

Ruimtelijke Planvorming

Telefoon (038) 498 2097
postbus@zwolle.nl

Ruimtelijke onderbouwing

Aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

Opdrachtgever	PUL
Opdrachtnemer	ZWRP
Versie	1
Datum	26 april 2021

Datum 26 april 2021
Titel Ruimtelijke onderbouwing
aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Projectgebied	3
1.3	Geldende planologische situatie	4
2	Beleid	6
2.1	Rijks en provinciaal beleid	6
2.2	Gemeentelijk beleid	9
3	Planbeschrijving	15
3.1	Huidige situatie	15
3.2	Toekomstige situatie	16
4	Omgevingsaspecten	18
4.1	Stedenbouw	18
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	20
4.3	Verkeer	20
4.4	Natuur	21
4.5	Water	22
4.6	Milieu	23
4.6.1	Geluid	23
4.6.2	Luchtkwaliteit	24
4.6.3	Bodemkwaliteit	25
4.6.4	Aanmeldnotitie m.e.r.	25
4.6.5	Ontpofbare oorlogsresten	25
4.6.6	Kabels en leidingen	26
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
5.1	Economische uitvoerbaarheid	26
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Windesheim is met name de laatste jaren flink gegroeid. Dat heeft gevolgen voor zowel huisvesting, verkeersstromen als parkeercapaciteit. Automobilisten zoeken hun weg naar beschikbare plaatsen en fietsers en voetgangers komen vanuit dezelfde kant. Dit geeft veel verkeerskruisingen en beperkt de doorstroming van het verkeer. Met het realiseren van een rondweg op de campus worden de verschillende weggebruikers van elkaar ontkoppeld. Het hart van de campus wordt autoluw: alleen noodzakelijk bestemmingsverkeer krijgt toegang. De aanleg van de aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus is noodzakelijk om dit te kunnen realiseren.

De realisatie van de aansluiting vindt zijn basis in onder andere het 'Beeldkwaliteitsplan Campus Windesheim' vastgesteld door de gemeenteraad op 13 december 2010 en het 'Ontwikkeld kader Spoorzone' vastgesteld door de gemeenteraad 26 oktober 2020.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied betreft globaal de gronden die nodig zijn voor realisatie van de aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus Windesheim. Het gebied ligt in het zuidwesten van Zwolle en wordt begrensd door de IJsselallee (N337) in het noorden en de Burgemeester Van Walsumlaan in het oosten.

Op de volgende afbeelding is de ligging van het projectgebied weergegeven.

Datum
Titel

26 april 2021
Ruimtelijke onderbouwing
aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus



afbeelding: projectgebied aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

1.3 Geldende planologische situatie

Voor het projectgebied is de 'beheersverordening Hogeschool Windesheim & Greijdanus College' (NL.IMRO.0193.BV13003-0002) het geldende ruimtelijk plan. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad op 1 juli 2013, kenmerk OW1306-0046.

De gronden waar het project wordt gerealiseerd heeft de bestemming 'Maatschappelijk, 'Groen', 'Water' en 'Verkeer'. Daarnaast geldt voor het hele gebied de gebiedsaanduiding 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' vanwege grondwaterbeschermingsgebied Het Engelse Werk.

Datum
Titel

26 april 2021
Ruimtelijke onderbouwing
aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

In de bestemmingen 'Water' en 'Groen' is het mogelijk om ondergeschikte infrastructurele voorzieningen aan te leggen. Op basis van de gehanteerde systematiek in de beheersverordening is het echter niet mogelijk dat daaronder ook (ontsluitings-) wegen worden gerekend. Dat maakt dat het in die bestemmingen 'Water' en 'Groen' niet mogelijk is om de aan te leggen weg te realiseren ter plaatse van de aansluiting op de Burgemeester Van Walsumlaan. Dit levert een strijdigheid op met de beheerverordening.



afbeelding: fragment verbeelding, beheersverordening Hogeschool Windesheim & Greijdanus College

Vanwege de strijdigheid met de regels van de beheersverordening is het noodzakelijk af te wijken van de beheersverordening om het project te kunnen realiseren.

Gelet op het bepaalde in artikel 4 van Bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht bestaat in het onderhavige geval geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 van de Wabo. Dit betekent dat er slechts medewerking kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid onder a, onder 3 van de Wabo. Dit is de mogelijkheid om af te wijken van een ruimtelijk plan middels een projectomgevingsvergunning. In dat geval dient voor het project een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld.

2 **Beleid**

2.1 **Rijks en provinciaal beleid**

Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) vastgesteld. De NOVI is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten:

Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.

De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.

Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.

Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

De Nationale Omgevingsvisie laat zich niet specifiek uit over een dergelijke lokale ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen rijksbelangen als opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel geeft de provinciale visie op de fysieke leefomgeving van Overijssel weer. Hierin worden onderwerpen als ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en vervoer, ondergrond en natuur in samenhang voor een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. De Omgevingsvisie is onder andere een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening.

Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel.

De ambities in het kader van duurzaamheid zijn: klimaatbestendigheid, het realiseren van een duurzame energiehuishouding, het sluiten van kringlopen (circulaire economie) en het beter benutten van ruimte, bestaande bebouwing en infrastructuur.

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit wordt ingezet op het vergroten van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is daarbij van belang, waarbij een vitaal en samenhangend stelsel van gebieden met een hoge natuur- en waterkwaliteit wordt ontwikkeld. Ook de ontwikkeling van een continu en beleefbaar watersysteem, het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen en het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken, zijn ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het zorgvuldig inpassen van nieuwe initiatieven heeft als doel om de samenhang in en de identiteit van een gebied te versterken en nieuwe kwaliteiten te laten ontstaan. Een zichtbaar en beleefbaar landschap en het behouden en waar mogelijk verbreden van het bestaande aanbod aan woon-, werk- en mixmilieu's betreffen ruimtelijke kwaliteitsambities.

