

Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

nr. NL.IMRO.0193.BP14029-0003

Expertisecentrum

Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
telefoon (038) 498 20 97
postbus@zwolle.nl

www.zwolle.nl
www.bestemmingsplannen.zwolle.nl

Opdrachtgever OWR

Opdrachtnemer ECR

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Publicatieversie: NL.IMRO.0193.BP14029-0003

Datum: 7 september 2015

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Plangebied	6
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
Hoofdstuk 2 Beleidskader	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Ruimtelijk beleid	8
2.2.1 Rijksbeleid	8
2.2.2 Provinciaal beleid	9
2.2.3 Gemeentelijk beleid	9
2.3 Volkshuisvestingsbeleid	10
2.4 Milieubeleid	10
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	15
3.1 Stedenbouw	15
3.2 Milieu	15
3.2.1 Geluid	15
3.2.2 Luchtkwaliteit	16
3.2.3 Bedrijvigheid	16
3.2.4 Bodemkwaliteit	17
3.2.5 Externe veiligheid	17
3.2.6 Kabels, leidingen en straalpaden	17
Hoofdstuk 4 Juridische aspecten	18
4.1 Inleiding	18
4.2 Inleidende regels	18
4.3 Bestemmingsregels	18
4.4 Slotbepaling	18
4.5 Handboek	18
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	19
5.1 Economische uitvoerbaarheid	19
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
5.2.1 Uitkomsten overleg	19
Bijlage 1 Geluidsonderzoek	20
REGELS	43
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	44
Artikel 1 Begrippen	44
Artikel 2 Verwijzing	45
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	46
Artikel 3 Groen	46
Artikel 4 Tuin	47
Artikel 5 Verkeer - Erftoegangsweg	48
Artikel 6 Wonen	49

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Hoofdstuk 3	Slotbepaling	50
Artikel 7	Slotregel	50

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het voorliggende bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré zijn voor een aantal locaties in Carré, Stadshagen enkele planologische wijzigingen opgenomen. De wijzigingen zijn kleinschalige planologische wijzigingen en praktisch van aard. Door deze wijzigingen kan op de betreffende onbebouwde locaties marktconforme woningbouw gerealiseerd worden.

Dit bestemmingsplan is opgesteld om de kleinschalige wijzigingen van de bouw- en gebruiksmogelijkheden planologisch mogelijk te maken. Dit plan geldt na inwerkingtreding als nieuw toetsingskader en treedt voor het betreffende plangebied in de plaats van het op dit moment geldende bestemmingsplan.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in de buurt Carré in de wijk Stadshagen. Het plangebied is globaal begrenst aan de Havezathenallee, Dingshoflaan, Eerdelaan, Hagenvoordestraat, Hofstedestraat en Melenhorststraat, zie figuur 1.1 Plangebied.



Figuur 1.1 Plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied valt in het bestemmingsplan Stadshagen I. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071 en onherroepelijk geworden op 15 januari 2014.

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Het plangebied heeft in het bestemmingsplan Stadshagen I de bestemmingen: Groen, Tuin, Verkeer - Erftoegangsweg en Wonen.



Figuur 1.2 deel plankaart bestemmingsplan Stadshagen I van het plangebied

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt een aantal relevante onderdelen van het beleidskader aan de orde. Dit betreft het kader van het Rijksbeleid, het provinciale beleid en van het gemeentelijke beleid.

2.2 Ruimtelijk beleid

2.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (hierna: SVIR) vastgesteld. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden. De SVIR geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028.

Uitgangspunt van de SVIR is decentraal wat kan, centraal wat moet. Bij het bepalen van wat centraal moet, zijn slechts 13 rijksbelangen omschreven. Een rijksverantwoordelijkheid is slechts dan aan de orde, als:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, of;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, of;
- het een onderwerp betreft dat provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Conclusie

Er is bij het plan geen sprake van rijksbelangen, waardoor de conclusie is dat het plan niet in strijd is met het rijksbeleid.

2.2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met de inwerkingtreding van het Barro heeft er ook een wijziging plaatsgevonden van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In het Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt.

De eerste vraag is dan uiteraard wat onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden verstaan, alvorens te kunnen bepalen of de ladder moet worden beklommen. Uit artikel 1.1 van het Bro blijkt dat onder een stedelijke ontwikkeling een ruimtelijke ontwikkeling moet worden verstaan van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Uit jurisprudentie is inmiddels gebleken dat er sprake kan zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in die gevallen dat een nieuwe functie mogelijk wordt gemaakt. Als het gaat om verplaatsen van bestaande functies hoeft geen sprake te zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ook wanneer sprake is van nieuwbouw hoeft geen sprake te zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zo heeft jurisprudentie bepaald dat als er in een ontwikkeling wordt voorzien in 9 nieuwe woningen, de ladder niet doorlopen hoeft te worden.

De situatie in Stadshagen, waarvoor dit bestemmingsplan wordt opgesteld, voorziet in het grotendeels consoliderend bestemmen van de woningbouwfuncties die al in het moederplan waren opgenomen. Het plan maakt het weliswaar mogelijk om een aantal extra woningen te realiseren, maar dat aantal blijft onder de grens van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bovendien gaat het om het realiseren van een extra woningen in een strook waar woningbouw sowieso al is toegestaan.

Conclusie

Het bestemmingsplan Stadshage I, partiële herziening, Carré betreft geen nieuwe stedenlijke ontwikkeling. De ladder duurzame is hier niet toepassing.

2.2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft op 1 juli 2009 de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening vastgesteld. Hierin is het ruimtelijk beleid van de provincie vastgelegd. In het beleid van de provincie staan de zorg voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid centraal. Deze elementen zijn derhalve binnen de hele omgevingsvisie terug te vinden.

De sturingsfilosofie van de provincie is als volgt samen te vatten: als sprake is van een bepaalde ontwikkeling, dan moet eerst worden nagegaan, aan de hand van de generieke beleidsuitgangspunten die in de Omgevingsvisie zijn opgenomen, of er behoefte is aan de ontwikkeling. Indien dat zo is, moet worden nagegaan of de gekozen plek geschikt is voor het aldaar doorvoeren van de ontwikkeling.

Om antwoord te kunnen geven op die laatste vraag dient de ontwikkelingsperspectievenkaart bekeken te worden. Wanneer uit die kaart blijkt dat een ontwikkeling, zoals gepland, niet in strijd is met deze kaart, kan verder worden bezien hoe de ontwikkeling vormgegeven moet worden. Hierbij heeft de provincie gekozen voor een vierlagenbenadering, in welke benadering vier kaarten/lagen worden onderscheiden. Dit zijn de natuurlijke laag, de laag van het agrarische cultuurlandschap, de stedelijke laag en de lust- en leisurelaag. Samen met de catalogus gebiedskenmerken kan worden geconstrueerd welke kenmerken per laag van belang zijn om rekening mee te houden bij de planvorming.

Ontwikkelingsperspectief

Uit de kaart ontwikkelingsperspectief blijkt dat de locaties worden aangemerkt als woonwijk.

Gebiedskenmerken

Uit de gebiedskenmerkenkaarten blijkt dat uit de natuurlijke laag van de percelen aangemerkt wordt als komgronden. De Laag van agrarisch cultuurlandschap wordt aangemerkt als maten flierenlandschap. De Stedelijke laag wordt aangemerkt als woonwijken 1955 - nu. De lust- en leisurelaag wordt niet aangemerkt.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

2.2.3 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.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het gemeentelijke structuurplan.

2.3 Volkshuisvestingsbeleid

Woonvisie 2005-2020 en Woonagenda 2013-2017

Het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid, waaronder de woningbouw, is vastgelegd in de Woonvisie 2005-2020 (vastgesteld raad april 2005). De Woonvisie 2005-2020 geeft de gemeentelijke koers voor de woningbouw in de komende jaren weer. Naast blijvende aandacht voor het realiseren van productieaantallen (bouwopgave) ligt de ambitie in een versterking van de woonmilieudifferentiatie waarbij wordt ingespeeld op de woonwensen vanuit de leefstijlprofielen.

Vanaf medio 2008, dus na de vaststelling van de Woonvisie, is de woningmarkt echter sterk teruggevallen als gevolg van de financiële en economische crisis. De wereld om ons heen is sindsdien ingrijpend gewijzigd, dit geldt ook voor de woningbouw. De raad heeft in december 2012 ingestemd met de gedachte dat het beleid minder programmerend moet zijn, en meer faciliterend. Tevens is besloten de verwachtingen omtrent de woningproductie in de komende vijf jaar te halveren tot gemiddeld 400 woningen per jaar, waarvan de helft op locaties in bestaand stedelijke gebied. Voor de jaren na 2017 zou van een iets hogere productie mogen worden uitgegaan.

Deze nieuwe inzichten zijn uitgewerkt in de Woonagenda 2013-2017 (vastgesteld raad juni 2013). In de Woonagenda is onder meer vastgelegd dat voor ontwikkelaars op woningbouwlocaties in beginsel programmatische vrijheid bestaat, maar dat de plannen worden beoordeeld op basis van de 'kleurenwaaier'. De kleurenwaaier heeft als toekomstbeeld: toevoeging sociale huurwoningen, geen grootschalige clustering van koopwoningen met matige kwaliteit, toevoeging van de vrije sector huurwoningen, toevoeging ruime en goede middeldure koopwoningen, realiseren bijzondere architectuur en/of woonmilieus, realiseren functiemenging, realiseren pauzewoningen.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het volkshuisvestingsbeleid.

