REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
BESTEMMINGSPLAN “VAN DER VALK HOTEL”

Reactienota zienswijzen
Bestemmingsplan “Van der Valk Hotel”
gemeente Hattem
Definitief 15-09-2021

GEMEENTE HATTEM
REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
BESTEMMINGSPLAN "VAN DER VALKHOTEL"

INHOUDSOPGAVE **blz**

1.	**INLEIDING**	**1**
2.	**TERINZAGELEGGING ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**	**1**
3.	**BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN**	**2**
4.	**OVERZICHT WIJZIGINGEN IN HET BESTEMMINGSPLAN**	**25**

1. INLEIDING

In deze Reactienota Zienswijzen is de binnengekomen zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan “Van der Valk Hotel” samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. In het tweede hoofdstuk is eerst de procedure omschreven. Daarna wordt in hoofdstuk 3 aangegeven welke zienswijzen zijn ingediend. Tot slot is in hoofdstuk 4 een overzicht opgenomen van wijzigingen die ambtshalve worden doorgevoerd.

2. TERINZAGELEGGING ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Op grond van artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht kan een ieder bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling hun zienswijzen op een ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft overeenkomstig artikel 3:8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 1 april 2021 gedurende zes weken (t/m 12 mei 2021) voor een ieder digitaal ter visie gelegen op www.ruimtelijkeplannen.nl. Hiervan is vooraf openbare kennisgeving gedaan in de Nederlandse Staatscourant en het Veluws Nieuws.

Van de mogelijkheid tot een mondelinge of schriftelijke zienswijze hebben 27 indieners gebruik gemaakt, wat resulteert in 11 zienswijzen. Deze zienswijzen zijn, bij het hanteren van de verzendtheorie, binnen de termijn ingediend.

Een aantal zienswijzen is per e-mail ingediend. Indiening per e-mail is uitsluitend mogelijk als het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat indiening per e-mail kan. Dit is in de publicatie niet aangegeven. De zienswijze kan als gevolg hiervan niet in behandeling worden genomen. In dit geval zijn alle zienswijzen in behandeling genomen. Duidelijk is dat de zienswijzen zijn ingediend zijn in het kader van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Van der Valk Hotel.

Op grond van artikel 3.8 lid 1 sub e Wro moet uw raad binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Het betreft hier echter een termijn van orde.

Conform het bepaalde in de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de persoonsgegevens van de indieners van zienswijzen (reclamanten) geanonimiseerd. Dat betekent dat namen en adressen van reclamanten niet zijn opgenomen in deze reactienota ter bescherming van de privacy. Namen van organisaties en bedrijven en vertegenwoordigers zijn wel opgenomen.

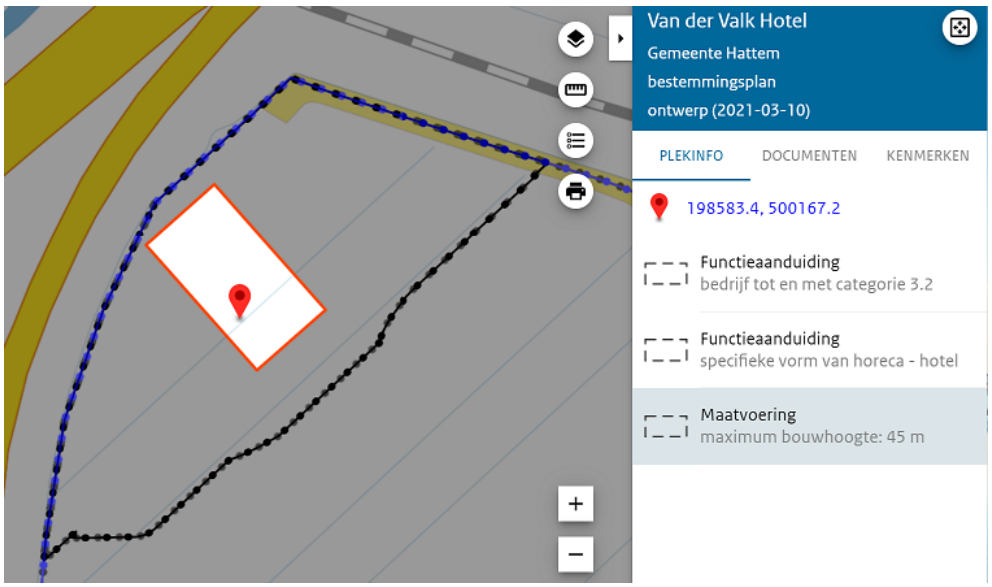
3. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Bij de beantwoording van de zienswijzen wordt de indeling van de zienswijze gevolgd zoals deze door reclamant is aangebracht. Per onderdeel wordt deze eerst kort weergegeven. Vervolgens volgt de gemeentelijke reactie op het betreffende deel van de zienswijze en als laatste wordt in een apart voorstel aangegeven of en in hoeverre de zienswijze aanleiding geeft tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1
23 maart 2021

Reclamant heeft bezwaar tegen de 40 meter hoge toren midden in een agrarisch gebied richting de loop van de IJssel. De bouwmogelijkheden worden hiermee verhoogd van 25 naar 40 meter. Het wordt een zeer beeldbepalend geheel, wat volgens reclamant afbreuk doet aan de landelijke omgeving die er nog is voordat je de IJsselbrug over rijdt. Van Der Valk kan ook een aanzienlijk lager pand bouwen waarin ze de gasten kan onderbrengen. Reclamant zou graag zien dat de gemeente Hattem de leefomgeving beschermd, er duurzaam mee omgaat en de bewoners ook actief vraagt naar waar hún behoefte ligt. In tegenstelling tot deze gang van zaken waarin er een mooi plan van een ondernemer in de armen wordt gesloten en uitgevoerd, met vergaande gevolgen voor de mensen die dagelijks vertoeven in die omgeving. Het is voor geen enkele sociaal maatschappelijk doel, maar enkel een ondernemersdoel.

Reactie gemeente
De bouwhoogte van 45 meter is enkel mogelijk in het daartoe aangewezen deel van het plangebied met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)'. In dit vlak is 45 meter als maximum opgenomen. Reclamant geeft aan dat er sprake is van een hoge toren midden in een agrarisch gebied in een landelijke omgeving. In werkelijkheid is de locatie gelegen op een bedrijventerrein, in of nabij een knooppunt van snelwegen, naast een spoorlijn bij hoogspanningsmasten en vier recent geplaatste windmolens. Het is dan ook niet de eerste verstoring van dat oorspronkelijk agrarische beeld.



Figuur 1 Ontwerpbestemmingsplan Van der Valk Hotel met ligging aanduidingsvlak maximum bouwhoogte 45 meter

De oorspronkelijke maximum bouwhoogte van 25 meter, zoals ook al mogelijk is in het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O, blijft voor het overige deel van het plangebied gehandhaafd. Het hotel zal een bouwhoogte krijgen van in totaal maximaal 45 meter. Dit is exclusief (plaatselijke) verhogingen ten behoeve van installaties, mogelijke opwekking van duurzame energie en voor andere ondergeschikte voorzieningen.

Op de locatie waar het hotel is voorzien is in het beeldregieplan een groter bouwvolume toegestaan dan op de overige delen van het bedrijvenpark. Vanwege de ligging direct aan het knooppunt Hattemerbroek - aan de A28 - en langs het spoor - is hier juist een bebouwingsaccent en aansprekende architectuur gewenst. Hiermee wordt enerzijds een bijzonder accent gemaakt dat Bedrijvenpark H2O aan het knooppunt laat zien en wordt tevens de grens met de provincie Gelderland symbolisch gemarkeerd.

In het bestemmingsplan is de bouwhoogte van deze bebouwingszone vastgelegd op 25 meter en richting de Zuiderzeestraatweg neemt de bouwhoogte af naar maximaal 10 meter om aan te sluiten bij de maat en schaal van het agrarische bebouwingslint. Uitgangspunt hierbij was dat alle bebouwing uit functionele bedrijfsgebouwen zouden bestaan met een beperkte bouwhoogte en met vooral (voor bedrijven) functionele volumes met een groot grondoppervlak. De bouwhoogte is daarom zodanig opgebouwd dat de hogere bedrijfsgebouwen niet of nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de zijde van Hattemerbroek omdat de gebouwen daarvoor het zicht wegneemt op de hogere gebouwen daarachter. Zo wordt gezoneerd vanuit de zijde van de linten in volume opgebouwd richting de snelweg. Echter gezien de functie en de specifieke locatie is dit een uitgelezen plek om een accent te plaatsen met een hoge architectonische uitstraling en een zichtbare collectieve functie voor onder andere het bedrijventerrein. Juist een hotel biedt de kans om deze rand op een dergelijke wijze te verbijzonderen.

