gemeente harderwijk

0024300000152565/000567267

COMMENTAARNOTA ZIENSWIJZEN

Bestemmingsplan 'Stadsweiden-Randmeer' en Besluit hogere grenswaarden Randmeer (geluid)

---

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Stadsweiden-Randmeer maakt de herontwikkeling van de locatie van het voormalige Woonzorgcentrum Randmeer aan het Westeinde/Plantage (verder: locatie Randmeer) mogelijk. Hierbij gaat het zowel om sloop als nieuwbouw van appartementen. In de nieuwe situatie zijn er maximaal 156 nieuwe appartementen gebouwd (waarvan minimaal 60 zorgwoningen) en zijn er 40 appartementen gerenoveerd. De nieuwbouw gaat uit van 50% sociale huurappartementen en 50% vrije sector huurappartementen.

Ter plaatse blijft sprake van een woongebouw volgens een zorgconcept, waarbij voor alle appartementen in de mogelijkheid tot afname van zorg bestaat. Daarnaast is er sprake van het zogenaamde 'Liv-Inn concept', wat inhoudt dat er gezamenlijke leefruimtes worden gemaakt met als mogelijke functies onder meer een huissportschool, bibliotheek, leefkeuken, zorgpunt en/of familiekamer. In afstemming met de toekomstige bewoners wordt dit nader ingevuld.

Het parkeren is voorzien op het maaiveld en in een parkeergarage. De ruimte om de parkeerplaatsen en de gebouwen wordt ingekleed met zoveel mogelijk groen, zodat een parkachtige omgeving ontstaat.

Voor het bestemmingsplan is ook een besluit hogere waarde ex artikel 83 Wet geluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder nodig. Als gevolg van het wegverkeer op het Westeinde wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van een hogere waarde voor geluid wordt de bouw van de nieuwe appartementen aan het Westeinde mogelijk gemaakt.

---

2. Terinzagelegging

Vanaf 26 september 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stadsweiden-Randmeer' samen met het ontwerp besluit Hogere grenswaarden Randmeer (geluid) en alle bijbehorende stukken voor iedereen ter inzage gelegen. Voor een periode van zes weken kon iedereen schriftelijke of mondelinge zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad over het bestemmingsplan. Over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden konden belanghebbenden een zienswijze kenbaar maken bij burgemeester en wethouders. Dit is op 25 september 2023 bekendgemaakt in het Gemeenteblad en de Harderwijker Courant. De stukken waren ook raadpleegbaar via de gemeentelijke website www.harderwijk.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl.

---

3. Zienswijzen en ontvankelijkheid

Er zijn 20 schriftelijke zienswijzen ontvangen over het ontwerpbestemmingsplan 'Stadsweiden-Randmeer'. Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzagelegging ontvangen, voldoen aan de gestelde eisen en kunnen in behandeling worden genomen. Van de ontvangen zienswijzen richt het merendeel (17) zich ook tot het ontwerpbesluit hogere grenswaarde voor geluid. In tegenstelling tot de mogelijkheid aan een ieder om zienswijzen kenbaar te maken over een ontwerpbestemmingsplan, staat dit bij een besluit hogere grenswaarden alleen open voor belanghebbenden.

Het besluit hogere waarden ziet op de vaststelling van hogere waarden voor de geluidbelasting volgens de Wet geluidhinder (Wgh) voor de nieuwe wooneenheden op de locatie Randmeer. De regeling in de Wgh is erop gericht om, met het vaststellen van de hoogste geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer, de belangen van de bewoners van de te bouwen woningen te beschermen. Reclamanten die een zienswijze over dit ontwerpbesluit hogere grenswaarden hebben ingediend zijn niet de toekomstige bewoners van de locatie Randmeer, wat maakt dat dit besluit niet strekt tot bescherming van hun belangen. Deze zienswijzen zijn om deze reden niet-ontvankelijk. In deze commentaarnota zijn deze zienswijzen voor de goede orde wel van commentaar voorzien, maar de beantwoording maakt geen deel uit van de formele procedure.

4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Alle ingekomen zienswijzen zijn kort samengevat in deze commentaarnota en van een gemeentelijke reactie voorzien (cursief). Daarbij wordt per zienswijzen aangegeven of er aanleiding is voor het aanbrengen van wijzigingen in de stukken.

Vanwege de privacywetgeving zijn de zienswijzen geanonimiseerd. De namen en adressen van reclamanten zijn opgenomen in de – niet openbare – bijlage 1.

5. Behandeling zienswijzen

Zienswijze 1 t/m 4, 6, 8 en 9, 11 t/m 18 en 20

De zienswijzen 1 t/m 4,6,8 en 9, 11 t/m 18 en 20 zijn identiek en worden hierna gezamenlijk behandeld.

Opmerking 1.1

Reclamanten hebben bezwaar tegen het doorlopen van het proces, waarbij de werkgroep van omwonenden buitenspel werd gezet. Op het moment dat er geen overeenstemming was over het aantal woningen, het aantal parkeerplaatsen, de gebouwhoogtes en verkeersdrukte, werd het oorspronkelijke bestemmings-/nieuwbouwplan eenzijdig losgelaten door zowel de gemeente als de eigenaar Habion. Toezeggingen over de aard van de te bouwen woonfaciliteiten lijken niet meer te worden nagekomen, wat als strijdig met het vertrouwensbeginsel wordt beschouwd.

Commentaar 1.1

Aan het voorliggende plan voor de herontwikkeling van locatie Randmeer heeft een zorgvuldig participatietraject plaatsgevonden. Hierbij zijn verschillende modellen bestudeerd en besproken met de werkgroep van omwonenden. Tijdens dit proces is aan de hand van een verschillenmatrix inzichtelijk gemaakt waar de knelpunten zitten. Door gesprekken met en de input van de werkgroep heeft de herontwikkeling een duidelijke kwaliteitsslag gemaakt. Er ligt nu een plan voor minder woningen, is er sprake van andere bouwvolumes dan in een eerder plan en wordt de buitenruimte groener doordat er sprake is van minder geparkeerde auto's.

Participatie bij een ontwikkeling betekent overigens niet dat er volledig draagvlak moet worden bereikt. Het gaat erom dat belanghebbenden worden betrokken en hun belangen voldoende kenbaar kunnen maken zodat deze op een zorgvuldige wijze meegenomen kunnen worden in de integrale besluitvorming. Ook al is het een juiste constatering, dat de gemeente, de initiatiefnemer en de omwonenden niet tot volledige overeenstemming zijn gekomen over het plan voor de herontwikkeling, betekent dit niet dat de participatie onvoldoende is.

De uiteindelijke belangenafweging van alle relevante aspecten – inclusief de input vanuit de werkgroep – heeft geleid tot een plan voor de locatie Randmeer dat ruimtelijke aanvaardbaar wordt geacht en voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Het gestelde dat de werkgroep buitenspel gezet is, en er sprake is van strijd met het vertrouwensbeginsel wordt dan ook niet gedeeld.

Opmerking 1.2
Er is onvoldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Iedere avond moeten minimaal 61 auto's van de nieuwe appartementen op P19 (Westeinde) en omliggende straten een parkeerplek vinden, terwijl die ruimte er niet is. Bijgevoegde parkeerberekening en foto's laten zien dat de berekening van de gemeente onvolledig en ondeugdelijk is, wat in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Commentaar 1.2
De parkeernormen voor de gemeente Harderwijk zijn vastgelegd in de Parkeernormennota Harderwijk. Deze nota is gebaseerd op de kengetallen voor de parkeernormering vanuit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De locatie Randmeer is gelegen in Stadsweiden, aangemerkt als 'woongebied'.

