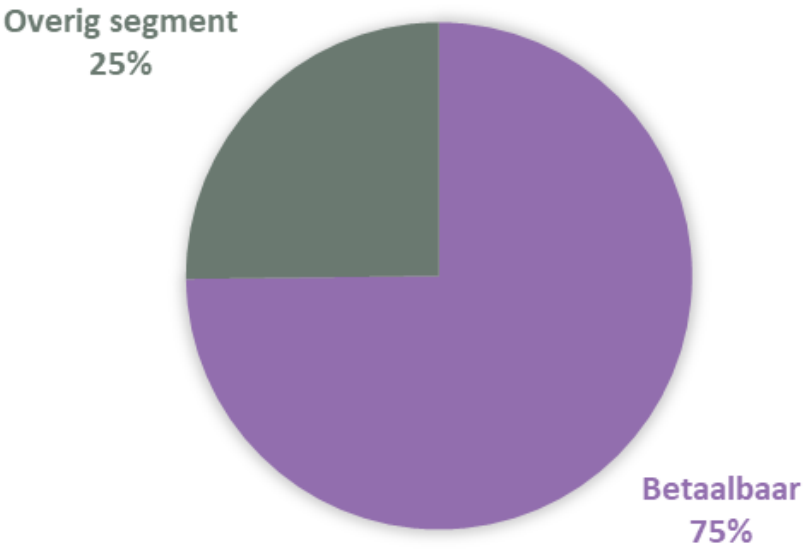
Woningbouw

In het plangebied van IJssel District wordt een mix van 786 woningen gerealiseerd voor verschillende huishoudens: singles, senioren, starters en gezinnen met kleine of opgroeiende kinderen. Het wordt een gedifferentieerd en inclusief programma met uiteenlopende woningtypen. De betaalbaarheid van het wonen staat voorop, ook als het programma iets schuift door marktomstandigheden ten opzichte van het ontwikkelplan, 75% van de woningen valt in het sociale (6%)- of middensegment huur/koop (69%).

Om betaalbare woningen te kunnen bouwen in de huidige markt is afwijken van de minimaal 70m² GBO voor sommige woningen noodzakelijk. Door de huidige hoge bouwkosten en hogere rente, betekent dit dat er meer kleinere woningen (<70m²) in het plan komen. Hiermee wordt afgeweken van de Woonvisie 2020-2026. Toch blijft de gemiddelde woninggrootte ca. 80m² (exclusief ziekenhuis). In het ziekenhuis was de minimale grens van 70m² GBO al losgelaten, omdat dit bouwkundig en financieel niet haalbaar is.

Hier wordt een vernieuwende woonvorm gerealiseerd: een mix van kleine studio's en huurwoningen voor jong en oud, met gezamenlijke ontmoetingsruimten, dakterras en wasruimte. Er wordt nog onderzocht of er een aantal studio's kan worden omgezet in grotere 2-kamer appartementen. Veel van deze woningen hebben een sociale huurprijs, maar omdat ze door een belegger worden verhuurd vallen ze in het particuliere middenhuursegment. De 50 sociale huurwoningen door een toegelaten instelling zullen op de andere bouwvelden worden gerealiseerd.

Van de woningen zal ongeveer 50% bestemd zijn voor de middenhuur en huurwoningen onder de liberalisatiegrens. Dit zijn woningen met een grootte variërend tussen 45 en 70 m² GBO (met uitzondering in het Ziekenhuis) en liggen verspreid over het plangebied. Om te borgen dat deze woningen voor het middensegment behouden blijven, zullen bij de uitgifte voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de maximale huren en de periode waarna huurwoningen verkocht mogen worden. De



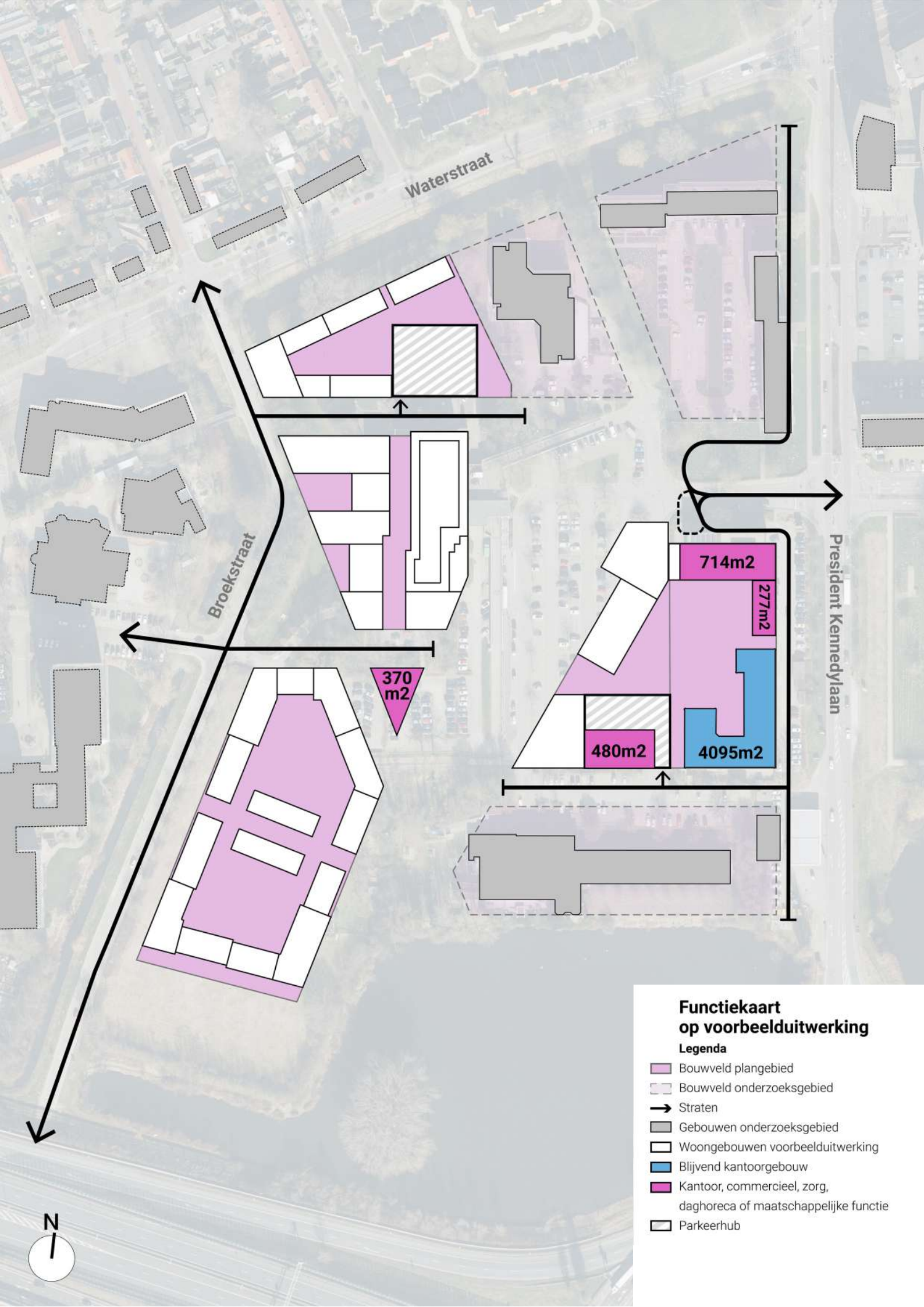
Aandeel betaalbaar woningbouwprogramma

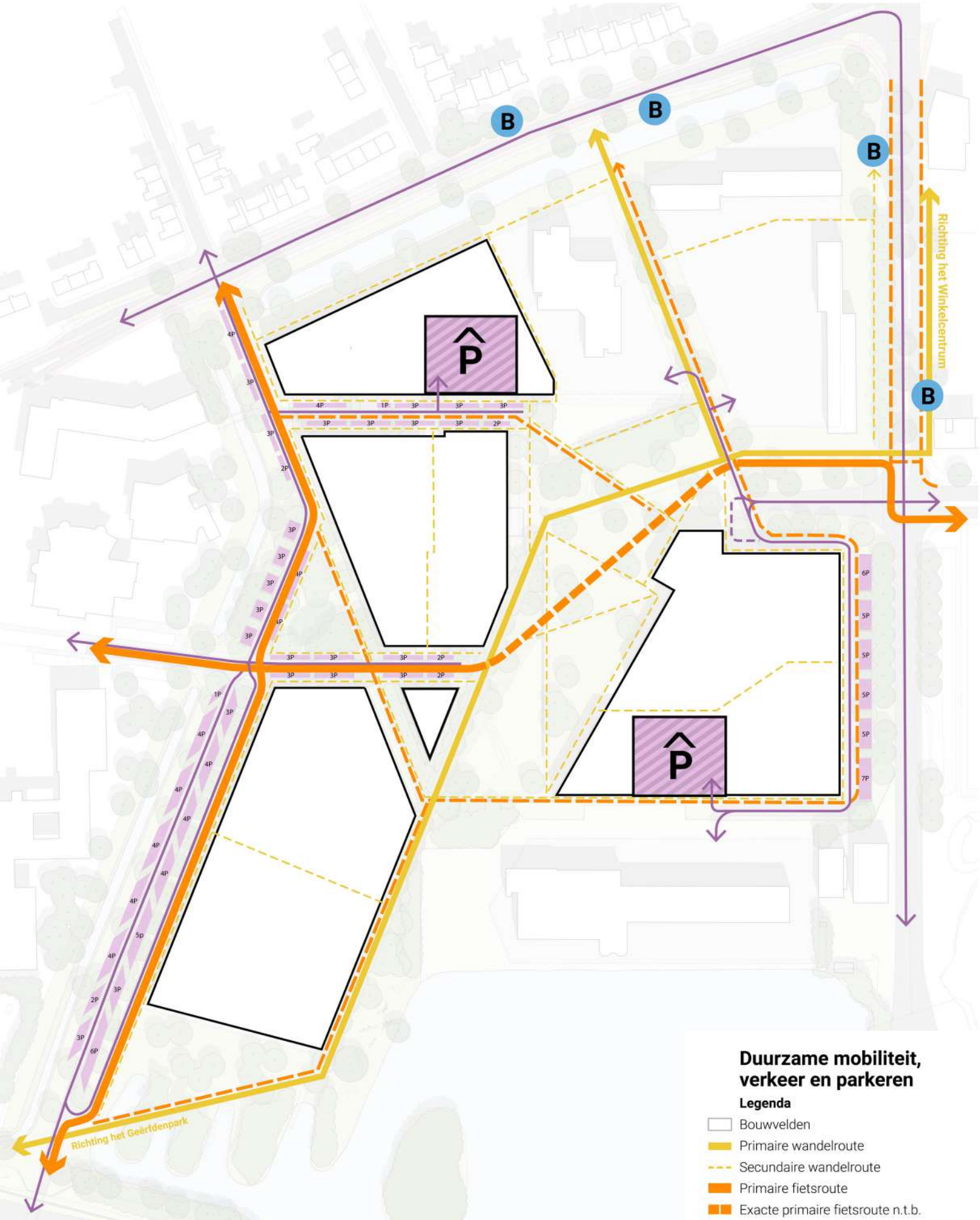
overige 19% van het middensegment zijn betaalbare koopwoningen met een woninggrootte tussen 50 t/m 80 m² GBO. Het overige programma betreft een zeer gedifferentieerd aanbod van kleine en grote appartementen tot aan grondgebonden woningen. Hieraan zijn ook verschillende prijscategorieën verbonden. Zo zijn kleine portiek woningen van ongeveer 57 m² GBO voorzien, maar zijn er ook grote appartementen van ongeveer 95 m² GBO op bouwveld F. Grondgebonden woningen komen vooral in het westelijk deel van het plangebied van ongeveer 120 m² GBO. Dit zijn met name 3-laagse stadswoningen die afgewisseld worden door lage appartementenblokken. Het IJssel District wordt een toegankelijk woonmilieu met een focus op starters, senioren en kleine gezinnen die stedelijk willen wonen.

Voorzieningen en kantoren

Naast woningbouw omvat het plan ook commerciële en maatschappelijk voorzieningen. In totaal biedt het plan ruimte aan ca. 5.900 m² BVO aan niet-woon functies waarvan 4.100 m² in het te behouden bestaande kantoorgebouw op bouwveld F. Hier blijft de helft van het kantoorgebouw behouden en de andere helft zal worden gesloopt voor nieuwbouw. Voor de overige functies is ruimte in de nieuwbouw op bouwveld F (ca. 1.400m2 BVO) en op bouwveld C (ca. 370m² BVO). Binnen deze vierkante meters is er ruimte voor bijvoorbeeld daghoreca, een sportschool, een maatschappelijke functie, (publieksgerichte) kantoren, zorgfuncties of een collectieve voorziening voor de buurt.

Aan een grote supermarkt of andere detailhandel binnen het plangebied is geen behoefte, gezien de bestaande supermarkten en winkels aan de President Kennedylaan. Daarom kan er binnen het IJssel District gefocust worden het toevoegen van woningen en voorzieningen met een relatief klein verzorgingsgebied.


Waterstraat
Broekstraat
President Kennedylaan
714m2
277m2
370 m2
480m2
4095m2
N
Functiekaart
op voorbeelduitwerking
Legenda
Bouwveld plangebied
Bouwveld onderzoeksgebied
Straten
Gebouwen onderzoeksgebied
Woongebouwen voorbeelduitwerking
Blijvend kantoorgebouw
Kantoor, commercieel, zorg, daghoreca of maatschappelijke functie
Parkeerhub



Duurzame mobiliteit, verkeer en parkeren

Legenda

- Bouwvelden
- Primaire wandelroute
- Secundaire wandelroute
- Primaire fietsroute
- Exacte primaire fietsroute n.t.b.
- Secundaire fietsroute
- Autoweg
- Laden en lossen
- Parkeerhub
- Parkeerplaats
- B Bushalte

7. Duurzame mobiliteit, verkeer en parkeren

Het IJssel District wordt ontsloten door de President Kennedylaan in het oosten en de Broekstraat in het westen. Het voorliggende plan voorziet in een compacte groene stedelijke structuur waar de nadruk ligt op 'verblijven'. Er is veel ruimte voor voetgangers en fietsers en er zijn veilige verbindingen met de omliggende gebieden. Het plan stimuleert duurzame mobiliteit en maakt het aantrekkelijk om te fietsen of lopen. Daarnaast zorgt de nabijheid van de A12 voor een goede bereikbaarheid met de auto.

Duurzame mobiliteit

Er is gekozen voor een opzet van het plan waarbij duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. Duurzame mobiliteit biedt namelijk kansen voor een gezondere leefomgeving met meer ruimte voor water, groen, natuur, meer aanleiding voor sport, spel en beweging en een schonere lucht.

Volgens de gedachte van 'trias mobilica' zijn er drie type maatregelen om te komen tot het verduurzamen van mobiliteit:

1. Minder reizen
2. Stimuleren duurzaam reizen
3. Schoner reizen

Door de centrale ligging van het IJssel District is het niet nodig om ver te reizen om bij voorzieningen te komen. Binnen het IJssel District wordt minder reizen gestimuleerd door het toevoegen van diverse nieuwe functies in het plangebied die voorzien in de behoeftes van bewoners.

Het IJssel District geeft invulling aan het stimuleren van duurzaam reizen door gebruik te maken van het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privé-auto. Het is de volgorde die aangeeft welke soort mobiliteit het meest gestimuleerd wordt, waarbij het stappen de meeste prioriteit krijgt. Zo vormt de mens het startpunt.

Stappen en Trappen

Door slimme keuzes te maken over de toe te passen parkeernormen enerzijds en loopafstanden naar parkeerplekken anderzijds, wordt het autogebruik ontmoedigd. Hierover meer onder het kopje 'parkeernormen'. Door de aanleg van prettige en directe loop- en fietsroutes wordt wandelen en het gebruik van de fiets gestimuleerd, zowel binnen het plangebied als van en naar het plangebied. Ook de ligging, veiligheid, gemak en vormgeving van fietsenstallingen helpen om het fietsgebruik te stimuleren. In het IJssel District krijgt iedere woning ruimte om fietsen in een gebouwde voorziening te stallen. Voor appartementen betekent dit in een centrale fietsenstalling, bij voorkeur op de begane grond met elektrische deuren en directe toegang tot de openbare ruimte. Voor grondgebonden woningen kan in de woning of in een aangrenzende berging ruimte worden gecreëerd voor de fiets.

Ook in de openbare ruimte zal op enkele plekken ruimte worden gecreëerd om fietsen te stallen. Dit

maakt het voor bezoekers in het gebied prettig om met de fiets te komen. De fietsenstallingen zullen gecentreerd worden rondom publieke voorzieningen, kantoren en commerciële voorzieningen.