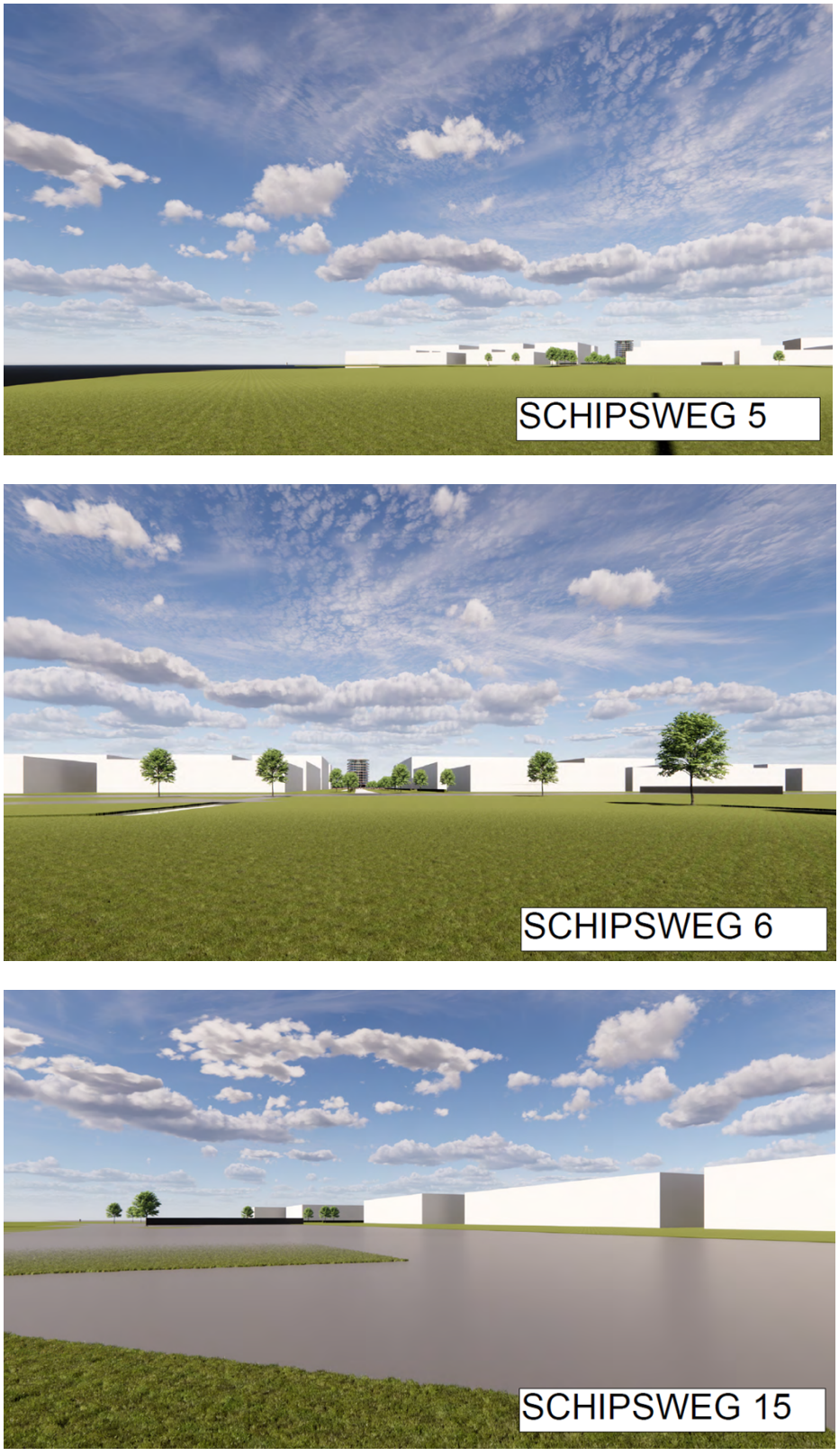
Door de grotere bouwhoogte en andere hoogwaardiger architectuur (dan een bedrijfsgebouw) markeert het hotel het bedrijventerrein op bijzondere wijze langs de snelweg. Anderzijds is het hotel ook juist een bijzondere aanvullende functie voor het gehele bedrijventerrein en mag daarom best gezien worden vanuit het terrein en de omgeving zelf. Met een hoogte van 25 meter gaat er te weinig accentwerking uit van het gebouw om deze plek en het bedrijventerrein te markeren. Het gebouw valt dan grotendeels weg achter verhoogde infrastructuurlijnen, bomen en bedrijfsbebouwing. Met een hoogte van 45 meter kan er voldoende accentwerking worden gecreëerd.

Door de grotere bouwhoogte krijgt het terrein net iets meer geleding waardoor het geheel met op elkaar lijkende bedrijfsvolumes op de juiste plek wordt doorbroken met een accent. Voorwaarde hierbij is dat het accent een voldoende ranke vorm heeft die afwijkt van de bouwvolumes van de bedrijven en daarmee zichtbaar is zonder het beeld vanuit het landschap en de kernen te domineren. Daarom is in het bestemmingsplan ook slechts een aanduidingsvlak van beperkte oppervlakte opgenomen waarbinnen de grotere bouwhoogte wordt toegestaan, zoals hiervoor aangegeven op de figuur.

Landschappelijk voegt het hotel op deze manier juist iets toe aan het bedrijvenpark en de omgeving als ranke architectonische markering van de bijzondere plek aan het knooppunt én het bedrijventerrein, op de overgang van landschap naar stedelijk gebied.

Onderstaande afbeeldingen geven een impressie weer van de opbouw van de bouwhoogte van de bebouwingszones, gezien vanaf verschillende locaties op de Schipsweg.



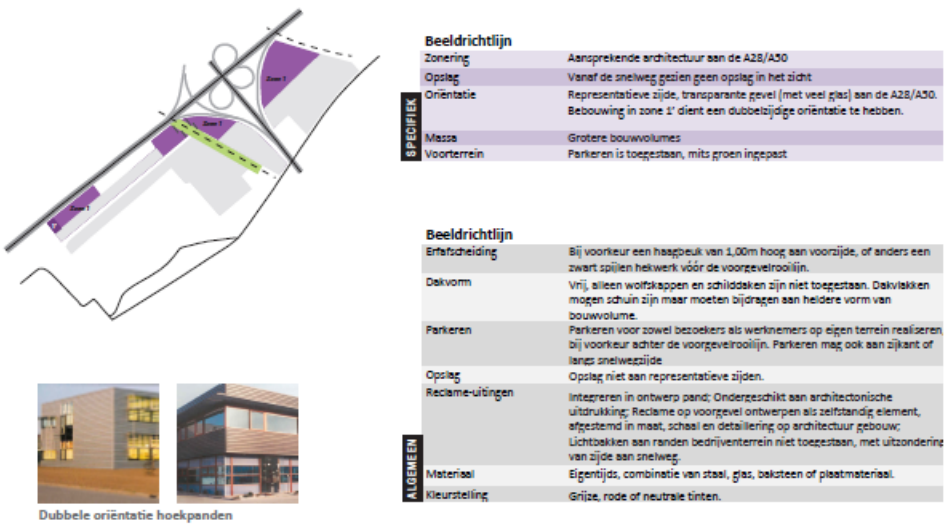


Figuur 2 Zicht vanaf verschillende plekken aan de Schipsweg op het nieuwe hotel (bron: Paul Theunissen, architect)

Uit de impressies blijkt dat, vanaf de genoemde locaties, er nauwelijks zicht is op het hotel en dat de hoogte op die afstand ook niet wordt waargenomen als hoger dan de bedrijfsgebouwen die op Bedrijvenpark H2O zijn toegestaan.

Het ontwerp van het hotel voldoet aan de beeldrichtlijnen zoals opgenomen in het Beeldregieplan. Het plangebied ligt in zone 1 waarbij sprake mag zijn van grotere bouwvolumes. In dit geval uit zich dit ook in een volume dat zich presenteert in de hoogte dat wordt ingegeven door de afwijkende en meer representatieve functie. Dit wijkt inderdaad af van de bouwhoogte zoals eerder opgenomen in het beeldregieplan. Evenwel kan aangegeven worden dat, door het gebruikmaken van aansprekende architectuur, dit zich langs de snelweg als accent goed verhoudt met de omgeving. Ook voegt zich deze hoogte in de stedenbouwkundige opzet van het gehele Bedrijvenpark. Voor de stedenbouwkundige opzet is gekozen voor een zonering in schaal van snelweg naar Zuiderzeestraatweg en dorp/lintbebouwing Hattemerbroek. In de zone langs de snelweg krijgen de grotere bedrijven een plek. In de richting van de Zuiderzeestraatweg dorp nemen de kavels in grootte en schaal af. Dit geldt eveneens voor de massa en hoogte van de bebouwing. Het mogelijk maken van een hotel met een bouwhoogte van 45 meter past in deze gekozen opzet en voldoet hier aan.





