



GEMEENTE OLDEBROEK

Notitie

**Afweging alternatieve ontsluiting appartementengebouw
bestemmingsplan Wezep, Stationsweg**

Kenmerk (Verseon):

Datum:

12 juni 2014

Behoort bij besluit van de gemeenteraad
van Oldebroek d.d. 10 JULI 2014
Mij bekend,
de griffier van de gemeente Oldebroek.

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Wezep Stationsweg”, het ontwerpbeeldkwaliteitsplan “Spakmanlocatie Wezep” en het ontwerp hogere waarde besluit hebben vanaf 5 maart 2014 zes weken ter inzage gelegen. Binnen de zienswijzentermijn zijn er 17 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Tegen het ontwerpbesluit hogere waarde is één zienswijze ingediend.

Het plan voorziet in een appartementengebouw aan de Stationsweg op de locatie van het voormalige bedrijfsgebouw en 30 rijtjeswoningen op het achterliggende terrein. De zienswijzen richten zich onder andere op de verkeersafwikkeling van het plangebied. Het plangebied wordt nu voornamelijk via de achterliggende woonwijk Wezep West ontsloten, waarbij het appartementengebouw zowel aan de Stationsweg als via de achterzijde wordt ontsloten. Het is niet mogelijk om via het plangebied van de Stationsweg de woonwijk Wezep West in te rijden of omgekeerd. Op 10 juni heeft het college besloten akkoord te gaan met de concept beantwoording van de zienswijzen en de raad voor te stellen het bestemmingsplan (gewijzigd) vast te stellen. Tegelijk werd gevraagd om een alternatief scenario voor de ontsluiting van het appartementengebouw in beeld te brengen.

De alternatieven en opties zijn hieronder weergegeven en uitgewerkt vanuit de relevante invalshoeken.



2. Scenario's

Er zijn in theorie vier mogelijkheden voor de uitwerking van het appartementengebouw, waarbij de wijze van ontsluiten binnen die mogelijkheden kan verschillen. De verschillende denkbare uitwerkingen voor het appartementengebouw bestaan met name hieruit, dat het aantal woningen kan variëren. Het ontwerpbestemmingsplan staat maximaal 15 appartementen toe. Wordt het aantal lager, dan ontstaan er andere ruimtelijke mogelijkheden, elk met verschillende verkeerskundige en financiële consequenties. Tenslotte voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid dat, indien mocht blijken dat de vraag naar appartementen te gering is, er toch grondgebonden woningen kunnen worden gerealiseerd. Ook dit heeft weer andere ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties. Deze worden hieronder aan de hand van vier scenario's uiteengezet.

I. Invulling perceel met 15 appartementen (maximale benutting van planologisch kader)

Voor invulling van de vlek met appartementen zijn er twee mogelijkheden: a) volledige sloop van alle bedrijfsgebouwen inclusief bedrijfspvilla en een nieuw appartementengebouw realiseren, of b) gedeeltelijk behoud van de bestaande bedrijfsgebouwen (met name de bedrijfspvilla) en daarbij beperkte nieuwbouw. De ontwikkelaar heeft de voorkeur – uit kwaliteitsbeleving – om de bestaande bedrijfspvilla en een gedeelte van de bedrijfsgebouwen te herontwikkelen naar appartementen.

Gelet op hetgeen aan bepalingen opgenomen is in het bestemmingsplan (maximale hoogte voor het woongebouw), de beschikbare fysieke ruimte en de marktomstandigheden, wordt maximale invulling met 15 appartementen uiteindelijk niet als een reële optie beschouwd. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat 12 appartementen de meest reële optie is en wil dit ook vastleggen in het bestemmingsplan. Scenario wordt daarom niet verder uitgewerkt.

Gevolg 1: Ambtshalve wijziging van het maximum aantal wooneenheden, te verlagen van 15 naar 12, ter plekke van de aanduiding sba-1 (artikel 6.2.3).

Gevolg 2: Het totaal aantal benodigde parkeerplekken binnen het plangebied wijzigt ook. De vanuit de beantwoording van de zienswijze toe te voegen acht parkeerplekken wordt gewijzigd in 2 toe te voegen.



II. Invulling perceel met 12 appartementen (reëel scenario)

In dit scenario zijn er 18 parkeerplaatsen (1,5 pp per appartement) nodig.