Er liggen kansen voor de gemeente om het gebruik van de fiets voor langere afstanden te stimuleren in samenwerking met buurgemeente Arnhem en de Provincie. Dit vraagt om nader onderzoek en is geen onderdeel van het project IJssel District.

Openbaar vervoer
Er is geen hoogwaardig openbaar vervoer in de omgeving. Wel zijn er direct naast het plangebied diverse bushaltes aanwezig waar meerdere lijnen halteren (26, 27, 43, 88, 331, 643) richting diverse stations en centra. In de stedenbouwkundige opzet en het inrichtingsplan wordt rekening gehouden met prettige verbindingen voor voetgangers naar de omliggende bushaltes.

MaaS
Een onderdeel van het STOMP-principe is het Mobility as a Service (MaaS). Onderdeel hiervan is het toepassen van deelauto's. Het toepassen van deelmobiliteit maakt onderdeel uit van de maatwerkoplossing voor parkeren in dit plangebied. Voor het gehele plangebied is de potentiële vraag van bewoners voor deelmobiliteit berekend op ca. 14 deelauto's. Door het toevoegen van deelauto's zal er minder eigen autobezit benodigd zijn en kan een deel van de autoritten duurzaam worden afgelegd. De toevoeging van deelmobiliteit is een maatregel bovenop de toegepaste parkeernormen, het wordt dus niet toegepast om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Het doel van deelmobiliteit is het stimuleren van duurzame mobiliteit en het inspelen op een toekomstige groei van autobezit. Dit maakt de totale parkeeroplossing robuust en toekomstbestendig.
Privé auto
Om efficiënt met het ruimtegebruik van parkeren om te gaan worden voor het merendeel van de woningen collectieve parkeerplaatsen gerealiseerd. Zo wordt optimaal ingezet op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Behalve dat de openbare parkeerplaatsen voor iedereen toegankelijk zijn, worden er ook collectieve parkeerplaatsen gerealiseerd binnen de bouwvelden, zowel op maaiveld als in parkeerhubs. Deze plaatsen zijn toegankelijk voor bewoners en werknemers in het plangebied en hun bezoek. Enkel de woningen in het duurdere segment krijgen een privé-parkeerplaats, met verplichte afname.

De parkeerhubs (maximaal 5 bouwlagen) zijn nu op strategische plekken in het plan geplaatst. Op bouwveld A is de hub geplaatst in de schaduw van het ziekenhuisgebouw. Op bouwveld F is de hub geplaatst binnen de hindercontouren waarbinnen woningbouw niet mogelijk is. De exacte uitwerking van de parkeerhubs in het plan zal volgen in het beeldkwaliteitplan. Hierbij zal worden gekeken naar het combineren van vervoersmiddelen, inpassen van deelmobiliteit en fietsparkeren zodat duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. Ook wordt er gekeken naar het opnemen van publieke functies om de plint en gevel van een parkeerhub te activeren.

Parkeernormen nader toegelicht

In de planuitwerking is gekozen voor een goede balans tussen autoparkeren, programma (passende normen) en dubbelgebruik. Het IJssel District maakt voor de woningen in het plan gebruik van de mogelijkheid in de parkeernota 2015 om bij specifieke gevallen een op die locatie toegesneden parkeerverplichting toe te passen die in de nog op te stellen bestemmingsplanregels worden vertaald. Zo zijn de toe te passen parkeernormen afgestemd op de ligging en het programma in het gebied. Voor het overige programma is uitgegaan van het behoud van een deel van het kantoor (ca. 4.100 m² BVO) en ca. 1.800 m² BVO nieuwe 'overige functies', de parkeernormen van de parkeernota 2015 en dubbelgebruik.

Type woning (GBO in m²)	Omschrijving	Parkeernorm bewoners	Parkeernorm bezoekers	Passende parkeernorm	Privé parkeerplaats?
Sociaal segment					
< 50	Sociale huur appartement	0,50	0,20	**0,70**	Nee
50-65	Sociale huur appartement	0,60	0,30	**0,90**	Nee
66-80	Sociale huur appartement	0,80	0,30	**1,10**	Nee
81-100	Sociale huur appartement	1,00	0,30	**1,30**	Nee
Betaalbaar segment					
< 50	Betaalbare koop / middenhuur appartement	0,60	0,20	**0,80**	Nee
50-65	Betaalbare koop / middenhuur appartement	0,90	0,30	**1,20**	Nee
66-80	Betaalbare koop / middenhuur appartement	1,10	0,30	**1,40**	Nee
81-100	Betaalbare koop / middenhuur appartement	1,30	0,30	**1,60**	Nee
Overig segment huur					
< 50	Vrije sector huur appartement	0,60	0,20	**0,80**	Nee
50-65	Vrije sector huur appartement	0,90	0,30	**1,20**	Nee
66-80	Vrije sector huur appartement	1,10	0,30	**1,40**	Nee
81-100	Vrije sector huur appartement	1,20	0,30	**1,50**	Ja
100 >	Vrije sector huur appartement	1,30	0,30	**1,60**	Ja
Overig segment koop					
< 50	Koop appartementen	0,60	0,20	**0,80**	Nee
50-65	Koop appartementen	0,90	0,30	**1,20**	Ja
66-80	Koop appartementen	1,10	0,30	**1,40**	Ja
81-100	Koop appartementen	1,20	0,30	**1,50**	Ja
100 >	Koop appartementen / rijwoning	1,30	0,30	**1,60**	Ja

Parkeernormen zonder dubbelgebruik

Type woning (GBO in m²)	Omschrijving	90%* Parkeernorm bewoners	80% Parkeernorm bezoekers	Passende parkeernorm	Privé parkeerplaats?
Sociaal segment					
< 50	Sociale huur appartement	0,45	0,16	**0,61**	Nee
50-65	Sociale huur appartement	0,54	0,24	**0,78**	Nee
66-80	Sociale huur appartement	0,72	0,24	**0,96**	Nee
81-100	Sociale huur appartement	0,90	0,24	**1,14**	Nee
Betaalbaar segment					
< 50	Betaalbare koop / middenhuur appartement	0,54	0,16	**0,70**	Nee
50-65	Betaalbare koop / middenhuur appartement	0,81	0,24	**1,05**	Nee
66-80	Betaalbare koop / middenhuur appartement	0,99	0,24	**1,23**	Nee
81-100	Betaalbare koop / middenhuur appartement	1,17	0,24	**1,41**	Nee
Overig segment huur					
< 50	Vrije sector huur appartement	0,54	0,16	**0,70**	Nee
50-65	Vrije sector huur appartement	0,81	0,24	**1,05**	Nee
66-80	Vrije sector huur appartement	0,99	0,24	**1,23**	Nee
81-100	Vrije sector huur appartement	1,20	0,24	**1,44**	Ja
100 >	Vrije sector huur appartement	1,30	0,24	**1,54**	Ja
Overig segment koop					
< 50	Koop appartementen	0,54	0,16	**0,70**	Nee
50-65	Koop appartementen	0,90	0,24	**1,14**	Ja
66-80	Koop appartementen	1,10	0,24	**1,34**	Ja
81-100	Koop appartementen	1,20	0,24	**1,44**	Ja
100 >	Koop appartementen / rijwoning	1,30	0,24	**1,54**	Ja

** enkel van toepassing op types zonder privé parkeerplaats*

Parkeernormen met dubbelgebruik

Op basis van deze parkeernormen is een mix van parkeren in parkeerhubs en maaiveld parkeren toegepast. Uitgangspunt voor de parkeeroplossing voor overige functies, is dat deze in het openbaar gebied worden gerealiseerd voor. De additionele parkeervraag wordt binnen de bouwvelden opgelost.

De parkeernorm voor de woningen bestaat uit een bewonersdeel en bezoekersdeel. Daarbij worden woningen in het sociale- en het overige segment onderscheiden en gedifferentieerd naar grootte van de woning. Voor het bezoekers parkeren is aangesloten bij de landelijke normen waar voor alle woningtypes 0,3 parkeerplaatsen per woning. Een uitzondering hierop zijn de wooneenheden kleiner dan 50 m² GBO, waarvoor uit onderzoek blijkt dat daar 0,2 parkeerplaatsen per woning voldoende is.

De totale parkeervraag van het plangebied (incl. voorzieningen) is 836 parkeerplaatsen (bewoners en bezoekers samen) rekening houdend met de passende norm en dubbelgebruik. Voor het programma van 786 woningen en ca. 5.900 m² BVO overige functies worden 171 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. De resterende 665 parkeerplaatsen worden binnen de bouwvelden opgelost. Dit past ruimschoots binnen de uitgangspunten van het masterplan, waarin rekening was gehouden met maximaal 250 parkeerplaatsen in het openbaar gebied van het hele onderzoeksgebied en 180 plaatsen in het plangebied.

Loopafstanden

De parkeernota 2015 gaat uit van een gewenste maximale loopafstand van 100 meter. De ambitie om duurzame mobiliteit te stimuleren en wetende dat er vanuit iedere woning veel parkeerplaatsen op kortere afstand liggen, is gekozen voor een maximale loopafstand van 150 meter. Deze afstand is gebaseerd op de huidige richtlijn van het CROW (ASVV 2021), welke uitgaat voor de functie wonen van een acceptabel woonafstand van 100-200m.

Ruimtelijk bieden de huidige plannen ruim voldoende mogelijkheden om de parkeervraag van de ontwikkeling van het plangebied in te passen en op te lossen. Het huidige parkeerterrein wordt, net als de verschillende bouwvlekken, gefaseerd ontwikkeld, zodat er gedurende de ontwikkeling voldoende parkeerplekken zijn en voldoende ruimte voor een bouwplaats. De bestaande functies in de omgeving hebben parkeervoorzieningen op eigen terrein waarmee ze in de eigen parkeerbehoefte voorzien.

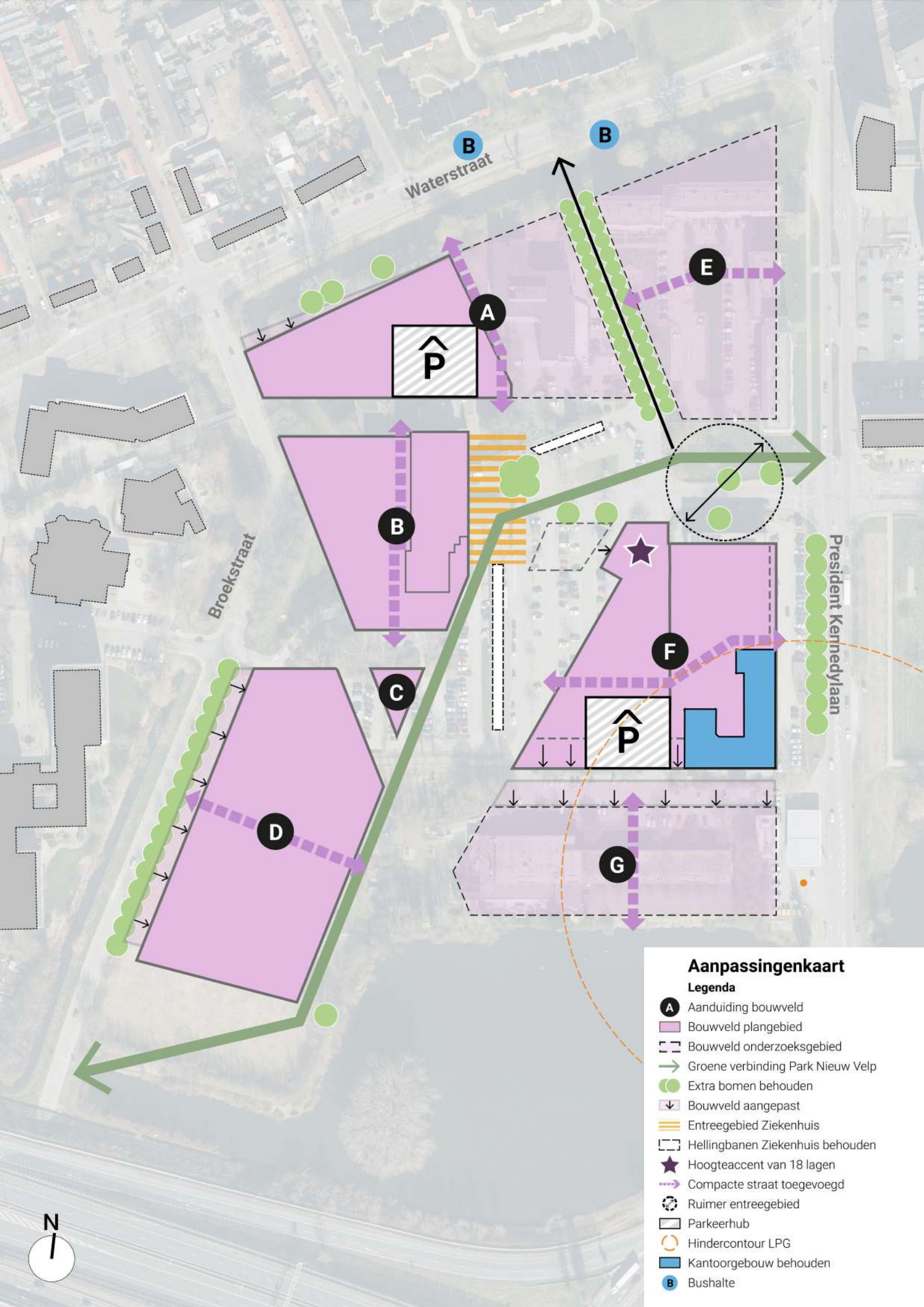
Schoner reizen

Om recht te doen aan het 3e punt van de trias mobilica worden er diverse maatregelen getroffen om schoner reizen te stimuleren. Dit betekend dat er voldoende oplaadplekken komen voor elektrische (deel)auto's. In het beeldkwaliteitplan wordt bij de invulling van fietstenstallingen ook rekening gehouden met fietsenpompen en oplaadplekken voor elektrische (bak)fietsen. Deze maatregelen stimuleren om schoner te reizen.

Ontsluiting

Uit de quickscan mobiliteitsonderzoek, blijkt dat er meer woningen op de Broekstraat kunnen worden ontsloten zonder dat het kruispunt Broekstraat – Waterstraat hoeft te worden aangepast. Het woningbouwprogramma kent hierdoor een andere verdeling tussen de westelijke bouwvelden en de oostelijke bouwvelden, dan waar het masterplan van uit ging. Het uitgangspunt om een autoluw park te realiseren blijft dan ook overeind. Er is ruimte voor groen park in het midden van het gebied.

Door de andere verdeling van de woningaantallen tussen oost en west is het vanuit verkeerskundig oogpunt niet meer logisch om de oostelijke ontsluiting (vanaf de President Kennedylaan) een 'hoofdontsluiting' van het plangebied te noemen. Uitgangspunt blijft dat er geen kruispuntaanpassing nodig is voor de Broekstraat – Waterstraat. Het kruispunt President Kennedylaan - Lepelaarstraat krijgt met deze ontwikkeling waarschijnlijk een omgekeerde spits ten opzichte van de huidige situatie. Uitgangspunt is dat dit kruispunt de komende 10 jaar ongewijzigd kan blijven. Onderzocht moet worden of na 10 jaar, wanneer de ontwikkeling is voltooid en er meer inzicht is in gewenste (regionale) fietsverbindingen, aanpassingen wenselijk of nodig zijn.


Waterstraat
Broekstraat
President Kennedylaan
A
B
C
D
E
F
G
N
Aanpassingenkaart
Legenda
Aanduiding bouwveld
Bouwveld plangebied
Bouwveld onderzoeksgebied
Groene verbinding Park Nieuw Velp
Extra bomen behouden
Bouwveld aangepast
Entreegebied Ziekenhuis
Hellingbanen Ziekenhuis behouden
Hoogteaccent van 18 lagen
Compacte straat toegevoegd
Ruimer entreegebied
Parkeerhub
Hindercontour LPG
Kantoorgebouw behouden
Bushalte

8. Stedenbouwkundige structuur

Tijdens het onderzoek naar een haalbaar plan bleek op een aantal onderdelen dat de stedenbouwkundige structuur moest worden uitgewerkt ten opzichten van het masterplan. De uitwerking draagt voornamelijk bij aan het bewaren van bomen, cultuurhistorische elementen en het maken van slimme en compacte bouwblokken. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste aanpassingen op de stedenbouwkundige structuur.