Figuur 3 Fragmenten uit het Beeldregieplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O is opgenomen

In het beeldregieplan is aangegeven dat grotere bouwhoogten kunnen leiden tot een enger beeld in de bedrijfsstraten wanneer de hoogte-breedte verhouding scheef is. De hogere bouwhoogte tot 45 meter van een deel) van het hotel leidt niet tot een scheve hoogte-breedte verhouding in de bedrijfsstraten aangezien het hotel min of meer als solitair hoger gebouw in de hoek van het terrein wordt geplaatst. Ten aanzien van de hoogte-opbouw verwijzen wij graag naar het eerste deel van deze reactie.
Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landelijke omgeving voor de IJsselbrug ten opzichte van de eerder mogelijk gemaakte juridisch-planologische mogelijkheden zoals opgenomen in het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O.

In voorliggend bestemmingsplan zijn alle belangen afgewogen die nodig zijn om te komen tot een goede ruimtelijke ordening. Hierbij behoren ook de aspecten als bescherming van de leefomgeving (en er duurzaam mee omgaan). Alle omgevingsaspecten zijn onderzocht waarbij geconcludeerd kan worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
In de zienswijze is niet specifiek ingegaan waarom met het mogelijk maken van het Van der Valk Hotel de leefomgeving niet in voldoende mate zou worden beschermd.
De invulling van de locatie met het hotel kan zorgen voor een kwalitatieve toevoeging in het gebied, waarin reeds op grond van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O industrie mogelijk was. Daarbij komt dat met dit bestemmingsplan binnen de locatie geen zware industrie (milieucategorie 5.1) meer wordt toegestaan. Op grond van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O waren nog bedrijven tot en met categorie 5.1 toegestaan, met het bestemmingsplan Van der Valk Hotel wordt de milieucategorie verlaagd naar maximaal 3.2 op deze locatie.

Of sprake moet zijn van een sociaal maatschappelijk doel ligt niet voor bij het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan. Zoals eerder is aangegeven moet de raad bij de vaststelling concluderen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De belangen van de inwoners worden daarin ook meegewogen, zowel bij de uit te voeren onderzoeken, als in de procedure.

De behoefte aan het hotel is aangetoond. In paragraaf 3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking is deze behoefte onderbouwd en in bijlage 1 van de toelichting is het volledige Behoefteonderzoek 'Hotelontwikkeling Van der Valk Hattem' opgenomen van 30 november 2020 uitgevoerd door Horwath HTL.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2
12 april 2021 - ProRail

Trilling
Onder verwijzing naar de zin "Het is in het belang van de hotelexploitant dat er sprake is van een goed verblijfsklimaat' in paragraaf 4.10 Geluid, adviseert ProRail de gemeente om in het belang van een goed verblijfsklimaat onderzoek te doen naar trillingen afkomstig van de nabijgelegen spoorlijn.
ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingsonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Reactie gemeente
Met het bestemmingsplan wordt een hotel mogelijk gemaakt. Het plangebied en het geprojecteerde hotel ligt nabij de spoorlijn Zwolle-Lelystad (Hanzelijn). De zienswijze haakt aan op paragraaf 4.10 Geluid van de toelichting op het bestemmingsplan. In deze paragraaf is ook aangegeven dat een hotel niet als ander geluidsgevoelig gebouw in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt gezien en daarmee de geluidnormen van de Wgh niet van toepassing zijn. Overeenkomstig daarmee kan het hotel niet als trillingsgevoelig object worden beschouwd. Dat hotelgasten geen trillingshinder zullen ondervinden is dan de verantwoordelijkheid van de exploitant en zal niet worden geregeld in het bestemmingsplan. Desondanks wordt kort ingegaan op de situatie ten aanzien van trillingen.
Het hotel is gesitueerd op circa 85 meter afstand van de spoorlijn Zwolle-Lelystad (Hanzelijn). In algemene zin geldt dat door het rijden van treinen over de spoorlijn trillingen kunnen worden opgewekt, welke zich voortplanten door de bodem en vervolgens gebouwfunderingen kunnen aanstoten en in trilling kunnen brengen. Deze trillingen planten zich voort in de gebouwconstructie. Eventuele (objectiveerbare) trillingshinder is afhankelijk van de optredende trillingssterkten en de mate van voorkomen (hoe vaak is een trilling voelbaar).

In Nederland bestaan op dit moment geen wettelijke regelingen en normen, die duidelijke grenswaarden met een beoordelingssysteem voor trillingen geven. Sinds 1993 is er wel de meet- en beoordelingsrichtlijn van de SBR "Trillingen deel B - Hinder voor personen in gebouwen", waarin streefwaarden worden gegeven, waarbij redelijkerwijs mag worden aangenomen dat er geen hinder optreedt. De SBR-publicatie is in 2002 geactualiseerd.

Vanwege de toenemende aandacht voor trillingen en trillingshinder langs spoorlijnen (met name waar veelvuldig goederentreinen rijden) is er sinds mei 2019 de "Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen" (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). In de Handreiking wordt twee afstandscriteria aangegeven ten aanzien van de beoordeling van het aspect trillingen. Vindt een plan of project plaats binnen een afstand van 100 meter van een spoorlijn, dan wordt geadviseerd een quickscan trillingshinder uit te voeren op basis van paragraaf 10.1 van de Handreiking. Vindt een plan of project plaats binnen 250 meter afstand van een spoorlijn, dan moet worden beoordeeld in hoeverre klachten, bodemopbouw en/ of het treinbeeld aanleiding geven voor het doen van nader onderzoek.
Zoals aangegeven wordt een hotel niet gezien als trillingsgevoelige functie. In de inleiding van bovengenoemde handreiking gaat het nadrukkelijk over woningen en andere trillingsgevoelige functies. Aangenomen mag worden dat de afstanden van 100 en 250 meter zijn gebaseerd op woningen en andere trillingsgevoelige functies.
Eventueel zou aangesloten kunnen worden bij de definitie van een de gebouwfunctie "bijeenkomsten" als bedoeld in de SBR B richtlijn hinder. De streefwaarden voor de V_{max} zijn daarin 0,05 hoger voor A_1, 0,4 voor A_2 en 0,02 voor V_{per} (A_3), zie ook de genoemde handreiking.

Deze hogere streefwaarden in aanmerking genomen (ten opzichte van wonen), de afstand tot de spoorlijn en de ligging van de spoorlijn op een relatief nieuw talud en kunstwerken (over de A28 en bij de Zuiderzeestraatweg) wordt geen trillingshinder verwacht. Daarom is onderzoek niet nodig.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3
15 april 2021

Bouwhoogte
Reclamant vraagt de gemeente om zich te conformeren aan de maximale bouwhoogte van 25 meter zoals in 2018 is onderbouwd en vastgelegd in het bestemmingsplan, inclusief de bijbehorende landschappelijke inpassing. De reclamant wilt dat de gemeente de besluitvorming heroverweegt en bekijkt of het niet mogelijk is om tot een ontwerp te komen dat past binnen de in het huidige bestemmingsplan genoemde hoogte. Hierbij heeft de reclamant een suggestie: vraag Van der Valk om het bouwvolume niet te zoeken in de

hoogte maar in de breedte. Dit gebouw kan dan naast haar hotel functie dienen als geluidswal voor het snelweglawaai, tevens ontstaat hierdoor een groter dak oppervlak dat kan worden gebruikt voor het plaatsen van een grote oppervlakte aan zonnepanelen.
Reclamant benadrukt dat de gemeente het brede geluid wat op straat te horen is, namelijk dat de Hattemers tegen deze ontwikkeling zijn, mee moet nemen in de afwegingen.

Reactie gemeente
Hiervoor kan de reactie van de gemeente onder zienswijze 1 ten aanzien van de bouwhoogte als ingelast worden beschouwd.
Aanvullend wordt aangegeven dat een maximale bouwhoogte van 25 meter, met de daarbij behorende landschappelijk inpassing, niet betekent dat geen sprake zou kunnen zijn van een maximale bouwhoogte van 45 meter en ook daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening blijft van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen, zo ook het inpassen van het hotel Van der Valk met een nieuwe maximale bouwhoogte en (onder meer de) bijbehorende landschappelijke inpassing en motivering.

