COMMENTAAR OP DE ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “WATERFRONT-ZUID – KOP STADSWERVEN”

1. Korte inleiding

De locatie 'Kop Stadswerven' maakt deel uit van het stedelijke ontwikkelgebied 'Waterfront' en ligt tussen het oude centrum van Harderwijk en de provinciale weg N302.
In het bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Kop Stadswerven wordt de bouw van maximaal 100 appartementen en 60 grondgebonden woningen mogelijk gemaakt en een bovengrondse gelijkvloerse parkeergarage bestaande uit 4 parkeerlagen met minimaal 575 parkeerplaatsen. Verder is er in beperkte mate ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, ambachtelijke bedrijven, dienstverlening en horeca. Een groot deel van de ontwikkeling zou onder de geldende uitwerkingsregels kunnen worden uitgewerkt. Echter, omdat een klein deel van het plan binnen de bestemming Water valt en omdat er minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op basis van het uit te werken bestemmingsplan gerealiseerd zouden moeten worden, is besloten voor het gehele gebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

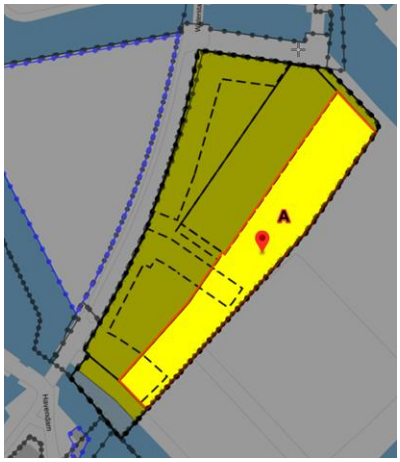
2. Termijn

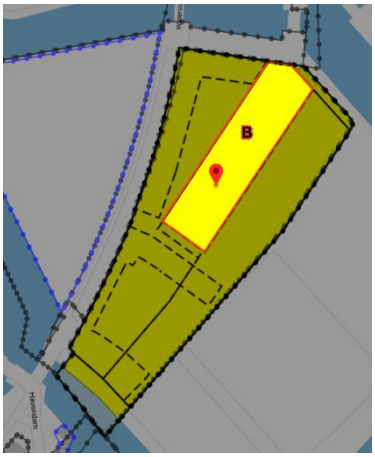
Het ontwerpbestemmingsplan “Waterfront-Zuid – Kop Stadswerven” heeft met ingang van 27 februari 2023 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijk zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Desgewenst kon ook worden volstaan met een mondelinge zienswijze. Dit is op 24 februari 2023 bekend gemaakt in het Gemeenteblad. Ook in de Harderwijker Courant is aangegeven dat het bestemmingsplan ter inzage lag. Daarnaast waren de stukken ook raadpleegbaar via de landelijke website:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planidn=NL.IMRO.0243.BP00280-0002 (bronbestanden: https://digitaleplannen.nl/0243/F6BACC49-6760-443D-847F-1D51CBD26E18/).
Tijdens de inloopavond op 9 maart 2023 was er voor belangstellenden gelegenheid om kennis te nemen van de plannen en eventueel vragen te stellen aan de aanwezige medewerkers van de gemeente en de ontwikkelende partijen. Deze inloopavond is druk bezocht.

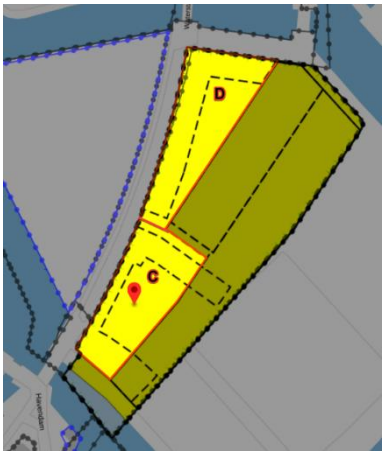
3. Ontvankelijkheid zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan is er 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze is binnen de termijn ingediend en wordt in behandeling genomen.
Van de mogelijkheid om uitsluitend mondeling te reageren is geen gebruik gemaakt. De zienswijze is hieronder samengevat en becommentarieerd. De naam en het adres van indiener is opgenomen in een aparte bijlage, die niet openbaar is in verband met privacywetgeving.