In paragraaf 5.7.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan is uiteengezet hoe – op basis van de Parkeernormennota - de toekomstige parkeerbehoefte is bepaald en hoe daarin wordt voorzien. Hieruit volgt dat er onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig is binnen het plangebied van de locatie Randmeer en er gebruikgemaakt moet worden van parkeercapaciteit op locaties buiten de locatie Randmeer. Specifiek gaat het om de volgende momenten en aantallen:

- *Werkdagavond - 30 parkeerplaatsen;*
- *Koopavond - 15 parkeerplaatsen;*
- *Zaterdagavond - 27 parkeerplaatsen;*
- *Zondagmiddag - 12 parkeerplaatsen.*

Er is onderzocht in hoeverre het parkeerterrein 'P19 Westeinde' toereikend is om in deze extra parkeercapaciteit te voorzien. In dit kader is de benodigde parkeercapaciteit afgezet tegen de bezetting van het parkeerterrein in de maand september 2021. Dit heeft geleid tot de volgende conclusie:

- *Op werkdagavonden is er bijna altijd voldoende capaciteit aanwezig. Slechts op enkele woensdag- en donderdagavonden zijn er enkele parkeervakken te weinig beschikbaar om in de volledige parkeerbehoefte te kunnen voorzien;*
- *Op de koopavonden (vrijdagavonden) is hier géén parkeercapaciteit beschikbaar.*
- *Op de zaterdagavonden en zondagmiddagen is parkeerterrein grotendeels toereikend. Circa 5 à 10 auto's moeten op een andere locatie geparkeerd worden.*

Om de conclusies uit dit onderzoek te kunnen bevestigen is in de maanden maart 2023 en januari 2024 gekeken naar de beschikbare plaatsen op het parkeerterrein 'P19 Westeinde'. Hieruit blijkt dat de cijfers uit september 2021 als representatief beschouwd kunnen worden. In een enkel geval op de vrijdagavonden en met regelmaat op de zaterdagen overdag komt het voor dat er onvoldoende beschikbaarheid is. Van maandag tot en met donderdag is er – enkele uitzonderingen daargelaten - altijd capaciteit aanwezig. Dit geldt ook voor de zaterdagavond en de gehele zondagen.

Opgemerkt wordt dat de parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie van Randmeer ook gedeeltelijk werd opgelost op parkeerterrein 'P19 Westeinde'. Bij het onderzoek naar de parkeercapaciteit is geen rekening gehouden met de geparkeerde auto's van bewoners, bezoekers en personeel die hier in de oude situatie geparkeerd stonden. Deze zijn dan ook niet in mindering gebracht op de berekende parkeercapaciteit, wat betekent dat er in de werkelijkheid meer beschikbare plaatsen zijn dan berekend.

Naast het parkeerterrein 'P19 Westeinde' is er ook parkeerruimte beschikbaar in de blauwe zone 'Kruithuis/Wethouder Jansenlaan' dat kan voorzien in de behoefte waar geen ruimte voor is op het genoemde

parkeerterrein. In deze blauwe zone zijn circa 190 parkeerplaatsen beschikbaar. Aan deze straten zijn verder verschillende bedrijven, kantoren en scholen gevestigd. De behoefte aan parkeerplaatsen voor deze functies ligt op een ander moment dan de parkeerbehoefte van de locatie Randmeer. Dit maakt dat deze beschikbare parkeercapaciteit dubbel gebruikt kan worden en daarmee voorziet in het tekort. De bedrijven, kantoren en scholen maken met name op werkdagen en overdag gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor de extra behoefte voor de locatie Randmeer – die zich vooral in de avonduren en het weekend voordoet – op deze plekken opgevangen kan worden. Zowel de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone als bij de genoemde functies zijn eigendom van de gemeente en 's avonds en in het weekend gratis en zonder tijdslimiet beschikbaar.

De afstand van de parkeerplaatsen in de blauwe zone 'Kruithuis/Wethouder Jansenlaan' tot de locatie Randmeer is weliswaar wat verder dan wanneer op de locatie zelf geparkeerd kan worden, maar valt wel binnen de geaccepteerde loopafstand tussen parkeerplaats en bestemmingsadres. Zo bedraagt deze afstand volgens de kennismodule 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW voor wonen 100 meter voor bewoners en 100 – 250 meter voor bezoekers. Zowel het parkeerterrein 'P19 Westeinde' als (een deel van) de blauwe zone 'Kruithuis/Wethouder Jansenlaan' valt binnen deze afstand.

De parkeerberekeningen zoals reclamanten bij de zienswijze hebben gevoegd wijkt af van de berekening van de parkeerbehoefte en parkeercapaciteit zoals uiteengezet in de toelichting op het bestemmingsplan. De argumenten die ten grondslag liggen aan deze uitgangspunten van deze berekening en waarom deze afwijken van de gemeentelijke uitgangspunten als uiteengezet in de toelichting, ontbreken. Deze berekening geeft dan ook geen aanleiding te moeten concluderen dat de gemeentelijke berekening onjuist zou zijn. Het standpunt dat er in voldoende mate kan worden voorzien in de parkeerbehoefte blijft dan ook van kracht.

Opmerking 1.3
Reclamanten hebben bezwaar tegen de massaliteit op deze zichtlocatie, te grote complexen t.o.v. bestaande bebouwing aan de rand van de historische binnenstad.

Commentaar 1.3
De nieuwe situatie na herontwikkeling van de locatie Randmeer maakt ten opzichte van de oorspronkelijke situatie inderdaad een kleine schaalsprong. De gemeente Harderwijk streeft naar een duurzaam ruimtegebruik door de beschikbare schaarse ruimte goed te besteden. Gelet op de huidige vraag naar woningen is het in situaties waar sprake is van vervangende nieuwbouw van gebouwen, kansrijk om te zoeken naar een optimalisatie van de woningaantallen. Ook voor de locatie Randmeer is dit aan de orde, met als positief resultaat dat hier in de nieuwe situatie meer mensen met een zorgbehoefte kunnen wonen.

In het plan voor de nieuwbouw wordt gezocht naar een uitbreiding in de hoogte, waardoor er meer woningen op hetzelfde bebouwde oppervlak gerealiseerd kunnen worden. Hiermee kan de hoeveelheid buitenruimte om de gebouwen heen vrijwel gelijk blijven. Hoewel de nieuwe bouwvolumes ten opzichte van de oorspronkelijke gebouwen in hoogte iets toenemen, wordt alleen het hoogste deel van de nieuwbouw iets hoger dan het hoogste punt van het naastgelegen gebouw 'Randstaete'. De maximale hoogte van de nieuwbouw blijft onder de hoogste boomtoppen in de directe omgeving. Met de vergroting van de bouwvolumes kunnen overigens niet alleen meer woningen worden gebouwd, maar kan er ook worden voldaan aan de geldende eisen die gesteld worden aan de gemiddelde grootte van een woning en aan de omvang van de interne verkeersruimtes. Deze zijn groter dan ze waren in de jaren zestig, in welke tijd Randmeer gebouwd is.

Vanuit de aansluiting op de bebouwing aan de overzijde aan de Harmonielaan bezien, vindt een verdubbeling van de bouwlagen plaats van 2,5 naar 5 bouwlagen. Door het brede straatprofiel van circa 40 meter tussen de wederzijdse bebouwing, is de verhouding tussen beide bouwvolumes acceptabel en ontstaat er geen belemmering. De verhouding tussen de hoogte van de nieuwe gebouwen en de breedte van het straatprofiel is

circa 1 op 3, een verhouding die op meer plekken in Harderwijk voorkomt en ruimtelijk acceptabel is. Dit laatste wordt nader onderbouwd in de notitie 'Herontwikkeling Randmeer, een studie naar dichtheid en massaliteit' welke als bijlage 2 deel uitmaakt van deze commentaarnota

Voor de bewoners in de directe omgeving zorgt de herontwikkeling van locatie Randmeer voor een gewijzigd beeld met een andere bouwmassa met een grotere hoogte. Door de hogere bebouwing verdwijnt de avondzon in de zomer iets eerder achter de nieuwe bebouwing dan in de oorspronkelijke situatie. Uit de studies naar de stand van de zon en de schaduwwerking van de nieuwe gebouwen blijkt dat er geen sprake is van een negatieve en daarmee onacceptabele schaduwwerking voor omwonenden. Deze studie maakt als bijlage 3 deel uit van deze commentaarnota.

Op 26 januari 2023 heeft de gemeenteraad de Hoogbouwvisie Harderwijk vastgesteld. In deze visie wordt onderscheid gemaakt in laagbouw (/m 11 meter), middelhoogbouw (t/m 23 meter), hoogbouw (t/m 53 meter) en hoogbouw plus (t/m 69,8 meter. De nieuwe gebouwen op de locatie Randmeer vallen binnen de categorie middelhoogbouw. Middelhoogbouw is volgens deze visie op veel plekken in Harderwijk kansrijk, bijvoorbeeld aan de randen van wijken en/of buurten, aan de hoofdstructuur van de stad en nabij voorzieningen en het openbaar vervoer. De locatie Randmeer ligt aan de rand van de wijk, aan het Westeinde, op korte afstand van de voorzieningen van de binnenstad en is goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

De ligging van de nieuwe gebouwen, in een parkachtige omgeving op een afstand van ruim 100 meter van de historische binnenstad levert op dat punt geen conflict en is vanuit ruimtelijk oogpunt acceptabel. Ook treden er als gevolg van de herontwikkeling van de planlocatie geen onevenredige belemmeringen op voor de directe omgeving.

