



Besluit

Jaargang 2015
Nummer 20151207-19410
Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan

De raad van de gemeente Zwolle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, d.d. 24 november 2015;

besluit:

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan, zoals omschreven in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
2. het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan gewijzigd vast te stellen met de wijzigingen, zoals omschreven in de wijzigingsnota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
3. de verbeelding van het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan vast te stellen in elektronische vorm, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0193.BP14017-0004 met de bijbehorende regels met bijlagen en de bijbehorende ondergrond, als vervat in het DGN-bestand NL.IMRO.0193.BP14017-0004 en de verbeelding van dit bestemmingsplan tevens vast te stellen in papieren vorm;
4. geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan vast te stellen;
5. te verklaren dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is, wat betekent dat:
 - 5.1 een belanghebbende in een beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit;
 - 5.2 het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn van zes weken geen beroepsgronden zijn ingediend;
 - 5.3 na afloop van de beroepstermijn van zes weken de beroepsgronden niet meer kunnen worden aangevuld;
 - 5.4 in een beroepschrift moet worden vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is;
6. degenen die een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan naar voren hebben gebracht van uw besluit in kennis te stellen;
7. uiterlijk binnen zes weken het besluit tot vaststelling te publiceren, dan wel eerder dan zes weken indien de reacties van de provincie daartoe aanleiding geven.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 25 januari 2016,


de voorzitter,


de griffier,

**Beslisnota voor de raad**

Datum 10 december 2015

Onderwerp vaststelling bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan
Versienummer 3

Portefeuillehouder Ed Anker
Informant Theo Wolters, Ellen Horsman-van Gelder
Eenheid/Afdeling ECP / ECR
Telefoon (038) 498 2304 / (038) 498 2430
Email TA.Wolters@zwolle.nl / EH.Horsman.van.Gelder@zwolle.nl

Bijlagen

1. Gewijzigd ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
2. Zienswijzennota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
3. Wijzigingsnota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
4. Zienswijzen bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan, zoals omschreven in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
2. het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan gewijzigd vast te stellen met de wijzigingen, zoals omschreven in de wijzigingsnota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan;
3. de verbeelding van het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan vast te stellen in elektronische vorm, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0193.BP14017-0004 met de bijbehorende regels met bijlagen en de bijbehorende ondergrond, als vervat in het DGN-bestand NL.IMRO.0193.BP14017-0004 en de verbeelding van dit bestemmingsplan tevens vast te stellen in papieren vorm;
4. geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan vast te stellen;
5. te verklaren dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is, wat betekent dat:
 - 5.1 een belanghebbende in een beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit;
 - 5.2 het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn van zes weken geen beroepsgronden zijn ingediend;
 - 5.3 na afloop van de beroepstermijn van zes weken de beroepsgronden niet meer kunnen worden aangevuld;
 - 5.4 in een beroepschrift moet worden vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is;
6. degenen die een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan naar voren hebben gebracht van uw besluit in kennis te stellen;
7. uiterlijk binnen zes weken het besluit tot vaststelling te publiceren, dan wel eerder dan zes weken indien de reacties van de provincie daartoe aanleiding geven.



Datum 10 december 2015

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Als onderdeel van de aanpassing van de Kamperlijn hebben Provinciale Staten van Overijssel en de Gemeenteraad van Zwolle eind 2013 besloten tot het realiseren van een tunnel voor het autoverkeer inclusief de bijbehorende maatregelen, naast de bestaande fietstunnel Belvédèrelaan-Rozenpad. Op basis van dat besluit wordt dit bestemmingsplan opgesteld om daarmee de realisatie van de verlenging van de Belvédèrelaan, met de tunnel voor autoverkeer (en langzaam verkeer) en aansluiting op de Hasselterweg, planologisch mogelijk te maken. In het plangebied is tevens de bestaande bouwmogelijkheid voor station Stadshagen opgenomen.

Beoogd effect

De vaststelling van het bestemmingsplan heeft uiteindelijk als doel om de realisatie van de verlenging van de Belvédèrelaan, met de tunnel voor autoverkeer (en langzaam verkeer) en aansluiting op de Hasselterweg, planologisch mogelijk te maken.

Argumenten

Het plan geeft uitvoering aan het gezamenlijke besluit van Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad tot het realiseren van een tunnel voor autoverkeer

Met de realisatie van het plan wordt de bereikbaarheid van de wijk Stadshagen verbeterd, wordt de voorstadhalte optimaal ontsloten en wordt de toekomstige buurt De Tippe in Stadshagen aangesloten op de rest van Stadshagen. Door realisatie van het plan wordt een stap gezet in de realisatie van een hoogwaardige openbaar-vervoersverbinding tussen Zwolle en Kampen en de langs de lijn gelegen woon- en werkgebieden.

De reacties van de vooroverleginstanties hebben geleid tot een geringe aanpassing van het bestemmingsplan

Op 2 april 2015 is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening naar 13 instanties verzonden met het verzoek om uiterlijk 1 mei 2015 te reageren.

De provincie Overijssel, Veiligheidsregio IJsselland, ProRail en TenneT hebben inhoudelijke reacties gegeven. De reactie van de provincie Overijssel heeft geleid tot het aanvullen van de tekst in de toelichting over het overstromingsrisico. De reactie van de Veiligheidsregio heeft geleid tot het aanvullen van de tekst in de toelichting over toegankelijkheid voor hulpdiensten. De reacties van ProRail en TenneT hebben geleid tot het completeren van de verbeelding met de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning.

Voor de verdere overwegingen en details over de vooroverlegreacties wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.



Datum 10 december 2015

1.1 Voorgesteld wordt om de zienswijzen te behandelen zoals omschreven in de zienswijzennota Stadshagen I, Belvédèrelaan

Het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan heeft met ingang van donderdag 23 juli 2015 gedurende 6 weken tot en met woensdag 2 september 2015 voor een ieder ter inzage gelegen in het Stads kantoor en in het Informatiecentrum Stadshagen. Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken is op woensdag 22 juli 2015 gepubliceerd in de digitale Staatscourant en het digitale Gemeentebblad. In verband met niet gelijktijdige publicatie van de ontwerpbeschikking hogere grenswaarden heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stadshagen I, Belvédèrelaan' opnieuw ter inzage gelegen met ingang van donderdag 17 september 2015 gedurende 6 weken tot en met woensdag 28 oktober 2015.

Het ontwerpbestemmingsplan was gedurende deze perioden digitaal in te zien op:

www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP14017-0003

De bronbestanden waren beschikbaar via

<http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP14017-/NL.IMRO.0193.BP14017-0003/>

Een ieder kon op een computer in het Stads kantoor het digitale plan raadplegen.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan zijn 12 zienswijzen tijdig naar voren gebracht. Wij stellen voor om deze reclamanten in hun zienswijze te ontvangen. Één zienswijze is ruim buiten de periode(n) van terinzagelegging ontvangen. Wij stellen voor deze reclamanten niet ontvankelijk te verklaren. Desondanks wordt in de zienswijzennota ingegaan op inhoudelijke punten uit de zienswijze.

De zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in de zienswijzennota Stadshagen I, Belvédèrelaan, welke als bijlage 2 bij dit raadsvoorstel is gevoegd. Alle zienswijzen zijn als bijlage 4 bij dit raadsvoorstel gevoegd.

In de zienswijzennota wordt voorgesteld de zienswijzen als volgt te behandelen.

1.2 Wij stellen voor om de reclamanten van de 12 tijdig ingediende zienswijzen in hun zienswijze te ontvangen. Wij stellen voor de reclamanten van de niet tijdig ingediende zienswijze niet ontvankelijk te verklaren.

1.3 Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van H. Last en J.H. Hoekman en de zienswijze van H.W. Noppers en M.J. Noppers-Niemeijer

De bezwaren van hebben betrekking op onder andere geluidbelasting, fijn stof, verkeersveiligheid. Daarnaast gaan deze omwonenden in op de regels in het bestemmingsplan die zien op het parkeren. Een recente uitspraak van de Raad van State geeft een nieuwe richting aan het verankeren van parkeergelegenheid in bestemmingsplannen. Voorgesteld wordt de regels van het bestemmingsplan hierop bij te stellen.

Voor verdere details wordt verwezen naar de zienswijzennota en de wijzigingsnota (bijlage 2 en 3).

1.4 Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de overige ingediende zienswijzen

De bezwaren die de betreffende omwonenden hebben tegen het plan zijn uiteengezet in de zienswijzennota. Onderwerpen hieruit zijn met name toename van de geluidbelasting, verkeersveiligheid, verandering van het karakter van de woonomgeving en waardevermindering van de woning.



Datum 10 december 2015

Voor verdere details en de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de zienswijzennota (bijlage 2).

2. *Voorgesteld wordt om het plan gewijzigd vast te stellen met de wijzigingen, zoals omschreven in de wijzigingsnota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan*

In de wijzigingsnota worden de wijzigingen als gevolg van het tegemoetkomen aan zienswijzen en een ambtshalve wijziging voorgesteld. De ambtshalve wijziging heeft betrekking op de opmerking van TenneT dat een klein deel van het tracé van de hoogspanningsverbinding niet de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning heeft gekregen. De details van de wijzigingen zijn te vinden in de bijgaande wijzigingsnota.

Bestemmingsplan vormt het planologisch kader

Met het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan wordt de ontwikkeling planologisch geregeld. De zienswijzen gaan voor een groot deel over het ontwerp van de verkeersstructuur zoals deze binnen het planologisch kader moet worden uitgewerkt. Het is gebruikelijk dat binnen dit kader een nader ontwerp wordt uitgewerkt. In het afgelopen jaar is er veel overleg geweest met de klankbordgroep en met een aantal indieners van de zienswijzen en zijn er verschillende ontwerpen besproken. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een voorlopig ontwerp welke aan de verschillende afwegingscriteria, waaronder verkeersveiligheid, voldoet.

Over dit laatste ontwerp is advies uitgebracht door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat het voorlopig ontwerp verkeersveilig is. Het voorliggende bestemmingsplan stelt daarmee niet het ontwerp van de verkeersstructuur en buitenruimte vast. In afstemming en samenwerking met omgeving wordt het proces vervolgd om te komen tot het definitief ontwerp voor de buitenruimte en de verkeersstructuur

Vaststelling van het bestemmingsplan betekent voortgang in de procedure

Voortgang in de procedure is noodzakelijk. Door het gewijzigde bestemmingsplan vast te stellen, kan een volgende stap op weg naar de inwerkingtreding van het plan worden gemaakt.

Risico's

De gebruikelijke risico's die aan de orde zijn bij het voeren van een planologische procedure zijn ook op dit bestemmingsplan van toepassing.