2.4 Milieubeleid

Algemeen beleid

De gemeenteraad heeft in 2005 de milieuvisie 'Milieu op scherp' vastgesteld, waarin ambities en doelstellingen zijn geformuleerd en waarin prioriteiten worden gesteld in de ontwikkeling en uitvoering van het Zwolse milieubeleid.

Om te komen tot een effectief en efficiënt milieubeleid worden er parallelle sporen gevolgd, te weten nader beleid per sector (geluid, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit enzovoort) en gebiedsgericht milieubeleid. Door middel van een gebiedsgerichte aanpak wordt het sectorale milieubeleid per gebied geïntegreerd.

Binnen het grondgebied van Zwolle worden diverse gebiedstypen onderscheiden op basis van ruimtelijke kenmerken en functies. Er wordt vervolgens vastgesteld welke milieukwaliteit nagestreefd wordt bij een dergelijk gebiedstype. Het referentie milieukwaliteitsprofiel vormt dan de basis voor de uitwerking van het milieubeleid in een specifiek gebied.

Op dit moment is voor de sectoren energie, duurzaam bouwen, bodem en ondergrond, grondwater, geluid, afval en externe veiligheid gebiedsgericht beleid vastgesteld.

De relevante milieu aspecten worden hierna kort beschreven.

Geluid

Een belangrijke doelstelling is het verminderen van geluidshinder in en om bestaande woningen en het voorkomen van geluidshinder bij renovatie en nieuwbouw. Een belangrijke maatregel om deze doelstelling te bereiken is het toepassen van stillere wegdeksoorten. Een andere maatregel is het meenemen van de

geluidsdoelstellingen bij de ruimtelijke planontwikkeling.

In de door de gemeenteraad vastgestelde 'Handreiking gebiedsgericht werken aan milieu gemeente Zwolle' (juli 2007) en in de beleidsregel 'Hogere waarden Wet geluidhinder' (april 2007) worden de ambities en de grenswaarden (basiskwaliteit) per gebiedstype genoemd. Is de geluidsbelasting lager dan de grenswaarde uit het Gebiedsgericht Milieubeleid dan kan na een eenvoudige administratieve toets de hogere waarde worden vastgesteld. Is de geluidsbelasting hoger dan de grenswaarde uit het Gebiedsgericht Milieubeleid, maar onder het wettelijke maximum dan is een diepergaande beoordeling noodzakelijk.

Het plangebied valt binnen het gebiedstype "Groen stedelijk". In dit gebiedstype gelden voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg de in onderstaande tabel genoemde doelstelling (ambitie) en grenswaarde volgens het gebiedsgericht milieubeleid en de voorkeursgrenswaarde en hoogst toelaatbare waarde vanuit de Wet geluidhinder:

Gebiedstype	ambitie	voorkeursgrenswaarde	grenswaarde	Maximale ontheffingswaarde Wet Geluidhinder
		Wet Geluidhinder		
Groen stedelijk	43 dB	48 dB	53 dB	63 dB

Railverkeerslawaai en industrielawaai zijn niet relevant voor het plangebied.

Indien de geluidbelasting onder de 53 dB blijft, kan worden volstaan met een eenvoudige administratieve toets. Dit betekent dat hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld als aan één of meer van de volgende criteria wordt voldaan:

1. door de gekozen situering of bouwvorm gaan de woningen een doelmatige akoestisch afschermende functie vervullen voor andere woningen of voor andere geluidsgevoelige objecten, of
2. de woningen zijn ter plaatse noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid, of
3. door de gekozen situering vullen de woningen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op, of
4. de woningen worden ter plaatse gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing.

Hogere grenswaarden worden slechts dan vastgesteld indien de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Luchtkwaliteit

Zwolle wil, binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente, een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Om dat te bereiken zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Voldoen aan wet- en regelgeving;
- Anticiperen op de toekomst: knelpunten in de toekomst moeten voorkomen worden. Dit betekent dat de luchtkwaliteit in het planvormingsproces van ruimtelijke plannen en verkeersplannen wordt meegenomen;
- Beleid ten aanzien van luchtkwaliteit inbedden in bestaand gemeentelijk beleid. De gemeente streeft ernaar dat het aspect door gaat werken in het verkeers- en vervoersbeleid, het ruimtelijke ordeningsbeleid en het beleid van vergunningen en handhaving.

Externe veiligheid

De beleidvisie externe veiligheid is op 6 maart 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. In de visie wordt ernaar gestreefd om voor haar gehele grondgebied te voldoen aan de basisveiligheid, zodat onder meer

overal wordt voldaan aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR).

Op 20 januari 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders als nadere uitwerking van de doelstelling uit de beleidsvisie het gebiedsgericht beleidskader externe veiligheid vastgesteld. Het gaat om een ruimtelijke uitwerking van het externe veiligheidsbeleid dat aansluit op het gebiedsgerichte milieubeleid.

Op basis van kenmerken (fysieke omgeving, hulpverleningsniveau en zelfredzaamheid) die bij een bepaald gebiedstype horen is een beleidsstandpunt bepaald ten aanzien van een mogelijke toename van het groepsrisico. Tevens is op basis van dezelfde kenmerken van een gebiedstype bepaald of er plaats is voor nieuwe risicobronnen.

Een afwijkend gebiedstype vormen de stroomzones. Stroomzones zijn gebieden rondom infrastructuur (spoorlijnen, wegen en waterwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor stroomzones is een apart beleidskader geformuleerd.

Het plangebied behoort tot het gebiedstype "groen stedelijk" gebied.

Vanwege de plaatselijk hoge personendichtheid en de overwegend lage organisatiegraad (met het oog op preparatie op calamiteiten met gevaarlijke stoffen) is de risicoruimte beperkt.

Hoogte groepsrisico: Voor dit gebiedstype geldt een stand still beleid waarbij een overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van het groepsrisico als gevolg van interne gebiedsontwikkelingen niet is toegestaan.

Gebiedseigen risicobronnen: Binnen dit gebiedstype geldt dat er geen plek is voor nieuwe risicovolle activiteiten. Een uitzondering wordt gemaakt voor kleine risicovolle activiteiten waarvan de PR 10-6 contour binnen de inrichtingsgrens blijft en die geen noemenswaardige invloed op het groepsrisico hebben.

Bodem

In januari 2010 heeft de gemeente een nieuw bodembeleidsplan vastgesteld. Dit bodembeleidsplan kent in overeenstemming met het gemeentelijk milieubeleid een gebiedsgerichte benadering.

In het plan wordt onderscheid gemaakt tussen de bovengrond (de laag tot ca. 1,5 meter onder maaiveld) en de ondergrond (dieper dan 1,5 meter onder maaiveld).

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit in werking getreden. In dat kader heeft de gemeente Zwolle op 9 december 2008 een bodemfunctieklassenkaart vastgesteld, waarop voor de hele gemeente wordt aangegeven welke functie de bodem heeft of welke functie in de toekomst wordt nagestreefd. De functieklassenindeling is gebaseerd op het gebiedsgericht milieubeleid van de gemeente. De volgende functies worden onderscheiden: wonen, industrie, water, buitendijksgebied, AW2000 ('schone grond') en hoofdwegen. Het plangebied Carre heeft na de planrealisatie de functie wonen (Achtergrondwaarde 2000).

Met de invoering van het Besluit bodemkwaliteit zijn de kwaliteitsklassen "achtergrondwaarde2000 (kwaliteit voldoet aan achtergrondwaarden), wonen, en industrie ingevoerd. Op 1 december 2009 heeft de gemeente de bodemkwaliteitsklassenkaart vastgesteld gebaseerd op de kwaliteitsklassen van het Besluit bodemkwaliteit. Het plangebied valt geheel binnen het stedelijk uitbreidingsgebied (voor 1960) (oostelijk deel), dat de kwaliteitsklasse "achtergrondwaarde 2000".

Volgens het gemeentelijke Bodembeleidsplan (van kracht per 11 januari 2010) mag de bodemkwaliteitsklassenkaart als kwaliteitsbewijs worden gebruikt bij het herontwikkelen van een locatie. Een onderzoek is dan niet nodig. Eventueel vrijkomende grond mag volgens het bodembeleid binnen de gemeente worden hergebruikt met de bodemkwaliteitsklassenkaart als kwaliteitsbewijs. Voorwaarde

hiervoor is dat de locatie niet verdacht wordt van bodemverontreiniging op basis van het huidige of historische gebruik, en er geen (al dan niet gesaneerd) geval van bodemverontreiniging bekend is. Indien er aanwijzingen zijn dat de bodemkwaliteit niet geschikt is voor de functie, kan een bodemonderzoek nodig zijn om te bepalen of de locatie gesaneerd dient te worden.

Normaliter worden verontreinigingen in de bovengrond functiegericht gesaneerd. Dit houdt in dat een locatie geschikt wordt gemaakt voor de functie. De terug saneerwaarde is afhankelijk van de functie van de locatie en gericht op het voorkomen van eventuele risico's. Bij een functiegerichte sanering wordt daarom vaak een leeflaag aangebracht, die contact met de verontreinigde grond moet voorkomen.

Visie op de ondergrond

Zwolle wil de evenwichtige groei en duurzame ontwikkeling van de stad voortzetten en goed regelen. Bij een optimale inrichting en ruimtegebruik is ook de ondergrondse dimensie een factor van betekenis. De gemeenteraad heeft hiervoor in oktober 2007 de Visie op de ondergrond vastgesteld en besloten de basisprincipes uit deze visie toe te passen in projecten. Deze basisprincipes zijn verder uitgewerkt in het gebiedsbeheersplan Zwolle centraal, waartoe het plangebied behoort.

