

Ruimtelijke Planvorming

Telefoon (038) 498 2097
postbus@zwolle.nl

**Bestemmingsplan
Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum**

Nota van zienswijzen

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum heeft met ingang van 30 november 2021 tot en met 10 januari 2022 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het informatiecentrum van het stadskantoor Lübeckplein 2 te Zwolle. Deze ter inzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, is op 29 november 2021 gepubliceerd in de Staatscourant en in het Gemeentebled. Tevens was het ontwerpbestemmingsplan digitaal in te zien op de website

www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP20004-0003

De bronbestanden waren beschikbaar via

<http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP18018-/NL.IMRO.0193.BP20004-0003/>

Een ieder kon op een computer in het informatiecentrum het digitale plan raadplegen. Daarnaast zijn de vooroverleginstanties in kennis gesteld van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum zijn 13 schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht.

Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

Ontvankelijkheid van de zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingediend, zodat wordt voorgesteld om ze ontvankelijk te verklaren.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

2 Behandeling zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen puntsgewijs samengevat en vervolgens van commentaar voorzien. De nummering van de zienswijzen en de volgorde van behandeling is willekeurig.

2.1 Zienswijze 1

2.1.1 Samenvatting zienswijze

De indiener vindt de afstand van het zuidpaviljoen tot het bestaande appartementengebouw te klein en de maximale bouwhoogte te hoog. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van bezonning/daglicht op ramen en buitenruimte en uiteindelijk tot minder woongenot.

Reactie gemeente

Belangrijke opgave bij de uitbreiding van het winkelcentrum Stadshagen is het vergroten van de verblijfskwaliteit van het centrum. Dit gebeurt allereerst door het toevoegen van een divers programma, maar ook ruimtelijke aspecten dragen daar in belangrijke mate aan bij. Een van de onderdelen is realisatie van een centrale pleinruimte waar het bestaande en de uitbreiding van het winkelcentrum bij elkaar komen. Om een kwalitatief hoogwaardig plein te realiseren is aan de zuidzijde van het plein een paviljoen gesitueerd. Deze creëert een levendig programma aan alle zijden van het plein, maar realiseert ook een omsloten pleinruimte wat de verblijfskwaliteit versterkt en het verblijfscomfort vergroot omdat het de bestaande windoverlast vermindert.

Het bouwvlak van het zuidpaviljoen is gesitueerd op een afstand van 9 meter vanaf de rooilijn (op maaiveld) van het bestaande appartementengebouw. De bouwhoogte is maximaal 10 meter. De situering en bouwmassa van het paviljoen zijn stedenbouwkundig zorgvuldig afgewogen ten opzichte van de bestaande en nieuwe bebouwing van het winkelcentrum.

Het bouwvlak van het zuidpaviljoen heeft effect op een beperkt aantal woningen op de tweede en derde bouwlaag van het appartementengebouw. De situering van het paviljoen heeft een beperkt effect op de bezonning op ramen en buitenruimte van deze woningen. Schaduwwerking treedt alleen op in (late) middagen in de periode voor- en najaar. Hierdoor is geen sprake van een onevenredige aantasting van bezonning op bestaande ramen en buitenruimte.

Gezien de afstand van minimaal 9 meter tot het paviljoen, de beperkte invloed op bezonning en de reeds bestaande stedelijke situatie van het winkelcentrum kan niet worden gesteld dat er sprake is van een onevenredige afbreuk van de woonsituatie ten opzichte van de bestaande situatie.

2.1.2 Samenvatting zienswijze

Graag willen we zien dat de bereikbaarheid van ons Gebouw Amber blijft zoals het nu is. Dus voor de Brandweer, Ambulance, Taxi, laden en lossen bij verhuizingen. En zeker ook invalideparkeerplaatsen.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

Reactie gemeente

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw moet voldaan worden aan de eisen die het Bouwbesluit of diens opvolger (het Besluit Bouwwerken leefomgeving (BBL)) stelt ten aanzien van de bereikbaarheid van de hulpverleningsdiensten, waaronder de brandweer. Bij de aanvraag moet ook een brandoverslagberekening zitten.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten naar, onder andere, het gebouw Amber blijft geborgd, ongeacht of het nu een voetgangersgebied betreft of niet. Of anders gezegd, hulpdiensten kunnen tot/nabij de ingang komen en worden nauw betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte/voetgangersgebied. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden conform normering en behoefte aangewezen in de naaste omgeving.

2.1.3 Samenvatting zienswijze

Mocht het besluit zijn dat het paviljoen er wel komt graag rekening houden met afvoer-rookkanaal dat deze niet staat op onze balkons.

Reactie gemeente

Het paviljoen moet na realisatie voldoen aan de bepalingen in het Activiteitenbesluit of diens opvolger. Dat is het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Daardoor mag er geen geuroverlast veroorzaakt worden. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met een luchtwasser of andere gelijkwaardige oplossingen. Als overlast veroorzaakt wordt kan hierover een melding worden gedaan, waarna tot handhaving over kan worden gegaan.

2.2 Zienswijze 2

2.2.1 Samenvatting zienswijze:

De indiener vindt de bouwhoogte en afmetingen van het zuidpaviljoen te groot. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van bezonning/daglicht en versterking van windoverlast.

Reactie gemeente:

Voor wat betreft de bouwhoogte, afmetingen en bezonning wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1.1.

Ten aanzien van windoverlast heeft adviesbureau Deerns Nederland BV een CFD-onderzoek gedaan naar het windklimaat op basis van een ontwerp van de beoogde uitbreiding van het winkelcentrum Stadshagen en hierbij de nieuwe situatie vergeleken met de bestaande situatie (zonder bebouwing). Hieruit blijkt dat met de uitbreiding van het winkelcentrum een geringe verbetering optreedt van het bestaande windklimaat. Er is dan ook zeker geen sprake van een verslechtering van het windklimaat ten opzichte van de bestaande situatie.

2.2.2 Samenvatting zienswijze

De indiener maakt zich zorgen over de beperktere ruimte voor hulpdiensten ten aanzien van brandbestrijding en voor brandoverslag.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

Reactie gemeente

In inrichting van de buitenruimte is een inrichtingsvraagstuk dat buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan valt.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw moet voldaan worden aan de eisen die het Bouwbesluit of diens opvolger het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) stelt ten aanzien van de bereikbaarheid van de hulpverleningsdiensten, waaronder de brandweer. Bij de aanvraag moet ook een brandoverslagberekening zitten.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten naar, onder andere, het gebouw Amber blijft geborgd, ongeacht of het nu een voetgangersgebied betreft of niet. Of anders gezegd, hulpdiensten kunnen tot/nabij de ingang komen en worden nauw betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte/voetgangersgebied. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden conform normering en behoefte aangewezen in de naaste omgeving.

2.2.3 Samenvatting zienswijze

Het te hoge gebouw moet verwarmd worden, veel loze bovenruimte die de onkosten verwarming in de papieren laat lopen, verlicht overdag moet worden omdat het te donker binnen is. Niet aantrekkelijk en milieuonvriendelijk.

Reactie gemeente

Het Bouwbesluit bevat de technische eisen voor de bouw van een nieuw gebouw, inclusief eisen aan de energiezuinigheid. Bij aan aanvraag voor een omgevingsvergunning moet aangetoond worden of aan de eisen van het Bouwbesluit of diens opvolger het BBL wordt voldaan. Energiezuinigheid en/of milieuvriendelijkheid worden dus niet geregeld in een bestemmingsplan.

Het aspect duurzaamheid wordt integraal meegenomen in de uitbreiding van het winkelcentrum. Niet alleen technische duurzaamheidsmaatregelen worden getroffen maar er wordt ook aangestuurd op duurzaam gedrag. Dit wordt onder andere gedaan door het stimuleren van duurzame stroom maar bijvoorbeeld ook door middel van het toepassen van een WKO-systeem met warmtepompen.

2.3 Zienswijze 3

2.3.1 Samenvatting zienswijze:

De indiener vindt de nieuwbouw vanaf de Veldbeemdgras niet mooi en te groot in breedte en bouwhoogte. Dit leidt volgens indiener tot verslechtering van het uitzicht.

Reactie gemeente:

Om het bestaande winkelcentrum en de uitbreiding een eenheid te laten vormen was het uitgangspunt voor de uitbreiding dat de nieuwbouw in bouwmassa aansluit bij het bestaande winkelcentrum. De huidige situatie bestaat uit twee grote bouwblokken met een aantal hoogteaccenten. De uitbreiding sluit aan op dit ruimtelijke principe met overeenkomstige bouwhoogten. Hierbij is de situering van de hoogteaccenten zorgvuldig bepaald. Het stedenbouwkundig ensemble en het (voorlopig) ontwerp voor

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

de nieuwbouw is daarbij getoetst door de Welstands- en Monumentencommissie en er is positief geadviseerd.

Het uitzicht vanuit de woning van de indiener verandert en de bebouwing van het winkelcentrum komt dichterbij, van circa 95 naar minimaal circa 65 meter. Daarbij wordt de inrichting van het tussenliggende gebied met groenstroken, fietspad en watergang aan de zijde van het winkelcentrum opgewaarderd ten opzichte van de bestaande tijdelijke situatie. Gezien de stedelijke omgeving kan gesproken worden over een grote afstand tot de nieuwbouw en gezien het opwaarderen van de tussenliggende openbare ruimte is geen sprake van onevenredige aantasting van het woongenot ten opzichte van de bestaande situatie.

2.3.2 **Samenvatting zienswijze**

Is er ook nagedacht over de mogelijke waardedaling?

Reactie gemeente

In artikel 6.1. Wro is bepaald dat degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bestemmingsplan, een tegemoetkoming wordt toegekend, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

De Wro bevat geen verplichting om vooraf een onderzoek naar eventuele planschade te doen. De aanvraag moet gedaan worden binnen vijf jaar na het moment waarop het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

2.4 **Zienswijze 4**

2.4.1 **Samenvatting zienswijze:**

De indiener vindt de afstand van het zuidpaviljoen tot het bestaande appartementengebouw te klein en de maximale bouwhoogte te hoog. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van bezonning op ramen en buitenruimte en uiteindelijk tot minder woongenot. We willen niet op gelijke hoogte komen te zitten met personen die in het paviljoen zitten.

Reactie gemeente:

Kortheidshalve wordt voor de beantwoording verwezen naar de reactie op zienswijze 1. Voorts ligt in de ontwikkeling van hogere gebouwen besloten dat op sommige plekken inkijk over en weer kan ontstaan. Dat ontstaat ook op maaiveldniveau met woningen die dicht bij de openbare weg liggen en waar mensen vanaf maaiveld een woning in kunnen kijken. Gelet op de afstanden is er geen sprake van onevenredige aantasting van het woongenot. Er bestaat in Nederland geen recht op vrij uitzicht, hetgeen te meer het geval is in een verstedelijkte omgeving. Dat is vaste jurisprudentie/rechtspraak van de Raad van State.