Financiën

De financiële kaders van het project zijn vastgelegd in het raadsbesluit 'Toekomst Kamperlijn' (OW1310-0125) welke door de gemeenteraad is vastgesteld op 16 december 2013.

4. *Het is niet nodig voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.*

Communicatie

5. *Artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet bepaalt dat in dit raadsbesluit als zogenaamde "rechtsmiddelenclausule" wordt vermeld dat de Crisis- en herstelwet voor dit bestemmingsplan van toepassing is.*

De Crisis- en herstelwet is van toepassing op het nieuwe bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een weg (aanleg van wegen van lokaal of regionaal



Datum 10 december 2015

belang). Hierdoor valt het bestemmingsplan onder categorie 3.4 van de bijlage I van de Crisis- en herstelwet.

6. *Na vaststelling door uw raad zullen degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht en de aangeschreven vooroverleginstanties op de hoogte worden gesteld van de besluitvorming en zal het bestemmingsplan vervolgens 6 weken ter inzage worden gelegd.*

Het besluit tot vaststelling wordt via www.officielebekendmakingen.nl gepubliceerd in de digitale Staatscourant en het digitale Gemeenteblad. Het bestemmingsplan is vervolgens te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

7. *Publicatie van het vaststellingsbesluit zal plaatsvinden, zodra de provincie heeft gereageerd dat zij afziet van het indienen van een reactieve aanwijzing en tegen vroegtijdige publicatie geen bezwaar hebben.*

Vervolg

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan kan binnen 6 weken na publicatie door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig zijn zienswijze bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook kan door belanghebbenden beroep worden ingediend tegen de wijzigingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Openbaarheid

Het bestemmingsplan is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw R.E. Riemersma MCM, secretaris

Expertisecentrum
ECR - Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 24 30
EH.Horsman.van.Gelder@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Zienswijzennota

bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan

Opdrachtgever ECP
Opdrachtnemer ECR
Versie 4
Datum 10 december 2015

Inhoud

1	Terinzagelegging	4
1.1	Kenbaar gemaakte zienswijzen	4
1.2	Ontvankelijkheid	5
2	Zienswijzen	6
2.1	Familie Smink, E. Pierik en A. Pierik, E. Viester en W. Viester, Familie Stolte	6
2.1.1	Veilige ontsluiting van de wijk	6
2.1.2	De 'eivonde' in het bestemmingsplan	6
2.1.3	(Verkeers)veiligheid van het ontwerp van de tunnel en aansluitende wegen	7
2.1.4	Woonmilieu en woongenot	9
2.1.5	Financiële haalbaarheid	11
2.1.6	Waardevermindering woning	11
2.1.7	Aandachtspunten uit voorgaande brief	11
2.1.8	Bouwfase project	12
2.1.9	Advies	13
2.2	Stichting Achmea Rechtsbijstand namens R. Kremer en P.G.H. Helmich, K.G. van Ingen en J.L. Benjamins	13
2.2.1	Financiële haalbaarheid	13
2.2.2	Parkeervoorzieningen	13
2.2.3	Verkeersbewegingen en fijnstof	14
2.2.4	Woonmilieu en woongenot	15
2.2.5	De 'eivonde' in het bestemmingsplan	15
2.2.6	Veiligheid	16
2.2.7	Alternatieven	16
2.2.8	Waardevermindering woning	18
2.2.9	Advies	18
2.3	Familie Kluvers – De Jong, Familie Knecht	18
2.3.1	Hoofdontsluiting	18
2.3.2	Verkeersbewegingen en geluid	19
2.3.3	Lichthinder en vermindering uitzicht	19
2.3.4	Planschade	20
2.3.5	Advies	20
2.4	O. Dijkstra	20
2.4.1	Woonmilieu en woongenot	20
2.4.2	Waardevermindering woning	21
2.4.3	Advies	22

Datum 10 december 2015
Titel Zienswijzennota bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan

2.5	Familie Van der Vegt	22
2.5.1	Woonmilieu en woongenot	22
2.5.2	Fijn stof door toename verkeer	23
2.5.3	Verkeersveiligheid	23
2.5.4	Waardevermindering woning	23
2.5.5	Advies	23
2.6	Stichting Univé Rechtshulp namens H. Last en J.H. Hoekman, Stichting Univé Rechtshulp namens H.W. Noppers en M.J. Niemeijer	24
2.6.1	Toename verkeer	24
2.6.2	Parkeren	24
2.6.3	Toename fijn stof	25
2.6.4	Verkeersveiligheid	25
2.6.5	Woon- en leefklimaat	26
2.6.6	Maatregelen geluidbelasting	26
2.6.7	Alternatieven	27
2.6.8	Advies	28
3	Samenvatting behandeling zienswijzen	29

1 Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Stadshagen I, Belvédèrelaan' heeft met ingang van donderdag 23 juli 2015 gedurende 6 weken tot en met woensdag 2 september 2015 voor een ieder ter inzage gelegen in het Informatiecentrum van het Stads kantoor en in het Informatiecentrum Stadshagen. Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken is op woensdag 22 juli 2015 gepubliceerd in de digitale Staatscourant en het digitale Gemeenteblad.

In verband met niet gelijktijdige publicatie van de ontwerpbeschikking hogere grenswaarden heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stadshagen I, Belvédèrelaan' opnieuw ter inzage gelegen in het Informatiecentrum van het Stads kantoor en in het Informatiecentrum Stadshagen. Dit met ingang van donderdag 17 september 2015 gedurende 6 weken tot en met woensdag 28 oktober 2015. Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken is op woensdag 16 september 2015 gepubliceerd in de digitale Staatscourant en het digitale Gemeenteblad.

Het ontwerpbestemmingsplan was gedurende de perioden van ter inzage legging digitaal in te zien op:

<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP14017-0003>

De bronbestanden waren beschikbaar via:

<http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP14017-/NL.IMRO.0193.BP14017-0003/>

Een ieder kon op een computer in het informatiecentrum van het stads kantoor het digitale plan raadplegen.

1.1 Kenbaar gemaakte zienswijzen

Tegen het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan zijn 12 zienswijzen naar voren gebracht door:

1. Familie Smink, Havezathenallee 103, 8043 RB Zwolle;
2. E. Pierik en A. Pierik, Havezathenallee 109, 8043 RB Zwolle;
3. E. Viester en W. Viester, Havezathenallee 111, 8043 RB Zwolle;
4. Familie Stolte, Havezathenallee 115, 8043 RB Zwolle;
5. Stichting Achmea Rechtsbijstand namens R. Kremer en P.G.H. Helmich (wonende Havezathenallee 113), Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn;
6. Familie Kluvers-De Jong, Havezathenallee 93, 8043 RB Zwolle;
7. Familie Knegt, Havezathenallee 95, 8043 RB Zwolle;
8. K.G. van Ingen en J.L. Benjamins, Havezathenallee 117, 8043 RB Zwolle;
9. O. Dijkstra, Arkelsteijnstraat 1, 8043 VA Zwolle;
10. Familie Van der Vegt, Arkelsteijnstraat 3, 8043 VA Zwolle;
11. Stichting Univé Rechtshulp namens H. Last en J.H. Hoekman (wonende Havezathenallee 105), Postbus 557, 9400 AN Assen;
12. Stichting Univé Rechtshulp namens H.W. Noppers en M.J. Niemeijer (wonende Havezathenallee 107), Postbus 557, 9400 AN Assen;
13. J.H.C. Heutink en E.A. Heutink-van Es, Ahnemstraat 21, 8043 RE Zwolle.

Er zijn 11 zienswijzen schriftelijk naar voren gebracht. Er zijn 2 mondelinge zienswijzen naar voren gebracht door de heer O. Dijkstra en familie Van der Vegt. Van de mondelinge zienswijzen zijn verslagen gemaakt welke bij de schriftelijke zienswijzen zijn gevoegd.

Alle zienswijzen zijn als bijlagen bij dit raadsvoorstel gevoegd.

1.2 Ontvankelijkheid

Uw raad is het bevoegde bestuursorgaan als het gaat om het vaststellen van een bestemmingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) dient een zienswijze die niet aan het juiste bestuursorgaan is geadresseerd te worden doorgezonden naar het bevoegde orgaan.

De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 4 waren gericht aan ons college. Deze zienswijzen zijn doorgeleid naar het bevoegde orgaan, zodat wij voorstellen deze aan te merken als bij uw raad naar voren gebrachte zienswijzen.

De zienswijze ingediend door Stichting Univé Rechtshulp namens H. Last en J.H. Hoekman welke is ontvangen op 2 september 2015 was niet nader toegelicht (pro forma). Binnen de door de gemeente Zwolle gestelde termijn (uiterlijk 17 september 2015) zijn geen gronden ter toelichting van de zienswijze ontvangen. Gedurende de tweede periode van ter inzage legging is vervolgens een van gronden voorziene zienswijze ingediend.

De zienswijze ingediend door Stichting Univé Rechtshulp namens H.W. Noppers welke is ontvangen op 2 september 2015 was niet nader toegelicht (pro forma). Binnen de door de gemeente Zwolle gestelde termijn (uiterlijk 17 september 2015) zijn geen gronden ter toelichting van de zienswijze ontvangen. Gedurende de tweede periode van ter inzage legging is vervolgens een van gronden voorziene zienswijze ingediend mede namens mevrouw M.J. Niemeijer.

De zienswijzen 1 tot en met 7 zijn ingediend gedurende de eerste periode van ter inzage legging. Deze zienswijzen worden als herhaald en ingelast beschouwd en daarom betrokken bij het besluit tot vaststelling door uw raad.

De zienswijzen zijn 1 tot en met 12 tijdig ontvangen, zodat wij voorstellen de betreffende reclamanten in hun zienswijzen te ontvangen.

De zienswijze ingediend door J.H.C. Heutink en E.A. Heutink-van Es welke is ontvangen op 10 december 2015 (met poststempel van 9 december 2015) is ontvangen ruim buiten de periode(n) van terinzagelegging. Wij stellen voor deze reclamanten niet ontvankelijk te verklaren. Desondanks worden inhoudelijke punten welke eveneens zijn neergelegd in de hoofdzakelijk identieke reactie van een aantal andere reclamanten (zie 2.2) behandeld in de zienswijzennota.

2 Zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen puntsgewijs samengevat en van commentaar voorzien.

2.1 Familie Smink, E. Pierik en A. Pierik, E. Viester en W. Viester, Familie Stolte (4 identieke brieven)

2.1.1 Veilige ontsluiting van de wijk

Samenvatting zienswijze:

Reclamanten geven aan dat ontsluiting van de wijk op een andere wel veilige wijze gerealiseerd moet worden, dan door middel van het voorliggende bestemmingsplan. Door deze manier van ontsluiting worden andere mogelijkheden om te komen tot een veilige aansluiting op de verkeersaders van de wijk beperkt.