De ambitie van de provincie Overijssel is dat elk project bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en dat nieuwe initiatieven worden verbonden met bestaande kwaliteiten. De Catalogus Gebiedskenmerken, die per gebiedstype beschrijft welke kwaliteiten behouden, versterkt en ontwikkeld moeten worden, is daarbij een instrument om te sturen op ruimtelijke kwaliteit.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

- generieke beleidskeuzes;
- ontwikkelingsperspectieven;
- gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase de zgn. 'SER-ladder' gehanteerd. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingzones enzovoorts. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

Ontwikkelingsperspectieven

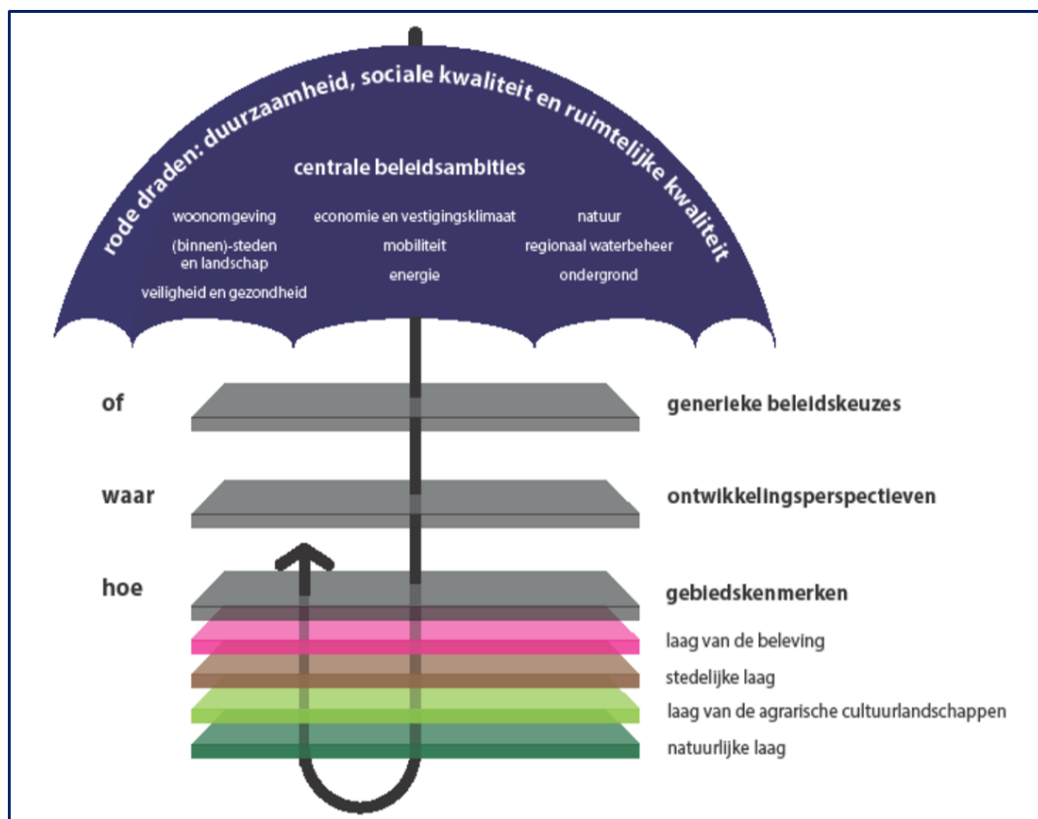
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.



afbeelding: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van visie en verordening:

Ontwikkelingsperspectieven

Uit de kaart Ontwikkelingsperspectieven blijkt dat het perceel worden aangemerkt als 'woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken'. Daarnaast is de campus Hogeschool Windesheim en Greijdanus college aangemerkt als 'kenniscentra binnen de stedelijke netwerken'.

De provincie geeft in de Omgevingsvisie aan de stedelijke netwerken in staat te willen stellen motor voor de Overijsselse economie en cultuur te zijn. Dit door ruimte te bieden aan bedrijvigheid en versterking van de grootstedelijke cultuur, die product- en marktontwikkeling en het ondernemings- en vestigingsklimaat stimuleert. Bereikbaarheid van – en tussen en binnen – de stedelijke netwerken (via weg, spoor, fiets, water) is hiervoor cruciaal.

Naast goede fysieke verbindingen zijn overigens ook goede digitale en sociale verbindingen (sociale netwerken, kennisnetwerken en bestuurlijk netwerken) van belang.

Gebiedskenmerken

Het projectgebied is op de ontwikkelingsperspectievenkaart van de Omgevingsvisie aangeduid als 'woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken'. Rond de binnensteden liggen de diverse woon- en werklocaties, elk met hun eigen woon-, werk- of mixmilieu. Herstructurering en transformatie moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken.

Het plangebied wordt aangemerkt als 'woonwijken 1955-nu'. De omgevingsvisie geeft herstructurering van naoorlogse wijken als ambitie voor vitale steden. De wijken van na de oorlog behouden hierbij hun eigen karakter. De omgevingsvisie geeft als richting mee dat als ontwikkelingen plaats vinden in de naoorlogse woonwijken, nieuwe bebouwing zich voegt in de aard, maat en het karakter van het grotere geheel, maar als onderdeel daarvan wel herkenbaar is.

De natuurlijke laag en de laag van agrarische cultuurlandschap van het gebied worden aangemerkt wordt als 'komgronden'. De laag van de beleving wordt aangemerkt als 'Ijssellinie inundatieveld'.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten planologische wijziging in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

2.2 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Zwolle 2020

Het structuurplan dat op 16 juni 2008 door de raad is vastgesteld geeft de gemeentelijke visie op de gewenste sociale, economische en ruimtelijke structuur in 2020 weer. Het Structuurplan verwoordt niet alleen een kwantitatieve opgave, maar heel nadrukkelijk ook een kwalitatieve opgave. De visie wordt uiteengezet in programma's voor de verschillende beleidsterreinen. De globale visies op de toekomstige sociale, economische en ruimtelijke structuur zijn uitgewerkt tot de kern van het structuurplan: de plankaart met een beschrijving in hoofdlijnen van de meest gewenste ontwikkelingen voor de komende vijftien jaar. De plankaart geeft zo een integraal beeld van de beoogde functies van stad en ommeland tot 2020.