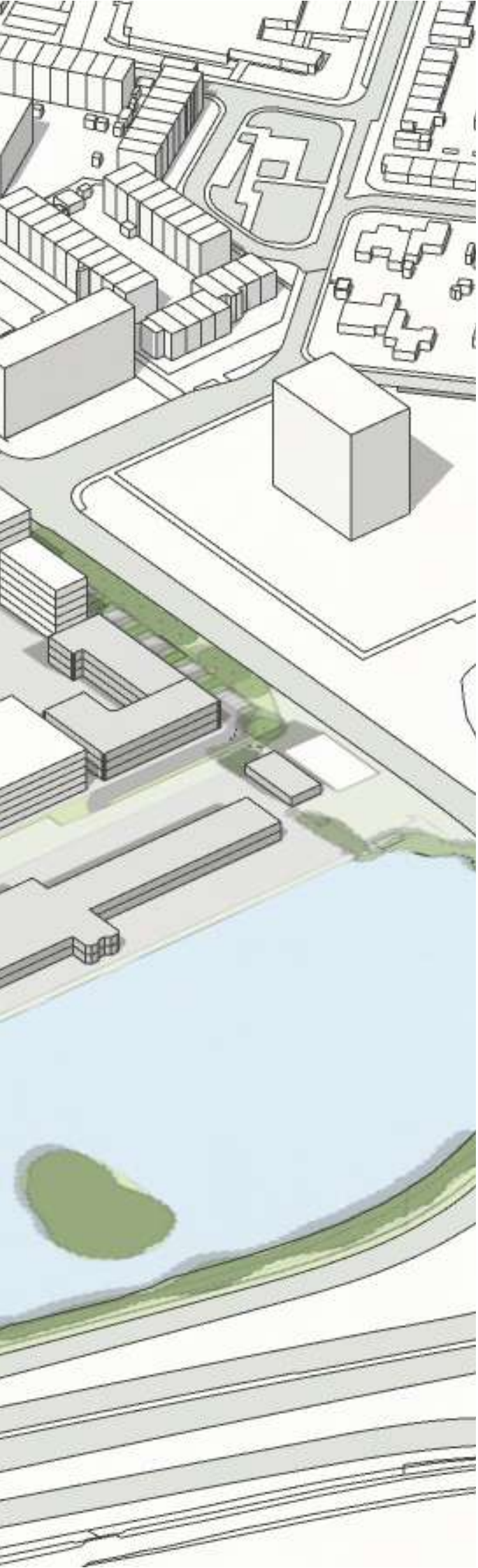
- *Meer bestaande bomen bewaren*; Er zijn meer bestaande bomen opgenomen in het plan. Deze bomen zijn waardevol en zorgen direct voor extra kwaliteit, klimaatbestendigheid en natuurinclusiviteit. Ook zorgt het behouden van bomen ervoor dat het uitzicht voor omwonenden minder zal veranderen. Bouwveld A en D zijn aangepast om ruimte te maken voor de bomen. Het resultaat hiervan is dat een aantal bouwvelden kleiner zijn geworden. Hierdoor is de bandbreedte van 2-4 bouwlagen opgerekt naar 3-5 bouwlagen om zo het aantal woningen per bouwveld gelijk te houden.

- *Aanpassing groene verbinding (Park As)*; De Park As is ingekort tussen plot A en E. Dit zorgt ervoor dat het bestaande laantje richting de bushaltes kan blijven bestaan. Ook hier worden de bestaande bomen bewaard. De As buigt nu af bij een eenheid van bestaande platanen voor de ingang van het ziekenhuis en beweegt richting het kruispunt aan de President Kennedylaan. Het is mogelijk om via het kruispunt President Kennedylaan - Lepelaarstraat of via het laantje met bestaande bomen naar het winkelcentrum te lopen.

- *Hellingbanen in het park bewaren;* In Park Nieuw Velp krijgen de huidige hellingbanen van het ziekenhuis een nieuwe rol als object in het park. Door het bewaren van deze hellingbanen geven we het park identiteit en maken we de geschiedenis van het gebied leesbaar. Het bewaren van de hellingbanen is tevens circulair, duurzaam en kostenbesparend.

- *Toren als onderdeel van het bouwblok*; Met het behouden van de hellingbanen in het park ontstaat er een nieuwe samenstelling van volumes en bouwwerken in het park. Om te voorkomen dat het park volstaat met bouwwerken is besloten om de vrijstaande toren te verplaatsen naar de hoek van bouwveld F. De toren is opgenomen in het bouwblok maar springt aan de kanten van het park buiten de kavel. Hierdoor behoudt de toren zijn bijzondere relatie met het grote volume van het ziekenhuis. Vanaf de entree aan de President Kennedylaan ontstaat er nog steeds een spannend spel aan volumes. Ook op de grotere schaal blijft de toren passen in het (snelweg)silhoutte van hoge gebouwen in Velp. Het integreren van de toren in het oostelijk bouwblok draagt tevens bij aan de haalbaarheid doordat liften, trappenhuizen, installaties, bergingen en parkeervoorzieningen beter kunnen worden opgelost in het bouwblok.

Vogelvlucht met voorbeeldutwerkingen

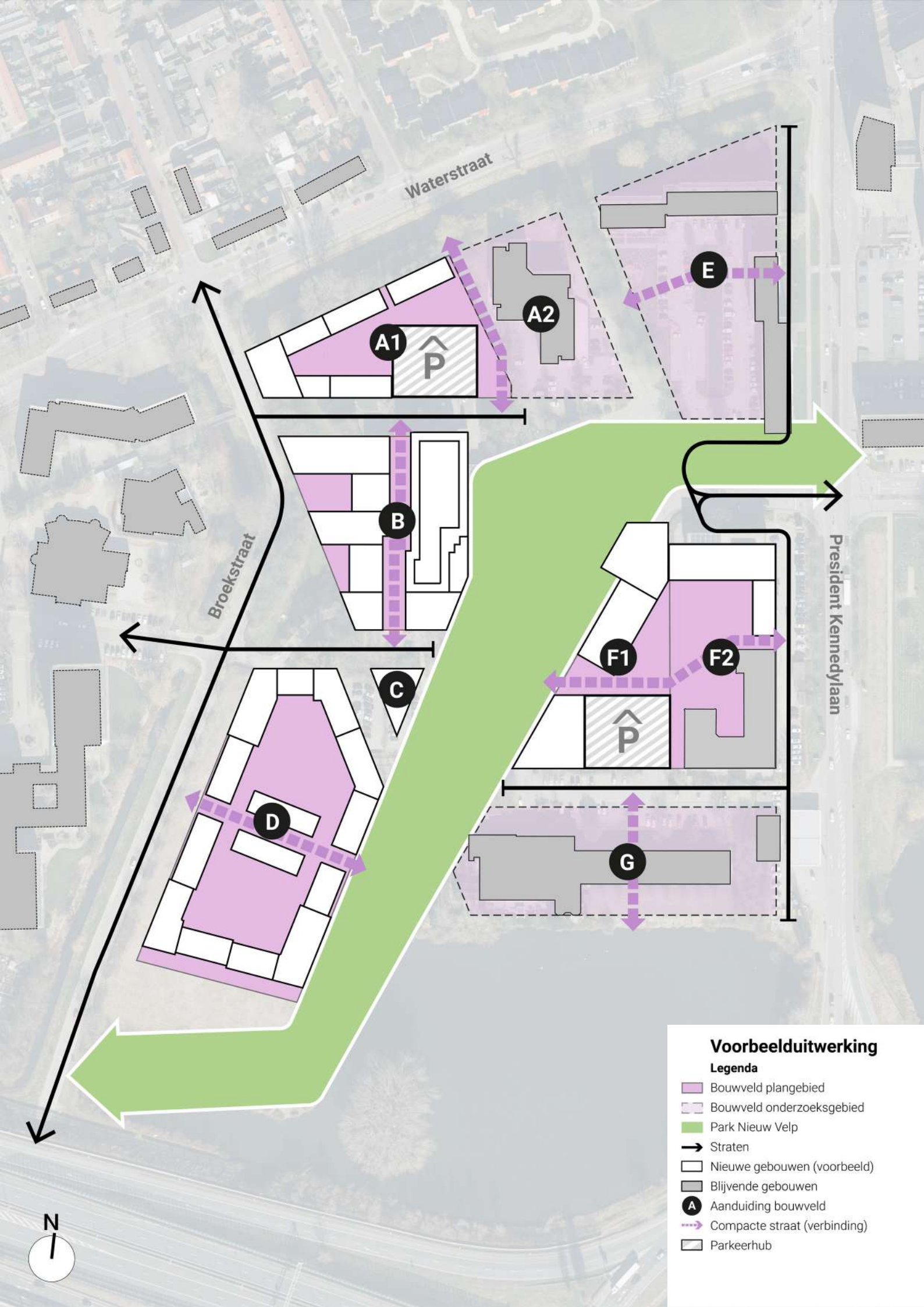


- *Parkeerhubs krijgen een ander plek in het plan*; Het masterplan ging voornamelijk uit van bouwblokken met een verhoogd groen dek met daaronder parkeerplaatsen. Er werd de mogelijkheid geboden om een parkeerhub centraal in plan op te nemen. In het ontwikkelplan is omwille van haalbaarheid, flexibliteit en kwaliteit gekozen om te werken met een tweetal parkeerhubs waarvan één is opgenomen in bouwveld A. Hierdoor kunnen er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en ontstaat er ruimte voor groen op het maaiveld. Dit groen is betaalbaarder en makkelijker van hoge kwaliteit te maken.

- *Een deel van het kantoor aan de President Kennedylaan blijft*; Uit onderzoek naar de hindercontouren van het LPG station is gebleken dat het binnen een cirkel van 110 meter niet mogelijk is een nieuwe kwetsbare functies te realiseren (bijv. wonen). Er is gekozen om de helft van het bestaande kantoorgebouw (bouwveld F) te behouden en dit te integreren in een bouwblok. Om dit mogelijk te maken zijn de bouwvelden F en G iets aangepast.

- *Een ruimer entreegebied aan de President Kennedylaan;* Tussen bouwveld E en F is extra open ruimte gecreëerd om een functionele, veilige en groene entree naar het gebied te maken. Ook hier kunnen meer bestaande bomen blijven staan en is het mogelijk om het voet-, fiets- en autoverkeer goed af te wikkelen.

- *Extra verbindingen door de bouwvelden heen;* In de stedenbouwkundige structuur is meer ruimte opgenomen om de bouwvelden op te splitsen, compacter te maken en compacte autovrije tussenstraten te creëren. Dit zorgt voor extra verbindingen voor de voetganger, rustige ruimtes om aan te wonen en een stedelijke korrel die beter past bij de kleinschaligheid van Velp.


Waterstraat
Broekstraat
President Kennedylaan
A1
A2
B
C
D
E
F1
F2
G
P
P
N
Voorbeelduitwerking
Legenda
Bouwveld plangebied
Bouwveld onderzoeksgebied
Park Nieuw Velp
Straten
Nieuwe gebouwen (voorbeeld)
Blijvende gebouwen
Aanduiding bouwveld
Compacte straat (verbinding)
Parkeerhub

9. Uitwerking bouwvelden

Parallel aan het opstellen van dit ontwikkelplan zijn er diverse massastudies uitgevoerd om te onderzoeken hoe een mogelijke uitwerking van de bouwvelden zou kunnen werken. Deze studies hebben inzichten geboden die zijn gebruikt om de uitgangspunten voor dit ontwikkelplan aan te scherpen. De vertaling van deze studies is te zien in de voorbeelduitwerking (links). Deze studies hebben ook inzicht gegeven in de uitdagingen en aandachtspunten die er liggen bij een verdere uitwerking van de bouwvelden. In de volgende fase van de ontwikkeling zal er verder worden ingezoomd op ontwikkeling van de bouwvelden. Dit gebeurt in het beeldkwaliteitsplan, inrichtingsplan en in het maken van bouwplannen. Dit hoofdstuk schetst de algemene uitdagingen en de specifieke uitdagingen per bouwveld. Deze brengen focus in de verder uitwerking van het plan.

Algemene uitdagingen bouwvelden

Energie en circulariteit
Voor welk energiesysteem gaat er worden gekozen? Hoe kun oude materialen worden hergebruikt en welke nieuwe duurzame materialen worden er toegepast?

Cultuurhistorie en identiteit
De historie van het gebied is bijzonder en uniek. In de nieuwe ontwikkeling moet worden gezocht naar passende verwijzingen naar dit verleden.

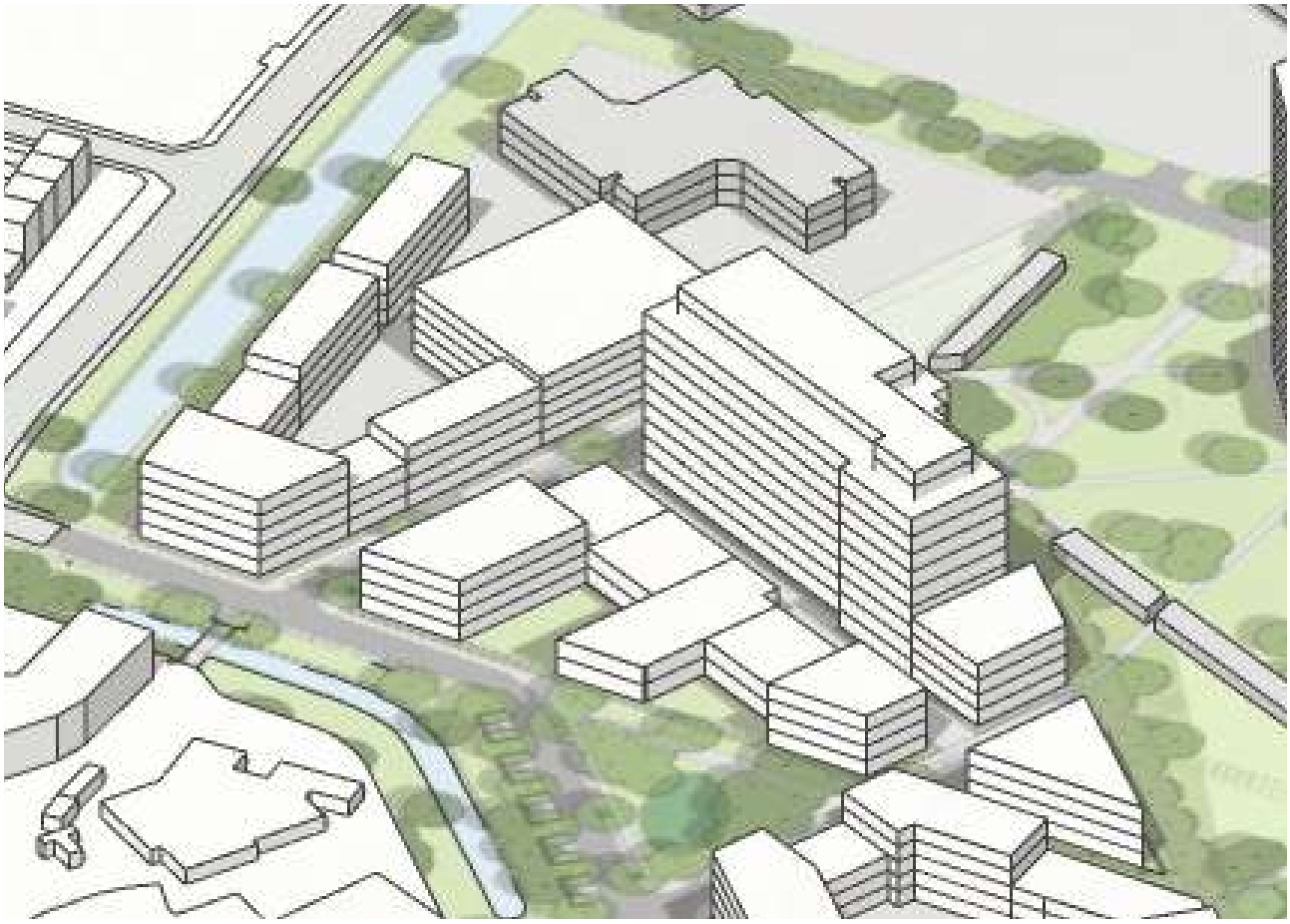
Fietsparkeren
In een gezond stedelijk gebied moet het zo aantrekkelijk mogelijk zijn om de fiets te pakken. Fietsen moeten droog, dichtbij en veilig worden gestald.

Binnentuinen
Binnen de bouwvelden ligt een gecombineerde uitdaging tussen vergroenen en parkeren. Beide doelen moeten een plek krijgen in de uitwerking van de bouwvelden.

Waterberging
Het IJssel District ligt op het laagste stukje van Velp. Het is belangrijk om binnen de bouwvelden voldoende ruimte te maken voor waterberging op daken en in tuinen.

Natuurinclusiviteit
Op de bouwvelden ligt een opgave om natuurinclusieve maatregelen te treffen om de biotoop van het IJssel District te versterken. Aandacht voor mens en dier.

