

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 Spoorzone, busbrug

Opdrachtgever	OWP
Opdrachtnemer	ECR
Versie	3
Datum	18 januari 2016

Inhoud

1	Terinzagelegging	4
2	Behandeling zienswijzen	6
2.1	TenneT TSO B.V.	6
2.1.1	Bestemmingsomschrijving 'Leiding - Hoogspanning'	6
2.1.2	Voorrang op andere bestemmingen	6
2.1.3	Bouwregels bestemming 'Leiding - Hoogspanning'	7
2.1.4	Voorwaarden in regels bestemming 'Leiding - Hoogspanning'	7
2.1.5	Advies	7
2.2	ProRail B.V.	8
2.2.1	Spoorwegvoorzieningen in de regels	8
2.2.2	Wijzigingsbevoegdheid bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer'	8
2.2.3	Advies	9
2.3	AIM Advocaten namens Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V.	10
2.3.1	Belanghebbende bij het bestemmingsplan	10
2.3.2	Verwerving grond kruising Willemskade/Westerlaan	10
2.3.3	Nieuwe bestemming grond zuidzijde	11
2.3.4	Ruimtelijk effect busbrug op gebouw Westerlaan 51	12
2.3.5	Geluidgevoeligheid functies gebouw Westerlaan 51	13
2.3.6	Andere aspecten dan geluid en luchtkwaliteit	13
2.3.7	Handhaving Programma van Eisen	14
2.3.8	Bestemmingsplan aanpassen alvorens het vast te stellen	14
2.3.9	Advies	14
2.4	M. Bongers-Welling mede namens 13 buurtbewoners	15
2.4.1	Stilste asfalt op de busbrug	15
2.4.2	Maximum aantal bussen toestaan	15
2.4.3	Alleen elektrische bussen toestaan	15
2.4.4	Emmastraat in metingen en berekeningen	16
2.4.5	Lichtvervuiling door bussen	16
2.4.6	Trillingen	17
2.4.7	Stads- en streekbussen uitsplitsen	17
2.4.8	Voetgangersstroom van studenten	18
2.4.9	Overleg provincie	18
2.4.10	Aantal bussen over Willemskade	18
2.4.11	Route bussen naar de remise	19
2.4.12	Begin- en eindpunt busbrug	19
2.4.13	Advies	19

Datum	18 januari 2016
Titel	Zienswijzennota bestemmingsplan Spoorzone, busbrug

3	Samenvatting behandeling zienswijzen	20
4	Bijlagen	21

1 Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone, busbrug' heeft met ingang van donderdag 4 juni 2015 tot en met woensdag 15 juli 2015 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het Informatiecentrum van het Stads kantoor.

Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken is op woensdag 3 juni 2015 gepubliceerd in de digitale Staatscourant en het digitale Gemeenteblad.

Tevens was het ontwerpbestemmingsplan digitaal in te zien op:

<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP14006-0003>

De bronbestanden waren beschikbaar via:

<http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP14006-/NL.IMRO.0193.BP14006-0003/>

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

Tegen het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone, busbrug zijn 4 zienswijzen naar voren gebracht door:

1. TenneT TSO B.V., Postbus 718, 6800 AS, Arnhem,
2. ProRail B.V., Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht,
3. AIM Advocaten namens Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V., Sarphatistraat 370, 1018 GW, Amsterdam,
4. M. Bongers-Welling, Emmastraat 9, 8011 AE, Zwolle, mede namens 13 buurtbewoners.

De zienswijzen zijn schriftelijk naar voren gebracht.

Van de zienswijze ingediend door ProRail B.V. welke is ontvangen op 15 juli 2015 is een deel ingetrokken door ProRail B.V. per brief van januari 2016.

De zienswijze ingediend door AIM Advocaten namens Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V. welke is ontvangen op 15 juli 2015 was niet nader toegelicht (pro forma). Per brief is de zienswijze van gronden voorzien, welke is ontvangen op 29 juli 2015. De gronden ter toelichting van de zienswijze zijn binnen de door de gemeente Zwolle gestelde termijn (uiterlijk 30 juli 2015) ontvangen.

De zienswijze ingediend door M. Bongers-Welling, mede namens 13 buurtbewoners, was enkel gericht aan de gemeente Zwolle, zonder nadere specificatie van het bestuursorgaan. Deze is aangemerkt als zijnde gericht aan uw raad. Een lijst met de namen, adressen en handtekeningen van de 13 buurtbewoners is weergegeven op de volgende pagina.

Alle zienswijzen zijn tijdig ontvangen, zodat wij voorstellen reclamanten in hun zienswijzen te ontvangen.

De zienswijzen zijn als bijlagen bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Lijst namen en adressen

Zienswijze M. Bongers-Welling (Emmastraat 9, 8011 AE, Zwolle) mede ingediend namens de volgende 13 buurtbewoners.

C. Verheijen	Emmastraat 1	8011 AE	Zwolle
C. Virginio	Emmastraat 5	8011 AE	Zwolle
J. de Lint	Emmastraat 11	8011 AE	Zwolle
P. Wattel	Emmastraat 11	8011 AE	Zwolle
S. Bunschoten	Emmastraat 11	8011 AE	Zwolle
V. Mepschen	Emmastraat 11	8011 AE	Zwolle
S. Willems	Emmastraat 13	8011 AE	Zwolle
W. Cheng	Willemskade 9	8011 AC	Zwolle
Dimitry	Willemskade 24	8011 AD	Zwolle
G. de Jonge	Willemskade 24	8011 AD	Zwolle
L. Verwijst	Willemskade 24	8011 AD	Zwolle
T. Boddeus	Willemskade 24	8011 AD	Zwolle
Fam. Meijer Coebergh	Willemskade 25	8011 AD	Zwolle

2 Behandeling zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen puntsgewijs samengevat en vervolgens van commentaar voorzien.

