

Expertisecentrum
ECR - Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 23 96
j.van.den.berg@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Nota van zienswijzen

**ontwerpbestemmingsplan Aalanden, Arne,
Scheldelaan, Eemlaan**

Opdrachtgever	OWP
Opdrachtnemer	ECR
Versie	4 oktober 2016
Datum	4 oktober 2016

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	4
2.1	J. F Jager, namens de Arne bewoners, Arne 8, 8032 EH ZWOLLE	4
2.2	J. Korterink, namens de Arne bewoners, Arne 18, 8032 EH ZWOLLE	4
2.2.1	Advies	8
2.3	Achmea rechtsbijstand, namens reclamanten 3, Postbus 4116, 7320 AC APELDOORN	8
2.3.1	Advies	8
2.4	Frion, Postbus 40029, 8004 DA ZWOLLE	9
2.4.1	Advies	11
2.5	M. Goutbeek, namens de Vaneg werkgroep, Krammer 1, 8023 EJ ZWOLLE	11
2.5.1	Advies	14
3	Bijlage	15
3.1	Concept inrichtingstekening	15

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Aalanden, Arne, Scheldelaan, Eemlaan heeft met ingang van 16 juni 2016 tot en met 27 juli 2016 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het informatiecentrum van het stadskantoor aan het Lubeckplein te Zwolle. Deze ter inzage legging met de vermelding van de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, is op woensdag 15 juni 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.BP15018-0003

De bronbestanden waren beschikbaar via

<http://ro.zwolle.nl/plans/NL.IMRO.0193.BP15018-/NL.IMRO.0193.BP15018-0003/>

Een ieder kon op een computer in het informatiecentrum het digitale plan raadplegen. Daarnaast zijn de vooroverleginstanties in kennis gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan "Aalanden, Arne, Scheldelaan, Eemlaan" zijn vijf schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door:

1. J.F. Jager, namens de Arne bewoners, Arne 8, 8032 EH ZWOLLE
2. J. Korterink, namens de Arne bewoners, Arne 18, 8032 EH ZWOLLE
3. Achmea rechtsbijstand, namens reclamanten 3, Postbus 4116, 7320 AC APELDOORN
4. Frion, Postbus 40029, 8004 DA ZWOLLE
5. M. Goutbeek, namens de Vaneg werkgroep, Krammer 1, 8023 EJ ZWOLLE

Deze 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 voorstellen deze zienswijzen inhoudelijk te behandelen.

2 Zienswijzen

Wij hebben de zienswijze kort samengevat en van commentaar voorzien.

2.1 J. F Jager, namens de Arne bewoners, Arne 8, 8032 EH ZWOLLE

2.2 J. Korterink, namens de Arne bewoners, Arne 18, 8032 EH ZWOLLE

De twee hierboven vermelde zienswijzen zijn gelijkloidend.

Samenvatting zienswijze

Reclamanten hebben moeite met de situering van de bouwcomplexen op het terrein en met de bouw gerelateerde zaken die – door te kiezen voor een Collectief Particulier Opdrachtgeverschap - niet als randvoorwaarden vooraf zijn meegegeven. Zij hebben de overtuiging dat door een aantal ingegrepen het uiteindelijke resultaat aan kwaliteit zal winnen.

1. Situering van de plannen op het terrein

De afstand tot de bebouwing tot de omliggende wegen is niet in evenwicht. Er ontstaat een beter aanzicht aan de Scheldelaan door het Krasse Knarrenhof op te schuiven richting Frion. Het gevolg is dat er geen wandelpad kan worden aangelegd tussen Knarrenhof en de Frion berging, waardoor voorkomen wordt dat dit deel wordt gebruikt als hangplek en dat geen ongewenst sluipfietsverkeer plaats heeft. Door het opschuiven van zowel het Knarrenproject als het Deltawonenproject richting de Eemlaan, komt er meer ruimte vrij voor parkeren op eigen Knarregrond en kunnen ingrepen aan de Arne worden beperkt.