Zienswijze 1.
Datum brief 8 april 2023 met bijbehorende bijlagen, ingekomen 9 april 2023, ons kenmerk begeleidend formulier 02430000470713/ h230250973 en de inhoudelijke zienswijze 02430000470702/h230250959.
Ter verduidelijking van de deelgebieden A, B, C en D zijn onderstaande kaartjes toegevoegd.







1. **Indiener stelt voor de bouwhoogte van de woningen van Deel A met 2 meter te verminderen naar een maximale bouwhoogte van 10 meter.**
   Indiener is van mening dat de woningen in Deel A binnen een straal van 250 meter van de molen worden gebouwd en dat er volgens de molenbiotoop dan een maximale bouwhoogte geldt van 9,50 meter. Daarnaast is indiener van mening dat de maximale hoogte van woningen van 2 bouwlagen met een kap maximaal 10 meter is en geen 12 meter. Tot slot vindt indiener dat de kappen van de woningen in de richting van de radialen van de molen moeten staan en niet er dwars op.
   Indiener is van mening dat door zijn voorstellen de molen dan ongestoord kan functioneren en er geen ontheffing nodig is. De woningen kunnen gebouwd worden volgens plan.

   Commentaar:
   Allereerst moet opgemerkt worden dat een bouwhoogte van 18 meter is toegestaan op grond van het nu al geldende bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Waterstad, dat op 5 februari 2008 is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. Daarin is geregeld dat een bouwhoogte van 18 meter mogelijk is als voor vaststelling van een uitwerkingsplan is aangetoond dat de toestroom en afvoer van wind tot molen de Hoop zodanig blijft dat de molen op een adequate wijze kan blijven functioneren.
   Over het functioneren van de molen is overleg gevoerd met de Vereniging Hollandsche Molen en de Harderwijker Molenstichting. Dit heeft uiteindelijk geleid tot overeenstemming met de Harderwijker Molenstichting over de overschrijding van de hoogte. De provincie heeft op 14 november 2022 ontheffing verleend van artikel 2.64, eerste lid, van de Omgevingsverordening Gelderland. Deze ontheffing is voor nieuwe bebouwing met een bouwhoogte die de windvang van de windmolen binnen het plangebied "Kop van de Stadswerven" en "Waterfrontpark en Parkvilla" beperkt.
   In het bestemmingsplan is voor deze woningen een maximale bouwhoogte opgenomen van 12 meter om enige flexibiliteit mogelijk te maken. In het windhinderonderzoek is ook gerekend met deze bouwhoogte. De kaprichting is hierin niet meegenomen, alleen de maximale hoogte en daarmee dus de maximale hinder. Omdat de ontwerpen van de woningen nog niet definitief zijn, is het wenselijk om de flexibiliteit in het bestemmingsplan te behouden. De maximaal toegestane bouwhoogte van 12 meter valt binnen de verleende ontheffing.
   De visie van de indiener dat de kappen van de woningen in de richting van de radialen van de molen zouden moeten staan, is een persoonlijke voorkeur. Het voorlopig ontwerp van de woningen is nog niet inhoudelijk beoordeeld door de gemeente. Het ontwerp wordt ook nog ter toetsing voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstand). Naar aanleiding van het welstandsadvies wordt het ontwerp al dan niet aangepast.

