Zwolle

Expertisecentrum
ECR - Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle

www.zwolle.nl

Nota van zienswijzen

Foodcourt De Vrolijkheid

Opdrachtgever	OWP
Opdrachtnemer	ECR
Versie	1
Datum	28 april 2016

Datum 28 april 2016
Titel Nota van zienswijzen Foodcourt De Vrolijkheid

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Foodcourt De Vrolijkheid (hierna: ontwerpbestemmingsplan) heeft met ingang van 11 februari 2016 tot en met 23 maart 2016 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen in het informatiecentrum van het stadskantoor aan het Lubeckplein te Zwolle. Gelijktijdig is, gebruikmakend van de coördinatieregeling uit de Wro, een omgevingsvergunning voor de bouw van het foodcourt ter inzage gelegd. Deze terinzagelegging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, is op woensdag 10 februari 2016 gepubliceerd in de Staatscourant en in het Gemeenteblad. Tevens was het ontwerpbestemmingsplan digitaal in te zien op de website

www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0193.BP13009-0003

De bronbestanden zijn beschikbaar via

http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP13009-/NL.IMRO.0193.BP13009-0003/

Een ieder kon op een computer in het informatiecentrum of elders het digitale plan raadplegen. Daarnaast zijn de vooroverleginstanties in kennis gesteld van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn drie schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door:

1. 49 omwonenden (35 adressen) aan de Haarbeek, Hofbeek en Eerbeek
2. 18 omwonenden (18 adressen) aan de Glanerbeek, Aapark en Gaasp
3. franchisenemer McDonalds Zwolle-Noord

Zienswijze 1 en 2 zijn tevens gericht tegen de ontwerpomgevingsvergunning.

De zienswijzen zijn als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd.

Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

Ontvankelijkheid van de zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ontvangen, zodat wij deze zienswijzen hierna inhoudelijk behandelen.

CONCEPT

Samenvatting van en commentaar op de ontvankelijke zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen kort samengevat en van commentaar voorzien.

1. Zienswijze 49 omwonenden (35 adressen) aan de Haarbeek, Hofbeek en Eerbeek

1.1 hinder attentiemast, alternatieve locaties, compenserende maatregelen

samenvatting
De zienswijze richt zich tegen de komst van de attentiemast nabij het Foodcourt De vrolijkheid (hierna: foodcourt). Reclamanten zijn van mening dat onvoldoende is gekeken naar alternatieve, minder hinder veroorzakende locaties voor de attentiemast en dat niet is gezocht naar mogelijkheden om de hinder te verminderen en/of te compenseren.

CONCEPT

reactie gemeente
Het college kan zich voorstellen dat plaatsing van een hoge attentiemast bezorgdheid oproept van omwonenden. Het college draagt zorg voor een juiste afweging van belangen en daartoe behoren eveneens de belangen van omwonenden. Het initiatief is getoetst aan de Beleidsvisie Attentiemasten (meer hierover bij punt 1.3) en past binnen deze kaders. In de toelichting van het bestemmingsplan is een beeldeffectrapportage opgenomen. Volgens het college heeft er een juiste afweging plaatsgevonden tussen belangen van de initiatiefnemer (namelijk het genereren van attentiewaarde middels de mast), de belangen van omwonenden (het voorkomen van zo veel mogelijk hinder) en de gevolgen voor natuur, veiligheid en landschap.

Wij zijn, in tegenstelling tot wat reclamant beweert, van mening dat voldoende locaties en alternatieven zijn onderzocht. In de Beleidsvisie Attentiemasten is, ondersteund door visualisaties, een uitgebreid locatieonderzoek gedaan naar op welke locaties en in welke gebieden in Zwolle medewerking verleend zou kunnen worden aan initiatieven voor attentiemasten en daartoe behoort ook het gebied waar de in het bestemmingsplan geplande attentiemast zou komen te staan. Ook in de bij het bestemmingsplan gevoegde beeldeffectrapportage zijn verschillende alternatieven uitgewerkt (zie bij reactie op punt 1.2).