De bijzondere functie (hotel) biedt de mogelijkheid om een architectonisch accent te maken op deze bijzondere plek op het terrein. Hierbij is gekozen voor een grotere bouwhoogte en kleinere footprint met meer (groene) ruimte er omheen om deze plek te markeren vanuit een grotere omgeving. Met een gebouw met een min of meer zelfde bouwhoogte als de bedrijfsbebouwing wordt de accentwerking niet bewerkstelligd.

Reclamant geeft aan dat de Hattemers tegen deze ontwikkeling zijn. Alleen reclamant stelt dit.

Voor het overige zie de reactie op zienswijze 1.

Lichthinder en impact op vogels en vleermuizen

Reclamant vraagt om te onderbouwen hoe de gemeente lichthinder beschouwt in relatie tot de hinder die dit gaat geven op de beleving van de nacht (donker). Deze toren gaat als een lichtmast de skyline domineren en heeft hiermee een mega impact op het landschap. Tevens zou reclamant graag aangetoond willen hebben dat er geen schadelijke effecten zijn op de migratie van vogels en vleermuizen.

Reactie gemeente
De effecten van kunstmatige verlichting kunnen hinder opleveren, de volgende categorieën worden daarbij benoemd (bron: Infomil):

- *hinder voor de mens*
- *hinder/verstoring voor de natuur*
- *horizonvervuiling*

In de zienswijze is ingegaan op hinder/verstoring voor de natuur en horizonvervuiling.
De hinder/verstoring (door onder meer licht) op de natuur en de afwezigheid van hinder is onderbouwd in paragraaf 4.1 van de toelichting.

In het voorjaar van 2015 is ter plaatse van het plangebied een actualiserende quickscan flora- en fauna uitgevoerd (rapportnr. 2015.1962, d.d. april 2015). Voor plandeel Hattem wordt geconcludeerd dat geen beschermde plantensoorten aanwezig zijn. Uit nader visonderzoek is ook niet gebleken dat er beschermde soorten in het gebied aanwezig waren. Vanwege verblijfplaatsen van vleermuizen en nestplaatsen van de huismus is ontheffing aangevraagd en verkregen. Ter uitvoering hiervan is een faunatoren gebouwd nabij de Zuiderzeestraatweg.
In het voorjaar van 2020 is plandeel Hattem van Bedrijvenpark H2O bouwrijp gemaakt. Het bouwrijp maken van het gebied vindt plaats op basis en aan de hand van een ecologisch werkprotocol. Voorafgaand aan de werkzaamheden van het bouwrijp maken, is het terrein nogmaals bezocht door een ecoloog. Het terrein is geïnspecteerd en vrijgegeven. Overigens is het plangebied van dit bestemmingsplan nog niet bouwrijp gemaakt, dit is nog agrarisch in gebruik.

Voor het onderdeel vleermuizen inclusief mogelijke gevolgen van lichthinder wordt een nieuw vleermuisonderzoek, gericht op de vliegroutes, uitgevoerd. Hierbij wordt expliciet gekeken naar de effecten van het deel van hotel dat boven de 25 meter (de maximale bouwhoogte in het geldende bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O) uitsteekt tot maximaal 45 meter. Als blijkt dat er geen vliegroutes nabij het plangebied aanwezig zijn die directe gevolgen kunnen ondervinden van de bebouwing dan worden hier maatregelen voor getroffen. Of er wel of geen vliegroutes zijn, er moet in beide gevallen worden voldaan aan de voorwaardelijke verplichting die wordt opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Deze regel houdt in dat voordat het gebouw in gebruik mag worden opgenomen moet worden aangetoond dat er geen sprake is van lichtuitstraling op vliegroutes van vleermuizen. Mocht blijken dat er wel vliegroutes aanwezig zijn die gevolgen kunnen ondervinden van de bebouwing dan wordt daar het benodigde traject voor gevolgd voordat er daadwerkelijk wordt gebouwd. Met lichtberekeningen zal de uitstraling op vliegroutes in beeld moeten worden gebracht.
De onderzoeksronde vindt plaats in het najaar van 2021, de raad houdt bij de vaststelling van dit bestemmingsplan rekening met de uitkomsten van het vleermuisonderzoek, maar hoe dan ook wordt met de voorwaardelijke verplichting voorkomen dat er lichtuitstraling plaatsvindt op vliegroutes van vleermuizen.

Na afstemming met ecologen is duidelijk geworden dat op deze locatie geen migratieroutes van vogels bekend zijn. Dit aspect is momenteel nog niet verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan en wordt nog nader beschreven.

De gemeente Hattem heeft geen specifiek lichtbeleid ten aanzien van het beschermen van donkerte. Bij horizonvervuiling/donkertebescherming gaat het om de zichtbaarheid van licht op langere afstand. Er is dan geen direct licht meer te meten van een lamp.
De omgeving van het plangebied heeft reeds een zekere mate van lichtuitstraling richting de omgeving. Het hotel komt te liggen in een stedelijke

omgeving en is er al licht in die omgeving door andere bedrijven. De bebouwingshoogte is verder zodanig opgebouwd dat de hogere gebouwen niet of nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de zijde van Hattemerbroek en de Zuiderzeestraatweg omdat de verhoogde horizon dit zicht wegneemt. Dit geldt dan ook in relatie tot de horizonvervuiling/donkertebescherming. Deze zal niet of nauwelijks in onevenredige mate toenemen door de nieuwe bebouwingsmogelijkheden. Vanuit ecologisch oogpunt is het wel wenselijk om de verlichting te beperken. In de regels van het bestemmingsplan wordt hiervoor een regeling opgenomen, zie ook de eerdere tekst in deze reactie.

Verkeer

Reclamant heeft bezwaar op de toename van verkeersbewegingen op Zuiderzeestraatweg en in het bijzonder richting Hattem via de Hilsdijk - Dorpsweg. Deze ontwikkeling gaat betekenen dat de nu al drukke doorgaande wegen nog drukker zullen worden en vooral ook in de avond uren gebruikt zullen gaan worden door recreatief verkeer richting het oude centrum. Reclamant vraagt hoe u deze negatieve effecten gaat voorkomen aangezien ik hier niks over lees in de plannen? Welke concrete maatregelen gaat de gemeente nemen?

In het kader van de procedure voor het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O zijn de gevolgen voor verkeer uitgebreid onderzocht. In dat kader is ook een milieueffectrapport opgesteld en verkeersonderzoek uitgevoerd. Met de realisatie van het Bedrijvenpark H2O en de vestiging van Hotel Van der Valk nemen de verkeersintensiteiten in en rond en plangebied weliswaar verder toe, maar is ook sprake van een verbeterde verkeersstructuur. De belangrijkste positieve effecten op verkeer worden veroorzaakt door de te verplaatsen aansluiting op de A28. Er vindt daardoor een verschuiving plaats van verkeer die met de bestaande wegenstructuur via de Zuiderzeestraatweg naar Zwolle reed en nu via de Duurzaamheidstraat en de Rondweg door Bedrijvenpark H2O naar de nieuwe aansluiting gaat rijden. Op de wegen die naar de nieuwe aansluiting leiden is daarom een toename van de verkeersdruk aan de orde. Dit geldt ook voor de Zuiderzeestraatweg. Op deze wegen is echter nog voldoende restcapaciteit beschikbaar om het aanvullende verkeer te verwerken. Er is geen sprake van een onaanvaardbare verkeerssituatie. Wel moest op basis van het bestemmingsplan en het MER voor Bedrijvenpark H2O en de Aansluiting op de A28 de bestaande rotonde (Duurzaamheidstraat/Rondweg) worden aangepast om het aanvullende verkeer te kunnen verwerken. De uitvoering hiervan is gepland in 2022 en 2023; de ontwikkeling die in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt heeft daar geen invloed op.
De andere, in 2019 nieuw aangelegde rotonde (Zuiderzeestraatweg/Oostersedijk/Hilsdijk) kan het verkeer vanuit H2O (dat nog wel gebruik maakt van de Zuiderzeestraatweg richting Zwolle) aan. Recreatief verkeer richting het centrum van Hattem zal naar verwachting gebruik maken van de fiets, bij het hotel zullen huurfietsen beschikbaar worden gesteld om het fietsgebruik te stimuleren.

Conclusie

De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze regel houdt in dat voordat het gebouw in gebruik mag worden opgenomen er moet worden aangetoond dat er geen sprake is van lichtuitstraling op vliegroutes van vleermuizen.
In de toelichting wordt nader ingegaan op het feit dat in het plangebied geen migratieroutes voor vogels bekend zijn.