Reactie van de gemeente:

Tijdens de planvorming (eerst voor de tram, later voor de elektrificatie) zijn de ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk Stadshagen onderzocht. De doortrekking van de Belvédèrelaan richting de Hasselterweg is hierbij altijd onderdeel geweest van de planvorming. Deze plek geeft de beste ontsluiting voor het totale stadsdeel, daarnaast geeft het doortrekken van de Belvédèrelaan de toekomstige ontwikkeling van de Tippe een rechtstreekse verbinding naar het hart van de wijk en het winkelcentrum. De wegcapaciteit is aangelegd op basis van de verwachte verkeersontwikkeling. Tot slot heeft deze plek de voorkeur vanwege de beste ligging ten aanzien van de hoogte van het spoor welke de beste ruimtelijke inpassing mogelijk maakt. Op deze plek kan de onderdoorgang met de kortst mogelijke hellingbanen worden aangelegd. Voor het verdere ontwerp en inrichting wordt zo voldoende ruimte gehouden.

Met het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan wordt de bestemming planologisch geregeld. Binnen deze bestemming wordt zoals gebruikelijk een ontwerp nader uitgewerkt. Het voorliggende bestemmingsplan stelt daarmee niet het ontwerp van de verkeersstructuur en buitenruimte vast. Dit bestemmingsplan geldt als planologisch kader voor de verdere uitwerking van het plangebied.

2.1.2 De 'eivonde' in het bestemmingsplan

Samenvatting zienswijze:

De 'eivonde' (eivormige rotonde) stuit bij reclamanten op grote bezwaren. Gesteld wordt dat deze een gevaarlijke schuine oversteek mogelijk maakt zonder scheiding van verschillende verkeersstromen. Het is niet juist dat de eivonde niet in het bestemmingsplan is opgenomen. Hierdoor is een goede ruimtelijke ordening niet gegarandeerd.

Reactie van de gemeente:

Zoals aangegeven in 2.1.1 maakt het bestemmingsplan de uitwerking van de verkeersstructuur mogelijk en stelt het bestemmingsplan het ontwerp niet vast. Echter wordt er gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure geschetst aan verschillende oplossingen en inpassingsmogelijkheden. Het voorlopig ontwerp, waarin de ei-vonde is opgenomen, is een veilige oplossing voor alle weggebruikers. Het voorlopig ontwerp in zijn huidige vorm is tot stand gekomen na een uitgebreide studie en inspraak met stakeholders en omgeving. De klankbordgroep kende een vertegenwoordiging van omwonenden, ouders van schoolkinderen, Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond en de wijkvereniging.

Met deze groep zijn verschillende varianten besproken en principeoplossing binnen deze varianten besproken. Het resultaat hiervan is het huidige ontwerp en op basis van verschillende criteria afgewogen, waaronder verkeersveiligheid.

Daarbij voldoet het huidige ontwerp aan de gestelde criteria voor ruimtelijke kwaliteit, doordat het een geheel vormt met de openbaar vervoer voorzieningen (trein- en busstation, rijwielklemmen).

Op diverse locaties in het land (onder andere Friesland) is een dergelijke oplossing in verschillende vormen reeds toegepast.

In de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal veel zorg besteed worden aan detaillering. Hierdoor zal de snelheid op de ei-vonde voor autoverkeer laag zijn en zullen ongewenste oversteekbewegingen voorkomen worden.

Over het laatste ontwerp van de verkeersstructuur is onderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat het ontwerp verkeersveilig is. Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2.1.3 (Verkeers)veiligheid van het ontwerp van de tunnel en aansluitende wegen

Samenvatting zienswijze:

- a. Door onvoldoende motivering van de veiligheid is een goede ruimtelijk ordening niet gewaarborgd.
- b. Het bestemmingsplan beperkt de oplossingsrichtingen van het ontwerp van het aansluitende wegennet.
- c. De verkeerintensiteit verdubbelt naar 8500 auto's per dag.
- d. Ruimte is te beperkt voor een complex verkeersknooppunt. De verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen. Het ontwerp met aansluitende wegen houdt onvoldoende rekening met bewegingen van snel en langzaam verkeer en kruisende verkeersbewegingen.
- e. Een dergelijk complex ontwerp van verdiepte tunnel, aansluitende rotonde met oversteek voor langzaam verkeer is niet eerder, in deze vorm met deze verkeersintensiteit toegepast.
- f. Het ontwerp is onvoldoende veilig voor met name jonge verkeersdeelnemers. Vanwege toename verkeer en slechte oversteekvoorzieningen.
- g. In de toekomstige oversteek in de geplande rotonde komen er extra verkeersbewegingen van snelverkeer bij en draaibewegingen door een extra bushalte.

Reactie van de gemeente:

- a. In de reactie op 2.1.2 is reeds gemotiveerd op welke wijze het voorlopig ontwerp tot stand is gekomen. Een nadere toelichting op het criterium verkeersveiligheid volgt hieronder.
- Door het bestemmend verkeer het doorgaande verkeer (op de Havezathenallee en de Belvédèrelaan) slechts op 1 plek gelijkvloers en op 1 plek ongelijkvloers te laten kruisen zijn de conflictpunten geminimaliseerd.
 - Door op de gelijkvloerse kruising het doorgaande verkeer te splitsen in 2 rijbanen, gescheiden door een hele brede middenberm kan het langzaam verkeer de verkeersstromen in twee keer kruisen. Door op de ei-vonde de voorrang te verlenen en in de toelidende wegen verkeersdrempels te plaatsen zullen de rijshnelheden op de ei-vonde ook dermate langzaam zijn dat het langzaam verkeer deze verkeersstromen op een veilige manier kan kruisen.
 - In de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp wordt het ontwerp zo ingepast dat de zichtlijnen voor langzaamverkeer zo optimaal mogelijk zijn.
- b. In het bestemmingsplan wordt het gehele gebied als verkeersdoeleinden bestempeld. De verkeersoplossingen die in het voorstadium aan de orde zijn gekomen passen binnen het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan.
- c. Dit is juist. Waarbij opgemerkt moet worden dat een dergelijke intensiteit normaal is voor een gebiedsontsluitingsweg en welke ook past binnen de capaciteit van een dergelijke weg.
- d. De beschikbare ruimte is inderdaad begrensd. Het ontwerp is hierop ruimtelijk ingepast, waarbij gewaarborgd is dat deze de geprognosticeerde verkeersontwikkeling kan verwerken.

Met het berekeningsprogramma Capacito (een programma dat landelijk voor capaciteitsberekeningen gebruikt wordt) is volgens de Methode Harders een 4-tal berekeningen gemaakt om te zien of de kruising de verwachte verkeersstromen aankan.

Er is een berekening gemaakt van de ochtend- en van de avondspits voor zowel moment van openen van de tunnel als bij de verwachte verkeersintensiteit in 2025. Conclusie van de berekeningen is:

- De maatgevende conflictbeweging is de beweging Havezathenallee (richting winkelcentrum) met het verkeer vanuit de tunnel naar winkelcentrum / Havezathenallee in de avondspits.
- Uit de berekening blijkt dat in 2016/2017 er voor het verkeer dat vanaf Havezathenallee richting winkelcentrum bijna geen wachttijden optreden (gemiddelde wachttijden van <15 sec.). Dit geldt voor bij zowel een enkele als dubbele rijstrookaansluiting van de Havezathenallee op de Belvédèrelaan.
- Voor berekeningen voor 2025 geldt dat er bij een enkele rijstrookaansluiting van de Havezathenallee op de Belvédèrelaan er langere wachttijden kunnen ontstaan, maar is er nog steeds geen sprake van overbelasting. Door een dubbele rijstrookaansluiting te maken wordt de wachttijd voor het verkeer dat van Havezathenallee rechtsaf de tunnel in wil rijden minimaal (geen wachttijd). Voor het verkeer dat van de Havezathenallee naar het winkelcentrum wil blijven de wachttijden lang, maar is er geen sprake van overbelasting..

In het ontwerp is de mogelijkheid om een extra opstelvak op de Havezathenallee aan te brengen gereserveerd. In overleg met bewoners is vooralsnog besloten om

deze nu nog niet aan te leggen waardoor geen onnodig verkeer wordt aangetrokken.

- e. Voorliggend ontwerp is inderdaad nog niet eerder in deze vorm gerealiseerd, maar wel in vergelijkbare vormen elders in Nederland. Dit is dus een op maat gemaakt ontwerp. Zie de reactie op 2.1.2.
- f. Zie de reactie op 2.1.2. Daarnaast moeten wij opmerken dat aspecten over de uitvoering van de verkeerssituatie, zoals de vormgeving van oversteekplaatsen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers betrekking hebben op verkeersmaatregelen in de zin van de Wegenverkeerswet. Deze aspecten worden niet geregeld in een bestemmingsplan en kunnen daarom in de procedure omtrent het bestemmingsplan niet aan de orde komen.
- g. Het ontwerp is afgestemd op de onder c genoemde verkeersintensiteit.

2.1.4 Woonmilieu en woongenot

Samenvatting zienswijze:

- a. Door toename van de verkeersintensiteit neemt het fijnstofgehalte toe.
- b. Door toename van het geluidsniveau wordt het verblijf in en rondom het huis negatief beïnvloed. De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende.
- c. De rust, het leefplezier en het uitzicht worden verminderd.
- d. Het plan (met name het station) zorgt voor een sterke toename van licht, met negatieve affecten als ontregeling van de natuur, energieverstopping, verstoring van het nachtelijk landschap. De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende.
- e. Er is onvoldoende voorzien in parkeerplekken. De parkeerproblemen in de straat nemen toe omdat er bij het station weinig ruimte is voor auto's.
- f. Ten tijde van het kopen van de kavel (2010, geven reclamanten E. Pierik en A. Pierik, E. Viester en W. Viester, familie Stolte aan) was de ontsluiting elders gesitueerd. Als dit bekend was geweest hadden zij de woning niet gekocht.

