Oude IJsbaan e.o.

Notitie motie, concept 2020-12-16



1. Motie
2. Onderzoeksvraag bouwhoogte
3. Onderzoeksvraag parkeerplaatsen
4. Onderzoeksvraag Geldersedijk

Inleiding

De gemeenteraad van Hattem heeft het stedenbouwkundig plan voor de Oude Ijsbaan e.o. vastgesteld. Tevens heeft zij een motie aangenomen.

In deze notitie zijn de onderzoeksvragen uit de motie onderzocht en voorzien van een advies vanuit de projectgroep.

Motie

markvanderheide
urban design

Motie(1)

De raad van de gemeente Hattem, in vergadering bijeen d.d. 23 november 2020,
Constaterende dat:
1. het Stedenbouwkundig Plan de kaders geeft voor het ontwerp van het bestemmingsplan;
2. de raad de bevoegdheid heeft om bijstellingen in het kader van het Stedenbouwkundig Plan aan te brengen en de locatiekeuze bij het gebruik van deze bevoegdheid als een gegeven kader beschouwt;
3. het college in het plan gekozen heeft voor één gebouw met drie bouwlagen en twee gebouwen met vier bouwlagen in lijn met de molenbiotoop Deze keuze zou leiden tot een maximale bouwhoogte van circa 13 meter;
4. het plan wil de bestaande parkeerplekken bij de jachthaven benutten door het realiseren van een voetoversteek over de Geldersedijk.

Motie(2)

Overwegende dat:
1. de bouwhoogte van het Uilennest (circa 10 meter) als uitgangspunt zou moeten dienen voor de bouwhoogte van de nieuwe gebouwen als een maatschappelijk geaccepteerd element in de bestaande laagbouwomgeving;
2. gezien de woningbehoefte in Hattem maximalisering van de te realiseren appartementen in het plangebied gewenst is;
3. de effectiviteit en de kosten (geschat circa 80.000 euro) van de oversteek om de parkeergelegenheid op de jachthaven te kunnen bereiken niet in overeenstemming is met het verwacht gebruik. Er is om die reden twijfel over nut en noodzaak van deze oplossing;
4. het wenselijk is om de uitbreiding van de parkeergelegenheid binnen het plangebied zoveel mogelijk ten goede te laten komen aan de parkeergelegenheid van de Hollewand;
5. participatie met de omwonenden van uitermate belang is om tot een bestemmingsplan te komen dat leidt tot een zo'n breed mogelijk gedragen oplossing.

1. Onderzoeksvraag bouwhoogte

Verzoekt het college:
Te onderzoeken of de bouwhoogte van de twee appartementengebouwen Hollewand Noord en Midden zoveel als mogelijk in overeenstemming kan worden gebracht met de bouwhoogte van de appartementsgebouwen aan het Uilennest (gerekend vanaf straatpeil). In het onderzoek dienen twee aspecten in beeld te worden gebracht:

A. De bouwkundige mogelijk- en onmogelijkheden van het verder verdiepen van de gebouwen dan wel het vergroten van het bouwblok ten einde met drie bouwlagen toe te kunnen;

B. De financiële effecten van het plan (consequenties GREX, VON prijzen, mogelijke subsidies) rekening houdend met het gewenste aantal woningen; De uitkomsten van dit onderzoek te delen met de raad en integraal onderdeel te laten uitmaken van het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan medio 2021;

2. Onderzoeksvraag parkeerplaatsen

Onderzoek te doen naar de mogelijkheid om voldoende extra parkeerplaatsen in het plangebied te realiseren, teneinde een uitstekende ruimtelijke kwaliteit uit het stedenbouwkundig plan te bereiken met daarin begrepen:
a. Waterberging
b. Klimaatadaptatie
c. Groen
d. Biodiversiteit

Dit onderzoek dient als input voor het op te stellen inrichtingsplan van de openbare ruimte. Het inrichtingsplan wordt samen met de bewoners en de organisaties uit de omgeving ontwikkeld, waarbij zij vanaf de start worden betrokken en kunnen adviseren over de wijze waarop het gebied ingericht kan worden.

3. Onderzoeksvraag Geldersedijk

De raad verwacht dat uit het onderzoek genoemd onder punt 2 zal blijken dat er voldoende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd in het plangebied en dat de oversteek over de Geldersedijk daarmee kan komen te vervallen.