Zienswijze 4
15 april 2021

Bouwhoogte
De tegenhanger van deze mooie ontwikkeling, is dat de initiatiefnemer het hotel, dat tóch al op een uitzonderlijke zichtlocatie wordt gesitueerd, dan óók nog eens bijna twee keer zo hoog zou moeten worden, als volgens de bestaande regelgeving wordt toegestaan. Dat past niet in de route, die trekvogels volgen in het verlengde van het Zwarte Water en de wateren ontstaan door zandwinning daar vlakbij op weg naar liet Veluwemeer en vice versa, Daarbij hebben de nabijgelegen Vreugderijkerwaard en Reevediep ook een belangrijke rol in de migratie en fouragering van vogels.

Naast deze aspecten speelt ook een rol de beleving van het landschap en dan vooral voor hen, die vanuit het Noorden over de N763, de N50 en de Gelderse dijk het Veluwemassief met het stadje Hattem naderen. Vanaf méér plekken wordt het zicht op de bijzondere omgeving van de NO-punt van het Veluwemassief a.h.w, gedomineerd door het ontworpen hotel. In de periode, dat er geen bladeren aan de bomen zitten vanaf de Trijselberg bijvoorbeeld.

De schets van de architect, die beslist niet lelijk genoemd kan worden, laat echter zien, dat met dezelfde uitgangspunten van architectuur een hoogbouw in ongeveer dezelfde vorm mogelijk kan zijn met een hoogbouwgedeelte, dat qua hoogte voldoet aan de eisen van het bestemmingsplan, dus 20 meter lager. De architect is daar zeker toe in staat en het hotel blijft goed in zicht. Bovendien maakt het voor de hotelgasten de wachttijden voor de lift aanmerkelijk korter.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd. De gemeente is van mening dat een accent in bouwhoogte op deze locatie passend is in de omgeving, daarom is de bouwhoogte van maximaal 45 meter voor een deel van het hotel aanvaardbaar.

Na afstemming met ecologen is duidelijk geworden dat op deze locatie geen migratieroutes voor vogels bekend zijn. Dit aspect is momenteel nog niet verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan en wordt nog nader beschreven.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting nader ingegaan op het feit dat op deze locatie geen migratieroutes voor vogels bekend zijn.

Zienswijze 5
29 april 2021 - Vereniging Landschap en Milieu Hattem

De VLMH is vanzelfsprekend verheugd dat deze bestemmingsplanwijziging milieucategorie 5.1 onmogelijk maakt.

Behoefte

Veel partijen, waaronder de VLMH, wezen bij het vaststellen van het vorige bestemmingsplan op het gebrek aan behoefte. De betrokken gemeenten, waaronder Hattem, tekenden ook een bestuursovereenkomst over de uitgifte van 16,3 hectare om overcapaciteit in de regio te voorkomen (Bestuursovereenkomst uitbreiding en herprogrammering bedrijvenpark H20, 2018). Hattem heeft zich verplicht om overcapaciteit weg te bestemmen, de deadline om een en ander vast te stellen valt dit najaar. De VLMH verneemt graag we de resultaten van de desbetreffende onderzoeken.

Reactie gemeente
Het klopt dat er destijds een bestuursovereenkomst is gesloten met de provincie Gelderland en Overijssel en de gemeenten Kampen en Zwolle. Dit overeenkomst ging uit van een termijn van 3 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O (plandeel Hattem). Op 10 juli 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over dit bestemmingsplan. Per die datum is het plan onherroepelijk geworden. Dat betekent dat de overeenkomst pas in juli 2022 afloopt.
Het bestemmingsplan dat ter vaststelling voorligt is het bestemmingsplan 'Van der Valk Hotel'. De behoeftebepaling die ten grondslag heeft gelegen aan het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark H20' kan niet meer ter discussie worden gesteld. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk. De behoefte aan het hotel is aangetoond. In paragraaf 3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking is deze behoefte onderbouwd en in bijlage 1 van de toelichting is het volledige Behoefteonderzoek 'Hotelontwikkeling Van der Valk Hattem' opgenomen van 30 november 2020 uitgevoerd door Horwath HTL.

Bouwhoogte

De VLMH is tegen een verhoging van de grens in het bestemmingsplan en kan geen noodzaak ontdekken om af te wijken van de maximale hoogte. VLMH is voor handhaven van de oorspronkelijke hoogte.
De vorige wijziging van de planregels, een verhoging naar de huidige 25 meter voor milieucategorie 5.1 was bedoeld om bedrijven te interesseren. Dit had geen effect. De verruiming van de hoogte nu van die hoogte naar 45 meter, als enige gebouw in deze omgeving (nationaal landschap) tezamen

met de uitvoering met veel glas in een grotendeels open landschap, baart VLMH zorgen. Onderzoek wijst uit dat dergelijke glazen constructies overigens dodelijker zijn voor vogels dan windmolens.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de Bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd.
De reactie onder zienswijze 3 met betrekking tot Lichthinder en impact op vogels en vleermuizen kan hier als ingelast worden beschouwd.

Relevante natuurtoetsen

Het terrein ligt ruim binnen de grens van twee kilometer van twee Natura 2000 gebieden, de Veluwe en Rijntakken. Nameten op ruimtelijkeplannen.nl en openbare informatie van de provincie bevestigen dit.
Er kan sprake zijn van significante gevolgen en een natuurtoets dient om vast te stellen dat er wetenschappelijk gezien geen enkele twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn. De provincie heeft, zelfstandig en zonder nader onderzoek, bepaald dat er geen bijzonderheden te zien zijn (mail provincie aan VLMH 16 maart, 2021). Zowel de provincie als de gemeente zijn - als financier van een uitrit respectievelijk financiële garantsteller - belanghebbende bij het succes van H20. Juist dan ligt een keuze voor een onafhankelijk bureau toch in de verwachting?
Beide Natura 2000 gebieden zijn gevoelig voor stikstof. Beiden zijn overbelast, met name de Veluwe op de meest Noordelijke punt bij Hattem. En beide gebieden vallen onder de gebiedsgerichte aanpak van de provincie. Er bestaat een resultaatsverplichting om de stikstofbelasting onder de kritische depositiewaarde (KDW) van dit gebied te krijgen. Er is geen zekerheid verkregen dat deze gebieden niet worden aangetast. Een van de andere zienswijzen (ingekomen stuk bij de raad) wijst daarnaast op verschillende fouten in de stikstofberekeningen.

Reactie gemeente
Het klopt dat er in de stikstofberekening een fout is geslopen. Een nieuwe stikstofberekening is inmiddels uitgevoerd en leidt niet tot een ander resultaat en conclusie. Het resultaat is dat er geen sprake van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Daaruit blijkt dat significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen worden uitgesloten. De nieuwe stikstofberekening wordt verwerkt in de stikstofonderbouwing en als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Naar zonnepark - afspraken bij vaststelling bestaande bestemmingsplan vanwege overcapaciteit

De VLMH is van mening dat het restant van het plandeel Hattem van H20 beter ingezet kan worden als zonnepark ten behoeve van de energietransitie.

Reactie gemeente
Van een invulling van het restant van het plandeel Hattem van Bedrijvenpark H2O met zonnepanelen is geen sprake. Er is een onherroepelijk bestemmingsplan voor een bedrijventerrein. Plandeel Hattem is inmiddels

bouwrijp gemaakt en de benodigde infrastructuur is aangelegd. De eerste kavels worden inmiddels bebouwd en ook de rest zal worden uitgegeven. De verwachting is dat er jaarlijks ten minste 3 hectare zal worden verkocht.
Voor wat betreft de energietransitie is op regionaal niveau de Regionale Energie Strategie opgesteld. Ook daarin is Bedrijvenpark H2O niet opgenomen als locatie voor een zonnepark.

Conclusie
De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze regel houdt in dat voordat het gebouw in gebruik mag worden opgenomen er moet worden aangetoond dat er geen sprake is van lichtuitstraling op vliegroutes van vleermuizen.
In de toelichting wordt nader ingegaan op het feit dat op deze locatie geen migratieroutes voor vogels bekend zijn.

Zienswijze 6
Meerdere personen
3 mei 2021

De effecten van de vestiging van een hotel op de voorgenomen plek wordt als het gaat om nut en noodzaak en zeker ook als het gaat om de belasting van de omgeving, inclusief de invloed op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe afgedaan als niet noemenswaardig. In die zin dat voldaan zou worden aan de (landelijke) regelgeving en richtlijnen. Reclamanten kunnen de onderbouwing daarvan niet onderschrijven.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de Bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd.
De reactie onder zienswijze 3 met betrekking tot Lichthinder en impact op vogels en vleermuizen kan hier als ingelast worden beschouwd.
De reactie onder zienswijze 5 met betrekking tot Relevante natuurtoetsen kan hier als ingelast worden beschouwd.

