

Herontwikkeling centrum Beinum

Stedenbouwkundige uitgangspunten voor het op te stellen definitieve ontwerp



Document:	Stedenbouwkundige uitgangspunten definitief ontwerp Hart van Beinum
Documentdatum/ status:	15 mei 2023 - concept
Akkoord stuurgroep:	22 mei 2023

INHOUDSOPGAVE

1. Wat ging vooraf.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Nota van Uitgangspunten	3
2. Stedenbouwkundige uitgangspunten definitief ontwerp	3
3. Modellenstudie.....	4
4. Participatie	6
4.1 Digitale enquête.....	6
4.2 Wijkbijeenkomst 15 april 2023.....	7
5. Afwegingen	8
5.1 Algemeen.....	8
5.2 Korte & Lange termijn Individueel belang & algemeen belang	8
5.3 Haalbaarheid	8
6. Uitgangspunten definitief ontwerp	12
7. Vervolgproces.....	12
8. Bijlagen	13

1. Wat ging vooraf

1.1 Aanleiding

In de ruimtelijke structuurvisie is de ambitie vastgelegd het centrum van Beinum te ontwikkelen tot een volwaardig hart van Beinum met een voorzieningen- en ontmoetingsfunctie. In het gebied liggen veel opgaven en kansen op het gebied van leefbaarheid, voorzieningen, verkeersveiligheid & parkeren, klimaatadaptatie alsook onze woningbouwopgave. Met een integrale herstructurering wordt ingezet op de realisatie van een toekomstbestendig en leefbaar centrum. Een centrum dat uitnodigt tot ontmoeten en de leefbaarheid van de wijk ten goede komt.

Om dit te bereiken is een breed en open participatieproces op basis van beginspraak aan de voorkant gestart. Samen met bewoners, ondernemers, eigenaren en andere stakeholders in het gebied wordt gefaseerd toegewerkt naar een door de gemeente vastgesteld omgevingsplan met een stedenbouwkundig ontwerp (inclusief globale gebiedsexploitatie) voor het centrum van Beinum. Inmiddels is de ontwerpfase gestart. In deze fase wordt toegewerkt naar het ontwikkelen van een nieuw stedenbouwkundig ontwerp voor het centrumgebied.

1.2 Nota van Uitgangspunten

De laatste maanden van 2022 heeft het project in het teken gestaan van vele groepsgesprekken, straatinterviews, ruim 200 ingevulde enquêtes en een wijkfestival in sporthal Beumerskamp. De door de gemeenteraad vooraf meegegeven randvoorwaarden en uitgangspunten zijn samen met de ideeën en wensen van inwoners en stakeholders samengesteld tot uitgangspunten die voor het opstellen van een ontwerp voor het centrumgebied echt van belang zijn. Deze lijst met randvoorwaarden zijn vastgelegd in een 'Nota van Uitgangspunten' die als uitgangssituatie voor de ontwerpfase van de herontwikkeling van het centrum van Beinum centraal staan.

Eind november stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor het centrum van Beinum vast. Een belangrijk besluit en kader op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, programma, groen & water en mobiliteit die meegenomen wordt bij de opbouw, inrichting en vormgeving van een nieuwe indeling voor het 'Hart van Beinum'. De uitgangspunten uit deze Nota van Uitgangspunten blijven bij het vervolgproces van toepassing.

2. Doel Stedenbouwkundige uitgangspunten definitief ontwerp

Als aanvulling op de eerder vastgelegde kernpunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, programma, groen & water en mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten is de afgelopen maanden gewerkt aan het bepalen van (stedenbouwkundige) uitgangspunten waar het definitieve ontwerp aan moet voldoen. Gelet op de omvang van het plangebied en de vele opgaven die in het gebied liggen zijn er verschillende mogelijkheden om dit nieuwe centrum te ontwikkelen. De bebouwingsopzet, hoogte, opzet en verkeersafwikkeling kunnen op verschillende manieren een plek krijgen in het gebied. Daarom worden met dit document uitgangspunten vastgelegd waar het definitieve ontwerp uiteindelijk aan moet voldoen.

Deze is tot stand gekomen naar aanleiding van een uitgebreid participatieproces over een uitgevoerde modellenstudie. Na vaststelling van deze stedenbouwkundige uitgangspunten zal de ontwerper het definitieve ontwerp voor het nieuwe centrum van Beinum daadwerkelijk uitwerken.

3. Modellenstudie

Het vertalen van het opgenomen programma in de Nota van Uitgangspunten naar een nieuw ontwerp is een flinke opgave waarbij participatie met de wijk een grote rol speelt. In deze fase moeten de wensen en ambities immers vertaald worden naar een concreet stedenbouwkundig ontwerp. Waar in het gebied komen de gewenste functies? Hoe geven we de bebouwing vorm? Komen er meerdere gebouwen en hoe hoog? Hoe wordt het ontmoeten vorm gegeven? Net als in het proces om te komen tot de Nota van uitgangspunten hebben ook in de ontwerpfase inwoners en andere stakeholders dan ook een nadrukkelijke rol gekregen in het ontwerpproces.

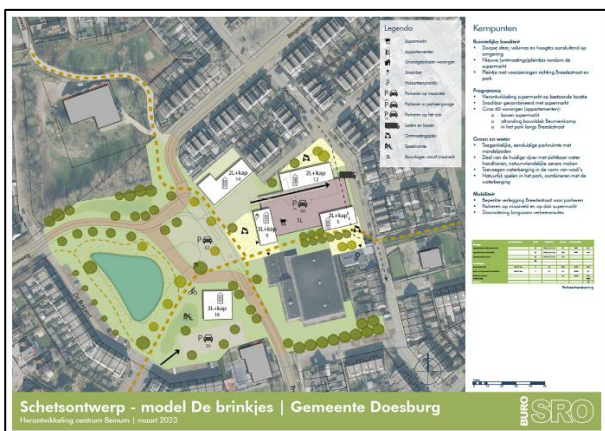
In deze fase is er dan ook voor gekozen om niet meteen een (op basis van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten) voorlopig ontwerp te laten maken voor het gebied, maar eerst bij inwoners en andere stakeholders op te halen waar dit nieuwe ontwerp volgens hen aan zou moeten voldoen.