Belangrijke uitgangspunten zijn het structureel en georganiseerd toepassen van koude en warmte opslag (KWO), het koppelen van KWO aan grondwatersaneringsopgaven en de beheersing van grondwaterverontreinigingen in het centrumgebied.

Stadshagen valt buiten het plangebied van het gebiedsbeheersplan Zwolle centraal.

Duurzaamheid

Klimaatbeleid-interim beleid 2009

In 2009 heeft het college een interim klimaatbeleid vastgesteld met betrekking tot nieuwbouw van woningen en utiliteitsgebouwen om het verouderde gemeentelijk klimaatbeleid in overeenstemming te brengen met het rijksbeleid vooruitlopend aan de vaststelling van nieuw gemeentelijk klimaatbeleid. Daarbij is de volgende doelstelling geformuleerd: het aandeel duurzame energie van het totale energiegebruik voor een nieuw te bouwen woning of gebouw bedraagt tenminste 60%.

De toepassing van koude warmte opslag (KWO) draagt in belangrijke mate bij niet alleen aan de doelstellingen van het interim klimaatbeleid, maar ook aan de doelstellingen van de Visie op de Ondergrond en het daarvan afgeleide gebiedsbeheersplan.

Andere maatregelen om genoemde doelstellingen te bereiken zijn de toepassing van zonne-energie (PV en/of zonnecollectoren) en verbeterde isolatie.

Duurzaamheidsvisie (2011)

In de duurzaamheidsvisie is de gemeentelijke doelstelling opgenomen om 20 % CO² te reduceren ten opzichte van de CO² uitstoot van de gemeente Zwolle in 1990.

Duurzaam bouwen

Op 8 januari 2007 heeft de gemeenteraad de Beleidsvisie Duurzaam Bouwen vastgesteld. Het beleid is van toepassing op gebouwen en grond-, weg- en waterbouw en is erop gericht dat overal een minimaal niveau voor duurzaamheid bereikt moeten worden. De beleidsvisie biedt 2 methodieken voor het realiseren van het

minimale niveau. Bouwpartijen kunnen een keuze kunnen maken voor één van beide. De methodes verschillen in flexibiliteit:

De toepassing van GPR Gebouw geeft maximale flexibiliteit voor de bouwpartijen. GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn) Gebouw is een computerprogramma dat ontwerpgegevens van een gebouw omzet in kwaliteit- en duurzaamheidprestaties, verdeeld over de thema's energie, materialen, afval, water, gezondheid en woonkwaliteit. Het programma is bruikbaar voor zowel woningbouw als utiliteitsbouw (kantoren en scholen). Het minimaal te bereiken niveau van kwaliteit- en duurzaamheidprestaties (GPR=7) komt overeen met de toepassing van de vaste, kostenneutrale maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame (Utiliteits)bouw (maatregelen, die altijd technisch goed toepasbaar zijn en in de regel kostenneutraal zijn). De gemeente stelt het computerprogramma ter beschikking van de ontwikkelende partij. In gezamenlijk overleg wordt het te realiseren prestatieniveau vastgelegd.

Toepassing van de lijst van 8 maatregelen, waaruit minimaal 5 maatregelen gekozen moeten worden. Dit geeft minder flexibiliteit aan bouwpartijen, maar wel duidelijkheid.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het milieubeleid.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Stedenbouw

Het Carré is organisch vormgegeven. Het heeft het karakter van een dorpse woonbuurt, ondermeer geïnspireerd op een Finse dorpsverkaveling. De randen van de buurt zijn gevormd door een blauwgroen kader van openbare singels en private tuinen.

Het stratenpatroon in het Carré is verrassend veelzijdig met korte zichtlijnen. Het groene karakter van de buurt wordt in sterke mate gevormd door de achter- en zijtuinen bij de woningen.

In dit bestemmingsplan is de situering van enkele bouwvlakken iets aangepast ten opzichte van het originele stedenbouwkundige plan. Het Bastion is nu wat ruimer opgezet met meer uitgeefbaar gebied, waarbij de interne ontsluitingsweg is komen te vervallen. Daarnaast is er wat flexibiliteit in de verkaveling gebracht, door op enkele plekken te werken met bouwstroken in plaats van gedetailleerde bouwvlakken. Soms is wel een aanduiding opgenomen waaruit blijkt dat niet meer dan twee woningen aan elkaar gebouwd mogen worden. Om het karakter van het Carré als dorpse woonbuurt te borgen is een maximum woningaantal opgenomen per bouwstrook. In het moederplan bestond dat maximum aantal woningen niet, waardoor het aantal te realiseren woningen binnen de verkaveling niet was vastgelegd.

3.2 Milieu

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieuaspecten die van belang zijn bij het toekennen van de bestemmingen in het plangebied Carré. Daarbij dient in acht te worden genomen dat de veranderingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zeer gering zijn. De wijzigingen zijn kleinschalige planologische wijzigingen en praktisch van aard. Voor het deelgebied "het Bastion" wordt een extra bouwlaag mogelijk gemaakt. Om die reden kan geconcludeerd worden dat alleen het aspect geluid relevant is. Voor de andere milieuaspecten wordt voor een uitgebreide toelichting verwezen naar het moederplan. Volledigheidshalve wordt wel kort ingegaan op de andere milieuaspecten.

Het gaat om de aspecten: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en de milieu hygiënische bodemkwaliteit, de aanwezigheid van bedrijven en ten slotte straalpaden

3.2.1 Geluid

Volgens de Wet geluidhinder moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de actuele geluidsbelasting indien een bestemmingsplan geluidsgevoelige functieverandering toestaat voor gebieden die liggen langs zoneplichtige wegen.

Zwolle heeft in 2014 een actieplan geluid opgesteld. Op basis van een analyse van de geluidssituatie in de stad is bepaald waar de geluidhinderknelpunten zich bevinden. In de wijk Stadshagen, waartoe het plangebied behoort, bevinden zich geen geluidhinderknelpunten.

Rondom het plangebied is de Havezathenallee een zoneplichtige weg. Het plangebied valt binnen de invloedzone van de Havezathenallee en van de spoorlijn naar Kampen (Kamperlijntje). De gemeente Zwolle heeft onderzocht wat de geluidbelasting is op de geprojecteerde woningen. De resultaten zijn te vinden in Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Carré (mei 2015), dat als bijlage is toegevoegd.

Uit dit onderzoek blijkt dat niet kan worden voldaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (Lden), de maximaal toelaatbare geluidbelasting, 63 dB wordt echter niet overschreden. Een geluidbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces door het bevoegd gezag. De gemeente Zwolle heeft haar beleid ten aanzien van deze afweging vastgelegd in de "Handreiking gebiedsgericht werken aan milieu" en de beleidsregel "Hogere waarden wet geluidhinder". Ambities en grenswaarden worden per gebiedstype

vastgelegd.

Voor de plangebied Carre wordt uitgegaan van Groen stedelijk, waarvoor een maximale ontheffingswaarde, conform het Zwolse beleid, voor wegverkeer is vastgesteld van 53 dB. Op geen van de onderzochte rekenpunten wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (inclusief de wettelijke aftrek) overschreden.

Er is onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Er zijn 4 soorten maatregelen te onderscheiden: snelheidsverlaging, het toepassen van stiller asfalt, het plaatsen van schermen of gevelmaatregelen.

Een snelheidsverlaging van 30 km/u naar 50 km/u heeft een positief effect op de geluidbelasting. Door deze maatregelen wordt de geluidbelasting met ruim 2 dB verlaagd. Er wordt echter nog steeds niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Een snelheidsverlaging heeft echter een te groot effect op de doorstroming van het verkeer en bovendien is de vormgeving van de weg zodanig dat een dergelijke snelheidsverlaging op de Havezathenallee niet handhaafbaar is.

Het toepassen van stil asfalt kan afhankelijk van het soort asfalt een reductie opleveren van maximaal 5 dB ten opzichte van een referentiewegdek. Ter plaatse van het plangebied is echter al een van de meest stille asfaltsoorten, Microflex 0/6, toegepast. In theorie zijn er nog stillere asfaltsoorten op de markt maar de extra reductie ten opzichte van de genoemde asfaltsoort is zeer gering en staat in geen verhouding tot de kapitaalvernietiging die optreedt bij het vervangen door een nog stiller asfalt. Bovendien kan dit ook leiden tot extra beheerskosten als gevolg van de verminderde duurzaamheid.

Geluidsschermen langs de weg hebben vooral op de begane grond het meeste effect. Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de begane grond is een geluidsscherm van ruim 2 meter noodzakelijk. Om reflectie te voorkomen dient dit scherm aan beide zijden van de weg te worden gebouwd. Om ook op de 1^e verdieping te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde dient een scherm van ruim 3 meter te worden geplaatst. Dit stuit op zodanige stedenbouwkundige en verkeerskundige bezwaren dat deze optie niet realistisch wordt geacht en wordt daarmee als niet haalbaar bestempeld. Een geluidsscherm van 1 meter, hetgeen vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt haalbaar zou kunnen zijn, is onvoldoende effectief. De te behalen reductie van de geluidbelasting is minder dan 1 dB. Daarmee is een scherm van 1 meter niet doelmatig.

