

Gemeente Lisse



Amendement

(Op grond van artikel 30 van het Reglement van Orde)

Fracties: VVD, CDA, PvdA-GroenLinks, Nieuw Lisse, SGP-ChristenUnie en D66

Agendapunt: 5

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Elka, reactienota en petitie

De raad van de gemeente Lisse in vergadering bijeen op 22 februari 2018;

Besluit:

Het voorliggende besluit als volgt te wijzigen:

1. Bij beslispoint 1 de tekst "De (inspraak)reactienota vast te stellen en daarmee gedeeltelijk tegemoet te komen aan de inspraakreacties" te wijzigen in "*Kennis te nemen van de (inspraak)reactienota waarbij gedeeltelijk tegemoet wordt gekomen aan de inspraakreacties*".
2. Bij beslispoint 3 de tekst "In te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Elka" te wijzigen in "*Kennis te nemen van het ontwerpbestemmingsplan Elka zulks met inachtneming van de volgende aandachtspunten c.q. kanttekeningen:*
 - a) *Onderzoek de mogelijkheid van een*
 - i. *halfverdiepte parkeergarage met een appartementengebouw van zeven woonlagen waarmee in het schetsontwerp van 28 februari 2013 rekening is gehouden;*
 - ii. *een volledig ondergrondse parkeergarage met een appartementengebouw van zeven woonlagen, waarbij tevens, doch niet uitsluitend, aandacht wordt besteed aan extra parkeerplaatsen ondergronds zodat bovengronds minder parkeerplaatsen nodig zijn (compensatie).*
 - b) *Maak de landtong in beginsel openbaar toegankelijk (voor een ieder), waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de belangen van de VvE Scheepmakerskade en de bewoners van Bloembinderspark.*
 - c) *Geef in goed overleg met de VvE Scheepmakerskade en de bewoners van Bloembinderspark invulling aan de recreatieve voorziening ter hoogte van de Ruishornlaan indien en voor zover de landtong (toch) niet openbaar toegankelijk wordt voor een ieder.*
 - d) *Onderzoek de mogelijkheid van een andere positionering van het appartementengebouw, met het schetsontwerp van 2013 als uitgangspunt, zodat een grotere afstand ontstaat tussen het appartementengebouw en de woningen aan het Bloembinderspark."*
3. Bij beslispoint 4 voorafgaand aan de tekst: "zodra de laatste onderzoeken (...) verwerkt zijn", de tekst "Het ontwerpbestemmingsplan op basis van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht ter visie te leggen" te wijzigen in "*Kennis te nemen van de bevoegdheid van het college het ontwerpbestemmingsplan met inachtneming van het bepaalde in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht ter visie te leggen*".

Toelichting:

Het in procedure brengen van een ontwerpbestemmingsplan, waaronder het ter inzage leggen daarvan, is een (originaire) bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. De gemeenteraad wenst deze bevoegdheid te respecteren zodat in relatie daartoe de gemeenteraad, gegeven de procedurele stand van zaken, in dit stadium uitsluitend kennis wenst te nemen van het ontwerpbestemmingsplan.

Voordat het college het ontwerpbestemmingsplan ter inzage legt, hebben wij er behoefte aan het college enkele aandachtspunten mee te geven dan wel kanttekeningen te plaatsen. Het is aan het college om te onderzoeken en af te wegen of deze punten naar de mening van het college moeten resulteren in het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan.

Dit geldt mutatis mutandis voor de inspraakreacties en de petitie waarop het college een reactie is geformuleerd. De raad zal eerst bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan een finaal standpunt innemen. Hierbij zal onder andere worden gelet op de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening, waarbij tevens de kwaliteit van de woon- en leefomgeving zal worden beoordeeld. De raad zal daarbij komen tot een afweging van alle relevante belangen, waaronder die van de bewoners van Bloembinderspark, de VvE Scheepmakerskade, de vleeswarenfabriek Persoon, de overige omliggende bedrijven, Adriaan van Erk, het volkshuisvestingsbelang en de overige belangen van de gemeente.

Namens de fracties,

Martijn Tibboel



Gerrit Meiland



Guus Mesman



Kees Schrama



Bert van Santen



Jacqueline van Dooren



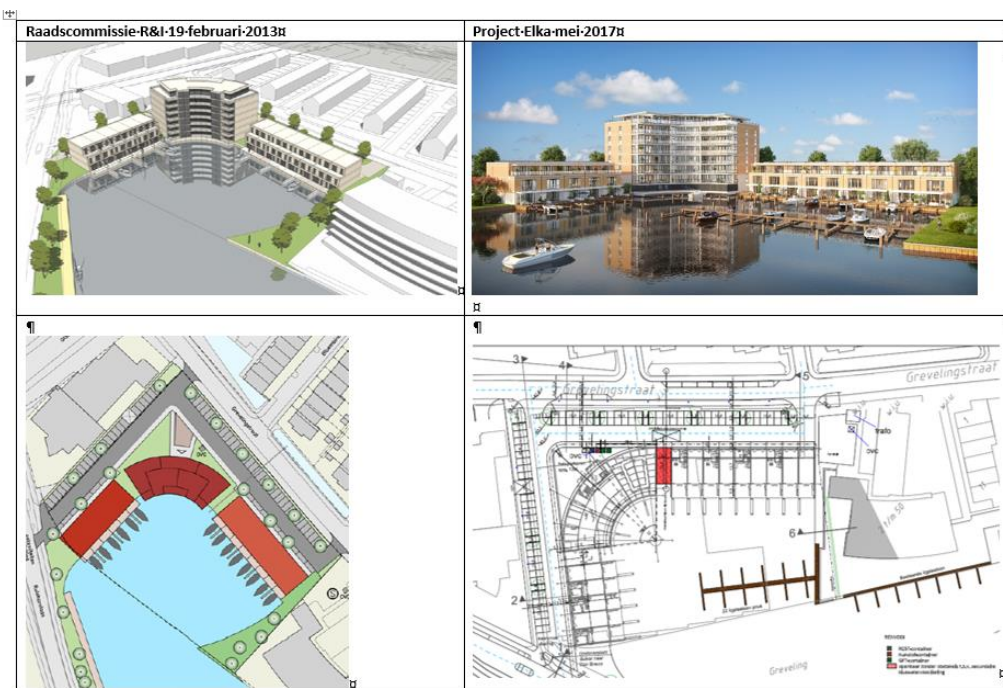
Notitie

notitienummer	NOT01-0254293-03F	
datum	13 juli 2018	
aan	René van der Straaten	Werkorganisatie HLTsamen
	Lars Westman	Werkorganisatie HLTsamen
van	Geert-Jan van der Schans	CroonenBuro5
kopie	Mark van der Poll	CroonenBuro5
	Martijn Stabel	CroonenBuro5
project	ELKA-terrein, Lisse	
projectnr.	0254293	
betreft	Onderzoeksvraag ELKA, Lisse	

1.1 Opgave

In 2013 is voor het ELKA-terrein een schetsontwerp gemaakt. Het huidige bedrijfsgebouw wordt gesloopt en daarvoor in de plaats komt een appartementengebouw met 26 appartementen in combinatie met ca 14 grondgebonden woningen. Bij de uitwerking van het schetsontwerp 2013 heeft het plan mede op verzoek van de welstandscommissie wijzigingen ondergaan die geresulteerd hebben in het definitieve bouwplan 2017. De belangrijkste verschillen tussen deze plannen zijn in beeld gebracht.

De gemeenteraad heeft op 22 februari 2018 een amendement vastgesteld waarin enkele onderzoeksvragen zijn opgenomen. Om deze vragen volledig te kunnen beantwoorden is een plan van aanpak opgesteld, dat op 17 april 2018 in concept is vastgesteld. Op 7 mei 2018 is het concept plan van aanpak ter bespreking voorgelegd aan het (raads)presidium en op 17 mei 2018 is het besproken in de raadscommissie R&I.



Schetsontwerp 2013 (L) en definitieve bouwplan 2017 (R)

1.2 Doel

Het doel van dit document is om een onafhankelijk advies te schrijven met de mogelijkheden voor en gevolgen van een (half)verdiepte parkeergarage, het openbaar maken van de landtong, en een andere positionering van het appartementengebouw. Het document geeft daarnaast de verschillen van de beide bouwplannen 2013 en 2017 weer.

CroonenBuro5 heeft deze mogelijkheden onderzocht en beantwoord aan de hand van een aantal deelvragen die door de gemeente zijn gesteld. Uit deze beantwoording zijn conclusies te herleiden per deelvraag. Door middel van tekst met begeleidende afbeeldingen zal uiteindelijk duidelijk worden wat de gevolgen van een (half)verdiepte parkeergarage, het openbaar maken van de landtong, en een andere positionering van het gebouw zijn voor de omgeving en wat het doet met de openbare ruimte.

In het document worden ook de globale kosten opgenomen voor de beschreven mogelijkheden. Hierbij wordt een schatting gemaakt van de kosten op basis van normgetallen.

1.3 Algemeen

Op het voormalige ELKA-terrein in Lisse wordt een woongebied met ca. 40 woningen gerealiseerd. Het betreft ca. 14 grondgebonden woningen van 3 bouwlagen met elk een steiger met ligplaats voor een boot. Tussen de twee blokken waterwoningen wordt een appartementencomplex met daarin 26 appartementen gerealiseerd. De begane grond van dit complex is gereserveerd voor de entree, 26 bergingen en een bovengrondse stallingsgarage met 12 parkeerplaatsen. Aan de achterzijde van het appartementencomplex worden steigers met ligplaatsen voor 4 boten gerealiseerd. Aan de losse aanlegsteiger in het zuidwesten van het plangebied worden nog eens 22 ligplaatsen gerealiseerd. Ieder appartement krijgt een eigen ligplaats toegewezen. De ruimte tussen de blokken waterwoningen en het appartementencomplex wordt aan de noordwestzijde ingericht als entree van de parkeergarage en aan de noordoostzijde als opstelplaats voor de brandweer.

De beoogde ontwikkeling van grondgebonden woningen sluit goed aan op de grondgebonden woningen aan de overzijde van de Grevelingstraat. Het volume van het beoogde appartementencomplex sluit qua structuur goed aan op het ten zuidoosten van het plangebied gelegen appartementencomplex 'De Grevelij'. Dit appartementencomplex, bestaande uit vijf en een halve bouwlaag, sluit net als de beoogde ontwikkeling aan op de structuur van het water van de Greveling. Het voorliggende plan zet dit voort en de combinatie van de twee gebouwen aan de Greveling versterken elkaar in stedenbouwkundig opzicht. De gebouwen 'beantwoorden' elkaar.

De identiteit van het plan wordt hoofdzakelijk gedragen door de grondgebonden woningen aan het water, die vrij uniek zijn in Lisse, met een ligplaats voor een boot, alsmede het appartementengebouw met uitzicht over de waterkom. De aanlegsteigers worden aangebracht in het water dat onderdeel uit gaat maken van de Vereniging Van Eigenaren waarin ook de onderhoudsverplichtingen voor de eigenaar van de steiger zijn uitgewerkt.