In voorkomende gevallen kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling van artikel 6.1 Wro. Als daartoe een aanvraag wordt gedaan, zal in een separate procedure worden vastgesteld of en in hoeverre een vergoeding kan worden toegekend.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

2.4.2 Samenvatting zienswijze

Graag rekening houden met afvoer- rookkanaal zodat deze niet op onze balkons slaat.

Reactie gemeente

Het paviljoen moet voldoen aan de bepalingen in het Activiteitenbesluit of diens opvolger (het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)), waardoor geen geuroverlast veroorzaakt mag worden. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met een luchtwasser of andere gelijkwaardige oplossingen. Als overlast veroorzaakt wordt kan hierover een melding worden gedaan, waarna tot handhaving over kan worden gegaan.

2.4.3 Samenvatting zienswijze

Graag willen we ook zien dat de bereikbaarheid van gebouw Amber blijft zoals het nu is. Dus voor de brandweer, ambulance, taxi, laden en lossen bij verhuizingen en zeker ook invalideparkeerplaatsen.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op zienswijze 2.2.2.

2.4.4 Samenvatting zienswijze

Tevens daalt mijn woning in waarde.

Reactie gemeente

In artikel 6.1. Wro is bepaald dat degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bestemmingsplan, een tegemoetkoming toe wordt toegekend, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

2.5 Zienswijze 5

2.5.1 Samenvatting zienswijze

De indiener vindt de afstand van het zuidpaviljoen tot het bestaande appartementengebouw te klein en de maximale bouwhoogte te hoog. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van uitzicht, privacy (inkijk) en bezonning. Daarbij leidt het paviljoen volgens indiener tot windoverlast.

De indiener vindt daarnaast het hoogteaccent van 35 meter aan zuidzijde van het bouwblok te hoog. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van bezonning op bestaande woningen.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1.1.

Ten aanzien van hogere bouwaccenten was het uitgangspunt voor de uitbreiding dat de nieuwbouw in bouwmassa (grootte en bouwhoogte) aansluit bij het bestaande winkelcentrum met als doel om het bestaande winkelcentrum en de uitbreiding een eenheid te laten vormen. De huidige situatie bestaat uit twee grote bouwblokken met een aantal hoogteaccenten. De uitbreiding sluit aan op dit ruimtelijke principe met

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

overeenkomstige bouwhoogten. Hierbij is de situering van de hoogteaccenten zorgvuldig bepaald ten opzichte van het bestaande.

Aan zuidzijde van het bouwblok van de nieuwbouw bevindt zich een hoogteaccent van maximaal 35 meter. Dit gebouwonderdeel bevindt zich op een afstand van circa 40 meter ten noordwesten van de woning van de indiener. Dit betekent dat er voor de indiener slechts zeer gering sprake is van minder bezonning op ramen en buitenruimte ten opzichte van de bestaande situatie. Gezien de stedelijke omgeving afstand tot het hoogteaccent van de nieuwbouw is geen sprake van onevenredige aantasting van de woonsituatie van de indiener.

Voorts ligt in de ontwikkeling van hogere gebouwen besloten dat op sommige plekken inkijk over en weer kan ontstaan. Dat ontstaat ook op maaiveldniveau met woningen die dicht bij de openbare weg liggen en waar mensen vanaf maaiveld een woning in kunnen kijken. Gelet op de afstanden is er geen sprake van onevenredige aantasting van het woongenot. Er bestaat in Nederland geen recht op vrij uitzicht, hetgeen te meer het geval is in een verstedelijkte omgeving. Dat is vaste jurisprudentie/rechtspraak van de Raad van State.

In voorkomende gevallen kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling van artikel 6.1 Wro. Als daartoe een aanvraag wordt gedaan, zal in een separate procedure worden vastgesteld of en in hoeverre een vergoeding kan worden toegekend.

2.5.2 Samenvatting zienswijze

Wat gebeurt er met de afzuiging van de eventuele kook en bakluchten?

Reactie gemeente

Het paviljoen moet voldoen aan de bepalingen in het Activiteitenbesluit of diens opvolger (het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)), waardoor geen geuroverlast veroorzaakt mag worden. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met een luchtwasser of andere gelijkwaardige oplossingen. Als overlast veroorzaakt wordt kan hierover een melding worden gedaan, waarna tot handhaving over kan worden gegaan.

2.5.3 Samenvatting zienswijze

Wat gebeurt er met de geluidsoverlast, vlak voor de deur, van de bewoners van de Belvédèrelaan, zeker in de avonduren?

Reactie gemeente

In de toelichting van het bestemmingsplan is hierover opgenomen:

‘Voor de woningen ten oosten van het plangebied is sprake van functiemenging. Direct naast of onder deze woningen is sprake van bedrijfsactiviteiten. In het winkelcentrum worden naast wonen ook andere functie toegelaten zoals horeca, detailhandel, cultuur en/of lichte bedrijvigheid geschikt voor functiemenging. Omdat hier sprake is van functiemenging zijn de richtafstanden volgens de VNG-publicatie (Bedrijven en milieuzonering, 2009) niet van toepassing.’

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

Het is beter om te spreken over een uitbreiding van het gebied, waarin functiemenging wordt toegepast. In een gebied waar dit wordt toegepast zijn de richtafstanden inderdaad niet van toepassing, in plaats daarvan wordt met een Staat van Bedrijfsactiviteiten bepaald welke activiteiten in een gebied zijn toegestaan. Met een letter wordt hierin aangegeven onder welke voorwaarde dit mogelijk is. Het paviljoen valt binnen categorie A, wat betekent dat deze activiteiten zodanig weinig milieubelastend zijn dat deze aanpandig aan woningen uitgevoerd kunnen worden. De afstand tussen het paviljoen en de dichtstbijzijnde bestaande woningen is (op basis van ruimtelijkeplannen.nl) in een bandbreedte van 5 tot 10 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

Het paviljoen moet daarnaast na realisatie voldoen aan de bepalingen in het Activiteitenbesluit of diens opvolger (het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)), waardoor geen geuroverlast veroorzaakt mag worden. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met een luchtwasser of andere gelijkwaardige oplossingen. Als overlast veroorzaakt wordt kan hierover een melding worden gedaan, waarna tot handhaving over kan worden gegaan.

2.6 Zienswijze 6

2.6.1 Samenvatting zienswijze:

De indiener vindt de hoogte van het zuidpaviljoen onaanvaardbaar hoog. Dit leidt volgens indiener tot mogelijke overlast van de horeca vermindering van uitzicht en bezonning, toename van windoverlast en uiteindelijk vermindering van het woongenot.

Reactie gemeente:

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van zienswijze 2.1.1, 2.4.1 en 2.5.3.

2.6.2 Samenvatting zienswijze

Er treedt mogelijk overlast op door schittering zonlicht op de glazen wand van het zuidpaviljoen

Reactie gemeente

Door de positie van het paviljoen ten opzichte van het appartement van appellant kan in slechts zeer beperkt sprake zijn van weerkaatsing van zonlicht via het paviljoen op de woning. Daardoor is geen sprake van onevenredige aantasting van het woongenot.

2.7 Zienswijze 7

2.7.1 Samenvatting zienswijze

De laad- en losweg (heen en terug), aan de buitenkant van de toekomstige winkels, dicht langs onze woningen. Vanwege het vele zwaar verkeer dreigt lawaai overlast en dat leidt tot een minder goede leefomgeving.

Reactie gemeente

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

Bij de ontwikkeling van de wijk Stadshagen is vanaf het begin rekening gehouden met een winkelcentrum van bepaalde omvang passend bij het aantal inwoners van de wijk. De wijk is inmiddels zodanig gegroeid dat de geplande vervolgfase gewenst is. Voor deze geplande uitbreiding is al in het bestemmingsplan Stadshagen uit 1995 ruimte gereserveerd in de driehoek tussen de Overtoom, de Duiker en de Belvédèrelaan. Deze informatie is via de geëigende kanalen openbaar beschikbaar en bekend.

De verkeers- en vervoersstromen (waaronder laden en lossen) behorende bij een winkelcentrum, worden zo optimaal en veilig mogelijk te georganiseerd. Dat gebeurt deels inpandig en deels onder het gebouw. De voor de hand liggende plek voor laden en lossen, is aan de rand van het voetgangersgebied nabij de winkels. Juist om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer (inclusief vrachtwagens) is onderzocht in het akoestisch onderzoek dat door adviesbureau Sweco is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van wegverkeer op deze woningen maximaal 41 dB is (zie pagina 21 van het akoestisch onderzoek). Dit is ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting voldoet aan de normen die hiervoor gelden, en dat geen maatregelen nodig zijn.

2.7.2 Samenvatting zienswijze

De indiener vindt het hoogteaccent van 35 meter aan zuidzijde van het bouwvlak te hoog. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van bezonning.

Reactie gemeente

De nieuwbouw heeft een gering effect op de bezonning op de woning van indiener. De woning bevindt zich ten westen van het winkelcentrum, waardoor het effect alleen plaatsvindt in de (vroeg) ochtenden, met name in de periode voor- en najaar. Hierdoor is geen sprake van een onevenredige aantasting van bezonning op de gevel van de woning.

2.8 Zienswijze 8

2.8.1 Samenvatting zienswijze

De indiener is van mening dat de bebouwing naar het noorden moet worden opgeschoven om meer ruimte te creëren voor het centrale plein en de afstand tot de bestaande bebouwing te vergroten. De indiener vindt daarnaast de bebouwingshoogte tot 35 meter te hoog en vindt het Zuidpaviljoen niet passend op deze plek. Dit leidt volgens indiener tot vermindering van het woongenot en tot meer hittestress.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op zienswijze 2.1.1. en 2.4.1.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

De suggestie van indiener om het volledige plan te verschuiven naar het noorden is geen optie. Aan noordzijde (zijde Overtoom) sluit de rooilijn van de bebouwing aan op de voorgevelrooilijn van de bestaande bebouwing. Ook is aan deze zijde ruimte gereserveerd voor logistiek, maaiveld parkeren, inpassing van het bestaande fietspad en groen.