Opmerking 1.4
Reclamanten hebben bezwaar tegen de hoogte van de gebouwen en vinden de toename in hoogte naar 5, 6 en 7 lagen buitenproportioneel ten opzichte van de huidige woningen van 2 verdiepingen. Met name voor de aangrenzende woningen wordt het uitzicht gevuld met stenen en verminderd zon- en buitenlicht en een sterke toename van geluidsoverlast. Door het loslaten van het Plan van aanpak, waarin deze nadelen voor omwonenden significant geringer zijn, en te kiezen voor het beoogde plan is er sprake van het schenden van het evenredigheidsbeginsel. Temeer er dus alternatieven zijn die de nadelige gevolgen van het beoogde besluit voor de omwonenden in sterke mate doen afnemen.

Commentaar 1.4
Voor het commentaar op deze opmerking wordt in eerste instantie verwezen naar het commentaar onder 1.3.

Het gestelde dat er in de nieuwe situatie sprake zou zijn van een sterke toename van geluidsoverlast wordt door de gemeente Harderwijk niet gedeeld. Er is weliswaar sprake van een toename met wooneenheden met 55, maar gelet op de ruime afstand tot de nabijgelegen woningen, de ligging in een stedelijke omgeving nabij het Westeinde en de binnenstad van Harderwijk en de beoogde doelgroep voor deze locatie, levert dit naar het oordeel van de gemeente geen onevenredige toename van geluid of geluidsoverlast op.

Opmerking 1.5
Reclamanten zijn van mening dat de verkeersdrukte - los van de tijdelijke overlast gedurende de sloop- en bouwwerkzaamheden – voor wat betreft de nieuwe op- en afrit van Randmeer, structureel voor een sterke toename aan dagelijkse gevaarlijke verkeerssituaties zorgen ter hoogte van de zebrapaden op Westeinde. Hierom zou gekozen moeten worden voor verlenging van de 30km zone tot na de nieuwe op- en afrit richting de rotonde naar het ziekenhuis.

Commentaar 1.5
Het Westeinde is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Deze weg is ook in overeenstemming met deze classificatie ingericht. Een gebiedsontsluitingsweg heeft primair als functie om verkeer op een zo vlot en veilig mogelijke manier te ontsluiten op het hoofdwegennet buiten Harderwijk. De toename van het verkeer op het Westeinde onderschrijft juist de ontsluitende functie van het Westeinde als gebiedsontsluitingsweg waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h. Dit pleit er naar het oordeel van de gemeente voor om dit niet aan te passen zoals reclamanten voorstellen, maar om het te houden zoals het nu is.

Het Westeinde is bovendien ingericht in overeenstemming met de landelijke eisen vanuit het verkeerskundig kenniscentrum CROW en de ontwerpprincipes 'Duurzaam Veilig'. Aanpassingen aan de weg zijn dan ook niet noodzakelijk. Het Westeinde is uitstekend bestand om de toename van het verkeer te kunnen verwerken. In dit kader wordt opgemerkt dat het als gevolg van de herontwikkeling gaat om de toename van verkeer dat voortkomt uit de toename met 55 wooneenheden en daarmee als beperkt beschouwd mag worden.

Opmerking 1.6
Reclamanten juichen de bouw van seniorenwoningen van harte toe, maar het ingediende plan is niet reëel voor deze omgeving. Door van beide gebouwen 2 woonlagen af te halen ontstaat een beter maatschappelijk verantwoord complex in deze woonwijk.

Commentaar 1.6
Voor het commentaar op deze opmerking wordt verwezen naar het commentaar op de vorige opmerkingen. De gemeente Harderwijk stelt zich op het standpunt dat de herontwikkeling van de locatie Randmeer op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, ruimtelijk inpasbaar en acceptabel is en voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Er zijn geen argumenten het plan aan te passen op de wijze zoals door reclamanten wordt voorgesteld.

Zienswijze over het ontwerpbesluit hogere grenswaarde

Opmerking 1.7
In het akoestisch onderzoek ontbreekt de berekening van de geluidsbelasting van tegenoverliggende straten: Harmonielaan, Weidemeesterlaan, Wethouder Jansenlaan en Diepegracht. De berekening die uitgevoerd is, is hiermee onvolledig. De berekening heeft betrekking op de gemeten belasting op de nieuw te bouwen gebouwen en de aangrenzende gebouwen Meerstaete, Westeinde, Randstaete en Plantage. Om aan te tonen dat de geluidsbelasting op de eerder genoemde straten binnen de grenzen valt, is een volledige berekening noodzakelijk voordat er sprake kan zijn van een zorgvuldig genomen besluit.

Commentaar 1.7
De Wet geluidhinder (Wgh) regelt de mate waarin geluid onder andere het woonmilieu mag belasten. Wanneer er sprake is van de bouw van geluidgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld nieuwe woningen (zoals hier het geval is), moet op basis van onderzoek aangetoond worden dat deze nieuwe woningen een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende geluidsbronnen zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. Langs wegen liggen zones. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek. In de nabijheid van de herontwikkeling van de locatie Randmeer is geen sprake van een spoorweg, een weg met een hogere maximumsnelheid dan 50km/uur of een industrieterrein.

Dit betekent dat voor het akoestisch onderzoek alleen nabijgelegen wegen met een snelheid van 50km/uur relevant zijn. Daarbij geldt eveneens een zone waarbinnen de nieuwe geluidgevoelige functie beoogd is. Voor wegen met 1 of 2 rijstroken in een stedelijk gebied is deze zone 200 meter. Concreet betekent dit dat voor de locatie Randmeer het Westeinde relevant is. Het akoestisch onderzoek laat zien dat de maximale

geluidsbelastingen als gevolg van het Westeinde per gebouw hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. In het ontwerp van het besluit hogere grenswaarde Randmeer is onderbouwd dat het vaststellen van hogere grenswaarden voor de gebouwen op de locatie Randmeer gerechtvaardigd is.

Zoals gesteld zijn wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur uitgesloten van akoestisch onderzoek. Plantage, Kruithuis, Smeepoortstraat, Stationslaan en Vitringasingel zijn voor de herontwikkeling van Randmeer echter vanuit de gestelde eisen van een goede ruimtelijke ordening wel relevant geacht (ondanks dat dit ook 30 km/uur wegen zijn) en om die reden wel meegenomen in het akoestisch onderzoek. Met de resultaten van dit onderzoek kan worden vastgesteld of ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. De Harmonielaan, Weidemeesterlaan, Wethouder Jansenlaan en Diepegracht zijn niet expliciet meegenomen in de berekeningen. Deze wegen liggen binnen het gebied van de wegen die wel zijn meegenomen en daarmee op vergelijkbare afstand van de nieuw te bouwen woningen. Wanneer de voorkeurswaarde als gevolg van de meegenomen wegen niet wordt overschreden op de gevel van de nieuwe woningen, mag aangenomen worden dat dit ook niet het geval is voor de door reclamanten genoemde wegen.

Als gevolg van de Vitringasingel, de Stationslaan, de Smeepoortstraat en Kruithuis vindt er geen overschrijding plaats van de (gehanteerde) voorkeursgrenswaarde van 48dB. Als gevolg van de Plantage vinden er alleen bij de toekomstige woningen direct grenzend aan de Plantage overschrijdingen plaats. De hoogst berekende geluidbelasting is 53dB. Omdat het Westeinde als bron de oorzaak is van de hoogste geluidbelasting, hiervoor hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld en het voor de nieuwe woningen mogelijk is de voorgeschreven binnenwaarde te halen, kan geconcludeerd worden dat er voor de nieuwe woningen geen sprake zal zijn van een onacceptabel woon- en leefklimaat.

Opmerking 1.8
Reclamanten hebben bezwaar tegen de door de gemeente toegestane overschrijding van de norm van geluidsbelasting bij de Plantage. Het kan niet zo zijn dat er normen zijn voor de maximale geluidsbelasting die overal gelden, behalve in het onderhavige bestemmingsplan. Van de gemeente kan c.q. moet verwacht worden dat er geen sprake is van willekeur dan wel besluiten in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Ook de omwonenden en de nieuwe bewoners hebben recht op het handhaven van de algemene norm van geluidsoverlast.

Commentaar 1.8
Voor het commentaar op deze opmerking wordt ook verwezen naar het commentaar bij opmerking 1.7.

Het standpunt dat sprake is van willekeur of strijd met het gelijkheidsbeginsel wordt niet gedeeld. Voor de herontwikkeling van de locatie Randmeer is akoestisch onderzoek verricht zoals de Wet geluidhinder voorschrijft. Nu gebleken is dat de voorkeursgrenswaarde vanwege het Westeinde wordt overschreden, maar de maximale te ontheffen waarde niet, is besloten hogere grenswaarden vast te stellen. Voor de argumenten die hieraan ten grondslag liggen wordt verwezen naar de overwegingen in dit besluit en het behorende akoestisch onderzoek. De gemeente handelt hiermee in overeenstemming met de geldende wettelijke kaders.