Ten slotte kunnen zodanige gevelmaatregelen worden getroffen zodat aan de wettelijke binnenwaarden kan worden voldaan. In het bouwplan van de woningen zal rekening gehouden moeten worden met de te verwachten gevelbelasting.

Omdat niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde dient een ontheffing hogere grenswaarden te worden aangevraagd. De maximaal aan te vragen hogere grenswaarde bedraagt 53 dB. De punten waarvoor hogere grenswaarden noodzakelijk zijn liggen in de eerste lijns bebouwing aan de Havezathenallee.

3.2.2 Luchtkwaliteit

Met de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd en wordt de uitvoering van de maatregelen en projecten (die zijn opgenomen in het NSL) bijgehouden. Om de monitoring van het NSL uit te kunnen voeren, heeft destijds het ministerie van VROM, op basis van de Saneringstool/Rapportagetool, de Monitoringstool ontwikkeld. Hieruit blijkt dat er binnen de gemeente Zwolle geen overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit gevonden. Ook het plangebied voldoet daarmee aan de normen voor luchtkwaliteit. Ook op basis van het feit dat het plan geen extra woningen mogelijk maakt is hier sprake van een ontwikkeling die Niet In betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

3.2.3 Bedrijvigheid

Binnen het plangebied.

Binnen het plangebied zijn geen bedrijfsactiviteiten mogelijk. Het bestemmingsplan maakt ook geen nieuwe bedrijfsactiviteiten mogelijk.

Buiten het plangebied.

In de directe nabijheid zijn geen bedrijven gevestigd die beperkingen kunnen opleveren voor het plangebied.

Conclusie:

bedrijvigheid vormt geen beperking voor de wijziging.

3.2.4 Bodemkwaliteit

Op de locatie zijn geen bodemverontreinigingen bekend.

3.2.5 Externe veiligheid

Door of langs het plangebied loopt geen route gevaarlijke stoffen. Op ruime afstand ligt een tankstation. Hier worden benzine en dieselolie verkocht en geen LPG. Het plangebied ligt derhalve ruim buiten het invloedsgebied van dit tankstation.

Over de spoorlijn Zwolle – Kampen (Kamperlijntje) worden geen gevaarlijk stoffen vervoerd. Deze lijn is daarom geen risicobron.

3.2.6 Kabels, leidingen en straalpaden

Over het plangebied lopen geen straalpaden die beperkingen kunnen opleveren.

Hoofdstuk 4 Juridische aspecten

4.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 21. Dit handboek is gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen SVBP2012, zoals vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012.

De regels zijn binnen de systematiek van de SVBP2012 aangepast aan de Zwolse situatie en uitgebreid met extra standaardbestemmingen, waaraan in Zwolle behoefte is. De regels van Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in het plangebied van het bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré.

4.2 Inleidende regels

De inleidende regels zijn van algemene aard en bestaan uit de volgende regels:

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de in de regels gebruikte begrippen gedefinieerd.

Artikel 2 Verwijzing

In dit artikel wordt aangegeven dat het bestemmingsplan Stadshagen I van toepassing is.

4.3 Bestemmingsregels

In ieder artikel over de opgenomen bestemmingen (artikel 3 t/m 6) is een verwijzing naar de regels van de desbetreffende bestemming Stadshagen I opgenomen. Deze regels worden van toepassing verklaard.

4.4 Slotbepaling

Artikel 7 Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze regel bevat zowel de aanhalingstitel van het plan, de aanhalingstitel van de regels van het plan als de vaststellingsregel van het plan.

4.5 Handboek

Dit bestemmingsplan is vervaardigd conform de richtlijnen van het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 21.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een onderzoek worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Alle kosten, die nodig zijn voor de realisatie van dit plan worden gedragen door de initiatiefnemer. Hiervoor is een anterieure overeenkomst gesloten.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is neergelegd dat in de voorbereiding van een bestemmings- of wijzigingsplan overleg gevoerd moet worden met andere gemeenten, waterschappen, diensten van de provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

5.2.1 Uitkomsten overleg

Provinciaal overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is besproken met de provincie en op de hamerlijst stukken van in het provinciaal overleg van 21 mei 2015 geplaatst. Door de provincie is aangegeven dat de geprojecteerde ontwikkeling in overeenstemming is met het provinciaal beleid. Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Aangezien geen belangen bij dit plan betrokken zijn van andere instanties, zoals bijvoorbeeld Het Waterschap Groot Salland, is het vooroverleg beperkt gebleven.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Bijlage 1 Geluidsonderzoek

Expertisecentrum

Omgevingsadvies

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 2585
b.gunal@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Bestemmingsplan Stadshagen 1 1^e partiele herziening, Carré

Geluidsonderzoek, betreffende weg- en railverkeerslawaaï

Opdrachtgever	Expertisecentrum, Ruimtelijke Planvorming
Opdrachtnemer	Leefomgeving en Erfgoed
Versie	ECL/BG11052015
Datum	11 mei 2015

INLEIDING	3
Wettelijke kader	3
Normstelling	3
Omvang geluidszones	4
Gemeentelijke beleidsregel hogere grenswaarde	5
UITGANGSPUNTEN	7
Het stedenbouwkundig plan	7
Toegepaste rekenmethode.....	7
Wegverkeer	7
Railverkeer	7
Verkeersgegevens	7
Wegverkeer	7
Railverkeer	7
Overige gegevens Havezathenallee.....	8
Berekeningsresultaten wegverkeer.	8
Berekeningsresultaten railverkeer.	9
Beoordeling wegverkeer.....	9
Beoordeling railverkeer.	9
MAATREGELAFWEGING EN HOGERE GRENSWAARDEN.....	10
Maatregelafweging	10
Hogere grenswaarden	10
Gewelmaatregelen	10
CONCLUSIE	11
Bijlage: overzicht situatieplot, resultaten en invoergegevens	

Inleiding

Het plangebied Carré wordt in het kader van het bestemmingsplan Stadshagen 1, 1^e partiële herziening, ontwikkeld. In de situatieplot zijn de te ontwikkelen bouwlocaties aangegeven (zie bijlage 1, situatieplot bouwlocaties). Bij de aangegeven locaties worden woningen gerealiseerd. De definitieve invulling van de bouwlocaties wordt, afhankelijk van de bouw ontwikkelingen, later ingevuld. Omdat de indeling c.q. invulling van de betreffende locaties voor woningbouw niet vast staat, is de plangrens van de bouwlocatie voor het akoestisch onderzoek aangehouden voor de toetsing aan de geluidsnormen.

Voor het plangebied Carré is door de afdeling Leefomgeving en Erfgoed van het Expertisecentrum van de gemeente Zwolle een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd om de geluidsbelasting te bepalen ten gevolge van het weg- en railverkeerslawaai op de grens van de bouwlocaties van de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen in het genoemde plangebied. Beoordeeld is of aan de gestelde geluidsnormen in het kader van de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidsbeleid kan worden voldaan.

Het plangebied bevindt zich in de geluidzone van de Havezathenallee voor wegverkeer. Tevens ligt het plangebied binnen de geluidzone van het spoortraject Zwolle – Kampen voor railverkeer.

Het onderhavige rapport betreft een beschrijving van het geluidsonderzoek naar weg- en railverkeerslawaai voor het plangebied. De berekeningsresultaten zijn weergegeven in de bijlage 2 van dit onderzoeksrapport.

Wettelijke kader

Normstelling

Voor dit plangebied is de regeling en de normstelling voor weg- en railverkeerslawaai uit de Wet geluidhinder en het gebiedsgericht milieubeleid van de gemeente Zwolle van toepassing. Volgens de Wet geluidhinder gelden voor dit plan de volgende geluidsnormen op de gevel en in de geluidsgevoelige ruimten:

Tabel 1. Normstelling op de gevel en in de geluidsgevoelige ruimten conform de Wet geluidhinder.

Gebouwen	Wegverkeer			Railverkeer		
	Voorkeursgrenswaarde	Ontheffingswaarde	Binnenniveau	Voorkeursgrenswaarde	Ontheffingswaarde	Binnenniveau
woningen	48 dB	63 dB	33 dB	55 dB	68 dB	33 dB

Ter toetsing aan de Wet geluidhinder mag op de berekende geluidsbelasting voor

wegverkeer op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een correctie plaatsvinden.

Conform het Reken- en Meetvoorschrift 2012, bedraagt voor wegen waarvoor de representatief te achten rijsnelheid van lichte voertuigen 70 km/uur of meer bedraagt deze correctie 2 dB. Voor de overige wegen bedraagt deze correctie 5 dB.

Omvang geluidszones

Wegverkeer

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de geluidszones gedefinieerd. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden, bijvoorbeeld bij nieuwe bouwplannen.

In tabel 2 worden de zonebreedten van de wegen conform de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 2. Breedte van geluidzones

Aantal rijstroken	Zonebreedten in meter	
	Stedelijk	Buitenstedelijk
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

Wegen die geen zone hebben, en waarop de Wet geluidhinder (Wgh) niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Voor dit bouwgebied geldt de binnen stedelijke situatie. De zonebreedte van de Havezathenallee bedraagt 200 meter,

Railverkeer

Volgens het Besluit geluidhinder artikel 1. 4a zijn de zonebreedtes als volgt aangegeven: "een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt"

In tabel 3 worden de zonebreedten van de spoorwegen conform het Besluit geluidhinder weergegeven.