2.1 TenneT TSO B.V.

2.1.1 Bestemmingsomschrijving 'Leiding - Hoogspanning'

Samenvatting zienswijze:

Verzocht wordt om de bestemmingsomschrijving aan te passen, naar het in de zienswijze genoemde voorbeeld, waarbij aanleg, beheer en onderhoud van de hoogspanningsverbinding worden genoemd.

Reactie van de gemeente:

De regels van het bestemmingsplan Spoorzone, busbrug zijn gemaakt conform het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' omwille van de uniformiteit van de Zwolse bestemmingsplannen. Dit handboek is geënt op de landelijke standaarduitgave 'Op de digitale leest'.

De huidige bestemmingsomschrijving van artikel 6 'Leiding - Hoogspanning' behelst reeds de aanleg, het beheer en onderhoud van de hoogspanningsverbinding. Ten overvloede zullen wij de bestemmingsomschrijving van artikel 6 'Leiding - Hoogspanning' aanvullen met deze drie aspecten.

2.1.2 Voorrang op andere bestemmingen

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat in geval van strijdigheid van bepalingen de regels van het artikel 'Leiding - Hoogspanning' vóór de bepalingen gaan die ingevolge andere artikelen op de gronden van toepassing zijn.

Reactie van de gemeente:

De landelijk gehanteerde bestemmingsplansystematiek met enkel- en dubbelbestemmingen is al zodanig dat de met een dubbelbestemming samenhangende belangen in beginsel voorrang hebben op de belangen van de onderliggende (enkel)bestemmingen. Dit spreekt reeds uit de bepaling in artikel 6.2.1: "In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag op of in deze gronde niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning'".

In geval van samenvallende dubbelbestemmingen zullen de diverse ruimtelijke belangen op een gelijkwaardige wijze moeten worden afgewogen.

De gemeente zal om bovengenoemde redenen geen voorrangsregeling opnemen.

2.1.3 Bouwregels bestemming ‘Leiding - Hoogspanning’

Samenvatting zienswijze:

Verzocht wordt om de bouwregel in artikel 6.2.2 aan te passen naar “op of in deze gronden mogen *alleen* (het woord ‘geen’ wijzigen in ‘alleen’) gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’ worden gebouwd”. Daarbij wordt aangegeven dat immers niet anders gebouwd mag worden dan ten behoeve van de dubbelbestemming.

Reactie van de gemeente:

In de dubbelbestemming mag inderdaad niet anders gebouwd worden dan ten behoeve van deze dubbelbestemming. De bouwregels zijn vervolgens zo vormgegeven dat geen gebouwen maar wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming mogen worden gebouwd.

TenneT vraagt alleen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming toe te staan. Dit opnemen zou strijdigheid veroorzaken met de regels die bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toestaan (art. 6.1 onder b en art. 6.2.3).

Na telefonisch contact met TenneT is op 6 oktober 2015 per e-mail door TenneT bevestigd dat de huidige tekst van artikel 6.2.2 van de regels volstaat en de gevraagde aanpassing niet doorgevoerd hoeft te worden.

2.1.4 Voorwaarden in regels bestemming ‘Leiding - Hoogspanning’

Samenvatting zienswijze:

Verzocht wordt om in de voorwaarden in artikel 6.3.2 onder c een toevoeging te maken van “schriftelijk advies”. Verzocht wordt om ook in de voorwaarden in artikel 6.5.3 onder c een toevoeging te maken van “schriftelijk advies”.

Reactie van de gemeente:

De voorgestelde tekstaanpassing ziet erop dat het in te winnen advies van leidingbeheerder TenneT op schrift gesteld dient te zijn. TenneT geeft hierbij aan dat altijd schriftelijk advies uit te brengen. Om onduidelijkheid over de vorm van ingewonnen advies in de toekomst te voorkomen wordt deze tekstaanpassing overgenomen. De tekstaanpassing wordt doorgevoerd in artikel 6.3.2 onder c en artikel 6.5.3 onder c van de regels van het bestemmingsplan.

2.1.5 Advies

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

1. Voorgesteld wordt om in de regels de bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’ (artikel 6.1 onder a) aan te vullen met de zinsnede “daarbij inbegrepen, de aanleg, het beheer en het onderhoud van de hoogspanningskabelverbinding”.
2. Voorgesteld wordt om in de regels bij de voorwaarden in de dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’ (artikel 6.3.2 onder c en artikel 6.5.3 onder c) aan te vullen dat het in te winnen advies van de leidingbeheerder schriftelijk dient te zijn.

2.2 ProRail B.V.

2.2.1 Spoorwegvoorzieningen in de regels

Samenvatting zienswijze:

Het begrip Spoorwegvoorzieningen in de bestemming Verkeer - Railverkeer (artikel 5) wordt niet gedefinieerd in de Begrippen (artikel 1). Dit is, zoals op 26 januari 2015 ambtelijk aangegeven, ongewenst. In den lande loopt ProRail er veelvuldig tegen aan dat vergeten wordt dat een spoorzone naast de functie railverkeer-activiteiten, ook een functie heeft ten aanzien van bijvoorbeeld (bereikbaarheid voor) onderhoud en hulpdiensten, maar ook zaken als energievoorziening, beveiliging en telecommunicatie. ProRail verzoekt om de eerder toegestuurde begripsomschrijving over te nemen.

Reactie

In artikel 1 van de regels zijn de meest gebruikte begrippen opgenomen en begrippen waarbij het woordenboek van Van Dale geen uitsluitel geeft waardoor aanvulling gewenst is. De omschrijving 'Ten behoeve van de spoorlijn noodzakelijke bouwwerken en voorzieningen' biedt naar ons idee geen meerwaarde bij het begrip spoorwegvoorzieningen, wat al een zeer ruim begrip is.