2. **Indiener stelt voor de bouwhoogte van de parkeergarage van Deel B met 4 meter te verminderen naar een maximale bouwhoogte van 10 meter.**
   Omdat de parkeergarage in Deel B binnen een straal van gemiddeld 300 meter van de molen wordt gebouwd stelt indiener dat er volgens de molenbiotoop dan een maximale bouwhoogte geldt van 10,50 meter.
   Indiener merkt ook op dat Goudappel bij 630 parkeerplaatsen uitkomt op een maximale hoogte van 9,80 meter. Bovendien is indiener van mening dat de 100 parkeerplaatsen voor gemeenteambtenaren op het overloopterrein moeten worden gerealiseerd. Tot slot geeft indiener aan dat er nog een parkeergarage gepland is bij het Dolfinarium en dat daar geen bodemverontreiniging is en dus dieper in de bodem een garage te maken is.
   Indiener is van mening dat er door zijn voorstel dan geen gebouw hoger is dan de te realiseren woningen en dat er dan nergens tegenaan gekeken wordt en er daardoor minder schaduwwerking is. Bovendien kan de molen ongestoord functioneren en is er geen ontheffing nodig. Ook de parkeergarage kan volgens plan gebouwd worden.

   Commentaar:
   Voor de verleende ontheffing van de omgevingsverordening over de windvang van de molen en de maximaal toegestane bouwhoogte wordt verwezen naar ons commentaar op opmerking 1.
   Wat betreft de parkeervoorzieningen is de gemeente -net als indiener- voorstander van zorgvuldig ruimtegebruik en daarmee het realiseren van een zo klein mogelijke parkeergarage op de Kop van

de Stadswerven. Het college heeft op 9 mei 2023 besloten om te kiezen voor de bouw van een gelijkvloers parkeergebouw bestaande uit 4 lagen. In het windonderzoek van 13 september 2021 (bijlage 6 van het bestemmingsplan) is gerekend met een maximale hoogte van de parkeergarage van 12 m. In het ontwerpbestemmingsplan is echter een hoogte van 14 meter opgenomen voor de parkeergarage. Om te onderzoeken in hoeverre deze hoogte van 14 meter kan worden gehandhaafd om de parkeergarage mooi vorm te kunnen geven en het zicht op bebouwing op het dak af te kunnen schermen, is er aanvullend windonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek (nieuwe bijlage 7) blijkt dat een parkeergarage van 14 meter hoog gunstiger is voor de windvang van de molen dan een parkeergarage met een hoogte van 12 meter. Dit komt vermoedelijk door de aangrenzende gebouwen van 18 meter en 12 meter. Indien de garage 14 meter hoog is in plaats van 12 meter, heeft het gebouw vanuit de molen gezien een betere stroomlijning. Er is daardoor minder ruimte voor wervelingen in de luchtstroom die een reductie in snelheid en meer energieverlies veroorzaken. De maximale bouwhoogte in het bestemmingsplan kan dan ook worden gehandhaafd op 14 meter. Hierdoor kan het zicht op installaties, zonnepanelen en dergelijke door een verhoogde dakrand/schijngevel zoveel mogelijk worden onttrokken en kan er toch geen vijfde parkeerlaag worden gerealiseerd.
Indiener verwijst naar een hoogte van 9,80 m die genoemd wordt in bijlage 3 van de toelichting (rapport van Goudappel). In dat rapport wordt uitgegaan van 9 split level parkeerlagen waarvan bovendien de eerste laag deels onder maaiveld ligt. Dat is nu niet meer aan de orde nu uitgegaan wordt van een gelijkvloers parkeergebouw. Bijlage 3 wordt overigens vervangen door een actueler parkeerbehoefteonderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan het collegebesluit van 9 mei 2023.

3. **Indiener stelt voor om de bouwhoogte van de woningen van Deel C en Deel D met 6 meter te verminderen naar een maximale bouwhoogte van 12 meter.**
   Omdat de woningen in Deel C binnen een straal van 250 tot 300 meter van de molen worden gebouwd stelt indiener dat er volgens de molenbiotoop dan een maximale bouwhoogte geldt van 10,50 meter. Daarnaast is indiener van mening dat de maximale hoogte van herenhuizen met een kap maximaal 12 meter is. Tot slot vindt indiener dat de kappen van de woningen ook hier in de richting van de radialen van de molen moeten staan.
   De appartementen in Deel D worden binnen een straal van 300 tot 350 meter van de molen gebouwd dat leidt volgens indiener tot een maximale bouwhoogte van 11,50 meter volgens de molenbiotoop. Indiener is van mening dat de Parkvilla dan ook meer kans van slagen heeft. Bovendien zou de molen ongestoord kunnen functioneren en is volgens indiener alleen een kleine ontheffing van de hoogte nodig. Ook de woningen zouden volgens plan gebouwd kunnen worden.