Op de kaart van het structuurplan is het projectgebied aangemerkt als 'Structuurgroen', 'Water' en 'Centrumstedelijk gebied'.

In het structuurplan staat hierover onder andere het volgende:

Het groen langs infrastructuurlijnen (...) vormen belangrijke groene dragers in de stad. Het gaat daarbij om bermen, geluidswallen en laanbeplanting langs het hoofdwegenet (...) Deze groene linten zijn zeer structuur- en identiteitsbepalend voor de stad. Bovendien zorgen ze in ecologisch en recreatief opzicht voor samenhang tussen de verschillende delen van het stedelijk groen.

Voor water wordt gestreefd naar voldoende kwaliteit en kwantiteit oftewel, doorontwikkeling van een goede waterhuishouding.

Voor het Centrumstedelijk gebied is aangegeven dat in de nieuwe ontwikkelkader Spoorzone (zie 4.1) de visie wordt gegeven voor dit gebied. Het project sluit hierop aan.

Daarmee kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan passend is in het structuurplan.

(Ontwerp) Omgevingsvisie 'Mijn Zwolle van Morgen'

Ter voorbereiding op de komst van de Omgevingswet heeft de gemeente de omgevingsvisie "Mijn Zwolle van morgen 2030" opgesteld.

In november 2017 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie "Mijn Zwolle van morgen deel 1" vastgesteld. Deel 1 is een document op hoofdlijnen, waarin, met aandacht voor de strategische opgaven, de verschillende ambities voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving zijn samengebracht. In deel 2 zijn de opgaven en ambities nader uiteengezet en gebiedsgericht uitgewerkt.

De status van het Structuurplan 2020 vervalt pas, nadat de volledige omgevingsvisie (deel 2) is vastgesteld. Op 30 juni 2020 heeft het college de Ontwerp Omgevingsvisie vastgesteld en vrij gegeven voor ter inzage legging. Naar verwachting zal de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2021 de Omgevingsvisie vaststellen.

De Omgevingsvisie is een integrale visie waarin een beeld wordt gekenschetst van een kwalitatief hoogwaardige, inclusieve en toekomstbestendige ontwikkeling van de gemeente Zwolle, met name gericht op de bestaande stad.

De Zwolse kernopgaven

Aan de hand van de Zwolse Kernopgaven is de omgevingsvisie opgebouwd.

"De drager" van de gemeente is het menselijk kapitaal. Centraal staat de ambitie: Zwolle versterkt en benut het menselijk kapitaal van de stad.

"Het fundament" van de gemeente zijn de kwaliteiten op het gebied van landschap, cultuurhistorie en biodiversiteit van de bestaande stad en haar natuurlijke omgeving.

Een ijzersterk, bestaand fundament om op verder te groeien. Centraal staat de ambitie: Zwolle behoudt en versterkt haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten.

De drager en het fundament vormen de structurele verbindingen in het 'Huis van Zwolle' te midden van de andere kernopgaven:

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) topositie als regio;
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal;
- Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen.

Dit is vertaald naar de volgende afbeelding:



Versterken stedelijkheid en economie:

Het toevoegen van 10.000 woningen in 10 jaar tijd (tot 2030) en dat grotendeels in de bestaande stad is de opgave waar Zwolle voor staat. Dit vraagt om een schaa sprong (compacter, intensiever) en systeem sprongen op het gebied van energie, mobiliteit en klimaat. We kiezen voor 40% suburbaan wonen, 30% groenstedelijk wonen en 30% centrumstedelijk wonen. De verdere verstedelijking vindt plaats aan de hand van ontwikkelgebieden:

- StadsKrans (tegen de oude binnenstad aan);
- StadsRuit (op afstand van de oude binnenstad, gekoppeld aan de belangrijkste OV- en autoverbindingen van de stad);
- StadsRand, Groene Gordel (koppeling met het Zwartewater);
- Stedelijke ontwikkelzones die onderling verbonden zijn via (langzaam verkeer)-routes, OV-knooppunten maar met elk een eigen identiteit, opgave, dynamiek, dichtheid en betekenis.

Om de verstedelijking verder gestalte te geven kan hoogbouw een oplossing zijn. De maat en schaal van de hoogbouw is afgestemd op zijn omgeving.

Aan de verdere verstedelijking liggen voorwaarden ten grondslag die te herleiden zijn naar een aantal mobiliteitsprincipes en een focus op (centrum)stedelijk wonen.

De ambitie is om de (regionale) economie te versterken door:

in te zetten op versterking van de stedelijke economie. Specifieke aandacht is hierbij voor het cluster rond health, maar daarnaast ook ict/e-commerce en de creatieve industrie als drager van een aantrekkelijke stad. We stimuleren innovatie en nieuwe bedrijvigheid en kijken daarbij ook naar de koppeling met maatschappelijke thema's.

Raamwerken:

Om het goed ondernemen en prettig wonen in Zwolle te borgen werken we aan het behouden, beschermen en ook ontwikkelen van de Zwolse omgevingskwaliteiten. Dit doen we door het vastleggen van de belangrijkste fysieke structuren van Zwolle. We noemen dat raamwerken, het geraamte van Zwolle.

De ontwikkeling van Zwolle, met onder andere woningbouw, gaat hand in hand met het behouden en versterken van die raamwerken en dus de fysieke hoofdstructuur van Zwolle.

Het fysiek kapitaal van Zwolle bestaat uit cultuurhistorie, landschap en natuur. Eén van de geformuleerde topambities is het behouden en beschermen van cultuurhistorie, biodiversiteit en landschap als belangrijke fysieke waarden. De waarden van het fysiek kapitaal moeten op een zorgvuldige wijze worden meegewogen bij ingrepen in de fysieke leegomgeving. Daarom zijn er een aantal spelregels opgesteld.

Binnen de raamwerken zijn verder de volgende thema's aangewezen:

- Klimaatadaptatie;
- De groen/blauwe structuur in de stad Zwolle;
- Een gezonde Zwolse leefomgeving (inclusief milieu);
- Mobiliteit: Zwolle bereikbaar en gastvrij;
- Zwolle als krachtige schakel in het nationale OV toekomstbeeld 2040;
- Verstedelijking en mobiliteit;
- Zwolle energieneutraal;
- Zwolle circulair;
- De ondergrond: fundament voor de ontwikkeling van Zwolle;
- Van openbare ruimte naar buitengeluk!