Om inzichtelijk te maken wat er te kiezen is en op welke manier allerlei functies een plek kunnen krijgen in het nieuwe centrum is als eerste stap in de ontwerpfase een modellenstudie (bijlage) opgesteld. Hiervoor zijn drie verschillende en uiteenlopende schetsen bedacht. Deze hebben elk een eigen sfeer en indeling. Thema's zoals water, woningbouw, parkeren en ontmoeten zijn bij iedere schets dus op een andere manier vormgegeven. De verschillende modellen omvatten elk een globaal stedenbouwkundig concept, dat inzicht geeft in de oppervlaktes, organisatie openbare functies, bouwmassa's en het beoogde programma. Onder andere bestaande uit een variatie van invalshoeken op het gebied hoog- en laagbouw, ruimtegebruik, stapeling van functies en de mogelijkheden die het huidige en omliggende plangebied biedt. Doel hiervan is om voor inwoners en belanghebbenden inzichtelijk te maken wat er mogelijk zou kunnen zijn in het gebied en welke consequenties bepaalde keuzes en voorkeuren hebben.

Zoals bekend zullen geen van deze drie schetsen daadwerkelijk gebouwd worden. Ze geven alleen inzicht in hoe het nieuwe centrum ingedeeld kan worden. En bieden inwoners de mogelijkheid sterke en zwakke kanten te benoemen om zo een beeld te krijgen waar het definitieve ontwerp in hun ogen aan zou moeten voldoen. Voor de modellenstudie zijn de volgende schetsen opgesteld:

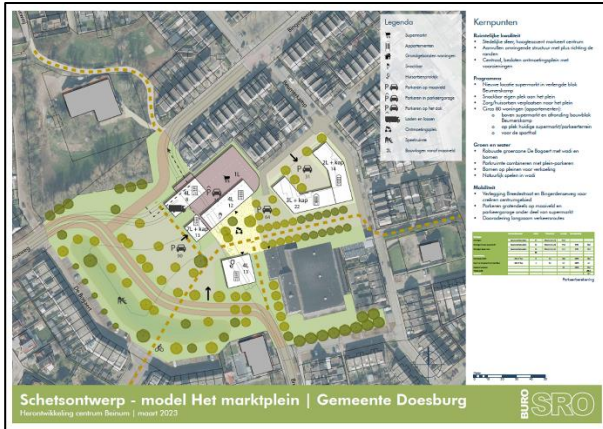
De Brinkjes

Het lijkt een buurtschap of klein dorp. Het bestaat uit een netwerk van kleine pleintjes. Verbonden door wandel- en fietspaden. Om de supermarkt liggen 3 verschillende brinkjes: variërend van rustig tot levendig. De bebouwing is rond de plek van de huidige supermarkt. Hier is plaats voor een klein appartementencomplex, met de schaal van een grote dorpsvilla. Parkeerplaatsen liggen op het dak van de supermarkt. Laden en lossen vindt plaats via de Beumerskamp.



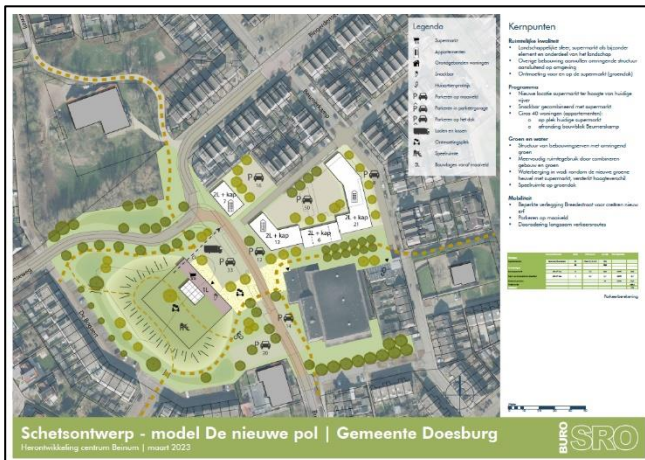
Het Marktpllein

Het grotere plein wordt hier omringd door meer stedelijke bebouwing. Op oudere marktplainen vind je vaak een toren. Ook in deze schets komt een toren terug. Het is een woontoren. Langs de wegen komt groen en water. Er komt een herkenbare entree naar het Hart van Beinum. Onder de supermarkt komt een parkeerdek. Laden en lossen vindt plaats vanaf de Bingerdensedweg.



De Nieuwe Pol

Het verwijst naar het oude waterland met bebouwing op de pollen. De supermarkt wordt diep verzonken in de grond. Daarboven op de heuvel is plaats voor een kleine kas of schuur. Deze krijgt bij voorkeur een publieke functie. Vanaf dit park ziet men het hele Hart van Beinum. Er komt een wadi met eventueel 1 of meer vijvers. Er komen woningen op de plek van de huidige supermarkt. Alle parkeerplaatsen komen op straatniveau. Laden en lossen vindt plaats vanaf de Bingerdensedweg.