Reclamanten vinden het erg jammer dat alle bomen en groenstructuur verdwijnen, behalve de zes bomen aan de Eemlaan. Het verwijderen van alle bomen langs de Eemlaan biedt een kans een nieuwe start te maken met een nieuwe bomenlaan

Reactie gemeente

De gemeente Zwolle wil meer ruimte bieden aan initiatieven vanuit de samenleving. Er is een beweging gaande naar kleine projecten met de menselijke maat, waarbij particulieren, al dan niet in een collectief, zelf een bouwinitiatief ontwikkelen. Dat betekent dat de gemeente in haar planvorming ruimte creëert voor collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Deze grote kans deed zich voor op de Aa-bad locatie. Het ontwikkelen van de Krasse Knarrenhof door het CPO is een interessant initiatief waarvoor de gemeente de initiatiefnemers de gelegenheid heeft gegeven om het plan uit te werken in overleg met de omgeving. Bij dit project is er daarom voor gekozen om de randvoorwaarden te beperken. Wel is er is voor gekozen om vanuit groen randvoorwaarden te stellen die direct voortvloeien uit het vastgestelde groenbeleid, met name de Groene Kaart. Daarmee is op een gemiddelde ambitie ingestoken vanuit groen, waarmee ruimte is gegeven aan het vernieuwende woonconcept. Gezien het vele groen in de omgeving van het plangebied is deze keuze verantwoord. Er is ingezet op het behoud van de zware bomen langs de Eemlaan. Ingeschat wordt dat deze nog een forse tijd van leven hebben. Mocht er onverhoopt op korte termijn een nieuwe start

moeten worden gemaakt, dan is in ieder geval de ruimtereservering voor een forse bomenrij langs de Eemlaan (als wijkgroenstructuur) in het plan aanwezig. In de rest van het plangebied is het aanvullend nog mogelijk om 2 waardevolle bomen in te passen. Aan de zijde van de Arne zal een rij nieuwe bomen worden geplant. Tevens zullen aan de Sloe nieuwe bomen worden geplant.

Met betrekking tot de zienswijze dat de afstand tot de bebouwing tot de omliggende wegen niet in evenwicht zou zijn, merken wij het volgende op. Er wordt verzocht de blokken van de Krasse Knarren op te schuiven. Naar aanleiding van de opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst in december 2015 is door de ontwikkelende partij gezocht naar meer ruimte aan de kant van het Arne. De rooilijn van de Eemlaan is gebaseerd op de boomkroonprojecties. Dit gecombineerd met het weghalen van een woning waarbij de minimale maatvoering van de hoven is aangehouden en een benodigd profiel voor de Sloe, ontstaat een rooilijn langs de Arne. Hierdoor is de rooilijn verder van de weg afgelegd. De Arne kent in de nieuwe situatie een profiel dat voldoet aan de wettelijke eisen en dat past in het beeld van de Aalanden. Omdat bewoners in de regel zo dicht mogelijk bij de voordeur wil parkeren is gekozen om parkeerplaatsen aan het Arne te situeren. De parkeervoorziening is gedeeltelijk op het brede straatprofiel gelegd om enerzijds snelheidsremmend te werken en daarbij ontstaat ook de mogelijkheid om het wegprofiel van de Arne verder te vergroenen.

Aan de Scheldelaan is geen strakke rooilijn. Elke bebouwingstypologie langs deze straat heeft zijn eigen afstand tot de weg, waardoor een heel divers bebouwingbeeld aanwezig is. De hofwoningen hebben een bebouwingstypologie die uitgaat van tuin/buitenruimte aan de binnenzijde en minder tuin rondom. Hierdoor is er geen sprake van een symmetrisch straatbeeld (tuintjes zijn iets kleiner dan bij de tegenoverliggende Visserswoningen), maar daarmee is er sprake van onbalans. De breedte van de straat in combinatie met de voortuinen maakt dat geheel nog steeds een groenstedelijk karakter heeft.

In de laatste ontwerpen is de hoek Scheldelaan / Eemlaan meer in evenwicht doordat hoek van de bebouwing is rechtgetrokken en niet meer geert richting de Scheldelaan. Dit zal in het bestemmingsplan worden aangepast.

Het verschuiven van de rooilijn aan de Scheldelaan is vanuit stedenbouwkundig gezichtspunt niet gewenst, omdat hierdoor de woningen te dicht bij de bergingen van Frion komen te staan. De ontsluiting naar deze woningen wordt dan ook te krap. De vrees dat het wandelpad tussen Frion en de Krasse Knarren gebruikt zal worden als hangplek en er ongewenst sluipfietsverkeer zal plaatsvinden, delen wij niet. Bij de inrichting zal rekening worden gehouden om dit te ontmoedigen. In het inrichtingsplan wordt deze ruimte verder uitgewerkt.