Gebiedsprofielen:

De gebiedsprofielen geven richting aan de toekomstige ontwikkeling van de verschillende gebieden in Zwolle. Het is een uitnodiging aan ondernemers, bewoners en andere partners om samen te werken aan een toekomstbestendig Zwolle. In de gebiedsprofielen worden de benoemde algemene opgaven, ambities en principes op stedelijk niveau vertaald naar een strategie voor concrete gebieden. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten en waarden van het gebied, de huidige fysieke inrichting en specifieke opgaven die spelen in een gebied. De profielen beschrijven een samenhangend toekomstbeeld voor de gebieden, met aandacht voor het gewenste woonmilieu, de sociale en economische dynamiek, de ruimtelijke kwaliteit, de mate van functiemenging, het mobiliteitsbeleid, gezondheid, de mogelijkheden van vergroening en de verduurzaming van gebouwen en de openbare ruimte.

De volgende gebiedsprofielen worden onderscheiden:

- Het Zwolse centrumgebied;
- Stedelijk gebied;
- Levendige gebieden (winkelcentra en ontmoetingsplekken);
- Suburbaan gebied;
- (Kleine) kernen in het buitengebied van Zwolle;
- Werkgebieden en –locaties;
- Stedelijk groen;
- Agrarisch landschap;
- Gemengd landelijk gebied en buurtschappen.

Realisatiestrategie:

In het realiseren van onze opgaven staan we niet alleen. Ons vertrekpunt is, we doen het samen, waarbij de rol van de gemeente telkens maatwerk is en zijn we iedere keer duidelijk over onze rol. Participatie is een belangrijk onderdeel van het proces om opgaven aan te pakken en bij initiatief. De omgevingsvisie is het integrale beleidskader voor de beoordeling van ruimtelijke initiatieven. De gebiedsopgaven en de opgaven in onze raamwerken zijn daarbij leidend. De initiatieven sluiten daarop aan en leveren een kwaliteitsbijdrage aan private én publieke ruimte.

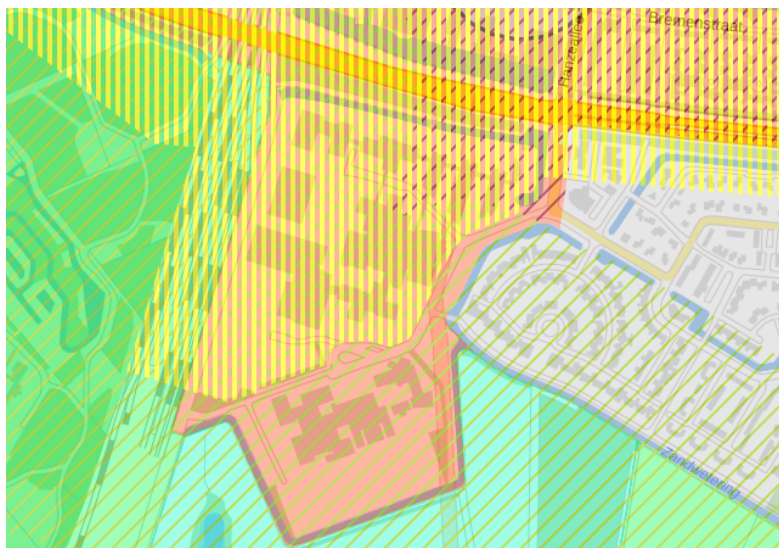
Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie:

Op de visiekaart is het projectgebied opgenomen met het gebiedsprofiel 'Stedelijk gebied'. Daarnaast is het noord-oostelijke deel van de Campus opgenomen als 'Dynamisch gebied gewenst'. Het deel van hogeschool Windesheim op de Campus is daarnaast opgenomen als onderdeel van de 'Strategische ontwikkelzone – Stadsruit Spoorzone'.

Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Zwolle bestaat voornamelijk uit de woonbuurten grenzend aan het centrum van Zwolle. Het gebied kenmerkt zich door stedelijk wonen met dynamiek om de hoek.

De visie voor dit gebied is onder andere “door verkeersbarrières te verzachten het lopen en fietsen stimuleren en bevorderen, en de toegankelijkheid voor mensen met een beperking verbeteren”. Met het project wordt de verkeerssituatie rond de Burgemeester Van Walsumlaan en op de Campus als geheel verbeterd met als doel een autoluw hart van de Campus. Hiermee wordt bijgedragen aan dit onderdeel uit de Omgevingsvisie.



afbeelding: fragment kaart Omgevingsvisie

Dynamisch gebied gewenst

De Omgevingsvisie omschrijft dat het streven is om de dynamiek van de binnenstad verder uit te breiden naar de schil daaromheen, het Zwartewaterkwartier, delen van Voorsterpoort, de Spoorzone, Hanzeland en de campus Windesheim. Het eerste speerpunt voor het 'Dynamisch gebied gewenst' is:

“Garanderen van optimale bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen (auto, openbaar vervoer, fiets en lopend)”. Met het realiseren van een rondweg op de campus worden de verschillende weggebruikers van elkaar ontkoppeld. Het hart van de campus wordt autoluw. Hiermee wordt bijgedragen aan dit onderdeel uit de Omgevingsvisie.

Strategische ontwikkelzone – Stadsruit Spoorzone

De stadsruit omvat een kwadrant van gebieden op afstand van de binnenstad die een grote betekenis hebben in de vraag naar woningen en voorzieningen. Bij de stadsruit fungeert de buitenring als 'klittenband'. Deze krijgt een nieuw betekenis door nieuwe en bestaande stadsstraten vanuit het Centrumstedelijke gebied te "verknopen" met de stadsruit en het leggen van de verbindingen met de jongere wijken/stadsdelen.

Zo kan de campus Windesheim door het Engelenpad (een langzaam verkeersverbinding over de IJsselallee) meer onderdeel worden van het centrale centrumgebied en zich daarmee opnieuw positioneren in de stad en de regio.