   Commentaar:
   Voor de verleende ontheffing van de omgevingsverordening over de windvang van de molen wordt verwezen naar ons commentaar op opmerking 1. De maximaal toegestane bouwhoogte van 18 meter in het bestemmingsplan valt binnen deze verleende ontheffing en het nu al geldende bestemmingsplan.
   In deelgebied C en D zijn onder voorwaarden op de begane grond commerciële voorzieningen toegestaan met op de verdiepingen woningen/appartementen. De ontwerphoogte zonder commerciële voorzieningen is lager dan met commerciële voorzieningen. In het bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte opgenomen van 18 meter om enige flexibiliteit mogelijk te maken. Deze maximale bouwhoogte wordt dus niet overal volledig benut.
   Voor ons commentaar op de mening van indiener dat de kappen van de woningen in de richting van de radialen van de molen moeten staan, wordt verwezen naar ons commentaar op opmerking 1. Bovendien geldt voor dit gebied het beeldkwaliteitsplan Waterfront-Zuid uit 2013.
   De opmerking dat lagere bouwhoogten in dit plan de haalbaarheid van de Parkvilla zou vergroten, is een persoonlijk standpunt van indiener dat niet door ons wordt gedeeld. Bovendien valt de Parkvilla buiten het kader van dit bestemmingsplan.

4. **Indiener stelt voor om van de Vuurtorenweg vanaf de rotonde bij de nieuwe flat Harderwerf richting de parkeergarage een 30 km weg te maken.**
   Indiener geeft aan dat het tweede rapport van de ODNV niet klopt en opnieuw moet worden gedaan, omdat daar eenzelfde bijlage inzit als in het eerste rapport van de ODNV. Volgens

indiener is de parkeergarage in het eerste rapport van de ODNV op de pagina ‘bijlage 6 van 13’ niet meegenomen in de berekening. Er wordt uitgegaan van 1900 verkeersbewegingen op de Vuurtorenweg. In het tweede rapport van de ODNV is op de pagina ‘bijlage 5 van 9’ hetzelfde kaartje opgenomen en is volgens indiener dus wederom de parkeergarage niet meegenomen in de berekening.
Indiener maakt vervolgens zelf een berekening en komt op 4350 bewegingen. Dat vindt indiener echt te veel voor een woonwijk. Indiener verwacht veel lawaai, stikstof, koolmonoxide en fijnstof voor de omwonenden die aan de toegangsweg liggen. Indiener verzoekt dan ook om de parkeergarage niet groter te maken dan nodig is. Dit komt de gezondheid en het lawaai ten goede. Door het overloopterrein meer te benutten lopen er meer mensen door het Waterfront en wordt de levendigheid vergroot.