Tabel 3 Breedte geluidszones spoorwegen

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Volgens het register (peildatum 6 mei 2015) liggen de referentiepunten, 6838, 6840, 6842, 6844, 6846 en 6848 ter hoogte van het plangebied. De geluidwaarden (gpp) van deze referentiepunten variëren tussen 55,4 dB en 56,6 dB. Op basis van de bovenstaande tabel bedraagt de zonebreedte 200 meter.

Gemeentelijke beleidsregel hogere grenswaarde

In de gemeente Zwolle is sinds januari 2007 een beleidsregel hogere grenswaarde van kracht. Burgemeester en Wethouders maken bij uitzondering slechts voorwaardelijk gebruik van de mogelijkheid tot het vaststellen van een hogere geluidsbelasting.

Voor het verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden (ontheffing) geldt enerzijds het wettelijk kader en anderzijds de normstelling zoals aangegeven in het Gebiedsgericht Milieubeleid van de gemeente Zwolle.

In tabel 4 zijn de grenswaarden uit het Gebiedsgericht Milieubeleid weergegeven.

Tabel 4.

GEBIEDSTYPE	WEG- VERKEER	RAIL- VERKEER	INDUSTRIE LAWAAI
1. Centrum stedelijk	63 dB	68 dB	55 dB(A)
2. Gemengd gebied	58 dB	63 dB	55 dB(A)
3. Groenstedelijk	53 dB	63 dB	50 dB(A)
4. Kantoren en voorzieningen	63 dB	68 dB	55 dB(A)
5. Bedrijfsterrein (licht)	-	-	-
6. Bedrijfsterrein (zwaar)	-	-	-
7. Stroomzone	63 dB	68 dB	55 dB(A)
8. Stad en recreatienatuur	58 dB	68 dB	50 dB(A)
9. Dorps – landelijk	58 dB	68 dB	55 dB(A)
10. Agrarisch gebied	48 dB	55 dB	50 dB(A)
11. Gemengd Landelijk	58 dB	68 dB	55 dB(A)
12. Natuurgebied	53 dB	68 dB	45 dB(A)

De te ontwikkelen bouwlocaties liggen in gebiedstype 'Groenstedelijk'. Rekening houdend met de doorwerking van gemeentelijk en landelijk beleid gelden de onderstaande gevelbelastingen.

Gebiedstype Groenstedelijk	Ambitie	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Grenswaarde Gebiedsgericht Milieubeleid	Maximale ontheffingswaarde Wgh
Wegverkeer	43 dB	48 dB	53 dB	63 dB
Railverkeer	---	55 dB	63 dB	68 dB

Is de geluidsbelasting lager dan de grenswaarde uit het Gebiedsgericht Milieubeleid dan kan na een eenvoudige administratieve toets de hogere waarde worden vastgesteld. Is de geluidsbelasting hoger dan de grenswaarde uit het Gebiedsgericht Milieubeleid, maar onder het wettelijke maximum dan is een dieper gaande beoordeling noodzakelijk.

Uitgangspunten

Het stedenbouwkundig plan

In het plangebied worden er in totaal 7 bouwlocaties ontwikkeld (zie bijlage 1, situatieplot). Conform de opgave is de geluidsbelasting berekend op de grens van de te ontwikkelen bouwlocaties. Voor de geluidsbelasting zijn de berekeningen uitgevoerd voor de bouwlocaties nummer 1 t/m 3 en 5 t/m 7, op een waarnemhoogte van 1,5 en 4,5 meter (begane grond en eerste verdieping). Voor de bouwlocatie nummer 4 is een waarnemhoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter (begane grond, eerste- en tweede verdieping) aangehouden.

Toegepaste rekenmethode

Wegverkeer

De geluidbelasting is berekend met het computerprogramma Geomilieu volgens de standaard rekenmethode II, als omschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012); zijnde de regeling als bedoeld in bijlage III.

Railverkeer

De geluidbelasting is berekend met het computerprogramma Geomilieu volgens de standaard rekenmethode II, als omschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012); zijnde de regeling als bedoeld in bijlage IV (spoorverkeer).

Ten behoeve van de berekeningen is de situatie geschematiseerd. In de bijlage 1 en 2, is de situatie weergegeven.

Verkeersgegevens

Wegverkeer

De gehanteerde verkeersintensiteit en de verkeersverdeling voor het toekomstige jaar 2024, voor de Havezathenallee (ter hoogte van het plangebied Carré) zijn ontleend aan het gemeentelijke verkeersnetwerk.

Weg	Emaaintensiteit	Dagper.	Avondper.	Nachtper.	Verkeersverdeling in per.		
					Lmvt	Mzw.	Zw.
Havezatenallee	7.000 mvt.	6,8	3,2	0,7	96	3,5	0,5

Volgens de opgave bestaat het wegdek van de Havezathenallee, ter hoogte van het plangebied, uit Micro-Top 0/6. De snelheid op de Havezathenallee is 50 km/uur.

Railverkeer

De relevante spoorgegevens ten behoeve van de berekeningen zijn ontleend aan het landelijke register spoorwegen voor het traject Zwolle-Kampen.

Overige gegevens Havezathenallee

Parallel aan dit onderzoek loopt ook een onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van Belvédère tunnel en mogelijke effecten op de Havezathenallee. Voor de gegevens van de andere delen van de Havenzathenallee zoals het type wegdek, etmaalintensiteiten etc. wordt verwezen naar het betreffende rapport "Doortrekking Belvédèrelaan".

RESULTATEN

Berekeningsresultaten wegverkeer.

In de onderstaande tabel zijn de Lden waarden, ten gevolge van de Havezathenallee, waar de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 plaats vindt, aangegeven. Voor de positie van de beoordelingspunten en rekenresultaten zie bijlage 2.

Tabel 5: Lden ten gevolge van de Havezathenallee inclusief aftrek van 5 dB artikel 110g de Wet geluidhinder en de aan te vragen hogere waarden.

Waarneempunten	Omschrijving	Hoogte	Lden
P100_A	Bouwgrens blok 1	1,5	52
P100_B	Bouwgrens blok 1	4,5	53
P101_B	Bouwgrens blok 1	4,5	50
P107_B	Bouwgrens blok 1	4,5	49
P122_A	Bouwgrens blok 4	1,5	50
P122_B	Bouwgrens blok 4	4,5	51
P122_C	Bouwgrens blok 4	7,5	51
P123_A	Bouwgrens blok 4	1,5	52
P123_B	Bouwgrens blok 4	4,5	53
P123_C	Bouwgrens blok 4	7,5	53
P124_A	Bouwgrens blok 4	1,5	51
P124_B	Bouwgrens blok 4	4,5	52
P124_C	Bouwgrens blok 4	7,5	52
P125_A	Bouwgrens blok 4	1,5	53
P125_B	Bouwgrens blok 4	4,5	53
P125_C	Bouwgrens blok 4	7,5	53
P126_A	Bouwgrens blok 4	1,5	49
P126_B	Bouwgrens blok 4	4,5	50
P126_C	Bouwgrens blok 4	7,5	50
P133_C	Bouwgrens blok 4	7,5	49

Op de overige punten in het plangebied wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB inclusief aftrek van 5 dB artikel 110g de Wet geluidhinder. Voor het totale overzicht zie bijlage 2.

Berekeningsresultaten railverkeer.

Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds (gpp's) voor hoofdspoorwegen en ook voor rijkswegen van kracht geworden. Geluidproductieplafonds zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor. De gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde geluidregister. Volgens het register spoorwegen (peildatum 6 mei 2015) liggen de referentiepunten, 6838, 6840, 6842, 6844, 6846 en 6848 ter hoogte van het plangebied. De geluidwaarden (gpp) van deze referentiepunten variëren tussen 55,4 dB en 56,6 dB. Deze referentiewaarden zijn vastgesteld op een afstand van 50 meter van het spoor zonder de afscherming van gebouwen etc. (vrije veld situatie). Het dichtsbij de afstand van de te ontwikkelen bouwlocaties tot het spoor bedraagt circa 125 meter (bouwlocatie 4). Gezien de hoogte van geluidwaarden van de geluidproductieplafonds, de afstand en afscherming van de bestaande gebouwen wordt verwacht dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor, ter plaatse van de bouwlocaties, zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Derhalve zijn de berekeningen ten gevolge van het spoor niet uitgevoerd.

Beoordeling wegverkeer.

Havezathenallee

De maximale optredende gevelbelasting ten gevolge van het verkeer op de Havezathenallee bedraagt 53 dB, ter plaatse van de bouwlocaties 1 en 4 inclusief aftrek van 5 dB artikel 110g de Wgh. Ter plaatse van de Bouwlocaties 2 t/m 3 en 5 t/m 7 wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

In het plangebied Carré bedraagt de maximaal optredende geluidsbelasting ten gevolge van de Havezathenallee 58 dB exclusief aftrek artikel 110g de Wet geluidhinder.

Beoordeling railverkeer.

Het spoor Zwolle-Kampen

Zie alinea "Berekeningsresultaten railverkeer". Gezien de hoogte van de geluidwaarden van geluidproductieplafonds (gpp), de afstand tot de te ontwikkelen bouwlocaties en afscherming van de bestaande gebouwen wordt verwacht dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor, ter plaatse van de bouwlocaties, zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Derhalve is het spoor niet betrokken bij het onderzoek.