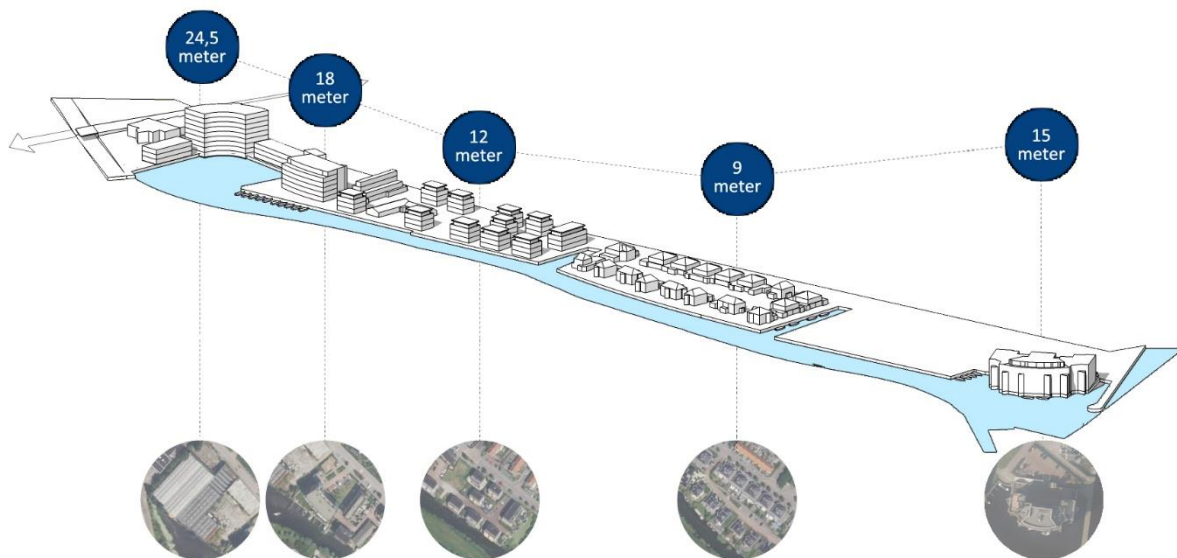
Het hart van het plan wordt gevormd door een grote, nieuw te graven, waterkom die door het bestaande appartementencomplex 'De Grevelij' en het nieuw op te richten gebouw 'omarmd' wordt. De vergroting van het wateroppervlak geeft de mogelijkheid voor boten om te kunnen keren of aan te leggen, alsmede mogelijkheden voor andere vormen van waterrecreatie.

De parkeervakken zijn rondom aan de voorzijde van de woningen en het appartementencomplex en in de parkeergarage van het appartementencomplex gesitueerd. Deze worden via de Grevelingstraat ontsloten. De bestaande ontsluiting van de bedrijven direct ten noorden van het plangebied wordt in het plan geïntegreerd.

De bestaande langzaam verkeersverbinding tussen de Grevelingstraat en de Ruishornlaan blijft behouden. De weg wordt ook geschikt gemaakt als calamiteitenontsluiting en de fietsoversteek wordt opnieuw ingericht. Voor de vuilinzameling wordt gebruik gemaakt van ondergrondse vuilcontainers. Dit wordt ingericht conform het gemeentelijk Handboek Inrichting Openbare Ruimte Lisse (HIOR) (*Ontwerpbestemmingsplan ELKA-terrein*).

1.4 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk beschrijft het schetsontwerp 2013 en het definitieve bouwplan 2017. Hierin worden de verschillen tussen beide bouwplannen belicht. Dit vormt het vertrekpunt voor de beantwoording van het raadsamendement. Het derde en het vierde hoofdstuk (respectievelijk schetsontwerp 2013 en definitief bouwplan 2017) geven de verschillende mogelijkheden voor en gevolgen van een (half)verdiepte parkeergarage weer. In hoofdstuk vijf worden de gevolgen van het, al dan niet, openbaar maken van de landtong verwoord. Vervolgens worden in het zesde (schetsontwerp 2013) en zevende (definitief ontwerp 2017) hoofdstuk de mogelijkheden besproken van het verschuiven van - delen van - het gebouw. Het achtste en laatste hoofdstuk bevat nog enkele bijlagen.



Afbeelding met bouwhoogtes aan de kade van de Greveling

In dit hoofdstuk wordt aangevangen met een korte beschrijving van het schetsontwerp 2013 en het definitieve bouwplan 2017. Vervolgens worden de verschillen tussen de schetsontwerp 2013 en het definitief bouwplan 2017 beschreven.

2.1 Het schetsontwerp 2013

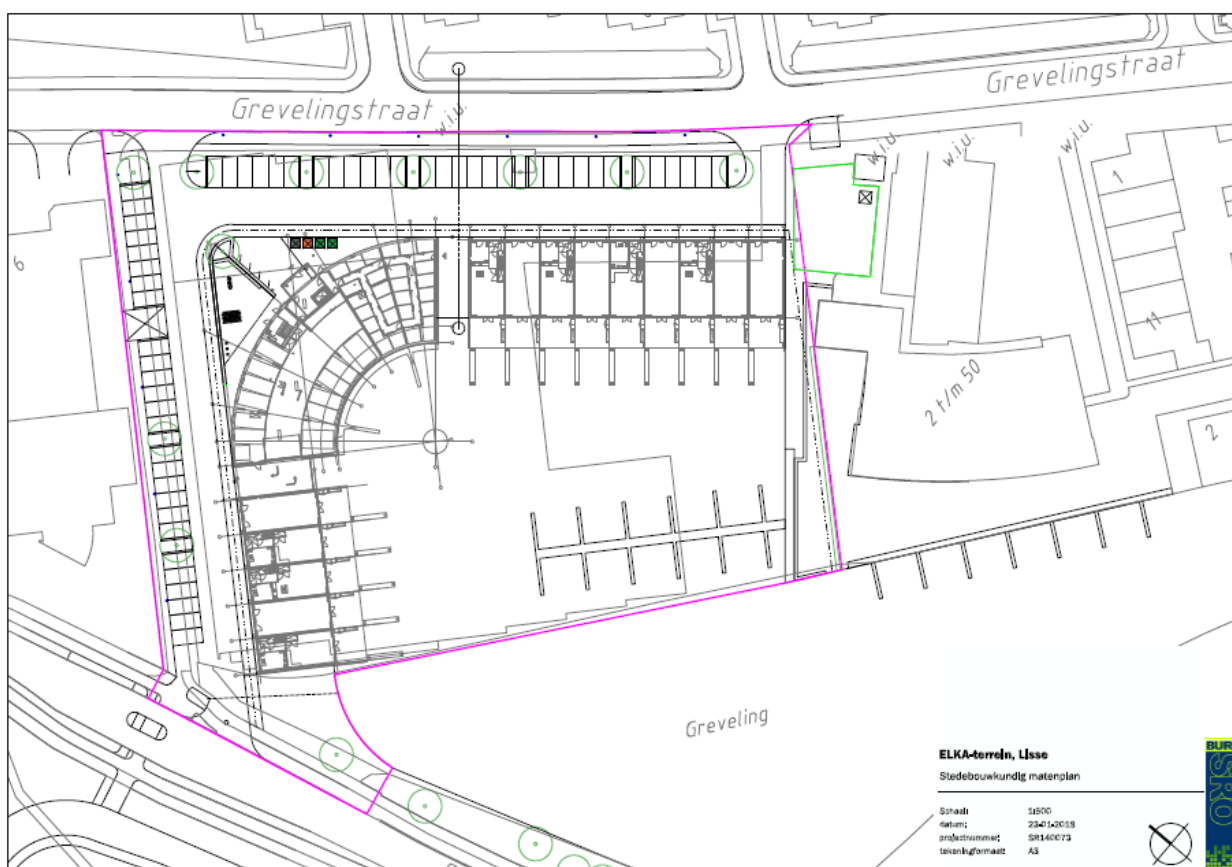
Op 29 januari 2013 is het college B&W ingestemd met het stedenbouwkundig plan voor herontwikkeling. Op 14 februari 2013 is de ontwikkeling van het plan bestaande uit 14 grondgebonden woningen en 26 appartementen gepresenteerd aan de commissie R&I. Onder het appartementengebouw was toen een half verdiept parkeren ontworpen met een inrit aan de voorzijde van het gebouw. Het schetsontwerp omvat verder een waterkom, 14 ligplaatsen voor boten, 68 parkeerplaatsen, een openbare landtong en 18 bomen. Op 28 februari 2013 stemt de gemeenteraad met het schetsontwerp in en spreekt het de bereidheid uit om hier voor een bestemmingsplanwijziging te voeren. Het schetsontwerp 2013 van 28 februari 2013 vormt daarmee de basis voor de herontwikkeling van het ELKA-terrein te Lisse.



Het inrichtingsplan zoals gepresenteerd in de raadscommissie R&I d.d. 14 februari 2013

2.2 Het definitieve bouwplan 2017

De uitwerking van het schetsontwerp 2013 heeft geleid tot het definitieve bouwplan 2017. Het definitieve bouwplan betreft de omgevingsaanvraag. Het programma bestaat uit 26 appartementen, 14 eengezinswoningen, 9 bomen, een waterkom, 40 ligplaatsen voor boten en een niet openbare aanlegsteiger.



Het vastgestelde inrichtingsplan openbare ruimte (SMP) 2017



Een impressie van het definitieve bouwplan 2017

2.3 De verschillen tussen het schetsontwerp 2013 en het definitieve bouwplan 2017

In deze paragraaf worden de verschillen beschreven en vormt daarmee de 0-meting voor beantwoording van de vragen uit het raadsamendement d.d. 22 februari 2018.

Bij het weergeven van de verschillen dient in acht te worden genomen dat het inherent aan de status van een schetsplan is dat een dergelijk plan (nog) nader moet worden uitgewerkt en gedetailleerd om uiteindelijk te resulteren in een definitief bouwplan. Een logisch gevolg van de verdere uitwerking en detaillering is dat tussen schetsontwerp 2013 en definitief bouwplan 2017 altijd afwijkingen ontstaan. Als kanttekening bij onderstaande vergelijking in ogeschouw worden genomen dat gezien de status van een schetsontwerp deze dus niet als maat- en ontwerpvast mag worden beschouwd en weergegeven verschillen tussen beide plannen onderdeel zijn van een normaal planproces.