Samenvatting zienswijze

2. Parkeren en verkeersveiligheid

In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat er geen parkeerplaatsen worden aangelegd langs de Arne en de Eemlaan en dat de straten hun breedte behouden. Tevens wordt gesteld dat wanneer er nog parkeervoorzieningen moeten komen beide straten met 1.50 meter worden versmald. Reclamanten zijn van mening dat de

gemeente er aan moet werken dat eerst op het bouwterrein zelf het aantal parkeerplaatsen kan worden vergroot.

De verkeersveiligheid in de Eemlaan en de Arne zal onder druk komen te staan wanneer het parkeerstraten worden. Beide straten zijn doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Geparkeerde auto's moeten draaien op straat om weg te kunnen rijden. Door het drukke fietsverkeer kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.

Reactie gemeente

In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat er kan worden geparkeerd in de vorm van langsparkeren langs de randen van het plangebied aan de Eemlaan, Scheldelaan en de Arne. De Arne zal worden versmald van een breedte van 6,90 meter naar 5,70 meter. Aangezien het minimale profiel voor tweerichtingsverkeer voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een breedte dient te hebben van 4.80 meter, is de breedte van de Arne van 5.70 meter daarmee ruim voldoende breed voor het passeren van verkeer uit beide richtingen. Dit geldt ook voor de Eemlaan, die wordt versmald tot een breedte van 5,50 meter. Dit betekent dat de Eemlaan en de Arne niet hun huidige breedte behouden.

Uitgangspunt voor het parkeren is dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Hiervan kan worden afgeweken indien er voldoende parkeerruimte is in de openbare ruimte. Gelet op de ruimtelijke opzet van het project de Krasse Knarren in hofjes met binnentuinen, is het stedenbouwkundig ongewenst in de hofjes te parkeren. Er is daarom onderzocht of het parkeren ook in de openbare ruimte kan worden opgelost. De berekening hiervan is als volgt.

Voor de seniorenwoningen is een parkeernorm van 1.4 aangehouden en voor de sociale huurwoningen een parkeernorm van 1.5.

- Sociale woningen: $30 \times 1.5 = 45$ parkeerplaatsen
- Seniorenwoningen: $48 \times 1.4 = 67$ parkeerplaatsen

De totale parkeerbehoefte is dan 112 parkeerplaatsen. Uit de bijgevoegde concept inrichtingstekening blijkt er 110 parkeerplaatsen worden aangelegd. Daarnaast is er gelet op de breedte van de Scheldelaan voldoende ruimte om langs te parkeren. In en om het plangebied is samenvattende voldoende ruimte voor het parkeren van de woningen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid hebben wij de volgende reactie.

In het plan is gekozen voor langsparkeren op de Eemlaan zodat het zicht op tegemoet- en achteropkomend (fiets)verkeer beter is. Naast de parkeervakken wordt een strook gerealiseerd die ervoor moet zorgen dat de fietsers een veilige afstand behouden tot eventueel openslaande deuren. Tevens kan op de Eemlaan het grootste deel van het langsparkeerverkeer zich ontsluiten via de nieuwe doorgang van de Eemlaan naar de Scheldelaan, dit voorkomt een keeractie op de weg. De verwachting is dan ook dat het aantal keeracties tijdens de drukste momenten niet regelmatig plaatsvinden. Het realiseren van een rotonde of draairuimte past niet in het nieuwe straatbeeld en verstoort ook de doorgaande route voor de fietsers.

Gezien het lage aandeel fietsers en autoverkeer in de Arne wordt gesteld dat het sporadisch draaien van een auto op de weg geen invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid van het kruispunt van de Scheldelaan met de Eemlaan wordt een plateau aangebracht.

Samenvatting zienswijze

3. Tekening met Frion uitrit

De bestemmingsplankaart suggereert een inrit die er niet is. Hierdoor wordt de indruk gewekt dat het verkeer dat van Frion wegrijdt voldoende ruimte heeft om de Arne op te draaien en weg te rijden. De uitgang ligt ergens anders en bij versmalling van de straat met 1.50 meter is er voor grotere voertuigen de draai niet meer te maken. Zeker wanneer aan de noordzijde van de Arne, schuin tegenover Frion, auto's staan geparkeerd.

Reactie gemeente

Het is terecht opgemerkt dat de toegang naar het terrein van Frion niet op de juiste wijze is weergegeven op de ondergrond van het bestemmingsplan. De oorspronkelijke situatie is in de loop der tijd aangepast maar helaas niet verwerkt op de gemeentelijke ondergronden. Het perceel van Frion ligt bovendien buiten het plangebied en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Juridisch heeft dit geen gevolgen.

