

Voorstel aan de gemeenteraad

Opsteller

Eppenga, Jouke

Kenmerk

Z.21.356063 / D.21.1502231

Vertrouwelijkheid

Openbaar

Onderwerp

Raadsvoorstel voorkeursmodel Van der Valk

Onderwerp

Voorkeursmodel Van der Valk

Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van de twee stedenbouwkundige modellen die ontwikkeld zijn voor het project Van der Valk en waarop inspraak heeft plaatsgevonden;
2. De Antwoordnota vast te stellen, waarin de inspraakreacties zijn samengevat en integraal opgenomen, evenals de antwoorden van het College daarop;
3. Mede gelet op de inspraakreacties, een voorkeur uit te spreken voor model 1 en op basis daarvan het college te verzoeken
 - a. een beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan in procedure te brengen
 - b. de benodigde aanpassingen in de openbare ruimte uit te werken en de raad hierover te informeren

Inleiding

Op 21 januari 2019 sprak uw raad de voorkeur uit voor de ontwikkeling van een vestiging van Van der Valk aan de Oranje Nassaulaan. U gaf daarbij de opdracht aan het college om bij de uitwerking van het initiatief bewoners en andere belanghebbenden actief te betrekken. Het voorliggende raadsvoorstel is het resultaat daarvan.

Van der Valk heeft in overleg met het college twee stedenbouwkundige modellen ontwikkeld als uitwerking van het initiatief. Gedurende een periode van 11 weken konden bewoners reageren op deze voorstellen, schriftelijk of in een persoonlijk gesprek.

Mede op basis van de inspraakreacties adviseert het college u model 1 vast te stellen als voorkeursmodel. Op basis van het vaststellen van een voorkeursmodel kunnen volgende stappen in het project gezet worden:

- een beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan in procedure brengen
- het uitwerken van de aanpassingen in de openbare ruimte
- een koop-realisatieovereenkomst met Van der Valk sluiten

Beoogd effect

Op basis van het vaststellen van een voorkeursmodel kan het project verder ontwikkeld worden.

Argumenten

1. Stedenbouwkundige modellen

Van der Valk heeft in overleg met de gemeente twee stedenbouwkundige modellen ontwikkeld. Beeldmateriaal van beide modellen is bijgevoegd in bijlage 1. Beide modellen bevatten hetzelfde programma (bijlage 2). Ze verschillen met name in hoogte, positie en oriëntatie van het bouwvolume. Model 1 is ca. 30m hoog en staat parallel aan de Oranje Nassaulaan. Model 2 is ca. 43m hoog, staat haaks op de Oranje Nassaulaan en is meer op de A32 georiënteerd.

In onderstaande paragrafen wordt de ruimtelijke inpassing en financiële haalbaarheid van beide modellen nader toegelicht. Daarbij wordt ook ingegaan op de ruimtelijke randvoorwaarden die u bij de locatiekeuze op 21 januari 2019 stelde en de motie die u bij dit besluit aannam. Voor de volledigheid worden deze hier kort opgesomd.

Ruimtelijke randvoorwaarden:

- a. Borging van een goede verkeersafwikkeling in relatie tot de woonwijken en in relatie tot de A32
- b. Het zorg dragen voor een ruimtelijke- en stedenbouwkundige inpassing die voldoet aan:
 - Passend bij de omgeving, in een groene setting
 - Bouwvolume oriënteren op de A32 i.p.v. op de Oranje Nassaulaan
 - Voldoende parkeren op eigen terrein, idem bevoorrading
 - Aantrekkelijke vormgeving/architectuur
- c. Geen leisure functies die concurreren met het centrum (casino, bioscoop etc.);
- d. Aandacht voor de (fysieke) verbinding met het centrum van Heerenveen.

Motie:

Bij invulling van het gekozen scenario rekening houden met onder meer:

- a. of het gebouw passend is in de omgeving (beeldkwaliteit),
- b. er een goede verkeersdoorstroming is,
- c. de verkeersveiligheid gegarandeerd is en er voldoende aandacht is voor de veiligheid van de fietsers.