Het college is zich ervan bewust dat de attentiemast zichtbaar kan zijn vanuit enkele woningen aan de Haarbeek, Hofbeek en Eerbeek. We zijn van mening dat er, mede in relatie tot de afstand van deze woningen tot aan de mast (tussen de 700 en 900 meter), een juiste balans is gevonden tussen de gewenste attentiewaarde en de verwachte gevolgen vanwege (verlies aan) uitzicht en mogelijke lichthinder.

1.2 voorstellen omwonenden

samenvatting

Voorstellen van omwonenden voor lagere attentiemasten zijn niet serieus onderzocht. Reclamanten zijn van mening dat een mast goed te combineren is met een (nieuw aan te leggen) extra oprit naar de A28.

reactie gemeente
Het college heeft de voorstellen van omwonenden beoordeeld. Voor wat betreft verkeersveiligheid lijkt een (lagere) attentiemast op een locatie bij de oprit van de A28 inpasbaar. Dit is echter niet het enige beoordelingskader. Er is geen beeldeffectrapportage bij deze voorstellen gevoegd zodat het college dit alternatief niet heeft kunnen toetsen op stedenbouwkundige en welstandelijke inpassing. Omdat het gevraagde initiatief past in de beleidsvisie attentiemasten zien we geen reden om het initiatief als onredelijk te zien tegenover de door bewoners voorgestelde alternatieven.

Een delegatie van omwonenden heeft gesproken met de initiatiefnemer. In het gesprek is volgens initiatiefnemer nadrukkelijk gebleken dat de bezwaren zich uitsluitend richten tegen de hoogte en positie van de attentiemast. Om die reden zijn vier alternatieve hoogtes (40, 35, 30 en 25 meter) onderzocht op zichtbaarheid vanuit de omgeving en vanaf de snelweg A28. Uit de beeldeffectrapportage blijkt dat een mast met een hoogte van 25 of 30 meter niet zichtbaar is vanaf de percelen van omwonenden en één van 35 of 40 meter wel. Echter alleen met een mast van 40 meter hoog is de attentiewaarde groot genoeg. Initiatiefnemer heeft aanvankelijk plannen ontwikkeld voor een mast van 55 meter hoog. Dit geeft voor initiatiefnemer de meest optimale attentiewaarde. Hiervan is afgezien omdat een dergelijke mast niet past binnen gemeentelijk beleid.

Het college is van mening dat de initiatiefnemer diverse alternatieven serieus heeft onderzocht. Een lagere mast is niet gewenst omdat hiermee niet de gewenste attentiewaarde wordt gehaald. Ten aanzien van het voorkomen van zoveel mogelijk lichthinder worden maatregelen genomen. Zo is dynamische en nachtelijke verlichting niet toegestaan (zie verder bij punt 1.3).

1.3 beleidsvisie attentiemasten

samenvatting
Reclamant is van mening dat de Beleidsvisie Attentiemasten niet bindend is voor burgers omdat geen bezwaar en/of beroep mogelijk was. De genoemde hoogtes voor attentiemasten kunnen best lager. Nergens in Nederland komen volgens reclamant dicht bij woonwijken dergelijke hoge masten voor.

reactie gemeente
Het college heeft op 28 januari 2014, na behandeling in diverse raadsvergaderingen, het reclamebeleid aangepast. Hierin is de Beleidsvisie Attentiemasten opgenomen. Deze wijziging is gepubliceerd in het Gemeenteblad op 12 februari 2014 en vervolgens in werking getreden. De beleidsregel is inderdaad geen algemeen verbindend voorschrift, maar een kader voor toetsing van nieuwe initiatieven.

In de beleidsvisie wordt, ondersteund door visualisatiestudies, beargumenteerd hoe hoog attentiemasten moeten zijn om voldoende zichtbaar te zijn vanaf de A28. Tevens

CONCEPT

wordt er vanuit landschappelijke inpassing aanknopingspunten gezocht. Als uitgangspunten voor het formuleren van criteria zijn genomen:

- het respecteren van stedenbouwkundige en landschappelijke structuren;
- de zichtbaarheid van een attentiemast in relatie tot de hoogte van bomen;
- de zichtbaarheid van de mast (attentiewaarde) vanaf de A28.

