

Opdrachtgever BIZ.nu Bestemmingsplannen B.V.
Datum 5 november 2021
Kenmerk 010913.20211105.N1.01
Pagina 1/5

Effecten gewijzigde invulling Weezenlanden Noord Zwolle

1. Inleiding

In 2020 heeft Goudappel BV een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten en de luchtkwaliteit voor de herontwikkeling Weezenlanden Noord te Zwolle. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage Weezenlanden Noord, onderzoek verkeer en luchtkwaliteit d.d. 9 juli 2020 met het kenmerk 006210.20200403.R1.03.

De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1. Het plangebied is gelegen ten noorden van de Schuurmanstraat en Luttenbergstraat. De bestaande woningen worden gesloopt en hiervoor in de plaats worden nieuwe woningen gerealiseerd in combinatie met beperkte ruimte voor commerciële en maatschappelijke functies.



Figuur 1.1 Ligging plangebied Weezenlanden Noord (indicatief)

Ten opzichte van de plannen in 2020 is de invulling van het plangebied beperkt gewijzigd. Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd blijft in de nieuwe invulling nagenoeg gelijk. Echter, de verdeling van het soort woning (koop, sociale huur, vrije sector etc.) verandert, waardoor de uitgangspunten van de verkeersgeneratie wijzigen. Ook de invulling van de commerciële en maatschappelijke functies wijzigt beperkt.

In deze notitie komt aan bod wat de wijzigingen zijn en wat de effecten zijn van deze gewijzigde invulling op de verkeersgeneratie, verkeersafwikkeling en de luchtkwaliteit.

2. Gewijzigde uitgangspunten verkeersgeneratie

In de rapportage van 2020 is voor de herontwikkeling uitgegaan van 501 woningen in combinatie met circa 2.500 m² BVO (bruto vloeroppervlak) voor commerciële en maatschappelijke functies. Het geactualiseerde aantal komt neer op 502 woningen, daarnaast zijn ook de uitgangspunten voor de commerciële en maatschappelijke functies gewijzigd naar circa 2.250 m² BVO. Tabel 2.1 laat de gewijzigde uitgangspunten voor het programma wonen zien. In tabel 2.2 is vervolgens zichtbaar wat de verkeersgeneratie is op basis van deze gewijzigde uitgangspunten.

Programma wonen	Aantal woningen (invulling 2020)	Aantal woningen (invulling 2021)
Koopwoningen goedkoop	50	55
Koopwoningen middelduur	50	53
Koopwoningen duur	50	34
Vrije sector huur middelduur - laag	21	43
Vrije sector huur middelduur - hoog	60	33
Vrije sector huur duur	40	37
Sociale woningbouw laag	30	50
Sociale woningbouw midden	145	146
Sociale woningbouw hoog	55	51
TOTAAL WONEN	501	502

Tabel 2.1 Gewijzigde uitgangspunten programma wonen (2020 en 2021)

Aspect	Omvang	Verkeersgeneratie per woning		Verkeersgeneratie totaal weekdag		Aantal verkeersbewegingen werkdag	
		minimaal	maximaal	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
Koopwoningen goedkoop	55	2,8	3,6	3,1	4,0	171	220
Koopwoningen middelduur	53	3,7	4,7	4,1	5,2	218	277
Koopwoningen duur	34	5,4	6,2	6,0	6,9	204	234
Vrije sector huur middelduur - laag	43	1,8	2,6	2,0	2,9	86	124
Vrije sector huur middelduur - hoog	33	1,8	2,6	2,0	2,9	66	95
Vrije sector huur duur	37	3,7	4,5	4,1	5,0	152	185
Sociale woningbouw laag	50	1,8	2,6	2,0	2,9	100	144
Sociale woningbouw midden	146	1,8	2,6	2,0	2,9	292	421
Sociale woningbouw hoog	51	3,7	4,5	4,1	5,0	209	255
Totaal						1497	1955

Tabel 2.2 Overzicht van de verkeersgeneratie voor woningen in de plansituatie (gewijzigde uitgangspunten)

Tabel 2.3 laat de gewijzigde uitgangspunten voor het maatschappelijke en commerciële voorzieningen zien. Hierin is te zien dat het aantal m² BVO van circa 2.500 m² afneemt tot circa 2.250 m². Wat betreft invulling qua functies is gekozen voor een worst-case benadering met meer detailhandel en horeca. Het bestemmingsplan omvat regels die deze functies qua omvang sterk inperken (max. 65 m² detailhandel en max. 250 m² horeca).