1. Ruimtelijk goed inpasbaar

Beide modellen zijn naar het oordeel van het college en Van der Valk op deze locatie ruimtelijk goed inpasbaar. De modellen verschillen wezenlijk van elkaar en vertegenwoordigen een verschillende visie op deze locatie en de ambitie die nagestreefd zou kunnen worden.

Model 1 voegt zich in de omgeving van de Oranje Nassaulaan. De langgerekte vorm van het gebouw begeleidt deze ontsluitingsweg en markeert de entree van de wijk. Hoewel nog steeds aanzienlijk, sluit de meer bescheiden hoogte beter aan bij de ruimtelijke structuur van de directe omgeving. De uitwerking van de architectuur kan bijdragen aan een vriendelijk ogend gebouw.

Model 2 zoekt juist aansluiting bij de grootschaliger wereld van het snelweglandschap. De aanzienlijke

hoogte ervan (ca. 43m) zou ruimtelijk verbinding kunnen maken met de hoogbouw in het stadiongebied. Het biedt bovendien de kans om een landmark te worden voor Heerenveen als geheel. Bijzondere architectuur zou dit kunnen versterken.

In de volgende paragrafen wordt de ruimtelijke inpassing van beide modellen verder toegelicht aan de hand van de ruimtelijke randvoorwaarden die u stelde en meest genoemde onderwerpen tijdens de inspraak. Een juridisch-planologische onderbouwing van de ruimtelijke effecten maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan.

a. Verkeersveilig

De verkeersveiligheid voor fietsers is een belangrijk uitgangspunt geweest bij de uitwerking van het plan. In beide modellen is opgenomen dat het hotel aangesloten wordt op de rotonde door daar een volwaardige extra afslag te maken. Net als op alle andere rotondes in Heerenveen moeten fietsers hier voorrang verlenen aan automobilisten. Op die manier ontstaat een gebruikelijke verkeerssituatie die voor alle verkeersdeelnemers herkenbaar is en voldoet aan de landelijke richtlijnen op het gebied van verkeersveiligheid.

Daarnaast wordt de aansluiting van het fietspad Tusken de Fjilden enige meters verplaatst, om deze ook in de nieuwe situatie comfortabel en veilig aan te laten sluiten op de rotonde. Verder is er op de toegangsweg naar Van der Valk opstelruimte voor meerdere auto's, zodat deze het fietspad niet blokkeren als ze even moeten wachten voor de toegangscontrole om het parkeerterrein op te rijden. Het college is er, kortom, van overtuigd dat door het creëren van een gebruikelijke afslag vanaf de rotonde op eenvoudige wijze een verkeersveilige situatie gerealiseerd kan worden.

De Fietsersbond onderschrijft dit, maar constateert ook dat fietsers (net als op alle rotondes in Heerenveen) op de hoofdfietsroutes die hier samenkomen, voorrang moeten verlenen. De Fietsersbond pleit er (hierom) voor om de kavel te ontsluiten via de huidige entree naar het sportcomplex.

Dit vraagt om aanzienlijk aanpassingen in de infrastructuur om de verkeersveiligheid en –doorstroming te waarborgen. Namelijk het aanpassen van de Oranje Nassaulaan met een extra afslagvak om het verkeer veilig en vlot af te laten slaan en het herinrichten van de toegangsweg, met een vrij liggend fiets- en voetpad. Bezoekers en de bevoorrading van Van der Valk maken in dit geval gebruik van de Oranje Nassaulaan richting Skoatterwâld, waardoor de verkeersintensiteit daar toeneemt. Bij ontsluiting vanaf de rotonde wordt dit deel van de Oranje Nassaulaan niet extra belast.

Het college stelt voor de ontsluiting van de kavel van Van der Valk eenvoudig en verkeersveilig vanaf de rotonde te realiseren door daar een gebruikelijke extra afslag te maken. Bezoekers en bevoorrading van Van der Valk kunnen zo op een logische en directe manier het hotel bereiken.

b. Voldoende verkeersdoorstroming

Uit de analyse van de verkeersafwikkeling die samen met het rijk en de provincie is uitgevoerd in aanloop naar het locatiebesluit in januari 2019, blijkt dat de verkeersafwikkeling goed is op te lossen en dat de komst van een hotel niet tot meer verkeer leidt in vergelijking met de functies in het huidige bestemmingsplan op dezelfde plek.