Eén van de voorwaarden uit de beleidsvisie is dat attentiemasten op eigen grond in het plangebied worden gerealiseerd en dat er een beeldeffectrapportage wordt aangeleverd om de gevolgen voor de omgeving inzichtelijk te maken. Tevens wordt als voorwaarde gesteld dat bewegende (dynamische) beelden en nachtelijke verlichting niet zijn toegestaan. De attentiemast ten behoeve van het foodcourt voldoet aan het vastgestelde beleid.

1.4 Effecten op omgeving niet onderzocht

samenvatting
Volgens reclamant is geen uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op verkeersveiligheid, natuur, milieu, hinder voor bewoners en zijn de kosten en baten niet evenwichtig tegen elkaar afgewogen.

reactie gemeente
Het college heeft gepoogd om op zorgvuldige wijze zowel de beleidsvisie als dit bestemmingsplan voor te bereiden. Daarom zijn er eisen gesteld aan vormgeving en aanzien en wordt de initiatiefnemer verplicht om een beeldeffectrapportage aan te leveren bij een aanvraag (zie ook reactie bij punt 1.3). Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar alle verschillende ruimtelijke effecten. In de toelichting van het bestemmingsplan en de bijbehorende bijlagen wordt hier nader op ingegaan. Naar aanleiding van deze onderzoeken komt het college tot de conclusie dat alle belangen goed inzichtelijk zijn gemaakt voor een juiste afweging.

Het is niet aan het college om kosten en baten van dergelijke initiatieven tegen elkaar af te wegen. De gemeente faciliteert de vraag vanuit de markt vanuit de gedachte dat dergelijke attentiemasten de zichtbaarheid van initiatieven vanaf de A28 vergroten waarmee de economische dynamiek in Zwolle versterkt wordt.

1.5 *toetsing aan Ladder voor Duurzame Verstedelijking, effecten mast op natuur en landschap*

samenvatting
In de tekst over de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt heel eenzijdig toegeschreven naar een regionale behoefte aan restaurants voor gemaksvoedsel op deze locatie. Tevens zijn volgens reclamant effecten van de verlichting van de mast op natuur en landschap niet weergegeven.

reactie gemeente
Toetsing aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is een procesvereiste dat nodig is in het kader van dit bestemmingsplan. Het onderzoek toont volgens het college aan dat er in de regio marktruimte is voor dit horeca-initiatief. Het onderzoek is opgesteld

CONCEPT

door een ter zake deskundig bureau (BRO adviseurs te Boxtel). Het college heeft geen reden om aan te nemen dat de conclusies onjuist zijn.

Tevens is een natuurwaardenonderzoek gedaan (bijlage 10). In dit onderzoek is onder andere ingegaan op de gevolgen van kunstmatige verlichting voor de vleermuis. Geconcludeerd wordt dat het plangebied beperkte betekenis heeft als leefgebied voor vleermuizen. Op andere natuurwaarden heeft de voorgenomen ontwikkeling eveneens weinig invloed. Het college heeft geen reden om deze conclusies in twijfel te trekken en is van mening dat de effecten op natuur en landschap goed zijn afgewogen.

Daarnaast worden, als gezegd in reactie op punt 1.3, voorwaarden gesteld aan de lichtuitstraling van de attentiemast. Zo is, mede omwille van milieubewust stroomgebruik, verlichting tussen 23.00 uur en 7.00 niet toegestaan.

conclusie

Het college begrijpt de zorgen omtrent de zichtbaarheid van de attentiemast voor omwonenden aan de Haarbeek, Hofbeek en Eerbeek. Desalniettemin zijn we van mening dat de belangen van deze omwonenden op een juiste manier zijn afgewogen tegen die van de initiatiefnemer en zien wij in deze zienswijze geen reden om het bestemmingsplan aan te passen. Wij delen de zienswijze dan ook niet.