In de door ProRail geleverde begripsomschrijving worden bouwwerken en voorziening genoemd die ten dienste staan aan het spoor. Deze voorzieningen zijn zodoende al inbegrepen bij de ruime noemer 'spoorwegvoorzieningen'. Daarnaast zijn in het bestemmingsplan ondergeschikt aan de spoorwegvoorzieningen diverse ruimtelijke relevante elementen, zoals paden opgenomen. Onder 'paden' worden ook paden ten behoeve van onderhoud en hulpdiensten verstaan.

De regels van de bestemming Verkeer - Railverkeer zijn geënt op de landelijke standaarduitgave 'Op de digitale leest'. Deze standaarduitgave vormt landelijk de grondslag van de inhoud van regels voor ruimtelijke plannen. Gelet op de uniformiteit van de bestemmingsplannen is het niet gewenst van deze opzet af te wijken.

2.2.2 Wijzigingsbevoegdheid bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer'

Samenvatting zienswijze:

Wat betreft de begrenzing van de wijzigingsbevoegdheid ('wetgevingzone - wijzigingsbevoegdheid') aan de zuidzijde van de spoorzone, is zoals bekend de demarcatielijn tussen het project busbrug en het project Zwolle Spoort nog niet definitief vastgesteld. De demarcatielijn tussen het project busbrug en het project Zwolle Spoort is inmiddels vastgelegd op tekening (kenmerk C30-FKU-AU-1500338) en bij de zienswijze gevoegd. ProRail verzoekt deze demarcatielijn op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan.

Reactie

Het proces tussen de gemeente Zwolle en ProRail over de ligging van de demarcatielijn aan de zuidzijde van het spoor is na ontvangst van de zienswijze vervolgt. De door ProRail aangeleverde concept demarcatielijn kunnen wij om die reden nog niet aanmerken als de aan te leveren definitieve demarcatielijn voor de zuidzijde van het spoor.

Na diverse overleggen over de demarcatielijn tussen de gemeente Zwolle en ProRail is door ProRail een nieuwe tekening met demarcatielijn geleverd (tekeningnummer C30-FKU-AU-1500338, versie 06). De demarcatielijn voor de zuidzijde van het spoor wordt gebruikt bij het wijzigen van de begrenzing van de bestemmingen Verkeer – Openbaar vervoer en Verkeer – Railverkeer.

De wijzigingsbevoegdheid in de bestemming Verkeer - Openbaar vervoer zal hierdoor in zijn geheel komen te vervallen.

2.2.3 Advies

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

1. Voorgesteld wordt om de verbeelding te wijzigen in die zin dat de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsbevoegdheid' in de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer' aan de zuidzijde van het spoor wordt verwijderd. Daarnaast wordt voorgesteld om de regels te wijzigen in die zin dat artikel 4.5, de wijzigingsbevoegdheid in de bestemming Verkeer – Openbaar vervoer, wordt verwijderd.
2. Voorgesteld wordt om de verbeelding te wijzigen in die zin dat de grens tussen de bestemmingen 'Verkeer - Openbaar vervoer' en 'Verkeer - Railverkeer' (met betreffende aanduidingen) aan de zuidzijde van het spoor wordt gesteld op de door ProRail op tekening (tekeningnummer C30-FKU-AU-1500338, versie 06) aangeleverde demarcatielijn, waarbij de plangrens in geringe mate wordt bijgesteld.

Ambtshalve:

3. Voorgesteld wordt om de verbeelding ambtshalve te wijzigen in die zin dat de grens tussen de bestemmingen 'Verkeer - Openbaar vervoer' en 'Verkeer - Railverkeer' (met betreffende aanduidingen) aan de noordzijde van het spoor wordt gesteld op de door ProRail op tekening (tekeningnummer C30-FKU-AU-1500338, versie 06) aangeleverde demarcatielijn, waarbij de plangrens in geringe mate wordt bijgesteld.
4. Voorgesteld wordt om de verbeelding ambtshalve te wijzigen in die zin dat de aanduidingen 'verkeer' en 'parkeerterrein' worden opgenomen voor een deel van de gronden met de bestemmingen 'Verkeer – Railverkeer' en 'Verkeer – Openbaar vervoer'.
Daarnaast wordt voorgesteld om de regels aan te vullen in die zin dat de bestemmingsomschrijving van artikel 5 'Verkeer – Railverkeer' wordt aangevuld met de bepaling dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' wegen, paden en haal- en brengstroken met een inrichting gericht op het gemengd verkeer in een 30 kilometer gebied zijn toegestaan en de bepaling dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' parkeervoorzieningen zijn toegestaan.

2.3 AIM Advocaten namens Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V.

2.3.1 Belanghebbende bij het bestemmingsplan

Samenvatting zienswijze:

Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V. zijn gezamenlijk eigenaar van het gebouw aan de Westerlaan 51. Holding Spoolderberg XIV B.V. is eigenaar van het kadastrale perceel G11107 en Westerlaan Zwolle B.V. is eigenaar van het kadastrale perceel G11108. Van beide percelen ligt een deel in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone, busbrug. Aangegeven wordt dat reclamanten belanghebbenden zijn bij het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie van de gemeente:

Zoals aangegeven door reclamanten zijn Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV inderdaad eigenaren van delen van de grond in het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone, busbrug.