Voorbeelduitwerking


Voorbeelduitwerking

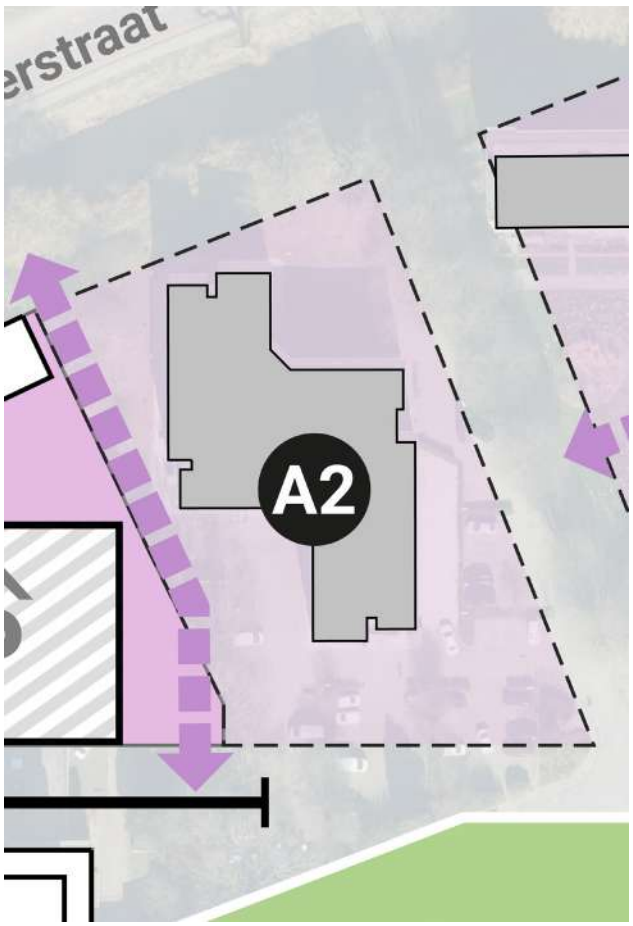
Bouwveld A1, B en C

Basis informatie:
Bouwvelden: A1, B en C
Oppervlakte bouwvelden: 4.880 m², 5.978 m², 370 m² (totaal: 11.228 m²)
Woningaantal: 403 woningen
Overig programma: ca. 370 m² BVO

Algemene aandachtspunten

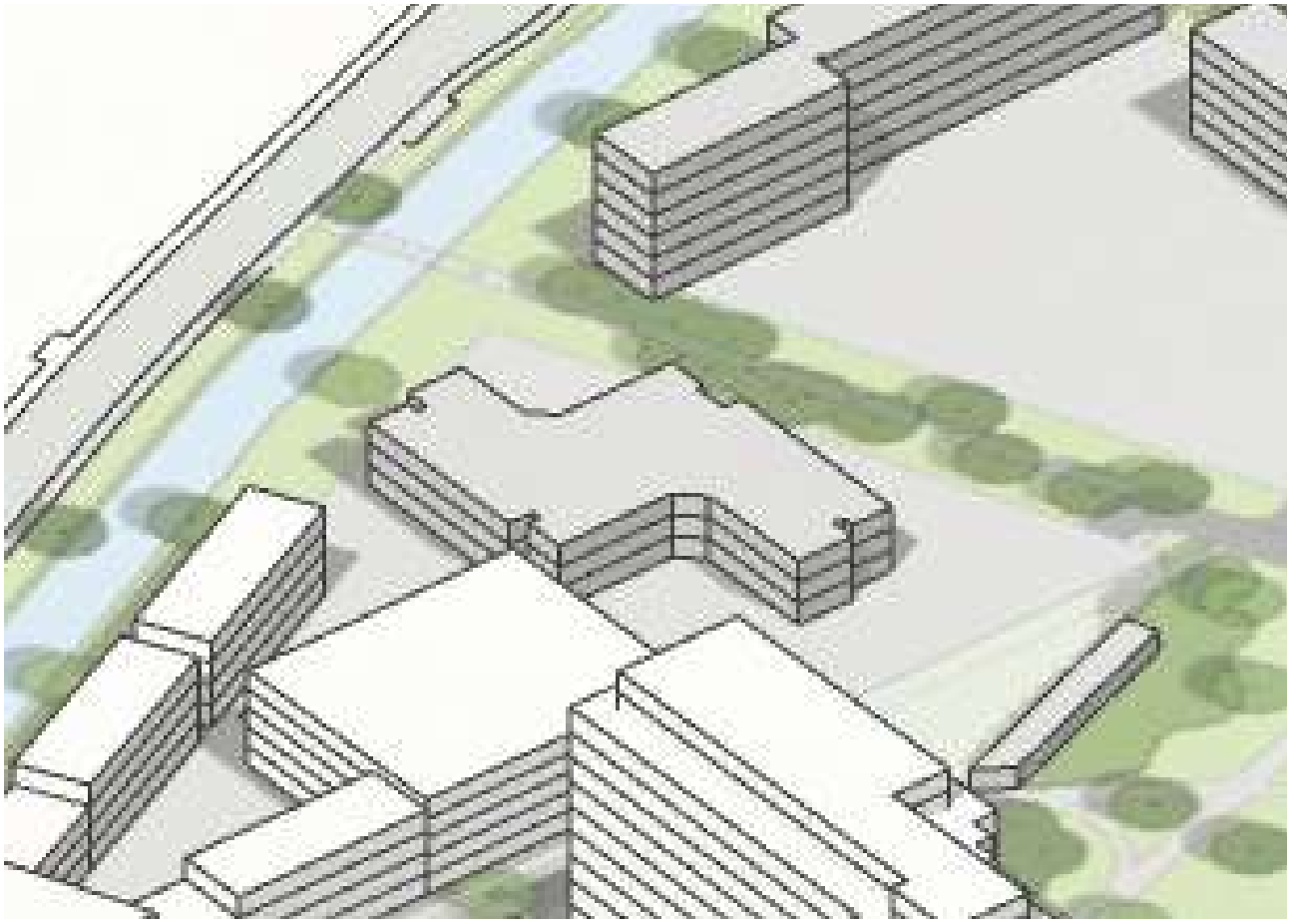
Aandachtspunten bouwveld

- De inpassing van de parkeerhub op bouwveld A vraagt om extra aandacht om voldoende woonkwaliteit en daglicht binnen het bouwblok te realiseren.
- Bouwveld A grenst aan de huidige singelstructuur van de Waterstraat. Het zo veel mogelijk behouden van het bestaande groen (bossage en struiken) is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van het bouwveld.
- Op bouwveld A dient de plint van de parkeerhub zo veel mogelijk geactiveerd te zijn (geen blinde plint).
- Een goede aansluiting op bouwveld A2 is een aandachtspunt. Een fijne compacte straat dient langs de parkeerhub richting de singel te lopen en aan te sluiten op een wandelpad voor de woningen langs.
- De stedenbouwkundige opzet van bouwveld B zorgt voor negatieve effecten op het gebied van zon, wind en daglicht. In de uitwerking van dit bouwveld is een andere stedenbouwkundig opzet nodig om meer woonkwaliteit te genereren. Denk hierbij aan de menselijk maat en schaal bij de opzet van massa en de invulling van de plint.
- Het bestaande ziekenhuis kent op dit moment veel blinde gevels op de plint. In de verdere uitwerking van dit bouwveld dient de plint zo veel mogelijk te worden geactiveerd.
- In het ziekenhuis dient te worden onderzocht of een aantal studio's kan worden omgezet in grotere twee-kamer appartementen.



Bouwveld met bestaande bebouwing

Voorbeelduitwerking



Bouwveld met bestaande bebouwing

Bouwveld A2

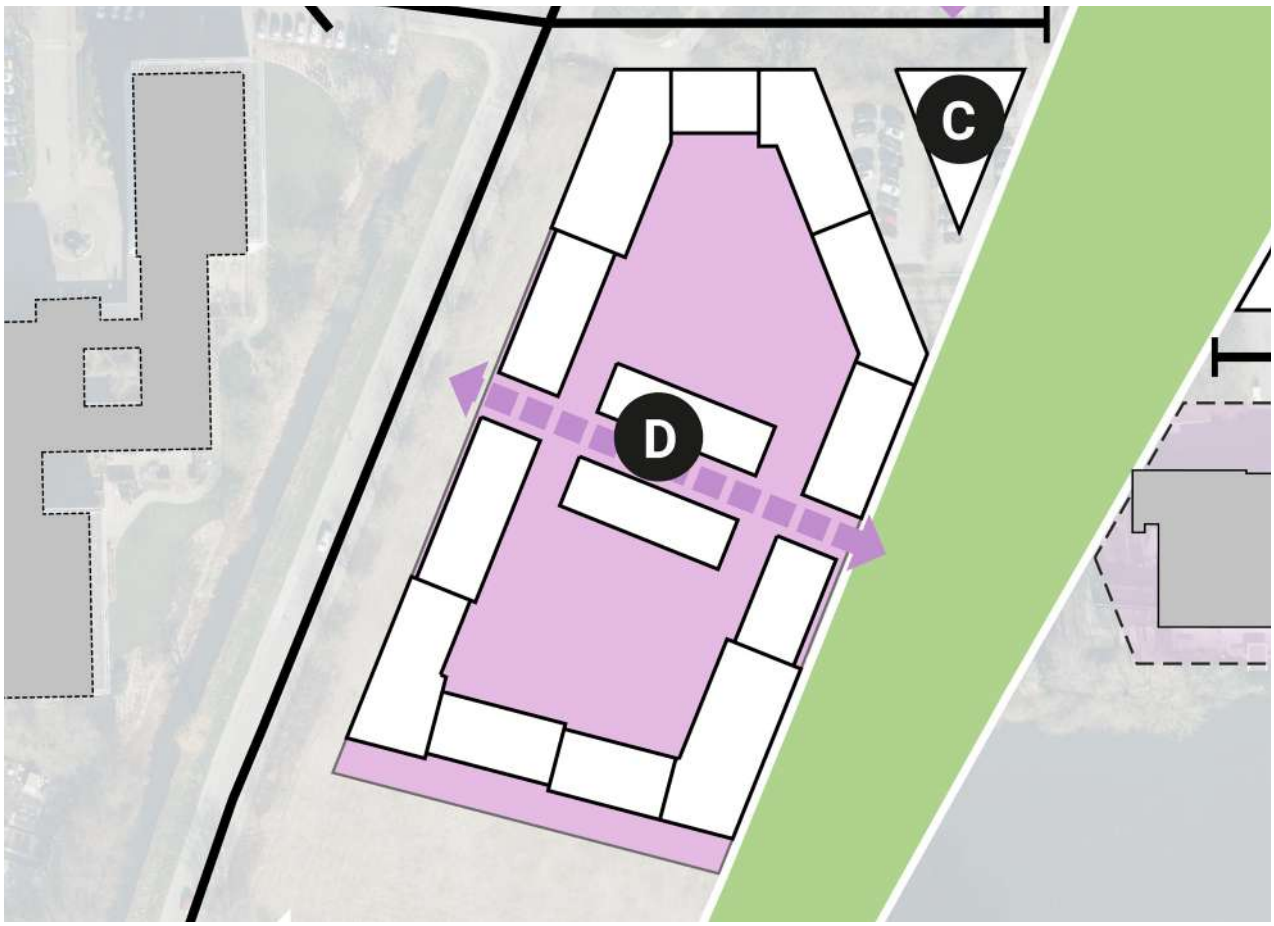
Basis informatie:
Bouwveld: A2
Oppervlakte bouwveld: 4.149 m²
Woningaantal: n.t.b.
Overig programma: n.t.b.

Dit bouwveld valt buiten het plangebied. Dit betekent dat dit ontwikkelplan net als het masterplan op hoofdlijnen aangeeft welke stedenbouwkundige ontwikkelingen denkbaar zijn. Het is op dit bouwveld wel mogelijk op een woonblok te ontwikkelen dat past bij het IJssel District. De grootste uitdaging bij de ontwikkeling van dit blok ligt bij het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Deze dienen binnen het bouwveld op een hoogwaardige manier te worden ingepast.

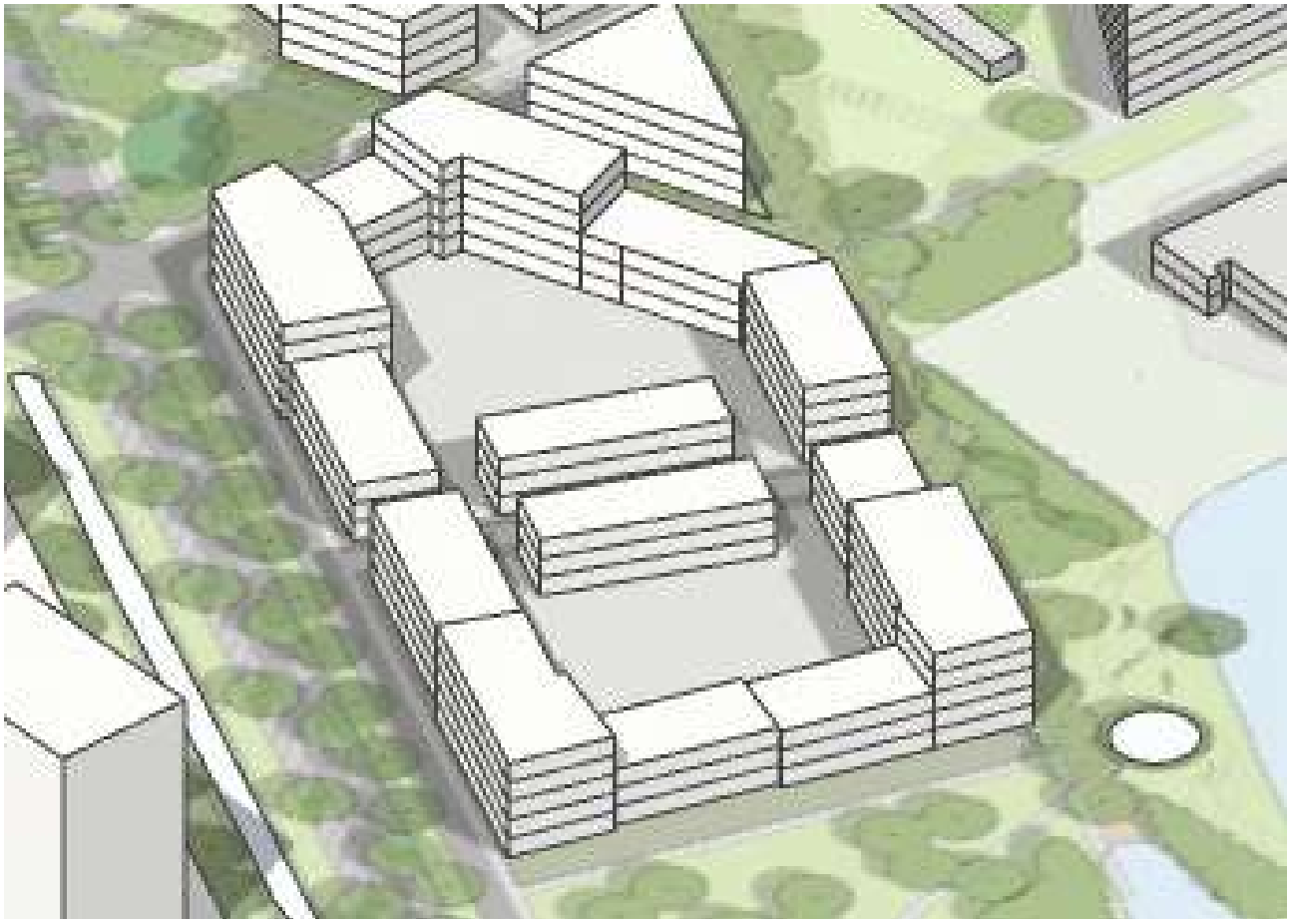
Algemene aandachtspunten

Aandachtspunten bouwveld

- Bouwveld A grenst aan de huidige singelstructuur. Het zo veel mogelijk behouden van het bestaande groen is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van het bouwveld.
- Een verbinding door het bouwveld A1 en A2 is gewenst (compacte straat).
- Een architectonisch (hoogte)accent van maximaal 5 lagen is passend in zuidoosthoek van het blok (roze ster).
- Een goede aansluiting op bouwveld A1 is een aandachtspunt. Een fijne compacte straat dient langs de parkeerhub richting de singel te lopen.