Klimaatadaptatie is voor de gemeente Zwolle een belangrijk thema voor de uitbreiding van het winkelcentrum. Een van de onderdelen is het verminderen van hittestress. De bestaande situatie aan de Belvédèrelaan scoort zeer slecht op het onderdeel hittestress. De openbare ruimte aan deze zijde van het winkelcentrum bestaat momenteel uit een groot asfaltoppervlak met geparkeerde auto's, er zijn geen bomen die verkoeling geven of gebouwen die zorgen voor schaduwplekken op middagen. In de geplande maaiveldinrichting van de uitbreiding wordt daarom bewust zo veel mogelijk groen toegevoegd (bomen en overige beplanting) om hittestress te verminderen. Dit zorgt juist voor een grote verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

2.8.2 **Samenvatting zienswijze**

Op de plankaart staat het zuidpaviljoen op een vreemde plaats ingetekend. Op de kaart blokkeert het gebouw namelijk de in- en uitrit van de openbare parkeergarage, die onder het huidige winkelcentrum gevestigd is. Deze garage bevat ook de privéparkeerplaats van adressant. Gelet op het plan met bijbehorende plankaart wordt het verkeerstechnisch een lastig verhaal.

Reactie gemeente

De in-/uitrit van de huidige parkeergarage onder het bestaande winkelcentrum blijft gehandhaafd en zal in de nieuwe situatie ook bereikbaar blijven. Het betreft het vlak met een bestemming Centrum-3 van het ontwerpbestemmingsplan. De bestemming Centrum-3 voorziet ook in mogelijkheden voor wegen en paden. Bij de uitwerking en inrichting zal de bestaande garage via het maaiveld te allen tijde goed bereikbaar zijn en blijven.

2.9 **Zienswijze 9**

2.9.1 **Samenvatting zienswijze**

Mijn bedrijf dat zich richt op het onderhoud, reparatie en verkoop van fietsen is straks niet meer bereikbaar voor klanten op de fiets. Daardoor is het uitbaten van een rijwielzaak aan de Belvédèrelaan 239 onder dit gewijzigde bestemmingsplan economisch niet meer haalbaar of wordt tenminste zeer beperkt. Ook blijkt uit de stukken niet dat er vanwege de verkeersveiligheid dwingende redenen zijn de Belvédèrelaan op dat stuk fietsvrij te maken.

Reactie gemeente

De inzet is het winkelcentrum uit te breiden en dan zodanig dat de uitbreiding een eenheid vormt met het bestaande winkelcentrum en de ruimte, het plein tussen bestaand en nog te bouwen winkelcentrum, een aantrekkelijk en comfortabel verblijfshart wordt voor bezoekers en bewoners van het winkelcentrum. De rand van het

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

huidige winkelcentrum, waar u nu gevestigd bent, wordt na uitbreiding onderdeel van het voetgangersbied. Onderdeel van een aantrekkelijk en comfortabel verblijfshart is dat gestimuleerd wordt fietsen aan de randen van de voetgangerszone te parkeren. U winkel blijft daarbij altijd bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

2.9.2 Samenvatting zienswijze

Ik verzoek met klem het plan aan te passen zodat de bevoorradingsroute via de Overtoom / Belvédèrelaan doorloopt tot tenminste de Belvédèrelaan 239 (mijn winkel). Mijn winkel wordt bevoorrad met vrachtwagens en/of bestelwagens met fietsen in doos.

Reactie gemeente

De winkel zal ook in de nieuwe situatie bereikbaar zijn voor bevoorrading met vrachtwagens en/of bestelwagens. Vergelijkbaar met de situatie in de binnenstad zullen daarvoor venstertijden worden gehanteerd, om zo de openbaar ruimte zo optimaal mogelijk te kunnen gebruiken.

In overleg met de winkeliersvereniging worden afspraken gemaakt over bevoorrading op tijdstippen dat het niet druk is met voetgangers in het gebied.

2.10 Zienswijze 10

2.10.1 Samenvatting zienswijze

Wij missen een belangrijke sector in het bestemmingsplan en dat is de sector dienstverlening. Ik ben eigenaar van de organisatie Whair Kappers en wij vallen onder deze sector. In het plan dat er nu ligt is er geen enkele vorm van aandacht/bescherming voor onze sector. Onzes inziens is dit niet correct en wenselijk.

Reactie gemeente

Dienstverlening wordt specifiek toegestaan in de bestemmingen Centrum 1, 2 en 3 en maakt dus, naast detailhandel en horeca, nadrukkelijk onderdeel uit van het commerciële programma.

Het begrip dienstverlening is in artikel 1.25 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan gedefinieerd als:

“het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij, het publiek rechtstreeks al dan niet via een balie te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder zijn begrepen internetcafés, pick-up point, kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting”.

Een kapperszaak wordt nadrukkelijk genoemd als voorbeeld van een branche die tot het begrip dienstverlening wordt gerekend.

Mede ten behoeve van de invulling van de ruimtes van het nieuwe gedeelte zal een branche adviescommissie (Bac) worden opgericht. Dit om afstemming met het bestaande deel van het winkelcentrum, in relatie tot de invulling van winkels, horeca en commerciële dienstverlening in het nieuwe deel, zo goed mogelijk te waarborgen.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

2.11 Zienswijze 11

2.11.1 Samenvatting zienswijze

Meer dan 12 jaar geleden werd de overlast van de "sluiproute" al onderkend. In 2010 werd - na het nemen van maatregelen - zo'n 250 doorrijders geteld (per dag) die gebruik maakte van de sluiproute en het "doseersysteem" voor lief namen. In de bijlage is een krantenartikel uit 2010 opgenomen waarin de overlast wordt bevestigd. Het aangehaalde onderzoek in het bestemmingsplan stelt dat de parkeergarage route onaantrekkelijk is voor sluipverkeer, echter onderbouwing waarom dat ontbreekt. Het rapport "Verkeersknip Stadshagen" onderbouwt en onderstreept, wat de bewoners van de appartementen boven de parkeergarage dagelijks zien, horen en overlast van hebben. Het betreft zowel de verkeersonveiligheid als de overlast die de doorrijders veroorzaken. De tellingen van Corio zijn uit een periode waarin Stadshagen significant minder bewoners telde dan nu het geval is. Door de geplande groei van Stadshagen zal ook de overlast nog evenredig toenemen. Het bestemmingsplan komt hierin niet tegemoet en is in Hoofdstuk 3 paragraaf 3 op verkeerde aannames gebaseerd. Het bestemmingsplan zoals het er nu ligt voorziet niet in een oplossing van de "weeffout".

2.11.2 Reactie gemeente

Eén van de uitgangspunten die zijn gehanteerd tijdens het verkeersonderzoek is het verkeersmodel van de gemeente Zwolle. Bij het modelleren worden de toekomstige verkeerscijfers geprognostiseerd. Het verkeersmodel is ook voorzien van eventuele fysieke beperkingen. Eén van de beperkingen is de fysieke afsluiting zodat er geen sprake is van doorgaand (sluip)verkeer noord-zuid vice versa. In de gebruiksfase na aanleg van de stedelijke uitbreiding zal, los van de huidige situatie en voorgeschiedenis, een (nader uit te werken) fysieke knip aanwezig zijn om doorgaand (sluip)verkeer te voorkomen. De figuren 3-3 en 3-4 (overzicht parkeerfaciliteiten) laten ook geen doorgaande verbinding voor autoverkeer zien.

2.11.3 Samenvatting zienswijze

In het uitbreidingsplan zoals het nu gepresenteerd is, is er geen veilige en fatsoenlijke aan- en uitrijmogelijkheid aan de Belvédèrelaan gepland (deze ontbreekt in zijn geheel). In combinatie met het al gestelde zal de onveiligheid, overlast en verkeersdrukke alleen maar toenemen rondom het centrum en de parkeergarage. Hierin is niet voorzien.

Reactie gemeente

Er is in de gebruiksfase sprake van een fysieke knip. Het verkeer wat gebruik maakt van de verschillende parkeerfaciliteiten zal op een veilige wijze daar gebruik van kunnen maken, en het verkeer zal op een passende en gebruikelijke manier worden afgewikkeld (het onderzoeksrapport geeft aan dat de verkeersaantallen in het drukste uur niet leiden tot afwikkelingsproblemen). Bij de uitwerking (ontwerp) van de inrichting zal binnen de kaders Verkeersveiligheid worden gewerkt door gebruik te maken van landelijke CROW-richtlijnen ('verkeersveiligheid vooraf').

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

2.11.4 Samenvatting zienswijze

De tellingen waarop het bestemmingsplan zich op beroept onder Hoofdstuk 3 paragraaf 3, zijn niet representatief vanwege;

- a. de Corona problematiek
- b. op moment van schrijven hebben de kersverse bewoners van de Duiker ook door dat er gratis geparkeerd kan worden in de parkeergarage. Dit is niet meegenomen in de onderzoeken van Sweco.

Reactie gemeente

Er is geen gebruik gemaakt van tellingen die zijn uitgevoerd tijdens de corona pandemie. Alle gebruikte tellingen binnen het verkeersonderzoek, zowel voor het bepalen van de verkeerscijfers en het parkeren, zijn van vóór de uitbraak van de pandemie. Dit is (voldoende) representatief materiaal om te gebruiken voor het verkeersonderzoek (en het beste wat er voorhanden is).

De Kastanjetuin is voor wat betreft de parkeersituatie 'zelfvoorzienend'.

2.12 Zienswijze 12

2.12.1 Samenvatting zienswijze

Ten onrechte is de mogelijke supermarkt niet gemaximeerd. Verwezen wordt naar de aanbestedingsleidraad waarin is aangegeven dat de derde supermarkt in marktsegment aanvullend aan de bestaande supermarkten moet zijn. In de beleving van appellant moet dit een discountsupermarkt zijn en wordt voorgesteld het maximum wvo te bepalen op 1.200 m² wvo.

Reactie gemeente

Een onderscheid tussen discountsupermarkten en full-service supermarkten mag in beginsel in een bestemmingsplan niet gemaakt worden, omdat dit niet ruimtelijk relevant is. Dit volgt uit vaste jurisprudentie van de RvS (o.a. zaaknummers: 201207404/1 en 201410474/1).

Overigens kan er redelijkerwijs geen misverstand over bestaan dat Lidl hier een supermarkt zal realiseren, nu zij initiatiefnemer is en de grond gekocht heeft. Dat deze supermarkt complementair is, wordt niet in twijfel getrokken. Overigens zou ook in het theoretische geval dat er een andere supermarkt ter plaatse gevestigd worden er sprake is van een aanvullende supermarkt, nu daarvoor voldoende marktruimte is.

Vanwege het feit dat het distributief planologisch onderzoek dat aan de aanbestedingsleidraad ten grondslag lag al wat ouder is, is ten behoeve van het bestemmingsplan opnieuw onderzoek gedaan. Dit betreft de Ecorys uitgevoerde laddertoets. Daarin is onderzocht welke planologische ruimte er is voor verschillende functies.