Conclusie
De zienswijzen 1 t/m 4,6,8 en 9, 11 t/m 18 en 20 geven geen aanleiding tot het aanbrengen van wijziging in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 5

Opmerking 5.1

In paragraaf 2.2.2 van de toelichting wordt beschreven dat het woonzorgcentrum op dit moment 80 appartementen herbergt waarin het concept ‘verzorgd wonen’ geldt. Het is onjuist dat het om 80 appartementen gaat, het betreft 80 kamers waar ‘intramurale zorg’ werd verleend (categorie verpleeghuis/verzorgingshuis). De bestaande situatie betreft 80 kamers en dus geen appartementen.

Commentaar 5.1
De appartementen waar in paragraaf 2.2.2. over wordt gesproken zijn zelfstandige wooneenheden waar zoveel mogelijk zelfstandig wordt gewoond. Elke wooneenheid beschikt over een eigen woon-/slaapkamer, badkamer en kitchenette en is zelfstandig te bewonen. Voor deze wooneenheden geldt het concept ‘verzorgd wonen’, wat inhoudt dat in aanvulling op het zelfstandig wonen gedurende 24 uur per dag een zorgteam nabij is om de bewoners waar nodig te ondersteunen. Gelet op het zelfstandige karakter van deze wooneenheden is hier in de toelichting aan gerefereerd als appartementen.

Opmerking 5.2
In paragraaf 2.2.2 van de toelichting wordt beschreven dat de aansluiting van de Plantage op het Westeinde wordt verbeterd om ‘de (geringe) verkeerstoename beter en veiliger te kunnen faciliteren’. Uit geen enkel stuk blijkt dat de verkeerstoename op die aansluiting ‘gering’ is. De verkeerstoename op die aansluiting zal volgens reclamanten enorm zijn.

Commentaar 5.2
In de huidige situatie wordt het bestaande woongebouw aan de Plantage, achter het nieuw te bouwen gebouw, ontsloten via de Plantage. Het gebouw dat met dit plan wordt vervangen door nieuwbouw wordt nu ontsloten via het Westeinde, maar zal in de nieuwe situatie ook worden ontsloten via de Plantage. Dit betekent concreet dat het parkeerterrein voor dit gebouw met 78 woningen tot een verkeerstoename op de Plantage leidt.

Het CROW geeft aan dat de verkeersgeneratie van de 78 appartementen zoals hier zijn voorzien 2,8 tot 3,6 voertuigbewegingen per etmaal bedraagt. In totaal bedraagt dit dus (afgerond) 219 tot 281 bewegingen per etmaal. Gelet op de doelgroep die op de locatie Randmeer gaat wonen – met name (gepensioneerde) ouderen – zal de verkeersgeneratie met name buiten de ochtend- en avondspitsmomenten plaatsvinden.

Tussen het bestaande en nieuwe gebouw worden 63 parkeerplaatsen aangelegd. Dit houdt in dat slechts een deel van alle voertuigen met dit appartementengebouw als bestemming parkeert op dit parkeerterrein. Het overige deel maakt gebruik van het parkeerterrein Westeinde of een andere parkeergelegenheid in de omgeving. De daadwerkelijke verkeersgeneratie zal dus lager zijn dan hiervoor genoemd.

De straat Plantage valt in de wegcategorie ‘erftoegangsweg’. Een erftoegangsweg is geschikt om een verkeersgeneratie van 5000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) af te wikkelen. De Plantage is een doodlopende straat en ontsluit slechts het bestemmingsverkeer, wat inhoudt dat het verkeer dat gebruik maakt van deze weg beduidend lager is dan 5000 mvt/etmaal. Wanneer wordt uitgegaan dat van een maximale verkeerstoename van 281 mvt/etmaal kan gesteld worden dat dit afgezet tegen de maximale capaciteit van een erftoegangsweg een geringe toename betreft. De straat Plantage en de kruising Plantage/Westeinde kunnen deze verkeerstoename uitstekend afwikkelen.

Om de huidige kruising Plantage/Westeinde volledig te laten voldoen aan de door het CROW geadviseerde maatvoering als het gaat om de inrichting, wordt een aanpassing gedaan aan deze kruising. De afstand tussen fietspad en rijbaan zou idealiter iets groter moeten zijn en wordt daarop aangepast. Bij de realisatie van de herontwikkeling van locatie Randmeer wordt deze aanpassing van de kruispunt-inrichting meegenomen. Hiermee wordt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de toekomstige situatie optimaal gefaciliteerd.

Opmerking 5.3
In paragraaf 2.2.2 van de toelichting staan een viertal figuren. In de laatste figuur wordt de term ‘woningen’ voor de aanduiding Randmeer gebruikt, dit is onjuist. In Randmeer zijn 80 kamers (i.p.v. woningen). In de gehele toelichting worden alle termen door elkaar heen gebruikt, van wooneenheden tot aan ‘gespikkeld wonen’. Die laatste term, ‘gespikkeld wonen’, is tijdens de werkgroepsessies nimmer genoemd en is voor reclamanten onbekend.

Commentaar 5.3
Zie voor de reactie op deze opmerking het commentaar onder 5.1. In de kamers wordt zoveel mogelijk zelfstandig gewoond, wat maakt dat daaraan gerefereerd mag worden als appartement, woning, wooneenheid of een vergelijkbare omschrijving. Met ‘gespikkeld’ wonen wordt bedoeld dat de zorgwoningen zich verspreid over de gebouwen bevinden.

Opmerking 5.4
Reclamanten uiten hun zorg over het concept van ‘gespikkeld wonen’ op een specifieke locatie, waarbij er volgens reclamanten sprake is van een onjuiste voorstelling van zaken. Tijdens werkgroepsessies is toegezegd dat op deze locatie alleen senioren/ouderen met zorgbehoefte mogen wonen. Echter, met de wijziging van de bestemming van maatschappelijk naar wonen lijken deze toezeggingen niet te worden nagekomen. Het verzoek om inzicht te krijgen in de anterieure overeenkomst met de gemeente is afgewezen, waardoor het onduidelijk blijft of de beoogde doelgroep wordt gewaarborgd. Reclamanten hebben zorgen over de toegankelijkheid van het ‘Liv inn concept’ voor alle senioren/ouderen, met name degenen die zich niet zelfstandig kunnen voortbewegen.

Commentaar 5.4
Tussen de gemeente en initiatiefnemer zijn heldere afspraken gemaakt over de doelgroep die op de locatie Randmeer gehuisvest wordt en het bijbehorende ‘Liv Inn concept’ en in zowel een overeenkomst als in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd. Dat hier gekozen is voor een wijziging van de bestemming ‘Maatschappelijk’ naar ‘Wonen’ doet hier niets aan af. De zorg dat niet tot nakoming overgegaan wordt, wordt niet nader onderbouwd door reclamanten en wordt door de gemeente niet gedeeld.

Opmerking 5.5
Uit de toelichting en de parkeerberekening blijkt onvoldoende dat er 30 plaatsen in het openbaar gebied beschikbaar zijn.

Commentaar 5.5
Voor het commentaar op deze opmerking wordt verwezen naar het commentaar onder 1.2.

Opmerking 5.6
In de commissie Ruimte van 20 mei 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders aangegeven een kwalitatief hoogwaardige parkeeroplossing en buitenruimte in te richten. Echter, het ontwerpbestemmingsplan voldoet hier niet aan. Er zijn onvoldoende ondergrondse parkeerplekken en de aansluiting van de ondergrondse parkeergarage met het Westeinde wordt als zeer verkeersonveilig, onduidelijk en onoverzichtelijk beschouwd.

Commentaar 5.6
Tijdens de participatie is inderdaad aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid van de aansluiting van de parkeergarage. In reactie daarop is het ontwerp van deze aansluiting zodanig aangepast, dat de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid voldoende verzekerd is. Naar het oordeel van de gemeente wordt de aansluiting op het Westeinde zelfs beter dan in de huidige situatie, omdat het aantal inritten wordt teruggebracht tot één, welke aansluit op een kruising. Dat is de meest logische en duidelijke plaats voor een inrit.

Opmerking 5.7
Reclamanten zijn van mening dat onvoldoende is aangetoond dat, bij een grootstedelijke bebouwing op deze plek, de natuur en biodiversiteit verbetert. De uitgangspunten van de Natuur- en Groenvisie Harderwijk uit mei 2022 komen niet terug in het ontwerpbestemmingsplan.