Maatregelafweging en hogere grenswaarden

Maatregelafweging

Wegverkeer

Uit het onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai vanwege de Havezathenallee wordt overschreden. Op de Havezathenallee is reeds in het kader van het bestemmingsplan Stadshagen 1, ter hoogte van het plangebied, stil asfalt (wegdek Micro-Top 0/6) toegepast. Parallel aan dit onderzoek loopt ook een onderzoek (rapport met titel "Doortrekking Belvédèrelaan") naar de gevolgen van de aanleg van Belvédère tunnel en mogelijke effecten op de Havezathenallee. In het betreffende onderzoek worden mogelijke maatregelen en afwegingen voor het plangebied Carré in verband met de Havezathenallee verder beschouwd. Voor de gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het betreffende akoestisch rapport

Railverkeer

Er wordt verwacht dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor, ter plaatse van de bouwlocaties, zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB (zie ook alinea beoordeling railverkeer).

Relatie met het Gebiedsgericht Milieubeleid en de gemeentelijke beleidsregel hogere grenswaarde

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat niet overal kan worden voldaan aan de ambitie van 43 dB voor wegverkeerslawaai voor dit gebiedstype. Met de hoogst berekende geluidsbelasting van 53 dB blijft de geluidbelasting wel onder de maximaal toegestane grenswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder (en voldoet aan de grenswaarde van 53 dB uit het Gebiedsgericht Milieubeleid voor dit gebiedstype).

Voor het railverkeerslawaai blijft de hoogste berekende gevelbelasting van 55 dB onder de maximaal toegestane grenswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder (en onder de grenswaarde van 63 dB uit het Gebiedsgericht Milieubeleid voor dit gebiedstype).

Voor het plangebied is criterium 4 uit de beleidsregel van toepassing, zodat in dit geval na een eenvoudige administratieve toets de hogere waarden kunnen worden vastgesteld.

Hogere grenswaarden

Omdat bij de te ontwikkelen bouwlocaties nummer 1 en 4 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege de Havezathenallee wordt overschreden, dienen hogere grenswaarden te worden aangevraagd (zie tabel 5).

Gevelmaatregelen

Indien een hogere grenswaarde wordt verleend dient de karakteristieke geluidwering van de gevel ($G_{i,AK}$) hierop te worden gedimensioneerd. De initiatiefnemer van het plan zal bij de aanvraag van de bouwvergunning moeten aantonen dat met inachtneming van de gevelbelasting (exclusief aftrek artikel 110g de Wgh.) uit tabel 5 aan de eisen van het Bouwbesluit (geluidwering en binnenniveau van 33 dB) voldoet.

Conclusie

De Wet geluidhinder en het Bouwbesluit.

- De maximale optredende gevelbelasting ten gevolge van het verkeer op de Havezathenallee bedraagt 53 dB (inclusief aftrek van 5 dB artikel 110g de Wgh.) ter plaatse van de bouwlocatie nummer 1 en 4. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de overschrijdingsgevallen dient een ontheffing voor een hogere grenswaarde te worden aangevraagd (zie tabel 5). Bij de bouwlocatie 2 t/m 3 en 5 t/m 7 is de geluidsbelasting overal gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaaï).
- Er wordt verwacht dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor, ter plaatse van de bouwlocaties, zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.
- Om het wettelijke binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen en geluidsgevoelige gebouwen te waarborgen, dient bij de bepaling van de karakteristieke geluidwering van de gevels, rekening te worden gehouden met de in de tabel 5 weergegeven geluidbelasting (exclusief aftrek van 5 dB artikel 110g de Wet geluidhinder) voor wegverkeer.

Het Gebiedsgericht Milieubeleid.

- Uit de resultaten blijkt dat niet overal wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 43 dB (voor wegverkeerslawaaï) in het kader van het gebiedsgericht milieubeleid. Met de hoogst berekende geluidsbelasting van 53 dB blijft de geluidsbelasting onder de maximaal toegestane grenswaarde van 53 dB uit het Gebiedsgericht Milieubeleid.
- Voor het railverkeerslawaaï blijft de geluidbelasting van 55 dB onder de grenswaarde van 63 dB uit het Gebiedsgericht Milieubeleid.

Mogelijke maatregelen.

- Voor de mogelijke maatregelen en afwegingen voor het gebied Carré wordt verwezen naar het akoestisch rapport "Doortrekking Belvédèrelaan".

Datum
Titel

11 mei 2015
Akoestisch onderzoek Carré

Bijlage 1

Situatieplot



Datum	11 mei 2015
Titel	Akoestisch onderzoek Carré

Bijlage2

Overzicht resultaten en invoergegevens.









Lden tgv. de Havezatenallee (zonder maatregelen) excl. aftrek van 5 dB art. 110g Wgh.

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomst situatie (2024), Havezathenallee (incl. intens. aangepast, wpnten & bouwvlekken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Havezathenallee
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
P100_A	Bouwgrens blok 1	1,50	57	54	47	57
P100_B	Bouwgrens blok 1	4,50	58	54	48	58
P101_A	Bouwgrens blok 1	1,50	53	49	43	53
P101_B	Bouwgrens blok 1	4,50	54	51	44	55
P102_A	Bouwgrens blok 1	1,50	50	47	40	50
P102_B	Bouwgrens blok 1	4,50	52	49	42	52
P103_A	Bouwgrens blok 1	1,50	47	44	37	47
P103_B	Bouwgrens blok 1	4,50	49	45	39	49
P104_A	Bouwgrens blok 1	1,50	45	42	35	45
P104_B	Bouwgrens blok 1	4,50	47	43	37	47
P105_A	Bouwgrens blok 1	1,50	45	42	36	46
P105_B	Bouwgrens blok 1	4,50	47	44	38	48
P106_A	Bouwgrens blok 1	1,50	48	44	38	48
P106_B	Bouwgrens blok 1	4,50	50	47	40	50
P107_A	Bouwgrens blok 1	1,50	51	48	41	52
P107_B	Bouwgrens blok 1	4,50	53	50	43	54
P108_A	Bouwgrens blok 2	1,50	41	38	31	42
P108_B	Bouwgrens blok 2	4,50	46	43	36	47
P109_A	Bouwgrens blok 2	1,50	41	38	31	41
P109_B	Bouwgrens blok 2	4,50	44	41	35	45
P110_A	Bouwgrens blok 2	1,50	41	38	31	41
P110_B	Bouwgrens blok 2	4,50	42	39	33	43
P111_A	Bouwgrens blok 2	1,50	41	37	31	41
P111_B	Bouwgrens blok 2	4,50	41	38	32	42
P112_A	Bouwgrens blok 2	1,50	39	35	29	39
P112_B	Bouwgrens blok 2	4,50	41	38	32	42
P113_A	Bouwgrens blok 2	1,50	39	36	29	39
P113_B	Bouwgrens blok 2	4,50	43	40	33	44
P114_A	Bouwgrens blok 3	1,50	41	38	31	41
P114_B	Bouwgrens blok 3	4,50	43	40	33	43
P115_A	Bouwgrens blok 3	1,50	39	36	29	39
P115_B	Bouwgrens blok 3	4,50	42	39	32	42
P116_A	Bouwgrens blok 3	1,50	38	35	28	38
P116_B	Bouwgrens blok 3	4,50	40	37	30	41
P117_A	Bouwgrens blok 3	1,50	37	33	27	37
P117_B	Bouwgrens blok 3	4,50	39	35	29	39
P118_A	Bouwgrens blok 3	1,50	37	34	27	38
P118_B	Bouwgrens blok 3	4,50	39	35	29	39
P119_A	Bouwgrens blok 3	1,50	38	35	28	39
P119_B	Bouwgrens blok 3	4,50	39	35	29	39
P120_A	Bouwgrens blok 3	1,50	39	36	29	40
P120_B	Bouwgrens blok 3	4,50	40	36	30	40
P121_A	Bouwgrens blok 3	1,50	40	37	30	40
P121_B	Bouwgrens blok 3	4,50	42	38	32	42
P122_A	Bouwgrens blok 4	1,50	55	51	45	55
P122_B	Bouwgrens blok 4	4,50	56	52	46	56
P122_C	Bouwgrens blok 4	7,50	56	52	46	56
P123_A	Bouwgrens blok 4	1,50	57	53	47	57
P123_B	Bouwgrens blok 4	4,50	57	54	47	58
P123_C	Bouwgrens blok 4	7,50	57	54	47	58
P124_A	Bouwgrens blok 4	1,50	56	53	46	56
P124_B	Bouwgrens blok 4	4,50	57	53	47	57
P124_C	Bouwgrens blok 4	7,50	57	53	47	57
P125_A	Bouwgrens blok 4	1,50	57	54	47	58
P125_B	Bouwgrens blok 4	4,50	58	54	48	58
P125_C	Bouwgrens blok 4	7,50	58	54	48	58
P126_A	Bouwgrens blok 4	1,50	54	50	44	54
P126_B	Bouwgrens blok 4	4,50	55	52	45	55
P126_C	Bouwgrens blok 4	7,50	55	52	45	55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Lden tgv. de Havezatenallee (zonder maatregelen) excl. aftrek van 5 dB art. 110g Wgh.