Lessen uit de ontwerpstudie

- De supermarkt is leidend voor de ontwerpopgave. In alle modellen liggen de supermarkt en het-parkeren voor bezoekers van de supermarkt op maaiveld. De plek van supermarkt verschilt per model.
- De entree van de supermarkt ligt steeds aan de centrale ontmoetingsplek, evenals de snackbar en de inloopruijnte van Caleidoz. De beweging van fietsers en parkerende auto's dragen bij aan de levendigheid.
- Parkeren voor de woningen vraagt relatief veel ruimte. Parkeren in een dek of op een dak is duur en moeilijk haalbaar. Daarom zullen de meeste parkeerplaatsen op maaiveld moeten komen. Dit gaat ten koste van openbaar groen. Door hoger te bouwen kunnen we weer meer openbaar groen behouden.

- Alle modellen gaan uit van een aanpassing van de waterstructuur. In plaats van één diepe waterbak komen er wadi's en enkele ondiepe vijvers. Water wordt hierdoor beter beleefbaar en wadi's vormen ook een speelaanleiding. Water wordt een bindend thema voor het hele hart en is niet geconcentreerd op één plek, zoals in de huidige situatie.
- De verkeerstructuur wordt aangepast, zodat het verkeer minder dominant is in de beleving en het gebruik van het Hart van Beinum. De modellen verschillen in de mate waarin het beloop van de wegen wordt aangepast
- De hoeveelheid woningen, de woningdichtheid en de bebouwingshoogte varieert per model. In elk model is er nog de mogelijkheid op deze punten te variëren. Meer woningen betekent meer parkeerplaatsen, maar levert ook geld op voor een fraaiere inrichting of een parkeerdek. Hoe meer mensen er kunnen wonen in het Hart van Beinum, hoe gezelliger het kan worden.

4. Participatie

Om te achterhalen waar het definitieve ontwerp in de ogen van inwoners en andere stakeholders in het gebied aan zou moeten voldoen is, net als bij het proces om te komen tot de Nota van Uitgangspunten, ook voor deze fase een uitgebreid en open participatieproces uitgevoerd. Om de (stedenbouwkundige) uitgangspunten van het centrum te bepalen zijn wijkbewoners, eigenaren en andere stakeholders in Beinum gevraagd om te helpen bij het beoordelen van de verschillende schetsen van het nieuwe (indicatieve) centrumgebied. Hiervoor zijn gesprekken met de belangrijkste stakeholders gevoerd, is een (online) vragenlijst verspreid, maquettes opgesteld en hebben wij een fysieke bijeenkomst voor de wijk georganiseerd. Dit om de gemeenteraad goed over de wensen en ideeën van de inwoners van de wijk Beinum te informeren zodat zij deze kan betrekken bij haar besluitvorming over de uitgangspunten. Zij zal immers uiteindelijk een afweging maken over welke elementen uit de schetsen wel of niet terugkomen in het definitieve ontwerp.

4.1 Digitale enquête

Op basis van de uitgevoerde modellenstudie zijn inwoners in de gelegenheid gesteld online hun reactie te geven op de drie schetsen en de daarbij gemaakte afwegingen. De vraag die hierbij centraal stond in het onderzoek was: 'Hoe denken de inwoners van de wijk Beinum over de drie gemaakte schetsen?' Daarin vroegen we niet welke schets de voorkeur heeft, maar welke sterke en zwakke punten de verschillende schetsen hebben. Welke onderdelen van de schetsen spreken aan? En welke juist niet?

Gedurende de openstelling zijn in totaal 216 enquêtes ingevuld. Uit de reacties blijkt dat respondenten de voorkeur geven aan nieuwbouw die past bij de huidige bebouwing en parkeren uit het zicht, bij voorkeur onder de grond. Indien onder de grond meer kosten met zich mee brengt, dan geven respondenten de voorkeur aan parkeren op straatniveau (maaiveld). Uit het zicht parkeren is daarmee ondergeschikt aan woningbouw die past bij de huidige bebouwing.

Respondenten geven de voorkeur dat de supermarkt aan de huidige kant van de Breedestraat gerealiseerd wordt. Echter, in het ontwerp waar de supermarkt aan de andere kant van de weg is geplaatst, wordt de locatie niet genoemd als nadeel. Over de huidige vijver zijn de meningen verdeeld, al lijkt niemand bezwaar te hebben tegen open water. Qua locatie lijkt er een voorkeur te zijn voor een vijver of wadi op de huidige plek. Groen is belangrijk, maar ondergeschikt aan woningbouw die past bij de huidige bebouwing.

Ook geven de respondenten de voorkeur aan toevallige ontmoetingen. Dit kan op een plein(tje), maar ook op een parkeerplaats of in de supermarkt. De meerwaarde van een of meerdere pleintjes wordt niet of nauwelijks gezien.

Een aantal aandachtspunten en zorgen kwamen naar voren in de open vragen. Respondenten willen dat de toekomst van de sporthal, of de plek waar de sporthal nu staat, betrokken wordt bij de plannen voor het centrum. Zorgen zijn er ook over de toenemende verkeersdruk door extra appartementen en een grotere supermarkt, evenals overlast door hangjeugd. Er is, tot slot, behoefte aan duidelijkheid over de betaalbaarheid van de plannen en de medewerking van de supermarkt.

De volledige opbrengst en analyse van de ingevulde enquêtes zijn verwerkt in het verlag 'Hart van Beinum Resultaten online enquête fase 4' en als bijlage bij deze Nota opgenomen.

4.2 Wijkbijeenkomst 15 april 2023

Ondersteunend aan de digitale enquête is voor de wijk op 15 april jl. een fysieke bijeenkomst in sporthal Beumerskamp georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst konden inwoners een toelichting krijgen op de schetsen uit de modellenstudie, maquettes bekijken en bespreken met het Gelders Genootschap, in gesprek gaan met ambtenaren en ondersteuning krijgen bij het invullen van de enquête.