Uit dit onderzoek volgt dat:

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

- De distributieve ruimte voor dagelijkse detailhandel is berekend op ca. 2.850 m² vwo in 2021 en conform de prognoses groeit deze naar 4.850 m² vwo in 2026 en 5.500 m² winkelvloer in 2031.
- De distributieve ruimte voor niet-dagelijkse detailhandel is berekend op ca. 1.325 m² vwo in 2021 en conform de prognoses groeit deze naar 2.675m² vwo in 2026 en 3.000 m² vwo in 2031.
- De distributieve ruimte voor horeca is berekend op ca. 1.175 m² verhuurbaar oppervlak in 2021 en conform de prognoses groeit deze naar 1.550 m² verhuurbaar oppervlak in 2026 en 1.775 m² verhuurbaar oppervlak in 2031.

Het programma dat de initiatiefnemers voor ogen hebben past ruimschoots binnen de behoefte zoals aangetoond in de Laddertoets. Het huidige programma behelst in totaal 5.575m² Bvo, wat ook in artikel 9.1 is opgenomen als toegestaan aantal vierkante meters voor commerciële voorzieningen.

Het in artikel 9.1 sub a van de planregels opgenomen maximum oppervlakte van commerciële voorzieningen van 5.575m² Bvo kan op grond artikel 9.2 sub a middels een afwijking vergroot kan worden tot 6.900m² Bvo. Dit is gebaseerd op het aan de aanbestedingsleidraad ten grondslag liggende onderzoek van DTNP, waar in de formulebank methode een uitbreidingsruimte (2018-2028) is aangegeven van 5650 - 6900 m² bvo (toen al). Hoewel uit het onderzoek van Ecorys blijkt dat de distributieve ruimte in 2031 nog groter is, is de afwijkingmogelijkheid veiligheidshalve begrensd op maximaal 6.900m² Bvo.

Wel moet geconstateerd worden dat in artikel 9.1 geen onderscheid gemaakt wordt in dagelijkse/ niet dagelijkse detailhandel en horeca. Om deze reden wordt artikel 9.1 sub a als volgt aangepast:

“Het gebruik van de gronden/bouwwerken voor commerciële functies, mits in overeenstemming met de geldende bestemmingsregels, is toegestaan tot een totaal bruto-vloeroppervlakte van maximaal 5.575 m² bvo, waarbinnen maximaal 2850 m² vwo voor dagelijkse detailhandel; maximaal 1.325 m² vwo voor niet-dagelijkse detailhandel en maximaal 1.175 m² verkoopvloeroppervlakte voor horeca;”

Deze metrages zijn gebaseerd op de door Ecorys in 2021 berekende marktruimte voor de betreffende sectoren.

Artikel 9.2 sub a wordt om dezelfde reden eveneens aangepast en komt te luiden:
“de maximaal toegestane bruto-vloeroppervlakte voor commerciële voorzieningen als bedoeld in 9.1 onder a tot maximaal 6.900m² bvo, waarbinnen maximaal 4.950 m² vwo voor dagelijkse detailhandel, maximaal 2.700 m² vwo voor niet dagelijkse detailhandel en maximaal 1.600 m² verkoopoppervlakte voor horeca.”

Deze metrages zijn gebaseerd op de door Ecorys in 2031 berekende marktruimte voor de betreffende sectoren met een robuustheid/ zekerheidsmarge van 10%.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

2.12.2 Samenvatting zienswijze

Het aspect parkeren is onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie gemeente

Namens appellant is gesteld dat het parkeren onzorgvuldig zou zijn voorbereid en onvoldoende gemotiveerd. Alvorens nader in te gaan op de stellingen van appellant, merkt de gemeente op dat thans uitsluitend een ontwerpbestemmingsplan ter beoordeling voorligt, niet een concrete bouwaanvraag. In artikel 11.1 van de planregels is geborgd dat wanneer er vergunning wordt verleend voor nieuwbouw, er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn. Voor de vraag wat onder 'voldoende' moet worden verstaan, wordt verwezen naar het gemeentelijk beleid. Toepassing van dit beleid en daarmee beoordeling van de vraag of er voor een bouwplan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, vindt plaats in het kader van de vergunningverlening.

Zoals gezegd gaat het thans niet om een concrete vergunningaanvraag voor een bouwplan met een bijbehorende parkeervraag, maar om het bestemmingsplan. De vraag is dan of er voldoende fysieke ruimte is voor het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor de bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan. Zie onder meer de Afdelingsuitspraak d.d. 28 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:721.

Vrijwel de hele locatie wordt voorzien van een parkeergarage. Bovendien kan deze parkeergarage meerdere lagen bevatten.

In de toelichting van het bestemmingsplan is indicatief een berekening opgenomen van een mogelijke invulling van de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De stellingen van appellant zien op deze indicatieve berekening. Zoals hiervoor weergegeven is thans aan de orde of er voldoende fysieke ruimte is voor de benodigde parkeerplekken. De stellingen van appellant zien daar niet op. Onderstaand wordt niettemin ingegaan op bedoelde stellingen.

2.12.3 Samenvatting zienswijze

Op basis van parkeeronderzoek kan niet worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Onduidelijk is welke parkeernormen Sweco heeft gehanteerd bij de berekening van de parkeervraag van de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Reactie gemeente

In het 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan De Stadsmaker Stadshagen' is een vereenvoudigde versie van de parkeerbilans, gebaseerd op Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021, bijgevoegd. Bij deze zienswijze wordt de gedetailleerde onderbouwing bijgevoegd (ondanks dat hiervoor is aangegeven het nu niet gaat om de beoordeling van de parkeervraag van een concreet bouwplan, maar om de vraag of het bestemmingsplan ruimte biedt voor voldoende parkeerplaatsen voor de nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden).

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

2.12.4 Samenvatting zienswijze

Sweco heeft in het geheel niet gemotiveerd dat het in dit concrete geval realistisch is om uit te gaan van dubbelgebruik tussen de commerciële en maatschappelijke functies.

Reactie gemeente

In de parkeerbalans wordt een beroep gedaan op artikel 2 lid 2.3 onderdeel c.: “Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de Parkeerkencijfers CROW”.

Aanwezigheidspercentages kunnen worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Woningen met privéparkeerplaatsen vallen hierbuiten. Voor de beoogde ontwikkeling in het rekenvoorbeeld is dat het geval: er is sprake van meerdere verschillende functies die niet allen gelijktijdig een beroep doen op de beoogde parkeercapaciteit. In het winkelcentrum worden naast wonen ook andere functies toegelaten, zoals commerciële en maatschappelijke functies: horeca, detailhandel, cultuur en/of lichte bedrijvigheid geschikt voor functiemenging. Aanwezigheidspercentages worden gehanteerd om het (theoretische) piekmoment in de parkeeropgave te bepalen. De aanwezigheid op het piekmoment (zaterdagmiddag) is anders voor het onderdeel wonen t.o.v. commerciële of maatschappelijke functies. Het is op basis van onderzoeken CROW aannemelijk dat dit in de praktijk ook als zodanig zal functioneren.

2.12.5 Samenvatting zienswijze

Nu de parkeernorm voor een discountsupermarkt blijkt de gehanteerde CROW-publicatie 317 voor de locatie ‘rest bebouwde kom’ met stedelijkheidsgraad ‘sterk stedelijk’ een minimale parkeernorm kent van 5,5 parkeerplaatsen per 100m² Bvo ten opzichte van een minimale parkeernorm voor wijkcentra (groot) van 4,7 parkeerplaatsen per 100m² Bvo, is de parkeervraag daarmee aanzienlijk groter dan waarvan Sweco uitgaat.

Reactie gemeente

In de bepaling van de parkeeropgave is rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden conform het door de initiatiefnemer (4-9-2020) beoogde en representatieve bouwprogramma. Voor de bepaling van de parkeeropgave van de supermarkt is binnen het onderzoek de CROW-functie fullservice-supermarkt gehanteerd (als één van de functies die CROW hanteert en aansluit bij de beoogde functie). Voor het bepalen van de parkeeropgave is niet de CROW-publicatie 317 gehanteerd, maar de meer recente CROW-publicatie 381 (zie pagina 11 van het verkeersonderzoek). Voor een fullservice-supermarkt betreft het gemiddelde in de bandbreedte voor de locatie ‘rest bebouwde kom’ met stedelijkheidsgraad ‘sterk stedelijk’: 5,15.

Voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is er sprake van een andere methodiek, waarin de verzamelfunctie “Wijkcentrum Groot” is gehanteerd. Zoals in het verkeersonderzoek beschreven (zie pagina 11 van het verkeersonderzoek), geeft het toepassen van solitaire functies, voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van een winkelcentrum, een vertekend beeld wat negatief/onrealistisch

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

uitwerkt. Dit staat echter los van de bepaling van de parkeeropgave conform de functies van het CROW.

2.12.6 **Samenvatting zienswijze**

Appellant acht het in dit kader bovendien onbegrijpelijk dat naast de korting op de parkeernorm, die plaatsvindt vanwege het hanteren van een verzamelfunctie (wijkcentrum), de parkeernorm tevens met 0,1 is verlaagd.

Reactie gemeente

Er is geen sprake van een vermeende dubbele korting op de gehanteerde parkeernorm. Tevens wordt voor het bepalen van de parkeeropgave niet de verzamelfunctie Wijkcentrum gehanteerd, dit wordt verward met de verkeersgeneratie. Op de parkeernormen is een lichte onderbouwde afschaling van 0,1 toegepast voor onderdelen van het programma (met uitzondering van 'bezoekers woonfuncties'). Bij het gebruik van deze parkeerkencijfers moet rekening worden gehouden met de volgende invloeden:

- Bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- Specifieke eigenschappen van de functie;
- Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- Het gemeentelijk parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid.

Parkeernormen kunnen worden gebaseerd op kencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op de plaatselijke omstandigheden en het plaatselijk parkeerbeleid. Conform artikel 2 lid 2.4.1, onderdeel b. en van de gemeentelijke Regeling parkeernormen 2016, versie 2021 heeft het bevoegd gezag deze mogelijkheid.

2.12.7 **Samenvatting zienswijze**

De enkele stelling dat Zwolle een stad is met hoog fietsgebruik en een frequente busverbinding bestaat, maakt op zichzelf niet dat de parkeernorm naar beneden kan worden afgesteld. Klanten van discountsupermarkten doen veelal hun weekboodschappen met de auto.

Reactie gemeente

In het 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan De Stadsmaker' worden op pagina 12 meerdere argumenten genoemd in relatie tot een lichte afwijking ten opzichte van het midden in de bandbreedte van de parkeerkencijfers CROW in dit specifieke geval. Op basis van meerdere argumenten wordt de parkeeropgave gefundeerd bijgesteld.

Het betreft de volgende argumenten:

- De stedelijke uitbreiding is geen solitaire ontwikkeling (uitbreiding betekent niet direct enkel nieuwe klanten, maar ook verspreiding/uitbreiding van bestaande klanten);
- De gemeente Zwolle is een gemeente met een hoog fietsgebruik en er is een uitnodigende en comfortabele fietsinfrastructuur in de gemeente Zwolle, alsmede de wijk Stadshagen aanwezig. Tevens wordt met het stedelijk plan maximaal

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

ingezet om fietsen te faciliteren door de fietsroutes in het gebied te optimaliseren en gericht in aantrekkelijke fietsparkeerfaciliteiten te voorzien.