De beide modellen die nu voorliggen zijn in omvang in lijn met het schetsontwerp dat destijds gepresenteerd is. In het bestemmingsplan zal de impact van het voorkeursmodel op de verkeersdoorstroming nader onderbouwd worden.

Overigens wordt er in het kader van het project Heerenveen Beter Bereikbaar gewerkt aan het verbeteren

van de verkeersdoorstroming van en naar de A32.

c. Voldoende parkeerplaatsen

In beide modellen zijn meer parkeerplaatsen opgenomen dan noodzakelijk is conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Volgens dit beleid moeten bij het beoogde programma minimaal 222 parkeerplaatsen gerealiseerd worden (berekening: bijlage 3). In model 1 en 2 zijn respectievelijk 286 en 247 opgenomen. Een deel van deze parkeerplaatsen wordt halfverdiept onder het gebouw gerealiseerd. De overige parkeerplaatsen krijgen een plek op maaiveld. Expeditieverkeer kan vanaf de rotonde het hotel bereiken en daar laden en lossen bij het loadingdock aan de noordoostzijde van het gebouw.

Een beperkt deel van de bezoekers van evenementen in het Abe Lenstra Stadion of het sportcomplex Skoatterwâld parkeert in de huidige situatie op de kavel voor Van der Valk. Vanaf de realisatie van het project is dit niet meer mogelijk en zullen deze bezoekers elders moeten parkeren. Het faciliteren hiervan is onderdeel van de bredere opgave om parkeeroverlast tijdens evenementen te verminderen.

Voor bezoekers van het Abe Lenstrastadion geldt dat er in beginsel voldoende parkeergelegenheid is. Het college ziet het als een gemeenschappelijke opgave om bezoekers hiervan gebruik te laten maken en heeft het overleg met SC Heerenveen en de politie hierover hervat. Een toekomstvaste invulling van de parkeerbehoefte van sportpark Skoatterwâld is onderdeel van de verkenning die het college uitvoert in overleg met beide voetbalclubs naar de herontwikkeling van het sportcomplex.

Automobilisten die de kavel gebruiken als informele carpoolplaats kunnen gebruik maken van de officiële carpoolplaatsen in de omgeving.

d. Ruimte voor groen en water

Ten opzichte van het initiële schetsontwerp is er minder ruimte voor groen en water tussen de kavel en de Oranje Nassaulaan. Wel blijft er ruimte op de kavel voor groen, waaronder een groene afscheiding rondom het parkeerterrein en bomen verspreid over de kavel.

Van der Valk streeft bovendien naar het hoogste duurzaamheidslabel BREEAM Outstanding. Deze brede certificering stelt onder meer eisen aan ecologie en watergebruik. In de aanvraag omgevingsvergunning worden deze aspecten verder uitgewerkt.

In aanvulling daarop onderzoekt het college de mogelijkheden om in de zone tussen de kavel en Oranjewoud Noord extra groen toe te voegen. Dit naar aanleiding van suggesties die gedaan zijn in gesprekken met bewoners over de plannen.

De benodigde watercompensatie die volgt uit het dempen van water en toevoegen van verharding kan binnen het peilgebied gerealiseerd worden (zoekgebied: bijlage 4). Hierover is overeenstemming bereikt met Wetterskip Fryslân.

e. Aantrekkelijke vormgeving/architectuur

Beide modellen zijn massastudies naar hoe het beoogde programma ontwikkeld kan worden op deze locatie. Ze geven een beeld van het volume en de massaopbouw van het gebouw, in twee varianten. De gepresenteerde gevelbeelden in de impressies (bijlage 1) zijn een voorbeeld van welke architectuur toegepast zou kunnen worden. Ter referentie zijn vooralsnog vergelijkbare Van der Valk hotels in Woerden (model 1) en Deventer (model 2) gebruikt.