Desondanks zullen wij de ondergrond aanpassen aan de werkelijke situatie.

De toegang naar het terrein inclusief parkeerterrein van Frion ligt in een gedeelte van de Arne waar in het kader van dit plan geen aanpassing in het straatprofiel plaatsvinden. Het aanleggen van de parkeerplaatsen langs de Arne heeft geen directe invloed op het draaien en keren van voertuigen ten behoeve van Frion. Op het moment dat aan de noordkant van de Arne auto's op de rijbaan staan geparkeerd blijft er minimaal 3.15 meter over (5.70 meter minus de maximale breedte van een voertuig in Nederland, 2.55 meter). Een voertuig in Nederland mag maximaal een breedte van 2.55 meter hebben, dit houdt in dat ook de grotere voertuigen Frion nog kunnen bereiken. Het parkeren aan de noordzijde van de Arne was toen maar ook nu nog steeds mogelijk.

Samenvatting zienswijze

4. Langzaamverkeerroute

In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over een langzaamverkeerroute die loopt van het Knarrenhof via het deltahof naar het park. Reclamanten vragen zich af waarom het gedeelte tussen de deltawoningen zo breed is en moet worden ingericht voor langzaamverkeer. Wellicht kan deze ruimte dienen als reserve ruimte voor parkeren.

Reactie gemeente

Op de plankaart is in het ontwerp bestemmingsplan ter plaatse van de route van de Deltawoningen naar het park, een brede strook aangegeven, waarbinnen een route dient te worden aangelegd van minimaal 2,50 meter breed. Naar aanleiding van de zienswijze van Frion wordt voorgesteld de route op deze locatie te laten vervallen. Wij verwijzen u op dit punt naar onze reactie op de zienswijze van 2.4 onder de punten

"1. Emotionele reacties verwanten op ontwerpbestemmingsplan /2 Bouwblokken DeltaWonen te dicht op de erfgrens".

2.2.1 Advies

Voorgesteld wordt om de zienswijzen ongegrond te verklaren.

2.3 Achmea rechtsbijstand, namens reclamanten 3, Postbus 4116, 7320 AC APELDOORN

Samenvatting zienswijze

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van het Krassen Knarrenhof mogelijk. De precieze locatie wordt ingegeven doordat aan de Eemlaan de huidige bomen blijven staan. De bebouwing komt hierdoor dicht bij de woningen aan de Arne te staan. Tevens hebben reclamanten zorgen over de verkeerssituatie. Er had door de komst van zoveel woningen minimaal een verkeersonderzoek moeten verricht of de wijk het extra verkeersaanbod kan verwerken. Van belang hierbij is dat sommige straten erg smal zijn. Ook dient worden onderzocht of er wel voldoende parkeerplaatsen zijn.

Reactie gemeente

Met betrekking tot de zienswijze dat de woningen te dicht aan de Arne komen te staan, verwijzen naar onze reactie op de zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt "1. Situering van de plannen op het terrein".

Ten aanzien van de zienswijze over de verkeerssituatie hebben wij de volgende reactie. De wegen rondom de Aabad-locatie (Scheldelaan en Eemlaan) verwerken circa 60 motorvoertuigen per uur op het drukste moment van de dag. Deze wegen hebben een capaciteit van 1000 motorvoertuigen per uur. Uit kencijfers van de verkeersgeneratie blijkt dat er in het worst-case scenario in het drukste uur ongeveer 30 verkeersbewegingen per uur bijkomen. Op het drukste moment van de dag vinden dan circa 90 verkeersbewegingen per uur plaats. Dit betekent dat de wijk het extra verkeersaanbod ruim voldoende kan verwerken.

Berekening:

48 Krasse Knarren (3 verkeersbewegingen per woning, CROW Kencijfers verkeersgeneratie)= 144 extra bewegingen per etmaal
30 sociale huur DeltaWonen (5 verkeersbewegingen per woning, CROW kencijfers verkeersgeneratie)= 150 extra verkeersbewegingen per etmaal

Reclamanten geven aan dat de wegen te smal zouden zijn, waardoor het verkeer niet beide kanten op kan rijden. Tevens vragen zij zich af er wel voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Wij verwijzen op deze punten naar onze reactie op de zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt "2. Parkeren en verkeersveiligheid".

2.3.1 Advies

Voorgesteld wordt om de zienswijzen ongegrond te verklaren.