Door de autoluwe inrichting van het hart de campus en de ontknoping van de verkeersstromen wordt bijgedragen aan dit onderdeel uit de Omgevingsvisie,

3 Planbeschrijving

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het autoverkeer via de IJsselallee/Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus. Bij het ongelijkwaardig kruispunt Burgemeester Van Walsumlaan/Pilotenlaan moet het verkeer dat van de IJsselallee/Burgemeester Van Walsumlaan komt voorrang geven aan bestuurders (fietsers, autoverkeer) op de Pilotenlaan.

Met name in de ochtendspits kruisen het autoverkeer en het fietsverkeer elkaar op het kruispunt Burgemeester Van Walsumlaan/Pilotenlaan. Het fietsverkeer dat vanaf het station via de Pilotenlaan naar de Campus rijdt heeft voorrang en zorgt voor vertraging in de afhandeling van het autoverkeer dat via IJsselallee/Burgemeester van Walsumlaan naar de campus rijdt. Het kruispunt wordt in het algemeen als onveilig ervaren door alle verkeersgebruikers.



afbeelding: luchtfoto Burgemeester Van Walsumlaan en omgeving



afbeelding: huidige situatie Burgemeester Van Walsumlaan en omgeving

3.2 Toekomstige situatie

De beide onderwijscomplexen, hogeschool Windesheim en Greijdanus College, behouden via de Burgemeester Van Walsumlaan en de Campus aansluiting aan de buitenring van Zwolle en de rest van het lokale en regionale wegennet.

Voor het Greijdanus College verandert er door dit plan niets in de verkeersontsluiting

Een rondweg om het gebouwencomplex heen vormt de nieuwe ontsluiting van de parkeerterreinen (behalve P2) van de hogeschool Windesheim. De rondweg ontsluit de verschillende parkeeraccommodaties onder de gebouwen en op het terrein.

Windesheim heeft in overleg met de gemeente Zwolle een plan gemaakt voor de ontsluiting van de rondweg. Door de toegang naar de rondweg van Windesheim op het eerste stuk van de Burgemeester Van Walsumlaan te maken, kort na de afslag van de IJsselallee, (N337) ontstaat een conflictvrije verkeersafwikkeling.

De rondweg zal om twee redenen een één richting straat moeten zijn.

(1) Vanwege de omvang van de verkeersstromen van en naar de hogeschool in combinatie met de afstand van de aansluiting ten opzichte van de kruising met de IJsselallee is een uitgang vanaf het terrein van Windesheim verkeerstechnisch op de plek van de ingang niet haalbaar. Bovendien is ook op het terrein van Windesheim een in twee richtingen te berijden rondweg logistiek niet oplosbaar.

Datum
Titel

26 april 2021
Ruimtelijke onderbouwing
aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

(2) De rondweg wordt gerealiseerd als eenrichtingsweg. De rondweg is onderdeel van het betaalde parkeerterrein van Windesheim. Het parkeersysteem met de toegangspoort en uitrijpoortjes regelt gelijk ook het één richtingsverkeer. Tegelijk is het altijd mogelijk om het terrein op te rijden, ook al zou er geen parkeerplaats meer vrij zijn. Daarmee wordt voorkomen dat ook bij extreme situaties een wachtrij ontstaat die de doorstroming op de Burgemeester Van Walsumlaan hindert.

Deze wijze van ontsluiting faciliteert verkeer naar de Campus vanuit alle richtingen; ontlast de kruising met de Pilotenlaan; en minimaliseert de kans op verstoring van de verkeersafwikkeling op de IJsselallee en de Burgemeester Van Walsumlaan.

Voor de aansluiting van de rondweg naar de Burgemeester Van Walsumlaan moet een duiker in de Steenwetering worden aangelegd.



afbeelding: aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

4 Omgevingsaspecten

4.1 Stedenbouw

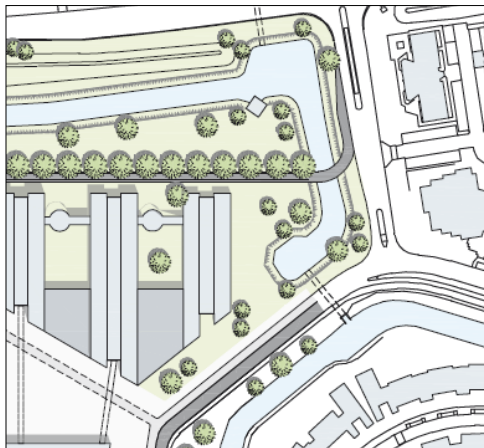
De visie achter de stedenbouwkundige opzet van de Campus vloeit voort uit

- Beeldkwaliteitsplan Windesheim, vastgesteld gemeenteraad 13-12-2010
- Ontwikkeldkader Spoorzone, vastgesteld gemeenteraad 26-10-2020

Beeldkwaliteitsplan Windesheim

Om de groeiende verkeersstroom in goede banen te leiden, is er voor gekozen om de campus een eigen afslag vanaf de Burgermeester van Walsumlaan te geven. De nieuw aan te leggen ringweg rond de campus is eenrichtingsverkeer. In verband met busvervoer is er gekozen voor een rijbaan van vijf meter breed bestaande uit drie meter rijbaan in asfalt met aan weerszijden een meter uitvalstrook. Vanaf deze ringweg worden verschillende parkeergarages en expeditiepunten bereikt.

De zone rondom de Burgemeester Van Walsumlaan wordt benoemd als 'parkzone'. Hiervoor staat omschreven dat deze een parkallee zal vormen, zonder parkeervoorzieningen, voorzien van zacht glooiende grasvlakken en verspreid staande parkbomen.



afbeelding: uitsnede plantekening, Beeldkwaliteitsplan Windesheim

Ontwikkeldkader Spoorzone

In het Ontwikkeldkader Spoorzone vormt de Campus een deelgebied met als thema 'Windesheim, verbonden stadscampus'. Het is de uitdrukkelijke wens van de Gemeente Zwolle en de Hogeschool Windesheim om de Campus Windesheim sterker onderdeel te laten uitmaken van de stad. Het groene hart van dit gebied is autovrij gemaakt en vormt een groene ontmoetingsruimte.