Uit gesprekken met inwoners op de informatiedag op 15 april kwam naar voren dat mensen die dichterbij het centrum van Beinum woonden, dan wel aanwonenden waren meer geneigd waren de enquête in te vullen, dan mensen die verder van het centrum woonden. Zij hadden daardoor geen specifieke voorkeur voor uitgangspunten waar het definitieve ontwerp aan zou moeten voldoen gaven zij aan.

5. Afwegingen

5.1 Algemeen

Op basis van voorkeuren die zijn opgehaald bij bewoners, stakeholders, eigenaren en de gemeenteraad zijn in hoofdstuk 6 van deze Nota uitgangspunten opgesteld die als uitgangspunt gelden voor de uitwerking van de modellenstudie naar een definitief ontwerp. Hierbij is aangesloten bij de ambitie die is opgenomen voor dit project: 'een centraal kloppend hart in de wijk waar men graag komt en waar inwoners basisvoorzieningen binnen handbereik hebben. Het uitgangspunt 'ontwerp om te ontmoeten' blijft van toepassing bij het ontwerpen van een nieuw hart in de wijk. Zoals ook de GGD aangegeven heeft is dit immers een belangrijke kernwaarde voor het thema gezondheid.

5.2 Korte & lange termijn | Individueel belang & algemeen belang

Tijdens een informele bijeenkomst zijn de conclusie en aandachtspunten (o.b.v. 196 respondenten) van de ingevulde enquêtes aan de gemeenteraad gepresenteerd. Ook is gesproken over de gemeentelijke ambities en dilemma's die spelen bij een dergelijke herontwikkeling: het individuele en algemene belang & de korte termijn (hier en nu) en de lange termijn (toekomstig Doesburg) in het kader van de vastgestelde Toekomstvisie Doesburg 2040.

Op basis van deze toekomstvisie werkt de gemeente immers aan een evenwichtig en leeftijdsbestendig woon- en vestigingsklimaat. Belangrijk sturingselement hierbij is onder andere vervanging en nieuwbouw van woningen in combinatie met prioriteiten op het gebied van inrichting van de woonomgeving (spelen, groen, uitnodigen tot bewegen, klimaat adaptief, biodiversiteit etc.). Recent onderzoek wijst uit dat de bevolking van Doesburg flink vergrijst en ontgroent. Daarbij zijn er naar verhouding steeds minder gezinnen, en meer één- en tweepersoonshuishoudens (op dit moment al 77%).

Uit recent onderzoek blijkt dat deze trend de komende jaren flink doorzet. De prognose geeft aan dat in 2030 34% de leeftijd van 65 of ouder heeft en in 2040 zelfs 40%. Deze behoefte maakt het noodzakelijk dat de woningbouw afgestemd wordt op de vraag en behoefte van toekomstig Doesburg en dat de ruimte die beschikbaar komt voor bouwen van woningbouw optimaal wordt benut.

Voor deze vergrijzende bevolkingsgroep, maar ook voor jongeren en alleenstaanden, kunnen appartementen in het centrumgebied een geschikt type woning zijn. Nabijheid van voorzieningen speelt hierbij een belangrijke rol. In tegenstelling tot de randen van Beinum, die juist ruimte bieden om in te spelen op de behoefte voor gezinnen ruime gezinswoningen te realiseren met tuinen om in te spelen, biedt het centrum van Beinum juist de mogelijkheid om oud te worden in een comfortabel appartement nabij kleinschalige voorzieningen (winkels, zorg, ov-halte) in de directe omgeving van de huidige woonbuurt.

Op basis van deze ontwikkelingen, ambities, conclusies & aandachtspunten van de uitgevoerde enquête en de zorgen en knelpunten zijn de geformuleerde uitgangspunten dan ook als uitgangspunt opgenomen voor de beoogde herontwikkeling naar een nieuw Hart voor Beinum.

Opbrengst enquête – conclusie

Conclusie inwoners (voorlopig)

- De indruk bestaat dat schetsontwerp De Brinkjes minder populair is
- Voorkeur supermarkt aan de huidige kant van de Breestraat
- Appartementencomplexen niet hoger dan 4 verdiepingen, met een voorkeur voor 3 verdiepingen
- Liever laagbouw en minder groen dan hoogbouw en meer groen
- Liever laagbouw met parkeren op maaiveld dan dure parkeeroplossing met hoogbouw
- Voorkeur open water is gelijkmatig verdeeld, voorkeur waterberging aan vijverzijde
- Grote behoefte aan toevallige ontmoetingen
- Voorkeur ontmoeting via plein verdeeld (53% wel, 43% niet), i.i.g. niet grootschalig

Aandachtspunten inwoners (voorlopig)

- Bewoners betrekken de toekomst van de sporthal bij de plannen voor het centrum
- Angst over toenemende verkeersdruk (verkeersbewegingen en parkeren)
- Angst voor (toename) hangeugd/ overlast jeugd
- Onduidelijkheid over de betaalbaarheid van de plannen
- Onduidelijkheid over medewerking van de supermarkt



Gepresenteerde (voorlopige) opbrengst enquête tijdens raadsvergadering

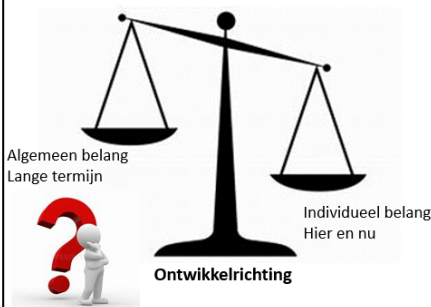
Wat wilt u het college meegeven?

Als richting om te komen tot een voorstel voor uitgangspunten?