	SCHETSONTWERP 2013	DEFINITIEF BOUWPLAN 2017
AANTAL WONINGEN	Het bouwplan van 2013 spreekt over 14 eengezinswoningen: 8 aan de Grevelingstraat, 6 tussen de Grevelingstraat en Ruishornlaan. Naast de 14 grondgebonden woningen worden in dit plan ook 26 appartementen gerealiseerd. In totaal kent het appartementengebouw 8 bouwlagen.	Het bouwplan van 2017 gaat uit van dezelfde aantallen. Het verschil in dit bouwplan is dat er aan de Grevelingstraat 9 woningen worden gerealiseerd en 5 tussen de Grevelingstraat en Ruishornlaan. Het aantal appartementen blijft gelijk aan het bouwplan van 2013. De onderste verdieping van het appartementen gebouw is een, volledig inpandige, bovengrondse parkeergarage.
BOUWHOOGTE	Het uitgangspunt voor de bouwhoogte is 23 meter. Dit geldt voor het appartementengebouw. De eengezinswoningen bestaan uit 3 lagen en een plat dak. Dit is doorgaans een maximale bouwhoogte van ca 10 meter. Deel wordt het parkeren opgelost in een half-verdiepte parkeergarage.	Het definitief bouwplan 2017 stelt een andere hoogte voor. In dit plan is het uitgangspunt voor de bouwhoogte van het appartementengebouw 24,5 meter. De grondgebonden woningen blijven op dezelfde hoogte als in het plan van 2013. Het verschil in hoogte heeft ermee te maken dat in het definitief bouwplan 2017 de garage volledig bovengronds komt te liggen.
AANTAL LIGPLAATSEN VOOR BOTEN	Er zijn 14 ligplaatsen voor boten opgenomen. De plaatsen zijn verbonden aan de grondgebonden woningen. In de Greveling aan de Ruishornlaanzijde is een steiger gesitueerd die dienst doet als passantenhaven.	Waar het schetsontwerp 2013 nog ruimte bood voor 14 boten, biedt het definitief bouwplan van 2017 plaats voor 40 boten, voor elke woning één. Deels zijn de ligplaatsen verbonden aan de grondgebonden woningen en het appartementencomplex. De rest van de ligplaatsen wordt gekoppeld aan de landtong. De passantenhaven is in het definitief bouwplan van 2017 komen te vervallen.
LANDTONG	De landtong is openbaar toegankelijk. Met het openbaar	De landtong is niet openbaar toegankelijk en heeft het karakter

toegankelijk maken van de landtong is het belangrijk dat de openbare ruimte van de landtong zorgvuldig ontworpen wordt. In het schetsontwerp 2013 is hier rekening mee gehouden. De entree van de landtong tussen het bestaande appartementencomplex Grevelij en de eengezinswoningen aan de Grevelingstraat is echter te smal bemeten, waardoor de landtong verstopt ligt achter de woningen en onvoldoende zichtbaar is vanaf de Grevelingstraat. Het ontwerp van de landtong past, behoudens deze entree, bij de functie en openbaarheid.

gekregen van een houten steiger. Doordat de landtong niet openbaar toegankelijk is, wordt er minder aandacht besteed aan de kwalitatieve uitstraling en wordt er voornamelijk gekeken naar de functionaliteit. Het ontwerp past bij het karakter.

OPENBARE RUIMTE

Het schetsontwerp 2013 was voorzien van 18 bomen binnen het plangebied. Er zijn geen speelvoorzieningen en er is één ondergrondse afvalcontainer (OVC) opgenomen in de openbare ruimte. Het plan voldoet niet aan het speelruimtebeleid. Ook voldoet het met één OVC niet aan de eisen conform het afvalbeleid.

Er is vastgelegd dat het definitief bouwplan 2017 ruimte moet bieden aan minimaal 9 bomen. Deze bomen moeten geplant worden binnen het plangebied. Op het plein zijn speelvoorzieningen en vier ondergrondse afvalcontainers voorzien. Het plan voldoet aan het speelruimtebeleid. Door het plaatsen van vier OVC's voldoet het definitief bouwplan 2017 aan de eisen conform het afvalbeleid.

De wegprofilering (breedte) en de breedte van in-/uitritten op de Grevelingstraat voldoen niet aan de normstelling van Handboek Inrichting Openbare Ruimte. De in-/uitrit van de half-verdiepte parkeergarage is gesitueerd midden op het plein en doorsnijdt daarmee het plein in twee delen. De welstandscommissie was in 2013 van oordeel dat deze doorsnijding en de ligging nabij de hoofdentree, esthetisch afbreuk doet aan de aan het aanzicht van het gebouw en de kwaliteit van het plein. De ruimtelijke kwaliteit van het plein is slecht.

Het profiel van de wegen en de in-/uitritten zijn breder en voldoen aan het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. De in-/uitrit van de bovengrondse parkeergarage is gesitueerd ten zuiden van het appartementencomplex. Hierdoor ontstaat één plein en is de ruimtelijke kwaliteit een stuk beter.

POSITIONERING

Het gebouw staat op ca 36 meter van de woningen van het Bloembinderspark. Het appartementengebouw heeft de vorm van een ovaal. Hierdoor wordt

Ten opzichte van het schetsontwerp 2013 is het appartementengebouw ronder geworden in plaats van ovaal. Hierdoor worden de grondgebonden woningen en het appartementengebouw een geheel.

	<p>de hoek aan de Grevelingstaat extra benadrukt.</p>	<p>Het veranderen van vorm heeft ervoor gezocht dat het gebouw ca 2 meter dichter naar de woningen aan het Bloembinderspark komt te liggen.</p>
PARKEREN	<p>Het parkeren wat nodig is voor de nieuwbouwplannen wordt grotendeels opgelost in de openbare ruimte. Er worden 68 parkeerplaatsen, waarvan ogenschijnlijk 13 parkeerplaatsen in een half-verdiepte parkeergarage. Aan de Grevelingstraat en de bedrijfshal komen haakparkeerplaatsen. Tussen de parkeerplaatsen is onvoldoende ruimte opgenomen voor de bomen waardoor bij de uitwerking bomen en/of parkeerplaatsen vervallen. Direct voor de eengezinswoningen komen een aantal langparkeerplaatsen.</p>	<p>In het definitief bouwplan 2017 wordt een deel (ca 12) van dit parkeren in de bovengrondse parkeergarage opgelost. De overige 56 parkeerplaatsen worden opgelost in de openbare ruimte. Door het ontwerpen van een bovengrondse parkeergarage verplaatst de in-/uitrit naar de zuidzijde van het gebouw. Hierdoor ontstaat er een kwalitatief betere openbare ruimte.</p> <p>Er zijn boomvakken ingetekend waardoor er voldoende ruimte tussen de parkeerplaatsen is voor het plaatsen van bomen. In het definitief bouwplan 2017 is afgeweken van de bomennorm. Wel is een minimaal van 9 bomen opgenomen als eis.</p>
VERKEER(SVEILIGHEID)	<p>Het appartementencomplex bevat een half-verdiepte parkeergarage met een in-/uitrit gesitueerd op het plein. Deze in-/uitritconstructie is op het plein circa 11 meter lang op het kortste stuk en doorsnijdt het plein in twee delen. Dit ruimtebeslag is noodzakelijk om de benodigde hoogteverschil te overbruggen binnen de gestelde normen. Naar verwachting is deze 11 meter lengte onvoldoende om een comfortabele (te steil) in-/uitrit te maken.</p>	<p>Het appartementencomplex bevat een bovengrondse parkeergarage met een in-/uitrit aan de zuidzijde van het appartementencomplex. De in-/uitrit ligt afgeschermd tussen de grondgebonden woningen en het appartementengebouw, wat de verkeersveiligheid bevordert.</p> <p>Destijds is er een onderzoek verricht door Sweco. Zij hebben de keuze voor een bovengrondse parkeergarage beoordeeld.</p> <p>Doordat de in-/uitrit tussen de grondgebonden woningen en het appartementengebouw komt te liggen ontstaat er meer kwalitatieve openbare ruimte. Er is meer ruimte om een overzichtelijk en verkeerskundig veilige situatie te ontwerpen. Omdat de garage bovengronds komt te liggen is het niet noodzakelijk om een hellingbaan te maken. Hierdoor kan de in-/uitrit eenvoudig en veilig</p>

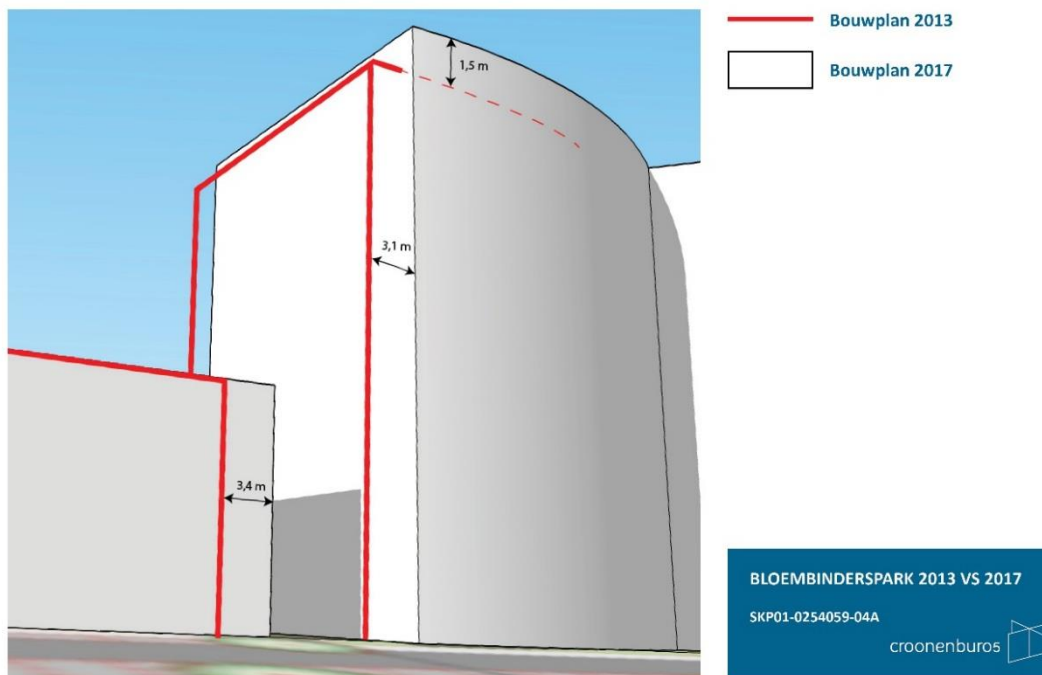
ontworpen worden. De feitelijke in- en uitrij manoeuvre wordt bij een bovengrondse parkeergarage makkelijker (en daardoor verkeersveiliger).

Door de garage bovengronds op te lossen levert dit naast een betere verkeersveiligheid ook een overzichtelijke verkeerssituatie op.

Stedenbouwkundig gezien is het beter om een leefbare gevel te maken. Een bovengrondse parkeergarage aan een plein levert geen kwaliteit.

Functioneel gezien is een bovengrondse garage beter dan een (half-)verdiepte garage. Dit komt door meer daglichttoetreding, natuurlijke ventilatie en een betere oriëntatie ten opzichte van de uitgang en de hoofdentree van het gebouw. Dit brengt indirect ook voordelen voor de verkeersveiligheid met zich mee.