- Het centrum ligt centraal in de wijk midden in het netwerk van goede (doorgaande) fietsverbindingen. Met de auto wordt het centrum gericht aangedaan.
- De frequente busverbinding en de nabijheid van het treinstation Stadshagen biedt aanknopingspunten voor minder autogebruik. De in 2019 vastgestelde Mobiliteitsvisie van de gemeente Zwolle haakt in op de inzet van mobiliteitsvormen om de gezondheid te stimuleren.
- Er is een sterk verband tussen de verkeersgeneratiecijfers en de parkeercijfers. Het naar beneden bijstellen van de verkeersgeneratiecijfers (zie H3.2 van het onderzoeksrapport, uitgangspunten met betrekking tot de verkeersgeneratie en -afwikkeling) biedt een logisch aanknopingspunt hier ook in de parkeercijfers bij aan te sluiten. In de verkeersgeneratiecijfers wordt het minimum in de bandbreedte gehanteerd, voor wat betreft de parkeercijfers is sprake van een 'lichte' afschaling.
- De bestaande parkeergarage is gedimensioneerd op het bestaande winkelcentrum inclusief wonen. Hiervan is bekend dat tijdens het drukste moment sprake is van een forse overcapaciteit.
- Een hogere parkeerdruk kan in het gebied worden gewaarborgd door de inzet van een dynamisch parkeerverwijssystem (pagina 17).

2.12.8 Samenvatting zienswijze

Er is niet gemotiveerd in hoeverre deze locatie in Zwolle zich ten aanzien van het fietsgebruik en OV-opties onderscheidt van andere locaties in Nederland, zodat ook niet afdoende gemotiveerd is dat dit een afwijkende parkeernorm rechtvaardigt.

Reactie gemeente

Deze constatering is niet correct. Op pagina 12 van het verkeersonderzoek wordt verwezen naar gegevens van de gemeente Zwolle en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De aanwezigheid van een frequentie busverbinding én het treinstation Zwolle Stadshagen maakt dat deze zich onderscheidt van andere winkelcentrumlocaties gelegen binnen de locatie 'rest bebouwde kom' met stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'. De parkeernorm is een andere berekening dan de verkeersgeneratie waarbij fiets- en OV gebruik een rol speelt.

2.12.9 Samenvatting zienswijze

Ten aanzien van de aansluiting bij de cijfers voor de verkeersgeneratie is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Het lijkt dan ook dat er ten onrechte een dubbele korting is toegepast op de parkeernormen.

Reactie gemeente

Er is geen sprake van een dubbele korting. Zie beantwoording onder 2.10.8.

2.12.10 Samenvatting zienswijze

Appellant kan de stelling dat op het drukste moment sprake is van een "forse overcapaciteit" niet volgen. Appellant merkt juist dat op piekmomenten een hoge

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

parkeerdruk in de parkeergarage en de parkeerplaatsen op maaiveld bestaat. De conclusies dat overcapaciteit zou bestaan is gebaseerd op tellingen van RHDHV uit 2018. Appellant verwacht dat wanneer tellingen zouden worden gedaan in de actuele situatie, de parkeerdruk in de bestaande situatie veel hoger komt te liggen. Appellant acht nieuwe tellingen dan ook noodzakelijk.

Reactie gemeente

Voor het bepalen van overcapaciteit is gebruik gemaakt van feitelijke parkeerdrukmetingen. Deze parkeerdrukmetingen zijn uitgevoerd vóór de corona pandemie. De uitkomsten van de parkeerdrukmeting zijn gebruikt om een bepaling te kunnen doen van de beschikbare overcapaciteit van de huidige parkeerfaciliteiten. Dit is (voldoende) representatief materiaal om te gebruiken voor het verkeersonderzoek. Op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmeting van RHDHV in 2018 tijdens het piekwinkelmoment blijkt dat er ruimte is om een deel van de parkeervraag in de bestaande parkeergarage op te vangen. Het aandeel dat uit de bestaande parkeergarage is ingezet voor de parkeerbalans is haalbaar omdat de gehanteerde parkeerdrukmeting is opgehoogd met een robuustheidsmarge van 15%, en omdat de inzet van een dynamisch en passend parkeerverwijssysteem (zijde Werkerlaan en zijde Belvederlaan) zorgt voor spreiding van het verkeer, minder zoekverkeer en meer duidelijkheid voor de bezoeker.

2.12.11 Samenvatting zienswijze

In de parkeerbalans is aangegeven dat in de bestaande parkeergarage een restcapaciteit van 165 parkeerplaatsen aanwezig is. Ook die restcapaciteit is gebaseerd op de (verouderde) tellingen van RHDHV, zodat de genoemde restcapaciteit niet representatief is.

Reactie gemeente

Bij het bepalen van de overcapaciteit is er ook een buffer ingebouwd met 15% op het drukste moment. Dit geeft mogelijkheden tot groei van en ten opzichte van de bestaande situatie. De regeling van de gemeente Zwolle staat toe de restcapaciteit onderbouwd te gebruiken, ook wanneer de bezettingsgraad hoger is dan 80% (ook voorzien van goede onderbouwing). De onderbouwing is het toepassen van een extensief dynamisch parkeerverwijssysteem zodat de parkeercapaciteit optimaal wordt benut, en het zoekverkeer wordt beperkt.

2.12.12 Samenvatting zienswijze

De genoemde restcapaciteit acht appellant bovendien niet verdedigbaar, nu in een marktonderzoek uit 2018 door DTNP is geconcludeerd dat in de bestaande situatie sprake is van een koopkrachtbindingspercentage van 65%. DTNP acht het reëel dat door de uitbreiding van het winkelcentrum een stijging naar 75% à 80% haalbaar is. Daarnaast zullen volgens DTNP ook de bestedingen van buiten Stadshagen kunnen

Datum

8 februari 2022

Titel

Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

toenemen. Met de toename in koopkrachtbinding is in de parkeerdrukmetingen geen rekening gehouden. Los van de grotere parkeervraag die ontstaat vanwege de toevoeging van nieuwe functies, zal de uitbreiding van het winkelcentrum zorgen voor een hogere koopkrachtbinding en dus een nog hogere parkeervraag. Door een toename in koopkrachtbinding valt dan ook te verwachten dat de bestaande parkeerplaatsen nog intensiever zullen worden gebruikt dan waarvan Sweco is uitgegaan.

Reactie gemeente

Dit betreft een gevolg van de uitbreiding van het centrumgebied. Hiermee wordt rekening gehouden in de parkeeropgave die voortkomt uit het stedelijk plan. Gelijktijdig zetten we de overcapaciteit in de bestaande parkeergarage voor deze intensivering van het gebruik in en passen wij in de benutting van bestaande parkeerfaciliteiten een robuustheidsmarge toe. Wij achten dat mogelijk door de toepassing van een extensief dynamisch parkeerverwijssysteem. Daarnaast is er sprake van landelijke trends als gevolg van corona: flitsbezorging/thuisbezorging maar ook verschuiving in bijvoorbeeld supermarktbezoek qua tijdstip van de dag.

2.12.13

Samenvatting zienswijze

Daarnaast geldt dat het maatgevende moment in de parkeerbalans ongemotiveerd afwijkt van het maatgevende moment dat in het verkeersonderzoek wordt genoemd. In het parkeeronderzoek wordt de zaterdagmiddag als maatgevende moment genoemd, in het verkeersonderzoek wordt echter de vrijdagmiddag als maatgevend moment genoemd.

Reactie gemeente

Het gaat in dit geval om wezenlijk verschillende zaken.

In het onderzoek komen de verkeersintensiteiten **en** de verkeersafwikkeling aan bod **en** de parkeerbalans. Om de verkeersafwikkeling te kunnen toetsen is gebruik gemaakt van de piekmomenten als maatgevend moment. Het piekmoment voor verkeersafwikkeling betreft het piekmoment waarop verkeer van- en naar het winkelcentrum rijdt. Op basis van het onderzoek van RHDHV vindt het piekmoment in aankomend en vertrekkend verkeer (zowel autoverkeer als fietsverkeer) plaats op de vrijdagmiddag.

Het piekmoment voor parkeren is het moment waarop de meeste parkeerplekken bezet zijn. Het bepalen van het piekmoment in parkeren voor een nieuwe ontwikkeling wordt gedaan aan de hand van de aanwezigheidspercentages van het CROW. Voor de stedelijke uitbreiding ligt dat moment (theoretisch, op basis van de toegepaste normen) op de zaterdagmiddag. Ook het parkeren op de vrijdagmiddag is berekend, maar de zaterdag bleek drukker en is daarom vertrekpunt. Voor het bepalen van de restcapaciteit van de bestaande parkeergarage is het drukste piekmoment gehanteerd als uitgangspunt (inclusief robuustheidsmarge), dit moment vond plaats op de zaterdagochtend.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

2.12.14 Samenvatting zienswijze

In de parkeerbalans lijkt te worden uitgegaan van de inzet van deelauto's waardoor 16 parkeerplaatsen minder nodig zouden zijn. Onduidelijk is echter hoe zeker het is dat die deelauto's worden ingezet. Uit de toelichting op het bestemmingsplan volgt echter niet dat de deelauto's structureel beschikbaar worden gesteld.

Reactie gemeente

De toepassing van deelauto's wordt doorgaans vastgelegd en nadere uitgewerkt in een overeenkomst tussen de gemeente Zwolle en de ontwikkelaar. Artikel 2.4 ad 3 van de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021 biedt de mogelijkheid om met een innovatief mobiliteitsconcept minder parkeerplaatsen te realiseren.

Voor het bepalen van het aantal deelauto's en de mogelijke besparing heeft de initiatiefnemer advies ingewonnen bij OQ Parking Solutions. Hoewel er geen vaststaand gemeentelijk beleid is laten de ervaringscijfers van CROW, exploitanten en andere gemeenten zien dat, afhankelijk van de locatie en functie, per deelauto 5 parkeerplekken minder nodig zijn. Omdat de deelauto zelf ook een plek inneemt maakt de netto besparing 4 parkeerplekken per deelauto. Dit is ook de lijn die de gemeente Zwolle wil hanteren, parkeerbeleid gaat over in Mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsplan).

De verwachting is dat deelauto's voor de woningen een matigend effect hebben op het bezit van een 2e of 3e auto. Hiermee neemt de parkeervraag af.