Leefomgeving/verkeer
Reclamanten vragen in het bijzonder aandacht voor de kwaliteit van hun leefomgeving. In het kader van het nu geldende plan speelde dit ook een rol tot en met de Raad van State. In de uitspraak van de Raad van State is daarbij onder meer het volgende citaat van belang dat van de zijde van de gemeente is ingebracht en door de Raad van State is overgenomen: "daarnaast kan op de Zuiderzeestraatweg ter hoogte van het Hattems deel van het bedrijvenpark H20 zo nodig een vrachtwagenverbod worden ingesteld aldus de (gemeente) raad" (Raad van State.nl @116255/201810048-I-rl). Wat is nu het geval. Sinds die uitspraak van de Raad van State denderde het verkeer maar door. Dit deed afbreuk aan het gevoel voor veiligheid, het ging ten laste van de leefbaarheid (zwaar transport bijna dag en nacht) en scheuren in de huizen.

Reden genoeg voor hen om in de vorm van een brief gericht aan de burgemeester en wethouder Schipper aan de bel te trekken. Deze brief kan

de gemeente als herhaald en ingelast beschouwen. Wethouder Schipper heeft daar alert op gereageerd. Dit heeft geresulteerd in een aantal gesprekken, met daarin als hoofdlijn dat de bezwaren worden erkent en maatregelen worden getroffen om daaraan tegemoet te komen. Als eerste stap is er begin april 2021 een nieuwe wegversmalling aangelegd. Die is nu sinds enkele weken klaar. Er worden nu verkeersmetingen uitgevoerd. Op 30 april zou in een gesprek met de wethouder het resultaat worden geëvalueerd, dat gesprek is verplaatst naar 11 mei.
Het voorliggende plan lezende vinden de reclamanten het opmerkelijk, dat in weerwil van de uitspraak van de Raad van State, de brief en de gevoerde bestuurlijke gesprekken in de toelichting op het plan op geen enkele manier wordt ingegaan op de negatieve invloed die het plan heeft op de kwaliteit van de leefomgeving. Het enige dat wordt geconstateerd is dat, de Zuiderzeestraatweg een 60 km weg is, er een nieuwe ontsluiting met de A28 komt, de verkeersintensiteit op de Zuiderzeestraatweg een beetje toeneemt, maar dat dat verkeerstechnisch allemaal makkelijk kan. Nogmaals zonder in te gaan om de consequenties die dat heeft op hun omgevingskwaliteit. Waaronder geluidhinder, trillershinder, (gevoel van) verkeersveiligheid.
Beetje bij beetje komt er althans in de theorie steeds meer verkeer bij. In de praktijk is het veel erger en neemt de overlast hand over hand toe en dat zal nog erger worden. Bij elkaar opgeteld zal ook gezien de verkeer aantrekkende functies op het bedrijventerrein de overlast substantieel toenemen. De huidige praktijk wijst daar al op. Alle theorie ten spijt, zo lang het in tijd en kilometers aantrekkelijker en goedkoper is en blijft om via dit buurtschap te rijden zal men daar gebruik van maken. Zowel het vrachtverkeer als het personenverkeer.
Om een voorbeeld te noemen. Wie via Google-map een route vanaf het bedrijventerrein intypt naar bijvoorbeeld het oosten van het land wordt via de Zuiderzeestraatweg geleid. Naar het oordeel van de reclamanten is een toename van de overlast onaanvaardbaar. Zij zijn en blijven dus van oordeel dat daar in de toelichting op het bestemmingsplan ten onrechte niet op in gegaan wordt.

Reactie gemeente
De gemeente heeft een verantwoordelijkheid voor een verkeersveilig ontwerp van de wegen op Bedrijvenpark H2O en van de toeleidende wegen. Om de verkeerseffecten van de ingrepen inzichtelijk te maken is in het kader van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O een verkeersmodel gemaakt. Met behulp van een verkeersmodel zijn de verkeerseffecten inzichtelijk gemaakt. Het verkeersmodel gaat uit van een worstcase situatie met een maximale invulling van het Bedrijvenpark H2O, bestaande uit functies met de hoogste verkeersgeneratie. Uit dit verkeersmodel blijkt dat bij volledige ontwikkeling van het Bedrijvenpark H2O op de Zuiderzeestraatweg een verkeerstoename ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder Bedrijvenpark H2O) verwacht wordt. Hierbij werd uitgegaan van de huidige aansluiting op de A28 bij Wezep.
Bij verplaatsing van de aansluiting A28 is in het verkeersmodel een verschuiving van verkeerstromen zichtbaar. Het aandeel verkeer dat uit plandeel Oldebroek via de Zuiderzeestraatweg richting de A28 bij Zwolle zou gaan, maakt gebruik van de nieuwe aansluiting op de A28. De

Zuiderzeestraatweg wordt hierdoor minder druk dan in de situatie zonder verschoven aansluiting op de A28. Ondanks dat wordt door de ontwikkeling van plandeel Hattem wel een verkeerstoename op de Zuiderzeestraatweg verwacht ten opzichte van de huidige situatie. De Zuiderzeestraatweg in Hattem is ingericht als erftoegangsweg met vrijliggende fietsvoorzieningen en heeft voldoende capaciteit hiervoor. Dit wegprofiel is geschikt om de verwachte verkeerstoename te verwerken. Door het voornemen ontstaat een marginale verkeerstoename op het hoofdwegennet (met name op de A28). Deze afweging heeft plaatsgevonden bij de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O in september 2018.
Omdat het voorrangskruispunt Zuiderzeestraatweg - Oostersedijk onvoldoende afwikkelingscapaciteit had om het extra verkeer ten gevolge van het plandeel Hattem te verwerken is het voorrangskruispunt Zuiderzeestraatweg - Oostersedijk opgewaardeerd naar een enkelstrooksrotonde. Een enkel-strooksrotonde is een verkeersveilige oplossing, omdat de aanrijsnelheid van alle voertuigen laag is. Met name voor de zijwegen Oostersedijk en Hilsdijk geeft dit een aanzienlijke verbetering om veilig en vlot op de Zuiderzeestraatweg te komen. Deze rotonde is inmiddels gerealiseerd en ook de maximale snelheid op de Zuiderzeestraatweg is verlaagd van 80 naar 60 km/u. Uiteraard heeft de gemeente een verantwoordelijkheid om het verkeersbeeld te monitoren en waar nodig in de toekomst maatregelen te treffen.
Daarnaast wordt in het najaar van 2021 gestart met de werkzaamheden voor de nieuwe aansluiting op de A28. De uitvoering zal plaatsvinden tussen medio 2022 en medio 2023. Daarmee is de nieuwe afrit gereed ruim vóór de ingebruikname van het hotel (rekening houdend met een bouwtijd van 2 jaren). Als de aansluiting is gerealiseerd zal het verkeer gebruik maken van de nieuwe aansluiting.
In het bestemmingsplan kan niet geregeld worden welke route door het verkeer wordt gevolgd. Dat valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Op voorhand valt ook niet te zeggen welke route straks op Google maps of een ander navigatiesysteem wordt opgenomen, daar heeft de gemeente geen invloed op. Er kan alleen maar gestuurd worden door te zorgen dat de route richting plandeel Oldebroek en de nieuwe aansluiting op de A28 maximaal wordt gefaciliteerd. Dit betekent niet dat de Zuiderzeestraatweg richting Zwolle niet wordt afgewaardeerd, de Zuiderzeestraatweg is immers een doorgaande weg, ook zonder de ontwikkeling van het Bedrijvenpark H2O.

Er zijn voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan bedrijvenpark H20 al gesprekken gevoerd tussen de vorige wethouder en bewoners van het gebied. In de periode daarna zijn incidenteel gesprekken gevoerd tussen gemeente (vooral ambtelijk, soms ook bestuurlijk) en bewoners. Dit had vooral betrekking op de reconstructie van de Zuiderzeestraatweg.
De huidige wethouder gaat periodiek in gesprek met de bewoners om de situatie te monitoren. Daarbij worden ook regelmatig verkeerstellingen uitgevoerd om het gevoel van bewoners met gegevens te kunnen staven.
Gesprekken zijn opgestart om over hinder van vrachtverkeer, verkeersintensiteiten en snelheid te spreken. Duidelijk is dat de Zuiderzeestraatweg in enige mate een doorgaande route is en zal blijven en

dat bijvoorbeeld een volledige afsluiting voor vrachtverkeer niet mogelijk is. Binnen de mogelijkheden wordt echter wel gekeken welke maatregelen gerealiseerd en welke afspraken gemaakt kunnen worden om de hinder zoveel mogelijk te beperken.
Over het bestemmingsplan Van de Valkhotel zijn geen separatie bestuurlijke gesprekken gevoerd (behalve de informatieavonden), maar in het proces van de Omgevingsvisie is de komst van het hotel wel onderwerp van gesprek/discussie.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7
5 mei 2021

Bouwhoogte
Reclamant heeft bezwaar tegen het optrekken van de maximale bouwhoogte van 25 naar 45 meter. Het daadwerkelijk te realiseren gebouw kan met installaties op de top van het gebouw zelfs nog hoger worden dan 45 meter.

