

Nota van zienwijzen

Bestemmingsplan Spoorzone – District Z, werkplaatsen en
Lurelui

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	4
2.1	Zienswijze 1	4
2.2	Zienswijze 2	12
2.3	Zienswijze 3	12
2.4	Zienswijze 4	14
2.5	Zienswijze 5	15
2.6	Zienswijze 6	15
3	Reactie op Beeldkwaliteitsplan	17

1

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan “Spoorzone, District Z, Werkplaatsen en Lurelui” heeft met ingang van 18 december 2023 tot en met 28 januari 2024 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Bevoegdheden bestuur

De vaststelling van het bestemmingsplan, inclusief de behandeling van de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan, vindt plaats door de gemeenteraad.

Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar te maken is op 15 december 2023 gepubliceerd in het digitale Gemeenteblad.

Tevens was het ontwerpbestemmingsplan digitaal in te zien op:
www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP23004-0003

De bronbestanden waren beschikbaar via
<https://publiek.tercera-ro.nl/officieel/0193/NL.IMRO.0193.BP23004-0003/>

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

Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan zijn 7 schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht.

Deze zienswijzen zijn als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd.

Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

Ontvankelijkheid van de zienswijze

De zienswijzen zijn tijdig ontvangen, zodat wij voorstellen deze zienswijze ontvankelijk te verklaren.

2 Zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien.

2.1 Zienswijze 1

a.

Samenvatting zienswijze – Noodzaak ruimtereservering spooraanpassingen

Wij verzoeken u de opnieuw geleverde tekening ten behoeve van het bestemmingsplan 'Spoorzone – busbrug' ook de basis te laten zijn voor de benodigde ruimtereservering voor het voorliggende bestemmingsplan, met inachtneming ook van hetgeen hieronder is beschreven met betrekking tot onder andere de calamiteitenroute en andere voorzieningen ten behoeve van het spoor.

Wij verzoeken het bestemmingsvlak 'Gemengd - 3' te verschuiven naar het zuiden of het bestemmingsvlak van vorm te veranderen en ter plaatse van de op tekening aangegeven ruimtereservering (gelijk aan de toekomstreservering met demarcatielijn als in het bestemmingsplan 'Spoorzone, busbrug') te wijzigen in de bestemming 'Groen' of 'Verkeer - Railverkeer' en deze strook vrij te houden van bebouwing, zodat geborgd is dat hier een (calamiteiten)weg kan worden gerealiseerd.

Ook zien wij graag in de regels van de naast de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' liggende bestemmingen een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan voor de aanleg van de voorzieningen die noodzakelijk zijn naast de toekomstige nieuwe sporen.

Wij verzoeken u een integrale tekening te maken waarop uw plannen staan, maar ook onze toekomstreserveringen zodat voor iedereen duidelijk wordt of alles conflictvrij in te passen is.

Reactie gemeente

In afstemming met appellant en ontwikkelende partij is opnieuw gekeken naar de bebouwing die in de door appellant aangegeven ruimtereservering was geprojecteerd. Het gaat hierbij om de noordelijke mobiliteitshub, die enkele meters in deze reservering ligt, zie onderstaande afbeelding. De ruimtereservering is bedoeld voor sporen en voorzieningen die naast het spoor nodig zijn, zoals een toegangsweg, een onderhoudsweg en een bereikbaarheidsroute voor de brandweer en het opschuiven van de al bestaande voorzieningen, aldus appellant.



In een nadere stedenbouwkundige studie is door de ontwikkelende partij onderzocht of het mogelijk is om de betreffende bebouwing buiten de ruimtereservering te projecteren, met behoud van de beoogde ruimtelijke kwaliteit. De studie laat zien dat die mogelijkheden er zijn en dat een eventuele uitbreiding van sporen fysiek mogelijk blijft.

Het bestemmingsplan wordt dan ook zodanig aangepast door het bouwvlak waarbinnen bebouwing is toegestaan, enkele meters terug te leggen, buiten de bedoelde ruimtereservering. Dit op basis van de van appellant ontvangen kaart d.d. 8 januari 2024. Daarmee is voldoende geborgd dat er geen bebouwing gerealiseerd kan worden die mogelijk kan conflicteren bij een eventuele spooruitbreiding.

Voor het gebruik van gronden binnen de reservering geldt dat deze gebruikt kunnen worden voor het Spoorpark. Een deel van deze gronden is in eigendom van appellant geeft de ontwikkelende partij toestemming om deze grond voor het Spoorpark te gebruiken, maar behoudt wel de geldende bestemming, Dit is abusievelijk niet goed opgenomen in het bestemmingsplan. Voor dit strookje wordt net als in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' opgenomen. Groenvoorzieningen zijn reeds toegestaan in deze bestemming. Daardoor is het mogelijk om in overleg met appellant deze gronden ook groen in te richten. De gemeente houdt in de toekomstige plannen rekening mee met dat de vegetatie de zichtlijnen op de seinen niet beperken. Het is bekend dat voor activiteiten binnen het beperkingen gebied van het spoor een vergunningplicht geldt.

De gevraagde afwijkingsbevoegdheid binnen de genoemde ruimtereservering kunnen wij in dit stadium van de planvorming nog niet meenemen. De plannen van appellant voor een toekomstige spooruitbreiding zijn onvoldoende concreet en onderbouwd. Bij (eventuele) verdere uitwerking van de plannen door appellant blijft de gemeente in

gesprek om nut en noodzaak te onderzoeken, het daarmee samenhangende ruimtebeslag en ook het woon- en leefklimaat in het gebied, zo optimaal mogelijk in te richten.

b.

Samenvatting zienswijze - Toegankelijkheid terreinen en wegen

Naast de ruimtereservering hebben wij op de eerdergenoemde tekening ook de voor ons relevante toegangen, ontsluitings- en calamiteitenwegen weergegeven ten behoeve van de borging van de toegankelijkheid van onze terreinen en wegen. Hieruit wordt duidelijk dat wij de toegang van 'de boog' aan weerszijden van het spoor toegankelijk willen houden en bovendien vanuit beide spoorrichtingen. Ook dient het toegangshek onder de busbrug weer toegankelijk gemaakt te worden en de binnenboog vrijgehouden te worden van obstakels als gebouwen of bomen in verband met zicht op seinen.