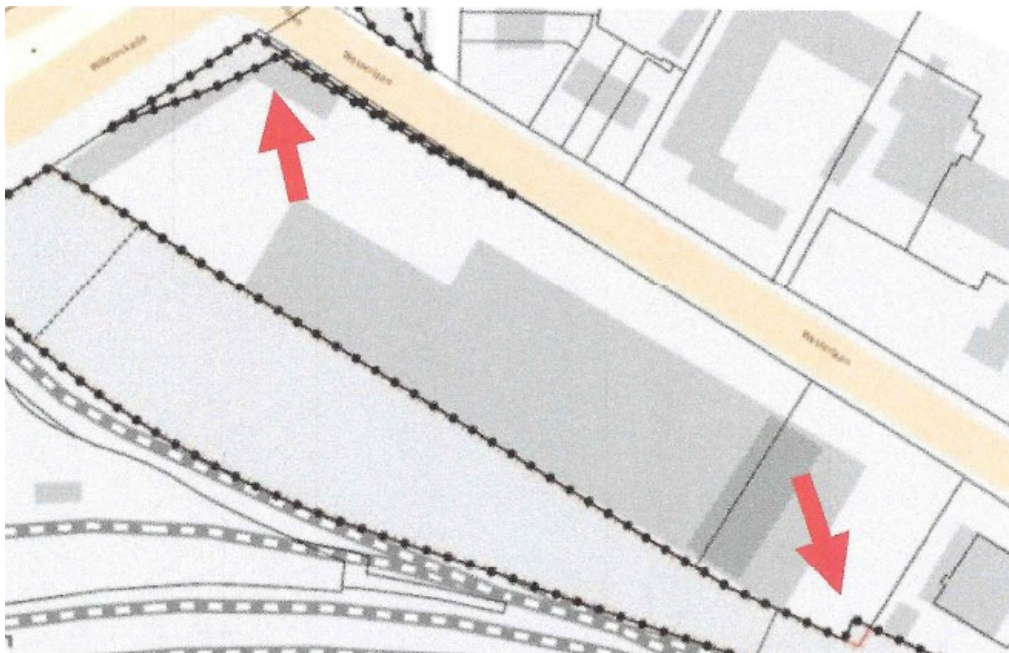
Het indienen van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan staat open voor een ieder (artikel 3.8, eerste lid, onder d, Wet ruimtelijke ordening). In deze fase van de bestemmingsplanprocedure is het doen van een uitspraak over het belanghebbend zijn van indieners van een zienswijze nog niet aan de orde.

2.3.2 Verwerving grond kruising Willemskade/Westerlaan

Samenvatting zienswijze:

Aangegeven wordt dat reclamanten in goed overleg zijn met de gemeente over de verdere ontwikkeling van het gebouw op het perceel Westerlaan 51 "City Post" en de Spoorzone in het algemeen. Een ander onderwerp van het overleg is grondverwerving.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone, busbrug bevat twee delen van de percelen in eigendom van reclamanten (zie volgende afbeelding).



Het overleg over de verwerving van deze grond nabij de kruising Willemskade/Westerlaan (kadastraal perceel nummer G11108) is afgerond en de uitkomst is verwerkt in een grondruilovereenkomst met Westerlaan Zwolle B.V., die in september 2015 getekend zal worden.

Reclamanten verzoeken om niet tot vaststelling van het bestemmingplan over te gaan, zolang de grondruilovereenkomst nog niet door beide partijen is ondertekend.

Reactie van de gemeente:

Het deel grond nabij de kruising Willemskade/Westerlaan (kadastraal perceel nummer G11108) heeft de gemeente inderdaad nodig voor de reconstructie van het kruispunt Willemskade/Westerlaan.

De uitkomsten uit het overleg over de verwerving van deze grond nabij de kruising Willemskade/Westerlaan (kadastraal perceel nummer G11108) zijn verwerkt in de grondruilovereenkomst met Westerlaan Zwolle B.V.. De grondruilovereenkomst is op 2 december 2015 door beide partijen ondertekend. Aan dit verzoek van reclamanten is dan ook voldaan.

2.3.3 Nieuwe bestemming grond zuidzijde

Samenvatting zienswijze:

Het deel grond aan de zuidzijde van een van de percelen (kadastraal perceel nummer G11107) heeft de gemeente wellicht nodig voor het realiseren van een trap ten behoeve van een voetgangersovergang naar de andere zijde van het spoor. Deze grond is in gebruik als deel van het parkeerterrein bij het gebouw Westerlaan 51.

In het vigerende bestemmingsplan Spoorzone is hierop de bestemming 'Gemengd - 2' van toepassing. In deze bestemming zijn ter plaatse parkeervoorzieningen toegestaan ondergeschikt aan de hoofdfuncties.

In het ontwerpbestemmingsplan is aan de grond de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' gegeven. Hierin zijn parkeervoorzieningen ondergeschikt aan de hoofdfunctie toegestaan. Hiermee lijkt het huidige legale gebruik (het parkeren ten behoeve van gebouw Westerlaan 51) wegbestemd. Reclamanten verzoeken het ontwerpbestemmingsplan op dit punt aan te passen, zodanig dat binnen de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' parkeervoorzieningen toegestaan zijn ten behoeve van Westerlaan 51.

Dit geldt mede voor de te verwerven gronden nabij/onder de te realiseren busbrug, ten zuidwesten van het gebouw Westerlaan 51.

Reactie van de gemeente:

De zienswijze van reclamant wordt gedeeld. Het is wenselijk om zelfstandige parkeervoorzieningen toe te staan, zodat mede de parkeervoorzieningen bij het gebouw Westerlaan 51 positief worden bestemd.

Voor de bedoelde locatie, alsmede voor gronden ten zuidwesten van het gebouw Westerlaan 51, wordt de aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen op de verbeelding. In de regels wordt artikel 4 'Verkeer – Openbaar vervoer' aangepast in die zin dat parkeervoorzieningen ten behoeve van de bestemming van Westerlaan 51 zijn toegestaan.