Slechts enkele jaren geleden, op 17 september 2017, heeft u als gemeenteraad het vigerende bestemmingsplan H20 vastgesteld. Daarin is vastgelegd dat de hoogte voor gebouwen in de oksel van de A28 en de A50 maximaal 25 meter mag zijn. Volgens de toelichting bij het bestemmingsplan was die hoogte van 25 meter voldoende voor een 'markant gebouw dat recht doet aan deze belangrijke en goed zichtbare plek'. Nu amper drie en een halfjaren later wordt zonder deugdelijk onderbouwing de maximale bouwhoogte opgetrokken naar 45 meter. Kennelijk is alleen al de wens van Van der Valk voldoende om hier een hoger gebouw toe te willen laten. Een dergelijke wisseling van inzicht valt niet te rijmen met de hierboven aangehaalde argumentatie in het vigerende bestemmingsplan. Ofwel er wordt simpelweg toe geredeneerd naar de door 'Van der Valk' gewenste bouwhoogte.
Om u een goed afgewogen besluit te kunnen laten nemen over het ontwerpbestemmingsplan, mag je op z'n minst verwachten dat in de toelichting met realistische plaatjes inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van een 45 meter hoog gebouw zullen zijn voor het landschappelijk aanzicht. Die realistische plaatjes ontbreken echter geheel. In de toelichting staan slechts alleen enkele schetsmatige tekeningen.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de Bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

(datum onbekend)

Verkeer

Bij punt 2.2.2 wordt beschreven dat naast de hotelfunctie een restaurant, een congres- en vergadergelegenheid en een welness/fitness gelegenheid komen. Bij de verkeersgeneratie (punt 4.7) ontbreekt de welness/fitness gelegenheid. Waarom is deze functie niet meegenomen in de verkeersgeneratie? De CROW kent voor deze functie wel cijfers. Als deze functie alleen door hotelgasten bezocht kan worden, dan moet dit gewaarborgd worden in het bestemmingsplan. Anders moet de verkeersgeneratie van de welness/fitness gelegenheid mee worden genomen in de berekening voor de totale bebouwing. In het stikstofonderzoek dient dan de opnieuw berekende verkeersgeneratie meegenomen te worden.

Reactie gemeente
De functie welness/fitness is vooral voor hotelgasten. Deze faciliteiten zijn voor anderen dan hotelgasten echter ook bereikbaar. Dit aspect wordt alsnog in de stikstofberekeningen meegenomen.

Stikstofonderzoek

In figuur 2 van het stikstofonderzoek wordt gesproken over werktuigen uit het bouwjaar 2011. Werktuigen uit dat jaar hebben een stage IIIB motor. Echter zijn de werktuigen ingevoerd als stage IV, deze werktuigen komen uit het bouwjaar 2014. Stage IIIB werktuigen hebben een hogere emissiefactor in vergelijking met stage IV werktuigen en daardoor is er sprake van meer stikstofemissie en dus meer stikstofdepositie. Of de werktuigen dienen in AERIUS als stage IIIB ingevoerd te worden of de bouwjaren van de werktuigen in figuur 2 moeten worden aangepast aan de gehanteerde werktuigen in AERIUS.

Op pagina 6 van het stikstofonderzoek wordt beschreven dat het vervallen van de huidige bemesting een project-effect is en geen vorm van interne saldering is, omdat voor bemesting geen toestemming is vereist. Het is opmerkelijk dat deze zin in het stikstofonderzoek staat. De bemesting van de grond is in de AERIUS berekening wel meegenomen als een bron van stikstofemissie. Volgens de begrippen, die beschreven staan in de beleidsregels van de provincie Gelderland, is dit salderen. Tevens vraagt reclamant zich af over welke toestemming het hier gaat. Gaat het hier om vergunningen? Het is inderdaad zo dat voor bemesting geen Wnb-vergunning wordt verleend en je hoeft er bij de gemeente geen toestemming voor te vragen. Toch is in het licht van de beleidsregels van de provincie Gelderland het woord toestemming hier vreemd. Omdat o.a. onder toestemming een activiteit valt, die op de Europese referentiedatum was toegestaan en sindsdien onafgebroken aanwezig is geweest. De opsteller van het onderzoek heeft bij het opstellen van het rapport gebruik gemaakt van deze toestemming. Zoals eerder aangedragen is dit volgens reclamant foutief.

Reactie gemeente

Werktuigen uit bouwjaar 2011 horen inderdaad ingevoerd te worden als stageklasse IIIB. Het materieel is óf uit 2011 en stage IIIb óf uit 2014 en stage IV. Deze jaartallen en stageklassen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen in de toelichting en in de berekening op elkaar aan te sluiten. Dit wordt aangepast in de stikstofberekening.
Door de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering op 1 juli 2021 geldt er voor de aanlegfase echter een vrijstelling voor de bouwwerkzaamheden. Deze vrijstelling geldt voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie. Onder de vrijstelling valt onder andere het bouwen en slopen van een bouwwerk en de vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden. Dit zijn ook de bronnen waar emissies te verwachten te zijn in de realisatiefase van de beoogde ontwikkeling. Omdat voor deze werkzaamheden een vrijstelling geldt, is een berekening voor de realisatiefase niet nodig, alleen de gebruiksfase volstaat.
De gewijzigde stikstofberekening, zie ook de reactie bij 'Exploitatiefase stikstofberekening' wordt bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd en verwerkt in de toelichting.

Exploitatiefase stikstofberekening

De meest belangrijke zienswijze gaat over de exploitatiefase. Het verkeer is meegenomen per jaar in plaats van per etmaal. Het verkeer moet meegenomen worden per etmaal. In de berekening is er nu vanuit gegaan dat er minder dan 1 auto per dag het hotel aandoet. Dit is niet realistisch. Reclamant heeft in de bijlage een AERIUS-berekening gemaakt, waarin het verkeer per etmaal is meegenomen. De rekenresultaten voor de Veluwe is 0,07 mol/ha/ja en voor de Rijntakken is 0,02 mol/ha/ja.

Concluderend is reclamant van mening dat ten aanzien van stikstof negatieve significante effecten op Natura-2000 gebieden niet zijn uit te sluiten. In het bestemmingsplan onder punt 4.1 en dan stikstofonderzoek is volgens reclamant een onjuiste conclusie opgeschreven. Het aspect stikstof is dus wel een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente
Het klopt dat er in de stikstofberekening een fout is geslopen. Een nieuwe stikstofberekening is inmiddels uitgevoerd en leidt niet tot een ander resultaat en conclusie. Het resultaat is dat er geen sprake van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Daaruit blijkt dat significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen worden uitgesloten. De nieuwe stikstofberekening wordt verwerkt in de stikstofonderbouwing en als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Planologische situatie - feitelijke situatie

In het onderliggende bestemmingsplan (uit 2018) heeft de grond, waarop het nieuwe hotel komt, de bestemming bedrijventerrein. Dit bestemmingsplan staat het gebruik van de grond voor agrarische doeleinden niet toe. Het agrarisch gebruik van de grond is dus planologisch niet legaal. Toch wordt in het bestemmingsplan onder punt 2.1.5 onder de feitelijke situatie beschreven dat de gronden nu agrarisch in gebruik zijn. Dit klopt dus niet.