Appellant benadrukt specifiek het belang van de bereikbaarheid van het RGS-terrein. Tevens is de bereikbaarheid van het RGS-terrein afhankelijk van de plannen van NS voor een Technisch Centrum voor treinen, gelegen tussen de IJsselallee en de Koggetunnel. Wij spreken onze zorg uit dat deze niet of onvolledig in het bestemmingsplan wordt geborgd. Dit wordt ook door de Veiligheidsregio IJsselland onderschreven.

De verschillende locaties ten aanzien van de emplacements die wij in onze vooroverlegreactie hebben genoemd zijn noodzakelijk voor onderhoud en vernieuwingen aan het spoor en die behouden dienen te blijven. De poorten binnen het plangebied die op de bijgevoegde tekening zijn weergegeven, moeten allemaal bereikbaar blijven met groot materieel of weer bereikbaar worden gemaakt (zie document "Input bereikbaarheid spoor Zwolle" als bijlage).

Wij benadrukken dat deze locaties door de nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied niet mogen komen te vervallen, dienen te worden gerespecteerd of dat er gelijkwaardige alternatieven worden geboden voor eventueel te vervallen toegangen. Tevens dienen toegangen die niet meer bereikbaar zijn door recente ontwikkelingen een volwaardig alternatief te krijgen.

Reactie gemeente

De bereikbaarheid van het RGS-terrein verandert niet met de komst van de plannen. De bestaande en reeds aanwezige voorzieningen (bijvoorbeeld het (fiets)pad aan de binnenzijde van het spoor, op het terrein van appellant) kunnen op dezelfde wijze blijven functioneren.

Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan voor de Spoorzone de bereikbaarheid van het spoor niet onmogelijk maakt. Ter aanvulling daarop wordt voor de volledigheid en duidelijkheid aan de bestemmingsomschrijving van de aangrenzende bestemming "Groen" ook de bereikbaarheid van de spoorvoorzieningen en calamiteitenroute toegevoegd als toegestaan gebruik. De exacte uitwerking qua bereikbaarheid van het spoor en de toegankelijkheid van de poorten of het verplaatsen van de poorten wordt in overleg met NS en appellant nader vormgegeven.

In het bestemmingsplan zijn geen gebouwen voorzien in de directe nabijheid van het spoor. De inrichting van het gebied (zoals het plaatsen van bomen) wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De gemeente houdt in de toekomstige plannen rekening mee met dat de vegetatie de zichtlijnen op de seinen niet beperken. Het is bekend dat voor activiteiten binnen het beperkingen gebied van het spoor een vergunningplicht geldt.

Met betrekking tot de bereikbaarheid van hulpdiensten geldt dat om het spoor aan de westzijde van het gebied te kunnen bereiken met materieel en noodvoertuigen, er een doorgang nodig is in het plandeel Lurelui (bestemming 'Gemengd – 3'). In dit plandeel is reeds voorzien in een toegangsweg waarvan gebruik kan worden gemaakt. Deze route

ligt – afhankelijk van het definitieve ontwerp – mogelijk wel op een andere plek dan in de huidige situatie (verlengde van de Noordzeelaan) en in dat geval zal de toegangspoort eventueel ook verplaatst moeten worden. Ter waarborging van de bereikbaarheid (materieel ten behoeve van spoorvoorzieningen en noodvoertuigen) wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de bestemming 'Gemengd – 3'. Dit waarborgt in voldoende mate in goede inpassing van de genoemde voorzieningen.

De voorwaardelijke verplichting luidt als volgt:

'Voorwaardelijke verplichting waarborging bereikbaarheid spoor

Een omgevingsvergunning voor het bouwen ten behoeve van gebouwen als bedoeld in artikel 7.2 wordt uitsluitend verleend indien:

a. vaststaat en geborgd is dat in voldoende mate wordt voorzien in het doelmatig, veilig en duurzaam functioneren van de aangrenzende spoorvoorzieningen, waaronder begrepen de bereikbaarheid ervan met materieel en noodvoertuigen en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het bestaande gebruik van deze voorzieningen.

b. vooraf schriftelijk advies is ingewonnen van de betrokken spoorbeheerder.'

In de toelichting en bijlagen worden de kaarten met betrekking tot de bereikbaarheid vervangen.

Dit plan heeft wel invloed op een eventuele komst van een Technisch Centrum aan de zuidzijde van de Koggetunnel, dit vanwege de komst van de nieuwe Koggetunnel. Zoals deze eerder is beoogd, kan deze niet op deze locatie komen. De komst van een eventueel Technisch Centrum is niet in dit bestemmingsplan opgenomen en de betreffende initiatiefnemer is op de hoogte gesteld van deze ontwikkeling.

c.

Samenvatting zienswijze – Onderdoorgang Koggetunnel

- Verzocht wordt om in de bestemmingsomschrijving van 'Verkeer' (artikel 13.1) het volgende toe te voegen: *"een spoortunnel ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' "*
- Verzocht wordt om de functieaanduiding 'tunnel' ter plaatse van het Koggepad ruim genoeg op te nemen ten behoeve van de variantenuitwerking: aan de oostzijde van het spoor tot ruim voorbij de oostelijke grens van de bestemming 'Groen', en tevens aan de westzijde van het spoor.

Reactie gemeente

1^e bullet:

De betreffende regel wordt toegevoegd aan deze bestemming.

2^e bullet:

De aanduidingen met betrekking tot de tunnels worden op ondergeschikte onderdelen aangepast op basis van de laatste stand van zaken met betrekking tot de ontwerpvarianten voor de tunnels. Ter plaatse van de Koggetunnel breiden we aan de oostzijde van de sporen de functieaanduiding tunnel uit, deze komt op de grens van groen en bebouwing (Koggehub) te liggen.

Samenvatting zienswijze – Onderdoorgang Veerallee

- Het werkterrein van appellant dient te allen tijde gebruikt te kunnen worden en niet doorkruist te worden door de tunnel. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan ter plaatse van het werkterrein te veel vrijheid laat, waardoor dit wel zou kunnen gebeuren. Wij verzoeken dan ook middels een regel in het bestemmingsplan te verankeren dat de fietstunnel het werkterrein niet mag doorkruisen en dat het ontwerp hier rekening mee dient te houden.

- Wij verzoeken u de grenzen van het plangebied ter hoogte van de Veerallee aan te passen zodat de ligging van de uitgang van de tunnel verder van de overweg Veerallee gerealiseerd kan worden en de toegang tot het werkterrein geborgd wordt.