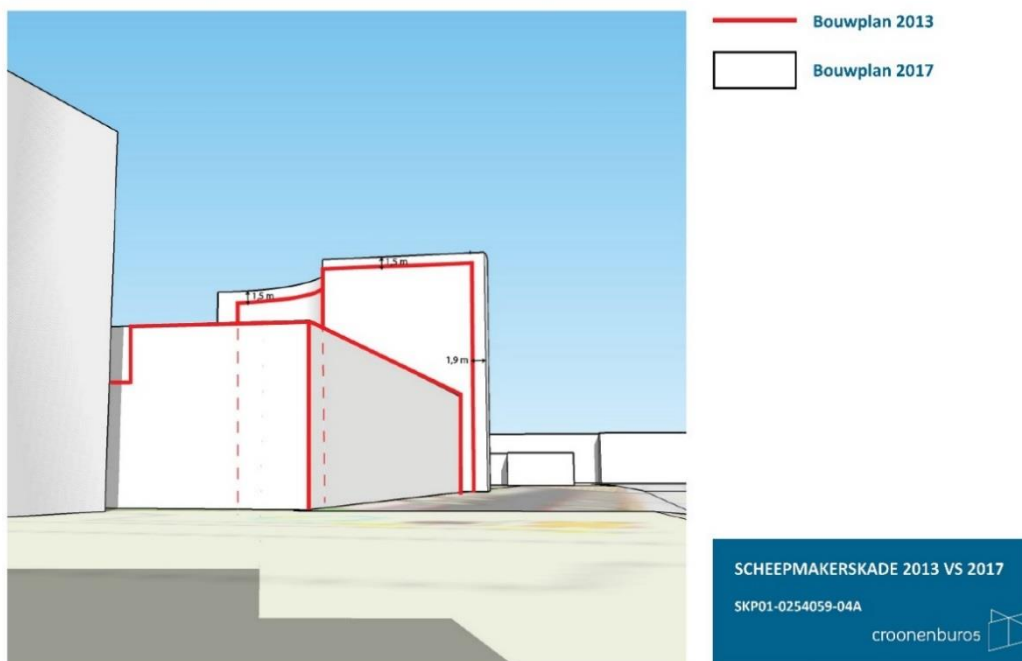
BLOEMBINDERSPARK 2013 VS 2017



4 | IN001-0254059-02B

Vershil in afstanden bouwplan 2013 en bouwplan 2017 – gezien vanuit Bloembinderspark

SCHEEPMAKERSKADE 2013 VS 2017



IN001-0254059-02B | 5

Vershil in afstanden bouwplan 2013 en bouwplan 2017 – gezien vanuit Scheepmakerskade

3 *Deelvraag 1 - Wat zijn de mogelijkheden voor en gevolgen van een volledig ondergrondse parkeergarage met een appartementengebouw van zeven woonlagen, waarbij tevens, doch niet uitsluitend, aandacht wordt besteed aan extra parkeerplaatsen ondergronds, zodat bovengronds minder parkeerplaatsen nodig zijn?*

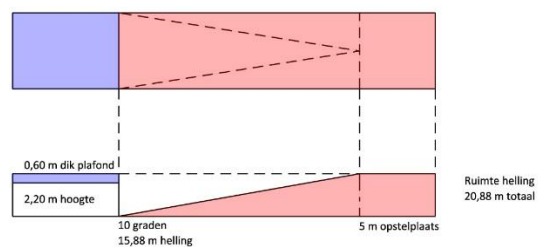
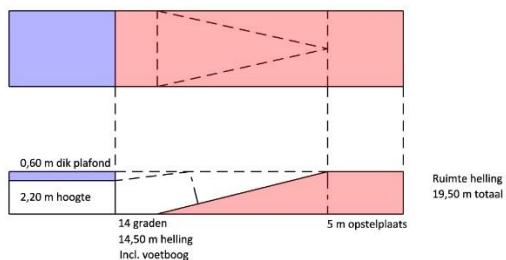
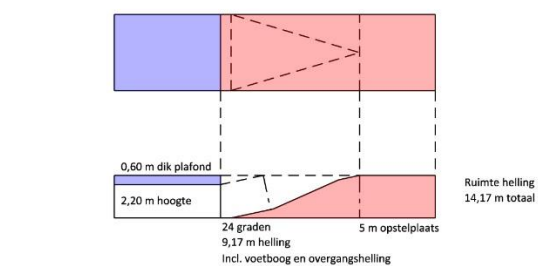
3.1 In- en uitrit parkeergarage

In de NEN.2443 worden normatieve uitspraken gedaan over parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en garages. In de NEN wordt onderscheidt gemaakt tussen openbare en private garages. Voor de private garages zijn steilere percentage voor de hellingbaan toegestaan. In de onderstaande schema's zijn de verschillende opties in beeld gebracht. In dit schema is te zien hoe de verschillende opties zowel in een geheel verdiepte als half verdiepte parkeergarage zicht vertaald naar de benodigde ruimte. De verschillende opties zijn: een stallingsgarage met een helling van 24%, een openbare garage met een helling van 14% en een helling van 10% als luxe uitvoering van een inrit. De parkeergarage is privé voor de bewoners van het complex dus we kunnen uitgaan van 24% als meest compacte oplossing. Naast de benodigde ruimte voor de hellingbaan in combinatie met een voetboog en overgangshellingen, is er ook een ruimte nodig om de auto vlak te laten staan (opstelruimte). Zoals blijkt uit de onderstaande afbeelding is het minimale ruimtebeslag bij een verdiepte parkeergarage in totaal 14,17 meter. Deze ruimte is nodig in de parkeergarage en bij de aansluiting op de openbare weg. In verband met de lengte en het benodigde hellingspercentage is er technisch gezien onvoldoende ruimte in de openbare ruimte beschikbaar bij zowel het schetsontwerp 2013 als het definitieve bouwplan 2017 om deze aanrijdroute inclusief opstelruimte te realiseren. Een stijgingspercentage van 24% wordt in de praktijk als niet gebruiksvriendelijk en oncomfortabel beschouwd. Het wordt in de praktijk door gebruikers als (veel) te steil ervaren. Het wordt daarom nauwelijks toegepast en door deskundigen om bovengenoemde redenen afgeraden.

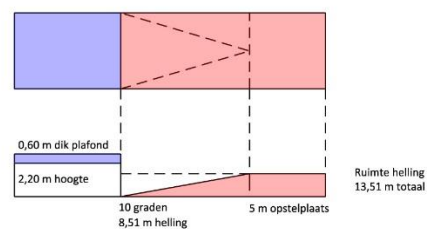
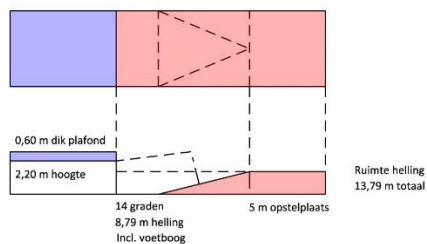
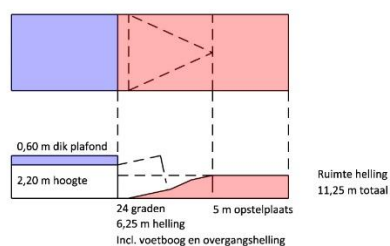
Uitgangspunten hellingbaan

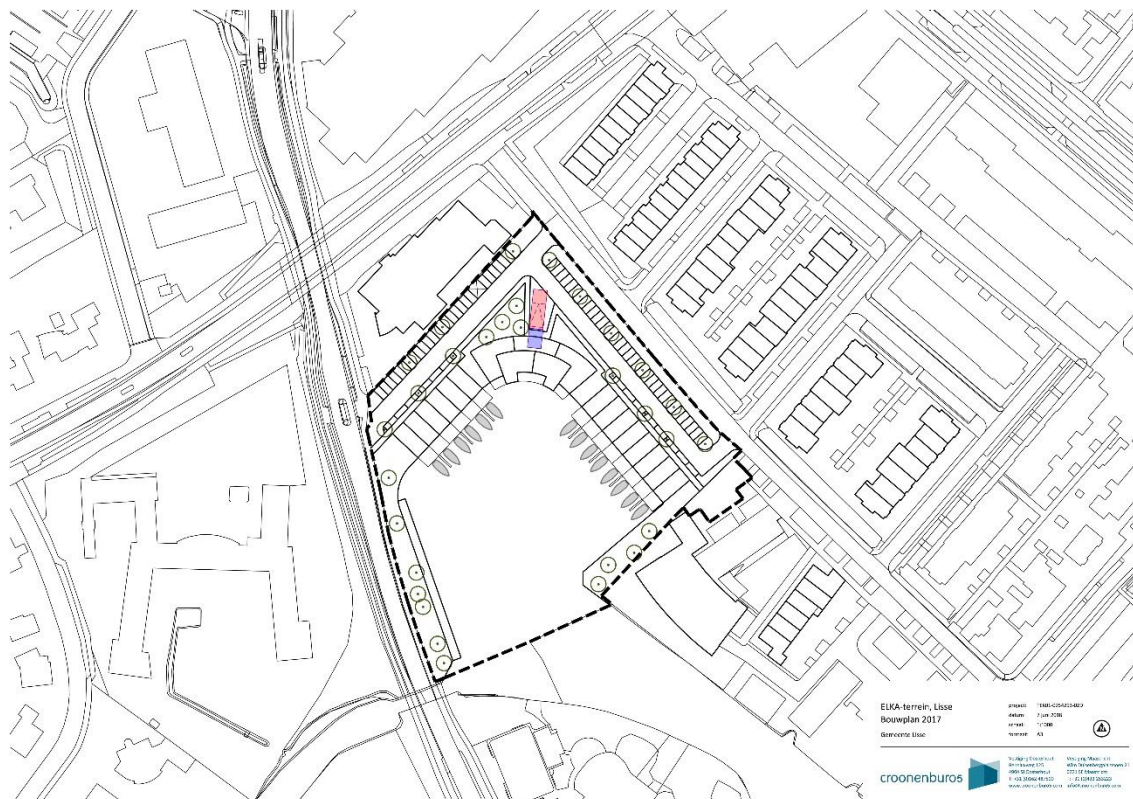
Gebaseerd op NEN 2443 Normen

Verdiepte parkeergarage - niet openbaar

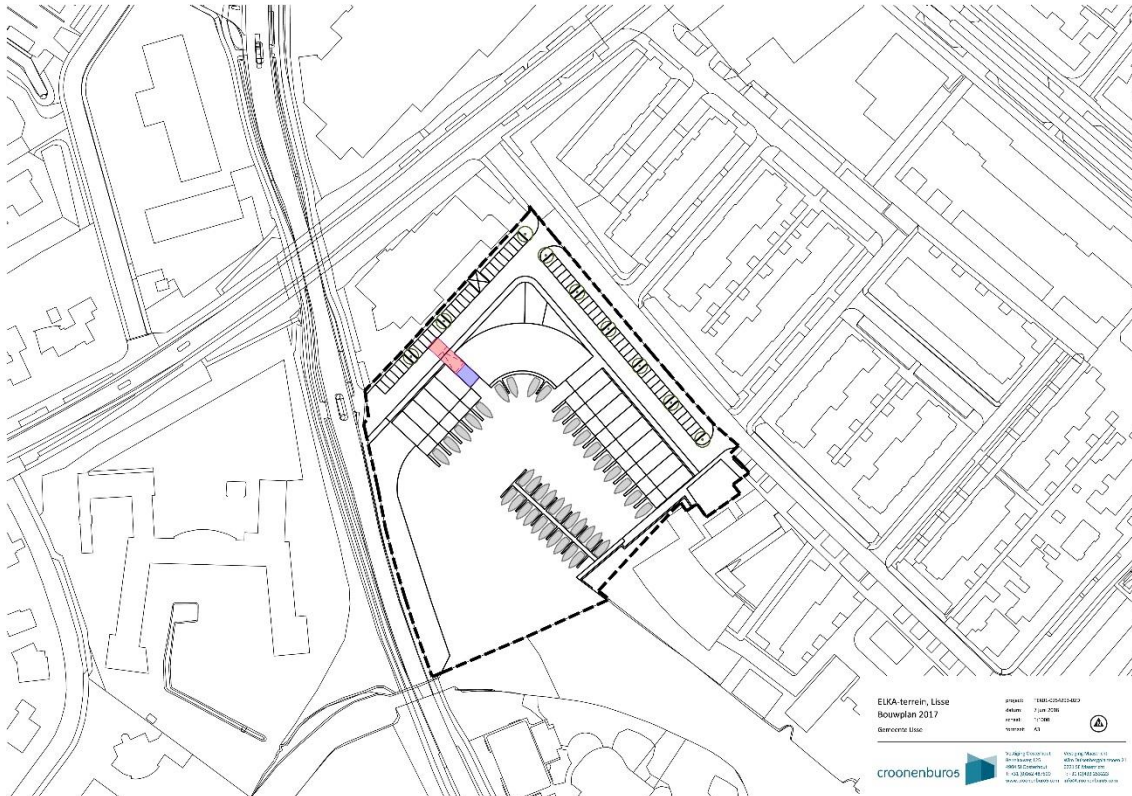


Halfverdiepte parkeergarage - niet openbaar





*Ruimtebeslag hellingbaan ondergrondse parkeergarage schetsontwerp 2013
9,17 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte*