Hoe kijkt u naar :

- Gewenste ontwikkelrichting (korte & lange termijn?)
- Hoeveel huishoudens mogen in dit centrumgebied wonen?
- Een hoogte tot 6 bouwlagen (Aldi/ Sluiswachter)?
- Plek nieuwe supermarkt?
- Behoud van open water (vijver)
- Hoe wilt u ontmoeten faciliteren / stimuleren?

Een centraal kloppend hart in de wijk waar men graag komt en waar inwoners hun basisvoorzieningen binnen handbereik hebben..



Opbrengst gemeenteraad (6 respondenten)

- Zien graag samenhang met plannen sporthal
- Voorkeur supermarkt huidige kant Breestraat
- Allemaal iets anders m.b.t. parkeren
- Appartementencomplex liever niet hoger dan 4 verdiepingen
- Hoger mag bij meer groen en ontmoeten, of parkeren op de supermarkt
- Voorkeur geplande ontmoetingen bij ontmoetingsruimtes (binnen/buiten)

Als ouderen wel willen verhuizen

De woningvraag van de kleine groep ouderen die wel wil verhuizen laat zich niet in één type woning en woonmilieu vangen. In onderzoek werden al zeventien verschillende vraagprofielen van woningzoekende ouderen onderscheiden, als ze willen verhuizen is dat ook naar een (kleinere) eengezinswoning tot in een hof samen met andere ouderen, zoals een kleinere hof.

Niet alleen in de stad, maar ook in dorpen en groene woonwijken. In het moet betaalbaar zijn niet veel meer dan hun huidige woonlasten 6, en vaak in de eigen buurt of bij voorzieningen (winkel, zorg, or-huis, niet meer streekse voorzieningen als de stadschouburg). Kleinschaligheid is voor velen een voordeel. Daarmee hoort ook een comfortabel appartement in een kleinschalig complex in de directe omgeving van de huidige woonbuurt.

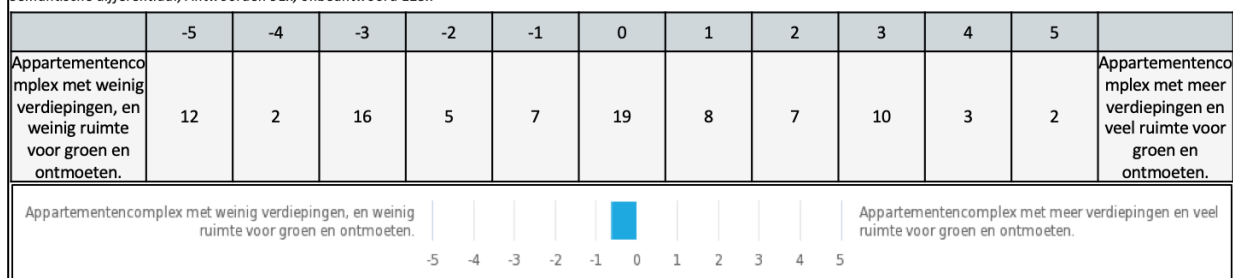
Doersburg veranderd...	jonger dan 20	20-40 jaar	40-65 jaar	65-80 jaar	80 jaar en ouder	Eindtotaal	
2005	2.862	2.829	4.207	1.213	338	11.449	14%
2015	2.486	2.033	4.375	1.988	472	11.354	22%
2023	1.901	2.091	4.031	2.407	728	11.158	28%
2030	1.663	1.929	3.626	2.480	1226	10.924	34%
2040	1.617	1.662	3.092	2.699	1.531	10.601	40%

Gelderse Provincieprognose (Basis regionale woonbehoefteonderzoek)

Besproken dilemma's korte & lange termijn / Individueel belang & algemeen belang

Het aantal verdiepingen van het appartementencomplex beïnvloedt de ruimte die er blijft voor openbaar groen en ontmoeten. Geef aan waar uw voorkeur naar uit gaat.

Semantische differentiaal, Antwoorden 91x, onbeantwoord 125x



Opbrengst enquête – hoogte accent in relatie tot groen en ontmoeten

Er komen minimaal 60 appartementen. Waar gaat uw voorkeur naar uit?

Enkele keuze, Antwoorden 54x, onbeantwoord 162x

Antwoord	Antwoorden	Ratio
Appartementen in een gebouw niet hoger dan 4 verdiepingen (hoogte van de sporthal)	37	68.52%
Appartementen in een gebouw niet hoger dan 6 verdiepingen	7	12.96%
Appartementen in een gebouw niet hoger dan 8 verdiepingen	10	18.52%

Kiezen voor een lager gebouw (3/4 verdiepingen) betekent dat er minder ruimte is voor groen en ontmoeten, dan kiezen voor een hoger gebouw (6/8 verdiepingen). Van de 91 mensen die kozen voor een lager gebouw, vindt een ruime meerderheid (52,75%) dat geen probleem. 42,86% geeft aan dat er wel één verdieping hoger gebouwd mag worden, als dat leidt tot meer groen. Slechts 4,4% geeft aan dan toch liever een gebouw van 6 of 8 verdiepingen te zien.

Opbrengst enquête – afweging hoogte bij 60 appartementen

Hoe ziet u de ontmoetingsruimte?