Voorbeelduitwerking



Voorbeelduitwerking

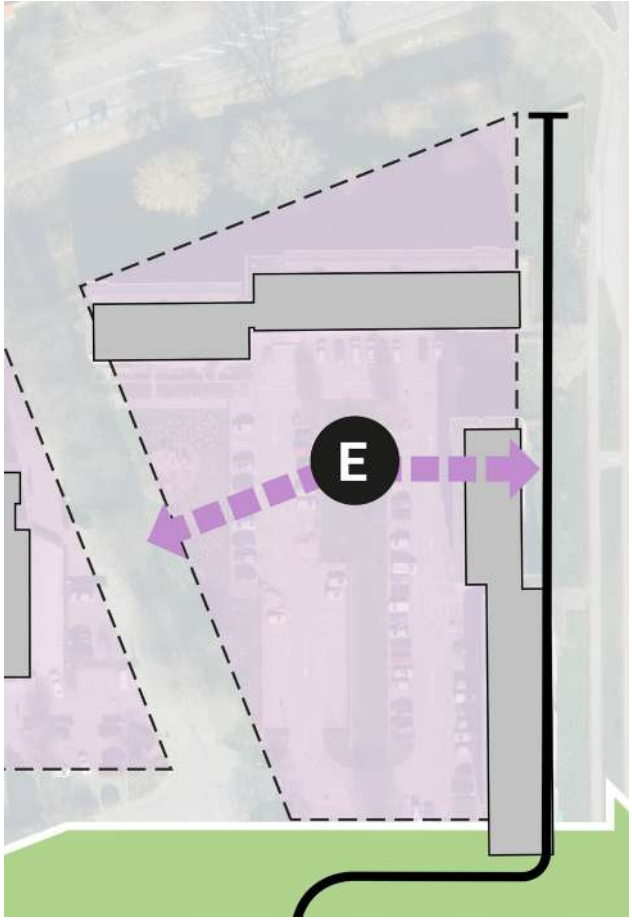
Bouwveld D

Basis informatie:
Bouwveld: D
Oppervlakte bouwveld: 10.285 m²
Woningaantal: 159 woningen
Overig programma: n.v.t.

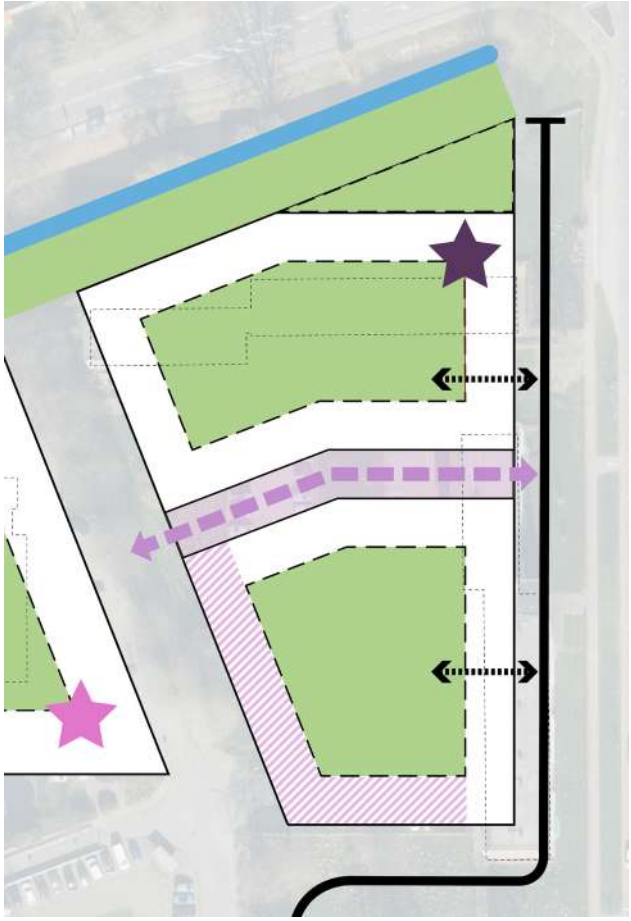
Algemene aandachtspunten

Aandachtspunten bouwveld

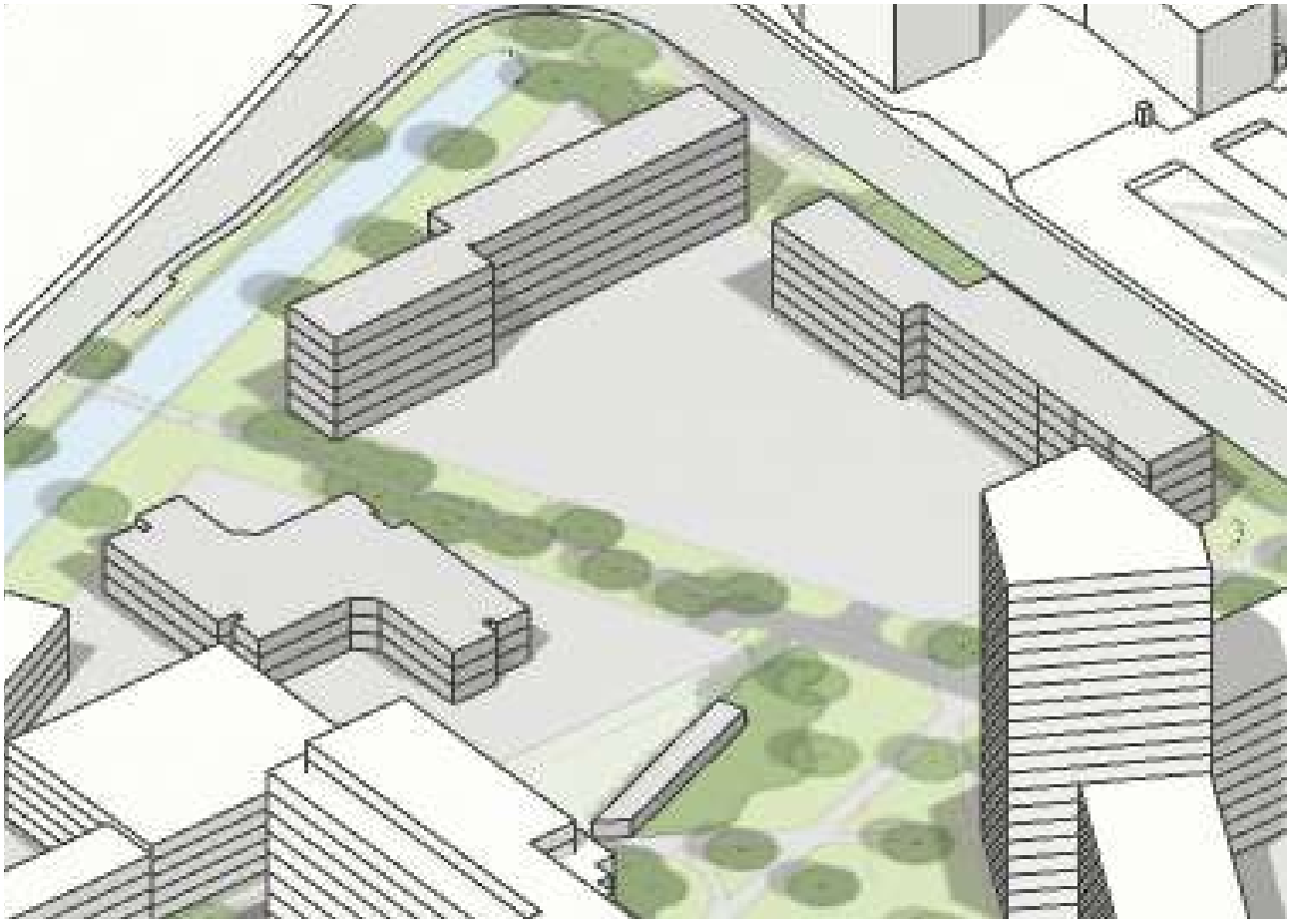
- In dit bouwveld is de combinatie tussen maaiveldparkeren en vergroening een grote uitdaging. Het is mogelijk dat een gedeelte van de parkeervraag van dit bouwveld wordt opgelost op een andere bouwveld met een maximale loopafstand van 150 meter.
- De entrees naar de parkeervoorzieningen binnen het bouwveld dienen op een juiste manier te worden vormgegeven. Dit zal tevens worden opgenomen in het beeldkwaliteitplan.
- De zuidkant van bouwveld D grenst aan het nieuwe groene broekbos. Hierbij is het belangrijk om aantrekkelijke privé-buitenruimtes aan het park te creëren die een prettige overgang hebben van openbaar naar privé.



Bouwveld met bestaande bebouwing



Voorbeelduitwerking



Bouwveld met bestaande bebouwing

Bouwveld E

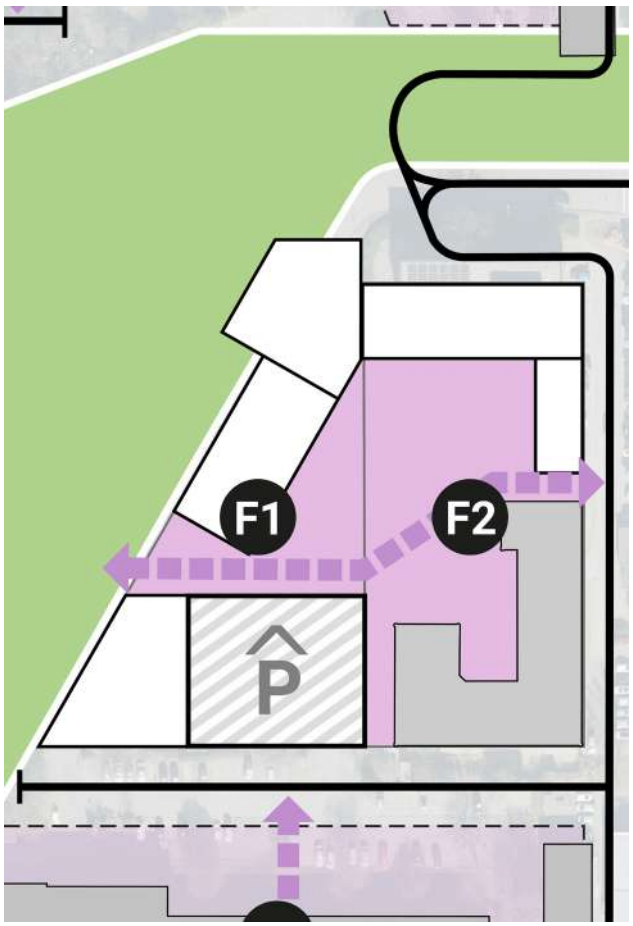
Basis informatie:
Bouwveld: D
Oppervlakte bouwveld: 7.616 m²
Woningaantal: n.t.b.
Overig programma: n.t.b.

Dit bouwveld valt buiten het plangebied. Dit betekent dat dit ontwikkelplan net als het masterplan op hoofdlijnen aangeeft welke stedenbouwkundige ontwikkelingen denkbaar zijn. Het is op dit bouwveld wel mogelijk om twee woonblokken te ontwikkelen. De grootste uitdaging bij de ontwikkeling van dit blok ligt bij het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Deze dienen binnen het bouwveld op een hoog-waardige manier te worden ingepast.

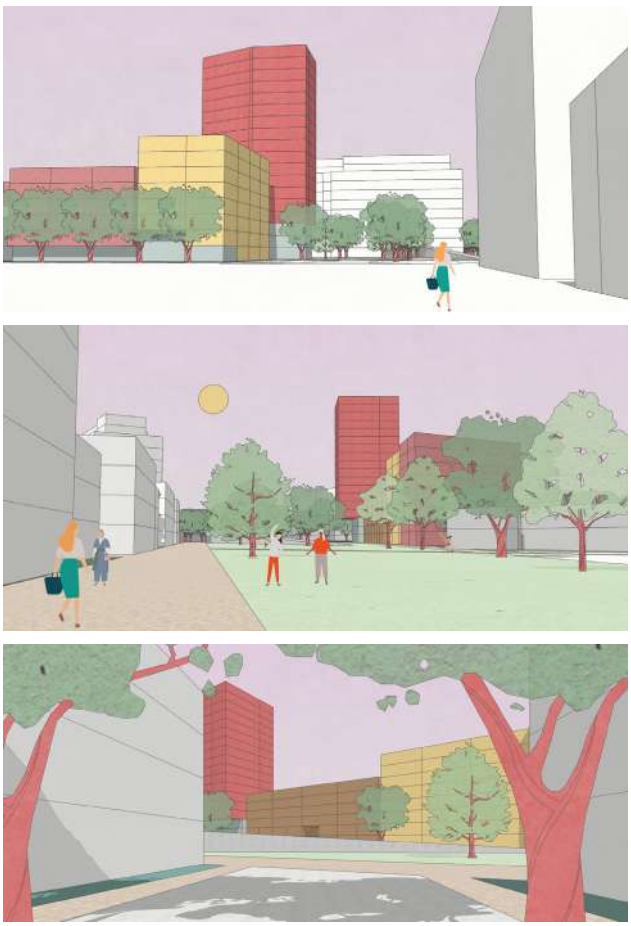
Algemene aandachtspunten

Aandachtspunten bouwveld

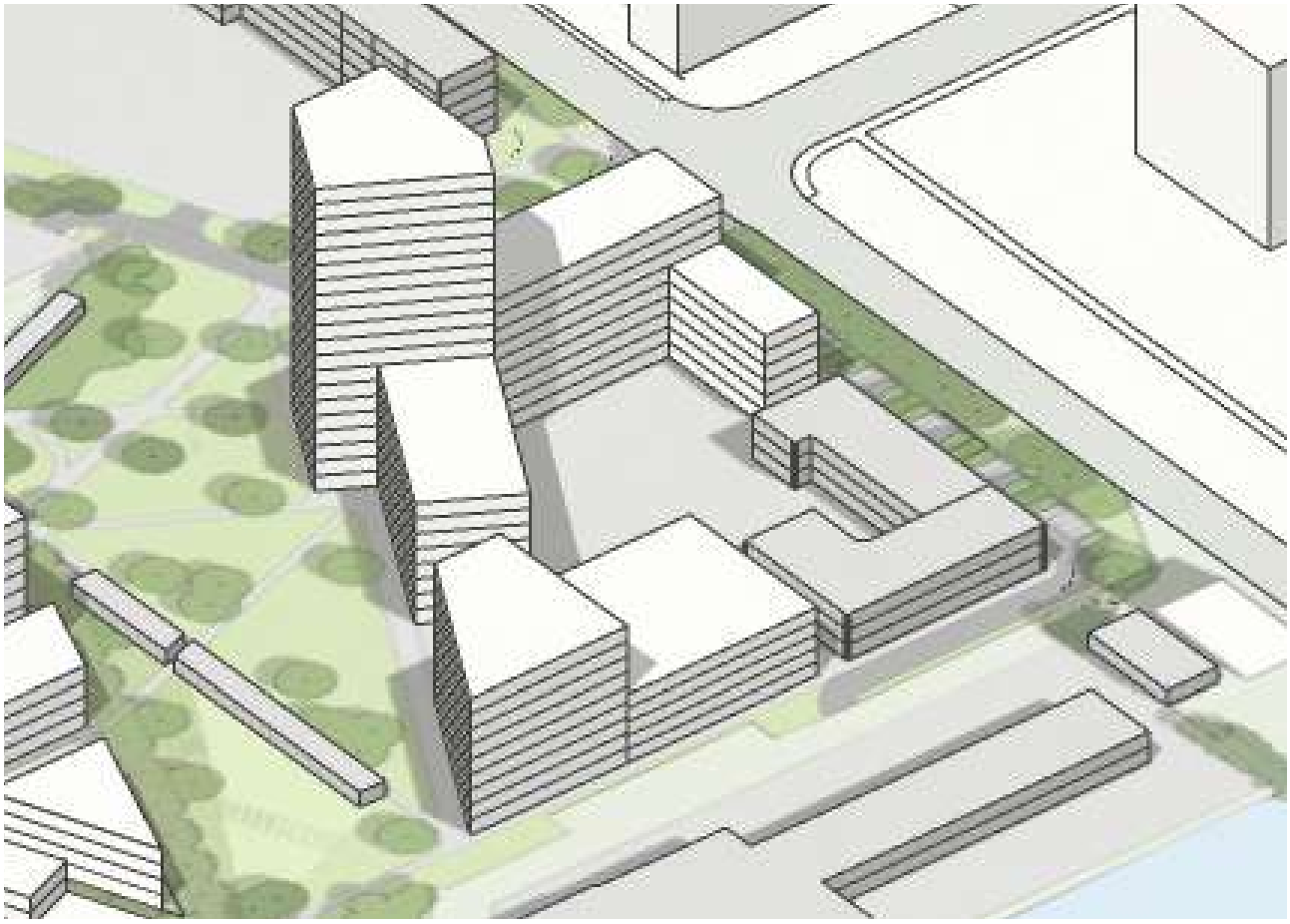
- Bouwveld E grenst aan de huidige singelstructuur. Het zo veel mogelijk behouden van het bestaande groen is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van het bouwveld.
- Een verbinding door het bouwveld is gewenst (compacte straat).
- Een architectonisch (hoogte)accent van maximaal 8 lagen is passend in noordoosthoek van het bouwveld (paarse ster).
- Het is passend om andere functies naast wonen te realiseren aan de kant van de President Kennedylaan gezien de grote hoeveelheid geluid.
- Het is wenselijk om het blok zo veel mogelijk gesloten te maken.
- Het is ook bij het behouden van de bestaande flats al mogelijk om bebouwing toe te voegen (zie roze arcering voorbeelduitwerking). Aandachtspunt is hierbij het toevoegen en realiseren van voldoende parkeerplaatsen.