2.3.4 Ruimtelijk effect busbrug op gebouw Westerlaan 51

Samenvatting zienswijze:

- a. Aangegeven wordt dat de busbrug op korte afstand van het gebouw Westerlaan 51 gerealiseerd en intensief gebruikt wat een zeer forse impact heeft op het gebouw.
- b. In de onderzoeken zijn de gevolgen van de busbrug voor het gebouw Westerlaan 51 niet betrokken.

Reactie van de gemeente:

- a. De onderzijde van de rijbaan van de brug zal bij het gebouw Westerlaan 51 inderdaad circa 6,9 meter boven het huidig maaiveld liggen, dicht tegen het gebouw aan. De busverbinding over de sporen is ingepast in een dichtbebouwd stedelijk gebied, waar zich ook het gebouw Westerlaan 51 bevindt. De busbrug ligt in de bocht van de spoorbundel, waar veel spoorwissels, bovenleidingportalen en seinen gelegen zijn, en maakt een schuine oversteek over de sporen. Dit maakt de technische inpasbaarheid complex.

In het Programma van Eisen is hierover aangegeven dat de positie van de brug en de inpassing van de vrije overspanning over het spoor mede wordt gevormd door de meest comfortabele route voor de busreiziger in relatie tot belendende gebouwen en beschikbare ruimte. De eis is opgenomen dat de positie van de aanbrug moet worden bezien, in relatie tot gebouw Westerlaan 51 en demarcatielijn van ProRail moeten zo veel mogelijk worden gevolgd, om de afstand tot de bebouwing te maximaliseren.

In het Programma van Eisen zijn daarnaast de vormgevingseisen en ontwerpuitsgangspunten opgenomen waaraan de busverbinding dient te voldoen. De rode draad hierbij is dat de busbrug zich vanaf de groene singel en de kruising Rietweg-Willemskade in een zo vloeiend mogelijke lijn verheft over het spoor tot aan het busperron.

In het bestemmingsplan is meer vrijheid in de bouwhoogte opgenomen om hogere constructie-elementen te kunnen bouwen. Uitgangspunt is te allen tijde een zo vloeiend mogelijke lijn die leidt tot een ruimtelijk aantrekkelijk beeld van een sierlijke constructie die zich uit de stad verheft om het spoor over te steken. Het spoor kruisende deel en de aanbruggen worden als één geheel en zo eenvoudig mogelijk vormgegeven, om de vloeiende beweging te onderstrepen, die een ruimtelijke aantrekkelijk beeld beoogt.

- b. De Wet geluidhinder bepaalt welke objecten wel en niet worden aangemerkt als geluidgevoelig. Bedrijfspanen zijn niet aangemerkt als geluidgevoelig. Daarom is het gebouw Westerlaan 51 niet in het geluidsonderzoek meegenomen. Desalniettemin is berekend wat de geluidsbelasting is ten gevolge van de busbrug (met en zonder barrier van 1,1 m hoog) op de gevel van het gebouw. Slechts op één enkel punt van de gevel op een hoogte van 10,5 meter bedraagt de geluidsbelasting 58 dB. Elders is deze lager (zie bijlage Brief DGMR 18 december 2014: Aanvullende berekeningen geluidbelasting). Er is derhalve geen sprake van een onaanvaardbare geluidhinder.

Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plaatse van de gevel van het gebouw Westerlaan is uitgevoerd (zie bijlage Brief DGMR 7 september 2015: Aanvullende berekeningen luchtkwaliteit). Hieruit blijkt dat ondanks een verslechtering van de luchtkwaliteit aan de grenswaarden wordt voldaan.

2.3.5 Geluidgevoeligheid functies gebouw Westerlaan 51

Samenvatting zienswijze:

In het gebouw bevinden zich geen functies die in de Wet geluidhinder zijn aangemerkt als geluidgevoelig. Aangegeven wordt dat volgens vaste rechtspraak bedrijfsruimten waar gedurende een langere periode van de dag personen verblijven die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluidhinder behoeven, wel als geluidgevoelig dienen te worden aangemerkt. Daarnaast had bekeken moeten worden of na realisatie nog sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie van de gemeente:

De Wet geluidhinder bepaalt welke objecten wel en niet worden aangemerkt als geluidgevoelig. Bedrijfspanen zijn niet aangemerkt als geluidgevoelig. Daarom is het gebouw Westerlaan 51 niet in het geluidsonderzoek meegenomen. Desalniettemin is berekend wat de geluidsbelasting is ten gevolge van de busbrug (met en zonder barrière van 1,1 m hoog) op de gevel van het gebouw. Slechts op één enkel punt van de gevel op een hoogte van 10,5 meter bedraagt de geluidsbelasting 58 dB. Elders is deze lager (zie bijlage Brief DGMR 18 december 2014: Aanvullende berekeningen geluidbelasting). Er is derhalve geen sprake van een onaanvaardbare geluidhinder.

2.3.6 Andere aspecten dan geluid en luchtkwaliteit

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat andere aspecten dan geluid en luchtkwaliteit, zoals overlast in de vorm van (1) verontreiniging, (2) afname van veiligheid, (3) ontneming van zon- en daglichttoetreding, (4) aantasting van het aanzicht en de uitstraling, geen onderzoek is gedaan.