Reactie gemeente

1^e bullet:

Wij achten het opnemen van een dergelijke regeling niet noodzakelijk en wenselijk in dit bestemmingsplan. Wij zijn met appellant in goed overleg om te komen tot een goede en adequate inpassing, waarbij de functionaliteit van het werkterrein één van de eisen is. Wel wordt de begrenzing van de aanduiding van de tunnel daarbij kleiner gemaakt.

2^e bullet:

Het verder vergroten van het plangebied om de tunnels mogelijk te maken achten wij niet noodzakelijk. De aangrenzende bestemmingen buiten het plangebied laten ter plaatse reeds de benodigde bouwwerken toe voor zover dat nodig is om een adequate aansluiting op het bestaande wegennet mogelijk te maken.

d.

*Samenvatting zienswijze - **Fietsenstalling***

- De toegangen naar de fietsenstallingen zijn grotendeels geprojecteerd binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – route. Wij gaan ervan uit dat deze voorzieningen daar wel zijn toegestaan. Om een en ander echter goed te borgen verzoeken wij u in de regels expliciet op te nemen dat deze voorzieningen hierbinnen mogelijk zijn. Daarbij is het voor de volledigheid en zorgvuldigheid goed om de tekst van bijlage 4 overeen te laten komen met de varianten zoals deze momenteel onderzocht worden, en de ruimte te creëren om ten minste deze varianten mogelijk te maken.
- Middels een voorwaardelijke verplichting binnen de bestemming 'Gemengd - 1' is als voorwaarde voor de ontwikkeling van District Z binnen deze bestemming gesteld dat de fietsenstallingen, P+R voorzieningen, taxistandplaatsen en kiss&ride (zoals opgenomen in bijlage 4 'Opties fietsenstalling' bij de regels) in voldoende mate worden ingepast. Uit deze bijlage 4 wordt echter niet duidelijk of de optie om de fietsenstalling in de Lübeckgarage onder te brengen, onderdeel uitmaakt van de voorgestelde reeks aan opties en of deze tot District Z behoort. Indien deze niet is opgenomen, dan dient dit alsnog te gebeuren. De varianten en de toelichtingen in de bijlage komen maar in zeer beperkte mate overeen met de momenteel onderzochte varianten. De varianten dienen, daar waar dit nog niet is gebeurd, dan ook afgestemd te worden op het rapport van het onderzoek fietsparkeren van Movares.
- Wij constateren voorts dat de voorwaardelijke verplichting in de regels alleen is opgenomen binnen de bestemming 'Gemengd - 1'. Omdat de fietsenstallopties ook betrekking hebben op locaties binnen de bestemming 'Groen' en voor een gedeelte binnen de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer', moet deze verplichting ook binnen deze bestemmingsbepalingen worden opgenomen. Wij verzoeken u hierbij om dit te doen.
- In de diverse gemengde enkelbestemmingen en 'Verkeer – Openbaar vervoer' is in de bestemmingsomschrijving weergegeven dat de gronden ter plaatse bestemd zijn voor onder andere 'gebouwde fietsvoorzieningen'. Aangezien een omschrijving van dit begrip in de begripsbepalingen ontbreekt, is niet duidelijk of hiermee gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde, en bovengrondse dan wel ondergrondse voorzieningen worden bedoeld. Wij verzoeken om dit in het bestemmingsplan te verduidelijken.
- Verder hebben wij over bijlage 4 bij de regels/ bijlage 5 bij de toelichting (Opties fietsenstalling) enkele inhoudelijke opmerkingen. Wij willen aangeven dat dit document niet actueel is en niet is afgestemd met de laatste studie (Fietsenstalling Zuidzijde 'De weg naar een voorkeursvariant', Movares, 4 oktober 2023)
- Op pagina 1 van de bijlage, onder het kopje 'Eisen fietsparkeren zuidzijde station' staan de eisen genoemd die als uitgangspunt dienen voor de bepaling van de verschillende fietsstallingvarianten. Wij merken op dat bepaalde eisen afwijkend, nog

niet bepaald en/of niet bekend zijn (voorbeelden: eis 1 nog niet bepaald, eis 3 is afwijkend van eisen die reeds bestaan (bij appellant en NS), eis 4 is niet correct: het gaat om 5.000 plekken in totaal). Verder lijken de genoemde opties wel afgestemd te zijn op de opgestelde varianten, maar klopt de omschrijving niet altijd (optie B valt bijvoorbeeld niet onder blok 5).

- Ten aanzien van de afbeeldingen die in bijlage 4 en 5 zijn opgenomen hebben wij de volgende opmerkingen. Niet duidelijk is waaruit deze afbeeldingen afkomstig zijn. Zo worden symbolen ('zonnen') gebruikt die de suggestie wekken dat er een voorkeur bestaat voor bepaalde opties. Ook toont de tekening van de 'Zwolse Highline' een uitwerking van de bovengrondse fietsenstalling ter plaatse van de groenstrook parallel aan het spoor. Wij begrijpen dat deze afbeelding tot doel heeft een bepaalde impressie te geven van de toekomstige stationsomgeving, maar het wekt ook de indruk dat er al voor een bepaalde richting is gekozen. Hiernaast komt het geschetste beeld niet overeen met de (kosten voor de) variant uit het rapport van Movares. Vanwege het bindende karakter van de regels met bijlagen, verzoeken wij dan ook om deze afbeelding geen onderdeel te laten uitmaken van (de bijlage bij) de regels.

Reactie gemeente

1^e bullet:

In de bestemmingsomschrijving is reeds opgenomen dat gebouwde fietsvoorzieningen zijn toegestaan. Tevens is opgenomen dat de daarbij behorende infrastructurele voorzieningen en overige bouwwerken zijn toegestaan. Wij verstaan daar ook onder de toegangsvoorzieningen ten behoeve van dergelijke voorzieningen. Een aanvullende regeling achten wij dan ook overbodig.

Biilage 4 komt te vervallen in het bestemmingsplan en de melding ervan in artikel 5.2.4. Dit geeft op dit moment nog een onnodige detaillering van mogelijke opties met betrekking tot de fietsenstalling. Voorwaardelijk blijft wel dat sprake moet zijn van een adequate oplossing voor de fietsenstalling, alvorens er gebouwd kan worden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd – 1'. Hiermee is afdoende het belang geborgd en is er verkend wat mogelijke en uitvoerbare oplossingsrichtingen kunnen zijn.