Reactie van de gemeente:

- a. In de huidige situatie bedraagt de concentratie voor fijn stof op de Havezathenallee 19,5 µg/m³. Na de reconstructie van de Belvédèrelaan zal de concentratie van fijn stof 20,3 µg/m³ bedragen. De wettelijke norm voor de fijn stof is 40 µg/m³. De concentratie van fijn stof na de reconstructie ligt daarmee steeds ruimschoots onder de wettelijke norm.
- b. De geluidbelasting na de reconstructie neemt met maximaal 2,2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de akoestische situatie buiten het huis ten opzichte van de huidige situatie wat verslechtert. Maar met een gevelbelasting van 54 dB (59 dB exclusief de aftrek art. 110g Wet geluidhinder) treedt een acceptabel geluidniveau op binnen in de woning. De wettelijke geluidsnorm voor binnen de woningen bij nieuwbouw is 33 dB. De binnenwaarde zal in alle gevallen worden gegarandeerd door de gemeente. Om te onderzoeken of de woningen voldoen aan de wettelijke binnenwaarde wordt daarom steekproefsgewijs (per type woning) onderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, wordt helder of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan. Op basis van de onderzoeksresultaten worden (indien nodig) maatregelen voorgesteld.
- c. Bij realisatie van de ontwikkelingen in het plangebied zal het uitzicht van reclamanten, in bepaalde mate veranderen. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is

vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. Gelet op de ligging van het plangebied in het stedelijk gebied van Zwolle, in de nieuwbouwwijk Stadshagen, is bebouwing niet ongebruikelijk. Dit ook gelet op de tegenovergelegen te ontwikkelen centrumstedelijke woonlocatie De Tippe, waarvoor in het geldende bestemmingsplan een uit te werken woonbestemming geldt.

Uit vaste jurisprudentie volgt echter dat geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Voor de afweging over de verwachte vermindering van rust verwijzen wij naar de reactie op 2.1.3 waar wordt ingegaan op verkeersbewegingen en de reactie op 2.1.4 onder b waar wordt ingegaan op geluid.

- d. Met ProRail worden afspraken gemaakt over het lichtniveau van het toekomstige station. Dit verlichtingsniveau is afgestemd op het verlichtingsniveau van de openbare ruimte. Met openbare ruimte wordt zowel de fietsstraat met voorplein als de autotunnel zelf bedoeld. In verband met de veiligheid van het autoverkeer in de tunnel dienen ongewenste lichteffecten (zoals bijvoorbeeld instraling van licht uit het station in de tunnel) voorkomen te worden. Er wordt een integraal verlichtingsplan gemaakt waarin het gewenste lichtniveau wordt gewaarborgd. Lichthinder door koplampen kan beperkt aanwezig zijn. Het gaat hierbij alleen om de verkeersbewegingen die vanuit de Bergentheimstraat komen. Bij de verdere detaillering/uitwerking van de ei-vonde zal worden gewaarborgd dat koplampen van motorvoertuigen niet in de woningen schijnen (bijv. door lage schermen of groenblijvende hagen).
- e. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij voorstadhaltes worden geen standaardkengetallen gehanteerd. Dit gegeven de kenmerken van de specifieke situatie van een voorstadhalte (stedelijk gebied, werkgebied, enz.). Daarom is gekeken hoeveel parkeervakken er elders in het land gesitueerd zijn. Van een 4-tal voorstadhaltes (Colmschate (Deventer), De Riete (Almelo), Groningen Noord en Schothorst (Amersfoort)) en een 5-tal stations (Wezep, Heino, Raalte, Velp en Oosterbeek) zijn de parkeerplaatsen geteld. Deze varieerden tussen een 10-tal parkeerplaatsen tot circa 85 stuks in Schothorst. Langs de Bergentheimstraat zijn nu 48 parkeervakken beschikbaar en worden ruim 30 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze zijn voor zowel de treinreizigers als ouders die de kinderen naar school brengen. Verwachting is dat dit aantal genoeg zal zijn, temeer omdat er sprake is van dubbelgebruik.
- f. Op 26 september 2011 heeft de raad de nota 'Toekomstige verkeersontsluiting Stadshagen' behandeld waarin wordt aangegeven dat er een ontsluiting van de Tippe wordt onderzocht in het verlengde van de Belvédèrelaan. Uiteindelijk is met het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, definitief groen licht gegeven voor realisatie van de ontsluiting. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. De bouwmogelijkheid voor station Stadshagen is vervolgens in bestemmingsplan Stadshagen I opgenomen, dat op 30 september 2013 door de raad is vastgesteld. In de aankoopbrochures voor woningen in Stadshagen van 2008 is het toekomstige station ook beschreven. Afgezien van dit alles moet gezegd worden dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.

2.1.5 Financiële haalbaarheid

Samenvatting zienswijze:

De economische haalbaarheid kan niet worden vastgesteld omdat over de financiering geen gegevens zijn verstrekt.

Reactie van de gemeente:

De financiële haalbaarheid van de ontwikkeling is toegelicht in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin wordt gerefereerd aan het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, en hieruit is de conclusie medegedeeld.

Zoals gebruikelijk wordt een investeringsbesluit genomen op basis van eerste ramingen. Na het investeringsbesluit wordt gewerkt aan een verdere verfijning van de ontwerpen en de daarbij behorende ramingen. Momenteel bevindt het plan zich in de voorbereidingsfase, waarin onder andere wordt gewerkt aan een voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp moet uiteindelijk resulteren in een definitief ontwerp, inclusief een definitieve raming. Op basis van het voorlopig ontwerp en de daarbij horende ramingen zijn de plannen financieel haalbaar.

Hiermee is op voorhand aangetoond dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de verwezenlijking van de toegekende bestemmingen.

2.1.6 Waardevermindering woning

Samenvatting zienswijze:

Reclamanten vrezen waardevermindering van de woning na realisering van het plan. In verband met de haalbaarheid van het plan wordt verzocht dit nader te onderzoeken.

Reactie van de gemeente:

Degene die van mening is dat het woongenot dusdanig wordt aangetast, dat er sprake is van waardevermindering van de woning die het normaal maatschappelijk risico te boven gaat, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders, binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. In het kader van een planschadeprocedure zal een eventuele waardevermindering van de woning door een onafhankelijke planschadeadviescommissie worden beoordeeld. Voor zover wordt gerefereerd naar de financiële haalbaarheid van het plan verwijzen wij naar de reactie op 2.1.5.

2.1.7 Aandachtspunten uit voorgaande brief

Samenvatting zienswijze:

Aandachtspunten uit de voorgaande brief (is opgenomen bij zienswijze), anders dan de al genoemde onderwerpen:

- a. Voorstel fietsverkeer niet gelijkvloers met het autoverkeer laten kruisen.
- b. Voorstel schoolbus-halte aan Tippe-kant.
- c. Voorstel 30 parkeerplaatsen meer opnemen in plan.

Reactie van de gemeente:

- a. Zie de reactie op 2.1.3 onder a.
- b. Met de komst van een treinhalte wordt een extra vervoersvoorziening gerealiseerd welke de totale bereikbaarheid van en naar het gebied verder verbetert. Bij de komst van een dergelijke voorziening zijn ook aanvullende en randvoorwaardelijke voorzieningen nodig, waaronder een voorziening voor busvervoer. In het totale vervoerssysteem is trein- en busvervoer complementair aan elkaar. Op basis van deze complementariteit is het wenselijk dat de trein- en busvoorziening dicht bij elkaar gesitueerd zijn. Door de bushalte naar de zuidzijde te verplaatsen moeten de scholieren 150 meter lopen naar de bushalte in plaats van de 50 meter in het huidige ontwerp. Om openbaar vervoer maximaal te bevorderen is een zo kort mogelijke overstapbeweging gewenst en is een verhoging van 100 meter extra meters hiermee in strijd. Verder gaat het om een beperkt aantal busbewegingen per dag. De overweging om de bushalte te verplaatsen naar de zuidzijde van het spoor is wel gemaakt maar is om bovengenoemde redenen niet verder uitgewerkt. Overigens is de gemeente verantwoordelijk voor een goede wegenstructuur en de provincie Overijssel verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer in Zwolle en omgeving.
- c. Met de komst van de voorstadhalte moet ook worden voorzien in randvoorwaardelijke functies, zoals parkeervoorzieningen. Om deze reden worden gelijktijdig met de realisatie van de voorstadhalte 30 parkeerplaatsen gerealiseerd aan de Bergentheimstraat. Zie de reactie op 2.1.4.e.

2.1.8 Bouwfase project

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat door de bouwfaserings van de ontwikkeling (tunnel, station, spoorwegen en aansluitend wegennet) jarenlang verslechtering en onveilige situaties optreden.

Reactie van de gemeente:

Opgemerkt moet worden dat het genoemde aspect geen betrekking heeft op het bestemmingsplan zelf, maar op de uitvoering ervan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan.

Los hiervan kunnen wij aangeven dat altijd veiligheidseisen aan de bouwwerkzaamheden worden gesteld. De bouwwerkzaamheden vinden plaats op een bouwterrein achter bouwherken, waarmee de bouwplaats niet voor publiek toegankelijk is. Ook wordt de herinrichting van de openbare ruimte binnen de gebouwde omgeving zorgvuldig voorbereid. Hierbij zal fasering zeker een aandachtspunt zijn. In dit specifieke geval worden de werkzaamheden zoveel als mogelijk in de vakanties van de omliggende basisscholen gepland. Op deze wijze krijgen veiligheid en toegankelijkheid in de planvoorbereidingen en –uitvoering veel aandacht. Daarnaast wordt aan de toekomstige aannemer de eis gesteld om een veiligheids- en bereikbaarheidsplan op te stellen.

2.1.9 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamanten.

2.2 Stichting Achmea Rechtsbijstand namens R. Kremer en P.G.H. Helmich, K.G. van Ingen en J.L. Benjamins

(2 brieven met identieke reacties)

2.2.1 Financiële haalbaarheid

Samenvatting zienswijze:

De financiële haalbaarheid van het plan is onvoldoende onderzocht.

Reactie van de gemeente:

De financiële haalbaarheid van de ontwikkeling is toegelicht in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin wordt gerefereerd aan het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, en hieruit is de conclusie medegedeeld.

Zoals gebruikelijk wordt een investeringsbesluit genomen op basis van eerste ramingen. Na het investeringsbesluit wordt gewerkt aan een verdere verfijning van de ontwerpen en de daarbij behorende ramingen. Momenteel bevindt het plan zich in de voorbereidingsfase, waarin onder andere wordt gewerkt aan een voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp moet uiteindelijk resulteren in een definitief ontwerp, inclusief een definitieve raming. Op basis van het voorlopig ontwerp en de daarbij horende ramingen zijn de plannen financieel haalbaar.

Hiermee is op voorhand aangetoond dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de verwezenlijking van de toegekende bestemmingen.

2.2.2 Parkeervoorzieningen

Samenvatting zienswijze:

Er is onvoldoende voorzien in parkeerplekken. De parkeerproblemen in de straat nemen toe omdat er bij het station weinig ruimte is voor auto's.