Reactie van de gemeente:

1. Verontreiniging: Afvoer van eventueel als gevolg van wegverkeer verontreinigd hemelwater vindt plaats via de riolering. Daarom wordt verontreiniging als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling niet verwacht.
2. Veiligheid: Over de brug worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. De aanleg van de busbrug brengt daarom geen risico's ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen met zich mee. Daarnaast zal de brug zo worden ontworpen dat het risico dat een bus buiten de brug terecht komt nihil is. De veiligheid van personen in het gebouw Westerlaan 51 wordt derhalve niet beïnvloed door de ontwikkeling van de busbrug.
3. Zon- daglichttoetreding: Het is niet uit te sluiten dat de busbrug plaatselijk de zon- en daglichttoetreding in het gebouw zal verminderen. De positionering van het tracé van de busbrug heeft te maken met een complexe technische inpasbaarheid. Dit wordt omschreven in het Programma van Eisen waarin de technische en vormgevingseisen van de busbrug zijn opgenomen.
4. Aantasting aanzicht en uitstraling: De ontwikkeling van de busbrug zal verandering betekenen voor de uitstraling van het gebouw Westerlaan 51. In het Programma van Eisen zijn vormgevingseisen voor de busbrug gesteld waarmee een zorgvuldige inpassing van de busbrug wordt beoogd. Aangegeven is dat voor de inpassing van de brug ook het effect op het gebouw Westerlaan 51 van belang is. Zie ook de reactie op 2.3.4b.

Voor de laatste twee aspecten moet worden aangegeven dat het algemeen belang van de ontwikkeling van de busbrug evident is.

2.3.7 Handhaving Programma van Eisen

Samenvatting zienswijze:

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar het Programma van Eisen. Aangegeven wordt dat naleving van dit programma niet kan worden afgedwongen door reclamanten.

Reactie van de gemeente:

Het Programma van Eisen, door de gemeenteraad vastgesteld, zal door de gemeente worden verwerkt in de vraagspecificatie voor de uitvoering van de busbrug. Daarmee is er zekerheid dat de busbrug wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen.

In goede samenwerking met de eigenaar zal, nadat het bestemmingsplan voor de brug is vastgesteld, verder ontworpen worden aan de stedenbouwkundige invulling van het terrein Westerlaan 51 zodat het totaal, brug en bebouw, een stedenbouwkundig goed geheel wordt.

2.3.8 Bestemmingsplan aanpassen alvorens het vast te stellen

Samenvatting zienswijze:

Concluderend wordt verzocht het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat alle noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd en in de regels de noodzakelijke regels zijn opgenomen ter bescherming van (de gebruikers) van het gebouw Westerlaan 51.

Reactie van de gemeente:

In voorgaande beantwoording van de zienswijze van reclamanten is reeds aangegeven hoe de onderbouwing van de ruimtelijke aspecten is vormgegeven en op welke manier hier onderzoek naar is gedaan. In de beantwoording is aangegeven of - en zo ja, welke - aanpassingen aan het plan noodzakelijk worden geacht.

2.3.9 Advies

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

1. Voorgesteld wordt om de verbeelding te wijzigen in die zin dat voor het zuidoostelijke deel van het perceel Westerlaan 51 en een deel van de gronden ten zuidwesten van het perceel Westerlaan 51 de aanduiding 'parkeerterrein' wordt opgenomen. Daarnaast wordt voorgesteld om de regels aan te vullen in die zin dat de bestemmingsomschrijving van artikel 4 'Verkeer – Openbaar vervoer' wordt aangevuld met de bepaling dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' parkeervoorzieningen ten behoeve van de aangrenzende bestemming zijn toegestaan.

2. Voorgesteld wordt om de 'Brief DGMR 7 september 2015: Aanvullende berekeningen luchtkwaliteit' en de 'Brief DGMR 18 december 2014: Aanvullende berekeningen geluidbelasting', welke als bijlagen bij deze zienswijzennota zijn opgenomen, als bijlage toe te voegen aan de toelichting van het bestemmingsplan.
3. Meegedeeld wordt dat aan het verzoek van reclamanten om het bestemmingsplan vast te stellen na ondertekening door beide partijen van de grondruilovereenkomst over de grond nabij de kruising Willemskade/Westerlaan tegemoet gekomen wordt doordat ondertekening heeft plaatsgevonden op 2 december 2015.

2.4 M. Bongers-Welling mede namens 13 buurtbewoners

2.4.1 Stilste asfalt op de busbrug

Samenvatting zienswijze:

Voorgesteld wordt in te zetten op het stilste asfalt op de busbrug.

Reactie van de gemeente:

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek (onderzoek van DGMR d.d. 18 december 2014, M.2014.1015.01.R001 (zoals ter inzage gelegd)) toont aan dat met de komst van de nieuwe busbrug de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden (zowel in de situatie met barrier en zonder barrier). Op basis hiervan is er ook geen noodzaak om extra geluidwerende maatregelen te treffen zoals het toepassen van geluidarm(er) asfalt. Verder geldt dat bij snelheden van 50 km/uur (zoals van toepassing op de toekomstige busbrug) geluidarm asfalt weinig effect heeft op het reduceren van de geluidbelasting. Ook is door de aanwezigheid van bochten in het traject de houdbaarheid van geluidarm asfalt beperkt vanwege het effect van torsie (wringspanning).

2.4.2 Maximum aantal bussen toestaan

Samenvatting zienswijze:

Voorgesteld wordt om eisen te stellen aan een maximum aantal bussen per dag dat over de brug heen mag.

Reactie van de gemeente:

In het bestemmingsplan kan hieraan geen maximum aantal worden gesteld. Wel is bij het beoordelen van de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling van de busbrug (verkeersafwikkeling, geluid, luchtkwaliteit) een zo betrouwbaar mogelijke prognose van het toekomstige aantal busbewegingen gemaakt. Zie ook de reactie bij punt 2.4.10.