Enkele keuze, Antwoorden 216x, onbeantwoord 0x

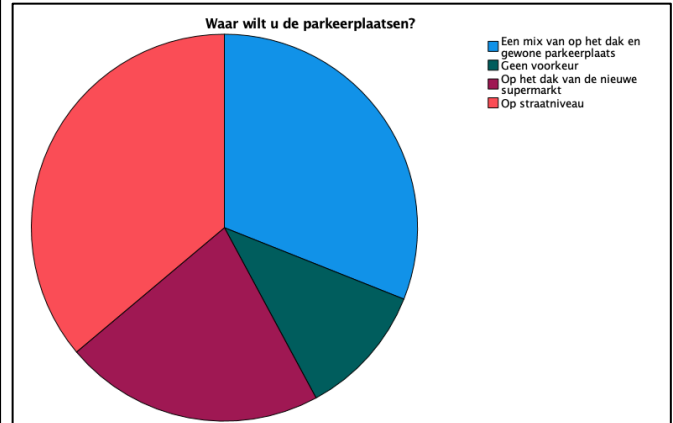
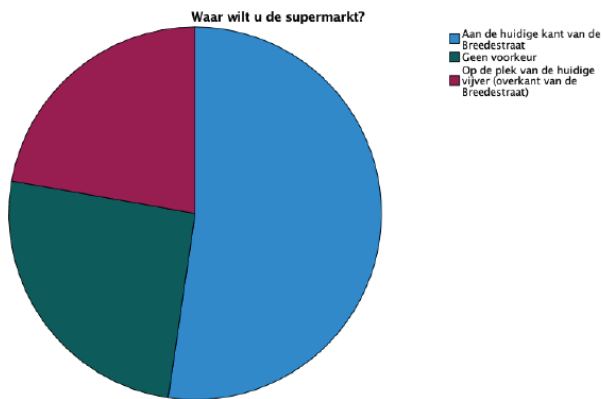
Antwoord	Antwoorden	Ratio
1 Autovrij plein, bijvoorbeeld ter grote van het huidige grasveld bij het milieustraatje	48	22.22%
1 Plein, deze hoeft niet autovrij	21	9.72%
Meerdere autovrije pleintjes, bijvoorbeeld ter grote van de buitenruimte van Caleidoz	27	12.5%
Meerdere pleintjes, deze hoeven niet autovrij	15	6.94%
Ik heb geen behoefte aan een plein	90	41.67%
Anders, namelijk...	15	6.94%

Opbrengst enquête – Behoeftte centraal ontmoetingsplein

4.1 Locatie supermarkt

Een ruime meerderheid (52,31%) wil de supermarkt graag aan de huidige kant van de Breedestraat. Iets meer dan een kwart (25,46%) heeft geen voorkeur. De overige 22,22% geeft de voorkeur aan de supermarkt op de plek van de huidige vijver. Naarmate mensen ouder zijn kiezen ze meer voor een supermarkt aan de huidige kant van de Breedestraat. Een verklaring voor dit resultaat kan zijn dat mensen liever kiezen voor het bekende, dan het onbekende. En naarmate iemand ouder is, is hij of zij meer gewend aan de huidige plek.

Figuur 3
Locatie supermarkt



Opbrengst enquête - voorkeurslocatie supermarkt en parkeeroplossingen

5.3 Haalbaarheid

Om de globale haalbaarheid te beoordelen van de schetsen uit de modellenstudie is een 'QuickScan omgevingsaspecten' opgesteld en zijn de schetsen financieel doorgerekend. Doel is om zo goed als mogelijk vooraf te voorkomen dat onderdelen uit de modellenstudie in een later stadium tijdens de officiële procedure niet haalbaar blijken en/of haalbaar te maken zijn. Voor deze inschatting zijn naast een QuickScan op een aantal belangrijke milieuthema's ook gesprekken gevoerd met de belangrijkste eigenaren in het gebied.

QuickScan omgevingsaspecten

Om de ruimtelijke haalbaarheid van de verschillende schetsen uit de modellenstudie te onderzoeken is een QuickScan omgevingsaspecten uitgevoerd. Hierbij zijn voor verschillende thema's onderzoeken uitgevoerd en besproken met onder andere de ODRA, de VGGM en het Waterschap. Dit om vroegtijdig inzicht te krijgen in de ruimtelijke (on)mogelijkheden van de verschillende omgevingsaspecten zodat hier tijdens het ontwikkelen van een definitief ontwerp rekening mee gehouden kan worden. In deze QuickScan zijn per thema de conclusies / aandachtspunten van deze onderzoeken opgenomen.

Juridisch

Om de juridische haalbaarheid van de verschillende schetsen uit de modellenstudie te onderzoeken zijn meerdere gesprekken met de eigenaren in het gebied gevoerd. Dit om vroegtijdig inzicht te krijgen in de wensen en (on)mogelijkheden van de verschillende schetsen in de modellenstudie. Dit om te voorkomen dat elementen uit de schetsen in een later stadium niet haalbaar en/ of gewenst zijn mochten deze eventueel als uitgangspunt opgenomen worden voor het definitieve ontwerp.

Zowel Waterschap Rijn en IJssel als de ontwikkelaar van de Dekamarkt en de eigenaar van Bakhuus Beinum hebben aangegeven geen onoverkomelijke belemmeringen te zien in de verschillende schetsen uit de modellenstudie. Zij hebben allen een positieve houding in dit proces en de opgestelde modellenstudie.

6. Uitgangspunten definitief ontwerp

Op basis van de reacties die zijn opgehaald bij de bewoners, eigenaren en de gemeenteraad gelden, naast de kernpunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, programma, groen & water en mobiliteit uit de Nota van uitgangspunten, de volgende uitgangspunten voor het definitieve (ruimtelijk en financieel haalbare) ontwerp:

- Het definitieve ontwerp dient ruimte te bieden aan circa 60 appartementen (met een ondergrens van 40 en bovengrens van 80)
- Het definitieve ontwerp is in de basis niet hoger dan 3 tot 4 bouwlagen. Een enkel accent van maximaal 6 bouwlagen is denkbaar mits hierbij voldoende aandacht is extra groen, ontmoeten en privacy bij bestaande woningen
- Het centrale hart van het centrum wordt benadrukt door een stedenbouwkundig 'omarmd' centrumgebied
- Het ontwerp stimuleert toevallige ontmoetingen en heeft een centrale autovrije ontmoetingsplek (grootschalig is niet noodzakelijk)
- Voor de extra parkeerplaatsen gelden, in afwijking van de normen uit het parapluplan parkeren (2018), bewonersparkeernormen op basis van analyse naar daadwerkelijk autobezit als opgenomen in de bijlage 'Passende parkeernorm herontwikkeling centrum Beinum'.
- De extra aan te leggen parkeervoorzieningen in het gebied dienen zoveel mogelijk op het dak of in een (al dan niet ondergrondse) parkeergarage plaats te vinden (24/7 openbaar toegankelijk)
- Bij het definitieve ontwerp wordt bevoorrading van de supermarkt via de Beumerskamp uitgesloten.
- Vanuit een duurzame en klimaat robuuste inrichting dient open water vermeden te worden en ingezet te worden op een robuuste wadi. Aansluiting op het bestaande vijversysteem is hierbij noodzakelijk.
- De uitgangspunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, programma, groen & water en mobiliteit uit de eerder vastgestelde Nota van Uitgangspunten dienen meegenomen te worden bij de uitwerking van het definitieve ontwerp.

7. Vervolgproces

In de vervolgfase worden de stedenbouwkundige uitgangspunten uitgewerkt tot een definitief ontwerp voor het nieuwe centrum van Beinum. In dit proces wordt samen met bewoners en belanghebbenden toegewerkt naar een zo groot mogelijk maatschappelijk gedragen en financieel haalbare uitwerking. Hiervoor worden (globaal) de volgende stappen doorlopen:

Ruimtelijk-functioneel voorkeursmodel – Schetsontwerp (SO)

De eerste stap hiervoor betreft het uitwerken van het stedenbouwkundige plan (voorkeursmodel). Tijdens deze fase wordt ook een kostenopstelling en financiële haalbaarheid opgesteld. In deze stap worden eigenaren en stakeholders (ODRA, VGGM etc.) betrokken en het voorkeursmodel gepresenteerd aan de wijk. Op basis van dit ontwerp wordt de realisatiestrategie bepaald en (financiële) afspraken en/of (samenwerkings-) overeenkomsten met ontwikkelaars gemaakt.

Beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan beschrijft de samenhang tussen de stedenbouw, architectuur en inrichting van de buitenruimte en stelt heldere en toetsbare criteria vast om het beoogde eindbeeld te waarborgen. Hierin wordt

de gewenste beeldkwaliteit omschreven en aan de hand van referentiebeelden een beeld geschetst van de gewenste uitstraling van de architectuur en inrichting. Daarbij wordt aandacht besteed aan:

- positie & oriëntatie (rooilijnen, straathoeken, kopgevels, entrees, etc.)
- bouwvorm (dakvormen, bouwlagen, dakkapellen, goten, overstekken, etc.)
- gevelindeling (geleding, detaillering, plasticiteit, etc.)
- kleur- en materiaalgebruik (gevelbekleding, dakbekleding, etc.)
- erfafscheidingen (muurtjes, hagen, hekwerken, etc.)
- openbare ruimte (materialisatie verharding, beplanting en de sfeer/uitstraling van verlichting, straatmeubilair, speelvoorzieningen, etc.).

In deze stap worden inwoners, eigenaren en stakeholders (ODRA, VGGM, Gehandicaptenraad, Sociale adviesraad etc.) betrokken.

Definitief stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp (DO)

In de laatste stap wordt het Voorlopig Ontwerp verwerkt in het Definitief Ontwerp. Hierin wordt nadrukkelijker aandacht besteed aan o.a. technische eisen en beleid t.a.v. groenvoorzieningen, meubilair, speelplekken, situering van kabels en leidingstroken, duurzaam bouwen, waterhuishouding, toegankelijkheid hulpdiensten, politiekeurmerk Veilig Wonen, natuur, ecologie en afhandeling van afvalstromen (opstelplekken en route vuilophaaldienst).

In deze stap worden inwoners, eigenaren en stakeholders (ODRA, VGGM, Gehandicaptenraad, Sociale adviesraad etc.) betrokken. De gemeenteraad stelt het uiteindelijke stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp vast waarna het omgevingsplan opgesteld kan worden.

Voor dit definitieve ontwerp zal in de fase erna (voorbereidingsfase) een omgevingsplan opgesteld en in procedure gebracht worden.

8. Bijlagen

- Notitie 'Passende parkeernorm centrum Beinum'

Opdrachtgever	Gemeente Doesburg
Datum	26 mei 2023
Kenmerk	015134.23052023.N01.02
Pagina	1/5

Passende parkeernorm herontwikkeling centrum Beinum

1. Inleiding

Context

De gemeente Doesburg werkt aan de herontwikkeling van het Hart van Beinum (figuur 1.1). Dit gebied wordt herontwikkeld met als doel om een centrale, openbare ontmoetingsplek met een duidelijke centrumfunctie te creëren. Voor deze ontwikkeling zijn drie varianten / modellen ontworpen:

1. De Brinkjes, met een dorps karakter;
2. Het Marktpllein, met een stedelijk karakter;
3. De Nieuwe Pol, met een landelijk karakter.

Onderdeel van de herontwikkeling van het Hart van Beinum is de realisatie van ten minste 40 woningen. Het aantal woningen is per model verschillend. Wel is in ieder model sprake van een woningbouwprogramma dat uitsluitend uit appartementen bestaat. In de huidige situatie zijn er een Deka-supermarkt en een snackbar in het ontwikkelgebied gevestigd. In de beoogde, toekomstige situatie worden beide functies met een vergroot vloeroppervlak teruggebracht. De omvang waarin deze functies terug worden gebracht is in alle modellen gelijk.