Reclamanten Van Ingen en Benjamins: Aangegeven wordt dat het verkeer en parkeren zal toenemen op de straat / ventweg (nabij Havezathenallee 117). De ventweg moet als een omgeving dienen waar met name kinderen onbezorgd moeten kunnen bewegen.

Reactie van de gemeente:

Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij voorstadhaltes worden geen standaardkengetallen gehanteerd. Dit gegeven de kenmerken van de specifieke situatie van een voorstadhalte (stedelijk gebied, werkgebied, enz.). Daarom is gekeken hoeveel parkeervakken er elders in het land gesitueerd zijn. Van een 4-tal voorstadhaltes (Colmschate (Deventer), De Riete (Almelo), Groningen Noord en Schothorst (Amersfoort)) en een 5-tal stations (Wezep, Heino, Raalte, Velp en Oosterbeek) zijn de parkeerplaatsen geteld. Deze varieerden tussen een 10-tal parkeerplaatsen tot circa 85

stuks in Schothorst. Langs de Bergentheimstraat zijn nu 48 parkeervakken beschikbaar en worden ruim 30 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze zijn voor zowel de treinreizigers als ouders die de kinderen naar school brengen. De verwachting is dat dit aantal genoeg zal zijn, temeer omdat er sprake is van dubbelgebruik.

2.2.3 Verkeersbewegingen en fijnstof

Samenvatting zienswijze:

- a. De verkeerintensiteit verdubbelt naar 8500 auto's per dag. Ruimte is te beperkt voor een complex verkeersknooppunt. De verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen. Het ontwerp met aansluitende wegen houdt onvoldoende rekening met bewegingen van snel en langzaam verkeer en kruisende verkeersbewegingen.
- b. Zorgen over gezondheid in relatie tot toename fijnstof door toename verkeer.

Reactie van de gemeente:

- a. De verkeersintensiteit verandert inderdaad naar 8500 auto's per dag. Het ontwerp is afgestemd op deze verkeersintensiteit en op een zorgvuldige manier tot stand gekomen (zie de reactie op 2.1.2). Waarbij opgemerkt moet worden dat een dergelijke intensiteit normaal is voor een gebiedsontsluitingsweg en welke ook past binnen de capaciteit van een dergelijke weg.

De beschikbare ruimte is inderdaad begrensd. Het ontwerp is hierop ruimtelijk ingepast, waarbij gewaarborgd is dat deze de geprognosticeerde verkeersontwikkeling kan verwerken.

Met het berekeningsprogramma Capacito (een programma dat landelijk voor capaciteitsberekeningen gebruikt wordt) is volgens de Methode Harders een 4-tal berekeningen gemaakt om te zien of de kruising de verwachte verkeersstromen aankan.

Er is een berekening gemaakt van de ochtend- en van de avondspits voor zowel moment van openen van de tunnel als bij de verwachte verkeersintensiteit in 2025.

Conclusie van de berekeningen is:

- De maatgevende conflictbeweging is de beweging Havezathenallee (richting winkelcentrum) met het verkeer vanuit de tunnel naar winkelcentrum / Havezathenallee in de avondspits.
- Uit de berekening blijkt dat in 2016/2017 er voor het verkeer dat vanaf Havezathenallee richting winkelcentrum bijna geen wachttijden optreden (gemiddelde wachttijden van <15 sec.). Dit geldt voor bij zowel een enkele als dubbele rijstrookaansluiting van de Havezathenallee op de Belvédèrelaan.
- Voor berekeningen voor 2025 geldt dat er bij een enkele rijstrookaansluiting van de Havezathenallee op de Belvédèrelaan er langere wachttijden kunnen ontstaan, maar is er nog steeds geen sprake van overbelasting. Door een dubbele rijstrookaansluiting te maken wordt de wachttijd voor het verkeer dat van Havezathenallee rechtsaf de tunnel in wil rijden minimaal (geen wachttijd). Voor het verkeer dat van de Havezathenallee naar het winkelcentrum wil blijven de wachttijden lang, maar is er geen sprake van overbelasting..

In het ontwerp is de mogelijkheid om een extra opstelvak op de Havezathenallee aan te brengen gereserveerd. In overleg met bewoners is vooralsnog besloten om deze nu nog niet aan te leggen waardoor geen onnodig verkeer wordt aangetrokken.

- b. In de huidige situatie bedraagt de concentratie voor fijn stof op de Havezathenallee 19,5 µg/m³. Na de reconstructie van de Belvédèrelaan zal de concentratie van fijn stof 20,3 µg/m³ bedragen. De wettelijke norm voor de fijn stof is 40 µg/m³. De concentratie van fijn stof na de reconstructie ligt daarmee steeds ruimschoots onder de wettelijke norm.

2.2.4 Woonmilieu en woongenot

Samenvatting zienswijze:

- a. Door toename van verkeer wordt gevreesd voor geluidsoverlast en daarmee een aantasting van het woongenot.
- b. Het plan (met name het station) zorgt voor een sterke toename van licht, met negatieve affecten als ontregeling van de natuur, energieverstopping, verstoring van het nachtelijk landschap. De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende.

Reactie van de gemeente:

- a. De geluidbelasting na de reconstructie neemt met maximaal 2,2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de akoestische situatie buiten het huis ten opzichte van de huidige situatie wat verslechtert. Maar met een gevelbelasting van 54 dB (59 dB exclusief de aftrek art. 110g Wet geluidhinder) treedt een acceptabel geluidniveau op binnen in de woning. De wettelijke geluidsnorm voor binnen de woningen bij nieuwbouw is 33 dB. De binnenwaarde zal in alle gevallen worden gegarandeerd door de gemeente. Om te onderzoeken of de woningen voldoen aan de wettelijke binnenwaarde wordt daarom steekproefsgewijs (per type woning) onderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, wordt helder of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan. Op basis van de onderzoeksresultaten worden (indien nodig) maatregelen voorgesteld.
- b. Met ProRail worden afspraken gemaakt over het lichtniveau van het toekomstige station. Dit verlichtingsniveau is afgestemd op het verlichtingsniveau van de openbare ruimte. Met openbare ruimte wordt zowel de fietsstraat met voorplein als de autotunnel zelf bedoeld. In verband met de veiligheid van het autoverkeer in de tunnel dienen ongewenste lichteffecten (zoals bijvoorbeeld instraling van licht uit het station in de tunnel) voorkomen te worden. Er wordt een integraal verlichtingsplan gemaakt waarin het gewenste lichtniveau wordt gewaarborgd. Lichthinder door koplampen kan beperkt aanwezig zijn. Het gaat hierbij alleen om de verkeersbewegingen die vanuit de Bergentheimstraat komen. Bij de verdere detaillering/uitwerking van de ei-vonde zal worden gewaarborgd dat koplampen van motorvoertuigen niet in de woningen schijnen (bijv. door lage schermen of groenblijvende hagen).

2.2.5 De 'eivonde' in het bestemmingsplan

Samenvatting zienswijze:

De 'eivonde' (eivormige rotonde) stuit bij reclamanten op grote bezwaren. Gesteld wordt dat deze een gevaarlijke schuine oversteek mogelijk maakt zonder scheiding van

verschillende verkeersstromen. Het is niet juist dat de eivonde niet in het bestemmingsplan is opgenomen. Hierdoor is een goede ruimtelijke ordening niet gegarandeerd.

Reactie van de gemeente:

Zoals eerder aangegeven maakt het bestemmingsplan de uitwerking van de verkeersstructuur mogelijk en stelt het bestemmingsplan het ontwerp niet vast. Echter wordt er gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure geschetst aan verschillende oplossingen en inpassingsmogelijkheden. Het voorlopig ontwerp, waarin de ei-vonde is opgenomen, is een veilige oplossing voor alle weggebruikers. Het voorlopig ontwerp in zijn huidige vorm is tot stand gekomen na een uitgebreide studie en inspraak met stakeholders en omgeving. De klankbordgroep kende een vertegenwoordiging van omwonenden, ouders van schoolkinderen, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de wijkvereniging.

Met deze groep zijn verschillende varianten besproken en principeoplossing binnen deze varianten besproken. Het resultaat hiervan is het huidige ontwerp en op basis van verschillende criteria afgewogen, waaronder verkeersveiligheid.

Daarbij voldoet het huidige ontwerp aan de gestelde criteria voor ruimtelijke kwaliteit, doordat het een geheel vormt met de openbaar vervoer voorzieningen (trein- en busstation, rijwielklemmen).

Op diverse locaties in het land (onder andere Friesland) is een dergelijke oplossing in verschillende vormen reeds toegepast.

In de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal veel zorg besteed worden aan detaillering. Hierdoor zal de snelheid op de ei-vonde voor autoverkeer laag zijn en zullen ongewenste oversteekbewegingen voorkomen worden.

Over het laatste ontwerp van de verkeersstructuur is onderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat het ontwerp verkeersveilig is. Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2.2.6 Veiligheid

Samenvatting zienswijze:

Het ontwerp is onvoldoende veilig voor met name jonge verkeersdeelnemers. Vanwege toename verkeer en slechte oversteekvoorzieningen.

Reactie van de gemeente:

Zie de reactie op 2.2.5. Daarnaast moeten wij opmerken dat aspecten over de uitvoering van de verkeerssituatie, zoals de vormgeving van oversteekplaatsen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers betrekking hebben op verkeersmaatregelen in de zin van de Wegenverkeerswet. Deze aspecten worden niet geregeld in een bestemmingsplan en kunnen daarom in de procedure omtrent het bestemmingsplan niet aan de orde komen.

2.2.7 Alternatieven

Samenvatting zienswijze:

De volgende oplossingen zijn niet uitgewerkt in het plan:

- a. een tunnel 1 km verderop (zie eindrapportage verkeersknip Stadshagen).

- b. verplaatsing van de extra buslijn naar de zuidzijde.
- c. gescheiden fietsbanen langs het spoor.
- d. Verdiept aanleggen kruising Belvédèrelaan Havezathenallee.