2.4

Frion, Postbus 40029, 8004 DA ZWOLLE

Samenvatting zienswijze

1. Emotionele reacties verwanten op ontwerpbestemmingsplan 2. Bouwblokken DeltaWonen te dicht op de erfgrens

Reclamant verzoekt in de afweging van de verschillende belangen rekening te houden met de belangen van de kwetsbare groep mensen die er woont en dagbesteding heeft op de locatie.

De bouwblokken zijn op of tegen de erfgrens van het perceel van reclamant gepland. Dit heeft een negatieve impact op het leven van hun cliënten. Reclamant verzoekt een grotere afstand aan te houden in het bestemmingsplan en stellen een afstand van 8,60 meter (twee woningen) aan te houden tussen de erfgrens en de bouwblokken. Tevens wordt voorgesteld te bestaande bomen op de erfgrens te handhaven en uit te breiden met bomen die elders op het terrein staan.

Reactie gemeente

Wij begrijpen de zorg die reclamant heeft ten aanzien van veranderingen in de omgeving die effect hebben op zijn cliënten. Mede gelet hierop zijn hier ook gesprekken gehouden met deltawonen, de gemeente en reclamant over de afstand van de bouwblokken tot de erfgrens met het perceel van reclamant. Aangezien reclamant voor zijn cliënten zoveel mogelijk prikkels van de nieuw te realiseren woonwijk wil beperken, verzoekt zij twee woningen te laten vervallen, waardoor een afstand van ca. 8,60 meter ontstaat tussen de erfgrens en het bouwvlak. Er wordt voorgesteld om één woning te laten vervallen en de geprojecteerde doorgang van het parkeerterrein naar het park aan de Middelweg te laten vervallen, waardoor het bouwvlak ca. 9,70 meter wordt opgeschoven. De strook tussen de erfgrens en het nieuwe bouwvlak krijgt dan de bestemming Groen.

Voor de blokjes, waar de zogenaamde kwadrantwoningen komen, kan door het versmallen van de toegangsweg ook een grotere afstand worden gerealiseerd. De inrichting van de groenstrook is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De inrichting van het openbaar gebied wordt nu verder opgepakt en wordt ook met reclamant besproken.

Er staan een tweetal bomen nabij/op de erfgrens met reclamant. Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan wordt onderzocht of beide bomen ingepast kunnen worden..

Samenvatting zienswijze

2. Parkeerplaatsen niet zichtbaar in het ontwerpbestemmingsplan

Er is niet uit het ontwerpbestemmingsplan op te maken hoe het parkeren is gepland. Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van zijn gebouw. Tevens maakt hij zich zorgen over de parkeerdruk in het plangebied en dat dit zou leiden tot parkeren op zijn parkeerterrein.

Reactie gemeente

Op een bestemmingsplankaart worden slechts bestemmingen aangegeven, waarbinnen de mogelijkheid van o.a. het parkeren wordt geregeld. In het concept inrichtingsplan wordt het gebied nader uitgewerkt en de parkeerplaatsen ingetekend. Zoals op onze reactie op de zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt “2. Parkeren en verkeersveiligheid” is aangegeven, is er in en om het plangebied voldoende ruimte voor het parkeren van de woningen.

Ten behoeve van deze parkeerplaatsen wordt het profiel van de Arne aangepast op een zodanige wijze dat de doorstroming gehandhaafd blijft en niet wordt belemmerd. Ter plaatse van de inrit naar het parkeerterrein wordt het straatprofiel niet aangepast. De woonlocatie en de dagbesteding blijven zoals voorheen bereikbaar. Met de gehanteerde parkeernorm ligt het niet de verwachting dat bewoners en bezoekers gebruik moeten gaan maken van het parkeerterrein van Frion.

Samenvatting zienswijze

3. Toegankelijkheid voetpaden

Reclamant verzoekt in het bestemmingsplan rekening te houden met zijn cliënten die afhankelijk zijn van een rolstoel of te maken hebben met een visuele beperking.

Reactie gemeente

Bij de uitwerking van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de toegankelijkheidsrichtlijnen voor de openbare ruimte in de gemeente Zwolle.

Samenvatting zienswijze

4. Pad tussen woningen “Krasseknarrenhof en de berging Frion

Het is reclamant niet duidelijk hoe de woningen van de Krasseknarrenhof tegenover de berging van Frion worden ontsloten. Ook is niet duidelijk of dit een voetpad of fietspad wordt en of dit toegankelijk is voor auto's. Tevens vraagt hij zich af of dit gevolgen heeft voor de inrit van het terrein van Frion. Hij wil niet dat dit pad negatieve consequenties heeft voor zijn cliënten, zoals bijvoorbeeld overlast door een hangplek.