2^e bullet:

Zoals in voorgaande beantwoording is aangegeven komt de betreffende bijlage te vervallen. Er kan gebouwd worden indien vaststaat en geborgd is dat ter vervanging van de bestaande fietsenstalling, P+R voorziening, taxistandplaatsen en kiss&ride, deze voorzieningen in voldoende mate worden ingepast in het plangebied of in de directe nabijheid van het station. De oplossing kan ook buiten het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone District Z, Werkplaatsen en Lurelui liggen.

3^e bullet:

Wij hebben de voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan de nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden in 'Gemengd – 1'. De voorzieningen die wederom een goede plek moeten vinden liggen ook in overgrote mate binnen deze gronden. Wij achten het dan ook niet noodzakelijk om ook een voorwaardelijke verplichting op te nemen in de bestemming 'Groen' en 'Verkeer – Openbaar vervoer' aangezien daar niet direct gebouwd wordt en/ of de bestaande voorzieningen alleen vervallen ingeval er gebouwd wordt in 'Gemengd - 1'.

4^e bullet

De regels van het bestemmingsplan worden zodanig aangepast dat bovengrondse en ondergrondse gebouwen ten behoeve van fietsvoorzieningen zijn toegestaan.

5^e bullet

Zie beantwoording onder de 1^e en 2^e bullet.

6^e bullet

Zie beantwoording onder de 1^e en 2^e bullit.

e.

Samenvatting zienswijze – Stationsentree

- Ter plaatse van de toekomstige stationsentree, binnen de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer', is een bouwvlak gelegen, waarbinnen een stationsoverkapping met een maximale bouwhoogte van 10 meter is toegestaan. Aangezien nog geen ontwerp van de overkapping beschikbaar is, is niet duidelijk hoe dit bouwvlak zijn vorm heeft gekregen op de verbeelding. Wij verzoeken dan ook dit bouwvlak te verruimen en op te nemen met rechte hoeken, waardoor er meer flexibiliteit wordt ingebouwd richting het ontwerp van de uiteindelijke stationsentree.
- Direct aan de oostzijde van de stationsentree is conform het ontwerpbestemmingsplan een gebouw toegestaan met maximaal 18 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 55 meter. Een dergelijke hoogte is in het kader van meerdere aspecten niet wenselijk. Hoge bebouwing tast zichtlijnen richting de ingang van het station aan, wat wij niet toestaan. Reizigers komende vanuit verschillende richtingen moeten de ingang van een station intuïtief kunnen vinden, waarbij zichtlijnen naar de ingang van het station helpen. Wanneer dit wordt bemoeilijkt, voelen reizigers zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Appellant wil graag dat zichtlijnen binnen de planontwikkeling geborgd blijven.
- Tevens brengt hoogbouw extra windbelasting met zich mee, wat effect heeft op reizigers die van en naar het station hun weg gaan. Uit de hoogbouweffectrapportage die als bijlage 14 bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat "bij de toren aan de oostzijde van het plangebied, een matig windklimaat voor doorlopen te verwachten is", waarbij men af en toe overmatige windhinder ervaart. Uw streven is om een goed windklimaat te realiseren, eventueel nog matig. Echter, vanuit oogpunt van de reizigers is het onwenselijk hen te laten blootstaan aan matige windhinder. Een lager gebouw zou vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook beter in verhouding staan tot de maximale hoogte van 10 meter van de nieuwe stationsoverkapping. Wij vragen u dan ook van een lagere maximale bouwhoogte dan 55 meter uit te gaan.

Reactie gemeente

- 1e bullet

In de Nota van Uitgangspunten zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden gegeven voor de ontwikkeling van het stationsgebied District Z. Om het stationsplein te verlevendigen en sociaal veilig te maken, zijn er gebouwen met hun begane grond gericht op het stationsplein. Om deze gebouwen een adres aan het plein te geven, is de stationsoverkapping bij deze gebouwen wat teruggelegd. Dit maakt tevens de toegang tot het spoorpark vanaf het stationsplein mogelijk. Wel wordt iets meer flexibiliteit opgenomen in dit plan en wordt het vlak voor de overkapping iets vergroot.

- 2e bullet

De plaats van het hoogteaccent is in het Ontwikkelkader Spoorzone (2020) en de NvU Werkplaatsen, District Z en Lurelui al bepaald. Reizigers die het station vanaf de zuidzijde benaderen met de fiets, zullen langs de Koggelaan / het Koggepark en het Lübeckplein fietsen om de fietsenstalling die ten westen van de stationsentree ligt te gebruiken. De Hanzelaan is voor fietsers niet goed toegankelijk en sluit niet aan op de doorgaande fietsroutes vanaf het zuiden (Zwolle Zuid). Vanaf de uitgang fietsenstalling (bestaand of nieuw) of het Lübeckplein vormt het hoogteaccent geen belemmering van zichtlijnen. Voetgangers maken grotendeels gebruik van de Koggelaan/ het Koggepark. Werknemers van bedrijven ten oosten van de stationsentree zijn bekend met het gebied. Voor Kiss en Ride wordt gezocht naar een plek ten oosten van het stationsplein. Het hoogteaccent kan daarbij voor autoverkeer juist van veraf een baken vormen dat de plek van het station aangeeft. Autoverkeer richting station kan in de toekomstige situatie alleen nog via de Hanzelaan het gebied in. Een aandachtspunt bij de verder inpassing van het hoogteaccent is verder de inpassing op het maaiveld, zodat

er voldoende overzicht is geborgd voor de mensen die het station nog niet kennen. De vormgeving van met name de onderste laag van de toren zal daarnaast moeten zorgen voor een zo vrij mogelijk zicht op de stationsentree. Wij gaan daarover te zijner tijd graag in overleg.

- 3e bullet

In de studie naar windhinder is te zien dat in de huidige situatie het windklimaat met name in de doorgang van stationsplein naar Lubeckplein matig tot slecht is. Dit windklimaat strekt zich uit tot de huidige stationsentree. In de situatie met nieuwbouw blijft het windklimaat in de doorgang naar het Lubeckplein in gelijke mate matig tot slecht. De situatie direct rondom de stationsentree verbetert echter. Ter hoogte van een deel van het stationsplein waar een matig windklimaat te verwachten is, parallel aan de Hanzelaan, wordt in de NvU een groenvlak geprojecteerd, met daarin bomen. Hierdoor wordt windhinder verminderd. Voor gebouwen hoger dan 25m moet daarnaast ten behoeve van de omgevingsvergunning een HER gemaakt worden, waarbij de effecten van schaduw en wind gedetailleerder in beeld worden gebracht en windgevaar wordt voorkomen. Met een goed ontwerp kunnen de effecten van wind op het maaiveld verder worden gereduceerd.

f.