CONCEPT

2. Zienswijze 18 omwonenden (18 adressen) aan de Glanerbeek, Aapark en Gaasp

2.1 Toename verkeersbewegingen

samenvatting
Reclamant is van mening dat het foodcourt met een attentiemast zorgt voor een toename van verkeer op de op- en afritten van de A28 nabij de Zwartewaterallee en Ceintuurbaan. Dit heeft ongunstige gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid van omwonenden.

reactie gemeente
Het college kan zich de bezorgdheid van bewoners bij een verkeerstoename op de bedoelde kruising voorstellen. In de toekomst wordt een verdere verkeerstoename verwacht waarvan een beperkt deel is toe te schrijven aan de realisatie van het foodcourt. Om die reden worden extra verkeersmaatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Recent heeft de gemeenteraad besloten extra middelen beschikbaar te stellen voor de reconstructie van de kruising. De kruising wordt aangepast waarbij een extra wegvak naar de oprit van de A28 richting Meppel wordt aangelegd.

Als gezegd is maar een beperkt deel van de verkeerstoename toe te schrijven aan de realisatie van het foodcourt. Het is wel aannemelijk dat het foodcourt op de Oude Meppelerweg een grotere verkeersaantrekkende werking heeft. Om die reden worden

ook hier verkeersmaatregelen genomen. De Oude Meppelerweg wordt, op kosten van de initiatiefnemer, aangepast.

Met deze maatregelen moeten verkeersopstoppingen zo veel mogelijk worden voorkomen en wordt een verwachte verkeerstoename in goede banen geleid. Het is onze verwachting dat nadelige gevolgen voor omwonenden op dit punt beperkt zijn.

2.2 Toename geluidsoverlast, luchtvervuiling en fijnstof

samenvatting
Door de toename van verkeersbewegingen vrezen reclamanten een toename van geluidsoverlast, luchtvervuiling en fijnstof op de op- en afritten van de A28.

reactie gemeente
Het college is van mening dat omwonenden niet de dupe moeten worden van nieuwe ontwikkelingen doordat zij blootgesteld worden aan onverantwoorde geluidsoverlast of hoeveelheden luchtvervuiling. Daarom is er vooraf aan de bestemmingsplanprocedure onderzoek gedaan naar wat de gevolgen zijn. Dit onderzoek, weergegeven in de toelichting met bijbehorende bijlagen, heeft zich onder andere gericht op de aspecten geluidsoverlast, luchtkwaliteit en fijnstof.

De toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de Foodcourt is beperkt ten opzichte van het totale aantal verkeersbewegingen dat nu al plaatsvindt op de Ceintuurbaan, de op- en afritten van de A28 en de Zwartewaterallee. Daardoor zal de geluidsbelasting niet toenemen ten aanzien van de huidige geluidsbelasting. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de hoeveelheden fijnstof en stikstofdioxide ruimschoots binnen de grenswaarden van de Wet Milieubeheer blijven. Het college heeft geen redenen om deze resultaten in twijfel te trekken.

CONCEPT

2.3 Gevolgen voor LPG-opslag

samenvatting
De brandstof- en LPG-opslag levert extra risico's voor omwonenden door de verkeerstoename. Reclamanten krijgen onvoldoende inzicht in de gevolgen voor gezondheid, veiligheid en overlast. Ook een calamiteitenplan en risicoanalyse ontbreekt.

reactie gemeente
Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is eveneens onderzoek gedaan naar externe veiligheid (zie de bijlagen bij de toelichting). Dit is ook wettelijk verplicht op grond van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen). Het voorontwerpbestemmingsplan, inclusief deze onderzoeken, zijn ter advisering voorgelegd aan de Veiligheidsregio, waarin onder andere de brandweer, de politie en de GGD vertegenwoordigd zijn.

Er verandert niets aan de brandstof- en LPG-opslag. In die zin blijven de risico's voor omwonenden en de kans op een ongeluk even groot als in de huidige situatie. Er valt

echter wel een toename van personen te verwachten in het gebied waardoor de impact bij een ongeluk groter kan worden. Om aan te tonen of dit nog verantwoord is, wordt het zogenaamde groepsrisico berekend. Uit de berekeningen, gemaakt door een deskundig risico-analist, komt naar voren dat de toename van het groepsrisico klein is en ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. Dat wil zeggen dat het risico op een ramp met veel meer slachtoffers niet veel groter is dan nu het geval is. Het college acht dit risico aanvaardbaar, mede omdat de brandweer kan instemmen met deze ontwikkeling. Daarnaast zijn we van mening dat er in de vergunning voor het LPG-station voldoende maatregelen zijn opgenomen (o.a. maximale doorzet, laad- en losmomenten) ter bescherming van omwonenden en passanten.