Doch indien, door bijvoorbeeld inspraak, het realiseren van de extra parkeerplaatsen in het plangebied onvoldoende blijkt, wordt er een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd voor de Geldersedijk (wegvak van rotonde Burgemeester Bijleveldsingel tot het Voermanplein).

Uitgangspunt daarbij is het handhaven van de 50 km/h weg met een verkeersveilige oversteek naar het parkeerterrein van de haven voor het gebruik van de huidige parkeerplaatsen. De uitkomsten hiervan worden financieel vertaald in de GREX (oversteek) en het MIP (wegvak).

1 Onderzoeksvraag bouwhoogte

markvanderheide
urban design

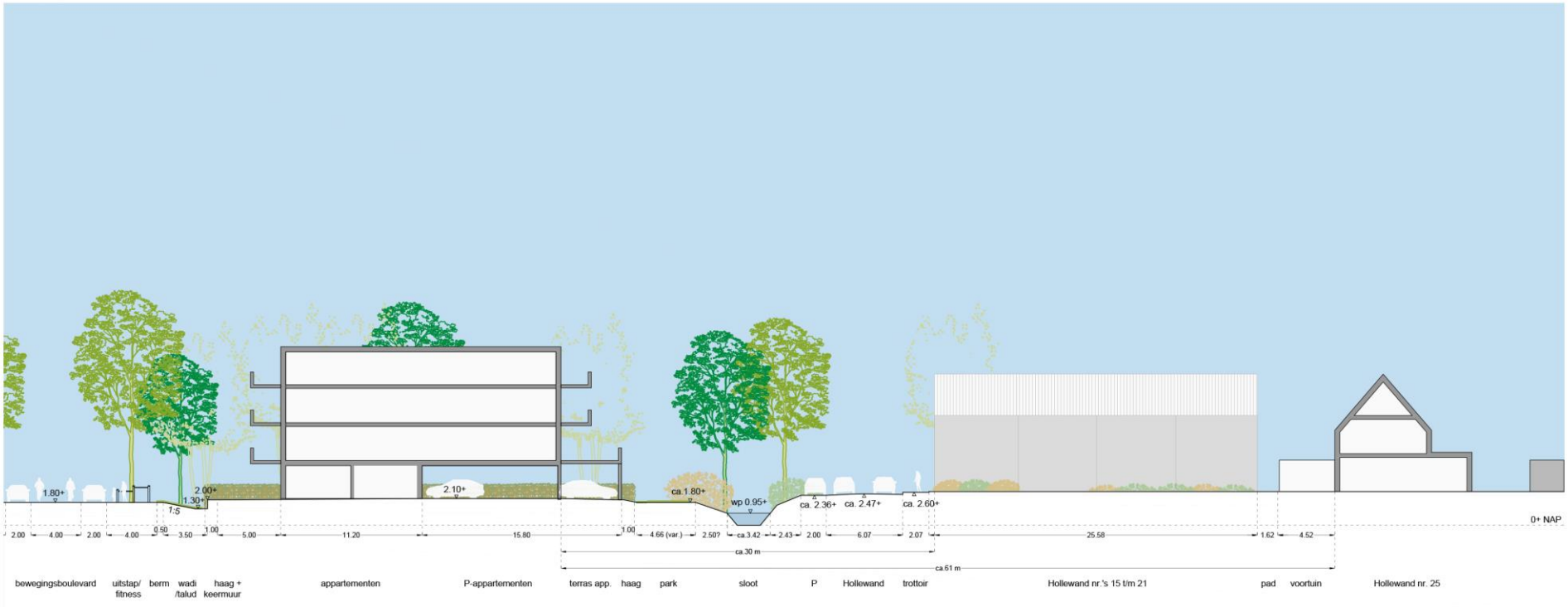
Scenario’s bouwhoogte

1) 4 lagen, huidig voorstel
2) 3 lagen, zelfde footprint
3) 3 lagen, evenredig breder
4) 3 lagen, beperkt breder
5) 4 lagen, half verdiept
6) 4 lagen, verdiepte kelder+3 lagen