Effecten	Parkeren	Ruimtelijk inpassing	Verkeerskundig	Financieel
Opties				
Volledige ontsluiting op de Stationsweg	Om toegang tot het terrein te krijgen en dit mogelijk te maken verdwijnen er 6 parkeerplaatsen aan de voorzijde. Deze moeten aan de achterzijde worden gecompenseerd. Aan de achterzijde is rekening gehouden met 12 parkeerplaatsen. Dit zou betekenen dat er nog 2-4 parkeerplaatsen bij komen. Het toevoegen van extra parkeerplekken t.b.v. de appartementen is alleen acceptabel in de buurt van de appartementen (loopafstand). Die ruimte is er niet, tenzij één of twee rijtjeswoningen van blok 3 worden opgeofferd of ondergronds parkeren wordt gerealiseerd. Parkeerplekken in de groene vlek realiseren is een mogelijkheid in dit scenario, maar maakt het gebouw minder geschikt voor senioren Dit in verband met de afstand.	Het toevoegen van extra parkeerplaatsen aan de achterzijde heeft grote gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Het terrein achter het appartementengebouw is het hart van het gebied met een groen karakter. In het ontwerp voor het plan is bewust gezocht naar mogelijkheden om juist hier zo veel mogelijk groen te concentreren. Dit komt sterk onder druk te staan als een verbinding naar de Stationsweg wordt aangelegd en meer parkeerplaatsen aan deze zijde worden toegevoegd.	De Stationsweg is een drukke doorgaande route. Door hier extra verkeer via een koude aansluiting aan toe te voegen ontstaat er verkeerstechnisch een ongewenste situatie. Gelet op de hoeveelheid parkeerplaatsen die aan de achterzijde nodig zijn is het fysiek niet mogelijk om een afsluiting te maken i.v.m. de bereikbaarheid van blok 3. Hierdoor ontstaat het risico op sluipverkeer (van nieuwe én bestaande woningen). Dit heeft grote gevolgen voor de doorstroming op de Stationsweg en voor de verkeersafwikkeling in het plangebied. In het plangebied kan de verkeersdruk dan onbedoeld toenemen. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid van de weggebruikers en bewoners.	Gelet op het feit dat in deze situatie behoud van het bestaande pand niet meer mogelijk is, er mogelijk woningen minder gerealiseerd kunnen worden of dat er ondergronds geparkeerd moet worden, zijn er forse financiële consequenties. Extra sloopkosten € 75.000 – € 150.000 Ondergronds parkeren € 37.500 pp. Als er gekozen wordt voor ondergronds parkeren dan zullen vrij wel alle parkeerplaatsen ondergronds geregeld worden: totale kosten ca. € 500.000. Indien er minder woningen kunnen worden gerealiseerd kost dit € 100.000 per woning. Al deze kosten kunnen naar verwachting niet op ontwikkelaar worden verhaald. Dit zou betekenen dat er min. € 500.000 extra middelen beschikbaar moet worden gesteld.



Volledige ontsluiting achterzijde	Om dit mogelijk te maken verdwijnen er 10 parkeerplaatsen aan de voorzijde. Deze moeten aan de achterzijde worden gecompenseerd. Dit is niet mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van het aantal te realiseren woningen en/of het realiseren van ondergronds parkeren.	Zie hierboven.	Zoals uit het verkeerskundig advies blijkt, is dit om verkeerstechnische redenen de meeste wenselijke ontsluiting, aangezien de aansluiting op de Stationsweg verdwijnt.	Dit zou ten koste gaan van de exploitatie. Zie ook hierboven.
Bestaande oplossing (gedeeltelijk voor- en achterzijde)	Blijft gelijk	Blijft gelijk aan bestaande opzet zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan.	Bewoners van het appartementengebouw die op de Stationsweg ontsloten worden, leveren een vergelijkbare situatie op als de bestaande situatie. Dit is acceptabel te noemen.	Blijft onveranderd.



III. Invulling perceel met 8 appartementen (minimale variant)

In dit scenario zijn er 12 parkeerplaatsen (1,5 pp per appartement) nodig.