2.12.15 Samenvatting zienswijze

De parkeervraag van de ontwikkelingen in het plangebied wordt nu voor een groot deel opgevangen in de bestaande parkeergarage waar ook klanten van de appelland parkeren, terwijl daar op piekmomenten reeds een hoge parkeerdruk geldt. Deze parkeergarage is niet in het bezit van de gemeente, maar betreft een particuliere parkeergarage.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie om zienswijze 2.0.13 en 2.10.14. De regeling van de gemeente Zwolle staat toe de restcapaciteit onderbouwd te gebruiken, ook wanneer de bezettingsgraad hoger is dan 80% (ook voorzien van goede onderbouwing). De onderbouwing is het toepassen van een dynamisch parkeerverwijssysteem zodat de parkeercapaciteit optimaal wordt benut, en het zoekverkeer wordt beperkt.

2.12.16 Samenvatting zienswijze

Daarnaast geldt dat het maatgevende moment in de parkeerbalans ongemotiveerd afwijkt van het maatgevende moment dat in het verkeersonderzoek wordt genoemd. In het parkeeronderzoek wordt de zaterdagmiddag als maatgevende moment genoemd, in het verkeersonderzoek wordt echter de vrijdagmiddag als maatgevend moment genoemd.

Reactie gemeente

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

Deze stelling klopt niet. Uit het parkeeronderzoek is de piekvraag af te leiden. Met een compensatie van 138 parkeerplekken (zie parkeerbalans) wordt voldaan aan de compensatievraag.

2.12.17 Samenvatting zienswijze

Appellant merkt op dat de wijze waarop nu de parkeervraag afgewenteld wordt op de bestaande parkeergarage, in strijd is met het parkeerbeleid van de gemeente. In artikel 2, leden 2.4.1 en 2.4.2 van de Regeling parkeernormen 2016, versie 2021 is bepaald wanneer in afwijking van de hoofdregel voor een ontwikkeling niet hoeft te worden voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. Van de genoemde situaties als bedoeld in dit artikel is geen sprake.

Reactie gemeente

Deze stelling klopt niet. Conform artikel 2, lid 2.4.1 onderdeel b en lid 2.4.2 onderdeel b van de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021 staat het bevoegd gezag toe om restcapaciteit onderbouwd te gebruiken, ook wanneer de bezettingsgraad hoger is dan 80% (ook voorzien van een goede onderbouwing). De onderbouwing is het toepassen van een extensief dynamisch parkeerverwijssysteem zodat de parkeercapaciteit optimaal wordt benut, en het zoekverkeer wordt beperkt.

2.12.18 Samenvatting zienswijze

Er wordt een bezettingspercentage gehanteerd van 95%. Dit terwijl het parkeerbeleid bepaalt dat om geen parkeerplaatsen op eigen terrein te hoeven realiseren de parkeerdruk niet hoger dan 80% mag zijn. Het hanteren van een hoger percentage acht appellant ondeugdelijk.

Reactie gemeente

Verkeerskundig gezien ontstaat er bij een bezetting van boven de 80% zoekverkeer. Door gebruik van een verwijssysteem in het totale winkelgebied, waaronder de bestaande parkeergarage en het maaiveld, voorkom je zoekverkeer en kan de norm omhoog naar 95%.

2.12.19 Samenvatting zienswijze

Door voor de ontwikkelingen in het plangebied niet te vereisen dat zij hun parkeervraag op het eigen terrein oplossen, wordt in feite verkapte staatssteun verleend aan de ontwikkelaar en ondernemers die het plangebied zullen exploiteren. Door de ondernemers in het plangebied niet langs dezelfde lat als appellant te leggen handelt uw raad in strijd met het beginsel van fair play en het gelijkheidsbeginsel.

Reactie gemeente

Deze stellingen snijden geen hout. Uit vaste rechtspraak (o.a. ECLI:NL:RVS:2016:2975) blijkt dat het verlenen van een vergunning niet als staatssteun kan worden gekwalificeerd, dat voor de beoordeling van een bestemmingsplan uitsluitend ruimtelijke effecten relevant zijn en dat staatssteun in dat kader alleen een rol kan spelen voor wat betreft de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

2.12.20 Samenvatting zienswijze

Appellant acht het zeer waarschijnlijk dat met de toepassing van de juiste parkeernorm en actuele telling een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen ontstaat na de realisatie van het voorliggende plan. Appellant verzoekt uw raad om naar aanleiding van die uitkomsten meer parkeerplaatsen op het eigen terrein te eisen voor de ontwikkelingen in het plangebied dan nu wordt gedaan.

Reactie gemeente

Zoals hiervoor aangegeven zal van een tekort geen sprake zijn nu het bestemmingsplan in ruime mate voorziet in de mogelijkheid om parkeerplaatsen te realiseren. Terecht is het gemeentelijk parkeerbeleid van toepassing verklaard, waaraan toepassing zal worden gegeven in het kader van de vergunningverlening. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat het beoogde bouwplan aan dit beleid kan voldoen. De parkeerregeling uit het bestemmingsplan voldoet derhalve.

2.12.21 Samenvatting zienswijze

Reeds in de bestaande situatie wordt de omliggende verkeersstructuur als onveilig ervaren door gebruikers. Door raadslid Doornbos is daarom in het najaar van 2021 een brief aan het college gestuurd om te vragen om opheldering over de verkeerssituatie ter plaatse. Hiervan lijkt uw raad zich bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan geen rekenschap te hebben gegeven.

Reactie gemeente

In de zienswijze wordt verwezen naar vermeende zorgen over de huidige verkeersveiligheid rond het bestaande winkelcentrum. Dit wordt gedaan aan de hand van een artikel in de Stentor. In ditzelfde artikel is te lezen dat Het college herkent op basis van feiten niet dat er sprake is van een onveilige verkeerssituaties. Wel is het college zich er van bewust dat de verkeersveiligheid door bewoners en winkelend publiek wel anders kan worden ervaren.

De uitbreiding van het winkelcentrum brengt echter een andere inrichting van de openbare ruimte met zich mee. Er ontstaat een nieuwe situatie, en in deze reactie wordt met name daar op in gegaan, en gemotiveerd.

2.12.22 Samenvatting zienswijze

In het verkeersonderzoek van Sweco is daarnaast voor de verkeersintensiteit uitgegaan van de verouderde tellingen van Royal Haskoning DHV uit 2018, die niet representatief zijn voor de huidige situatie.

Reactie gemeente

Alle gebruikte tellingen binnen het verkeersonderzoek, zowel voor het bepalen van de verkeerscijfers en het parkeren, zijn van vóór de uitbraak van de corona pandemie. Dit is (voldoende) representatief materiaal om te gebruiken voor het verkeersonderzoek. Vanaf het moment van het uitbreken van de corona pandemie zijn tellingen 'anders representatief' ten opzichte van de (langjarige) periode van voor de uitbraak. Vanaf de uitbraak begin 2020 tot heden zijn er andere beelden met betrekking tot verplaatsingen

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

in het verkeer. Er is bijvoorbeeld sprake van andere verdelingen per modaliteit ten opzichte van de 'normale' dagelijkse situatie, maar ook dat er anders gebruik wordt gemaakt van vervoersmiddelen. Ook hier zijn verschuivingen orde van de dag. Zolang er sprake is van, door de overheid opgelegde, corona maatregelen (zoals bijvoorbeeld thuiswerken en quarantainemaatregelen) is er geen vergelijkingsmateriaal van de situatie voor de pandemie, en zal ook dagelijks/wekelijks er sprake zijn van een veranderende situatie. Maar ook zal thuiswerken voor een deel standaard worden in de nabije toekomst. Kortom de data vanuit 2018 is het beste wat er voorhanden is, en voldoende representatief.

Verder is het verkeersmodel van de gemeente Zwolle 2020 (basisjaar) gehanteerd als huidige situatie en 2030 als toekomstjaar voor gemotoriseerd verkeer. Dit is actueel goed om te gebruiken.

2.12.23 Samenvatting zienswijze

Verder geldt dat voor de verkeersgeneratie, net als bij de parkeernormering, de verzamelfunctie 'wijkcentrum groot' is toegepast, en niet gekeken is naar de verkeersgeneratie die volgens de CROW-publicatie voortkomt uit de individuele functies. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in het kader van het aspect parkeren, op basis waarvan appellant deze systematiek ondeugdelijk acht.

Reactie gemeente

Voor wat betreft de verkeersgeneratie is er binnen het verkeersonderzoek onderscheid gemaakt tussen wonen en de andere functies. Voor 'wonen' is geen verzamelfunctie toegepast, voor de andere functies juist wel. Dit is welbewust en verantwoord gedaan omdat het solitair beschouwen van de functies geen recht doet aan de toekomstige situatie. Het onnodig en onrealistisch verhogen van de verkeersgeneratiecijfers werkt op veel terreinen door. Gedacht kan bijvoorbeeld aan het 'over dimensioneren' van infrastructuur. De benadering in de vorm van een verzamelfunctie doet recht aan de specifieke situatie, is gebruikelijk om toe te passen, en wordt dus in dit geval op een verantwoorde wijze toegepast. De functie 'Wijkcentrum Groot' is een representatie van winkelcentra. Uiteraard zullen er altijd 'solitaire bezoeken' plaatsvinden, maar dit winkelcentrum leent zich uitstekend voor zogenaamde 'combinatiebezoeken' omdat het winkelcentrum een groot gebied 'bedient'. Naast solitaire bezoeken worden in deze functie ook gecombineerde bezoeken meegeteld.

2.12.24 Samenvatting zienswijze

Ten aanzien van de dubbeltellingen geldt dat, zoals appellant ten aanzien van het aspect parkeren heeft aangegeven, niet is gemotiveerd dat het aannemelijk is dat het gestelde dubbelgebruik ook daadwerkelijk zal plaatsvinden. Gelet daarop kan deze stelling ook niet als motivering voor een lagere verkeersgeneratie worden gebruikt.

Reactie gemeente

Omdat er in de CROW-publicatie 381 geen sprake is van een combinatie van een wijkcentrum inclusief wonen is er een schifting gemaakt tussen deze twee functies. Daardoor is er sprake van dubbeltellingen in de kencijfers tussen de onderdelen wonen en commercieel/maatschappelijk. Er worden in de kencijfers meer verkeersbewegingen

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

meegenomen in de kencijfers dan in de praktijk (door de concentratie van verschillende functies) het geval is. Er is immers sprake van de functie wonen in het winkelcentrum. In de kencijfers van het CROW voor wonen worden de dagelijkse bewegingen meegenomen, zo ook bezoek van winkels per auto. Voor de functie wonen in een winkelcentrum zal deze beweging niet voorkomen.

Het is aannemelijk dat bij de ontwikkeling van het bestaande winkelcentrum de winkels als solitaire functie zijn meegenomen in de bepaling van het parkeren. Zonder dat er nader onderzoek naar gedaan is zegt de overcapaciteit binnen de bestaande parkeergarage daar iets over. Het CROW heeft niet voor niets een onderscheidt gemaakt in solitaire functies en bijvoorbeeld een Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum. Dit wordt dan ook ingezet om voor wat betreft verkeersgeneratie dicht bij de toekomstige praktijksituatie te komen. Nogmaals, voor parkeren wordt deze functie **niet gehanteerd**. Citaat vanuit de richtlijn CROW: *'Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente'*.