Commentaar:
Allereerst moet opgemerkt worden dat de maximaal toegestane snelheid op de Vuurtorenweg niet in een bestemmingsplan wordt vastgelegd. Bovendien ligt deze weg buiten dit plangebied en daarmee buiten het kader van voorliggend bestemmingsplan. Wij kunnen wel zeggen dat de snelheid op de Vuurtorenweg niet wordt gewijzigd. De Vuurtorenweg is namelijk gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een daarbij horende maximumsnelheid van 50 km/h. Het netwerk aan gebiedsontsluitingswegen is bedoeld om autoverkeer zo vlot en efficiënt mogelijk naar de hoofdwegen te leiden, en te voorkomen dat er sluiproutes door woonwijken ontstaan. Bovendien zou bij een afwaardering van de Vuurtorenweg naar 30 kilometer het wettelijk verplicht zijn om de weg opnieuw in te richten, voorrangssituaties te wijzigen, et cetera. De weg is gloednieuw, dus dat is niet aan de orde. Los daarvan wil de gemeente dat niet, omdat de weg onderdeel is van de ontsluitingswegenstructuur van de wijk. Langs deze weg zijn bovendien ventwegen aangelegd om de woonbuurten te ontsluiten.
De gemeente is -net als indiener- voorstander van zorgvuldig ruimtegebruik en daarmee het realiseren van een zo klein mogelijke parkeergarage op de Kop van de Stadswerven.
Ter verduidelijking wordt met het eerste rapport van de ODNV de berekening van wegverkeer- en industrielawaai bedoeld van 3-2-2020 voor het bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Stadswerven en de Kades. Het tweede rapport van de ODNV betreft een berekening wegverkeer- en industrielawaai van 19-11-2021 voor het nu voorliggende bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Kop Stadswerven. In beide onderzoeken is wel degelijk uitgegaan van het realiseren van een parkeergarage. In beide bijlagen waar indiener naar verwijst staat bebouwing ingetekend. Voor het voorliggende plangebied weliswaar geen gedetailleerde verkaveling, maar wel degelijk een bebouwingslijn. In beide rapporten wordt zelfs gesproken over “weg naar de parkeergarage”. Wij begrijpen de opmerking van indiener dan ook niet.
Omdat de precieze gebouwcontouren, hoogten en aantallen parkeerplaatsen nog niet bekend waren, is een ruime prognose opgenomen voor verkeer van en naar de parkeergarage, namelijk 1900 mvt/etmaal. Ook al konden de getallen voor de berekening van 2021 worden verlaagd, er is toch uitgegaan van een verkeersgeneratie van 1900 mvt/etmaal. Bovendien heeft het college op 9 mei 2023 besloten dat het aantal geplande parkeerplaatsen nog verder kan worden verlaagd tot minimaal 575 parkeerplaatsen en dat het overloopterrein (P8) op pieksituaties vaker wordt ingezet.
De berekening van indiener dat er 4350 bewegingen zouden zijn, is gebaseerd op verkeerde aannames. Er zijn namelijk verschillende aspecten waar rekening mee moet worden houden. De hoeveelheid verkeer is namelijk ook afhankelijk van de doelgroepen die een plek krijgen in de garage. En bovendien is binnen de doelgroep bewoners het type woning dat wordt gebouwd van invloed op het aantal vervoersbewegingen. Bewoners rijden ongeveer 6 keer per dag over de Vuurtorenweg. Voor kleinere woningen ligt dat getal overigens iets lager dan 6. Werkers, die ook in de parkeergarage parkeren, rijden veel minder heen en weer. 's Ochtends komen ze aan en 's avonds gaan ze weer weg. Hetzelfde geldt voor dolfinariumbezoekers. Aan de hand van normen voor verkeersgeneratie van verkeerskundig kenniscentrum CROW is berekend hoeveel de verkeersbewegingen kunnen worden toegeschreven aan deze verschillende doelgroepen. De 1900 verkeersbewegingen zijn dan ook nog steeds juist om mee te rekenen. Het zou misschien in werkelijkheid 1.800 of 2.000 kunnen zijn, maar voor de modelberekening kan hiervan worden uitgegaan. Bovendien is het Dolfinarium niet jaarrond open, dus in het winterseizoen zal de verkeersgeneratie lager zijn en in de zomer misschien wat hoger. Gemiddeld gezien is de

verkeersgeneratie dan 1.900. De berekening en de daarvoor gekozen uitgangspunten zijn dus accuraat en geven een reëel beeld van de toekomstige situatie. Daarbij kan worden gesteld dat de ruim 4.000 voertuigen die indiener verwacht ook prima zouden kunnen worden afgewikkeld via de Vuurtorenweg. De Vuurtorenweg is een gebiedsontsluitingsweg en ontworpen om deze hoeveelheden verkeer af te wikkelen.

Eindconclusie
De zienswijze wordt niet gedeeld en heeft geen aanleiding gegeven om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen.

Harderwijk, juni 2023