2.4.3 Alleen elektrische bussen toestaan

Samenvatting zienswijze:

Voorgesteld wordt om alleen elektrische bussen op de busbrug toe te staan. Gesteld wordt dat het aantal decibellen dan op vrijwel 0 uitkomt. Gesteld wordt dat de fijnstof dan op nihil uitkomt.

Reactie van de gemeente:

Ook bij elektrische bussen zal een bepaalde geluidbelasting blijven heersen. Dit heeft te maken met het contact tussen banden en wegdek. Wel zal het geluid als gevolg van de motoren ten opzichte van de nu gebruikte bussen minder zijn.

De provincie Overijssel en de provincie Gelderland (voor een deel) zijn de concessiehouders die bepalen aan welke eisen de vervoerder moet voldoen. De gemeente heeft hier geen directe rol in.

2.4.4 Emmastraat in metingen en berekeningen

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat bij de diverse (geluid, fijnstof) milieumetingen en berekeningen de Emmastraat vaak vergeten wordt en niet verder wordt gemeten dan Emmastraat nummer 1. In de tabel bij punt 4.2.3 van de toelichting komt de Emmastraat niet voor.

Reactie van de gemeente:

Ja, de Emmastraat is opgenomen in het akoestisch onderzoek (zie bijlagen.4 en 5 van de rapportage akoestisch onderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit verplaatsing busstation ref. M.2014.1015.01.R001). In paragraaf 4.2.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan is in de tabel wel de Willemskade genoemd. De Emmastraat is hier niet expliciet genoemd in de tabel. Dat is een terechte constatering. Reden hiervan is dat de woningen aan de Willemskade maatgevend zijn. Voor het pand aan de Emmastraat 1 geldt hetzelfde als voor de woning aan de Willemskade. De overige panden aan de Emmastraat zijn verder van de Willemskade gesitueerd. Daarom kan er voor deze woningen vanuit worden gegaan dat zij ook voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit.

2.4.5 Lichtvervuiling door bussen

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat de bussen van vrij grote hoogte komen waardoor de kans groot is dat de verlichting van de bussen in de woonhuizen gaan schijnen. Verzocht wordt om een goede oplossing.

Reactie van de gemeente:

De verticale bogen van de busverbinding zijn zo groot dat het licht van de koplampen van de bussen altijd direct op de rijbaan gericht blijven. Strooilicht uit de koplampen zal ook geen hinder kunnen opleveren. Aan weerszijden van de busbaan komt een dichte barrier (van circa 110 cm) te staan. Daarom wordt niet verwacht dat lichthinder zal ontstaan naar de zijkanten. De aanlanding van de busbrug ligt in het verlengde van de Rieteweg. Lichtinstraling recht vooruit treft geen woningen (zoals onder andere gelegen aan de Emmastraat en de Willemskade). Het is daarom onwaarschijnlijk dat verlichting van de bussen in de woonhuizen van onder andere reclamanten schijnen.

Hierbij kunnen wij aangeven dat in het nieuwe ontwerp voor het kruispunt Willemskade een dubbele bomenrij is opgenomen tussen de parallelweg en de Willemskade zelf. Dit heeft een afschermende werking waardoor niet verwacht wordt dat door de nieuwe situatie lichthinder of lichtvervuiling ontstaat.

2.4.6 Trillingen

Samenvatting zienswijze:

Gesteld wordt dat de huidige verkeerssituatie door trillingen reeds verzakkingen en andere schade aan de monumentale panden aan de Emmastraat en Willemskade veroorzaakt. Gesteld wordt dat de intensiviteit vanaf 2018 alleen maar zal toenemen. Reclamant stelt de gemeente reeds nu voor alsdan aansprakelijk voor de schade.

Reactie van de gemeente:

In Nederland bestaat tot op heden geen wet voor het voorkomen van schade (aan gebouwen) en hinder (voor personen in gebouwen) door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

In het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van de busbrug, ten behoeve van een busbaan over het spoor, planologisch mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan zijn daarom aan de betreffende gronden nieuwe bestemmingen gegeven.

Gelet op de afstand van de woningen van reclamanten tot de ontwikkeling, de busbrug, is het niet aannemelijk dat er schade en onaanvaardbare hinder als gevolg van trillingen ten gevolge van het gebruik van de busbrug zullen ontstaan. Hierbij wordt betrokken dat de afstand van de woning van reclamanten tot aan de nieuw te realiseren busbaan meer dan 50 meter zal bedragen.

Ten overvloede merken wij op dat voor trillingshinder en bouwlawaai tijdens de bouwwerkzaamheden voorschriften zijn opgenomen in het bouwbesluit. Deze aspecten hebben geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering ervan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan.

Het aspect trillingen vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

2.4.7 Stads- en streekbussen uitsplitsen

Samenvatting zienswijze:

Voorgesteld wordt om de streekbussen via de IJsselallee, ringwegen en snelweg af te handelen en de stadsbussen via onder andere de stad en de Van Karnebeek tunnel. Gesteld wordt dat hiermee de busbrug overbodig is. Gesteld wordt dat zonder deze uitsplitsing er een enorme overbelasting ontstaat van de Willemskade, Pannekoekendijk en Nieuwe Veerallee.

Reactie van de gemeente:

De Willemskade en de Pannekoekendijk worden optimaal ingericht om de huidige stroom bussen goed te faciliteren. In de afgelopen periode is op meerdere momenten in het planproces met berekeningen getoetst of dit leidt tot overbelasting van de Willemskade en de Pannekoekendijk en dat is niet het geval. Over de Nieuwe Veerallee gaan in de toekomstige situatie evenveel bussen als in de huidige situatie.