Commentaar 5.7
Het gestelde dat ter plaatse van de locatie Randmeer sprake is van een grootstedelijke bebouwing, wordt niet gedeeld. Zie ook het commentaar onder 1.3. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is er een toename met 55 wooneenheden. Doordat de uitbreiding in de hoogte is gezocht, wordt de ruimte rondom de gebouwen zo veel mogelijk ingericht met verschillende soorten bomen, heesters, hagen en planten zodat er een parkachtige omgeving ontstaat wat een positief effect heeft op de biodiversiteit ter plaatse. Hierbij zal er in de nieuwe situatie zelfs sprake kunnen zijn van een toename van het groen en een afname van de verharding.

Het gestelde dat de uitgangspunten van de natuur & groenvisie 'Harderwijk Natuurlijk Groen' zoals door de raad vastgesteld in 2020 niet terugkomen in dit de herontwikkeling van de locatie Randmeer wordt niet gedeeld. Deze visie heeft drie belangrijke speerpunten:

- *Neem de unieke ruimtelijke ondergrond als basis voor natuur & groen;*
- *Meer en gevarieerd groen;*
- *Natuurlijk samenwerken en beleven.*

Bij de inrichting van de groene ruimte om de gebouwen wordt de natuurlijke ondergrond als basis gebruikt. Er wordt een variatie aangelegd van verschillende soorten bomen, heesters, hagen en planten wat bijdraagt aan de biodiversiteit. De groene, parkachtige omgeving met de ligging aan het randmeer biedt ook mogelijkheden om te wandelen en te ontmoeten en heeft daarmee een positief effect op de gezondheid van zowel bewoners als direct omwonenden. Ook zorgt het groen onder meer voor absorptie van geluid en wind, biedt kansen voor onder andere waterberging, bestuiving en verkoeling, wat naast het positieve effect op gezondheid ook positief bijdraagt aan de beleving van de locatie waarbij groen en bebouwing in balans zijn. In samenwerking met de toekomstige bewoners en omwonenden zal de inrichting nog verder worden uitgewerkt, waarbij aandacht zijn voor het beperken van onnodige verharding, natuur inclusief bouwen, vogelvriendelijk, vasthouden regenwater, voldoende ruimte voor de bomen, en vergroening van de parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal een korte paragraaf opgenomen worden met daarin de hiervoor genoemde speerpunten van de natuur- en groenvisie 'Harderwijk Natuurlijk Groen'. Daarbij wordt ook gemotiveerd dat de herontwikkeling van de locatie Randmeer in overeenstemming is met de uitgangspunten van deze visie zoals hiervoor uiteengezet.

Opmerking 5.8
Reclamanten kunnen zich vinden in de ruimtelijke analyse en nota van uitgangspunten waaruit maximaal vijf bouwlagen voortvloeien. In de ruimtelijke analyse en nota van uitgangspunten (12 april 2021) staat dat de bouwhoogte van de nieuwbouw gemiddeld maximaal vijf bouwlagen is met een hoogteaccent van ongeveer 22 meter. Het beoogde bouwplan is niet in lijn omdat respectievelijk zes en zeven bouwlagen voor beide gebouwen worden beoogd. De toezegging hierover moet wat reclamanten betreft gelet op het vertrouwensbeginsel worden nageleefd.

Commentaar 5.8
De nota van uitgangspunten beschrijft inderdaad een gemiddelde bouwhoogte van vijf bouwlagen en een hoogteaccent van ongeveer 22 meter. De beoogde herontwikkeling van de locatie Randmeer bestaat uit een gelaagde opbouw van 5 bouwlagen naar 7 bouwlagen. Het gedeelte met de 7 bouwlagen is de vertaling van het hoogteaccent. Met een middendeel met 6 bouwlagen voldoet het plan weliswaar niet volledig aan de

uitgangspunten, maar deze afwijking is gerechtvaardigd nu dit een ruimtelijk aanvaardbare aanpassing is. Dit middendeel is letterlijk in het midden van het terrein aan het kruispunt bedacht, waarmee dit bouwvolume een geringe en acceptabele impact heeft op de omliggende bebouwing. Dat hiermee afgeweken is van de uitgangspunten is gelet op de vrij interpretatieruimte die daarbij hoort en onderbouwd wordt vanuit de goede ruimtelijke ordening niet in strijd met het vertrouwensbeginsel. Deze uitgangspunten zijn nooit bedoeld geweest als harde eisen zonder enige bewegingsruimte en ook nooit als zodanig gecommuniceerd.

Opmerking 5.9

Reclamanten kunnen zich niet vinden in de beoogde herontwikkeling, omdat:

- de gebouwen te hoog, te massief en te pompeus zijn ('stedelijke bebouwing');
- de zonstudie en windstudie (ondanks gedane toezeggingen hieromtrent) ontbreken;
- op basis van onjuiste uitgangspunten onderzoek is gedaan naar wegverkeerslawaai- en bewegingen (er wordt gerekend met '141 appartementen', maar er is nu helemaal geen sprake van appartementen in het plangebied);
- er geen onderzoek is gedaan naar de lawaaiweerkaatsing in het plangebied en het lawaai veroorzaakt door gebouw 1 en 2 en het Westeinde op de omgeving;
- het plan niet voorziet in voldoende (ondergrondse) parkeerplaatsen;
- er geen waarborg is over de leeftijd van de toekomstige bewoners ('de doelgroep');
- door de toename tot 156 appartementen zullen de verkeersbewegingen- en intensiteit enorm toenemen en komt de verkeersveiligheid zowel hier als verder in de richting van de stad in het gedrang;
- het leefklimaat (zon, uitzicht, wind etc.) zal veranderen en dit zal resulteren in een vermindering van het woongenot;
- er geen verbetering is van de groene omgeving, zo worden er op maaiveld maar liefst 96 parkeerplekken beoogt (het zijn er nu 88 onder te verdelen in 13 Westeinde/Meerstaete, 19 Randstaete, 42 woonzorgcentrum Randmeer en 14 Plantage);
- de infrastructuur op en rondom het plangebied is verre van volledig, zo ontbreken wandelpaden, stallingen voor (elektrische) fietsen, scootmobielen, rollators en andere hulp- en ondersteuningsmiddelen voor bewoners en bezoekers. Verder ontbreekt de locatie én bereikbaarheid van ondergrondse vuilcontainers, papiercontainer(s), elektrische laadpunten, rustplekken etc.;
- niet duidelijk is welke bewoners wel of geen gebruik mogen maken van de 43 ondergrondse parkeerplaatsen.

Commentaar 5.9

Voor het commentaar op deze opmerkingen wordt in eerste instantie verwezen naar het commentaar onder 1.1 t/m 1.8, onder 5.1. t/m 5.7 en de bijlagen bij deze commentaarnota. Aanvullend wordt nog het volgende opgemerkt:

Windonderzoek: In het geval een bestemmingsplan een bebouwing met een hoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Het voorliggende plan gaat wordt niet hoger dan 30 meter, wat inhoudt dat er geen windonderzoek is verricht. De voorziene hoogte van de gebouwen alsmede de situering geeft ook geen aanleiding om aan te nemen dat het plan leidt tot windhinder.

Verkeerstoename: De herontwikkeling van de locatie sluit direct aan op de structuur van gebiedsontsluitingswegen, waardoor het van belang is dat een vlotte en veilige verkeersafwikkeling wordt geborgd. Het Westeinde is een gebiedsontsluitingsweg. Deze weg is vanwege deze categorisering juist bedoeld voor de afwikkeling van doorgaand verkeer, en is er ook op ingericht om deze functie te vervullen.

Wandelpaden rondom plangebied: Bij de planontwikkeling en de uitwerking daarvan is vastgesteld dat het huidige voetpad langs het Westeinde (tussen Plantage en Emdenpad) te smal is. Volgens de richtlijnen van zowel

het CROW als het vastgestelde Handboek Toegankelijkheid Harderwijk moet het voetpad op dit traject minimaal 1,80 meter breed zijn. Het pad is nu 1,35 meter breed. Als onderdeel van deze ontwikkeling wordt dit pad verbreed naar de vereiste 1,80 meter. Over de uitvoering hiervan zijn afspraken gemaakt met de initiatiefnemer en vastgelegd in de overeenkomst.

Gebruik parkeervoorzieningen: In de parkeereisberekening is uitgegaan van volledig dubbelgebruik van alle parkeerplaatsen, met uitzondering van de te compenseren parkeercapaciteit bedoeld voor de bestaande gebouwen. Dat betekent dat er geen enkele parkeerplaats voor een specifieke bewoner of bezoeker gereserveerd wordt.