Programma commercieel		Omvang (invulling 2020)	Omvang (invulling 2021)
Fase 2 - Gebouw A (sociale huur)	takeaway	131	120
Fase 3 - Gebouw F (koop)	lunchroom	417	444
Fase 5 - Gebouw G (vrije sector huur)	bakker	321	246
Fase 5 - Gebouw K (sociale huur)	gezondheidscentrum	1.137	1.003
Fase 6 - Gebouw L (koop)	fitness	247	221
Fase 6 - Gebouw M (sociale huur)	kinderdagverblijf	300	217
TOTAAL COMMERCIEEL		2.553 m² BVO	2.251 m² BVO

Tabel 2.3 Gewijzigde uitgangspunten programma commercieel worst-case benadering (2020 en 2021)

In het voorgaande onderzoek (2020) zijn twee situaties onderzocht, waarvan de plansituatie met extra horeca en detailhandel gezien kan worden als het worstcase scenario. Deze invulling is als basissituatie genomen om te vergelijken met de nieuwe uitkomsten.

De nieuwe verkeersgeneratie is samen met de oude verkeersgeneratie samengevat in tabel 2.3. Daarbij is ook de totale planbijdrage weergegeven. De nieuwe verkeersgeneratie is hierbij op een vergelijkbare wijze bepaald als in het onderzoek uit 2020. De uitgangspunten hiervoor zijn beschreven in de rapportage Weezenlanden Noord d.d. 9 juli 2020 met het kenmerk 006210.20200403.R1.03. De verkeersgeneratie van de autonome invulling (die komt

te vervallen) is in mindering gebracht op de totale verkeersgeneratie van de nieuwe plannen. De totale planbijdrage bedraagt afgerond maximaal 1.950 motorvoertuigen per etmaal. Daarbij is uitgegaan van de maatgevende situatie waarbij het gemiddelde van de minimale en maximale verkeersgeneratie is gehanteerd.

Aspect	Verkeersgeneratie woningen (mvt/etmaal)		Verkeersgeneratie commerciële en maatschappelijke functies (mvt/etmaal)		Verkeersgeneratie totaal (mvt/etmaal)		
	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal	gemiddeld
Autonome situatie	360	519	n.v.t.	n.v.t.	360	519	440
Plansituatie met extra horeca en detailhandel (2020)	1.562	2.018	690	1.194	2.252	3.212	2.732
Geactualiseerde plansituatie (2021)	1.497	1.955	489	804	1.986	2.759	2.373
Planbijdrage (plan minus autonoom)							
Plansituatie met extra horeca en detailhandel (invulling 2020)					1.892	2.693	2.292
Geactualiseerde plansituatie (invulling 2021)					1.627	2.240	1.933

Tabel 2.4 Verkeersgeneratie samengevat werkdag

Ter vergelijking van de opnieuw berekende verkeersgeneratie zijn in tabel 2.3 de verschillen met de oude verkeersgeneratie in beeld gebracht. Hieruit blijkt de verkeersgeneratie op basis van de aangepaste invulling circa 360 ritten lager is dan de worstcasesituatie uit het onderzoek van 2020.

Aspect	Verkeersgeneratie totaal (mvt/etmaal)		
	minimaal	maximaal	gemiddeld
Vershil totale verkeersgeneratie (invulling 2020 versus invulling 2021)	- 265	- 453	- 360

Tabel 2.5 Vershil ten opzichte van eerdere uitgangspunten

3. Effecten verkeersafwikkeling

In het onderzoek van 2020 is per kruispunt de verkeersafwikkeling onderzocht. De uitkomsten daarvan zijn beschreven in de rapportage Weezenlanden Noord d.d. 9 juli 2020 met het kenmerk 006210.20200403.R1.03. Uit dit onderzoek blijkt dat de onderzochte kruispunten het verwachte verkeer kunnen afwikkelen met de huidige inrichting.

Met de geactualiseerde aantallen, waarbij de verkeersgeneratie lager uitkomt, zal ook de belasting van de kruispunten lager zijn. In deze aangepaste plansituatie zijn dan ook geen problemen te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

4. Effecten luchtkwaliteit

In het onderzoek van 2020 is ook de luchtkwaliteitssituatie beschouwd. In geen geval zijn normoverschrijdingen berekend. Overal wordt ruimschoots aan de normen voldaan voor fijn stof en stikstofdioxide. Daarnaast draagt het plan op basis van de invulling van 2020 niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Met de gewijzigde (lagere) verkeersgeneratie zal daarom ook nog steeds worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.