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomst situatie (2024), Havezathenallee (incl. intens. aangepast, wpnten & bouwvlekken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Havezathenallee
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
P127_A	Bouwgrens blok 4	1,50	50	47	40	50
P127_B	Bouwgrens blok 4	4,50	52	48	42	52
P127_C	Bouwgrens blok 4	7,50	52	49	42	52
P128_A	Bouwgrens blok 4	1,50	46	43	36	47
P128_B	Bouwgrens blok 4	4,50	48	45	38	48
P128_C	Bouwgrens blok 4	7,50	49	45	39	49
P129_A	Bouwgrens blok 4	1,50	45	41	35	45
P129_B	Bouwgrens blok 4	4,50	46	43	36	47
P129_C	Bouwgrens blok 4	7,50	47	44	37	48
P130_A	Bouwgrens blok 4	1,50	44	41	34	45
P130_B	Bouwgrens blok 4	4,50	46	42	36	46
P130_C	Bouwgrens blok 4	7,50	47	43	37	47
P131_A	Bouwgrens blok 4	1,50	47	43	37	47
P131_B	Bouwgrens blok 4	4,50	49	45	39	49
P131_C	Bouwgrens blok 4	7,50	49	46	39	50
P132_A	Bouwgrens blok 4	1,50	49	46	39	50
P132_B	Bouwgrens blok 4	4,50	51	48	41	52
P132_C	Bouwgrens blok 4	7,50	52	48	42	52
P133_A	Bouwgrens blok 4	1,50	51	48	42	52
P133_B	Bouwgrens blok 4	4,50	53	50	43	53
P133_C	Bouwgrens blok 4	7,50	53	50	43	54
P134_A	Bouwgrens blok 5	1,50	42	39	32	42
P134_B	Bouwgrens blok 5	4,50	44	40	34	44
P135_A	Bouwgrens blok 5	1,50	40	37	31	41
P135_B	Bouwgrens blok 5	4,50	42	39	32	43
P136_A	Bouwgrens blok 5	1,50	39	36	29	40
P136_B	Bouwgrens blok 5	4,50	41	38	31	41
P137_A	Bouwgrens blok 5	1,50	38	35	28	38
P137_B	Bouwgrens blok 5	4,50	40	36	30	40
P138_A	Bouwgrens blok 5	1,50	35	32	26	36
P138_B	Bouwgrens blok 5	4,50	37	34	27	37
P139_A	Bouwgrens blok 5	1,50	40	37	30	40
P139_B	Bouwgrens blok 5	4,50	40	37	30	40
P140_A	Bouwgrens blok 5	1,50	39	36	29	39
P140_B	Bouwgrens blok 5	4,50	41	38	31	41
P141_A	Bouwgrens blok 5	1,50	40	37	30	40
P141_B	Bouwgrens blok 5	4,50	42	38	32	42
P142_A	Bouwgrens blok 5	1,50	40	37	30	40
P142_B	Bouwgrens blok 5	4,50	41	38	32	42
P143_A	Bouwgrens blok 6	1,50	35	32	25	36
P143_B	Bouwgrens blok 6	4,50	37	34	27	38
P144_A	Bouwgrens blok 6	1,50	36	33	27	37
P144_B	Bouwgrens blok 6	4,50	38	34	28	38
P145_A	Bouwgrens blok 6	1,50	35	32	26	36
P145_B	Bouwgrens blok 6	4,50	37	34	28	38
P146_A	Bouwgrens blok 6	1,50	35	32	25	35
P146_B	Bouwgrens blok 6	4,50	37	34	27	38
P147_A	Bouwgrens blok 7	1,50	34	31	24	35
P147_B	Bouwgrens blok 7	4,50	36	32	26	36
P148_A	Bouwgrens blok 7	1,50	33	29	23	33
P148_B	Bouwgrens blok 7	4,50	34	31	24	34
P149_A	Bouwgrens blok 7	1,50	32	28	22	32
P149_B	Bouwgrens blok 7	4,50	33	30	23	33
P150_A	Bouwgrens blok 7	1,50	34	31	24	35
P150_B	Bouwgrens blok 7	4,50	35	32	25	36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Lden tgv. de Havezatenallee (zonder maatregelen) inclusief aftrek van 5 dB art. 110g Wgh.

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomst situatie (2024), Havezathenallee (incl.intens.aangepast, wpnten& bouwvlekken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Havezathenallee
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
P100_A	Bouwgrens blok 1	1,50	52	49	42	52
P100_B	Bouwgrens blok 1	4,50	53	49	43	53
P101_A	Bouwgrens blok 1	1,50	48	44	38	48
P101_B	Bouwgrens blok 1	4,50	49	46	39	50
P102_A	Bouwgrens blok 1	1,50	45	42	35	45
P102_B	Bouwgrens blok 1	4,50	47	44	37	47
P103_A	Bouwgrens blok 1	1,50	42	39	32	42
P103_B	Bouwgrens blok 1	4,50	44	40	34	44
P104_A	Bouwgrens blok 1	1,50	40	37	30	40
P104_B	Bouwgrens blok 1	4,50	42	38	32	42
P105_A	Bouwgrens blok 1	1,50	40	37	31	41
P105_B	Bouwgrens blok 1	4,50	42	39	33	43
P106_A	Bouwgrens blok 1	1,50	43	39	33	43
P106_B	Bouwgrens blok 1	4,50	45	42	35	45
P107_A	Bouwgrens blok 1	1,50	46	43	36	47
P107_B	Bouwgrens blok 1	4,50	48	45	38	49
P108_A	Bouwgrens blok 2	1,50	36	33	26	37
P108_B	Bouwgrens blok 2	4,50	41	38	31	42
P109_A	Bouwgrens blok 2	1,50	36	33	26	36
P109_B	Bouwgrens blok 2	4,50	39	36	30	40
P110_A	Bouwgrens blok 2	1,50	36	33	26	36
P110_B	Bouwgrens blok 2	4,50	37	34	28	38
P111_A	Bouwgrens blok 2	1,50	36	32	26	36
P111_B	Bouwgrens blok 2	4,50	36	33	27	37
P112_A	Bouwgrens blok 2	1,50	34	30	24	34
P112_B	Bouwgrens blok 2	4,50	36	33	27	37
P113_A	Bouwgrens blok 2	1,50	34	31	24	34
P113_B	Bouwgrens blok 2	4,50	38	35	28	39
P114_A	Bouwgrens blok 3	1,50	36	33	26	36
P114_B	Bouwgrens blok 3	4,50	38	35	28	38
P115_A	Bouwgrens blok 3	1,50	34	31	24	34
P115_B	Bouwgrens blok 3	4,50	37	34	27	37
P116_A	Bouwgrens blok 3	1,50	33	30	23	33
P116_B	Bouwgrens blok 3	4,50	35	32	25	36
P117_A	Bouwgrens blok 3	1,50	32	28	22	32
P117_B	Bouwgrens blok 3	4,50	34	30	24	34
P118_A	Bouwgrens blok 3	1,50	32	29	22	33
P118_B	Bouwgrens blok 3	4,50	34	30	24	34
P119_A	Bouwgrens blok 3	1,50	33	30	23	34
P119_B	Bouwgrens blok 3	4,50	34	30	24	34
P120_A	Bouwgrens blok 3	1,50	34	31	24	35
P120_B	Bouwgrens blok 3	4,50	35	31	25	35
P121_A	Bouwgrens blok 3	1,50	35	32	25	35
P121_B	Bouwgrens blok 3	4,50	37	33	27	37
P122_A	Bouwgrens blok 4	1,50	50	46	40	50
P122_B	Bouwgrens blok 4	4,50	51	47	41	51
P122_C	Bouwgrens blok 4	7,50	51	47	41	51
P123_A	Bouwgrens blok 4	1,50	52	48	42	52
P123_B	Bouwgrens blok 4	4,50	52	49	42	53
P123_C	Bouwgrens blok 4	7,50	52	49	42	53
P124_A	Bouwgrens blok 4	1,50	51	48	41	51
P124_B	Bouwgrens blok 4	4,50	52	48	42	52
P124_C	Bouwgrens blok 4	7,50	52	48	42	52
P125_A	Bouwgrens blok 4	1,50	52	49	42	53
P125_B	Bouwgrens blok 4	4,50	53	49	43	53
P125_C	Bouwgrens blok 4	7,50	53	49	43	53
P126_A	Bouwgrens blok 4	1,50	49	45	39	49
P126_B	Bouwgrens blok 4	4,50	50	47	40	50
P126_C	Bouwgrens blok 4	7,50	50	47	40	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Lden tgv. de Havezatenallee (zonder maatregelen) inclusief aftrek van 5 dB art. 110g Wgh.