Voorbeelduitwerking



Voorbeelduitwerking



Voorbeelduitwerking

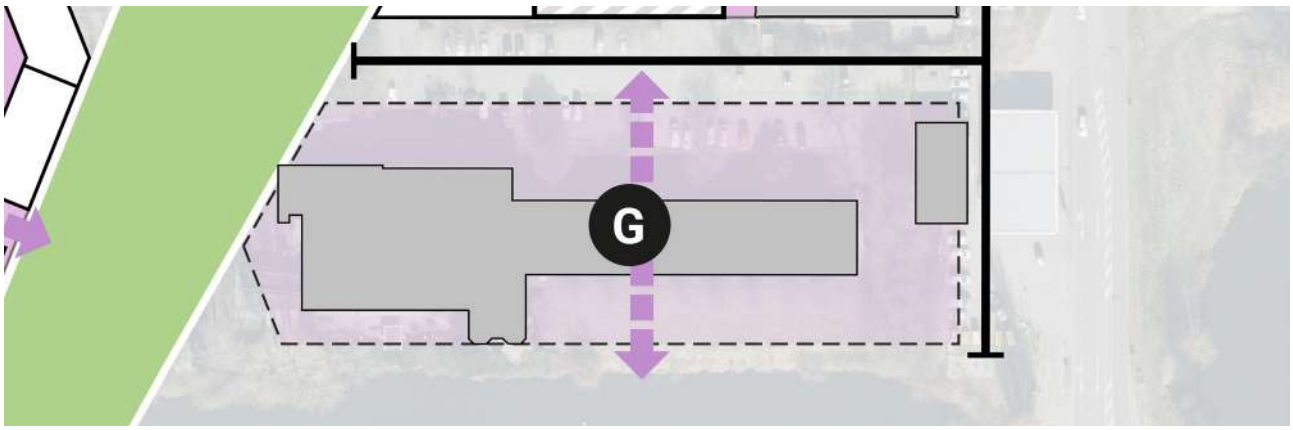
Bouwveld F

Basis informatie:
Bouwveld: F
Oppervlakte bouwveld: 9.617 m²
Woningaantal: 224 woningen
Overig programma: ca. 5.566 m² BVO

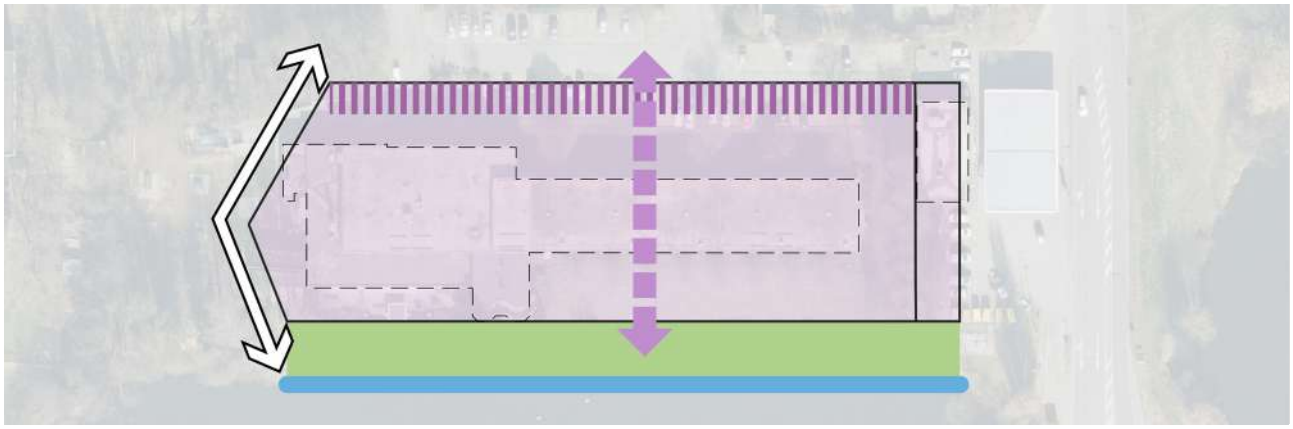
Algemene aandachtspunten

Aandachtspunten bouwveld

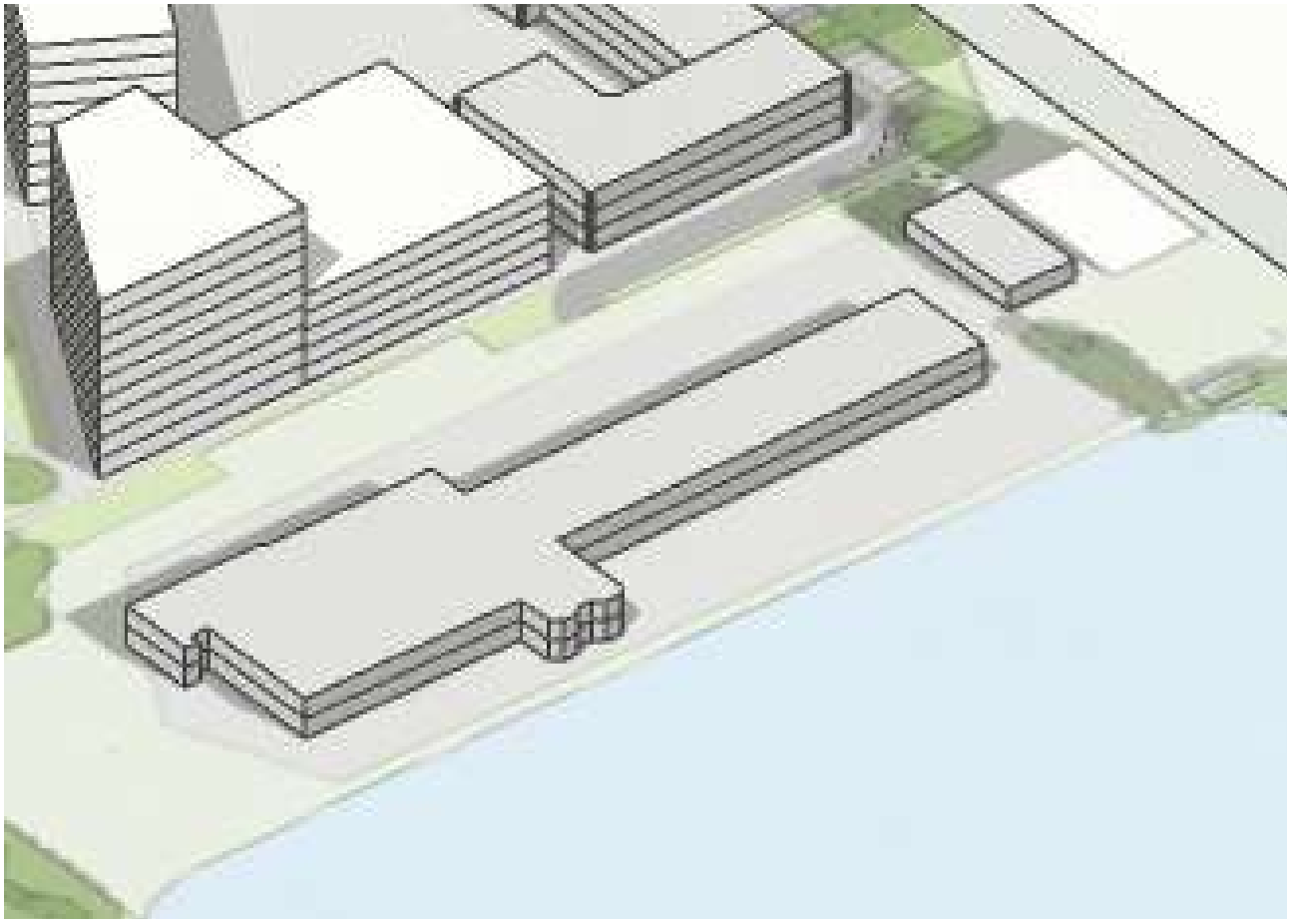
- In dit bouwveld is een groot hoogteaccent opgenomen. Het is een belangrijk aandachtspunt om bij de verdere uitwerking te onderzoeken hoe dit volume kan verspringen en worden geleed om hinder op het gebied van zon en wind te voorkomen. Hoe staat dit volume in het park?
- In de uitwerking dient te worden onderzocht hoe prettige routes door het blok kunnen worden gecreëerd.
- Het deel kantoor dat zal blijven staan vraagt om extra aandacht op het gebied van lichtinval, veiligheid en entrees. Deze dienen goed aan te sluiten op de woonblokken. Het is stedenbouwkundig denkbaar om twee extra bouwlagen aan het kantoorgebouw toe te voegen.
- Dit bouwveld kent een hoge dichtheid. Bij de uitwerking van dit bouwveld is het belangrijk om aandacht te houden voor de menselijk maat en schaal bij de opzet van de massa en de invulling van de plint.



Bouwveld met bestaande bebouwing



Voorbeelduitwerking



Bouwveld met bestaande bebouwing

Bouwveld G

Basis informatie:
Bouwveld: G
Oppervlakte bouwveld: 6.883 m²
Woningaantal: n.t.b.
Overig programma: n.t.b.

Dit bouwveld valt buiten het plangebied. Dit betekent dat dit ontwikkelplan net als het masterplan op hoofdlijnen aangeeft welke stedenbouwkundige ontwikkelingen denkbaar zijn. Er zijn diverse uitwerkingen en functies op dit bouwveld mogelijk. De grootste uitdaging bij de ontwikkeling van dit bouwveld ligt bij de hindercontouren van het LPG station en het geluid van de snelweg.

Algemene aandachtspunten

Aandachtspunten bouwveld

- Bouwveld G grenst aan de huidige plas. Het zo veel mogelijk behouden van het bestaande groen is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van het bouwveld.
- Bij de ontwikkeling is het wenselijk om de gevels aan het park in de rooilijn door te zetten (witte pijl voorbeelduitwerking)
- Een verbinding door het bouwveld naar de waterplas is gewenst (compacte straat).
- Aan de noordzijde is een gevel gewenst die aansluit op bouwveld F en een prettige straat creëert (paarse arcering voorbeelduitwerking)
- Het is passend om andere functies naast wonen te realiseren aan de kant van de President Kennedylaan gezien de grote hoeveelheid geluid en de hindercontour van het LPG-station.

Schetsontwerp inrichtingsplan

10. Openbare ruimte

In dit hoofdstuk is het schetsontwerp voor de inrichting van openbare gebied van het plangebied opgenomen. In het ontwerp vormt “Park Nieuw Velp” het hart van de buurt. Alle stadsstraten rond de buurten komen uit op dit park. Aan de westzijde van het park ligt de Park As, deze boulevard vormt de ruggengraat van het park en verbindt diverse wandel- en fietsroutes in het gebied en daarbuiten. De voormalige hellingbaan vanaf de entree van het ziekenhuis naar het zuiden wordt omgevormd tot een ligweide in het park zodat de cultuurhistorie van deze locatie tastbaar blijft. Park Nieuw Velp krijgt een directe verbinding met de waterplas en als overgang van de meest zuidelijke woonbuurt naar de plas wordt een broekbos aangelegd. Bestaande waardevolle bomen worden in het plan ingepast en in iedere fase van de bouwopgave wordt een deel van het park aangelegd waardoor het groene hart vanaf het begin van de planontwikkeling vorm krijgt en bijdraagt aan een prettige leefomgeving, het vergroten van de biodiversiteit en het verbeteren van de klimaatadaptatie.

President Kennedylaan

De President Kennedylaan vormt de oostelijke entree van de wijk. De straat krijgt een ventweg om de woningen en kantoren te ontsluiten. De bestaande groenstructuur rond de straat wordt versterkt door het aanplanten van nieuwe laanbomen. Belangrijke aandachtspunten voor de toekomst zijn de bestaande fietsroutes langs de straat (ten noorden van het kruispunt Lepelaarstraat) en de oversteekmogelijkheden voor voetgangers van de nieuwe wijk naar het winkelcentrum. Dit wordt uitgewerkt in de laatste fase (over ca. 10 jaar) in samenhang met de visie op het kruispunt met de Lepelaarstraat en een visie op (boven lokale) fietsroutes. De bestaande afslag naar de hoofdentree van het ziekenhuis (President Kennedylaan) wordt omgevormd tot een wijkontsluitingsweg met voldoende ruimte voor fiets en voetganger.

Broekstraat

De Broekstraat vormt de westelijke entree van de wijk. De bestaande straat wordt zo ingericht dat er ook voldoende ruimte is voor het fietsverkeer richting Arnhem (onderdoorgang onder A12). De bestaande bomen aan de oostzijde van de straat blijven behouden zodat de groene overgang van de nieuwe wijk naar de omgeving intact blijft.

Stadsstraten

De nieuwe straten in de wijk komen allen op Park Nieuw Velp uit en zijn aan weerszijden voorzien van een bomenrij. Als overgang van openbaar naar prive wordt er een gezamenlijke groenzone langs de gevels aangelegd waar het regenwater uit de buurt in opgevangen wordt. Hierbij prevaleren zichtbare/bovengrondse maatregelen boven technische ondergrondse oplossingen.

Park Nieuw Velp

Open weide

Het hart van het park heeft een open karakter met zicht op de accenten in de wijk zoals het voormalig ziekenhuisgebouw. Diagonale lijnen doorsnijden het park en verbinden de verschillende stadsstraten met elkaar. De hellingbaan van het ziekenhuis past perfect

in dit systeem van diagonale lijnen. Aan de zuidwestzijde van de muur wordt een ligweide aangelegd op een hellend vlak. Deze helling ligt tegenover het paviljoen (bouwveld C) aan de boulevard. Een mogelijke horecafunctie met terras sluit aan op het zomerse gebruik van de ligweide. Het park biedt ruimte voor divers gebruik met sport- en spelaanleidingen en het organiseren van kleinschalige evenementen in het open middendeel behoort daarbij ook tot de mogelijkheden.

Park As
De Park As is opgespannen tussen de bestaande oude eik aan de waterplas (zuidzijde van het park) en de groep met grote platanen aan de noordzijde van het park. Op deze plek voor de voormalige entree van het ziekenhuis wordt de wandel- en fietsroute van de boulevard richting het oosten aangesloten op de oversteekplaats bij de President Kennedylaan. Op deze wijze ontstaat er een logische route naar het winkelcentrum. Het park kan een belangrijke schakel gaan vormen in de doorgaande fiets- en wandelroutes op een grotere schaal. Aan de zuidzijde van de park As sluit de wandel- en fietsroute aan op de route door het broekbos richting het Geërfdenpark en de onderdoorgang onder de A12. De plek rond de oude eik ligt laag aan het water en wordt zowel gebruikt om langs de plas te verblijven als om regenwater op te vangen en richting de plas af te voeren. Dit deel van het park heeft een natuurlijke uitstraling passend bij de soortenrijkdom van de oevers rond de waterplas.

Entreepark oost
Op de kop van wijkontsluitingsweg vanaf de President Kennedylaan ontstaat een klein pleintje aan de voet van de toren in bouwveld F. Dit plein kan dienstdoen als entreeplein voor de wijk om mensen af te zetten of pakketjes bij de toren te bezorgen. De auto kan op deze wijze tot de rand van het park komen zonder overlast te bieden in het park.

De voormalige entree van het ziekenhuis is vanuit het park alleen voor hulpdiensten toegankelijk. Bij de breedte van de parkboulevard is hier rekening mee gehouden. Op het plein voor de entree is ruimte voor een kunstwerk in het park. Dit kunstwerk kan naast de bestaande platanen een accent vormen op het einde van de Park As. Voor de invulling van een eventueel kunstwerk, is de ambitie om eerst te onderzoeken of het bestaande kunstwerken een plek kunnen krijgen. Bijvoorbeeld het kunstwerk dat in de huidige situatie bij de carpool-plek staat of een kunstwerk dat nu ligt opgeslagen in het gemeentelijk depot.

Compacte straat
Op ieder bouwveld is een compacte straat opgenomen die een autovrije verbinding voor de voetganger moet worden. Deze verbinding zorgt ervoor dat de bouwblokken in het plan kleiner worden en er menselijke maat en schaal ontstaat die past bij Velp. Het is voor de voetganger ook gemakkelijker om door het gebied heen te lopen. De inrichting van deze compacte straten zal verder worden uitgewerkt in het beeldkwaliteitplan.