De ontwikkeling van de nieuwe aansluiting vanaf de Burgemeester Van Walsumlaan is opgenomen in de illustratie van het gebied. Daarnaast is de nieuw te realiseren Engelenbrug opgenomen als onderdeel van het Engelenpad, een stedelijke verbinding voor langzaam verkeer die zorgt voor reuring en die de binnenstad, via het station, door

Datum
Titel

26 april 2021
Ruimtelijke onderbouwing
aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus

de Spoorzone verbindt met Hogeschool Windesheim en het buitengebied langs de IJssel.



afbeelding: illustratie deelgebied Windesheim, ontwikkelkader Spoorzone



afbeelding: het groene, autovrije hart van de Campus

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

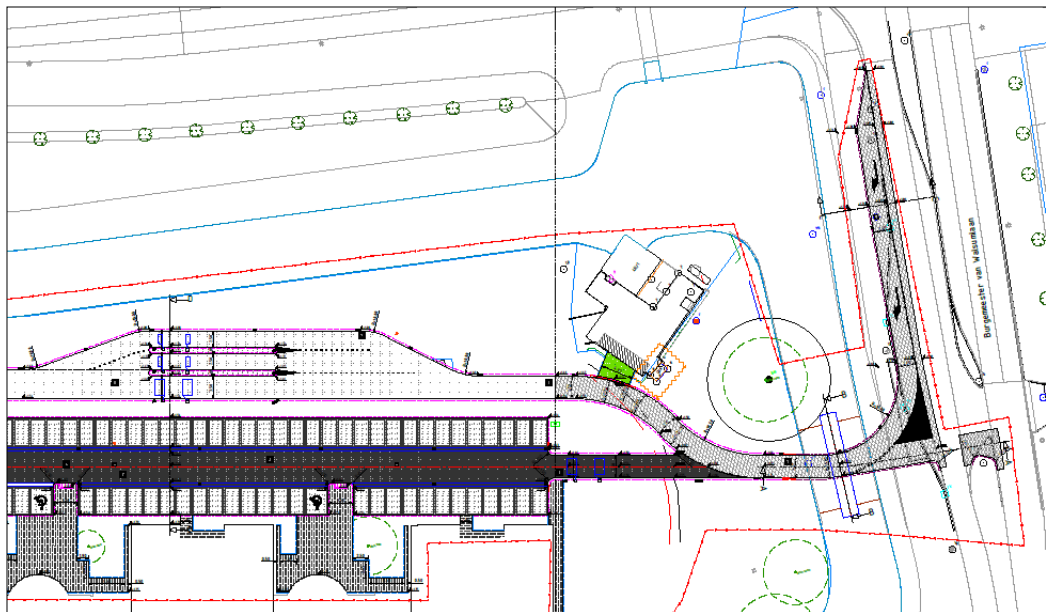
Uit inventariserend veldonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van bestemmingsplan Hogeschool Windesheim Greijdanus College is reeds gebleken dat in het projectgebied geen natuurlijke dekzandrug aanwezig is. Tevens is van archeologische sporen die verband houden met bewoning op deze plek geen sprake. Daarmee is vast komen te staan dat een vervolgonderzoek niet nodig is.

Uit de cultuurhistorische Analyse die is uitgevoerd in het kader van bestemmingsplan Zwolle-zuidwest en Zwolle-zuidoost is reeds gebleken dat in het projectgebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.

4.3 Verkeer

Op de Burgemeester Van Walsumlaan:

De lengte van de opstelruimte van de slagbomen tot de Burgemeester Van Walsumlaan zorgt ervoor dat er veel ruimte is vóór de slagbomen van het parkeersysteem. Het systeem van de parkeervoorziening (kentekenherkenning) zorgt ervoor dat de slagbomen altijd vlot gepasseerd kunnen worden. Er worden drie poorten gerealiseerd. Zelfs bij een storing in één parkeerautomaat wordt geen terugslag verwacht. Het parkeersysteem laat ook verkeer toe als het parkeerterrein vol zou zijn. Ook dan ontstaat geen terugslag. De capaciteit en vormgeving van de inrit naar de rondweg voorkomt terugslag naar de Burgemeester Van Walsumlaan.



afbeelding: aansluiting op de rondweg Windesheim

Op de IJsselallee:

De lange rechtsaffer van de IJsselallee richting de Burgemeester Van Walsumlaan zorgt er enerzijds voor dat een wachtrij op de recht doorgaande richting het rechtsaf slaand verkeer niet hindert. Anderzijds zorgt de lange rechtsaffer dat, in het geval er heel veel rechtsaf slaand verkeer is, niet het rechtdoor gaand verkeer wordt gehinderd.

4.4 Natuur

Er is door 'Ruimte voor Advies' een ecologische quickscan uitgevoerd. Dit is een kort onderzoek op basis van een beknopt bronnenonderzoek en een veldbezoek, waarbij een deskundige een inschatting maakt van de mogelijke aanwezigheid van beschermde flora en fauna. Het gebied waarvoor de ecologische quickscan is uitgevoerd is groter dan het projectgebied 'aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus', waarover voorliggende ruimtelijke onderbouwing gaat.

De conclusies voor het projectgebied 'aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus' zijn als volgt:

t.a.v. vleermuizen:

Er zijn geen geschikte rust- en verblijfplaatsen voor boombewonende vleermuizen aanwezig. Het projectgebied van de aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus vormt geen schakel als vlieg- en mitigatieroute.

t.a.v. jaarrond beschermde nesten:

Tijdens het veldbezoek, aan het einde van het reguliere broedseizoen zijn er geen bezette nesten of territoria vastgesteld.

t.a.v. algemene broedvogels:

tijdens het veldbezoek, aan het einde van het reguliere broedseizoen zijn er geen bezette nesten of territoria vastgesteld.

t.a.v. overige beschermde soorten:

Nader onderzoek naar overige beschermde soorten is niet aan de orde.

t.a.v. beschermde gebieden:

De ontwikkelingen voortvloeiend uit de afwijking van de beheersverordening leiden niet tot effecten op doelstellingen of kwaliteiten van beschermde natuurgebieden (Natura2000 en Natuurnetwerk Nederland), met uitzondering van stikstofgevoeligheid. Nadere toetsing naar effecten op aangewezen doelsoorten voor Natura 2000-gebieden en het opstellen van een landschapsonwikkelingsplan voor NNN en ZOMNW zijn niet aan de orde.