Opmerking 5.10
Het veldonderzoek, nader onderzoek Wet natuurbescherming en verkennend bodemonderzoek ligt niet binnen de termijn van twee jaar. Dit betekent dat het bestemmingsplan niet mag worden vastgesteld aangezien de termijn van artikel 3.1.1a Bro is overschreden.

Commentaar 5.10
Artikel 3.3.1a van het Bro luidt als volgt: 'Bij de vaststelling van een bestemmingsplan kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar'. Hier volgt naar het oordeel van de gemeente niet uit dat onderzoeken die ouder zijn dan 2 jaar niet gebruikt mogen worden. Dit artikel laat ruimte om onderzoeken van een oudere datum te gebruiken. De gemeente is van oordeel dat de onderzoeken, zoals genoemd door reclamanten, voldoende actueel zijn om te kunnen betrekken bij de vaststelling van dit bestemmingsplan. Er zijn door reclamanten geen zwaarwegende argumenten aangeleverd waaruit blijkt dat dit anders is.

Overigens is de QuickScan Natuur, welke als bijlage 3 deel uitmaakt van het bestemmingsplan van april 2022 en daarmee actueel. Deze QuickScan voorziet eveneens in een update van de QuickScan van 2019. Op 9 september 2020 is door de provincie Gelderland een ontheffing Wet natuurbescherming verleend, die geldig is tot en met 30 september 2026. In lijn met de voorwaarden bij deze ontheffing wordt een ecologisch logboek bijgehouden, waarin relevante werkzaamheden worden beschreven die te maken hebben met de ontwikkeling van de locatie Randmeer in relatie tot de beschermde soorten en elementen (huismus, gierzwaluw, gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis).

Opmerking 5.11
De beoogde ontwikkellocatie ligt op slechts circa 10 meter afstand van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren. In de toelichting wordt geen aandacht besteed aan de Natuur- en Groenvisie Harderwijk (mei 2022). De gemeente neemt genoegen met een toename van slechts 2% groen (van 47% nu naar 49% beoogt). Reclamanten vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente niet van initiatiefnemer 100% ondergronds parkeren 'eist'. Het zou gaan om afgerond 5,6 miljoen euro. Deze investering afgezet tegen het eigen vermogen van initiatiefnemer per 31 december 2022 ter grootte van afgerond 1,1 miljard is minimaal.

Commentaar 5.11
Voor het commentaar op deze opmerking wordt eerst verwezen naar het commentaar onder 5.7.
De gebouwen op de locatie Randmeer worden omgeven door zo veel mogelijk groen, waarmee een parkachtige setting tot stand wordt gebracht. Hiermee wordt een mooie balans bereikt tussen de bebouwing en het groen, wat overigens ook mooi aansluit op het openbaar groen langs het randmeer.
Het parkeren volledig ondergronds brengen ten gunste van het groen is weliswaar kort besproken, maar is geen optie gebleken voor de initiatiefnemer. De gemeente is van mening dat dit ook geen eis mag zijn, nu er een ruimtelijk zeer acceptabel plan voorligt met een goede balans tussen gebouwen, verhardingen en groen en deze

eis het realiseren hiervan teniet kan doen. De gemeente heeft geen inzicht of zeggenschap over het vermogen van de initiatiefnemer, acht dit ook niet relevant en laat dit verder buiten beschouwing.

Opmerking 5.12
In bijlage 10 bij de toelichting staat in hoofdstuk 3 vermeld dat het bestaande grondgebruik bestaat uit 80 appartementen. Dit is onjuist zoals reclamanten hebben aangegeven bij opmerking 5.1.
In het rapport wordt vermeld dat aan de hand van de beoordeling is gebleken dat er geen effecten zijn te verwachten op onder andere de aspecten externe veiligheid en cultuurhistorie. Indien het beoogde plan wordt gerealiseerd zal er volgens reclamanten wel degelijk sprake zijn negatieve effecten op de externe veiligheid en cultuurhistorie. Dit is nu onvoldoende belicht in de toelichting.

In paragraaf 4.3 (verkeer) van de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt vermeld dat in de huidige situatie in totaal 141 appartementen aanwezig zijn binnen het plangebied en dat er dus reeds sprake is van een verkeersaantrekkende beweging. Deze stelling is onjuist. Er is geen sprake van een reeds verkeersaantrekkende beweging, omdat de bewoners van het woonzorgcentrum Randmeer (80 kamers) geen auto hadden.

Commentaar 5.12
Voor het commentaar op deze opmerking wordt voor wat betreft het gestelde over de 80 appartementen verwezen naar het commentaar onder 5.1.

Aan de hand van kencijfers van verkeerskundig kenniscentrum CROW is de verkeersgeneratie berekend waaraan reclamanten refereren. Hoewel de bewoners van het voormalige zorgcentrum doorgaans geen auto hadden, ontvingen zij wel bezoek. Verder zijn in deze berekening ook personeel en leveranciers meegenomen en is er naast de 80 zorgappartementen ook sprake van verkeersgeneratie van de overige 61 appartementen op de locatie Randmeer. De stelling dat de oorspronkelijke situatie geen verkeer genereerde wordt dan ook niet onderschreven.

Ook het standpunt dat er sprake zou zijn van negatieve effecten op de externe veiligheid en cultuurhistorie wordt niet gedeeld. Bij de herontwikkeling van de locatie Randmeer is geoordeeld dat de extra toegelaten mogelijkheden van dit plan ten opzichte van de geldende mogelijkheden geen negatief effect hebben. Het gaat daarbij om de toename van het aantal woningen en het mogelijk maken van een iets grotere hoogte. Er wordt door reclamanten ook niet nader onderbouwd dat dit standpunt onjuist zou zijn.

Opmerking 5.13
Bij de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie is uitgegaan van het volgende woonprogramma:
- 60 24-uurs-zorgwoningen,
- 48 sociale huurappartementen (50-70 m2),
- 48 vrije sector huurappartementen (>70 m2).

In de tabel wordt vervolgens voor de beoogde 60 24-uurs-zorgwoningen het woningtype ‘verpleeghuis of verzorgingshuis’ het kencijfer 1,0 per woning gebruikt. Dit is onjuist. Het beoogde plan voorziet in de realisatie van 156 appartementen. De 60-24-uurs-zorgwoningen worden als woningtype ‘verpleeghuis of verzorgingshuis’ gekwalificeerd, maar het plan voorziet daar niet in. Anders had de bestemming ook wel (deels) maatschappelijk kunnen blijven.

Commentaar 5.13
Het plan voorziet wel degelijk in 60 zorgwoningen. Wat hieronder wordt verstaan is opgenomen in artikel 1.38 van de bestemmingsplanregels (begripsbepalingen). Onder een zorgwoning wordt volgens dit artikel het volgende verstaan: ‘Een gebouw of gedeelte van een gebouw dat bedoeld is voor de huisvesting van personen met een zorgindicatie voor intensieve zorg van 24 uur per dag’. Uit artikel 3.1 sub a (wonen) blijkt vervolgens dat de voor ‘Wonen’ aangewezen gronden bestemd zijn voor woningen, waarbij minimaal 60 zorgwoningen gerealiseerd

dienen te worden. De gebruikte kwalificatie als woningtype 'verpleeghuis of verzorgingshuis' is hiermee een juiste kwalificatie.

Opmerking 5.14
De verkeersbewegingen rondom de beoogde ingang Randstaete en Meerstaete baart reclamanten ernstige zorgen. Zoals het nu is ingetekend resulteert deze smalle lus onzes inziens in een verkeersonveilige en onoverzichtelijke situatie. Ook hebben reclamanten grote twijfels aan de bewegingsruimte voor bijvoorbeeld hulpdiensten, pakketbezorgers en vervoersdiensten. De bewoners van Randstaete moeten een zeer scherpe bocht maken om de beoogde parkeerplaats te verlaten. Dit is een verslechtering van de huidige situatie. Reclamanten vragen zich af hoe het verder is geregeld voor parkeergelegenheid van zorgmedewerkers en medische hulpverleners waar in de huidige situatie parkeerplaatsen voor zijn gereserveerd?

Commentaar 5.14
De zorgen van reclamanten over de verkeerssituatie worden niet gedeeld. De nieuwe situatie leidt naar het oordeel van de gemeente tot een verbetering van de situatie, en is voldoende verkeersveilig en overzichtelijk ingericht. Belangrijk uitgangspunt bij het maken van de plannen voor de herontwikkeling van de locatie Randmeer was dat het aantal in- en uitritten aansluitend op de gebiedsontsluitingsweg Westeinde tot een minimum zou worden teruggebracht. Dit in overeenstemming met het ontwerpprincipe 'Duurzaam Veilig', de richtlijnen van het kenniscentrum CROW en met de gemeentelijke beleidsregels uitwegen. De nieuwe in-/uitrit aan het Westeinde wordt gecombineerd met de bestaande kruising Westeinde/Kruithuis. Dat is naast een logische plek ook de meest optimale plek voor een ontsluitingsweg.