Op basis van een besluit over het voorkeursmodel kan een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden en het

ontwerp van het gebouw uitgewerkt naar een aanvraag omgevingsvergunning. Het beeldkwaliteitsplan zal u ter vaststelling aangeboden worden.

f. Zeer beperkte schaduwwerking op omliggende woningen

Om inzicht te krijgen in de verandering van de bezonningssituatie ten gevolge van de nieuwbouw, is een bezonningsstudie uitgevoerd voor beide modellen. Hierbij is volledigheidshalve ook gekeken naar de potentiële effecten van de bebouwingsmogelijkheden die het huidige bestemmingsplan biedt. Deze studie is als bijlage bijgevoegd. (bijlage 5).

In de studie is voor 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december de schaduw berekend voor elk uur tussen zonsopkomst en -ondergang. Om de leesbaarheid te vergroten is een samenvatting gemaakt, waarin de modellen op meest relevante tijdstippen met elkaar vergeleken worden. Alle afzonderlijke beelden zijn tevens toegevoegd.

In de modellen zijn de posities van de huidige bomen opgenomen. Hiermee wordt de werkelijkheid zo goed mogelijk nagebootst. Vanwege de schaduw die deze bomen geven, is de schaduw van het hotel echter niet altijd goed zichtbaar op de tekeningen. Voor de leesbaarheid zijn er daarom ook beelden gemaakt waarop de schaduwen van bomen niet zichtbaar zijn. Deze geven geen representatief beeld van de werkelijkheid en dienen uitsluitend om te kunnen beoordelen wat het schaduweffect van de bouwvolumes is, los van schaduwwerking van bestaande bomen.

Uit bezonningsstudie kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Model 1:

- 21 maart/september: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 18:00 tot zonsondergang (ca. 19:00) enkele woningen in Oranjewoud Noord en Skoatterwâld
- 21 juni: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 20:00 tot zonsondergang (ca. 22:00) enkele woningen in Oranjewoud Noord
- 21 december: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 16:00 tot zonsondergang (ca. 16:30) enkele woningen in Skoatterwâld

Model 2:

- 21 maart/september: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 18:00 tot zonsondergang (ca. 19:00) enkele woningen in Oranjewoud Noord en Skoatterwâld
- 21 juni: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 19:00 tot zonsondergang (ca. 22:00) enkele woningen in Oranjewoud Noord
- 21 december: de schaduw van de nieuwbouw raakt vanaf ca. 15:00 tot zonsondergang (ca. 16:30) enkele woningen in Skoatterwâld

Het hotel wordt ontwikkeld ten noorden / westen van de bebouwing in Oranjewoud en Skoatterwâld. Vanwege deze positie is de schaduwwerking van het gebouw op de omliggende woningen beperkt. Enkel (kort) voor zonsondergang is er sprake van schaduwwerking op (een deel van de) omliggende bebouwing.

Voor bezonning bestaan geen wettelijke normen. Bezonning speelt echter wel een rol bij de afweging van ruimtelijke ordeningsplannen, in relatie tot het woon- en leefmilieu. In de jurisprudentie over de bepaling van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu is als bestendige lijn een normstelling voor de bezonning van woonkamers geaccepteerd (zie onder meer uitspraken van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ARRS 201201441/1/R1 en 201302022/1/R4). Hierbij wordt een lichte norm (2 bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober) en een strenge norm (3 bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari tot 22 november) gehanteerd. Voor stedelijke gebieden wordt veelal de lichte norm gebruikt.

Wij hebben de situaties aan beide normen getoetst. Hieraan wordt ruim voldaan. Beide modellen leiden tot een bezonningssituatie, die op grond van jurisprudentie aanvaardbaar wordt geacht.

NB: Het eventueel toevoegen van bomen (zie punt d.) zal extra schaduw kunnen creëren op omliggende percelen en woningen.

g. Kansen voor (fysieke) verbinding met het centrum

In de huidige situatie ligt er een voetpad langs de Oranje Nassaulaan, dat de kavel verbindt met de overzijde van de snelweg en in het verlengde daarvan het centrum. In het kader van het project Heerenveen Beter Bereikbaar wordt dit voetpad vanaf Skoatterwald/rotonde Cissy van Marxveldtlaan tot de aansluiting met de Alma Tademaweg opnieuw aangelegd. Door de kavel van Van der Valk hierop aan te sluiten ontstaat voor voetgangers een goede verbinding met het centrum.