*Ruimtebeslag hellingbaan ondergrondse parkeergarage definitieve bouwplan 2017
9,17 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte*

Het is alleen mogelijk om een ondergrondse parkeergarage te maken wanneer er ingrijpende wijzigingen gedaan worden in het ontwerp.

Dit kan wanneer de inrit in het midden van het appartementengebouw wordt gerealiseerd, zoals bij het schetsontwerp 2013 en daarbij de hellingbaan met een enigszins onaangename hoek wordt gedraaid. Hiervoor zou bij het definitief bouwplan 2017 echter opnieuw gekeken moeten worden naar de architectonische structuren in het gebouw, waaronder kolomstructuren en stijpunten. Dit leidt bij het definitief bouwplan 2017 naar verwachting tot een herontwerp van de begane grond. Een dergelijk herontwerp is dusdanig ingrijpend dat deze als onrealistisch, onhaalbaar en onwenselijk moet worden beschouwd en niet nader is onderzocht.

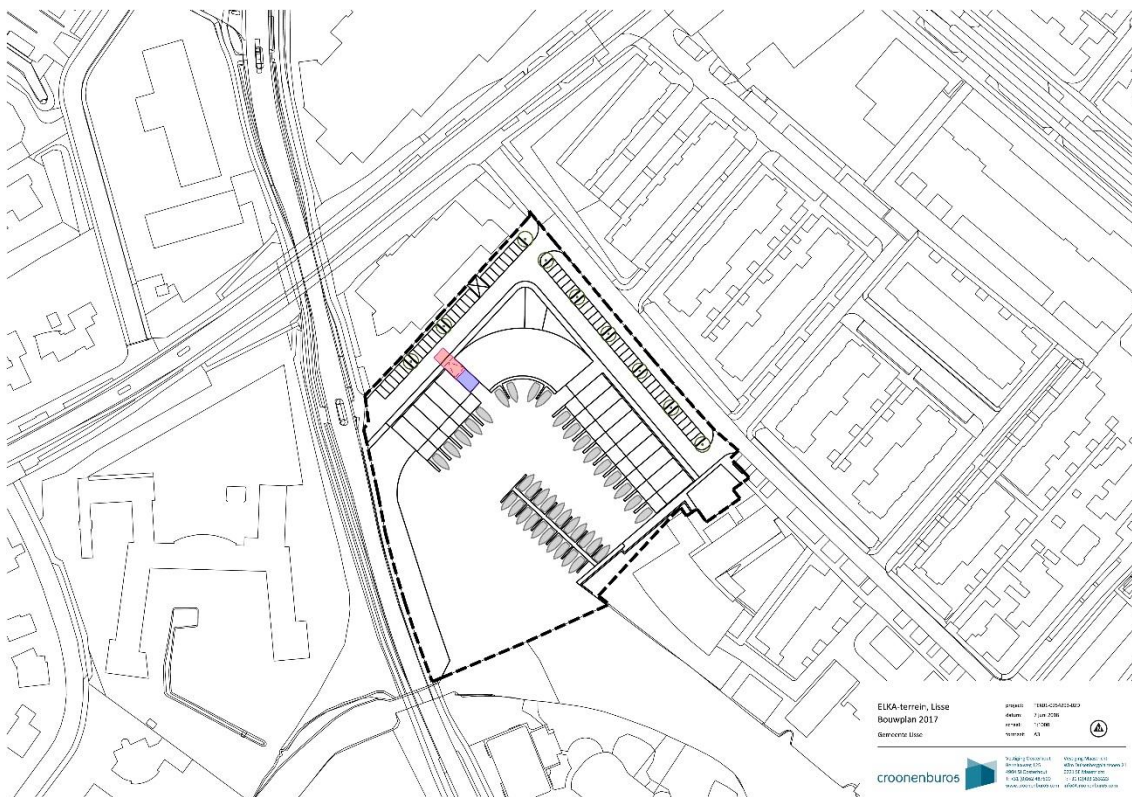
Voor het schetsontwerp 2013 geldt dat de hellingbaan in het midden ligt in de entreezone naar het plangebied en deze zichtlijn wordt negatief beïnvloed door een inrit voor het pand. Dit is dus niet wenselijk vanuit een sociaal en esthetisch perspectief. Deze plek is de ontmoetingsplek voor het pand en tevens de speelplek. Een inrit in het midden verstoort de pleinfunctie, daarnaast wordt het architectonische ensemble ook ontkracht door deze keuze. Dergelijke grote aanpassingen doen afbreuk aan de kwaliteit van het huidige plan (het watergebonden woonmilieu) en verminderen de aantrekkelijkheid en verkoopbaarheid van het plan. Om bovenstaande redenen wordt een hellingbaan in het midden als onwenselijk beschouwd. Door de welstandscommissie is hier eerder ook negatief over geadviseerd.

Daarnaast heeft CroonenBuro5 onderzocht of een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd kan worden door het herontwerpen van de parkeergarage, terwijl tegelijkertijd extra ondergrondse parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Gezien alleen al de geschatte extra bouwkosten van het realiseren van dit ontwerp (circa € 500.000) wordt deze variant als niet realistisch beschouwd en is daarom niet nader onderzocht.

Deelvraag 2a - Wat zijn de mogelijkheden voor en gevolgen van een halfverdiepte parkeergarage met een appartementengebouw van zeven woonlagen, zulks overeenkomstig het definitieve bouwplan 2017?

4.2 In- en uitrit parkeergarage 2017

In het definitieve ontwerp 2017 is uitgegaan van een bovengrondse parkeergarage met een in-/uitrit aan de zuidzijde van het appartementencomplex. De in-/uitrit ligt afgeschermd tussen de grondgebonden woningen en het appartementengebouw, wat de verkeersveiligheid bevordert. Op deze locatie is onvoldoende ruimte beschikbaar om een hellingbaan van ten minste 11,25 meter met daarbij ruimte voor een opstelplaats te realiseren.



Ruimtebeslag hellingbaan halfverdiepte parkeergarage definitieve bouwplan 2017
6,25 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte

Eind 2017 is er een onderzoek verricht door Sweco. Zij hebben de keuze voor een bovengrondse parkeergarage beoordeeld:

“Door de in- en uitrit van de garage tussen de grondgebonden woningen en het appartementengebouw te leggen, ontstaat er meer ruimte voor kwaliteit in de openbare ruimte. De verkeerssituatie wordt overzichtelijker en daardoor veiliger. Het is niet noodzakelijk om een hellingbaan te ontwerpen, omdat de parkeergarage bovengronds zou komen te liggen. De feitelijke in- en uitrij manoeuvre wordt bij een bovengrondse parkeergarage makkelijker (en daardoor verkeersveiliger).

Door de garage bovengronds op te lossen, levert dit naast een betere verkeersveiligheid ook een overzichtelijke verkeerssituatie op, maar stedenbouwkundig gezien is het beter om een leefbare gevel te maken. Een bovengrondse parkeergarage aan een plein levert geen kwaliteit.

Ruimtelijk en functioneel gezien is een bovengrondse garage beter dan een (half-)verdiepte garage. Dit komt door meer daglichttoetreding, natuurlijke ventilatie en een betere oriëntatie ten opzichte van de uitgang en de hoofdentree van het gebouw. Dit brengt indirect ook voordelen voor de verkeersveiligheid met zich mee. In het huidige definitieve ontwerp 2017 is het echter niet mogelijk om een hellingbaan in te passen. De ruimte die benut kan worden is te klein. Deze optie is alleen mogelijk wanneer er een nieuw ontwerp wordt gemaakt, rekening houdend met het ruimtebeslag en afmetingen van een hellingbaan.”

Een leefbare gevel kan alleen in combinatie met een halfverdiepte parkeergarage. Dit is niet mogelijk gezien de benodigde ruimte van de hellingbaan inclusief horizontale opstelplaatsen. Een ingrijpende aanpassing aan het ontwerp is noodzakelijk om de garage halfverdiept te maken, wat daarnaast ook zorgt voor de nodige extra kosten en vertraging. Het verplaatsen van de in- en uitrit van de parkeergarage naar het midden van het appartementengebouw biedt geen oplossing. Ook in dit geval (vergelijkbaar met paragraaf 3.1) is er onvoldoende ruimte beschikbaar om de hellingbaan te realiseren.