Voor wat betreft het parkeren wordt uitgegaan van het gedeeld gebruik van alle parkeervakken, de te compenseren bestaande parkeerplaatsen voor de bestaande bebouwing daarvan uitgezonderd. Zorgmedewerkers en medische hulpverleners krijgen geen gereserveerde parkeervakken en maken gebruik van de beschikbare parkeervakken.

Opmerking 5.15
De totale verkeersgeneratie per weekdagetmaal is volgens berekening van reclamanten afgerond 949. In paragraaf 3.3.2 van bijlage 6 behorende bij de toelichting wordt een gemiddelde verkeersgeneratie van 648 berekend. De berekening van de stikstofdepositie is op basis van onjuiste getallen uitgevoerd. Uit een nieuwe berekening zal volgen dat er wel degelijk sprake is van resultaat voor de projectberekening en situatieberekening onder het Wnb registratieset en dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden derhalve niet worden uitgesloten. Het aspect 'verkeer' vormt volgens reclamanten wel degelijk een belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

Commentaar 5.15
In het bestemmingsplan is gerekend met de verkeerstoename ten opzichte van de oorspronkelijke situatie om te kunnen beoordelen of die toename voor een belemmering zorgt. Het meenemen van de verkeersgeneratie van de bestaande complexen Meerstaete, Westeinde, Randstaete en Westeinde is daarbij niet aan de orde en dus ook meegenomen. De berekening zoals opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan en de daaraan verbonden conclusie is dan ook correct.

Opmerking 5.16
Bij de berekening van de toekomstige parkeerbehoefte is uitgegaan van een onjuiste opgave. Zoals reclamanten meermaals hebben aangegeven moet er gerekend worden op basis van het programma wat daadwerkelijk wordt beoogd. Reclamanten hebben nu de indruk dat de kwalificatie van het woningtype wordt aangepast, dusdanig dat blijkt dat er 'voldoende' parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Er wordt geen onderscheid gemaakt in 24-uurs-zorgwoningen, aanleunwoningen en huurwoningen. Het toekomstige gebruik zal, op basis van de toelichting bij het bestemmingsplan, zijn dat er 156 appartementen worden gerealiseerd waarbij ‘de mogelijkheid tot de afname van zorg voor alle appartementen mogelijk wordt gemaakt (zie paragraaf 3.1 van de toelichting). Een feit is dat er in het beoogde plan geen verpleeghuis of verzorgingshuis terugkomt. Dit betekent dat er ook niet met de daarbij horende parkeernorm gerekend kan en mag worden.

In de toelichting wordt aangegeven dat er tijdens piekmomenten voldoende parkeerruimte (30 plaatsen) beschikbaar is in het openbare gebied, maar het blijkt niet wanneer en waar die plekken dan beschikbaar zijn. Het college van burgemeester wethouders heeft plannen om in de (nabije) toekomst de parkeerplaats aan het Kloosterplein te sluiten. Ook het ziekenhuis St Jansdal heeft mede door uitbreiding van de locatie een toenemend tekort aan parkeerplaatsen. In de toelichting wordt hier geen aandacht aan besteed. De parkeerdruk neemt sterk toe in het plangebied en de omgeving, met gevaarlijke verkeerssituaties bij scholen en maatschappelijke instellingen. Beschikbare parkeerplaatsen zijn beperkt. De beoogde ontwikkeling en toename van verkeersbewegingen zullen waarschijnlijk leiden tot meer onveilige situaties dan nu. Reclamanten concluderen dat de beoogde wijziging van de bestemming van maatschappelijk naar wonen met zich meebrengt dat voor het plangebied in zijn geheel en het beoogde programma onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Commentaar 5.16
Voor het commentaar op deze zienswijze wordt eerst verwezen naar gestelde onder het commentaar onder 5.13. Het regels van het bestemmingsplan leggen voldoende vast dat er in de nieuwe situatie sprake zal zijn van minimaal 60 zorgwoningen. Daar is dan ook op juiste gronden vanuit gegaan bij het opstellen van de parkeerberekening.

Voor hetgeen reclamanten opmerken over het parkeren in onder meer de omliggende gebieden wordt verwezen naar het commentaar onder 1.2. Hierbij wordt aanvullend opgemerkt dat met name ’s avonds en in het weekend, wanneer scholen en maatschappelijke instellingen gesloten zijn, ook van deze parkeervoorzieningen gebruikgemaakt kan worden.

De plannen om parkeerterrein Klooster op te heffen en de parkeersituatie bij ziekenhuis St. Jansdal zijn niet relevant voor de herontwikkeling van de locatie Randmeer, nu dit nog onvoldoende concreet is. Wanneer hier concrete ontwikkelingen plaatsvinden, zal in dat kader gekeken moeten worden naar een passende oplossing. Zo zal een eventuele parkeercapaciteit die verloren gaat op een specifieke locatie elders moeten worden gecompenseerd. Verder zouden deze ontwikkelingen ertoe kunnen leiden dat er sprake is van een toename van parkeercapaciteit nabij de locatie Randmeer, wat zelfs een positief effect voor de locatie Randmeer kan betekenen.

<u>Opmerking 5.17</u>
In de toelichting staat niet vermeld voor welke doelgroep en leeftijdscategorie wordt gebouwd, terwijl dit nu juist de toename van de dynamiek ter plaatse sterk zal bepalen. Er is niet gewaarborgd hoe deze locatie aan de rand van de binnenstad en de Wijde Wellen uitsluitend behouden blijft voor een nader te duiden specifieke doelgroep. Gezien de toenemende aandacht voor de teloorgang van verzorging en verpleeghuizen en de juist stijgende behoefte aan deze voorzieningen is dit volgens reclamanten noodzakelijk. Met een vergrijzende bevolking en een stijgende levensverwachting van nu al 83 jaar, is dit het moment voor het college en de raad om te heroverwegen of de huidige bestemming 'maatschappelijk' wijzigen naar 'wonen' wel de juiste keuze is.

Commentaar 5.17

Voor het commentaar op deze zienswijze wordt eerst verwezen naar gestelde onder het commentaar onder 5.13. De regels van het bestemmingsplan leggen voldoende vast dat er in de nieuwe situatie sprake zal zijn van minimaal 60 zorgwoningen. Tussen de gemeente en initiatiefnemer zijn aanvullend ook heldere afspraken gemaakt en in overeenkomst vastgelegd over de doelgroep die op de locatie Randmeer gehuisvest wordt, de daarbij behorende leeftijd en het bijbehorende 'Liv Inn concept'. Hiermee is de beoogde doelgroep op deze locatie voldoende verzekerd.

Opmerking 5.18
Met een wijziging van de bestemming maatschappelijk naar wonen realiseert de initiatiefnemer een enorme grondprijsstijging (winst). Het risico hiervan is dat na bestemmingsplanwijziging, zonder beperkingen, 'het project' wordt verkocht. De koper kan vervolgens alles doen en laten wij hij wil zolang het maar voldoet aan het bestemmingsplan.

Commentaar 5.18
Zoals hiervoor onder het commentaar bij 5.16 is beschreven, leggen het bestemmingsplan en de overeenkomst voldoende vast welke doelgroep op de locatie Randmeer gehuisvest wordt. Een wisseling van eigenaren maakt dit niet anders, nu alle verplichtingen uit het bestemmingsplan en de overeenkomst volledig op een nieuwe eigenaar overgaan.

Opmerking 5.19
De massaliteit staat in fel contrast met de bebouwing in de omgeving. Zo gaan de bewoners van de Harmonielaan en Wethouder Jansenlaan tegen een hoog en massaal gebouw kijken, waar zij nu nog vrij wegkijken. Deze bewoners zullen enorme verkeerslawaaioverlast gaan ervaren. Hier is ten onrechte geen onderzoek naar gedaan.

Commentaar 5.19
Voor het commentaar op deze opmerking wordt verwezen naar het commentaar onder 1.3 en 1.4.

Opmerking 5.20
In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet gerept over de infrastructuur op en rondom het plangebied. Te denken valt aan wandelpaden, stallingen voor fietsen, scootmobielen, driewielers, rollators en andere hulp/ondersteuningsmiddelen voor bewoners en bezoekers. Verder zijn de locatie en bereikbaarheid van ondergrondse vuilcontainers, elektrische laadpunten niet belicht.