Reactie van de gemeente:

- a. Bij de planvorming voor de komst van de Kamperlijn, maar ook reeds daarvoor (bij de besluitvorming over de totale verkeersstructuur van Stadshagen op basis van de eindrapportage Verkeersknip Stadshagen) zijn beide opties in beeld geweest. Echter is toen reeds besloten dat een ontsluiting in het verlengde van de Belvédèrelaan de beste verkeerskundige oplossing is voor het totale stadsdeel Stadshagen. Dit is bij het besluit over de elektrificatie in december 2013 uitgangspunt geweest.
- b. Met de komst van een treinhalte wordt een extra vervoersvoorziening gerealiseerd welke de totale bereikbaarheid van en naar het gebied verder verbetert. Bij de komst van een dergelijke voorziening zijn ook aanvullende en randvoorwaardelijke voorzieningen nodig, waaronder een voorziening voor busvervoer. In het totale vervoerssysteem is trein- en busvervoer complementair aan elkaar. Op basis van deze complementariteit is het wenselijk dat de trein- en busvoorziening dicht bij elkaar gesitueerd zijn. Door de bushalte naar de zuidzijde te verplaatsen moeten de scholieren 150 meter lopen naar de bushalte in plaats van de 50 meter in het huidige ontwerp. Om openbaar vervoer maximaal te bevorderen is een zo kort mogelijke overstapbeweging gewenst en is een verhoging van 100 meter extra meters hiermee in strijd. Verder gaat het om een beperkt aantal busbewegingen per dag. De overweging om de bushalte te verplaatsen naar de zuidzijde van het spoor is wel gemaakt maar is om bovengenoemde redenen niet verder uitgewerkt. Overigens is de gemeente verantwoordelijk voor een goede wegenstructuur en de provincie Overijssel verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer in Zwolle en omgeving.
- c. Deze variant is besproken met de bewoners. Het gaat hierbij om het huidige probleem (oversteek Ahnemstraat - Belvédèrelaan) te verschuiven naar oversteek Ahnemstraat - Havezathenallee. In het kader van verkeersveiligheid is dit dus geen verbetering. Ruimte voor het creëren van een brede middenberm om de oversteek veiliger te maken is er niet. Verder wordt de fiets- en voetgangersroute van (winkel)Centrum Stadshagen naar het station en de Tippe met honderden meters verlengd terwijl de 'olifantenpaadjes' die zullen ontstaan, niet voorkomen kunnen worden, wat weer een aantal gevaarlijke verkeerssituaties zal opleveren. Daarom is deze variant niet verder uitgewerkt (alleen in schetsvorm).
- d. De verdiepte kruising Belvédèrelaan - Havezathenallee is uitgeschetst en besproken met de bewoners. Aan deze variant bleken echter onoverkomelijke nadelen te zitten. Bij een kruising in de tunnel is het uitzicht voor en de zichtbaarheid van de verkeersdeelnemers is beperkt. Bij een kruising in de tunnelbak zal verkeer te maken krijgen met stilstaan en optrekken op een helling, wat ongelukken in de hand werkt. Bij ongevallen is een dergelijke kruising zeer moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten. Een dergelijke overgedimensioneerde oplossing vertaalt zich ook in hard rijden, de gebruiker waant zich op een provinciale-/rijks weg. Bij deze variant zijn er kort achter elkaar 2 kruisingen wat vanuit verkeersveiligheid en capacitair ongewenst is. Een verdiepte kruising brengt een grote infrastructurele claim op de openbare ruimte met zich mee en is waarschijnlijk niet haalbaar binnen de beschikbare ruimte. Er zal sluipverkeer

ontstaan op de parallelwegen van verkeer dat de kruising wil omzeilen. Een verdiept aangelegde kruising stuit op aanzienlijk hogere kosten.

2.2.8 Waardevermindering woning

Samenvatting zienswijze:

Reclamanten vrezen waardevermindering van de woning na realisering van het plan. In verband met de haalbaarheid van het plan wordt verzocht dit nader te onderzoeken.

Reactie van de gemeente:

Degene die van mening is dat het woongenot dusdanig wordt aangetast, dat er sprake is van waardevermindering van de woning die het normaal maatschappelijk risico te boven gaat, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders, binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. In het kader van een planschadeprocedure zal een eventuele waardevermindering van de woning door een onafhankelijke planschadeadviescommissie worden beoordeeld. Voor zover wordt gerefereerd naar de financiële haalbaarheid van het plan verwijzen wij naar de reactie op 2.2.1.

2.2.9 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant.

2.3 Familie Kluvers – De Jong, Familie Knegt

(middels één brief kenbaar gemaakt door beiden)

2.3.1 Hoofdontsluiting

Samenvatting zienswijze:

Op het moment dat wij de kavels kochten aan de Havezathenallee, was het bestemmingsplan voor de tegenovergelegen Tippe 'wonen'. Van een extra hoofdontsluiting was op dat moment geen sprake.

Reactie van de gemeente:

Op 26 september 2011 heeft de raad de nota 'Toekomstige verkeersontsluiting Stadshagen' behandeld waarin wordt aangegeven dat er een ontsluiting van de Tippe wordt onderzocht in het verlengde van de Belvédèrelaan. Uiteindelijk is met het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, definitief groen licht gegeven voor realisatie van de ontsluiting. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. De bouwmogelijkheid voor station Stadshagen is vervolgens in bestemmingsplan Stadshagen I opgenomen, dat op 30 september 2013 door de raad is vastgesteld. In de aankoopbrochures voor woningen in Stadshagen van 2008 is het toekomstige station ook beschreven.

Afgezien van dit alles moet gezegd worden dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.

2.3.2 Verkeersbewegingen en geluid

Samenvatting zienswijze:

Uit het onderzoek komt naar voren dat het aantal autobewegingen per 24 uur aanzienlijk zal toenemen en dat het geluidsniveau de wettelijk vastgestelde (voorkeursgrens)waarde zal overschrijden. Aangehaald wordt dat de extra geluidsbelasting weliswaar de wettelijk vastgestelde normen overschrijdt, maar dat dit 'binnen de woning weinig problemen zal geven gezien de recente bouwdatum'. Aangegeven wordt dat voorbijgegaan wordt aan het feit dat veel mensen graag eens een raampje open zetten en dat zij ook graag in alle rust in onze tuin willen zitten.

Reactie van de gemeente:

Er is inderdaad een toename van het aantal verkeersbewegingen verwacht (behalve aan de Frankhuizerallee). Dit is toegelicht in paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin is ook aangegeven dat voor het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde wordt toegekend.

De geluidbelasting na de reconstructie neemt met maximaal 2,2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de akoestische situatie buiten het huis ten opzichte van de huidige situatie wat verslechtert. Maar met een gevelbelasting van 54 dB (59 dB exclusief de aftrek art. 110g Wet geluidhinder) treedt een acceptabel geluidniveau op binnen in de woning. De wettelijke geluidsnorm voor binnen de woningen bij nieuwbouw is 33 dB. De binnenwaarde zal in alle gevallen worden gegarandeerd door de gemeente. Om te onderzoeken of de woningen voldoen aan de wettelijke binnenwaarde wordt daarom steekproefsgewijs (per type woning) onderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, wordt helder of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan. Op basis van de onderzoeksresultaten worden (indien nodig) maatregelen voorgesteld.

2.3.3 Lichthinder en vermindering uitzicht

Samenvatting zienswijze:

Reclamanten vrezen ook overlast van koplampen als het donker is en een verslechtering van het uitzicht vanuit de woningen.

Reactie van de gemeente:

Met ProRail worden afspraken gemaakt over het lichtniveau van het toekomstige station. Dit verlichtingsniveau is afgestemd op het verlichtingsniveau van de openbare ruimte. Met openbare ruimte wordt zowel de fietsstraat met voorplein als de autotunnel zelf bedoeld. In verband met de veiligheid van het autoverkeer in de tunnel dienen ongewenste lichteffecten (zoals bijvoorbeeld instraling van licht uit het station in de tunnel) voorkomen te worden. Er wordt een integraal verlichtingsplan gemaakt waarin het gewenste lichtniveau wordt gewaarborgd.

Lichthinder door koplampen kan beperkt aanwezig zijn. Het gaat hierbij alleen om de verkeersbewegingen die vanuit de Bergentheimstraat komen. Bij de verdere detaillering/uitwerking van de ei-vonde zal worden gewaarborgd dat koplampen van motorvoertuigen niet in de woningen schijnen (bijv. door lage schermen of groenblijvende hagen).

Voor wat betreft het uitzicht vanuit de woningen het volgende. Bij realisatie van de ontwikkelingen in het plangebied zal het uitzicht van reclamanten, in bepaalde mate veranderen. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. Gelet op de ligging van het plangebied in het stedelijk gebied van Zwolle, in de nieuwbouwwijk Stadshagen, is bebouwing niet ongebruikelijk. Dit ook gelet op de tegenovergelegen te ontwikkelen centrumstedelijke woonlocatie De Tippe, waarvoor in het geldende bestemmingsplan een uit te werken woonbestemming geldt.

Uit vaste jurisprudentie volgt echter dat geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat.

2.3.4 Planschade

Samenvatting zienswijze:

Reclamanten beroepen zich op de procedure van planschade bij wijziging van bestemmingsplannen.

Reactie van de gemeente:

Degene die van mening is dat het woongenot dusdanig wordt aangetast, dat er sprake is van waardevermindering van de woning die het normaal maatschappelijk risico te boven gaat, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders, binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. In het kader van een planschadeprocedure zal een eventuele waardevermindering van de woning door een onafhankelijke planschadeadviescommissie worden beoordeeld.

2.3.5 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant.

2.4 O. Dijkstra

2.4.1 Woonmilieu en woongenot

Samenvatting zienswijze:

- a. Ten tijde van de aankoop van onze kavel aan de Arkelsteijnstraat 1 werd reclamant aangetrokken door de termen 'wonen in het groen' en 'rustige stedelijkheid'. Dit was opgetekend in de kavelbrochure van 2003. Met de uitvoering van het plan vervagen deze mooie karakteristieken van onze woonomgeving.
- b. Aangegeven wordt dat het woongenot vermindert door meer verkeer op de Belvédèrelaan en een hogere geluidbelasting in de woning en buiten de woning.

- c. Verzoek aan de gemeente om het uiterste te doen om de hinder als gevolg van het wegverkeerslawaaï te beperken. Kan in het ontwerp bijvoorbeeld een heg langs de Belvédèrelaan geplaatst worden?

Reactie van de gemeente:

- a. Op 26 september 2011 heeft de raad de nota 'Toekomstige verkeersontsluiting Stadshagen' behandeld waarin wordt aangegeven dat er een ontsluiting van de Tipse wordt onderzocht in het verlengde van de Belvédèrelaan. Uiteindelijk is met het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, definitief groen licht gegeven voor realisatie van de ontsluiting. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. De bouwmogelijkheid voor station Stadshagen is vervolgens in bestemmingsplan Stadshagen I opgenomen, dat op 30 september 2013 door de raad is vastgesteld. In de aankoopbrochures voor woningen in Stadshagen van 2008 is het toekomstige station ook beschreven. Afgezien van dit alles moet gezegd worden dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.
- b. Er is inderdaad een toename van het aantal verkeersbewegingen verwacht (behalve aan de Frankhuizerallee).
De geluidbelasting na de reconstructie neemt met maximaal 2,2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de akoestische situatie buiten het huis ten opzichte van de huidige situatie wat verslechtert. Maar met een gevelbelasting van 54 dB (59 dB exclusief de aftrek art. 110g Wet geluidhinder) treedt een acceptabel geluidniveau op binnen in de woning. De wettelijke geluidsnorm voor binnen de woningen bij nieuwbouw is 33 dB. De binnenwaarde zal in alle gevallen worden gegarandeerd door de gemeente. Om te onderzoeken of de woningen voldoen aan de wettelijke binnenwaarde wordt daarom steekproefgewijs (per type woning) onderzoek uitgevoerd.
- c. In paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven hoe wordt omgegaan met toename van de geluidbelasting als gevolg van het plan en welke maatregelen zijn overwogen om de geluidbelasting te verminderen. Daarnaast zal zoals gebruikelijk het verkeersontwerp en de inrichting van de buitenruimte nader uitgewerkt worden, binnen de planologische kaders van het bestemmingsplan.