Dit feit (dat er sprake is van dubbeltellingen) verantwoordt om het minimum in de bandbreedte te hanteren en dat er aantoonbaar sprake is van minder bewegingen door autoverkeer door wonen in het winkelcentrum.

2.12.25 Samenvatting zienswijze

Ten aanzien van het gestelde hoge fietsgebruik en openbaar vervoersopties geldt eveneens hetgeen daarover ten aanzien van het aspect parkeren is opgemerkt. Te verwachten valt dat mensen die de discountsupermarkt zullen bezoeken wel degelijk met de auto zullen komen en daarnaast is niet gemotiveerd waarom deze locatie in Zwolle zich ten aanzien van fietsverkeer en openbaar vervoersmogelijkheden wezenlijk onderscheidt van andere locaties in Nederland.

Reactie gemeente

Het winkelcentrum ligt centraal in de wijk en midden in een netwerk van zeer goede fietsverbindingen. De gemeente Zwolle stimuleert als Fietsstad het fietsgebruik en wil dit ook faciliteren (conform Mobiliteitsvisie 2019):

Website Stadshagen: 'Stadshagen is optimaal bereikbaar. Met de auto, maar vooral ook met de fiets! Er zijn directe fietsroutes naar bijvoorbeeld de Mastenbroekerpolder en het Zwarte Water. Je fietst zelfs helemaal autovrij, binnen 20 minuten, naar het centrum van Zwolle'.

2.12.26 Samenvatting zienswijze

Los van het feit dat het gelet op het voorgaande waarschijnlijk is dat de verkeersgeneratie daadwerkelijk hoger ligt dan waarvan Sweco is uitgegaan, concludeert Sweco in het onderzoek dat de inrichting van de Werkerlaan niet meer passend is bij de toekomstige verkeersintensiteiten.

In de toelichting op het bestemmingsplan is geenszins op deze conclusie ingegaan, nu daarin wordt gesteld dat geen negatieve effecten optreden.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

Ook voor de Duiker en Overtoom geldt dat deze volgens Sweco de toekomstige verkeersintensiteiten niet goed kunnen verwerken. Ook voor deze straten geldt dat de toelichting op deze conclusie van Sweco niet ingaat.

Reactie gemeente

In de verkeerstoenames dient het onderscheid te worden gemaakt tussen de verkeerstoename als gevolg van autonome (wijk)groei en de toename als gevolg van de stedelijke uitbreiding. Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de uitbreiding (de ontwikkeling) op de omliggende verkeersstructuur. De verkeersintensiteiten zijn op wegvakniveau getoetst aan 'wenswaarden' voortkomend uit landelijke CROW-richtlijnen. Voor de Werkerlaan -deel Mastenbroekeralee/nieuwe aansluiting Overtoom- geldt dat de inrichting conform de verkeersintensiteiten uit tabel 3-1 in het "Verkeersonderzoek bestemmingsplan De Stadsmaker" niet meer passend is en waar nodig zal worden aangepast. Waar nodig past de gemeente Zwolle de inrichting aan conform de CROW-richtlijnen afhankelijk van de uitkomsten van een monitoringsprogramma eindigend minimaal 1 jaar na in gebruik name van de uitbreiding.

De inrichting van de huidige Duiker en Overtoom voldoen in de huidige situatie niet aan de gewenste vorm die past bij de toekomstige gebruikssituatie na realisatie van de uitbreiding van het winkelcentrum. De landelijke richtlijnen van het CROW is het kader waar de uitwerking (ontwerp) van de infrastructuur aan moet voldoen. In paragraaf 3.3 wordt verwezen naar de CROW-richtlijnen als te hanteren kader alsook paragraaf 3.4 wat ingaat op de toetsing op verkeersveiligheid. Daar wordt gesteld dat de voorlopige ontwerpen zijn getoetst aan de hand van de genoemde CROW-richtlijnen ('verkeersveiligheid vooraf'). Het bovenliggende doel is een veilige en klantvriendelijke omgeving. De bewering dat de huidige inrichting van de Duiker en Overtoom niet passend zijn bij de toekomstige verkeersintensiteiten en het gebruik, klopt. Dit is verwerkt in de voorlopige ontwerpen om aan te sluiten bij de toekomstige situatie. De Duiker en Overtoom worden aangepast om zowel de autonome groei als de groei vanuit de uitbreiding van het winkelcentrum te kunnen opvangen.

2.12.27 Samenvatting zienswijze

Appellant stelt zich gelet op het voorgaande op het standpunt dat de huidige uitwerking van het bestemmingsplan onvoldoende verkeersveilig is. Appellant is graag bereid met uw gemeente in overleg te treden over de wijze waarop de ontwikkeling verkeerskundig goed kan worden ingepast.

Reactie gemeente

Voor wat betreft de onderbouwing van het aspect verkeersveiligheid wordt verwezen naar voorgaande reactie. De gemeente Zwolle staat open voor ideeën en suggesties vanuit de omgeving.

2.13 Zienswijze 13

2.13.1 Samenvatting zienswijze

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

“De winkeliersvereniging heeft gedurende het planproces voortdurend aandacht gevraagd voor een evenwichtig commercieel programma in het winkelcentrum met evenwichtige koop- en loopstromen en juiste verdeling van twee gelijkwaardige full service-supermarkten en discountsupermarkt over het gehele winkelcentrum. Ten aanzien van dit uitgangspunt maken we bezwaar tegen de voorgestelde bestemmingsplanregeling. Volgens de oorspronkelijke aanbestedingsleidraad van de gemeente Zwolle voor het winkelplan is een uitbreiding van het winkelcentrum met 5.150-6.650 m² BVO toegestaan. Wij lezen in artikel 9 van de gebruiksregels echter dat 5.575 tot 6.900 m² BVO wordt toegestaan.

Wij dringen erop aan om het aantal vierkante meters zoals dit in de aanbestedingsleidraad is vastgelegd ook in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen, omdat anders planologisch een groter winkelprogramma wordt mogelijk gemaakt dan vooraf is afgesproken in de aanbestedingsleidraad. Dit is ook in lijn met het eerder opgestelde DPO voor de toekomstige uitbreiding van het winkelcentrum.”.

Reactie gemeente

Vanwege het feit dat het distributief planologisch onderzoek dat aan de aanbestedingsleidraad ten grondslag lag al wat ouder is, is ten behoeve van het bestemmingsplan opnieuw onderzoek gedaan. Dit betreft de Ecorys uitgevoerde laddertoets. Daarin is onderzocht welke planologische ruimte er is voor verschillende functies.

Uit dit onderzoek volgt dat:

1. De distributieve ruimte voor dagelijkse detailhandel berekend is op circa 2.850 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) in 2021 en conform de prognoses groeit deze naar 4.850 m² wvo in 2026 en 5.500 m² wvo in 2031.
2. De distributieve ruimte voor niet-dagelijkse detailhandel berekend is op circa 1.325 m² wvo in 2021) en conform de prognoses groeit deze naar 2.675 m² wvo in 2026 en 3.000 m² wvo in 2031.
3. De distributieve ruimte voor horeca is berekend op circa 1.175 m² verhuurbaar oppervlak in 2021 en conform de prognoses groeit deze naar 1.550 m² verhuurbaar oppervlak in 2026 en 1.775 m² verhuurbaar oppervlak in 2031.

Het programma dat de initiatiefnemers voor ogen hebben past ruimschoots binnen de behoefte zoals aangetoond in de Laddertoets. Het huidige programma behelst in totaal 5.575m² bruto vloeroppervlak (bvo), wat ook in artikel 9.1 is opgenomen als toegestaan aantal vierkante meters aan commerciële voorzieningen.

Het in artikel 9.1 sub a van de planregels opgenomen maximum oppervlakte van commerciële voorzieningen van 5.575m² Bvo kan op grond artikel 9.2 sub a middels een afwijking vergroot kan worden tot 6.900m² Bvo. Dit is gebaseerd op het aan de aanbestedingsleidraad ten grondslag liggende onderzoek van DTNP, waar in de formulebank methode een uitbreidingsruimte (2018-2028) is aangegeven van 5.650 m²-6900 m² Bvo. Hoewel uit het onderzoek van Ecorys blijkt dat de distributieve ruimte in

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

2031 nog groter is, is de afwijkingsmogelijkheid veiligheidshalve begrensd op maximaal 6.900m² Bvo.

Wel moet geconstateerd worden dat in artikel 9.1 geen onderscheid gemaakt wordt in dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandel en horeca. Om deze reden wordt artikel 9.1 sub a als volgt aangepast:

“Het gebruik van de gronden/bouwwerken voor commerciële functies, mits in overeenstemming met de geldende bestemmingsregels, is toegestaan tot een totaal bruto-vloeroppervlakte van maximaal 5.575 m² bvo, waarbinnen maximaal 2.850 m² wvo voor dagelijkse detailhandel; maximaal 1.325 m² wvo voor niet-dagelijkse detailhandel en maximaal 1.175 m² verkoopvloeroppervlakte voor horeca;”

Deze metrages zijn gebaseerd op de door Ecorys in 2021 berekende marktruimte voor de betreffende sectoren.

Artikel 9.2 sub a wordt om dezelfde reden eveneens aangepast en komt te luiden: *“de maximaal toegestane bruto-vloeroppervlakte voor commerciële voorzieningen als bedoeld in 9.1 onder a tot maximaal 6.900m² bvo, waarbinnen maximaal 4.950 m² wvo voor dagelijkse detailhandel, maximaal 2.700 m² wvo voor niet dagelijkse detailhandel en maximaal 1600 m² verkoopoppervlakte voor horeca.”*

Deze metrages zijn gebaseerd op de door Ecorys in 2031 berekende marktruimte voor de betreffende sectoren met een robuustheid/ zekerheidsmarge van 10%

2.13.2 Samenvatting zienswijze

De nog in te stellen Brancheadviescommissie (Bac) voor de invulling van de beschikbare commerciële meters in het nieuwbouwplan zal een belangrijke adviesrol moeten hebben om tot een evenwichtige brancheverdeling in het hele winkelcentrum te komen. Belangrijk daarbij vinden we ook om hierbij niet alleen aandacht te hebben voor de winkels en horecabedrijven, maar eveneens voor dienstverlenende bedrijven.