Reactie gemeente

Het pad tussen de woningen van de “Krasseknarrenhof” en de berging van Frion wordt ingericht als een woonpad. De woning tegenover de berging wordt middels dit pad ontsloten. Het wonen aan dit pad heeft een positieve uitstraling op de omgevingskwaliteit van dit pad. Het pad is tevens bedoeld als voetgangersverbinding tussen de Sloe en de Arne, waarbij de bereikbaarheid van de groene zone van de Middelweg, met daarbij de wijkboerderij Aa-landen en Holtenbroek voor de bewoners van de Frionlocatie wordt verkort en verbeterd.

Om andere gebruikers te weren is het de bedoeling op het pad ter plaatse van de Arne fietshekjes te plaatsen zodanig dat fietsers en bromfietsen worden geweerd. Door middel van aan het gebruik aangepaste inrichting met groenvakken wordt de omgevingskwaliteit verhoogd. Het voorstel wordt verder uitgewerkt in het inrichtingsplan.

Samenvatting zienswijze

5. Betrekken bij realisatie van de diverse projecten

Reclamant wil graag betrokken worden bij de realisatie van de diverse projecten. Mede omdat zijn cliënten tijd nodig hebben om te wennen aan nieuwe situaties.

Ook bij de herinrichting van de Arne wil hij betrokken worden, omdat dit geen gevolgen mag hebben voor de bereikbaarheid van zijn gebouw. Tevens wil hij betrokken worden bij de inrichting van de groenstroken.

Tenslotte geeft hij aan dat de situatietekening die gebruikt zijn bij de presentaties in het wijkgebouw niet kloppen met de werkelijkheid. Het betreft de in- en uitritten en de gehanteerde erfgrenzen. Er wordt voorgesteld eerst de huidige situatie op de juiste manier in te tekenen voordat het bestemmingsplan verder wordt uitgewerkt.

Reactie gemeente

Zoals hierboven onder onze reactie op de punten “1. Emotionele reacties verwanten op ontwerpbestemmingsplan” 2. Bouwblokken DeltaWonen te dicht op de erfgrens”

reeds is aangegeven zijn wij uiteraard bereid reclamant te betrekken bij de inrichting van de groenstroken rondom zijn gebouw. Dit geldt voor het gehele inrichtingsplan.

Met betrekking tot de situatietekening merken wij op dat hiervoor dezelfde ondergrond is gebruikt als voor het bestemmingsplan. Wij zullen de ondergrond aanpassen aan de werkelijke situatie.

Gelet op de punten genoemde in zijn zienswijze, verzoekt hij het bestemmingsplan niet vast te stellen.

2.4.1 Advies

Voorgesteld wordt om de zienswijzen gedeeltelijk gegrond te verklaren voorzover het betreft het opschuiven van de bouwgrens met maximaal 2 meter tussen het perceel van reclamant en deltaWonen en het opnemen van de mogelijkheid van de bouw van een tuinmuur, en voor het overige ongegrond te verklaren.

2.5 M. Goutbeek, namens de Vaneg werkgroep, Krammer 1, 8023 EJ ZWOLLE

Samenvatting zienswijze

Reclamanten hadden er op gerekend dat de kwalificatie “Zwolle groenstad” en “Aalanden groenwijk” en de ligging van het plangebied automatisch een regievoering van de kant van de gemeente zou inhouden. Dat is niet gebeurd. De gemeente koos voor een collectief (particulier) opdrachtgeverschap en gaf de bewonersgroep van de Krasse Knarren een minimaal aantal richtlijnen mee. Welke richtlijnen Deltawonen heeft mee gekregen is onduidelijk. Het bouwteam van de Krassen Knarren heeft vaak in een bijna onmogelijke situatie verkeerd. Druk van de aanstaande bewoners, druk van de buurt en druk van de gemeente. Daarnaast vonden reclamanten het opvallend dat zowel de initiatiefnemers als de projectleiding van de gemeente geen enkele veldkennis hadden opgedaan. Dit had toe gevolg dat er geen enkele affiniteit was met de omgeving van het project en dat geluiden en de omgeving niet op waarden werden geschat.

Aanbeveling 1 A. Bezint eer ge begin wanneer een bouwproject als bovenstaand zich aandient en overwogen wordt om CPO als ontwikkelvorm te kiezen.