2.4.2 Waardevermindering woning

Samenvatting zienswijze:

Reclamant vreest waardevermindering van de woning na realisering van het plan.

Reactie van de gemeente:

Degene die van mening is dat het woongenot dusdanig wordt aangetast, dat er sprake is van waardevermindering van de woning die het normaal maatschappelijk risico te boven gaat, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders, binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

In het kader van een planschadeprocedure zal een eventuele waardevermindering van de woning door een onafhankelijke planschadeadviescommissie worden beoordeeld.

2.4.3 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant.

2.5 Familie Van der Vegt

2.5.1 Woonmilieu en woongenot

Samenvatting zienswijze:

- a. Ten tijde van de aankoop van onze kavel Arkelsteijnstraat 1 werden reclamanten aangetrokken door het 'rustige woonklimaat' wat beschreven stond in de kavelbrochure. Met de uitvoering van het plan vervagen deze mooie karakteristieken van onze woonomgeving.
- b. Aangegeven wordt dat het woongenot vermindert door meer verkeer op de Belvédèrelaan en een hogere geluidbelasting in de woning en buiten de woning.

Reactie van de gemeente:

- a. Op 26 september 2011 heeft de raad de nota 'Toekomstige verkeersontsluiting Stadshagen' behandeld waarin wordt aangegeven dat er een ontsluiting van de Tippe wordt onderzocht in het verlengde van de Belvédèrelaan. Uiteindelijk is met het investeringsbesluit 'Toekomst Kamperlijn', genomen door de gemeenteraad op 16 december 2013, definitief groen licht gegeven voor realisatie van de ontsluiting. De realisatie van de ontwikkeling van een nieuw station in het plangebied is voorzien in het gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan Zwolle 2020, dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld. De bouwmogelijkheid voor station Stadshagen is vervolgens in bestemmingsplan Stadshagen I opgenomen, dat op 30 september 2013 door de raad is vastgesteld. In de aankoopbrochures voor woningen in Stadshagen van 2008 is het toekomstige station ook beschreven. Afgezien van dit alles moet gezegd worden dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.
- b. Er is inderdaad een toename van het aantal verkeersbewegingen verwacht (behalve aan de Frankhuizerallee).
De geluidbelasting na de reconstructie neemt met maximaal 2,2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de akoestische situatie buiten het huis ten opzichte van de huidige situatie wat verslechtert. Maar met een gevelbelasting van 54 dB (59 dB exclusief de aftrek art. 110g Wet geluidhinder) treedt een acceptabel geluidniveau op binnen in de woning. De wettelijke geluidsnorm voor binnen de woningen bij nieuwbouw is 33 dB. De binnenwaarde zal in alle gevallen worden gegarandeerd door de gemeente. Om te onderzoeken of de woningen voldoen aan de wettelijke binnenwaarde wordt daarom steekproefsgewijs (per type woning) onderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, wordt helder

of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan. Op basis van de onderzoeksresultaten worden (indien nodig) maatregelen voorgesteld.

2.5.2 Fijn stof door toename verkeer

Samenvatting zienswijze:

Door toename van het verkeer en daarmee uitlaatgassen wordt de omgeving milieuvriendelijker.

Reactie van de gemeente:

In de huidige situatie bedraagt de concentratie voor fijn stof op de Havezathenallee 19,5 µg/m³. Na de reconstructie van de Belvédèrelaan zal de concentratie van fijn stof 20,3 µg/m³ bedragen. De wettelijke norm voor de fijn stof is 40 µg/m³. De concentratie van fijn stof na de reconstructie ligt daarmee steeds ruimschoots onder de wettelijke norm.

2.5.3 Verkeersveiligheid

Samenvatting zienswijze:

De verkeersdruk neemt toe. Door de toegestane rijsnelheid, de aanwezigheid van vrachtwagens en de smalte van de weg wordt de situatie verkeersonveilig.

Reactie van de gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.2.1 aangegeven dat de verkeersintensiteiten van de Havezathenallee toenemen. De genoemde intensiteiten voor de Havezathenallee zijn normaal voor een gebiedsontsluitingsweg en past binnen de capaciteit van een dergelijke weg.

Over het laatste ontwerp van de verkeersstructuur is onderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat het ontwerp verkeersveilig is. Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2.5.4 Waardevermindering woning

Samenvatting zienswijze:

Reclamant vreest waardevermindering van de woning na realisering van het plan.

Reactie van de gemeente:

Degene die van mening is dat het woongenot dusdanig wordt aangetast, dat er sprake is van waardevermindering van de woning die het normaal maatschappelijk risico te boven gaat, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders, binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. In het kader van een planschadeprocedure zal een eventuele waardevermindering van de woning door een onafhankelijke planschadeadviescommissie worden beoordeeld.

2.5.5 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant.

2.6 Stichting Univé Rechtshulp namens H. Last en J.H. Hoekman, Stichting Univé Rechtshulp namens H.W. Noppers en M.J. Niemeijer (2 identieke brieven)

2.6.1 Toename verkeer

Samenvatting zienswijze:

De Havezathenallee is nu nog een rustige weg in een rustige woonwijk. Uit het plan blijkt niet dat de Havezathenallee de verwachte verkeersdruk goed kan verwerken.

Reactie van de gemeente:

De Havezathenallee is in de Mobiliteitsvisie van de gemeente aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg B met een snelheidsregime van maximaal 50 km/uur. In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.2.1 aangegeven dat de verkeersintensiteiten van de Havezathenallee toenemen. De genoemde intensiteiten voor de Havezathenallee zijn normaal voor een gebiedsontsluitingsweg en past binnen de capaciteit van een dergelijke weg.

2.6.2 Parkeren

Samenvatting zienswijze:

- a. Bij het station zal erg weinig ruimte zijn voor auto's waardoor te verwachten is dat de parkeerdruk op de Havezathenallee fors zal toenemen. De Havezathenallee ligt immers dicht bij het nieuw te bouwen station. De memo 'parkeren rondom Belvédèrelaan/Havezathenallee' is onvoldoende als onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen. Uit het plan blijkt niet dat de Havezathenallee de verwachte verkeersdruk goed kan verwerken.
- b. In de Reparatiewet BZK 2014 is opgenomen dat de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening komen te vervallen. In het plan ontbreken de parkeernormen, dit is niet zorgvuldig. Aangehaald worden 2 uitspraken van de Raad van State ECLI:NL:RvS:2015:2821 en ECLI:NL:RvS: 2015:2837.

Reactie van de gemeente:

- a. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij voorstadhaltes wordt niet gewerkt met standaardkengetallen. Dit gegeven de kenmerken van de specifieke situatie van een voorstadhalte (stedelijk gebied, werkgebied, enz.). Daarom is gekeken hoeveel parkeervakken er elders in het land gesitueerd zijn. Van een 4-tal voorstadhaltes (Colmschate (Deventer), De Riete (Almelo), Groningen Noord en Schothorst (Amersfoort)) en een 5-tal stations (Wezep, Heino, Raalte, Velp en Oosterbeek) zijn de parkeerplaatsen geteld. Deze varieerden tussen een 10-tal parkeerplaatsen tot circa 85 stuks in Schothorst. Langs de Bergentheimstraat zijn nu 48 parkeervakken beschikbaar en worden ruim 30 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze zijn voor zowel de treinreizigers als ouders die de kinderen naar school brengen. De verwachting is dat dit aantal genoeg zal zijn, temeer omdat er sprake is van dubbelgebruik.
- b. De Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2014 brengt inderdaad met zich mee dat parkeernormen niet meer kunnen worden afgedwongen bij de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen, op grond van stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Uit de uitspraak van de

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 9 september 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:2837) blijkt dat een planregel waarin wordt voorgeschreven dat moet worden voorzien in 'voldoende parkeergelegenheid' – welke een toetsing aan het gemeentelijk parkeerbeleid beoogt - onvoldoende waarborg biedt als toetsingsnorm. Een dergelijke planregeling is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan in artikel 10.

Voorgesteld wordt deze regeling aan te passen. De uitspraak beschrijft een regeling waarin voor de beoordeling van 'voldoende parkeergelegenheid' een toets aan de normen uit een te noemen beleidsregel van de gemeente wordt voorgeschreven. Voor het parkeren bij een voorstadhaltes is geen specifieke norm of referentie voorgeschreven (zoals aangegeven in de reactie op a.). Een norm hiervoor is dan ook niet opgenomen in parkeerbeleid van de gemeente Zwolle. Om de realisatie van de aan te leggen parkeerplaatsen te waarborgen, zodat de aanleg daarvan op grond van de planregels kan worden afgedwongen, wordt in de aangepaste regeling het aantal te realiseren parkeerplaatsen opgenomen.

2.6.3 Toename fijn stof

Samenvatting zienswijze:

Er is geen onderzoek naar fijn stof toegevoegd. Nu onderzoek ontbreekt meent reclamant dat het plan op dit punt in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Reactie van de gemeente:

Ter beoordeling van de luchtkwaliteit is gekeken naar de concentraties fijn stof in de huidige situatie (aan de hand van monitoringstool NSL) en de situatie na de reconstructie aan de hand van berekeningen.

In de huidige situatie bedraagt de concentratie voor fijn stof op de Havezathenallee 19,5 µg/m³. Na de reconstructie van de Belvédèrelaan zal de concentratie van fijn stof 20,3 µg/m³ bedragen. De wettelijke norm voor de fijn stof is 40 µg/m³. De concentratie van fijn stof na de reconstructie ligt daarmee steeds ruimschoots onder de wettelijke norm. Hiermee is voldoende aannemelijk gemaakt dat sprake zal zijn van een goede ruimtelijke ordening.