5 *Deelvraag 3 - Wat zijn de mogelijkheden voor en gevolgen van het openbaar toegankelijk maken van de landtong?*

5.1 **Openbaar toegankelijke landtong**

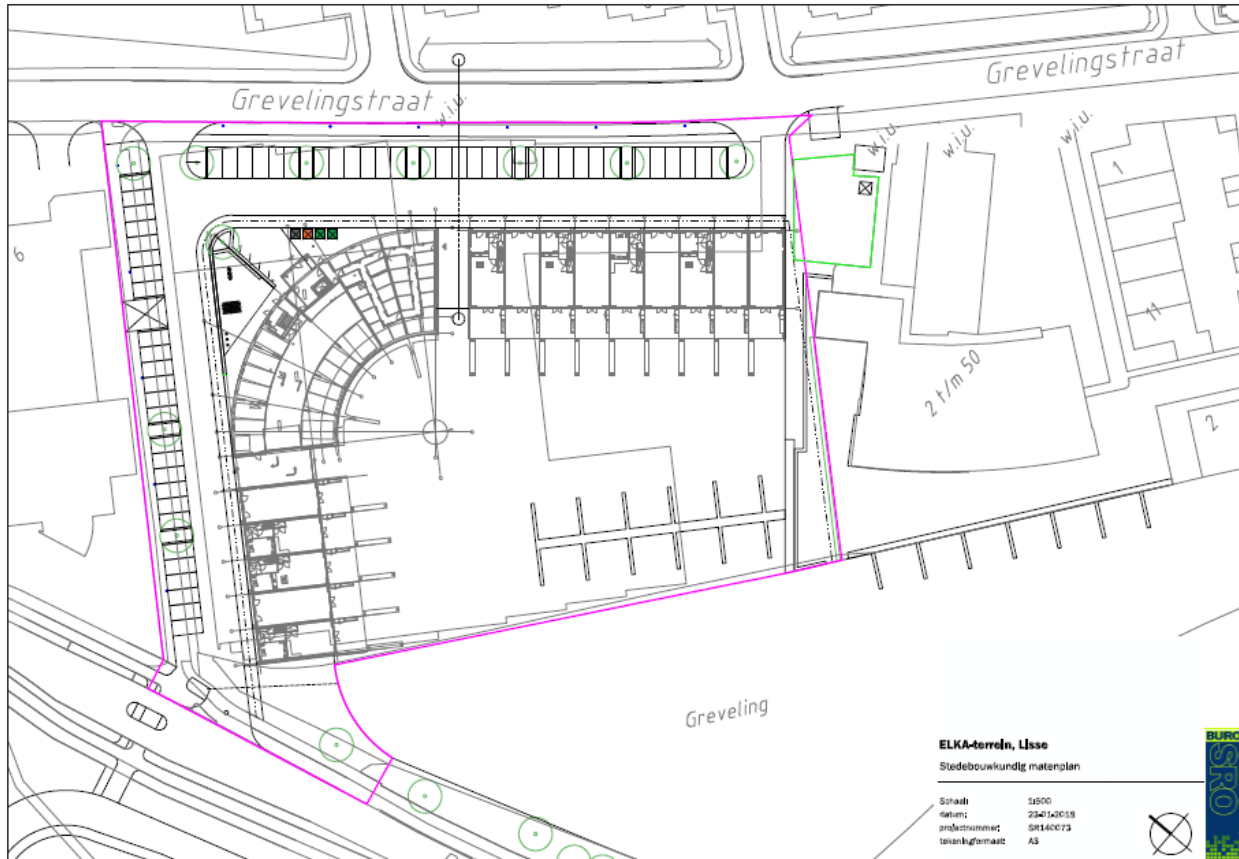
In het ontwerp uit 2013 was de landtong meer openbaar en toegankelijk voor het publiek. Het definitief bouwplan 2017 heeft geen publieke waarde en is functioneel ontworpen als eenvoudige steiger. Het ontwerp is erop gericht dat deze steiger onderdeel uitmaakt van het toekomstig privéterrein van de Vereniging van Eigenaren Elka. De landtong is alleen nog maar toegankelijk om de steigers te kunnen bereiken.

CroonenBuro5 heeft de mogelijkheden voor het openbaar toegankelijk maken van de landtong onderzocht.

Het openbaar toegankelijk maken van de landtong moet als een versterking van de openbare ruimte worden beschouwd. Door het toegankelijk maken van de landtong ontstaat er een kwalitatieve ruimte die de mogelijkheid biedt om de Greveling te ervaren.

Het is belangrijk dat de landtong opgenomen wordt in de omgeving. Het vormt een ontwerpogave aan de rand van het plangebied die sterk benut kan worden in combinatie met de speeltuin en de openbare ruimtes aan de Grevelingstraat.

Met het ontwerpen en het openbaar toegankelijk maken van de landtong is het belangrijk dat deze in totaliteit ontworpen wordt. De erfafscheiding tussen de Grevelij en het bouwplan dient mee ontworpen te worden, zodat deze een representatieve rand vormt voor beide gebouwen. Een belangrijk aspect bij het ontwerp is het sociaal veilig maken van de landtong. De openbare ruimte dient zorgvuldig ontworpen te worden, zodat er te allen tijde sociale controle plaatsvindt.



Het vastgestelde inrichtingsplan openbare ruimte (SMP) 2017 waar de publieke waarde van de landtong weg is
Wanneer de landtong openbaar wordt gemaakt, komt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud, het waarborgen van de toegankelijkheid (groot onderhoud kade, onderhoud door waterschap), de toegankelijkheid bij calamiteiten en de sociale veiligheid bij de gemeente te liggen. De ruimte tussen het appartementengebouw De Grevelij en de grondgebonden woningen is krap bemeten (3,90 meter). Om de toegankelijkheid te waarborgen volgens de algemeen geldende eisen voor de openbare ruimte is minimaal 5,00 meter nodig. Door de beperkte toegankelijkheid voor materieel is het onderhoud lastiger uit te voeren en dus duurder. De landtong is een doodlopende en weinig overzichtelijke openbare ruimte door de smalle toegang, hierdoor is de sociale veiligheid moeilijk te garanderen. Zowel het huidige ontwerp als in het schetsontwerp 2013 is deze problematiek aanwezig. Een argument om de landtong niet openbaar te maken is de nabijheid van de speelplek ter hoogte van de VVE Scheepmakerskade. Hier spelen (kleine) kinderen vlakbij de toekomstige waterkom.

Hoewel het ruimtelijk gezien wenselijk is om een openbare landtong te creëren, is het vanuit de hierboven genoemde aspecten niet wenselijk de landtong openbaar te maken. Dit geldt zowel binnen het schetsontwerp als het definitieve bouwplan.

Wanneer de landtong privéterrein en afgesloten is, is de eigenaar verantwoordelijk voor de sociale veiligheid, het onderhoud en toegankelijkheid. Wanneer de landtong privéterrein is, maar wel openbaar toegankelijk is, dan heeft de gemeente nog steeds een verantwoordelijkheid voor het openbaar toegankelijke gebied. Om deze reden is tussen de eigenaar en gemeente afgesproken de landtong met een poort af te sluiten.

De ruimte die nodig is, kan enkel gecreëerd worden door het verwijderen van één van de grondgebonden woningen aan de Grevelingstraat. Verschuiven is geen optie omdat dan de brandweeropstelplaats tussen het appartementengebouw en de grondgebonden woningen komt te vervallen. Dit is qua veiligheid niet mogelijk, de

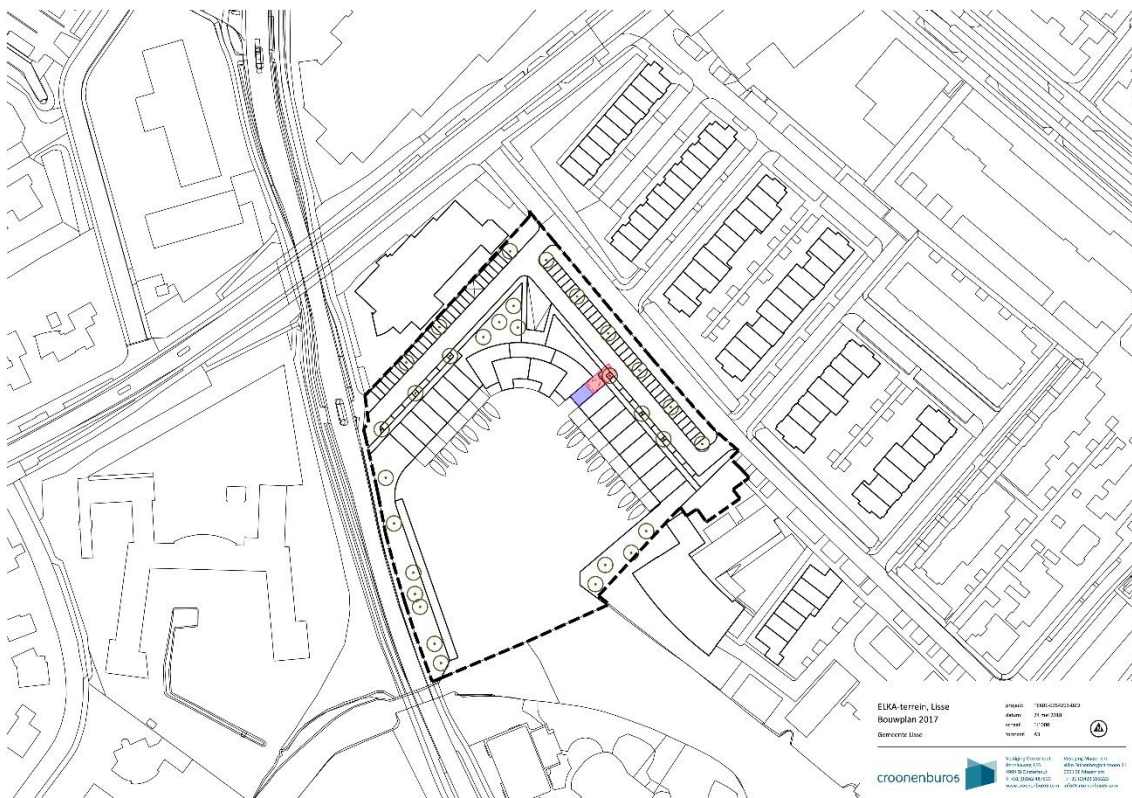
waterkom fungeert namelijk ook als bluswatervoorziening. Het laten vervallen van één van de grondgebonden woningen in het huidige bouwplan wordt als onrealistisch en onhaalbaar gezien tenzij de gemeente de ontwikkelaar hiervoor volledig compenseert (voor zowel de misgelopen opbrengsten als de extra inrichtingskosten voor de landtong). De kosten hiervan worden geraamd op € 200.000,- tot € 300.000,-.

6 Deelvraag 4 - Wat zijn de mogelijkheden voor en de gevolgen van een andere positionering van het appartementengebouw, met het schetsontwerp van 2013 als uitgangspunt, zodat een grotere afstand ontstaat tussen het appartementengebouw en de woningen aan het Bloembinderspark?

6.1 Variant 1 - 2013

Enkel het verschuiven van het appartementengebouw zorgt ervoor dat deze in het stramien komt te staan van de grondgebonden woningen. De ruimte tussen het appartementengebouw en de grondgebonden woningen wordt hierbij kleiner en het is de vraag of deze kwalitatief verantwoord ingepast kan worden. Door het verschuiven van het gebouw zal er minder overlast van schaduwval zijn. Ruimtelijk gezien heeft het vrijwel geen voor- of nadelen. Functioneel gezien zijn er wel haken en ogen aan deze variant. De beoogde duikerverbinding tussen Bloembinderspark en waterkom Elka voor de waterstructuur Meerzicht wordt hiermee belemmerd en er kan op deze manier geen opstelplaats voor hulpdiensten gemaakt worden en de functie van de bluswatervoorziening is niet meer bereikbaar. Technisch gezien is dit ontwerp dus niet mogelijk.