Reactie gemeente

De Bac betreft geen onderwerp dat in een bestemmingsplan gereguleerd kan worden. Dit betreft een privaatrechtelijk aspect en wordt contractueel geregeld. Privaatrechtelijk is vastgelegd dat de Bac over tenminste de helft van het te realiseren commerciële ruimte/winkeloppervlakte advies mag geven

2.13.3 Samenvatting zienswijze

Wij dringen erop aan de bestemmingsplanregels voor de bestemming Centrum-1 aan te scherpen en de bestemming discountsupermarkt toe te voegen met het maximaal aantal toegestane van 1.400 m² wvo. Hiermee wordt een evenwichtig supermarktaanbod ook planologisch juridisch verankerd.

Reactie gemeente

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

Een onderscheid tussen discountsupermarkten en full-service supermarkten mag in beginsel in een bestemmingsplan niet gemaakt worden, omdat dit niet ruimtelijk relevant is. Dit volgt uit vaste jurisprudentie van de RvS (o.a. zaaknummers: 201207404/1 en 201410474/1).

Omdat in artikel 9.1 en 9.2 geen onderscheid gemaakt is tussen dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandel en horeca wordt dit wel aangepast, zoals hierboven onder de reactie op zienswijze 2.12.1 en 2.13.1 is aangegeven.

2.13.4 Samenvatting zienswijze

In het onderzoeksrapport van Sweco zijn de berekeningen die achter de parkeerbehoefte liggen niet opgenomen. Ondanks de toezegging dat deze achterliggende berekeningen met ons gedeeld zouden worden, zodat wij die kunnen laten controleren, hebben wij die berekeningen niet ontvangen.

Reactie gemeente

Op 7 januari 2022 is de onderbouwing per email richting de winkeliers verstuurd.

2.13.5 Samenvatting zienswijze

Wij vinden de door het verkeerskundig bureau Sweco berekende parkeerbehoefte optimistisch en onnodig afwijken van de reguliere parkeernormen die voor winkelcentra van toepassing zijn.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie op de zienswijzen 2.12.2 tot en met 2.12.20

2.13.6 Samenvatting zienswijze

Weliswaar komen veel bezoekers met de fiets naar het winkelcentrum, maar dit wijkt volgens ons niet wezenlijk af van andere vergelijkbare winkelcentra. Dit fietsgebruik rechtvaardigt dan ook niet de soepeler omgang met de parkeernormen.

Reactie gemeente

Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op zienswijze 2.12.7.

2.13.7 Samenvatting zienswijze

Hoewel de bestaande garage nog een restcapaciteit heeft, wil dit niet zeggen dat de parkeerbehoefte voor de uitbreiding hier ook voor een groot deel moet worden opgelost. De winkeliersvereniging vindt dat het parkeervraagstuk primair in het plangebied zelf moet worden aangepakt en waarbij eventueel een kleine restcapaciteit daarbuiten wordt ingevuld.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

Reactie gemeente

De bestaande garage wordt optimaal benut om zodoende een minimaal aantal parkeerplaatsen op het maaiveld te realiseren wat nodig is, het centrale plein hierdoor vrij te spelen en geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit het zicht te houden. Op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmeting van RHDHV in 2018 tijdens het piekwinkelmoment blijkt dat er ruimte is om een deel van de parkeervraag in de bestaande parkeergarage op te vangen. Het aandeel dat uit de bestaande parkeergarage is ingezet voor de parkeerbalans is haalbaar omdat de gehanteerde parkeerdrukmeting is opgehoogd met een robuustheidsmarge van 15%, en omdat de inzet van een dynamisch en passend parkeerverwijssysteem (zijde Werkerlaan en zijde Belverderelaan) zorgt voor spreiding van het verkeer, minder zoekverkeer en meer duidelijkheid voor de bezoeker. De efficiënte inzet van bestaande ongebruikte parkeerfaciliteiten is een optie in de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021 en ligt in lijn met de mobiliteitsvisie van de gemeente Zwolle. Strikt genomen is het ophogen van de huidige parkeerbezetting met een robuustheidsmarge niet verplicht conform de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021. Dit is echter wel gedaan met het oog op de toekomstbestendigheid van de aangeboden parkeeroplossing.

De parkeeroplossing wordt primair gezocht in de nieuwe ontwikkeling: circa 75% van de parkeervraag wordt opgelost in de nieuwe parkeergarage De Stadsmaker, het Parkeerhuis en op het maaiveld. De efficiënte inzet van de bestaande capaciteit in de huidige parkeergarage is een fundamenteel onderdeel van de parkeeroplossing voor het gehele winkelgebied.

2.13.8 Samenvatting zienswijze

Het risico bestaat dat de overlast in het gebied Werkerlaan richting de bestaande parkeergarage zal toenemen, omdat deze maaiveldparkeerplaatsen waarschijnlijk niet in een dynamisch parkeerverwijssysteem worden meegenomen.

Reactie gemeente

Om de totale bestaande en nieuwe parkeerfaciliteiten efficiënt in te zetten wordt gebruik gemaakt van een dynamisch en passend parkeerverwijssysteem. Bebording met actuele informatie wordt met de weggebruiker gedeeld op strategische locaties om bezoekers tijdig te informeren over de beschikbare faciliteiten. In het "Verkeersonderzoek bestemmingsplan De Stadsmaker" wordt verwezen naar een extensief dynamisch parkeerverwijssysteem in het gehele plangebied en bij alle parkeerfaciliteiten waar een beroep op wordt gedaan, dus ook de parkeerfaciliteiten op het maaiveld en de bestaande parkeergarage. De bezoeker wordt aan beide zijdes van het winkelcentrum tijdig geïnformeerd, zowel aan de kant van de Belvédèrelaan als aan de kant van de Werkerlaan.

De verkeersdruk op de Werkerlaan zal als gevolg van de ontwikkeling van De Stadsmaker toenemen, er is ook voorzien in de inzet van het parkeerverwijssysteem – aan zijde Werkerlaan, waarmee bezoekers tijdig naar beschikbare parkeercapaciteit worden genavigeerd. Tevens wordt vanaf de zijde Werkerlaan een groot deel van het verkeer afgevangen in de nieuwe parkeergarage onder De Stadsmaker, bereikbaar via de Overtoom.

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding winkelcentrum

2.13.9 Samenvatting zienswijze

Wij vragen u het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen, zodat ook planologisch de mogelijkheid niet op voorhand wordt uitgesloten om een grotere parkeergarage te realiseren.

Reactie gemeente

Conform de Regeling parkeernormen 2016, versie 2021, van de gemeente Zwolle en de gefundeerde lichte afschaling is het mogelijk om de parkeervraag binnen de aangepaste plankaart op te lossen (zie ook beantwoording 2.12.2).

2.13.10 Samenvatting zienswijze

Appellant maakt zich zorgen over de effecten van de uitbreiding van het winkelcentrum op de verkeersstructuur rondom het winkelcentrum. In het verkeerskundig onderzoek van is hiernaar onderzoek gedaan. Daarbij is de conclusie dat “het stedenbouwkundig uitbreidingsplan met haar extra verkeersintensiteiten geen substantiële invloed heeft op de verkeersstructuur, de verkeersafwikkeling, het gebruik en de verkeersveiligheid”. Het bestuur van de winkeliersvereniging heeft moeite met deze conclusie. Er zijn momenteel reeds aan de kant van de Werkerlaan regelmatig verkeersopstoppingen als gevolg van veel bezoekend verkeer.

Reactie gemeente

Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de uitbreiding (ontwikkeling) op de omliggende verkeersstructuur. In de verkeerstoename dient wel het onderscheid te worden meegenomen tussen de verkeerstoename als gevolg van autonome groei en als gevolg van de stedelijke uitbreiding. De verkeersintensiteiten zijn op wegvakniveau getoetst aan ‘wenswaarden’ voortkomend uit landelijke CROW-richtlijnen. Voor de Werkerlaan geldt dat de inrichting conform de verkeersintensiteiten uit tabel 3-1 in het “Verkeersonderzoek bestemmingsplan De Stadsmaker” niet meer passend is waar nodig zal moeten worden aangepast. Waar nodig wordt voorgesteld de inrichting aan te passen conform de CROW-richtlijnen afhankelijk van de uitkomsten van een monitoringsprogramma eindigend minimaal 1 jaar na in gebruik name van de uitbreiding.

Naast de wegvakbepaling zijn voor de direct aangrenzende kruispunten kruispuntberekeningen (methode Harders) uitgevoerd op basis van het drukste uur op de vrijdagmiddag in 2030. Vervolgens is een worst-case belasting gehanteerd. De kruispunten zijn voor wat betreft het voorlopig ontwerp op conceptniveau getoetst. Voor wat betreft het kruispunt Werkerlaan-Overtoom is het afwikkelend vermogen objectief verkeerskundig gezien geen aandachtspunt. De gemiddelde wachttijden en wachtrijen vallen binnen de acceptabele normen. Normaliter wordt er niet op incidentele piekmomenten gedimensioneerd. Incidenteel is het mogelijk dat er een wachtrij kan ontstaan zoals bij gelijkwaardige (winkel)situaties gebruikelijk is wanneer een groot deel van het verkeer op een gelijk moment vertrekt.

Dezelfde exercitie is uitgevoerd voor de entrees van de parkeergarages (zowel huidig als nieuw). Voor wat betreft de ingangen geldt ook dat het aantal personenauto's per uur (tijdens het drukste moment) binnen de richtlijnen voor verwerkingscapaciteit

Datum 8 februari 2022
Titel Bestemmingsplan Stadshagen I, uitbreiding
winkelcentrum

parkeercontroleapparatuur ligt en de richtlijnen voor kruispuntafwikkeling (methode Harders). Bij de uitwerking (ontwerp) van de inrichting (inclusief entrees) zal binnen de kaders Verkeersveiligheid worden gewerkt door gebruik te maken van landelijke CROW-richtlijnen ('verkeersveiligheid vooraf').

Spreading en verwijzing is essentieel onderdeel van de oplossing. Door het ontvlechten van de verschillende verkeersstromen naar de verschillende parkeerfaciliteiten en de inzet van een parkeerverwijssysteem kan een passende verkeersafwikkeling worden gewaarborgd in het gebied.

2.13.11 Samenvatting zienswijze

Appellant pleit voor een herinrichting van de Werkerlaan die inspeelt op de toenemende verkeersintensiteiten.

Reactie gemeente

Waar de gevolgen van de uitbreiding van het stedelijk plan merkbaar zijn binnen het plangebied worden deze meegenomen in de verkeerskundige ontwerpen. Het kruispunt Overtoom-Werkerlaan is ook de aansluiting van de laad- en losstraat op de Werkerlaan.

Daarbij wordt de daadwerkelijke verkeerstoename rond het winkelcentrum tot minimaal 1 jaar na ingebruikname van de uitbreiding gemonitord. Op basis van de uitkomsten van de monitoring zal afweging op nut en noodzaak worden bepaald of en zo ja welke maatregel(en) verkeerskundig noodzakelijk zijn.