2.6.4 Verkeersveiligheid

Samenvatting zienswijze:

Het plan komt de verkeersveiligheid van vooral schoolgaande kinderen. Voorstel om de verschillende verkeersstromen te scheiden. Reclamant stelt voor om het fietsverkeer en voetgangers niet gelijkvloers te laten kruisen met autoverkeer. Nu onderzoek ontbreekt meent reclamant dat het plan op dit punt in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Reactie van de gemeente:

Het voorlopig ontwerp in zijn huidige vorm is tot stand gekomen na een uitgebreide studie en inspraak met stakeholders en omgeving. De klankbordgroep kende een vertegenwoordiging van omwonenden, ouders van schoolkinderen, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de wijkvereniging.

Met deze groep zijn verschillende varianten besproken en principeoplossing binnen deze varianten besproken. Het resultaat hiervan is het huidige ontwerp. In dit proces zijn voor wat betreft verkeersveiligheid de volgende keuzes tot stand gekomen:

- Door het bestemmend verkeer het doorgaande verkeer (op de Havezathenallee en de Belvédèrelaan) slechts op 1 plek gelijkvloers en op 1 plek ongelijkvloers te laten kruisen zijn de conflictpunten geminimaliseerd.
- Door op de gelijkvloerse kruising het doorgaande verkeer te splitsen in 2 rijbanen, gescheiden door een hele brede middenberm kan het langzaam verkeer de verkeersstromen in twee keer kruisen. Door op de ei-vonde de voorrang te verlenen en in de toeleidende wegen verkeersdrempels te plaatsen zullen de rijsnelheden op de ei-vonde ook dermate langzaam zijn dat het langzaam verkeer deze verkeersstromen op een veilige manier kan kruisen.
- In de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp wordt het ontwerp zo ingepast dat de zichtlijnen voor langzaamverkeer zo optimaal mogelijk zijn.

Hiernaast voldoet het huidige ontwerp aan de gestelde criteria voor ruimtelijke kwaliteit, doordat het een geheel vormt met de openbaar vervoer voorzieningen (trein- en busstation, rijwielklemmen).

Het bestemmingsplan maakt de uitwerking van de verkeersstructuur mogelijk en stelt het bestemmingsplan het ontwerp niet vast. Echter wordt er gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure geschetst aan verschillende oplossingen en inpassingsmogelijkheden. Het voorlopig ontwerp, waarin de ei-vonde is opgenomen, is een veilige oplossing voor alle weggebruikers.

Over het laatste ontwerp van de verkeersstructuur is onderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat het ontwerp verkeersveilig is. Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2.6.5 Woon- en leefklimaat

Samenvatting zienswijze:

Reclamant vreest dat met de realisering van het plan zijn woon- en leefklimaat onaanvaardbaar zal worden aangetast. Niet alleen krijgt hij te maken met een straat voor hun woning die veel drukker zal worden en met parkeeroverlast, hij zal ook veel meer geluidsoverlast hebben dan thans het geval is. In het plan mist cliënt een belangenafweging waaruit blijkt dat rekening is gehouden met de belangen van direct aanwonenden. In de belangenafweging moet rekening gehouden worden met het geheel aan nadelige gevolgen voor de omwonenden.

Reactie van de gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de uiteenlopende ruimtelijke aspecten van het plan en het effect hiervan op de omgeving. Voor wat betreft het verkeer en parkeren, zie de reactie bij 2.6.1 en 2.6.2. De gevolgen van het plan op het gebied van geluid op de omgeving en de afwegingen hierover zijn beschreven in paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. Specifiek is hier aandacht aan besteed in het akoestisch onderzoek als bijlage bij de toelichting.

2.6.6 Maatregelen geluidbelasting

Samenvatting zienswijze:

Reclamant kan zich voorstellen dat snelheidsreductie bij de aansluiting Havezathenallee/Belvédèrelaan het minst effectief is maar vraagt zich af of de geluidreductie voor de het overige deel van de Havezathenallee toch niet zodanig groot is dat deze maatregel wel genomen zou moeten worden.

Reclamant begrijpt niet waarom de snelheidsreductie om verkeerskundige redenen niet aanvaardbaar is.

Reactie van de gemeente:

Het verlagen van de maximum snelheid op de (overige deel van de) Havezathenallee is, gelet op de huidige gebiedsontsluitende functie en het karakter van deze weg, verkeerskundig niet wenselijk. De Havezathenallee vormt de doorgaande route richting het winkelcentrum van Stadshagen voor onder andere het wijkdeel Breecamp-Oost in de wijk Stadshagen.

2.6.7 Alternatieven

Samenvatting zienswijze:

Reclamant geeft aan dat niet is gekeken naar de volgende opties:

- a. tunnel een kilometer te verschuiven (zie ook het rapport van Goudappel Coffeng: Verkeersknip Stadshagen);
- b. extra buslijn te verplaatsen naar de achterzijde van het station;
- c. aparte fietspaden naast het spoor;
- d. het verdiept aanleggen van de kruising Belvédèrelaan/ Havezathenallee.

Reactie van de gemeente:

- a. Bij de planvorming voor de komst van de Kamperlijn, maar ook reeds daarvoor (bij de besluitvorming over de totale verkeersstructuur van Stadshagen op basis van de eindrapportage Verkeersknip Stadshagen) zijn beide opties in beeld geweest. Echter is toen reeds besloten dat een ontsluiting in het verlengde van de Belvédèrelaan de beste verkeerskundige oplossing is voor het totale stadsdeel Stadshagen. Dit is bij het besluit over de elektrificatie in december 2013 uitgangspunt geweest.
- b. Met de komst van een treinhalte wordt een extra vervoersvoorziening gerealiseerd welke de totale bereikbaarheid van en naar het gebied verder verbetert. Bij de komst van een dergelijke voorziening zijn ook aanvullende en randvoorwaardelijke voorzieningen nodig, waaronder een voorziening voor busvervoer. In het totale vervoerssysteem is trein- en busvervoer complementair aan elkaar. Op basis van deze complementariteit is het wenselijk dat de trein- en busvoorziening dicht bij elkaar gesitueerd zijn. Door de bushalte naar de zuidzijde te verplaatsen moeten de scholieren 150 meter lopen naar de bushalte in plaats van de 50 meter in het huidige ontwerp. Om openbaar vervoer maximaal te bevorderen is een zo kort mogelijke overstapbeweging gewenst en is een verhoging van 100 meter extra meters hiermee in strijd. Verder gaat het om een beperkt aantal busbewegingen per dag. De overweging om de bushalte te verplaatsen naar de zuidzijde van het spoor is wel gemaakt maar is om bovengenoemde redenen niet verder uitgewerkt. Overigens is de gemeente verantwoordelijk voor een goede wegenstructuur en de provincie Overijssel verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer in Zwolle en omgeving.

- c. Deze variant is besproken met de bewoners. Het gaat hierbij om het huidige probleem (oversteek Ahnemstraat - Belvédèrelaan) te verschuiven naar oversteek Ahnemstraat - Havezathenallee. In het kader van verkeersveiligheid is dit dus geen verbetering. Ruimte voor het creëren van een brede middenberm om de oversteek veiliger te maken is er niet. Verder wordt de fiets- en voetgangersroute van (winkel)Centrum Stadshagen naar het station en de Tippe met honderden meters verlengd terwijl de 'olifantenpaadjes' die zullen ontstaan, niet voorkomen kunnen worden, wat weer een aantal gevaarlijke verkeerssituaties zal opleveren. Daarom is deze variant niet verder uitgewerkt (alleen in schetsvorm).
- d. De verdiepte kruising Belvédèrelaan - Havezathenallee is uitgeschetst en besproken met de bewoners. Aan deze variant bleken echter onoverkomelijke nadelen te zitten. Bij een kruising in de tunnel is het uitzicht voor en de zichtbaarheid van de verkeersdeelnemers is beperkt. Bij een kruising in de tunnelbak zal verkeer te maken krijgen met stilstaan en optrekken op een helling, wat ongelukken in de hand werkt. Bij ongevallen is een dergelijke kruising zeer moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten. Een dergelijke overgedimensioneerde oplossing vertaalt zich ook in hard rijden, de gebruiker waant zich op een provinciale-/rijks weg. Bij deze variant zijn er kort achter elkaar 2 kruisingen wat vanuit verkeersveiligheid en capacitair ongewenst is. Een verdiepte kruising brengt een grote infrastructurele claim op de openbare ruimte met zich mee en is waarschijnlijk niet haalbaar binnen de beschikbare ruimte. Er zal sluijverkeer ontstaan op de parallelwegen van verkeer dat de kruising wil omzeilen. Een verdiept aangelegde kruising stuit op aanzienlijk hogere kosten.

2.6.8 Advies

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant.

- Voorgesteld wordt om de algemene bouwregels in het bestemmingsplan die zien op het parkeren (artikel 10.1) aan te passen.

3 Samenvatting behandeling zienswijzen

1. Voorgesteld wordt om de reclamanten van de 12 tijdig ingediende zienswijzen in hun zienswijze te ontvangen.
2. Voorgesteld wordt om de reclamanten van de niet tijdig ingediende zienswijze (J.H.C. Heutink en E.A. Heutink-van Es) niet ontvankelijk te verklaren.
3. Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijzen van (stichting Univé Rechtshulp namens) H. Last en J.H. Hoekman en (stichting Univé Rechtshulp namens) H.W. Noppers en M.J. Niemeijer (2.6).
4. Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de overige naar voren gebrachte zienswijzen.

Wijzigingsnota

bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan

Wijzigingen

Naar aanleiding van tegemoet komen aan zienswijzen:

Wijziging in de regels:

1. Voorgesteld wordt om de regels te wijzigen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan door de tekst van artikel 10.1 onder b te wijzigen in: *“De onder a en b bedoelde ruimten voor het parkeren van personenauto's moeten afmetingen hebben die afgestemd zijn op gangbare personenauto's.”*;
2. Voorgesteld wordt om de regels te wijzigen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan door de tekst van artikel 10.1 aan te vullen door na lid a een nieuw lid toe te voegen met de tekst: *“b. Onder voldoende parkeerruimte zoals bedoeld onder a wordt voor het openbaar vervoerstation in dit plan verstaan: minimaal 30 parkeerplaatsen.”*, dit onder vernummering van het daarop volgende lid met één letter hoger;

Ambtshalve:

Wijziging in de verbeelding:

3. Voorgesteld wordt om de verbeelding te wijzigen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan door de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanning’ op te nemen op het westelijke deel van de verbeelding, zoals aangegeven op de gewijzigde verbeelding (GML-bestand NL.IMRO.0193.BP14017-0004).

Plantoelichting

Als gevolg van de behandeling van zienswijzen en de ambtshalve wijziging is de plantoelichting waar nodig aangepast.