De keus voor verplaatsing van het busperron naar de zuidzijde van het spoor en de busverbinding over het spoor is het resultaat van een uitgebreid proces rond de doorontwikkeling van het stationsgebied van Zwolle tot een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt. Zie hierover ook paragraaf 3.2 'Ruimtelijk beleid' van de toelichting van het bestemmingsplan. Tijdens dit proces is de kwaliteit van de doorstroming onderzocht, waarbij is geconcludeerd dat het verkeer goed kan worden afgewikkeld. Zie hierover ook paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2.4.8 Voetgangersstroom van studenten

Samenvatting zienswijze:

Aangegeven wordt dat de busbrug niet nodig is voor de voetgangersstroom van studenten van Christelijke Hogeschool Windesheim. Aangegeven wordt dat zij vanzelfsprekend door de voetgangerstunnel onder het station lopen en de poortjes geplaatst zijn bij de trappen richting de perrons.

Reactie van de gemeente:

Reclamant doelt op de mogelijkheid voor een langzaamverkeersverbinding op de busbrug. Een langzaamverkeersverbinding op de busbrug beoogt een verbinding van de Stationsbuurt naar Hanzeland en daarmee een verbinding tussen wijken/buurtten onderling. De voetgangersstroom van studenten naar Christelijke Hogeschool Windesheim is niet de beoogde doelgroep voor deze verbinding.

2.4.9 Overleg provincie

Samenvatting zienswijze:

Reclamant verzoekt de gemeente over het soort bussen over de busbrug en over de uitsplitsing van de verkeersafhandeling in overleg te treden met de provincie.

Reactie van de gemeente:

Zie de reacties bij de punten 2.4.3 en 2.4.7.

2.4.10 Aantal bussen over Willemskade

Samenvatting zienswijze:

Reclamant vraagt of het door haar begrepen aantal van 1300 bussen per dag over de Willemskade het totaal is heen en terug.

Reactie van de gemeente:

In bovengenoemd akoestisch onderzoek van DGMR is gerekend met 1200 busbewegingen totaal in beide richtingen per etmaal. Deze prognose is voor het jaar 2026 en is gebaseerd op het huidige aantal bussen dat nu over de Nieuwe Havenbrug en over de Eekwal rijdt. Al deze bussen gaan straks nieuwe routes rijden en gaan dan allemaal over de busbrug.

2.4.11 Route bussen naar de remise

Samenvatting zienswijze:

Reclamant geeft aan dat bewoners graag zien dat bussen die naar de remise (stalling) gaan, moeten rijden over de Westenholterallee en vooral niet over de Rieteweg.

Reactie van de gemeente:

Het patroon van routes van en naar de remise is/blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Door de inrichting van de verkeerssituatie in de nabijheid van de remise (alleen rechtsaf in, rechtsaf uit mogelijk) rijden de bussen via de Rieteweg (en de Westerlaan) naar het busstation, en via de Westerlaan, de Nieuwe Veerallee en Westenholterallee weer terug. De aanpassing die reclamant voorstelt vergt reconstructie van de kruising op de Westenholterallee.

2.4.12 Begin- en eindpunt busbrug

Samenvatting zienswijze:

Verzocht wordt om het begin- en of eindpunt van de busbrug, aan de Willemskade/Westerlaan/Rieteweg zo ver mogelijk verwijderd van de Emmastraat aan te leggen. Aangegeven wordt dat dit overlast vermindert.

Reactie van de gemeente:

De positionering van het tracé van de busbrug heeft te maken met een complexe technische inpasbaarheid. Dit wordt omschreven in het Programma van Eisen. De positionering van de busbrug wordt bepaald door de plek van het spoor en de te hanteren verticale bogen en hellingen. Indien de route vanaf de kruising Willemskade Rieteweg langer op maaiveld blijft liggen zal dat geen effect hebben op de overlast door de brug. Het korter maken van de brug heeft wel grote gevolgen voor het comfort van de busroute, de hellingen worden steiler en de verticale bogen kleiner.

2.4.13 Advies

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

3 Samenvatting behandeling zienswijzen

1. Alle zienswijzen zijn tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om alle reclamanten in hun zienswijze te ontvangen.
2. Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van TenneT (2.1) door een tweetal aanpassingen door te voeren in de regels van de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning.
3. Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van ProRail (2.2) door het aanpassen van de begrenzing van het plan en de bestemmingen 'Verkeer – Openbaar vervoer' en 'Verkeer – Railverkeer' aan de door ProRail aangegeven demarcatielijn. Dit met verwijdering van de wijzigingsbevoegdheid uit de regels van de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer' en de verbeelding.
4. Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van AIM Advocaten namens Westerlaan Zwolle B.V. en Holding Spoolderberg XIV B.V. (2.3) door op de verbeelding een aanduiding 'parkeerterrein' op te nemen van het zuidoostelijke deel van het perceel Westerlaan 51 met de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer' en een bepaling hieromtrent op te nemen in de regels van de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer'. Daarnaast zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd met betrekking tot geluidsbelasting en luchtkwaliteit ter plaatse van het kantoorgebouw Westerlaan 51, welke als bijlage bij de toelichting worden opgenomen. Meegedeeld wordt dat aan het verzoek van reclamanten om het bestemmingsplan vast te stellen na ondertekening door beide partijen van de grondruilovereenkomst over de grond nabij de kruising Willemskade/Westerlaan tegemoet gekomen wordt doordat ondertekening heeft plaatsgevonden op 2 december 2015.
5. Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van M. Bongers-Welling, mede namens 13 buurtbewoners (2.4).

4 Bijlagen

1. Brief DGMR 7 september 2015: Aanvullende berekeningen luchtkwaliteit
(zie de beantwoording bij punt 2.3.4)
2. Brief DGMR 18 december 2014: Aanvullende berekeningen geluidbelasting
(zie de beantwoording bij punt 2.3.4)