Aanbeveling 1B Doe veldonderzoek, doe terreinkennis op, leg je oor te luisteren en gun je ogen de kost.

Reactie gemeente

Ten aanzien van aanbeveling 1A verwijzen u naar onze reactie op de zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt “1. Situering van de plannen op het terrein”

De aanbeveling onder 1 B over veldwerk en terreinkennis wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij dit project is gekozen om de randvoorwaarden te beperken. De gemeente wil meer ruimte bieden aan initiatieven vanuit de samenleving. Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente de initiatiefnemers de gelegenheid gegeven om het idee en plan uit te werken in overleg met de omgeving. Deze keuze betekent niet dat de gemeente geen veldonderzoek of terreinkennis heeft, maar dat hier gekozen is voor een ander proces.

Samenvatting zienswijze

Reclamanten hadden verwacht dat de gemeente, direct na het leegmaken van het bouwterrein, met een integraal groenplan zou komen dat recht doet aan deze locatie en dat richtinggevend zou zijn voor wie er gaat bouwen. Dit is niet gebeurd. Groen is niet leidend geweest, maar volgend. Behalve dan waar het een aantal bomen aan de Eemlaan betreft. In de aanvraag voor een kapvergunning van de bomen wordt verwezen naar een groenplan als onderdeel van het bestemmingsplan. Dit is in het bestemmingsplan niet te vinden.

Aanbeveling 2 A Gelet op de fase waarin het bestemmingsplan zich nu bevindt, is het nog steeds mogelijk om een gedegen en kwalitatief goed groenplan op te stellen zonder dat dit de procedure van het bestemmingsplan hindert of uitstel tot gevolg heeft.

Aanbeveling 2 B Wanneer in de toekomst zich een situatie voordoet waarin een oude groenstructuur het veld moet ruimen, werk dan vroegtijdig –samen met de bewoners – een nieuwe of aangepaste groenstructuur uit en geeft die aan de bouwers als randvoorwaarden mee.

Reactie gemeente

Zoals onder reactie op zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt “1. Situering van de plannen op het terrein” is aangegeven, is er voor gekozen om vanuit groen randvoorwaarden te stellen die direct voortvloeien uit het vastgestelde groenbeleid, met name de Groene Kaart. Daarmee is op een gemiddelde ambitie ingestoken vanuit groen, waarmee ruimte is gegeven aan het vernieuwende woonconcept. Gezien het vele groen in de omgeving van het plangebied is deze keuze verantwoord. Er is ingezet op het behoud van de zware bomen langs de Eemlaan. In de aanvraag kapvergunning wordt overigens niet verwezen naar groenplan als onderdeel van het bestemmingsplan, zoals reclamanten aangegeven.

Samenvatting zienswijze

Bij het eerste overleg tussen de gemeente, buurtvertegenwoordigers en Knarren meldde Peter Prak van de Stichting Knarrenhof dat de behoefte aan parkeerruimte voor de toekomstige bewoners 25 parkeerplaatsen bedraagt en dat in de planvorming

worden uitgegaan van 30 parkeerplaatsen. Geen van de ambtenaren wees erop dat Zwolle de regel hanteert van 1,5 in dit soort gevallen. Dit gebeurde pas maanden later. Tot op heden is niet duidelijk hoeveel parkeerplaatsen de Knarren op eigen terrein moeten aanleggen en in welke volgorde de drie straten in de buurt het overtal aan parkeerplaatsen moeten inleveren. In het definitieve ontwerpbestemmingsplan krijgen de Knarren opdracht extra plaatsen in te richten, zonder dat een exact aantal wordt genoemd. Tevens wordt vermeld dat er in de straten rondom het plangebied op dit moment geen parkeervakken geprojecteerd behoeven te worden omdat er voldoende ruimte is om de overloop op te vangen.

Aanbeveling 3 Wanneer in de toekomst er weer een keer sprake is van inpassing van een stevig bouwvolume in een bestaande wijk, vermijd dan dat zo'n gevoelig onderwerp als parkeren zolang boven de markt blijft hangen. Het zou helpen als de bij het proces betrokken ambtenaren de initiatiefnemers in een CPO niet zo lang laten bengelen, wanneer zij horen dat onjuiste informatie wordt verstrekt. Of dat de wethouder die het betreft het proces van meer dichtbij gaat volgen.