Effecten	Parkeren	Ruimtelijk inpassing	Verkeerskundig	Financieel
Opties Volledige ontsluiting Stationsweg	Om dit mogelijk te maken verdwijnen er 6 parkeerplaatsen aan de voorzijde. Deze moeten aan de achterzijde worden gerealiseerd. Aan de achterzijde is rekening gehouden met 12 parkeerplaatsen. Dit zou mogelijk zijn.	Blijft (vrijwel) gelijk aan de opzet zoals aangegeven in ontwerpbestemmingsplan. Er ontstaat minder (parkeer-) druk op de openbare ruimte wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt.	De Stationsweg is een drukke doorgaande route. Door hier extra verkeer via een koude aansluiting aan toe te voegen ontstaat er verkeerstechnisch een ongewenste situatie. Gelet op de hoeveelheid parkeerplaatsen die aan de achterzijde nodig zijn is het fysiek niet mogelijk om een afsluiting te maken i.v.m. de bereikbaarheid van blok 3. Hierdoor ontstaat het risico op sluipverkeer (van nieuwe én bestaande woningen). Dit heeft grote gevolgen voor de doorstroming op de Stationsweg en voor de verkeersafwikkeling in het plangebied. In het plangebied kan de verkeersdruk dan onbedoeld toenemen. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid van de weggebruikers en bewoners.	Gelet op het feit dat in deze situatie behoud van het bestaande pand niet meer mogelijk is, er mogelijk woningen minder gerealiseerd kunnen worden of dat er ondergronds geparkeerd moet worden, zijn er forse financiële consequenties Extra sloopkosten € 75.000 – € 150.000 Indien er minder woningen kunnen worden gerealiseerd kost dit € 100.000 per woning. Er is uitgegaan van 12 appartementen. Deze kosten kunnen naar verwachting niet op ontwikkelaar worden verhaald. Dit zou betekenen dat er ca. € 550.000 aan extra middelen beschikbaar moet worden gesteld.
Volledige achterzijde ontsluiting	Om dit mogelijk te maken verdwijnen er 10 parkeerplaatsen aan de voorzijde. Deze moeten aan de achterzijde aanwezig zijn, dit is het geval.	Zie hierboven.	Zoals het uit het verkeerskundig advies blijkt, is dit om verkeerstechnische redenen de meeste wenselijke ontsluiting.	Dit zou ten koste gaan van de exploitatie. Zie hierboven.
Bestaande oplossing	Blijft gelijk	Zie hierboven.	Het verkeer wat ontsloten wordt op de Stationsweg is vergelijkbaar aan de bestaande situatie. Dit is acceptabel te noemen.	Blijft onveranderd.



IV. Invulling van de perceel met 4 grondgebonden woningen (voor ontwikkelaar alleen een reël alternatief als voor appartementen geen afzet zou zijn).

In dit scenario zijn er 7 parkeerplaatsen (1,7 pp per woning) nodig.

Opties	Effecten	Parkeren	Ruimtelijk inpassing	Verkeerskundig	Financieel
Volledige Stationsweg	ontsluiting	Is mogelijk op eigen terrein	Blijft (vrijwel) gelijk aan de opzet zoals aangegeven in ontwerpbestemmingsplan. Er zal extra aandacht moeten worden besteed aan de achterzijde van de woonpercelen, aangezien deze bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Er ontstaat minder (parkeer-) druk op de openbare ruimte wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt.	Niet optimaal maar is mogelijk	Gelet op het feit dat in deze situatie behoud van het bestaande pand niet meer mogelijk is, er een forse afname is van het aantal woningen brengt dit forse financiële consequenties met zich mee. Extra sloopkosten € 150.000 Indien er minder woningen kunnen worden gerealiseerd kost dit € 100.000 per woning. Deze kosten kunnen naar verwachting niet op ontwikkelaar worden verhaald. Dit zou betekenen dat er ca. € 950.000 extra middelen beschikbaar moet worden gesteld.
Volledige achterzijde	ontsluiting	Is mogelijk op eigen terrein	Zie hierboven.	Optimaal	Dit zou ten koste gaan van de exploitatie. Zie ook hierboven.
Deels Stationsweg deels achterzijde		Is mogelijk op eigen terrein	Zie hierboven.	Is mogelijk	Dit zou ten koste gaan van de exploitatie. Zie ook hierboven.



2 Conclusie

Uit de uitwerking van de verschillende scenario's komt naar voren dat de alternatieven verstreckende gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit, de verkeersafwikkeling en -veiligheid en/of de financiën. De oplossing zoals weergegeven in het ontwerpbestemmingsplan, met een maximum van 12 appartementen, heeft vanuit deze aspecten gezien de voorkeur.