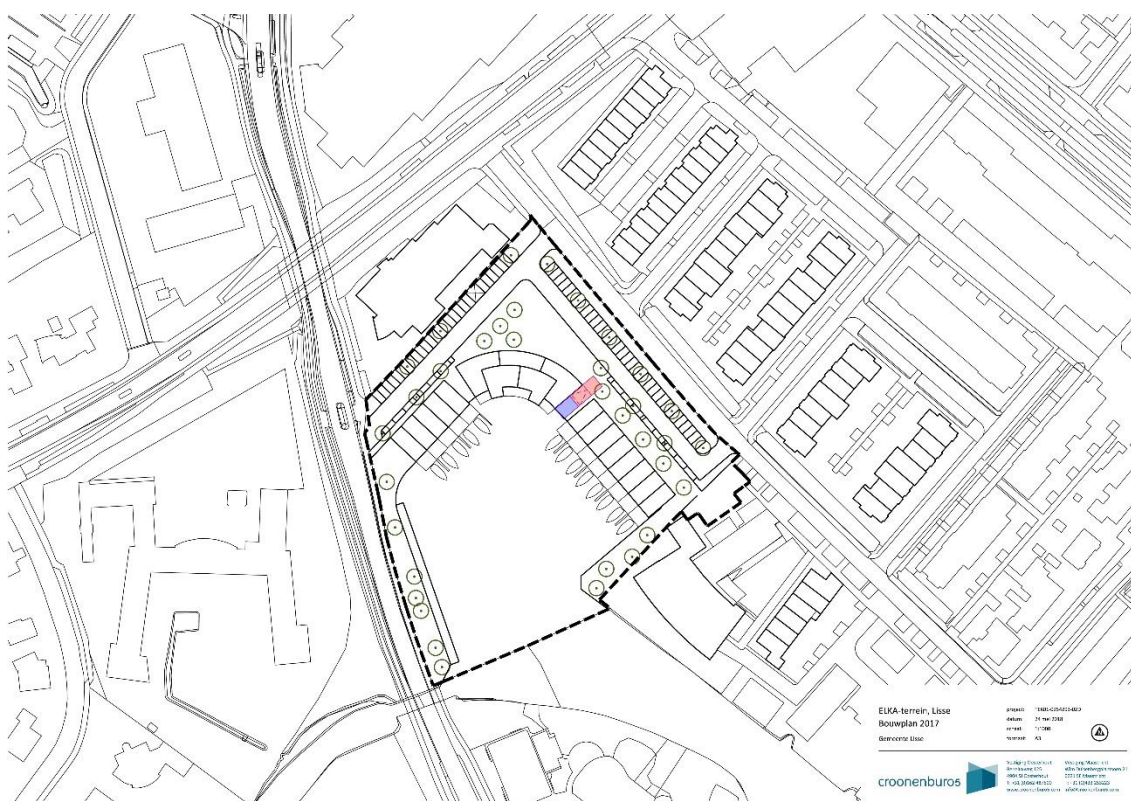
In dit ontwerp is het niet mogelijk om een halfverdiepte parkeergarage te maken zonder dat het ontwerp wordt aangepast. De ruimte tussen de grondgebonden woningen en het appartementengebouw is dusdanig klein dat er geen kwalitatieve en ruimtelijke plek ontstaat.



*Ruimtebeslag hellingbaan halfverdiepte parkeergarage schetsontwerp 2013 – Variant 1
6,25 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte*

6.2 Variant 2 - 2013

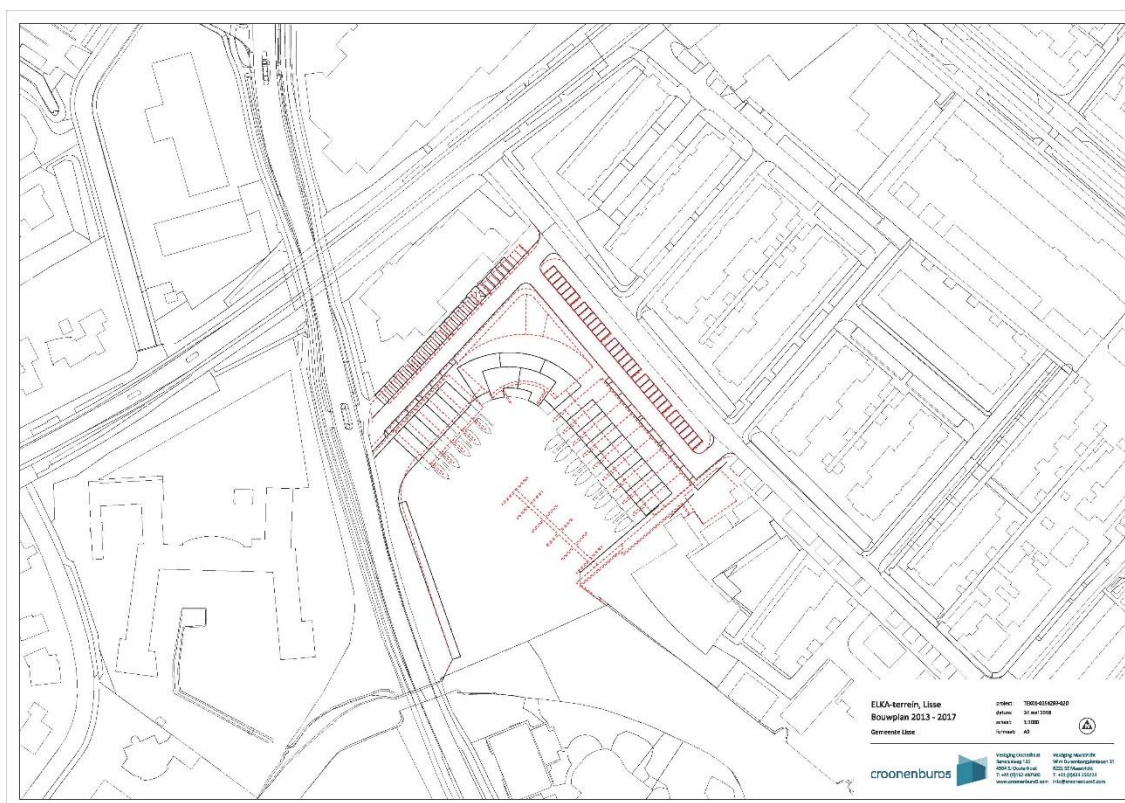
Het schrappen van één woning aan de zijde van de Ruishornlaan zorgt ervoor dat de bebouwing ca. 5,7 meter verder van het Bloembinderspark komt te liggen. De ruimte die hierdoor vrijkomt, moet kwalitatief ingepast worden met veel ruimte voor groen. Het ruimtebeslag van de hellingbaan is goed inpasbaar. De waterkom wordt minder groot. Het laten vervallen van één grondgebonden woning in het schetsplan 2013 wordt als onrealistisch en onhaalbaar gezien tenzij de gemeente de ontwikkelaar hiervoor volledig compenseert (voor zowel de misgelopen opbrengsten, de extra inrichtingskosten in de openbare ruimte als vertragskosten). De kosten hiervan worden geraamd op ten minste € 500.000,-.



*Ruimtebeslag hellingbaan halfverdiepte parkeergarage schetsontwerp 2013 – Variant 2
6,25 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte*

6.3 Variant 3 - 2013

Een derde variant is een combinatie van de twee bovenstaande varianten. Doordat er aan de Ruishornlaan één woning wordt geschrapt ontstaat er ruimte om het parkeren op te lossen in de openbare ruimte. De 12 parkeerplaatsen in de parkeergarage zijn dan niet nodig. Om alle parkeerplaatsen op te kunnen lossen in de openbare ruimte is het nodig om dit in een haaks parkeersysteem te ontwerpen. Het straatbeeld verandert aanzienlijk met deze oplossing, het is belangrijk om het beeld van geparkeerde auto's niet te laten overheersen. Er blijft in deze variant voldoende ruimte tussen de woningen beschikbaar, waardoor de stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp gehandhaafd blijft. Bovendien is er ruimte gereserveerd voor hulpdiensten. Door deze oplossing kan de vervallen parkeergarage anders ingevuld worden. De bergingen en inpandige fietsstallingen dienen behouden te worden.



Vershillen schetsontwerp 2013 (zwarte lijn) en definitieve bouwplan 2017 (rode stippellijn)

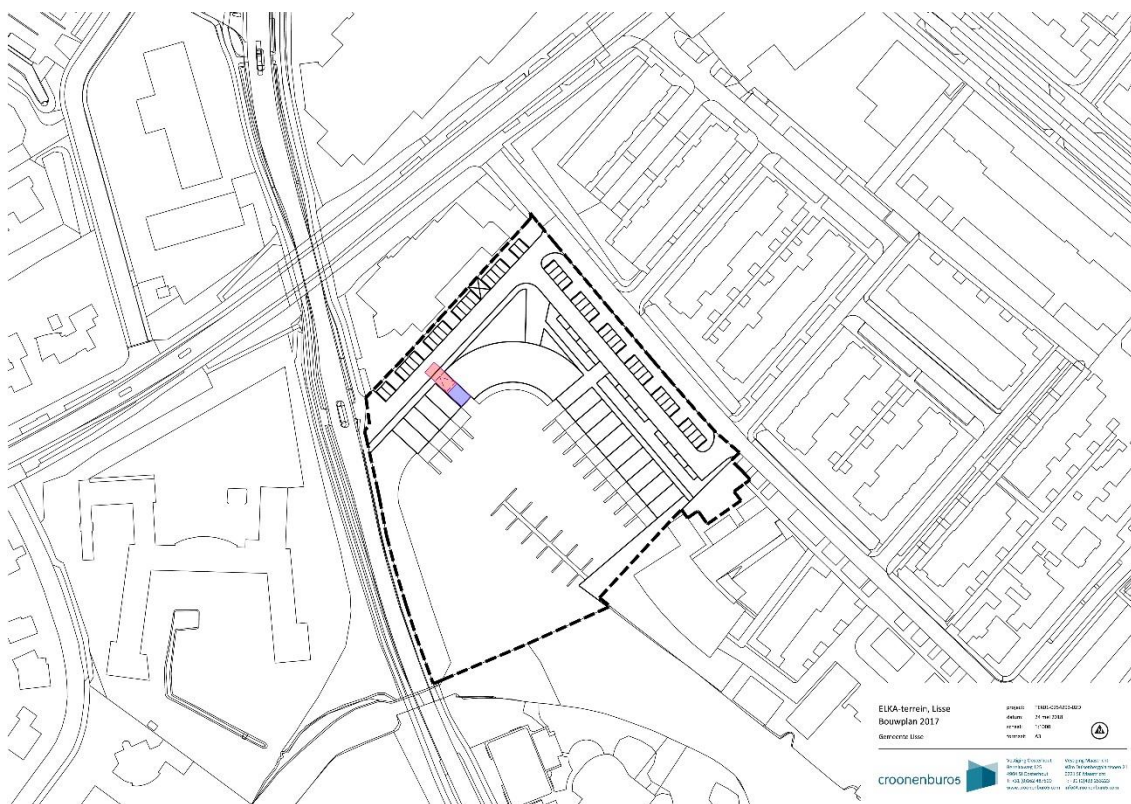
Het laten vervallen van één grondgebonden woning in het schetsplan 2013 wordt als onrealistisch en onhaalbaar gezien tenzij de gemeente de ontwikkelaar volledig compenseert (voor zowel de misgelopen opbrengsten, extra kosten voor het nieuwe ontwerp als de vertragskosten). De kosten hiervan worden geraamd op ten minste € 500.000,-.