Daarnaast ziet het college kansen in het verbinden van de locatie van Van der Valk met het centrum en het bus/treinstation door middel van kleinschalige deelconcepten. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van deelfietsen/scooters.

Van der Valk heeft standaard in haar promotiemateriaal dat zij aanbiedt aan haar gasten informatie over de directe omgeving (waaronder het centrum) en brengt deze op die manier onder de aandacht.

2. Financieel haalbaar

Beide modellen zijn op basis van de meest actuele inzichten financieel haalbaar voor de gemeente. De kosten voor het bouwrijp maken zijn – conform Intentieovereenkomst 2019 – voor rekening van Van der Valk. Gemeente is verantwoordelijk voor het woonrijp maken. De kosten daarvan zijn voor beide modellen gelijk en zijn geraamd op ca. €200.000 (bijlage 6). Deze investeringskosten voor de gemeente kunnen worden gedekt uit de beschikbare middelen (ca. €300.000) in de grondexploitatie.

Dit bleek niet het geval te zijn voor het oorspronkelijke schetsontwerp, dat aan u gepresenteerd is in het kader van de besluitvorming over de locatiekeuze in januari 2019. Dit schetsontwerp was gedeeltelijk geprojecteerd op het sportcomplex. Dit zou onder meer betekenen dat een voetbalveld verplaatst zou moeten worden en aanpassingen gedaan moeten worden aan het parkeerterrein en de infrastructuur. De kosten die hieruit zouden volgen, bedragen ca. €1.7 miljoen (raming: bijlage 7) en zouden voor het grootste deel voor rekening van gemeente komen.

Het college en Van der Valk hebben gezamenlijk geconstateerd dat dit model financieel onhaalbaar is en stellen een alternatief voor, waarbij het hotel ontwikkeld wordt op de beschikbare ruimte tussen het sportcomplex en de Oranje Nassaulaan. Dit is uitgangspunt geweest voor beide modellen die ontwikkeld zijn.

De afstanden van het oorspronkelijke schetsmodel en beide voorliggende modellen tot de omliggende woningen zijn inzichtelijk gemaakt (bijlage 8). Hieruit valt af te leiden dat, hoewel deze kleiner wordt, deze nog steeds aanzienlijk blijven. In het oorspronkelijke schetsontwerp was de afstand van de hoogbouw tot de dichtstbijzijnde woningen in Oranjewoud en Skoatterwâld respectievelijk ca 140 en 230 meter. In model 1 zijn deze afstanden nog ruim 100 en 200 meter en in model 2 ca. 135 en 265 meter.

Zoals hierboven verwoord, is het college van mening dat, onder meer door deze aanzienlijke afstanden, de ruimtelijke inpassing van beide modellen goed gemotiveerd kan worden. Model 1, de lagere variant, presenteert zich met de langsricting aan de Oranje Nassaulaan. Met een hoogte van ca 30 meter is dit beduidend hoger dan bouwhoogte van 15 meter zoals die in het bestemmingsplan is vastgelegd, maar gezien de ruime setting en afstand van de beoogde nieuwbouw tot de bestaande woningen is deze hoogte acceptabel en kan een gebouw van deze omvang, met een zorgvuldige architectonische uitwerking, op een goede manier worden ingepast in het straatbeeld.

Model 2 is met ca 43 meter hoger dan Model 1, maar presenteert zich met een relatief smalle kopgevel aan de Oranje Nassaulaan. Met het hoogteaccent staande op een plint doet dit model nadrukkelijk mee in het beeld dat vanaf de A32 wordt verkregen van Heerenveen. Evenals voor model 1 geldt dat afstand tot de bestaande woningen dusdanig groot is dat een gebouw van deze omvang, met een zorgvuldige architectonische uitwerking, op een goede manier kan worden ingepast in het straatbeeld.