De beoogde ontwikkelingen kunnen in 'de aanlegfase' mogelijk leiden tot een beperkte tijdelijke verandering in stikstofuitstoot. Na de realisatie (de 'gebruiksfase') is het de verwachting dat de stikstofuitstoot lager zal uitkomen gezien de wijziging in de verkeerscirculatie (eenrichtingsverkeer, minder opstoppen e.d.).

Aangezien de fysieke ingreep in de aanlegfase dermate gering is (de nieuwe wegaansluiting van de Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus betreft een strook van minder dan 50 meter), wordt afgezien van het maken van een AERIUS-berekening omdat de ervaring leert dat er bij dit soort (kortdurende) werkzaamheden geen sprake is van een toename ($>0,00$ mol/ha/jaar) van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen het nabijgelegen Natura 2000-gebied (Rijntakken).

t.a.v. zorgplicht en calamiteiten

Voor het dempen van de watergang is het van belang dat de werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de kwetsbare periode voor vissen en amfibieën. Daarnaast is het noodzakelijk om het te dempen deel af te dammen, het waterpeil te verlagen naar 10 cm en de vissoorten en amfibieën over te zetten naar open water.

4.5

Water

Watertoets

Bodemopbouw en grondwater

Het maaiveld op de locatie varieert van NAP 1,10 tot 1,50 m. Tot een diepte van circa NAP -0,5 m wordt een afdekkend pakket aangetroffen waarin lokaal kleilagen in voorkomen. Onder het afdekkend pakket wordt tot een goed doorlatend watervoerend pakket aangetroffen. De ondiepe grondwaterstand fluctueert tussen circa NAP 0,0 tot -1,0 m. De diepe stijghoogte fluctueert van N.A.P. -0,0 tot -3,0 m. De diepe stijghoogte wordt sterk beïnvloed door de waterwinning Het Engelse Werk en de stand van de IJssel. Er sprake is van een infiltratiesituatie. De Campus is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied van de grondwaterwinning Het Engelse Werk. Grondwater dat infiltreert op de Campus komt uiteindelijk in de waterwinning terecht.

Oppervlaktewater

Op de plek waar de scholencampus nu ligt, liep vroeger de Zandwetering. De Zandwetering loopt nu tot aan de oostzijde van de scholencampus en watert nu af via een duiker naar de Steenwetering. De Steenwetering loopt langs de noordzijde van de campus en heeft een waterpeil van NAP -0,20 m. Ter plaatse van de Campus is de bodem van de Zand- en Steenwetering afgedicht met een kleilaag. Dit is een maatregelen die is getroffen voor bescherming van de grondwaterkwaliteit. Door de kleilaag wordt infiltratie van oppervlaktewater met daarin eventuele verontreinigingen naar het grondwater voorkomen.

De Zand- en Steenwetering maken deel uit van het watersysteem Zwolle-Zuid. Dit watersysteem heeft voldoende berging en afvoercapaciteit. Een uitbreiding van de berging ten opzichte van de huidige situatie is niet noodzakelijk. Om de aansluiting Burgemeester Van Walsumlaan naar de Campus te kunnen realiseren dient in de watergang een betonduiker (inw. 2,25 m x 2,50 m) te worden toegepast.

Afvoer hemelwater

Water afkomstig van wegen, fietspaden en parkeerplaatsen wordt geloosd op het HWA en vervolgens in een met klei beklede watergang. De bodem van de watergangen in de omgeving van de Campus zijn afgedicht met klei om infiltratie water en stoffen naar de bodem te voorkomen. Door de kleilaag wordt voorkomen dat verontreinigingen die worden meegevoerd met het afstromend hemelwater uiteindelijk bij de grondwaterwinning Het Engelse Werk terecht komen.

Grondwaterbescherming

De Campus is gelegen binnen het grondwaterbeschermingsgebied Het Engelse Werk. Wegen en parkeerplaatsen worden voorzien van een aaneengesloten verharding. Het water wordt afgevoerd via HWA naar een met klei beklede watergang. De bodem van de watergangen in de omgeving van de Campus zijn afgedicht met klei om infiltratie van water en stoffen naar de bodem te voorkomen.

4.6 Milieu

4.6.1 Geluid

Het bestemmingsverkeer rijdt in de nieuwe situatie vanaf de IJsselallee (N337) direct aan de noordzijde het campusterrein op. Door de (campus)rondweg te realiseren, is er een nieuwe aansluiting tussen de openbare weg en het campusterrein nodig voor autoverkeer. Deze nieuwe aansluiting zal aan de noordoostzijde met de Burgemeester Van Walsumlaan worden gerealiseerd. Vanaf de nieuwe aansluiting rijden auto's de rondweg op en aan de zuidzijde, waar in de huidige situatie de ingang is van parkeerterrein P1, sluit de rondweg weer aan op de openbare weg. De rondweg zal dus volledig éénrichtingsverkeer worden. Hiervoor is de belangrijkste reden om het autoverkeer te scheiden van de enorme stroom voetgangers die 's ochtends vanuit de richting van het station komt. Het autoverkeer hoeft straks minder ver de wijk in en zorgt voor minder hinder (geluid, filevorming, onveilige situaties met andere weggebruikers).

Met de inrichting van de toegang wordt rekening gehouden met de voorwaarde voor de rondweg dat er geen terugslag ontstaat op de IJsselallee (N337)/of aan het begin van de Burgemeester Van Walsumlaan. De piek van het autoverkeer vindt, op een normale werkdag plaats tussen 8:00 en 10:00 uur. In deze periode groeit de totale parkeerdruk gemiddeld met 65% (bron: Memo berekening parkeerbeleid Windesheim, Mobycon 30-10-2019). De oplossing hiervoor is om het parkeren volledig te scheiden van de rondweg. Dit zal ervoor zorgen dat het autoverkeer op de rondweg te allen tijde door blijft rijden. Auto's rijden pas door een toegangspoort bij het parkeerterrein, voor ieder parkeerterrein zal een bufferzone worden ingericht. De rondweg wordt dus een enkelbaans doorgaande weg met aftakkingen naar de parkeerterreinen.