Samenvatting zienswijze – Bestemming gebouwen: gemengd overige gebouwen

- In onze vooroverlegreactie hebben wij aangegeven dat rekening dient te worden gehouden met brandoverslag naar geprojecteerde toekomstige bebouwing naast het spoor. In uw beantwoording van de vooroverlegreactie wordt hierop echter niet ingegaan. Het geprojecteerde vlak voor de parkeergarage is vanuit oogpunt van risico's van brandoverslag te dicht bij het spoor gelegen.
- In de beantwoording van de vooroverlegreactie door u wordt niet ingegaan op het door ons aangedragen punt dat de genoemde bestemming conflicteert met de toegangsmogelijkheid vanaf de Noordzeelaan rechtdoor naar het spoor.
- Het spoor ligt ter plaatse van het voorgelegen ontwerpbestemmingsplan in een boog. Het bestemmingsplan maakt bebouwing en begroeiing mogelijk die dicht bij het spoor is geprojecteerd. Deze eventuele bebouwing en begroeiing mag het zicht op seinen voor de machinist niet belemmeren.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsvlak/ bouwvlak ter plaatse van de noordelijke hub wordt aangepast, zie eerdere reactie. Verder geldt dat in het bestemmingsplan het plasbandoordachtsgebied is opgenomen door middel van een aanduiding 'veiligheidszone - plasbrand aandachtsgebied'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de functies wonen, short stay, dienstverlening, detailhandel, maatschappelijk, cultuur en ontspanning, leisure, congressen, evenementen, vergader- en bijeenkomstfaciliteiten en horeca niet direct toegestaan. Deze kunnen via een afwijkingsbevoegdheid alleen worden toegestaan als aangetoond is dat het externe veiligheidsrisico (waaronder brandoverslag) aanvaardbaar is. Hiervoor wordt schriftelijk advies gevraagd bij de veiligheidsregio.

De toegangsmogelijkheid vanaf de Noordzeelaan blijft behouden, zie eerdere reactie.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in haar zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van appellant

2.2 Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

In het ontwerpbestemmingsplan is bij de bouwregels voor deze bestemming opgenomen dat het gemiddeld aantal bouwlagen niet meer dan 5 mag bedragen en dat de maximum bouwhoogte niet meer dan 22 meter mag bedragen.

Appellant en HMO zijn bij de planvorming voor het nieuwe onderwijsgebouw voor appellant uitgegaan van gemiddeld 5 bouwlagen met delen van het gebouw waarbij sprake is van 6 of 7 bouwlagen. Bij toepassing van maximaal 7 bouwlagen voor delen van het gebouw, met gemiddeld 5 bouwlagen, kan niet worden volstaan met een maximale bouwhoogte van 22 meter. Zeker bij een onderwijsgebouw voor creatieve vakken is het wenselijk om hoge ruimtelijke ruimtes te hebben.

Reactie gemeente:

Voor deze locatie wordt een maatwerkoplossing voorgesteld, die rekening houdt met de gewenste ruimtelijke opzet van het gebouw en de verdiepingshoogten die nodig zijn voor de onderwijsfunctie en functie creatieve bedrijvigheid. De maximale hoogte van het gebouw is 33m, waarbij maximaal 25% van de footprint deze hoogte mag hebben. Maximaal 25% mag een hoogte hebben van 21m en het overige deel mag maximaal 28m hoog zijn. Het bebouwingsvlak wordt wat verkleind tot een rechthoekige footprint, waardoor er rondom het gebouw meer openbare ruimte ontstaat, met meer ruimte voor kwaliteitsvol groen en voor (sporadisch) laad- en losverkeer vanaf de Hanzelaan het gebied in. Het totale bvo blijft 10.750 m2 voor onderwijs en 4.500 m2 voor creatieve bedrijvigheid. Middels een afwijkingsbevoegdheid kan de bestemming creatieve bedrijvigheid omgezet worden naar onderwijs, mits dit bijdraagt aan het innovatiedistrict.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in haar zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van appellant

2.3 Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze - Gebruiksverbod

In artikel 8.6 wordt een gebruiksverbod geïntroduceerd. Op grond van artikel 8.6, onder a van de planvoorschriften mag het gebruik van gebouwen na oprichting of ingebruikname niet wijzigen. Op grond van artikel 8.6, onder b kan het college van burgemeester en wethouders door verlening van een omgevingsvergunning afwijken van het onder a bepaalde, indien - kort gezegd - uit verkeersonderzoek blijkt dat het aantal verkeersbewegingen door de Koggetunnel niet te fors wordt.

In artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder: Wabo) staat (limitatief) opgesomd in welke gevallen een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een project benodigd is. Daaruit volgt dat voor het afwijken van toegestaan gebruik van gebouwen en/of gronden een omgevingsvergunning is vereist op grond van artikel 2.1, eerste lid aanhef en onder c Wabo, maar dat dit niet het geval is voor toegestaan gebruik.

Het bepaalde in het ontwerpbestemmingsplan onder 8.6 van de planvoorschriften staat daarmee op gespannen voet. Het voorschrift kan om die reden geen stand houden.

Bovendien is het voorgestelde planvoorschrift onduidelijk en daarmee rechtsonzeker. Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met het verbod. Geldt dit verbod alleen als het gebruik verandert van de ene in artikel 8.1 toegestane categorie in het andere? Of is al

sprake van veranderd gebruik als de gebruiker van het pand zelf wijzigt, maar het gebruik wel binnen de bestemming zelfstandige kantoren blijft vallen? Ook om deze reden kan het gebruiksverbod niet in stand blijven.

Tot slot op dit onderdeel merk ik op dat het gebruiksverbod een verstrekkend beperkend voorschrift is, terwijl niet blijkt waarom gekozen wordt voor dit beperkende voorschrift of waarom niet volstaan kan worden met een minder beperkend voorschrift. De motivering terzake ontbreekt en zonder deze motivering is niet voldoende duidelijk waarom dit voorschrift (op deze wijze) noodzakelijk is. Ook om die reden kan het voorschrift geen stand houden.