3. Inspraak en Antwoordnota

a. Ruime gelegenheid tot inspreken

In lijn met de door uw raad aangenomen motie op 21 januari 2019, heeft het college actief contact gezocht met bewoners en andere belanghebbenden om met hen het gesprek aan te gaan over beide stedenbouwkundige modellen. U bent hierover per brief geïnformeerd op 29 juni 2021. De inspraakperiode liep van 1 juli tot en met 17 september 2021.

Omwonenden en stakeholders zijn uitgenodigd om in een persoonlijk gesprek de voorstellen te bespreken en daarop te reageren. Ongeveer 15 mensen hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Reageren kon daarnaast ook schriftelijk via de website, brief of mail. Deze mogelijkheid stond open voor een ieder en is breed bekendgemaakt. In totaal zijn 142 reacties gegeven. Enkeligen hebben op meerdere manieren gereageerd. Alle reacties en gespreksverslagen zijn integraal bijgevoegd (bijlage 9).

b. Inspraakreacties en Antwoordnota

De inspraakreacties en antwoorden daarop namens het college zijn samengevat in een Antwoordnota (bijlage 10).

In ca. 100 reacties wordt een voorkeur aangegeven voor een van beide modellen. Een zeer ruime meerderheid van ongeveer 85% daarvan heeft een voorkeur voor model 1. Meest genoemd argument voor model 1 is dat de geringere hoogte beter past in de omgeving. Enkeligen plaatsen bij hun voorkeur een opmerking van de strekking dat als er dan toch een hotel moet komen, dat dit model dan de voorkeur heeft. Ongeveer 15% van de mensen die een voorkeur uitgesproken hebben, pleit voor model 2. Hier spreekt met name de allure die dit model kan hebben meer tot de verbeelding.

In de overige reacties werd geen voorkeur uitgesproken en/of betoogd dat er überhaupt geen hotel (van deze omvang) op deze plek zou moeten komen. Enkeligen pleiten juist voor een hogere ranke toren, met allure en daarmee ruimte om deze in een parkachtige setting te plaatsen. Met name direct omwonenden geven aan überhaupt geen Van der Valk van deze omvang op deze plek te willen en zien het kiezen uit beide modellen als het kiezen uit twee kwaden.

Zorgen die het meest worden geuit hebben betrekking op de negatieve impact op private leefomgeving (privacy, schaduw, beleving), toenemende parkeeroverlast, extra verkeersdruk, geluidsoverlast en waardevermindering van de omliggende woningen. Daarnaast voelen mensen die tegen de komst van een Van der Valk van deze omvang zijn, zich vaak niet gehoord door de politiek. Kansen worden vooral gezien op het gebied van werkgelegenheid, uitstraling van Heerenveen (in het bijzonder model 2) en het creëren van mogelijke synergie met het centrum.

In de Antwoordnota is per onderwerp het standpunt van het college verwoord. Alles overwegende ziet het college geen aanleiding fundamentele aanpassingen te doen aan de stedenbouwkundige opzet van de modellen. Wel ziet het college kansen om de ruimtelijke inpassing van het voorkeursmodel naar aanleiding van inspraakreacties nog te verbeteren. Bijvoorbeeld door het toevoegen van extra groen tussen de Oranje Nassaulaan en Oranjewoud Noord en te onderzoeken of de voetgangersverbinding naar

het centrum verbeterd kan worden.

4. Voorkeursmodel en vervolgproces

Van der Valk en het college zijn er van overtuigd dat beide modellen ruimtelijk goed inpasbaar zijn. Beiden modellen hebben een eigen identiteit die passend kan zijn op de beoogde locatie. Bij het adviseren aan de raad om te kiezen voor een van beide modellen laat het college de (inspraak)reacties daarom zwaar wegen.

De Fietzersbond heeft geen voorkeur voor een van beide modellen, aangezien beide dezelfde effecten hebben op de belangen die zij vertegenwoordigt. Hetzelfde geldt voor Wetterskip Fryslân. In beide modellen kan voldoende water gecompenseerd worden.