De ontwikkeling zal voor een verbeterde doorstroming van wegverkeer zorgen, waarbij het aandeel dat gerelateerd is aan de campus al bij het begin van de wijktoegangsweg af gaat slaan. De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer in de wijk zal afnemen als de campusrondweg in gebruik wordt genomen.

4.6.2 Luchtkwaliteit

De 'Wet luchtkwaliteit' (incl. besluiten, richtlijnen en besluiten) geeft luchtkwaliteitseisen als grenswaarden, richtwaarden, plandrempels, alarmdrempels en informatiedrempels voor één of meer van de twaalf voor luchtkwaliteit relevante stoffen. De belangrijkste problemen met luchtkwaliteit in Nederland hebben te maken met stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor wat betreft de overige stoffen zijn de (achtergrond)concentraties in de lucht zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen zijn te verwachten, behalve bij relevante industrieën. In ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met deze eisen voor luchtkwaliteit. Voor het plangebied zijn de eisen uit de Wet Milieubeheer en het Besluit gevoelige bestemmingen relevant.

Wet milieubeheer

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2, Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (eerste lid) geeft aan hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (opgesomd in het tweede lid) kunnen uitoefenen in relatie tot luchtkwaliteitseisen. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid (Let wel op een zorgvuldige belangenafweging/goede ruimtelijke ordening, en het Besluit gevoelige bestemmingen):

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- b. een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- c. een project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen. (Van dit onderdeel kan pas gebruik worden gemaakt als het NSL is vastgesteld.)

Van een verslechtering van de luchtkwaliteit "in betekende mate" als bedoeld onder c is sprake indien zich één van de volgende ontwikkelingen voordoet:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitende weg of 3000 woningen bij 2 ontsluitende wegen;
- infrastructuur: 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie);
- kantoorlocaties: 10.000 m² brutovloeroppervlak bij 1 ontsluitende weg, 20.000 m² brutovloeroppervlak bij 2 ontsluitende wegen.

Met verwijzing naar de beschrijving bij het thema geluid, zal de luchtkwaliteit als gevolg van de verbeterde doorstroming van bestemmingsverkeer (minder opstoppen) er eerder op verbeteren dan andersom. De ontwikkeling blijft ver onder de drempel tav het aspect infrastructuur (valt buiten de 'in betekende mate' categorie).

4.6.3 Bodemkwaliteit

Bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige Bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Voor een bestemming zoals wonen, gelden andere normen dan voor bijvoorbeeld de bestemming verkeer. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Bij de gemeente is geen informatie bekend is over bodemverontreiniging op de plekken waar grondroerende werkzaamheden verwacht worden. Voor deze procedure vormt bodem geen belemmering.

Conclusie

Voordat wordt gestart met bodemingrepen ten behoeve van het voorziene bouwplan, wordt de bodemkwaliteit ter plaatse van nutstracés nader onderzocht conform werkafspraken. De onderzoeksresultaten worden gedeeld met het bevoegd gezag.

4.6.4 Aanmeldnotitie m.e.r.

Op grond van de Wet milieubeheer is het verplicht ten aanzien van plannen, gevallen, activiteiten en besluiten die (mogelijk) af te wegen of de ontwikkeling grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Er ontstaat een verplichting voor een m.e.r.-procedure als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r. en de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden.

In deze lijst betreft het de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken en de uitbreiding of wijziging van een weg met vier of meer rijstroken. De aanleg wordt genoemd in categorie C1.3 en de wijziging of uitbreiding wordt genoemd in C1.3 en in D1.2. Dit plan voldoet aan geen van deze omschrijvingen: er is geen aanleiding om een aanmeldnotitie op te stellen.

4.6.5 Ontploffbare oorlogsresten

Er is in het verleden meermaals onderzoek gedaan naar ontploffbare oorlogsresten over een vrij brede strook rondom het spoor. Daarbij heeft men ook nog ruim buiten die strook gekeken of er reden was om aan te nemen dat er ontploffbare achtergebleven zouden kunnen zijn. Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen reden is om ontploffbare oorlogsresten te verwachten in het projectgebied.

4.6.6 Kabels en leidingen

Ten noorden van het projectgebied loopt een ondergrondse hoogspanningsleiding (110 kV Frankhuis-Weteringkadekabel 2). Het project valt buiten de zakelijk recht strook.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening, stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aangegeven wat met een aangewezen bouwplan wordt bedoeld. In de onderhavige aanvraag is geen sprake van een aangewezen bouwplan.

Het kostenverhaal is anterieur vastgelegd. Het plan heeft derhalve geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het plan is daarmee dan ook economisch uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

In het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt het plan gezonden naar het de provincie Overijssel, Veiligheidsregio IJsselland, Waterschap Drents Overijsselse Delta, Vitens en TenneT.

Provincie Overijssel

De provincie stelt vast dat dit bestemmingsplan in het provinciaal ruimtelijk beleid past. Er zijn geen belemmeringen voor het in procedure brengen van het plan in deze vorm.

Veiligheidsregio IJsselland

Veiligheidsregio geeft aan dat het plan akkoord is en in lijn met de afstemmingen hierover.

Waterschap Drents Overijsselse Delta

Het Waterschap geeft aan dat het voor dit plan nodig is dat voor realisatie nader afgestemd wordt met de betrokken gebiedsbeheerder, met name overdracht beheer van het kunstwerk (natte deel). Ook moet te allen tijde gegarandeerd worden dat bij de werkzaamheden de kleilaag in de watergang in tact blijft. Hierop moet worden toegezien bij voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden.

reactie: Deze maatregelen worden in acht genomen bij voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden. De maatregelen voor de kleilaag in de watergang worden opgenomen in het bestek.

Vitens

Geen opmerkingen op het plan.

TenneT

TenneT geeft aan te kunnen instemmen met het plan. Het verzenden van een startmelding naar TenneT is gewenst.

reactie: Er zal een startmelding worden verzonden aan TenneT.