Het kan misschien wel de feitelijke situatie zijn, maar niet de planologische situatie. Men moet bij het opstellen van het bestemmingsplan uitgaan van de planologische situatie. Ook in het stikstofonderzoek wordt dit foutief beschreven. Op pagina 4 van het stikstofonderzoek wordt eerst juist beschreven dat het PAS geen geldige toestemmingskader is. Tevens wordt beschreven dat door het aanleggen van hotel het bestaan agrarisch gebruik komt te vervallen. Ook wordt beweerd dat deze activiteit planologisch legaal is. Op pagina 6 wordt herhaald dat de bemesting planologisch is toegestaan. Het klopt dus niet dat deze activiteit planologisch legaal is, omdat de grond de bestemming bedrijventerrein heeft. In de beleidsregels omtrent intern en extern salderen van de provincie Gelderland worden voorwaarden voor het intern salderen gegeven. Onder punt 5.1 wordt het volgende gezegd: “Een activiteit mag alleen worden ingezet ten behoeve van intern salderen voor zover er een toestemming was voor de N-emissie veroorzakende activiteit in de referentiesituatie en die sindsdien onafgebroken aanwezig is geweest of nog kan zijn tot het moment van intrekking of wijziging van de toestemming, zodat hervatting van de activiteit mogelijk was zonder dat daarvoor een natuurvergunning of omgevingsvergunning, onderdeel bouwen, is vereist.” De activiteit bemesting is niet onafgebroken aanwezig geweest, omdat het bestemmingsplan uit 2018
deze activiteit niet mogelijk maakt. Tevens is de toestemming (agrarisch gebruik) al reeds wegbestemd door het bestemmingsplan uit 2018. Kortom: er wordt een foutief beroep gedaan op de referentiesituatie en de bemesting van de gronden mag dus niet mee worden genomen in het stikstofonderzoek.

Reactie gemeente
In paragraaf 2.5.1 van de toelichting wordt de feitelijke situatie beschreven. Dus zoals deze er nu voorligt. Bij de beoordeling van stikstof voor een bestemmingsplan is de referentiedatum de feitelijk aanwezige, planologische legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. Het overgrote deel van Bedrijvenpark H2O is in het voorjaar van 2020 bouwrijp gemaakt. Op het perceel waar het Van de Valkhotel komt zijn de gronden nog tijdelijk agrarisch in gebruik en worden de gronden bemest, het bouwrijp maken van dat deel volgt later. Met het vaststellen van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O is de agrarische bestemming gewijzigd naar een bedrijfsbestemming. In het kader van het overgangsrecht, is dit agrarische gebruik de feitelijk aanwezige planologisch legale situatie.
Op de referentiedatum werden de gronden echter nog bemest, daarom valt dat bemesten onder de (algemene) meststoffenregelgeving. Daarmee wordt ook voldaan aan het vereiste van een milieutoestemming ten tijde van de referentiedatum. Zie hierover expliciet r.o. 22.4 uit de PAS-uitspraak inzake bemesten (ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604). Door dat oordeel kan in een natuurvergunning voor een ontwikkeling intern worden gesaldeerd met de beëindiging van bemesting.
Er moet dan wel cumulatief worden voldaan aan een drietal voorwaarden, die ook te herleiden zijn tot r.o. 22.5 uit genoemde PAS-uitspraak bemesten:

1. *de bemesting moet legaal (en dus in overeenstemming met de algemene regels) hebben plaatsgevonden voorafgaand aan de relevante referentiedata;*

2. *de bemesting moet sindsdien periodiek (onafgebroken) plaats hebben gevonden op dezelfde locaties; en*
3. *de stikstofdepositie op de betreffende Natura 2000-gebieden van de huidige bemesting mag niet meer bedragen dan van de bemesting ten tijde van de relevante referentiedata. Vanwege emissiearmere technieken zal bij het uitrijden van dezelfde hoeveelheden mest (en dezelfde gewassen) in de regel aan die voorwaarde worden voldaan.*

In het plangebied wordt aan deze voorwaarden voldaan.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting het nieuwe stikstofonderzoek opgenomen en verwerkt in de tekst.

Zienswijze 9
11 mei 2021
Mocht er toch een toren van 45 meter goedgekeurd worden, dan heeft reclamant als aanvullende eis dat de verlichting van buitenaf gezien een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang aanzienlijk gedimd wordt. Dit geldt ook voor de reclame.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de Bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd.
De reactie onder zienswijze 3 met betrekking tot Lichthinder en impact op vogels en vleermuizen kan hier als ingelast worden beschouwd.

Conclusie
De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze regel houdt in dat voordat het gebouw in gebruik mag worden opgenomen er moet worden aangetoond dat er geen sprake is van lichtuitstraling op vliegroutes van vleermuizen.

Zienswijze 10
(datum onbekend)
De zorgen van reclamant betreffen vooral de hoogte van het gebouw en de verkeersbewegingen die het hotel met zich mee zal brengen.

Hoogte van het gebouw
De locatie van het te realiseren hotel is een belangrijke zichtlocatie vanaf de A28 en de A50. Vooral de automobilist zal het als herkenningspunt opnemen. Wanneer je echter 365 dagen per jaar tegenover het hotel woont, tussen 2 bedrijventerreinen, 2 spoorwegen en 2 snelwegen, dan heb je geen belang bij een gebouw dat - inclusief installaties - zo'n 52 meter hoog wordt. Een gebouw van 25 meter hoog kan ook heel markant zijn wanneer de architect daar opdracht toe krijgt. De hoogte is geen voorwaarde voor een bijzondere entree tot de regio Zwolle. Een bijzondere architectuur wel. Reclamant pleit en voor een blikvanger van maximaal 25 meter hoog om het uitzicht niet dagelijks te bepalen.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 1 met betrekking tot de Bouwhoogte kan hier als ingelast worden beschouwd.

Verkeer
Het te realiseren hotel heeft hoge ambities. Hotel, restaurant, congres- en vergadergelegenheid en welness/fitnessgelegenheid. Een hotel, waarvan de gewenste hoogte 45 meter bedraagt, vraagt om aanzienlijke verkeersbewegingen om het geheel winstgevend en draaiend te houden. Bovendien zullen de bewegingen een groot deel van het etmaal beslaan. Reclamant woont aan de Schipsweg, een smalle sluiproute waar maar liefst 60 km per uur gereden mag worden. Alleen door bestemmingsverkeer, maar er zijn heel veel mensen die zich - onterecht dus - bestemmingsverkeer wanen. Zuiderzeestraatweg en Hilsdijk zullen ook zwaarder belast worden. De Hilsdijk is nu al niet plezierig/veilig beloop- en befietsbaar, dat zal na de realisatie van het hotel zeker gevaarlijker worden.

Reactie gemeente
De reactie onder zienswijze 6 met betrekking tot de Leefomgeving/verkeer kan hier als ingelast worden beschouwd.
De Schipsweg is geen doorgaande weg waar het verkeer veel gebruik van zal maken. Zoals ook in de reactie op zienswijze 6 is aangegeven zal het recreatieve verkeer richting het centrum van Hattem naar verwachting gebruik maken van de fiets, bij het hotel zullen huurfietsen beschikbaar worden gesteld om het fietsgebruik te stimuleren.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11
11 mei 2021 - Ondernemersvereniging HAVO Hattem

Het bestuur van Havo Hattem is blij met de komst van het Van der Valk hotel op het Bedrijvenpark H2O. De directie van het Van der Valk hotel wil graag samenwerken en daarmee positief bijdragen aan het goed onder de aandacht brengen van de Hanzestad. Zij bieden hun klanten op maat gemaakte stedentrips aan. Het bestuur van de Havo kijkt uit naar een vruchtbare samenwerking met de directie van het Van der Valk hotel.

Reactie gemeente
Het betreft een positieve zienswijze ter ondersteuning van de komst van het Van der Valk Hotel.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. OVERZICHT WIJZIGINGEN IN HET BESTEMMINGSPLAN

Naar aanleiding van een aantal zienswijzen wordt de volgende wijziging in het bestemmingsplan voorgesteld.

Regels
In de regels van de bestemming Bedrijventerrein wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze regel houdt in dat voordat het gebouw in gebruik mag worden opgenomen er moet worden aangetoond dat er geen sprake is van lichtuitstraling op vliegroutes van vleermuizen.

De wijzigingen in de toelichting zijn geen aanpassing van het juridische deel van het bestemmingsplan (regels en verbeelding).

Toelichting
- De resultaten van de gewijzigde stikstofberekening worden verwerkt in de paragraaf Ecologie en de bijlage met de stikstofonderbouwing wordt vervangen door een nieuwe versie met daarbij gevoegd de nieuwe stikstofberekeningen.
- In de paragraaf Ecologie wordt beschreven dat er geen migratieroutes van vogels bekend zijn in het plangebied en de resultaten van de eerste ronde van het vleermuizenonderzoek worden verwerkt.
- In de toelichting wordt in de paragraaf Maatschappelijke uitvoerbaarheid de tekst aangepast naar aanleiding van de gevoerde procedure.
- Actueel beleid en sinds de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aangepaste wet- en regelgeving wordt in de toelichting verwerkt.

===