Reactie gemeente

De gemeente geeft op basis van zijn parkeerbeleid aan welke parkeernormen worden toegepast bij bouwplannen. Vanuit de initiatiefnemers werd in eerste instantie uitgegaan dat de behoefte aan parkeerplaatsen niet groot was. De gemeente heeft bij de uitwerking van de plannen aangegeven dat de parkeernorm wordt gehanteerd maar de aanleg gefaseerd kan plaatsvinden. Ondertussen is besloten dat alle parkeerplaatsen bij het woonrijp maken worden gerealiseerd, omdat de nieuwe bewoners veelal in bezit zijn van een auto. Onder onze reactie op zienswijzen 2.1/2.1 onder het punt "2. Parkeren en verkeersveiligheid" is aangegeven hoeveel en waar de parkeerplaatsen zijn geprojecteerd.

Samenvatting zienswijze

Bij het gescheiden opslag en verwijdering van afval wordt in de Aa-landen gebruikt gemaakt van 3 containers bij huis en van een ondergrondse verzamelcontainer in de buurt voor huishoudelijke afval. De containers komen alleen in zicht op dagen dat er sprake is van afvalverwijdering. De buurt hecht er aan dat de "nieuwe" burens opslag en verwijdering van hun afval zo hebben geregeld dat de "oude" burens daar niets van zien. Ook de "nieuwe" burens willen dit graag. De "oude" en de "nieuwe" burens hebben de wethouder daarom verzocht zich in te spannen dat ROVA op deze plek een pilot uitvoert die afval op een omgevingsvriendelijke manier opslaat en afvoert. De wethouder gaf spijtig genoeg aan dat er geen geld voor was.

Aanbeveling 4. In een hofje gaan wonen, is een woonvorm van vroeger combineren met een leefstijl van nu. Er wordt nu energie gebruikt en afval geproduceerd dan vroeger. Het zou de moeite waard kunnen zijn om met een brede delegatie naar ROVA te gaan en deze casus aan hen voor te leggen. "Oude" en "nieuwe" burens hebben uitgesproken hier tijd in te willen steken.

Reactie gemeente

De ontwikkelende partij heeft ook namens de toekomstige bewoners met de gemeente gesproken over het meeliften in het gebruiken van in de wijk aanwezige ondergrondse containers voor het inzamelen van het restafval en het bijplaatsen van een ondergrondse container aan de Eemlaan.

Verder is er gesproken over het reduceren van het aantal gft, groen en papiercontainers door rekening te houden met de gezinssamenstelling binnen het krasseknarrenproject, de grootte van de woningen en de minimale oppervlakte van de privé tuintjes in combinatie met het gebruik van big bags voor het afval uit het gemeenschappelijke groen. Op deze wijze is een reductie van het aantal containers te realiseren. Er is afgesproken om het aantal te containers mini containers in de loop der tijd proefondervindelijk te bepalen.

Samenvatting zienswijze

Burgerparticipatie krijgt inhoud wanneer mensen binnen het gemeentehuis luisteren naar wat burgers te melden hebben, openstaan voor hun expertise op deelgebieden en samen met het zoeken naar het beste resultaat in de gegeven omstandigheden. Overigens zonder dat dit afbreuk doet aan de verantwoordelijkheid die bij hun functie hoort. Te vaak hebben wij het afgelopen jaar het gevoel gehad dat wij als deelnemers van het overleg niet werden gezien als kwaliteitsverbeteraars, maar als zand – in- de motor-strooiers.

Aanbeveling 5. Spreek mensen die met een defensieve houding het gesprek met burgers aangaan aan op hun niet professionele gedrag. Niets is zo demotiverend voor een burger als te ervaren dat zijn inbreng er uiteindelijk niet doe doet. Met een “bekijk het maar” vertrekt hij dan. Voor goed.

Reactie gemeente

Zoals onder onze reactie op zienswijzen 2.1/2.2 onder het punt “1. Situering van de plannen op het terrein” is aangegeven, is er voor gekozen om door de initiatiefnemer een plan uit te werken met de omgeving. De wijze van betrekken van de omgeving is gebeurd door verschillende bijeenkomsten te organiseren. De input uit deze bijeenkomsten zijn door de initiatiefnemer verwerkt in het bouwplan en hebben geleid tot een verbeterde kwaliteit van de plannen.

2.5.1

Advies

Voorgesteld wordt om de zienswijzen ongegrond te verklaren.

Datum	4 oktober 2016
Titel	Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aalanden, Arne, Scheldelaan, Eemlaan

3 Bijlage

3.1 Concept inrichtingstekening