De Brandweer heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor Model 1. Dit model verhoudt zich beter tot de externe veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan de nabij gelegen hoge druk gasleiding en A32. Bovendien is evacuatie van het gebouw bij een calamiteit beter uit te voeren vanwege de toegankelijkheid van het geveloppervlak.

In de overgrote meerderheid van de inspraakreacties die het college heeft ontvangen op beide modellen wordt een voorkeur uitgesproken voor Model 1.

Gelet hierop stelt het college de gemeenteraad voor te besluiten model 1 te kiezen als voorkeursmodel en op basis daarvan volgende stappen in het project te zetten. Deze stappen zijn:

a. Het in procedure brengen van een beeldkwaliteitsplan.

In het beeldkwaliteitsplan worden de beeldkwaliteitseisen opgenomen, passend bij het voorkeursmodel. Het college legt het ontwerp beeldkwaliteitsplan samen met het ontwerp bestemmingsplan ter visie, zodat zienswijzen ingediend kunnen worden. Vervolgens kan het plan door uw raad vastgesteld worden en opgenomen in de welstandsnota.

b. Het in procedure brengen van een bestemmingsplan

Op basis van uw besluit over het voorkeursmodel kan een bestemmingsplan in procedure gebracht worden, waarin dit model vertaald is naar een juridisch-planologisch kader. Het concept-ontwerp bestemmingsplan wordt ter advisering aan de gebruikelijke bestuursorganen voorgelegd. Het ontwerp-bestemmingsplan zal door het college ter visie worden gelegd, zodat hierop gedurende een periode van 6 weken zienswijzen ingediend kunnen worden. Conform de huidige planning van het inwerking treden van de Omgevingswet op 1 juli 2022, zal het ontwerp bestemmingsplan voor deze datum ter visie gelegd moeten worden. Vervolgens besluit uw raad, mede op basis van de ingediende zienswijzen, over vaststelling van het bestemmingsplan. Mocht het ter visie leggen van een ontwerp-bestemmingsplan onverhoopt niet haalbaar blijken voor bovengenoemde deadline, dan zal een andere planologische procedure doorlopen moeten worden.

c. Het uitwerken van de inrichting van de openbare ruimte.

Het college werkt de benodigde aanpassingen in de openbare ruimte verder uit, waaronder de watercompensatie, aanpassing van de rotonde en het toevoegen van groen en informeert u hierover. Op basis hiervan kunnen de benodigde werkzaamheden voorbereid worden. Bij het onderzoek naar het toevoegen van extra groen aan de zijde van Oranjewoud Noord worden direct omwonenden uitgenodigd

om hierover mee te denken.

d. **Het ondertekenen van een koop-realisatieovereenkomst met Van der Valk.**

Het college kan op basis van het voorkeursmodel een koop-realisatieovereenkomst met Van der Valk sluiten, waarin privaatrechtelijke afspraken worden gemaakt over de verkoop van de kavel en de realisatie van het project. Hierin wordt ook het kostenverhaal geregeld.

Risico's of kanttekeningen

Communicatie en participatie

Boodschap	Doelgroep	Via welk middel	Door wie	Wanneer
Gemeenteraad spreekt voorkeur uit voor stedenbouwkundig model + vervolgproces	Omwonenden, stakeholders en andere geïnteresseerden	Insprekers/stakeholders: email Algemeen: persbericht, social media	Communicatie	Direct na besluit

Financiën

De geraamde kosten voor woonrijp maken bedragen ongeveer € 200.000. Binnen de grondexploitatie zijn met € 300.000 voldoende middelen beschikbaar hiervoor. Verder heeft dit advies geen financiële consequenties.

Bijlagen

1. Beeldmateriaal stedenbouwkundig Model 1 en Model 2
2. Programma
3. Parkeerberekening
4. Zoekgebied watercompensatie
5. Bezonningsstudie
6. Kostenraming woonrijp maken
7. Kostenraming oorspronkelijk schetsontwerp
8. Afstanden modellen tot omliggende woningen
9. Inspraakreacties (integraal)
10. Antwoordnota