Commentaar 5.20
De exacte invulling van het gebied rondom de gebouwen wordt in de uitvoeringsfase verder uitgewerkt door een landschapsarchitect die hierin de aansluiting zoekt bij het huidige beeld, zowel op privé- als openbaar gebied. Daarbij zullen ook de omwonenden betrokken worden. In deze fase wordt gekomen tot een passende en duurzame invulling van het groen, waarbij aandacht zal zijn voor onder meer wandelpaden, rustplekken en stallingsruimten. De gebouwen worden voorzien van fietsenstallingen met oplaadpunten voor elektrische fietsen, er komen plekken voor het opstellen van scootmobielen en bij de entrees van de gebouwen wordt ook voorzien in opstelplekken voor fietsen.

Opmerking 5.21
Voor het commentaar op deze opmerking wordt allereerst verwezen naar gestelde onder het commentaar onder 5.7. In het plan wordt geen uitvoering gegeven aan de Natuur- en Groenvisie Harderwijk (mei 2022). Het aantal ondergrondse parkeerplaatsen is onvoldoende. Op deze historische locatie dient 100% ondergronds parkeren het uitgangspunt te zijn. Pas dan kan gesproken worden van een 'kwalitatief hoogwaardige parkeeroplossing en een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de buitenruimte'.

Commentaar 5.21
Het is inderdaad een uitgangspunt vanuit het gemeentelijk beleid dat het parkeren zo veel mogelijk ondergronds wordt gebracht. Dit is echter geen harde eis en zou dat naar het oordeel van de gemeente ook niet mogen zijn omdat dit het realiseren van gewenste plannen teniet kan doen. Voor de initiatiefnemer zijn er argumenten op basis waarvan gebleken is dat het volledig ondergronds brengen van het parkeren op deze locatie niet haalbaar is. De gemeente kan zich hierin vinden en is van oordeel dat er een ruimtelijk zeer acceptabel plan voorligt met een goede balans tussen gebouwen, verhardingen en groen waar de parkeeroplossing op een goede wijze is ingepast.

Opmerking 5.22
Reclamanten realiseren zich dat de gemeente voor een grote opgave staat, maar het mag niet alleen gaan om woningaantallen. Woningbouw moet op een duurzame wijze bijdragen aan een leefbare en prettige woonomgeving. Zowel voor de huidige bewoners en omwonenden als de beoogde toekomstige bewoners. Woongenot, veiligheid, respect voor de natuur en de omgeving moeten hierbij wat reclamanten betreft centraal staan. Bouw naar hetgeen op deze locatie passend is en bouw naar wat deze locatie en omgeving aan kan in plaats van te sturen op woningaantallen.

Commentaar 5.22
De gemeente is van oordeel dat het bestemmingsplan en alle bijbehorende stukken voldoende laten zien dat de beoogde herontwikkeling van de locatie Randmeer voldoet aan alle eisen die daar vanuit de goede ruimtelijke ordening aan worden gesteld. Het is een ruimtelijk acceptabel plan met een goede balans tussen gebouwen, verhardingen en groen die goed aansluiten bij de directe omgeving. Er is geen sprake van onevenredige negatieve effecten voor omwonenden en voor de toekomstige bewoners is een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

Conclusie
Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal een korte paragraaf opgenomen worden met daarin speerpunten van de natuur en groenvisie ‘Harderwijk Natuurlijk Groen’. Daarbij wordt ook gemotiveerd dat de herontwikkeling van de locatie Randmeer in overeenstemming is met de uitgangspunten van deze (zie commentaar bij 5.7). Verder geeft deze zienswijze geen aanleiding tot het aanbrengen van wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 7

Opmerking 7.1
Reclamant uit zijn teleurstelling over het gebrek aan echte inspraak en merkt op dat het uitzicht zal verdwijnen door de bouw en dat er onjuiste of nauwelijks relevante onderzoeken zijn gebruikt. Er wordt geconcludeerd dat de buurt overspoeld zal worden door auto's, ondanks de bewering van gemeente en initiatiefnemer dat dit niet het geval zal zijn, aangezien 50-plussers amper een auto hebben. Het uitzicht is weg, reclamant krijgt op 10 meter afstand een bouwwerk voor zijn neus. Momenteel is het verkeer al gevaarlijk. De toename van verkeersbewegingen maakt het nog erger. Er is teleurstelling over de bewering dat naar de buurt is geluisterd, terwijl meningen vaak werden genegeerd.

Commentaar 7.1
Voor het commentaar op deze opmerkingen wordt gelet op de overeenkomsten in de zienswijzen verwezen naar het commentaar op de hiervoor behandelde zienswijzen. Alle door reclamant genoemde aspecten komen in die commentaren aan de orde.

Conclusie
Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanbrengen van wijziging in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 10

Bezwaar inzake ontwerpbesluit hogere waarde

Opmerking 10.1
Reclamant gaat niet akkoord met het voorgenomen besluit. Het is vreemd dat het geluid in dB omhoog wordt gebracht zodat de nieuwbouw van Randmeer doorgang kan vinden.

Commentaar 10.1
Voor het commentaar op deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar gestelde onder het commentaar onder 1.7 en 1.8.

Conclusie
Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanbrengen van wijziging in het ontwerpbestemmingsplan.

---

6. Samenvatting en conclusie

De ingediende zienswijzen zijn in deze 'Commentaarnota zienswijzen bestemmingsplan Stadsweiden-Randmeer' kort samengevat weergegeven en van gemeentelijk commentaar voorzien. Geconcludeerd wordt dat geen van de zienswijzen aanleiding geeft tot het aanbrengen van wijzigingen in de regels of op de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan Stadsweiden-Randmeer. Zienswijze 5 geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal een korte paragraaf opgenomen worden met daarin speerpunten van de natuur en groenvisie 'Harderwijk Natuurlijk Groen'. Daarbij wordt ook gemotiveerd dat de herontwikkeling van de locatie Randmeer in overeenstemming is met de uitgangspunten van deze (zie commentaar bij 5.7). Verder geeft deze zienswijze geen aanleiding tot het aanbrengen van wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Verder wordt geconcludeerd dat geen van de zienswijzen aanleiding geeft tot het aanbrengen van wijzigingen in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Randmeer.

Ambtshalve wijzigingen

1. In artikel 1 'Begripsbepalingen' van het bestemmingsplan Stadsweiden – Randmeer ontbreekt de definitie van peil. Deze is van belang bij het meten zoals omschreven in artikel 2 'Wijze van meten'. Voorgesteld wordt om de volgende definitie van peil toe te voegen aan de begripsbepalingen van het bestemmingsplan:
   Peil:
   1. *voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;*
   2. *voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;*
   3. *bij het ontbreken van een hoofdgebouw: vanaf het aansluitend afgewerkt terrein, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;*
2. Op de verbeelding van het bestemmingsplan Stadsweiden – Randmeer staan voor de nieuwe gebouwen maximale bouwhoogten opgenomen van 21 meter en 18 meter. Het gebouw waarin de vrije sector

huurappartementen zijn beoogd (gebouw 1), wordt deels 7 bouwlagen en deels 6 bouwlagen hoog, het gebouw waarin de sociale huurappartementen voorzien zijn (gebouw 2) wordt deels 5 bouwlagen en deels 6 bouwlagen hoog. Voor de hoogte van een verdieping wordt in de regel een maat van 3 meter aangehouden, wat heeft geleid tot de hoogtematen van 21 en 18 op de verbeelding. Nu blijkt dat hierbij onvoldoende rekening is gehouden met de half verdiepte parkeergarage onder gebouw 1 en een te maken dakrand op beide gebouwen waarachter de installaties uit het zicht geplaatst kunnen worden. Dit betekent dat de opgenomen hoogtes verhoogd moeten worden, zonder dat sprake kan zijn van een extra bouwlaag. Verder is op de verbeelding voor gebouw 2 geen scheiding aangebracht tussen het deel met de 5 bouwlagen en het deel met de zes bouwlagen.

Voorgesteld wordt om de hoogtematen op de verbeelding aan te passen en een hoogtescheiding aan te brengen voor gebouw 2. De maximale hoogten worden vervolgens 23,5 meter en 21,5 meter voor gebouw 1 en 16 meter en 19 meter voor gebouw 2.

Conclusie

De gemeenteraad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Stadsweiden-Randmeer gewijzigd vast te stellen en de voorgestelde wijzigingen in het bestemmingsplan te verwerken.

Bijlagen:

1. Adressenlijst van de indieners van de zienswijzen (niet openbaar);
2. ‘Herontwikkeling Randmeer, een studie naar dichtheid en massaliteit’;
3. Zonnestand en schaduwwerking locatie Randmeer in maart, juni, september en december;