Samenvatting zienswijze – Wijzigingsbevoegdheid

In artikel 8.8 van de planvoorschriften van het ontwerpbestemmingsplan staat een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. In artikel 8.8.1 van de planvoorschriften staan daarbij de voorwaarden voor toepassing van die wijzigingsbevoegdheid opgenomen, maar zowel het vermelde onder a. als het vermelde onder e. ziet op het parkeren. Het is niet duidelijk of daarmee twee verschillende aspecten van het parkeren zijn bedoeld, en zo ja, welke aspecten dat dan betreft.

Samenvatting zienswijze - Parkeren

Op het naast het kantoorgebouw gelegen terrein is parkeren toegestaan - waarbij praktisch gezien vrijwel geen andere functies zijn toegestaan. Na inwerkingtreding van het ontwerpbestemmingsplan, is parkeren op die locaties planologisch niet meer toegestaan. Parkeren in de openbare ruimte is evenmin planologisch toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan vormt aldus een beperking van de parkeermogelijkheden zoals die thans gelden.

Daarin is voorzien door planologisch te voorzien in centrale parkeerhubs, waarin geparkeerd kan worden. Zo'n oplossing is alleen ruimtelijk aanvaardbaar indien het feitelijk realiseren van die parkeerhubs met daarin voldoende ruimte, daadwerkelijk is geborgd. Ten aanzien van de bestemmingen 'Cultuur en ontspanning' en 'Gemengd - 1' tot en met 'Gemengd - 7' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die - kort gezegd - inhoudt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen slechts verleend wordt indien aangetoond wordt dat voldoende parkeergelegenheid bestaat of wordt gerealiseerd. Daarbij wordt verwezen naar artikel 22.1 van de planvoorschriften van het ontwerpbestemmingsplan. Met andere woorden: het bouwen van parkeerhubs met daarin voldoende parkeerplaatsen óm in de parkeerbehoefte van de door het ontwerpbestemmingsplan mogelijk gemaakte functies, is geborgd.

Evenwel wordt in artikel 22.1 van de planvoorschriften van het ontwerpbestemmingsplan geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bestaande functies, waaronder die van Hanzelaan 93. Het is niet duidelijk waarom onderscheid gemaakt wordt tussen nieuwe functies, waarbij ook de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen wordt geborgd, en bestaande functies, waarbij de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen *niet* wordt geborgd. Voor alle functies geldt immers dat in de parkeerbehoefte wordt voorzien door middel van centrale parkeerhubs.

Door de voor het bestaande kantoorgebouw benodigde parkeerplaatsen op te nemen in artikel 22.1 van de planvoorschriften, wordt de realisatie van de parkeerplaatsen geborgd.

Reactie gemeente

Artikel 8.6 is opgenomen om te borgen dat de verkeersgeneratie niet onevenredig toeneemt door functiewijziging in het plangebied. Dit in verband met de te wijzigen verkeersafwikkeling via de Koggetunnel. In de huidige berekeningen van de verkeersgeneratie is rekening gehouden met de bestaande functie van Hanzelaan 93 (en wijzigingsbevoegdheid). In dit geval zijn dat zelfstandige kantoren. Dit is ook de functie die op deze locatie rechtstreeks is toegestaan. Aangezien dit de enige

toegestane functie is, kan de regeling om die reden ook geschrapt worden in deze bestemming. Wel komt deze regeling terug in de wijzigingsbevoegdheid.

De voorwaarden in artikel 8.8.1 hebben betrekking op de wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt mogelijk naast kantoren ook andere functies, zijnde wonen, creatieve bedrijven en bedrijven toe te staan. Deze wijziging moet wel aan bepaalde voorwaarden voldoen. Deze zijn opgenomen in artikel 8.8.1.

Artikel 22.1 geeft aan dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Hiervoor dient u zelf een oplossing te regelen. In de berekening van de parkeerbehoefte in het plangebied, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is rekening gehouden met de bestaande functie van Hanzelaan 93. De ruimtelijke mogelijkheden voor de mobiliteitshubs in het plangebied bieden voldoende ruimte om in uw huidige (en toekomstige) parkeerbehoefte te voldoen. In de regeling wordt aanvullend opgenomen dat bij de beoordeling van een aanvraag, betrokken wordt het programma in de wijzigingsbevoegdheid en de parkeeropgave van bestaande functies met een parkeerbehoefte, volgens de normen zoals neergelegd in de 'Regeling Parkeernormen Zwolle' of diens rechtsopvolger(s).

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in haar zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de zienswijze van appellant.

2.4

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze

Een Spoorzone brede mobiliteitsontwikkeling (waaronder parkeren) brengt met zich dat de parkeerbehoefte van een deelgebied van Spoorzone, opgelost kan worden in een ander deelgebied. Daar zijn wij ook altijd van uit gegaan. Voor wat betreft de ontwikkeling van Hanzekwartier gaan wij er daarbij vanuit dat voor een groot gedeelte van de parkeerbehoefte van Hanzekwartier, groot 200 parkeerplaatsen, een oplossing binnen het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat nu voorligt gevonden is.

Deze oplossing is bijvoorbeeld ook opgenomen in de door uw Raad vastgestelde Nota van Uitgangspunten.

Op dit moment is alleen planologisch mogelijk gemaakt dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte van Hanzekwartier. Hierbij blijft het echter mogelijk dat die voorzieningen niet of onvoldoende worden aangelegd. Dat zou de voorgestelde ontwikkeling van Hanzekwartier blokkeren.

Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan in gewijzigde vorm vast te stellen. Bij eerdere versies van het ontwerpbestemmingsplan was de realisatie van de voor Hanzekwartier benodigde parkeerplaatsen wel degelijk goed geborgd en wij verzoeken uw Raad dan ook die borging (opnieuw) op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De ruimtelijke mogelijkheden voor de mobiliteitshubs in het plangebied bieden in beginsel voldoende ruimte om ook in de 200 parkeerplaatsen ten behoeve van uw ontwikkeling te kunnen voorzien. Het is echter geen ruimtelijke verplichting die wij eenzijdig willen en kunnen opleggen aan de initiatiefnemer om in deze parkeerplaatsen te voorzien.