Functieprogramma

In tabel 1.1 staat het aantal woningen per model weergegeven. Omdat de uitbreiding van de supermarkt en de snackbar per model gelijk zijn, is hiervoor geen onderscheid per model weergegeven.

functietype	omvang	eenheid
woningen per variant		
De Brinkjes	55	woningen
Het Marktpllein	91	woningen
De Nieuwe Pol	47	woningen
voorzieningen		
buurtsupermarkt (uitbreiding)	800	m ² bvo
snackbar (uitbreiding)	100	m ² bvo

Tabel 1.1: Functieprogramma

Omdat de bestaande parkeerplaatsen ten behoeve van de supermarkt en de snackbar worden teruggebracht in de beoogde situatie, hoeft alleen voor de extra m² bvo in de parkeerbehoefte voorzien te worden.

2. Bepalen parkeerbehoefte

2.1 Gemeentelijke parkeernormen

Het benodigde aantal parkeerplaatsen (parkeerbehoefte) per functietype wordt in eerste instantie bepaald conform de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Doesburg heeft de parkeernormen vastgesteld in 'Parapluplan parkeren'. Voor de waarde van de parkeernorm wordt verwezen naar het gemiddelde van de gegeven bandbreedte in de CROW-publicatie 317. Hierbij geldt dat de gemeente Doesburg een stedelijkheidsgraad heeft van matig stedelijk en het Hart van Beinum in de rest bebouwde kom gelegen is. De te hanteren parkeernormen conform het gemeentelijke parkeerbeleid van Doesburg zijn in tabel 2.1 schematisch weergegeven.

functietype	parkeernorm (incl. aandeel bezoek)	eenheid
woningen		
koop, etage, duur	2,0 (0,3)	ppl / woning
koop, etage, midden	1,8 (0,3)	ppl / woning
koop, etage, goedkoop	1,6 (0,3)	ppl / woning
huur, etage, duur	1,8 (0,3)	ppl / woning
huur, etage, midden/goedkoop	1,4 (0,3)	ppl / woning
voorzieningen		
buurtsupermarkt en snackbar (buurtcentrum)	3,5	ppl / 100 m ² bvo

Tabel 2.1: Te hanteren gemeentelijke parkeernormen

2.2 Passende parkeernormen

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit van bewoners van verschillende woningtypen. Om dit onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie woning, zoals naar:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoningen en appartementen);
- huishoudengrootte (1-persoons, 2-persoons en 3+persoons);
- woonoppervlak (< 50 m², 50 tot 75 m², 75 tot 100 m², 100 tot 125 m² en > 125 m²).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om onderbouwd af te wijken van de geldende parkeernormen. Bij het toepassen van de data is echter wel een enkele correctie nodig, omdat niet alle voertuigen in deze data zijn opgenomen. Deze correcties zijn hierna nader toegelicht.

Grijze (en buitenlandse) kentekens

Er zijn auto's die 's avonds wel bij woningen geparkeerd staan, maar die niet bij woningen geregistreerd bij het CBS. Dit zijn veelal bedrijfswagens (zogenoemde grijze kentekens) en soms enige auto's met een buitenlands kenteken. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Op basis van diverse grootschalig kentekenonderzoeken door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens gemiddeld circa zo'n 8% bedraagt. Omdat het gemiddelde autobezit per huishouden in Doesburg in 2022 1,14 auto's was, zijn uitkomsten pr type woningen in navolgende analyse steeds met 0,09 opgehoogd ($8\% \text{ van } 1,14 = 0,09$).

Trend in het autobezit

Om met oog op de toekomst zekerheid in te bouwen is de data naar de toekomst toe gecorrigeerd met de trend in het autobezit over de afgelopen 5 jaar. Uit CBS-data¹ is gebleken dat het autobezit in de periode tussen 2017 en 2022 in Doesburg is toegenomen met 7,5%. Veiligheidshalve wordt de data met 7,5% opgehoogd.

Bezoekersparkeren

De parkeernormen voor bewoners zoals weergegeven in tabel 2.2 dienen tot slot te worden opgehoogd met een bezoekersdeel van de parkeernorm (net zoals er een bezoekersdeel is opgenomen in de gemeentelijke normen). Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'standaard' vastgelegde parkeerkcijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Dit geldt zeker voor stedelijke gebieden waar het autobezit over het algemeen lager is.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen.² Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken in 16 steden in Nederland.³ Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in het centrum en de schil om het centrum in stedelijk gebied vaak voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om een zekere veiligheidsmarge in acht te nemen is in deze maatwerkbenadering gekozen voor een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning voor alle woningtypen.

¹ Bron: https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

² Parkeerkcijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende', - Sweco en Stienstra, bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk (november 2021)

³ A new perspective on residential parking policy, - TU Delft (augustus 2021)

Resultaten analyse

Voor de analyse van het daadwerkelijke autobezit is gekeken naar verschillende typen appartementen in de gehele gemeente Doesburg. Vervolgens zijn de gevonden waarden gecorrigeerd voor de trend in autobezit, aandeel grijze kentekens en opgehoogd met het bezoekersdeel van de parkeernorm. De resultaten van deze analyse (met als uitkomst passende parkeernormen voor bewoners) zijn in tabel 2.2 gepresenteerd.

woningtype	parkeernorm per omvang (aandeel bezoek)			eenheid
	< 75 m ² gbo	75 – 125 m ² gbo	> 125 m ² gbo	
appartement, sociale huur	0,9 (0,2)	1,0 (0,2)	1,1 (0,2)	pp/woning
appartement, particuliere huur	1,1 (0,2)	1,2 (0,2)	1,3 (0,2)	pp/woning
appartement, koop	1,5 (0,2)	1,6 (0,2)	1,7 (0,2)	pp/woning

Tabel 2.2: Bewonersparkeernormen op basis van analyse naar daadwerkelijk autobezit