De risicoanalyse is te vinden in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Een calamiteitenplan is ten behoeve van het bestemmingsplan niet noodzakelijk.

2.4 Kosten gemeente

CONCEPT

samenvatting
De kosten die de gemeente Zwolle moeten maken voor aanpassingen in de openbare ruimte zijn niet in beeld gebracht. Ook de kosten voor maatregelen om overlast voor omwonenden te verminderen zijn niet inzichtelijk gemaakt.

reactie gemeente
Het is gebruikelijk dat gemeentelijke kosten die gemaakt moeten worden in verband met een particulier initiatief, worden verhaald op de initiatiefnemer. Dat betekent dat de initiatiefnemer deze kosten zelf zal betalen. Dit zijn onder andere plankosten en bijvoorbeeld de kosten die gemaakt worden ten behoeve van het aanpassen van de openbare ruimte. Hiervoor wordt een anterieure overeenkomst gesloten. In dit geval is ook een overeenkomst met de initiatiefnemer van het foodcourt afgesloten. Hij is verantwoordelijk voor te maken kosten in verband met aanpassingen aan de weg- en waterinfrastructuur. In principe geldt dit ook voor maatregelen om overlast voor omwonenden te verminderen. De zakelijke inhoud van deze overeenkomst is gepubliceerd in het Gemeenteblad.

conclusie

Het college begrijpt de zorgen van omwonenden. Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de resultaten uit de onderzoeken nogmaals tegen het licht gehouden. Wij zien echter geen aanleiding om andere conclusies te trekken en zien dan ook geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij delen de zienswijze dan ook niet.

3. Zienswijze McDonald's Zwolle-Noord, franchisenemer

3.1 aard restaurants

samenvatting

Reclamant stelt dat Subway in de bijlage 'Zwolle; haalbaarheid en effecten Foodcourt herontwikkelingslocatie De Vrolijkheid' van BRO adviseurs (hierna haalbaarheidsonderzoek) ten onrechte niet benoemd wordt als 'fastfoodrestaurant',

zodat de uitgangspunten in deze bijlage niet kloppen, waar gesproken wordt van toevoeging van twee fastfoodrestaurants en niet van drie.

reactie gemeente

De formule van Subway is wezenlijk anders dan die van bijvoorbeeld Kentucky Fried Chicken, Burger King of McDonalds. Dit onderscheid is echter niet relevant. Voor de cijfermatige onderbouwing van de marktruimte voor horeca is Subway gerekend tot de fastfoodrestaurants. Voor de onderbouwing is gerekend met de meest actuele cijfers zoals deze bekend zijn voor fastfoodrestaurants (bron: Kenniscentrum Horeca, 2013). Zie hiervoor ook paragraaf 3.3 (blz 19) van het haalbaarheidsonderzoek. Hiermee kloppen de cijfermatige uitgangspunten uit het haalbaarheidsonderzoek.

3.2 horecavisie

samenvatting

Reclamant is van mening dat een overaanbod aan horeca wordt gecreëerd op deze locatie. Dit is niet in overeenstemming met de horecavisie.

CONCEPT

reactie gemeente

Plannen voor herontwikkeling van deze horecalocatie spelen al enkele jaren en zijn gestart voordat de huidige horecavisie is ontwikkeld. De horecavisie is met name gericht op horeca in de binnenstad en op de vestiging van nieuwe horecabedrijven in de gemeente. Op de locatie De Vrolijkheid was al horeca in de vorm van een restaurant aanwezig. Er wordt geen nieuwe horecalocatie ontwikkeld. Om te beoordelen of er marktruimte is en of er bijvoorbeeld een overaanbod wordt gecreëerd is een haalbaarheidsonderzoek gedaan. Daaruit blijkt dat er behoefte is en dat er geen overaanbod ontstaat. Zie een nadere toelichting hierop bij reactie op punt 3.3.