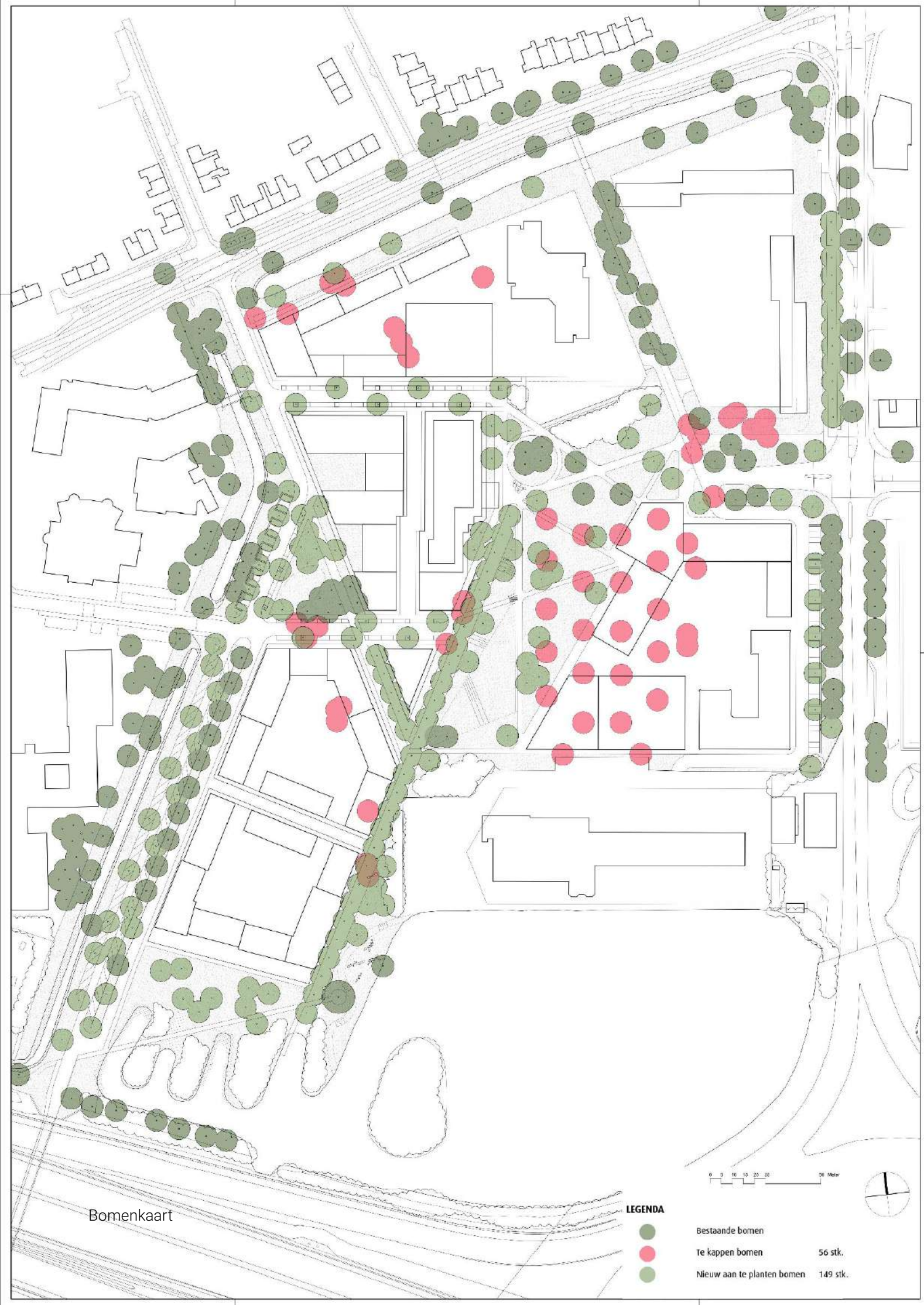
Broekbos

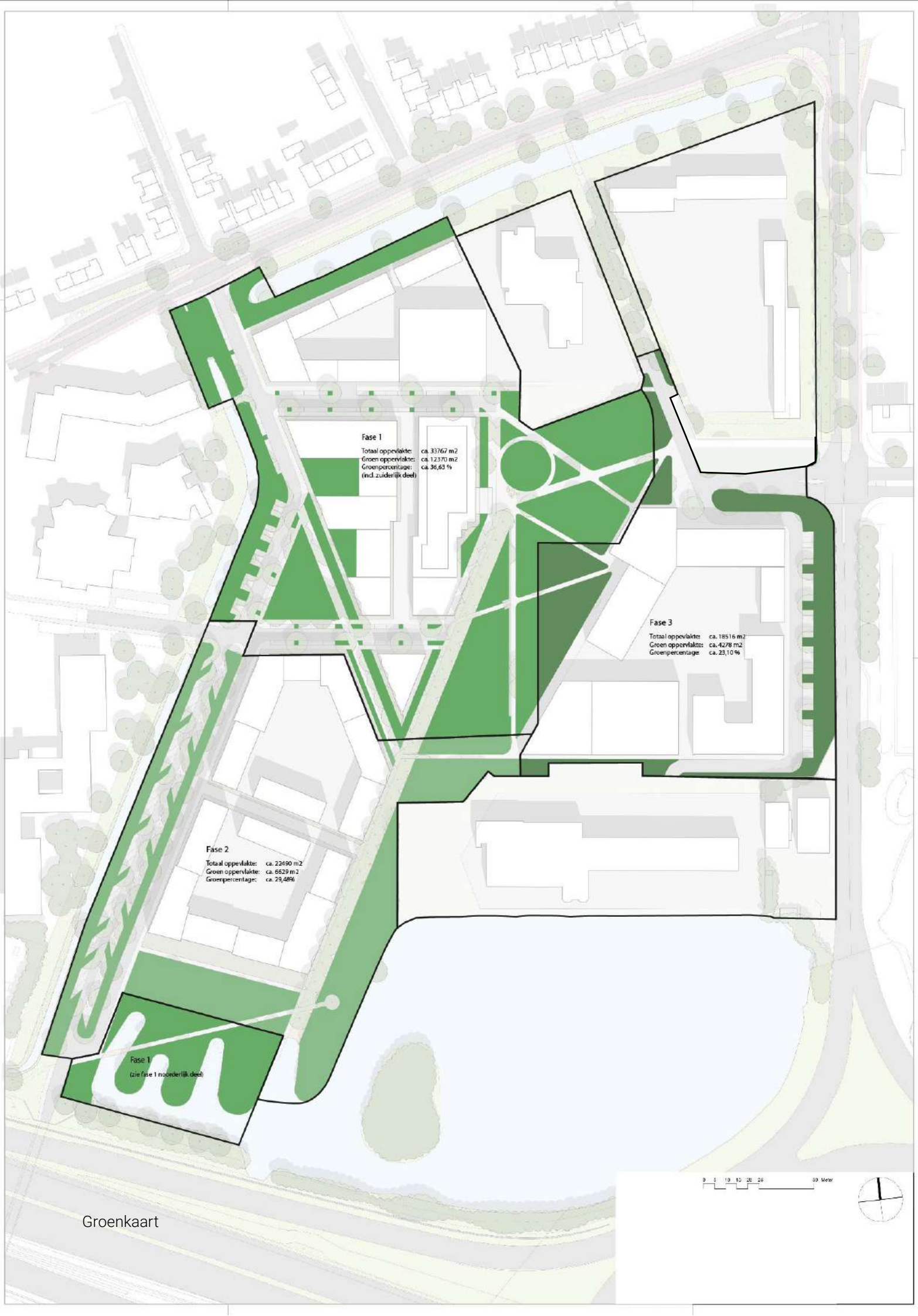
Aan de zuidwestzijde loopt de waterplas uit in een smalle watergang. De oever van deze watergang wordt aangepast. Enerzijds wordt het wateroppervlak

vergroot, anderzijds worden er aardenwallen in het water aangelegd met bosvegetatie en oeverbeplanting. De grootte van de wateroppervlakte blijft in verhouding gelijk, maar er kan zo nodig ook extra waterberging gerealiseerd worden. Door deze ingreep ontstaat er een rijke overgang van beplantingen aan de waterkant waarbij ook een plas-dras zone wordt geïntroduceerd. Door het bos wordt een struinpad aangelegd dat het Geërfdenpark verbindt met Park Nieuw Velp. Dit pad heeft een knuppelpad door de plas-dras zone en één brug over het open water.

Natuur in de wijk

Met de inrichting van de openbare ruimte wordt ingezet op het versterken van de natuur in de wijk. Binnen het project wordt het huidige bomenbestand zo veel als mogelijk benut en versterkt door de aanplant van nieuwe bomen met gebiedseigen soorten. Door het aaneengesloten bomenbestand in wijk ontstaat er een interessante ecologische verbinding met de waterplas. Naast het bomenbestand wordt er in de wijk ook ingezet op de aanplant van heestergroepen en meer natuurlijke vegetatie in de grasvelden. Naast gemaaide grasvelden voor intensief gebruik centraal in het park zijn er in het park ook bloemenweiden en velden met ruig gras te vinden die aansluiten op de oevervegetatie van de waterplas. De waterberging in het park vindt plaats in laag gelegen velden (wadi's) die aansluiten op de waterplas en ook voorzien zijn van een natuurlijke vegetatie die aansluit op de bloemenweiden. De wadi's staan in verbinding met de groenzones langs de gevels in de woonstraten en vormen een heel eigen watersysteem waarbij zoveel mogelijk water in de wijk wordt vastgehouden.


Bomenkaart
LEGENDA
Bestaande bomen
Te kappen bomen 56 stk.
Nieuw aan te planten bomen 149 stk.
0 5 10 15 20 25 50 Meter


Fase 1
Totaal oppervlakte: ca. 33767 m2
Groen oppervlakte: ca. 12370 m2
Groenpercentage: ca. 36,65 %
(incl. zuiderlijk deel)
Fase 3
Totaal oppervlakte: ca. 18516 m2
Groen oppervlakte: ca. 4278 m2
Groenpercentage: ca. 23,10 %
Fase 2
Totaal oppervlakte: ca. 22490 m2
Groen oppervlakte: ca. 6629 m2
Groenpercentage: ca. 29,48%
Fase 1
(zie fase 1 noorderlijk deel)
0 5 10 15 20 25 50 Meter

Groenkaart

11. Klimaatbestendig en biodiversiteit

Waterbergend vermogen

Om water goed in het plangebied te bergen zijn in de kadernota (Velp tussen Broek en Water) de volgende ambitie vastgelegd:

- Minimaal 20% van de openbare ruimte moet een waterbergende functie vervullen (dat kan in open water, maar ook in de vorm van een laagte/wadi die bij flinke buien vult en vervolgens weer droog staat).
- De hemelwaterverordening van de gemeente Rheden is van kracht, met het principe van eerst hemelwater vasthouden, dan bergen en dan afvoeren. Hierbij dient een bui van minimaal 60 mm (in één uur) per m² afvoerend (verhard) oppervlak te kunnen worden verwerkt. Grotere buien mogen niet tot schade leiden.

Het opvangen van de extreme regenbuien is cruciaal voor dit gebied. Dit gebied is namelijk het laagste punt van Velp. Er is een goede waterstructuur aan de randen en in het plan nodig om geen problemen in IJssel District te krijgen. De singels aan de randen van het plan zorgen voor die veiligheid en extra waterbergend vermogen voor Velp-Zuid. Het systeem van greppels, infiltratiebermen (of wadi's), en oppervlaktewater zorgen ervoor dat 20% van de openbare ruimte ook een waterbergende functie heeft. Daarvoor doen ook de groenstroken dienst langs de gevels in de woonstraten. Daarnaast dragen de binnentuinen en groene infiltratiedaken op de private bouwblokken bij aan het waterbergend vermogen van IJssel District.

Voorkomen van hittestress

Om hittestress te voorkomen zijn in de kadernota de volgende ambitie vastgelegd:

- Er is ten minste 50% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand (21 juni) voor verblijfsplekken en de gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst.
- Ten minste 40% van de nieuw aan te leggen oppervlaktes in het plangebied (inclusief gebouwen) wordt warmtewerend of verkoelend.
- Koeling van nieuw te realiseren bebouwing wordt op zodanige wijze aangelegd dat deze niet leidt tot opwarming van de (verblijfs) ruimte in de directe omgeving.

In het IJssel District zijn een aantal maatregelen toegevoegd om hittestress te voorkomen. Zo heeft meer van 50% van de openbare ruimte (exclusief water) schaduwrijke plekken. De bestaande en nieuwe bomen dragen daar net als de schaduw van de gebouwen aan bij. Binnen de bouwvelden streven we naar maximalisatie van natuurlijke groeicondities (volle grond) voor bomen. Dit zorgt voor lagere temperaturen in de zomer en plekken om te schuilen tegen de felle zon. De grote hoeveelheid groen draagt bij aan het minder opwarmen van de bodem en waar wel verharding wordt toegepast heeft het zo mogelijk een open structuur om het verhard oppervlak niet te veel te laten toenemen. Ook de plek aan de waterkant aan de zuidzijde van het park zal veel verkoeling gaan bieden in het gebied.

Natuurinclusieve maatregelen

Park Nieuw Velp is een gevarieerd park met ruimte voor natuurontwikkeling en natuurbeheer binnen de bebouwde kom. Wonen in de stad gaat hier samen met wonen in de natuur. Dat zie je terug in de inrichting van de openbare ruimte en het park. Het groen is minder aangeharkt: grasvelden worden bloemenweiden en er is een grote variatie in boomsoorten waarbij de bomen in het parkdeel ook rijk bloeien en vruchten dragen. Dit doen we om zowel de rijkdom in flora als in fauna te stimuleren. Om de (beschermde) soorten vast te houden in het gebied is het belangrijk om voorzieningen aan te bieden op verschillende schaalniveau's. Het behoud van donkerte met de focus op natuurwaarde is van belang bij het uitwerken van een verlichtingsplan. Op structuurniveau is dat het toepassen van eco-verlichting en de aanleg van een robuust en rustig parkhart. Op blokniveau zijn dat groene hagen, inheems en/of vrucht dragend groen, groene entreeparkjes en de binnentuinen. Op gebouwniveau zijn dat nestkasten (inbouwkasten), gevelbegroeiing en groene daken. Voor bebouwing met meer dan drie lagen kan maatwerk voor de vleermuis en gierzwaluw worden toegepast in de vorm van het clusteren van nestkasten. Zo kan een gierzwaluw kolonie worden gehuisvest en kraamverblijven voor vleermuizen worden gecreëerd. Met name de woontoren en de struwelen rondom water geven veel kansen voor hoge natuurwaardes.

12. Duurzaamheid en energie

De afgelopen jaren zijn de thema's duurzaamheid en energie steeds belangrijker geworden bij het ontwikkelen van woningen. Ook de bouwsector moet bijdragen aan het terugbrengen van onze CO2 uitstoot om het klimaat te sparen. In de ontwikkeling van het IJssel District hebben deze thema's een verdere uitwerking gekregen ten opzichte van het masterplan. Belangrijk daarbij is dat het niet alleen om de fysieke inrichting van het gebied (gebouwen en openbare ruimte) gaat. Ook de toekomstbestendigheid van de oplossingen in relatie tot fasering en innovatie is daarbij een aandachtspunt.

"In het ontwikkelplan zijn meer gebiedselementen opgenomen die een plek krijgen in de nieuwe buurt."

Hergebruik

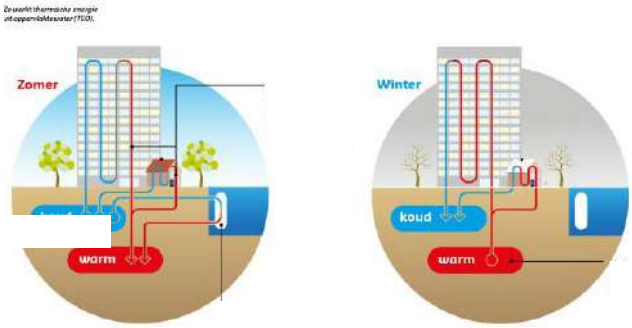
Het hergebruiken van gebouwen en elementen in het gebied was een belangrijk thema in het masterplan. In het ontwikkelplan zijn meer gebiedselementen opgenomen die een plek krijgen in de nieuwe buurt. Naast het ziekenhuisgebouw blijft ook een gedeelte van het kantoorgebouw op bouwveld F staan. Deze ontwikkeling speelt in op de hindercontouren van het LPG station, maar zorgt ook voor extra reuring in het gebied. In het park blijft een groot gedeelte van de hellingbaan van het huidige ziekenhuis staan. De hellingbaan is van cultuurhistorische waarde en geeft identiteit aan het park. De exacte landschappelijk inpassing en uitwerking van de hellingbanen zal in het inrichtingsplan volgen. Het is mogelijk om de ruimtes onder de hellingbaan een publieke functie te geven. Zo krijgt een oud element nieuw leven en gaan we duurzaam om met grondstoffen.

Per bouwveld ligt er een opgave om te onderzoeken hoe bij sloop kan worden gezocht naar nieuwe functies voor de grondstoffen die overblijven. Ook in de openbare ruimte kunnen materialen binnen of buiten het gebied worden hergebruikt. Deze opgave zal in het beeldkwaliteitplan en inrichtingsplan een verdere uitwerking krijgen.