6.4 Mogelijkheden voor een verdiepte parkeergarage 2013

Uit de variant 2 blijkt dat er ruimte gewonnen kan worden om de benodigde hellingbaan en opstelruimte te realiseren echter resulteert dit tevens in ongewenste consequenties voor de kwaliteit van het plan.

7.2 Variant 2 – 2017

Wanneer er een woning geschrapt wordt aan de zijde van de Ruishornlaan komt de bebouwing aan de Grevelingstraat 5,7 meter zuidelijker te liggen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte tussen de bebouwing aan de Grevelingstraat. Omdat er geen ruimte is voor een hellingbaan is het belangrijk dat de openbare ruimte dusdanig wordt ingericht dat geparkeerde auto's niet voor overlast zullen zorgen. De waterkom wordt in deze variant kleiner. Het laten vervallen van één grondgebonden woning wordt als onrealistisch en onhaalbaar gezien tenzij de gemeente de ontwikkelaar hiervoor volledig compenseert (voor zowel de misgelopen opbrengsten, extra kosten voor het nieuwe ontwerp als verdragingskosten). De kosten hiervan worden geraamd op ten minste € 500.000,-.

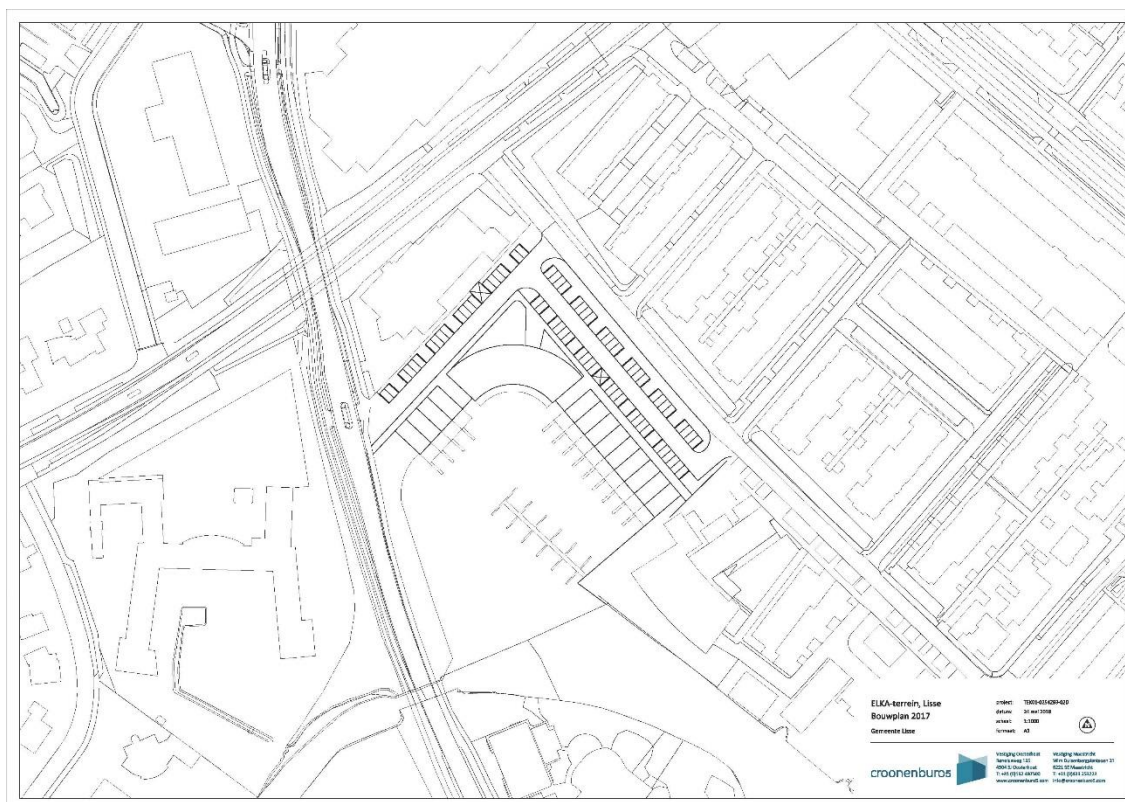


*Ruimtebeslag hellingbaan halfverdiepte parkeergarage definitieve ontwerp 2017 – Variant 2
6,25 meter hellingbaan
5 meter opstelruimte*

7.3 Variant 3 - 2017

Een derde variant is een combinatie van variant 1 – 2017 en variant 2 – 2017. Doordat aan de Ruishornlaan één grondgebonden woning wordt geschrapt, ontstaat er meer ruimte om het parkeren op te lossen in de openbare ruimte. De 12 parkeerplaatsen in de parkeergarage zijn dan niet meer nodig. Om alle parkeerplaatsen op te kunnen lossen in de openbare ruimte is het nodig om dit in een haaks parkeersysteem te ontwerpen. Het straatbeeld verandert aanzienlijk met deze oplossing, het is belangrijk om het beeld van geparkeerde auto's niet te laten overheersen. Door het parkeren af te wisselen met bomen blijft een groen profiel gewaarborgd. Er blijft in deze variant voldoende ruimte tussen de woningen beschikbaar waardoor de stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp gehandhaafd blijft. Bovendien is er voldoende ruimte gereserveerd voor hulpdiensten. Door deze oplossing kan de vervallen bovengrondse parkeergarage anders ingevuld worden. De bergingen en inpandige fietsenstallingen dienen behouden te worden.

Het laten vervallen van één van de grondgebonden woningen wordt als onrealistisch en onhaalbaar gezien tenzij de gemeente de ontwikkelaar volledig compenseert (voor zowel de misgelopen opbrengsten, de kosten voor het nieuwe ontwerp en de vertragskosten). De kosten hiervan worden ten minste geraamd op € 500.000,-.



Combinatie variant 1 – 2017 en variant 2 – 2017

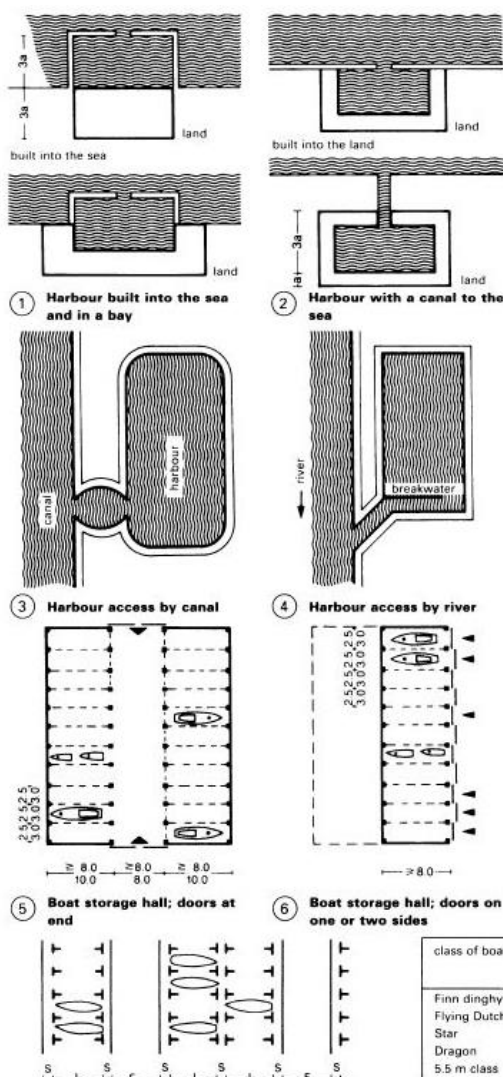
7.4 Mogelijkheden (half)verdiepte parkeergarage 2017

Eerder is gebleken dat een verdiepte parkeergarage niet mogelijk is in het definitieve bouwplan 2017, omdat er onvoldoende ruimte is om de benodigde hellingbaan zelfs met een steil hellingspercentage van 24% en opstelruimte te realiseren. Ook bij het verschuiven van het appartementengebouw ontstaat er onvoldoende ruimte om de hellingbaan en opstelruimte te faciliteren. Dit geldt ook voor de halfverdiepte parkeergarage.

Uit de beantwoording van de vragen van het raadsamendement blijkt dat de realisatie van een (half) verdiepte parkeergarage binnen het schetsontwerp 2013 en het definitieve ontwerp 2017 technisch gezien niet mogelijk is. Ook blijkt dat verschuiven van het appartementengebouw geen effect heeft op de mogelijkheden, evenals het laten vervallen van één grondgebonden woning aan de Ruishornlaan. De gemeente is in dat geval gedwongen om de ontwikkelaar voor de financiën te compenseren.

8 Bijlagen

In het onderstaande schema is te zien hoe er omgegaan wordt met het ontwerpen van havens zones in combinatie met aanlegsteigers.



The direction of the prevailing wind and waves is an important consideration in determining the position of the harbour entrance and also influences the the design of the breakwaters, which protect the interior of the harbour from waves → ①-④. Entrances and exits have to be at least equal in width to the length of the mooring spaces for sailing boats or, preferably, one and a half times the maximum boat length.

It should be remembered that boats under sail will approach the harbour entrance from a variety of directions, depending on the prevailing wind on the day. Consequently, the harbour should have a turning area, with a diameter of 35-60 m, behind the entrance.

The construction of breakwaters, sea defences and landing stages, and the means of transport and storage for boats, have a fundamental influence on the type of use that can be made of the harbour or marina in different climatic conditions.

As well as offering protection from waves, breakwaters (also called moles) also prevent the harbour from filling up with silt carried by the sea currents. Stone breakwaters are built either from natural stone boulders or pre-cast concrete units in geometrical shapes (e.g. tetrahedron) that interconnect with each other when laid. As well as stone breakwaters, sheet-pile walls are also commonly used. These are made from framed steel sections and have a life expectancy of 20-30 years.

Each boat needs a berth appropriate to its use (e.g. training, weekend, holiday etc.). The options include water berths, land berths or hall/indoor berths and the areas required for boats and associated facilities are: water berths 90-160m²; land berths 100-200m². This gives a total area per boat of approximately 200-360m². In addition, at least one family car parking space should be planned for every berth.

In choosing the layout of berths it may be necessary to consider the frequency and shape of ice formation. There may be a risk of damage through the expansion and thrust of pack-ice.

Floating pontoons of steel, reinforced concrete, inflated tubes and floating styrofoam pieces are used both as breakwaters and landing stages. Steel and reinforced concrete pontoons, which sink about 2m, adapt to the particular water level and give the necessary calming of the water. Caissons are prefabricated reinforced concrete units which are sunk and filled with sand or gravel once in position. → Page 512.

class of boat	size of boat (m)	necessary berth size	intermediate safety space (SI)	necessary access path width (FI)
	length width	length (L) width (W)		
Finn dinghy	4.50 1.51	4.50 -3.00	ca. 1.00	5.00
Flying Dutchman	6.05 1.80	6.00 -3.00	ca. 1.00	6.50
Star	6.92 1.72	7.00 -3.50	ca. 1.50	7.50
Dragon	8.90 1.90	9.00 -4.00	ca. 2.00	9.50
5.5 m class	10.40 1.90	10.50 -4.00	ca. 2.00	11.00

Afbeelding uit Neufert 3rd edition