De plannen voor Hanzekwartier zijn nog niet in voldoende mate uitgewerkt en de uitvoerbaarheid is niet verzekerd. Daarnaast is het ook een mogelijkheid om de hele

parkeeropgave binnen uw eigen plangebied te realiseren, of mogelijk maakt u afspraken voor een restant van de parkeeropgave elders in de Spoorzone. Anderzijds is het wel zo dat wij de mogelijkheden om te kunnen voorzien in (deel)gebied overstijgende mobiliteitshubs maximaal willen benutten. Wij zijn daarover blijvend in gesprek met alle partners in de deelgebieden en maken daarover ook afspraken met de initiatiefnemer hoe dit verder uitgewerkt kan worden en onder wat voor condities. Het is verder aan u om afspraken te maken met de initiatiefnemer van de mobiliteitshubs.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in haar zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van [REDACTED].

2.5 Zienswijze 5

Samenvatting zienswijze:

Het is volstrekt onduidelijk hoe een en ander eruit komt te zien en om in te schatten wat er voor ons veranderd. Het bestemmingsplan maakt alles mogelijk zonder duidelijk te zijn wat er precies gaat veranderen. Een bestemmingsplan moet duidelijkheid geven dat doet dit plan niet. Waar komen de tunnels nu te liggen? Hoe zijn de kruisingen met de Willemskade geregeld en wat verandert er op de spoorterreinen de Peugeot garage Dinoland, etc. en hoe zijn deze toegangen geregeld?

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan geeft binnen de op de verbeelding aangegeven plangrens en de op de verbeelding aangegeven bestemmingen regels voor gebruik en bouwen. Het betreft de maximale mogelijkheden die zijn afgestemd in relatie tot de belangen en rechtszekerheid van omliggende bewoners en belanghebbenden. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe de inrichting van de openbare ruimte er exact uit komt te zien, qua kruisingen en dergelijke. Daar wordt te zijner tijd een inrichtingsplan voor opgesteld. Dit inrichtingsplan zal met de direct omgeving worden besproken. De garage en Dinoland maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De maximale contouren van de Koggetunnel en de Veeralleetunnel zijn binnen de bestemmingen aangegeven met de aanduiding 'tunnel'.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in zijn zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van [REDACTED].

2.6 Zienswijze 6

Samenvatting zienswijze:

- Onder artikel 23.2 overige zone - Evenemententerrein 2 wordt gesproken over eindtijden van 1.00 uur op vrijdag en zaterdag, wat in strijd is met het Beleidsregel evenementen in de open lucht 2017 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2017-21438.html>) waarin staat dat evenementen, op een aantal specifieke uitzonderingen na, om half 1 's nachts moeten zijn afgelopen. Ik neem aan dat de geldende beleidsregel hier zwaardere weegt dan het nieuwe bestemmingsplan?
- In de toelichting wordt geschreven dat de Koggetunnel open wordt gesteld voor auto's. Als ik kijk naar de heringerichte Westerlaan staat hier doordeweeks in de richting van het station naar de Willemskade aan het eind van de dag een file van auto's waardoor de Westerlaan niet fatsoenlijk begaanbaar is voor fietsers. Gelet op het STO(M)P-principe van de gemeente, hoe wordt er in de Spoorzone voorkomen het

merendeel van de 6.000 verkeersbewegingen door de Koggetunnel in de ochtend- en avondspits plaatsvindt waardoor de Koggetunnel tweemaal daags vast staat met auto's waardoor deze als fietsverbinding wegvalt?

- Bij het rapport over schaduwwerking wordt er opgemerkt dat het te bebouwen gebied ten noorden van de huidige bebouwing ligt, dus dat er geen schaduwwerking zal plaatsvinden. Hiermee wordt het stuk in een vacuüm geplaatst los van de rest van de te ontwikkelen Spoorzone, in het bijzonder het Willemskwartier. Nu is de schaduwwerking aan de overzijde van het spoor waar het Willemskwartier moet komen zeer beperkt, maar wordt in latere stadia, bijvoorbeeld bij gebouwen hoger dan 25 meter, rekening gehouden met de rest van de te ontwikkelen Spoorzone?

Reactie gemeente:

1^e bullet

Met het oog op de herontwikkeling van de Spoorzone heeft de gemeente specifiek evenementenbeleid ontwikkeld voor dit gebied. Het ambtelijke voorstel voor dit beleid is vooruitlopend op dit nieuwe beleid reeds vertaald in het ontwerpbestemmingsplan. Het aangepaste evenementenbeleid is voor de vaststelling van het bestemmingsplan Spoorzone- DistrictZ, Werkplaatsen en Lurelui inmiddels vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

2^e bullet

De Koggetunnel wordt aangepast, zodat autoverkeer ook onder het spoor door kan. Voor fietsers wordt voorzien in een apart fietspad, zodat auto's en fietsen van elkaar gescheiden de tunnel door gaan. De voetgangers krijgen aan beide buitenzijdes van de nieuwe Koggetunnel een voetpad. Vanuit de STOMP-gedachte wordt voor voetgangers en fietsers ook een extra tunnel onder het spoor aangelegd, iets verder naar het noorden, zodat de binnenstad en voorzieningen in Kamperpoort voor nieuwe bewoners goed te voet en per fiets bereikbaar zijn, en voetgangers en fietsers vanuit het (noord)westen een directere verbinding hebben richting het station dan via de Koggetunnel.

3^e bullet

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone- DistrictZ, Werkplaatsen. Lurelui is onderzoek gedaan naar de schaduwwerking van de geplande bebouwing. Deze studie is opgenomen in bijlage 13 van de toelichting. Uit deze studie blijkt dat er als gevolg van de nieuwbouw in het plangebied maar zeer beperkt schaduwwerking optreedt aan de overzijde (zijde Willemskwartier) van spoor. Er treedt geen extra schaduwwerking op bij uw woning.

Verder zal voor gebouwen >25m bij het aanvragen van de omgevingsvergunning de effecten van wind en schaduw op de omgeving inzichtelijk gemaakt moeten worden, zodat windgevaar en te grote schaduwwerking kunnen worden voorkomen.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in zijn zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van ■■■.