Kantoorgebouw bouwveld F

Hellingbanen ziekenhuis

Bouwen in CLT



Aquathermie

Duurzame en biobased bouwmaterialen

Bij ontwerpen van nieuwe gebouwen wordt extra aandacht gevraagd voor het gebruik van duurzame en biobased materialen. Hiermee wordt de uitstoot van stikstof beperkt of zelfs negatief doordat deze materialen stikstof opslaan en vasthouden. Van de constructie, de isolatie tot aan de gevel. Denk daarbij aan natuurlijke materialen, CLT en het gebruik van damp-open bouwsystemen. Ten opzichte van het masterplan zal het ook beeldkwaliteitplan qua gevelmaterialen meer sturen op het gebruik van duurzame materialen.

Duurzaam bouwproces

Naast de materialen is het ook gewenst om het bouwproces duurzaam vorm te geven. Dit gaat om het duurzaam vervoeren van bouwmaterialen, industrieel bouwen, het gebruik van duurzame (elektrische) machines en het schoon houden van bouwplaatsen. Ook dit draagt bij aan een duurzame ontwikkeling met minder impact op de leefomgeving.

Duurzaamheidscertificaat

Bij de toetsing van bouwplannen zal worden gekeken naar het behalen van een duurzaamheidscertificaat. Een certificaat waarborgt het realiseren van duurzame gebouwen met een minimale milieu-impact. Daarbij wordt getoetst op thema's zoals energie, gezondheid, ecologie, materialen, vervuiling, afval en water. Het behalen van een certificaat kan op verschillende manieren meetbaar worden gemaakt, bijvoorbeeld met de BREEAM-NL, GPR stedenbouw of een vergelijkbare methodiek. In het IJssel District wordt gestreefd naar BREEAM "Very good" of vergelijkbaar.

Duurzaam met energie

De eerste stap om duurzaam om te gaan met energie is energie besparen. Met de inzet op maximale isolatie is er minder energie nodig voor verwarming en/of verkoeling. In het IJssel District liggen diverse kansen voor het creëren van een duurzaam energiesysteem. De kansen liggen bij het hergebruiken van de WKO-installatie van het ziekenhuis, het gebruiken van restwarmte uit de afvalverwerkingslocatie in Duiven of het toepassen van aquathermie in de plas aan het Velperbroekcircuit. Ook bieden de daken en gevels ruimte om optimaal gebruik te maken voor zonne-energie. Bij de uitwerking (en in de infrastructuur) van het IJssel District zal niet worden gestuurd op een gebiedsbrede energieoplossing. De lange looptijd van de ontwikkeling en de snelle innovatie op het gebied van energietechnieken maken het verstandig om per bouwveld te kijken naar een passende oplossing. Hierdoor kan gebruikt worden gemaakt van de nieuwste technieken om aan de energiebehoefte te voldoen. Het is wel mogelijk om energiesystemen tussen verschillende bouwvelden te combineren.

0 5 10 15 20 25 50 Meter
Project
IJsseldistrict, Velp
Onderdeel
Stedenbouwkundig plan
Fase
VO
Opdrachtgever
Gemeente Rheden
Schaal
1:500
Formaat
A0
Tekeningnr
2022 - ON07, fase 1
Datum
27.02.2023
Gewijzigd
Gedaan
TvdA
BURO POELMANS REESINK LANDSCHAPSARCHITECTUUR

Fase 1

13. Fasering

De ontwikkeling van het IJssel District zet in op een transitie voor de lange termijn. Het plangebied (fase 1 t/m 3) zal binnen 10 jaar moeten worden gerealiseerd. De verdere ontwikkeling van het onderzoeksgebied zal naar waarschijnlijkheid langer duren. Om die reden is het belangrijk dat in alle tussenfases ruimtelijke situaties worden gecreëerd die functioneren en van kwaliteit zijn. In het ontwikkelplan is extra aandacht uitgegaan naar de fasering. Daarin zijn drie hoofdfases te onderscheiden.

Fase 1

In de eerste fase wordt de omgeving van huidige ziekenhuis ontwikkeld. Binnen de bouwvelden is ruimte voor 403 woningen. Het park met daaraan het paviljoen (bouwveld C) wordt ontwikkeld en zorgt direct voor een nieuwe sfeer in het gebied. Het Broekbos ten zuiden van bouwveld D wordt ook opgepakt om hier al vroegtijdig te starten met de natuurontwikkeling. Een gedeelte van het huidige parkeerterrein wordt al vergroend om stapsgewijs afscheid te nemen van deze voorziening. Hierbij gaat extra aandacht naar de entree van het ziekenhuis.

Fase 2

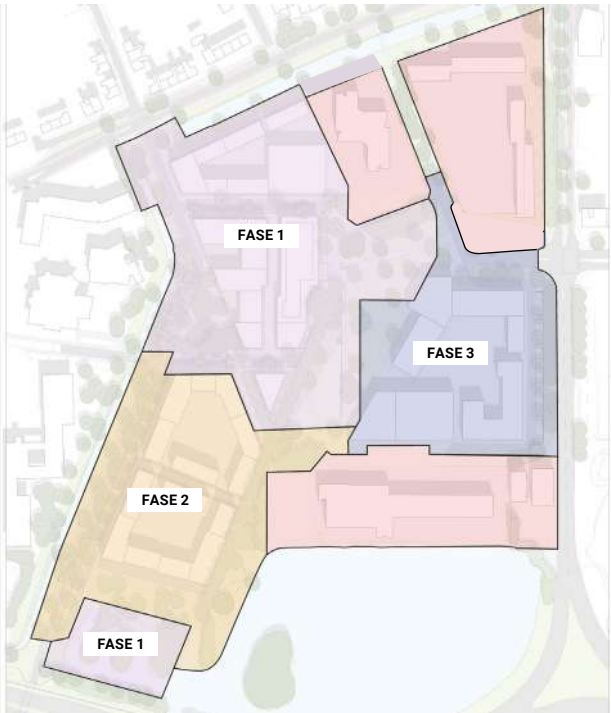
In de tweede fase wordt een start gemaakt aan de ontwikkeling van Bouwveld D. De Parkas wordt afgemaakt en de oevers aan de plas worden ingericht als verblijfsruimte. Hier is ruimte voor 159 woningen.

Fase 3

Bouwveld F met de nieuwe toren en de parkeerhub wordt gerealiseerd. Hier is ruimte voor 224 woningen. Een gedeelte van het kantoorgebouw zal blijven staan in verband met de contouren van het LPG station en de nodige veiligheidszone. Met de realisatie van de parkeerhub kan het laatste stuk van het parkeerterrein worden omgezet naar parkruimte. De toegang van het bouwveld gaat via de ventweg van de President Kennedylaan lopen en de entree van de kruising wordt op termijn aangepast, waarbij nog gekeken wordt of en in hoeverre grond buiten het plangebied hiervoor nodig is in deze fase.

Overige bouwvelden

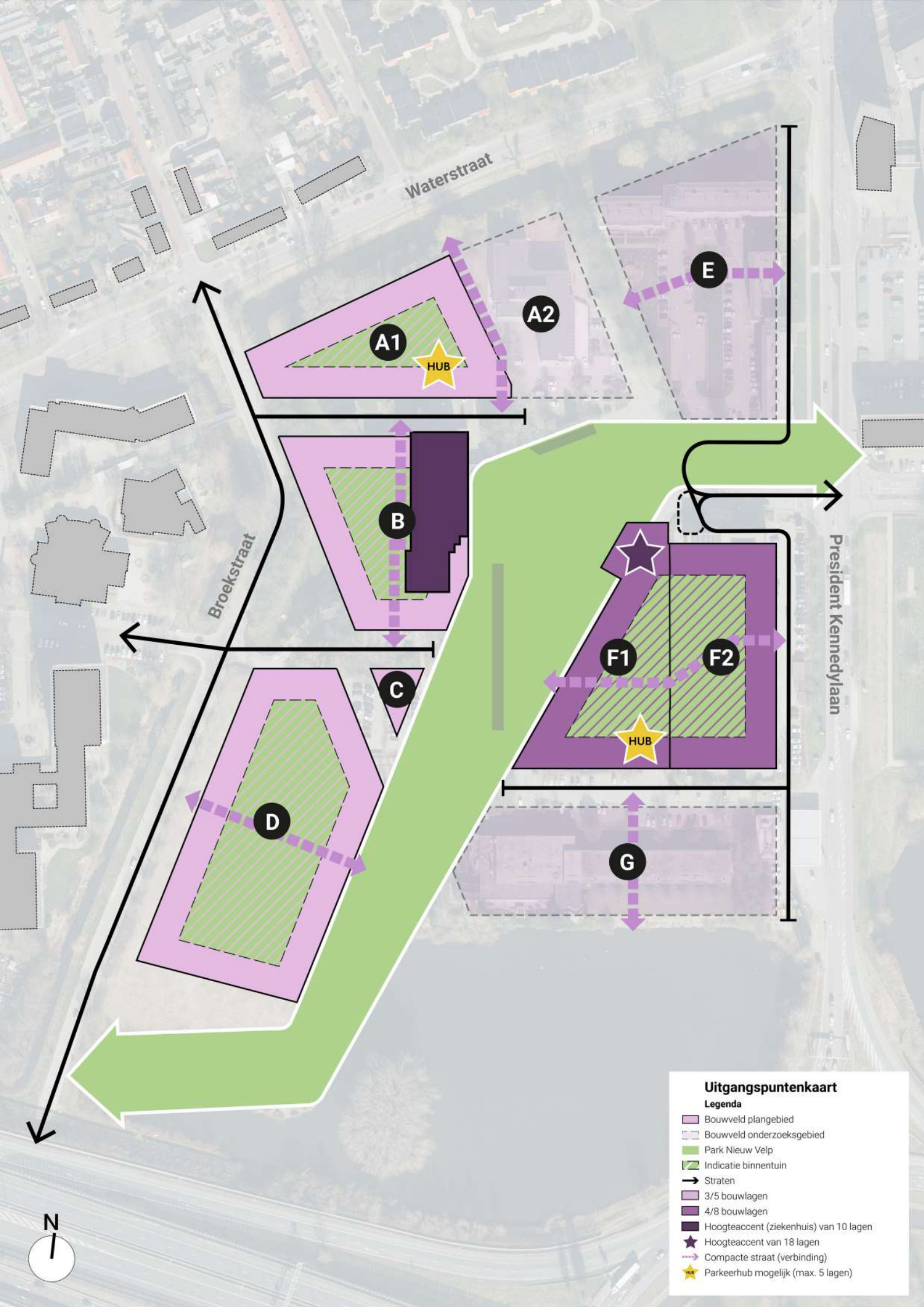
De snelheid van de ontwikkeling van overige bouwvelden is niet bekend. Het masterplan en het ontwikkelplan bieden wel de mogelijkheid om hier tot een ontwikkeling te komen. Bij de snelheid van transformatie zal afhangen van de waarde en afschijving van bestaand vastgoed en mogelijke hindercontouren op het bouwveld.



Overzichtskaart fasering

Fase 2
0 5 10 15 20 25 50 Meter
Project:
IJsseldistrict, Velp
Onderdeel:
Stedenbouwkundig plan
Fase
VO
Opdrachtgever
Gemeente Rheden
Tekeningnr.
2022 - ON07, fase 1
Schaal
1:500
Formaat
A0
Datum
27.02.2023
Gewijzigd
Goedgekeurd
TvdA
BURO POELMANS REESINK LANDSCHAPSARCHITECTUUR

0 5 10 15 20 25 50 Meter
Fase 3
Projekt
IJsseldistrict, Velp
Onderdeel
Stedenbouwkundig plan
Fase
VO
Opdrachtgever
Gemeente Rheden
Schaal
1:500
Formaat
A0
Tekeningen
2022 - ON07
Datum
15.03.2023
Gewijzigd
Tekenaar
TvdA
BURO POELMANS REESINK LANDSCHAPSARCHITECTUUR


Waterstraat
Broekstraat
President Kennedylaan
A1
A2
B
C
D
E
F1
F2
G
HUB
HUB
N
Uitgangspuntenkaart
Legenda
Bouwveld plangebied
Bouwveld onderzoeksgebied
Park Nieuw Velp
Indicatie binnentuin
Straten
3/5 bouwlagen
4/8 bouwlagen
Hoogteaccent (ziekenhuis) van 10 lagen
Hoogteaccent van 18 lagen
Compacte straat (verbinding)
Parkeerhub mogelijk (max. 5 lagen)

14. Uitgangspunten ontwikkelplan

In de voorgaande hoofdstukken is voor alle thema's uit het masterplan een verder uitwerking getoond. Nieuwe inzichten hebben waar nodig geleid tot verbeteringen en aanscherpingen, deels voor het gehele onderzoeksgebied, deels alleen voor het plangebied. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van deze uitwerking en toont wat dit betekend voor de algemene uitgangspunten die in het masterplan zijn gesteld. Deze aangescherpte algemene uitgangspunten zullen het vertrekpunt zijn voor volgende uitwerkingen die voor de ontwikkeling nodig zijn. Hieronder volgt een overzicht:

Algemene uitgangspunten ontwikkelplan

1. De woonvisie 'Samen Wonen in Rheden, 2020-2026' en 'Nota Parkeernomen Rheden 2015' zijn leidend voor het plan.
2. Er zijn maximaal 180 parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte van het plangebied mogelijk.
3. Het gebied kent een ontsluiting voor de auto aan de oost en aan de westzijde van het plan, die onderling geen verbinding hebben in het plangebied. Het uitgangspunt van maximaal 400 woningen aan de westzijde kan worden losgelaten.
4. Parkeerplaatsen privé worden binnen de bouwvelden opgelost.
5. Op een aantal plekken in het plangebied is een (gedeelde) parkeerhub mogelijk (zie kaart).
6. Ieder bouwveld heeft een compacte straat (verbinding) die bijdraagt aan de menselijk maat en schaal.
7. De bouwmassa die gerealiseerd kan worden op de bouwvelden wordt bepaald door het maximale aantal bouwlagen zoals aangegeven bij punt 10.
8. 75% van het woningaanbod in het plangebied is betaalbaar conform de Woningbouwimpuls.
9. De bouwhoogtes uit de kadernota 'Velp tussen Broek en Water, 2020' zijn leidend voor de bouwvelden A2, E en G. Voor de uitwerking van de bouwhoogtes in het plangebied, zie punt 10.
10. In de zone 3/5 bouwlagen mag maximaal 65% van de bebouwing de hoogste bouwlaag hebben. In de zone 4/8 bouwlagen mag maximaal 35% van de bebouwing de hoogste bouwlaag hebben. Het hoogteaccent op bouwveld F mag maximaal 18 lagen hebben.
11. Het programma bestaat uit een mix van woningtypen, waarbij betaalbaarheid voorop staat. Zo komt er aanbod voor starters, gezinnen en senioren in alle prijsklassen.
12. In het gebied moeten minimaal 50 sociale huurwoningen worden toegevoegd in fase 1 of 2 door een toegelaten instelling.
13. De ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit (zoals binnentuinen en gevellengte) zullen worden verankerd in het beeldkwaliteitplan in plaats van vast te houden aan de uitgangspunten 13 en 14 van het masterplan.
14. De marktpartijen zijn bereid bij te dragen in de realisatie van de openbare ruimte en de te maken plankosten. De in het masterplan benoemde exploitatiebijdrage van € 40,= per m2 BVO (prijspeil 2021), wordt voorafgaand aan de ontwikkeling van de bouwvlekken geactualiseerd. Uitgangspunt is dat de kosten voor aanleg openbaar gebied verdeeld worden over de verschillende bouwvelden.
15. De start bouw van de eerste woningen zal binnen 3 jaar na het toekennen van het de Woningbouwimpuls plaatsvinden. De start bouw van de laatste woningen zullen 10 jaar na het toekennen van het de Woningbouwimpuls plaatsvinden.

Bijlage

Over SVP

Alles en iedereen met elkaar verbinden

Een brede en open blik kenmerkt ons bij SVP. In alles wat we doen. Of we nu met een groot- of kleinschalig ontwerptraject bezig zijn. Iets wat we al vaker in handen hebben gehad of een volstrekt nieuwe vraag. We integreren al onze nieuw verworven inzichten, drie decennia ervaring, persoonlijke kracht en kennis in alles wat we doen. Het is een no-brainer dat er binnen ons bureau kruisbestuiving plaatsvindt tussen stedenbouw en architectuur. Het maakt onze plannen beter, completer, waardevoller. En het leidt tot wederzijds respect, want alleen dan haal je het beste uit elkaar.

SVP

Het Zand 17,
3811 GB Amersfoort
T: +31 33 470 1188
E: info@svp-svp.nl