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomst situatie (2024), Havezathenallee (incl.intens.aangepast, wpnten& bouwvlekken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Havezathenallee
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
P127_A	Bouwgrens blok 4	1,50	45	42	35	45
P127_B	Bouwgrens blok 4	4,50	47	43	37	47
P127_C	Bouwgrens blok 4	7,50	47	44	37	47
P128_A	Bouwgrens blok 4	1,50	41	38	31	42
P128_B	Bouwgrens blok 4	4,50	43	40	33	43
P128_C	Bouwgrens blok 4	7,50	44	40	34	44
P129_A	Bouwgrens blok 4	1,50	40	36	30	40
P129_B	Bouwgrens blok 4	4,50	41	38	31	42
P129_C	Bouwgrens blok 4	7,50	42	39	32	43
P130_A	Bouwgrens blok 4	1,50	39	36	29	40
P130_B	Bouwgrens blok 4	4,50	41	37	31	41
P130_C	Bouwgrens blok 4	7,50	42	38	32	42
P131_A	Bouwgrens blok 4	1,50	42	38	32	42
P131_B	Bouwgrens blok 4	4,50	44	40	34	44
P131_C	Bouwgrens blok 4	7,50	44	41	34	45
P132_A	Bouwgrens blok 4	1,50	44	41	34	45
P132_B	Bouwgrens blok 4	4,50	46	43	36	47
P132_C	Bouwgrens blok 4	7,50	47	43	37	47
P133_A	Bouwgrens blok 4	1,50	46	43	37	47
P133_B	Bouwgrens blok 4	4,50	48	45	38	48
P133_C	Bouwgrens blok 4	7,50	48	45	38	49
P134_A	Bouwgrens blok 5	1,50	37	34	27	37
P134_B	Bouwgrens blok 5	4,50	39	35	29	39
P135_A	Bouwgrens blok 5	1,50	35	32	26	36
P135_B	Bouwgrens blok 5	4,50	37	34	27	38
P136_A	Bouwgrens blok 5	1,50	34	31	24	35
P136_B	Bouwgrens blok 5	4,50	36	33	26	36
P137_A	Bouwgrens blok 5	1,50	33	30	23	33
P137_B	Bouwgrens blok 5	4,50	35	31	25	35
P138_A	Bouwgrens blok 5	1,50	30	27	21	31
P138_B	Bouwgrens blok 5	4,50	32	29	22	32
P139_A	Bouwgrens blok 5	1,50	35	32	25	35
P139_B	Bouwgrens blok 5	4,50	35	32	25	35
P140_A	Bouwgrens blok 5	1,50	34	31	24	34
P140_B	Bouwgrens blok 5	4,50	36	33	26	36
P141_A	Bouwgrens blok 5	1,50	35	32	25	35
P141_B	Bouwgrens blok 5	4,50	37	33	27	37
P142_A	Bouwgrens blok 5	1,50	35	32	25	35
P142_B	Bouwgrens blok 5	4,50	36	33	27	37
P143_A	Bouwgrens blok 6	1,50	30	27	20	31
P143_B	Bouwgrens blok 6	4,50	32	29	22	33
P144_A	Bouwgrens blok 6	1,50	31	28	22	32
P144_B	Bouwgrens blok 6	4,50	33	29	23	33
P145_A	Bouwgrens blok 6	1,50	30	27	21	31
P145_B	Bouwgrens blok 6	4,50	32	29	23	33
P146_A	Bouwgrens blok 6	1,50	30	27	20	30
P146_B	Bouwgrens blok 6	4,50	32	29	22	33
P147_A	Bouwgrens blok 7	1,50	29	26	19	30
P147_B	Bouwgrens blok 7	4,50	31	27	21	31
P148_A	Bouwgrens blok 7	1,50	28	24	18	28
P148_B	Bouwgrens blok 7	4,50	29	26	19	29
P149_A	Bouwgrens blok 7	1,50	27	23	17	27
P149_B	Bouwgrens blok 7	4,50	28	25	18	28
P150_A	Bouwgrens blok 7	1,50	29	26	19	30
P150_B	Bouwgrens blok 7	4,50	30	27	20	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

REGELS

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré met identificatienummer NL.IMRO.0193.BP14029-0003 van de gemeente Zwolle;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Artikel 2 Verwijzing

Van toepassing zijn de regels van het bestemmingsplan Stadshagen I, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071, waarbij in het artikel over de bestemming wonen is aangepast ten opzichte van het moederplan.

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

De regels van het bestemmingsplan 'Stadshagen I' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071 zijn van toepassing; zie artikel 11 Groen.

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Artikel 4 Tuin

De regels van het bestemmingsplan 'Stadshagen I' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071 zijn van toepassing; zie artikel 16 Tuin.

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Artikel 5 Verkeer - Erftoegangsweg

De regels van het bestemmingsplan 'Stadshagen I' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071 zijn van toepassing; zie artikel 18 Verkeer-Erftoegangsweg.

Artikel 6 Wonen

De regels van het bestemmingsplan 'Stadshagen I' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 met besluitnummer EC1308-0071 zijn van toepassing; zie artikel 22 Wonen, met dien verstande dat hieraan wordt toegevoegd de volgende regel:

6.1 Bouwregels

6.1.1 Hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken binnen het bouwvlak

- a. Het aantal wooneenheden mag per bouwvlak niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- b. daar waar dat op de plankaart is aangegeven mag het maximum aantal aaneen te bouwen woningen niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.

7 september 2015

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré

Hoofdstuk 3 Slotbepaling

Artikel 7 Slotregel

Het plan wordt aangehaald als:

bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré.

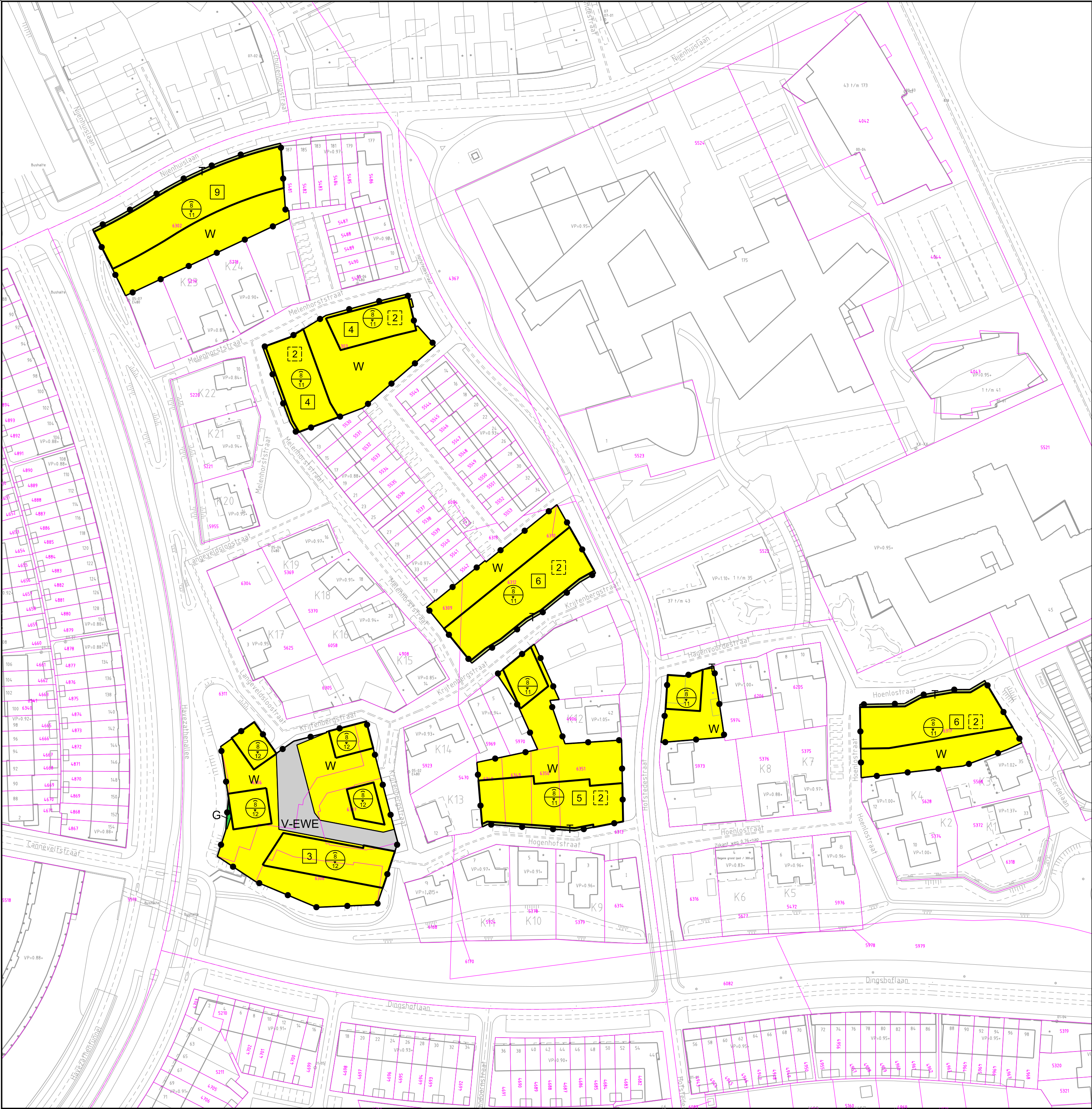
Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré'.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Zwolle in de vergadering
van 7 september 2015 nummer 20150907-16148.

drs. H.J. Meijer, voorzitter,

drs. A.B.M. ten Have, griffier,



LEGENDA

Plangebied
Plangebiedgrens

- Bestemmingen
- G Groen
 - T Tuin
 - V-EWE Verkeer - Erftoegangsweg
 - W Wonen

Bouwvlak
bouwvlak

- Maatvoeringaanduidingen
- maatvoeringsvlak
 - maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)
 - maximum aantal wooneenheden
 - maximum aantal aaneen te bouwen wooneenheden

VERKLARING

- topografische gegevens van de bestaande bebouwing met huisnummers
- kadastrale grenzen en perceelnummers
- kadastrale sectiegrens

Bronhouder:	Schaal:	Formaat:	Bestandsnaam:	N
Gemeente Zwolle	1 : 1000	A2	BP14029-0003.pdf	
Planjurist:	Getekend door:	Datum:	Bladnr:	
R. Stam	J.F.G. Grobbe	07-09-2015	1 van 1	vb_NL.IMRO.0193.BP14029-0003.pdf
Bestemmingsplan Stadshagen I, 1e partiële herziening, Carré NL.IMRO.0193.BP14029-0003 Vastgesteld				
 ruimte op orde				Zwolle
Gemeente Zwolle Expertisecentrum Ruimtelijke Planvorming Lubeckplein 2 8017 JZ Zwolle Postbus 10007 8000 GA Zwolle 038-498 9111				