1 4 lagen, huidig voorstel



Plankaart, 4 lagen, huidig voorstel



Doorsnede over middelste hof Hollewand, kijkrichting zuid



Impressie 4 lagen, huidig voorstel

Scenario 1: 4 lagen, huidig voorstel

Voordelen
- Afgewogen stedenbouwkundig compositie
- Grote afstand tussen bestaande en nieuwe bebouwing (30 m tot kopgevel, 60 m tot langsgevel)
- Ruim doorzicht tussen gebouwen
- Een groen en doorwaadbaar gebied
- Ca. 119 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte
- Positief exploitatieresultaat
- Voldoende risicodekking

Nadelen:
- Geen verlaging van maximale bouwhoogte

Nader te bepalen:
- Maatschappelijk draagvlak

2 | 3 lagen, zelfde footprint



Plankaart, 3 lagen, zelfde footprint



Impressie 3 lagen, zelfde footprint

Scenario 2: 3 lagen, zelfde footprint

Voordelen:

- Verlaging maximale bouwhoogte

Nadelen:

- Ca. 107 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte. Gaat ten koste van ca. 12 woningen
- Negatief exploitatieresultaat
- Onvoldoende risicodekking

3 | 3 lagen, evenredig breder



Schets, 3 lagen, evenredig breder



Impressie, 3 lagen, evenredig breder

Scenario 3: 3 lagen, evenredig breder

Voordelen:

- Ca. 119 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte
- Positief exploitatieresultaat
- Voldoende risicodekking
- verlaging van maximale bouwhoogte.

Nadelen:

- Gaat ten koste van doorzicht tussen gebouwen en daarmee van de stedenbouwkundig inzet op een groen en doorwaadbaar gebied
- Er ontstaat een gesloten gevelbeeld langs Hollewand;
- Verhard oppervlakte vergroot

Nader te bepalen:

- Maatschappelijk draagvlak

4 | 3 lagen, beperkt breder



Plankaart, 3 lagen, beperkt breder



Impressie, 3 lagen, beperkt breder

Scenario 4: 3 lagen, beperkt breder

Voordelen:

- verlaging van maximale bouwhoogte.

Nadelen:

- Gaat ten koste van doorzicht tussen gebouwen en daarmee van de stedenbouwkundig inzet op een groen en doorwaadbaar gebied
- Ca. 113 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte. Gaat ten koste van ca. 6 woningen
- Verhard oppervlakte vergroot
- Negatief exploitatieresultaat
- Onvoldoende risicodekking

Nader te bepalen:

- Maatschappelijk draagvlak

5 4 lagen, half verdiept

Scenario 5: 4 lagen, half verdiept

Voordelen:
- (Enige) verlaging van maximale bouwhoogte.
- Ca. 119 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte
- Positief exploitatieresultaat
- Voldoende risicodekking

Nadelen:
- Verdiepen kan hooguit met enkele tientallen centimeters voordat het grondwaterniveau wordt bereikt
- Verder verdiepen leidt tot een kostensprong vanwege vloeistofdichte vloer; alternatief is geheel verdiept
- Wonen op de begane grond is kwetsbaar voor wateroverlast (diepste punt).
- Meerkosten bouwkundig/civiel

Nader te bepalen:
- Aandachtspunt is de aansluiting op leidingen (vorstvrij)

6 | 4 lagen, verdiepte kelder+3 lagen



Plankaart, 4 lagen, verdiepte kelder + 3 lagen



Impressie, 4 lagen, verdiepte kelder+3 lagen

Scenario 6: 4 lagen, verdiepte kelder+3 lagen

Voordelen:

- Ca. 123 woningen als invulling van de Woonzorgzone en woningbehoefte. Zorgt voor een toename van ca. 4 woningen.
- Verlaging maximale bouwhoogte
- Parkeren uit het zicht

Nadelen:

- Hellingbaan in zicht.
- Gaat ten koste van doorzicht tussen gebouwen en daarmee van de stedenbouwkundig inzet op een groen en doorwaadbaar gebied
- Risico op negatief exploitatieresultaat agv hogere bouwkosten
- Onvoldoende risicodekking

Advies bouwhoogte

- Voor de onderzoeksvraag bouwhoogte Hollewand zijn zes scenario's ontwikkeld en vergeleken
- Aan de doelstelling van een positief exploitatieresultaat en voldoende risicodekking voldoen alleen scenario 1 en scenario 3 en scenario 5

In een afweging tussen de bouwhoogte aan de Hollewand en de integrale plankwaliteit is ons advies:

- Te kiezen voor scenario 1 – het huidige plan - aangezien dat voorziet in een afgewogen stedenbouwkundig compositie, ruime doorzichten tussen gebouwen en daarmee een groen en doorwaadbaar gebied
- Planologisch ruimte te maken voor vier lagen en tijdens de planontwikkeling verder te onderzoeken of het aanlegpeil (licht) verdiept kan worden gekozen, indachtig het gestelde onder scenario 5

2 Onderzoeksvraag parkeerplaatsen

Scenario’s parkeerplaatsen

1) huidig voorstel
2) Toevoegen 42 pp in plangebied

1 huidig voorstel

Scenario 1: huidig voorstel

In aansluiting op de doelgroep en gebruikers is de planinzet een autoluwe wijk. Daarom zijn 42 parkeerplaatsen over de dijk geprojecteerd. De parkeerbehoefte zal afnemen wanneer de Van Heemstralocatie verkleurt naar intramurale zorg (50% intramuraal leidt tot een tekort binnen het plan van 24 pp i.p.v. 42; 100% intramuraal leidt tot een tekort binnen het plan van 6 pp i.p.v. 42.)

Voordelen:

- Geen toevoeging verharding voor het deel van de parkeeropgave dat in de tijd kleiner wordt
- Geen beperking waterberging en groen;
- Oversteekconstructie werkt snelheidsremmend voor ca. 10.000 gebruikers per etmaal.
- Dat beperkt geluidseffecten en fijnstof in plangebied
- Dat verbetert leefklimaat voor de school en voor nieuwe en bestaande woningen
- Betere (recreatieve) verbinding met buitengebied, in verlengde van bewegingsboulevard.
- Kosten 80.000 euro zijn voorzien in GREX

2 Toevoegen 42 pp in plangebied



Projectie parkeren en waterpartij langs Hollewand



Impressie 4 lagen, huidig voorstel



Impressie, toevoegen 42 pp in plangebied

Scenario 2: toevoegen 42 pp in plangebied

Nadelen:

- Toevoegen van meer auto's in het plan is vanuit stedenbouw niet wenselijk. Eigenlijk zijn er nu al (te)veel parkeerplaatsen om claim van autoluw karakter waar te maken.
- Toevoegen haaksparkeren langs Hollewand is fysiek de enige optie
- Dat leidt verkeerskundig tot conflicten tussen parkeren en fietsen, ook in 30 km/u gebied (achteruit rijden). Zeker in de omgeving van de school
- De capaciteit bedraagt maximaal 42 pp, maar gaat ten koste van 10 pp langsparkeren huidige situatie
- Er wordt extra verharding toegevoegd voor een probleem dat kleiner wordt
- De oplossing gaat ten koste van bestaande bomen en ruimte voor nieuwe bomen
- De oplossing gaat ten koste van de watergang; ondergronds geen optie
- Meerkosten minimaal € 80.000, geen inverdieneffect t.o.v. oversteek.

Nader te bepalen:

- Het is onduidelijk of er maatschappelijk draagvlak bestaat voor dit alternatief; het plan van de 500 handtekeningen had een andere lading

Advies parkeerplaatsen

- Toevoegen van meer auto's in het plan is vanuit stedenbouw en verkeersveiligheid niet wenselijk. Eigenlijk zijn er nu al (te) veel parkeerplaatsen om claim van autoluw karakter waar te maken.
- De benodigde 42 parkeerplekken zijn binnen de gegevenheden en kwaliteiten van het vastgestelde stedenbouwkundige plan niet realiseerbaar
- Met de aanleg van de oversteek over de Geldersedijk wordt bereikt dat er niet meer parkeerplaatsen worden gemaakt dan op termijn nodig is (wanneer sociaal omgezet wordt naar intramuraal)
- Bovendien draagt de oversteek bij aan de relatie tussen de stad en het ommeland, aan het verlagen van de rijsnelheid op de Geldersedijk en daarmee aan het woon- en leefklimaat in dit deel van Hattem
- Alternatieven binnen het plangebied leiden niet tot lagere kosten

3 | Onderzoeksvraag Geldersedijk

markvanderheide
urban design

Vervolg

Wanneer de stuurgroep instemt met het advies van de projectgroep kan uitvoering gegeven worden aan deel 3 van de motie: verkeerskundig onderzoek naar de Geldersedijk, via een aparte opdracht aan R&B, te dekken in MIP (en deels grex Wzz)