3 Reactie op Beeldkwaliteitsplan

Reactie ■■■(geanonimiseerd):

- Er wordt gesproken dat de Lurelui met bouwhoogtes van 4 á 7 bouwlagen aansluit op de omgeving. Gelet op de huidige omgeving van de Lurelui lijkt dat aan de hoge kant. Of wordt hier wel voorgesorteerd op de ontwikkeling van het Willemsskwartier?
- In de Lurelui zijn twee parkeerhubs ingetekend, in het noorden en zuiden van het gebied. Om de noordelijke hub met de auto te bereiken is er op het moment een weg voor onder andere auto's door het geplande spoorpark in de Lurelui. Hoe wordt het aanleggen van een weg voor auto's gecombineerd met de andere ambities voor het spoorpark, zoals een ruige uitstraling met bebossing van 1 tot 5 meter hoog en het stimuleren van urban sports in het spoorpark? Is het dan niet beter om hier, in lijn van het STO(M)P-principe, de voetganger op één te zetten in het spoorpark en de auto daadwerkelijk te weren uit de Lurelui? Daarnaast vraag ik mij af waarom voor beide parkeerhubs al vastligt hoe hoog deze worden (5 en 7 bouwlagen) in plaats van een bandbreedte zoals de rest van de ingeplande bebouwing?
- Bij het geplande geluidsscherm wordt deze onderaan pagina 46 aan de kant van de Lurelui verhuld met veel groen, terwijl de andere kant van de geluidswal kaal is gelaten. Gelet op de huidige bewoning in de Veerallee en de toekomstige bewoning in het Willemsskwartier, ben ik voorstander om beide kanten van de geluidswal te verhullen door middel van groen.
- Mijn complimenten voor de laatste zin van het beeldkwaliteitsplan "Bijzondere aandacht moet er zijn voor het voorkomen van lichthinder vanuit de hub naar de omgeving met name richting spoorpark i.v.m. biodiversiteit." Het is fijn om te zien dat er al is nagedacht over lichtvervuiling in het plan, maar dit zou mijns inziens breder getrokken kunnen worden. In het gehele plan wordt gesproken over (semi)-publieke invulling van de plint met een open en transparante plint. Ook voor deze invulling zou er rekening gehouden kunnen (moeten) worden met lichthinder om te voorkomen dat de plinten 's avonds en 's nachts constant verlicht zijn omdat er licht blijft branden of sprake is van verlichte reclame aan de buitenzijde van de plinten.

Reactie gemeente:

- In de omgevingsvisie Mijn Zwolle van Morgen, wordt gekozen voor het bouwen van nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied. De Spoorzone is aangewezen als een van de gebieden waar meer woningen bij kunnen komen (verdichten). In het Ontwikkelkader Spoorzone en de Nota van Uitgangspunten NS-gebieden is dit verder uitgewerkt. Om te voorzien in voldoende openbare ruimte, voor bomen en beplanting, klimaatadaptatie en verblijven, is er in het Ontwikkelkader en de NvU gekozen voor gestapelde bouw, met een beperkte footprint, zodat er rondom ruimte overblijft. De hoogte van deze bebouwing sluit aan bij de hoogte van de bestaande bebouwing in de Spoorzone; de werkplaatsen, de kantoorgebouwen en de gestapelde woningbouw. In vergelijking hiermee is de bouwhoogte in Lurelui passend, omdat die aansluit bij de bestaande bebouwing. Op enkele plekken mag hoger worden gebouwd, maar die hogere bebouwing concentreert zich rondom het Engelenpad en de stationsomgeving. In de Hoogbouweffectrapportage is dit in beeld gebracht.
- Het STOMP-principe gaat inderdaad uit van het zoveel mogelijk weren van autoverkeer uit het gebied. De noordelijke hub in Lurelui is beperkt van omvang dan de zuidelijke hub; het meeste verkeer zal dus niet verder naar het noorden rijden. De noordelijke hub ligt op deze plek omdat daarmee de loopafstanden voor bewoners van de gebouwen die in District Z komen en voor werknemers van de werkplaatsen wat minder groot worden. We hebben de maximale hoogte van de hubs vastgelegd om de bouwmassa te beperken; in geval er minder parkeerbehoefte is, hoeft de maximale hoogte niet gerealiseerd te worden. De variabele hoogten voor de andere bebouwing in Lurelui is vooral bedoeld om een afwisselend beeld te maken. Een van de middelen die we daarvoor inzetten is de gebouwen niet allemaal dezelfde hoogte te geven. Omdat het ontwerp van Lurelui nog niet vastligt, kunnen we niet van elk gebouw de precieze

maximale hoogte aangeven, dus is er gekozen voor een bandbreedte. Het Spoorpark langs het spoor bedraagt in Lurelui in principe 25m, waarvan er ca. 15m groen wordt bestemd en in de overige 10m de weg en voetpaden en extra groen gerealiseerd kan worden. De weg ligt dus niet in de groenbestemming, maar in de gemengde bestemming. De precieze inrichting van het spoorpark is nog niet bekend. In dit deel van het Spoorpark wordt de zone van 15m vooral ingericht voor het versterken van de biodiversiteit, met ondergeschikt wat speel- en beweegfuncties. In andere delen van het spoorpark, waar meer ruimte is, zal ook ruimte zijn voor urban sports.

- Wij zijn ook voorstander van een zo groen mogelijke geluidswering. Maar door de eisen die appellant stelt aan de geluidswering, is het helaas niet mogelijk die aan de spoorzijde ook te voorzien van groen.
- Voor het gebied geldt het algemene reclamebeleid van de gemeente. Voor verlichte gevelreclame moet altijd een vergunning worden aangevraagd. In de beleidsregel reclame zijn bepalingen over lichthinder opgenomen. Zo wordt voorkomen dat omwonenden hinder van lichtreclame ondervinden, want er staan duidelijke richtlijnen (o.a. voor lichtsterkte en tijden) in de Richtlijn lichthinder van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV). Dit aspect nemen we daarom niet afzonderlijk op in het BKP. Met betrekking tot het verlichten van plinten is de verwachting dat dit vooral in het gebied Werkplaatsen/ District Z zal, zijn, omdat hier meer niet-wonen programma wordt gemaakt. In Lurelui zal beperkt ruimte zijn voor andere functies dan wonen. De verwachting is dat hier het verlichten van plinten vooral beperkt blijft tot de entrees.

Advies

De ingekomen zienswijze is tijdig ontvangen. Wij stellen daarom voor om reclamant in haar zienswijze te ontvangen.

Voorgesteld wordt om niet tegemoet te komen aan de zienswijze van ■