3.3 regionale behoefte

samenvatting

Reclamant stelt dat een onderzoek naar de behoefte van fastfoodrestaurants in vergelijking met andere gemeente weinig zinvol is, als niet is onderbouwd dat er een behoefte is binnen deze locatie en de directe omgeving.

reactie gemeente

In het haalbaarheidsonderzoek is aangetoond dat het aantal horecavestigingen (met name fastfood) in Zwolle achterblijft in vergelijking met referentiegemeenten in Nederland. Relatief gezien zijn er dus minder horecazaken per inwoner dan in andere vergelijkbare steden. Daarnaast is het de verwachting dat het inwoneraantal van Zwolle de komende jaren nog zal stijgen. Hieruit kan al geconcludeerd worden dat er ook in de lokale markt van Zwolle ruimte is voor het initiatief.

Het foodcourt richt zich op een groter regionaal verzorgingsgebied. Door de ligging aan de A28 en de N35 is het foodcourt relatief makkelijk ontsloten voor de regio. In het haalbaarheidsonderzoek is aangetoond dat er marktruimte is voor het initiatief. Er is meer vraag naar horeca (bestedingen) dan aanbod (aantal horecazaken)[1]. Gelet hierop

[1] De totale horecabestedingen vanuit COROP-gebied Noord-Overijssel zijn met jaarlijks 214,8 mln. hoger dan de 'claim' van het gevestigde aanbod (195,9 mln.) Per saldo is er dus een uitstroom van € 18,9 per jaar (naar buiten de regio). Dit is 9% van de totale horecabestedingen (haalbaarheidsonderzoek, BRO).

zijn wij van mening dat het foodcourt voorziet zowel in een lokale behoefte vanuit de omgeving als in een regionale behoefte.

3.4 verkeer

samenvatting

Reclamant betwijfelt of is onderzocht wat de gevolgen voor de verkeerstructuur zijn tijdens piekmomenten. Daarnaast is het hem onduidelijk wat de gevolgen zijn voor Ceintuurbaan en / of Meppelerweg. Reclamant vreest verkeersopstoppingen en slechte bereikbaarheid van bedrijven en woningen.

reactie gemeente

Reclamant noemt de Meppelerweg. Daarmee wordt bedoelt de Oude Meppelerweg (richting foodcourt), de Meppelerstraatweg (richting McDonalds) of wellicht beide. Dat blijkt niet uit de zienswijze. In de reactie van de gemeente wordt hierin onderscheid gemaakt.

In het verkeersonderzoek naar de vestiging van het foodcourt is naar meerdere aspecten gekeken. Deze thema's zijn in relatie tot elkaar beoordeeld wat resulteert in conclusies ten aanzien van het foodcourt:

- verkeersaantrekkende werking van het huidige restaurant;
- CROW-kencijfers voor (fastfood)-restaurants;
- verkeersonderzoek van foodcourts elders in stedelijk gebied;
- hoge fietsgebruik in Zwolle;
- huidige verkeersbelasting op de Oude Meppelerweg en Ceintuurbaan op etmaal- en spitsuurbasis;
- geplande verkeerskundige ontwikkelingen in de omgeving die van invloed zijn op de verkeersafwikkeling ter plekke.

Op basis van dit onderzoek concluderen wij dat de verkeersafwikkeling op de Oude Meppelerweg en de Ceintuurbaan als gevolg van het foodcourt zowel tijdens de spitsuren als over het hele etmaal van voldoende kwaliteit blijft.

Zoals ook opgemerkt bij de reactie op punt 2.1 worden, los van de ontwikkeling van het foodcourt, enkele verkeerskundige ingrepen gedaan om de totale doorstroming op de Ceintuurbaan te verbeteren. De oprit van de A28 richting Meppel wordt met een extra wegvak verbreed. Ook op de Meppelerweg worden maatregelen genomen. Hiermee blijft de bereikbaarheid van de omgeving met de vestiging van het foodcourt voldoende gegarandeerd.

conclusie

We zijn van mening dat de in de zienswijze genoemde zorgen op basis van onderzoeksresultaten voldoende weerlegd kunnen worden. We delen de zienswijze dan ook niet.

CONCEPT