



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	12 december 2016

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.

Insprekers

Op 6 juni 2016 hebben, voorafgaande aan raadsbehandeling, alle drie de reclamanten ingesproken bij de raad. Dit heeft geleid tot uitstel van besluitvorming, nieuw overleg en nieuwe onderzoeken. De resultaten van deze ronde zijn verwerkt in deze nota van zienswijzen.

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.

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).

Gelet op de beperkte impact van de attentiemast op het uitzicht van omwonenden afgewogen tegen het belang van de attentiewaarde voor het foodcourt, het belang van bezoekers van het foodcourt en de daarmee gepaard gaande verkeersafwikkeling bij de juiste afslag, achten wij het belang om een attentiemast van 40 meter toe te staan groter dan het belang van de omwonenden om gevrijwaard te blijven van ieder zicht op een attentiemast.

Immers:

- de afstand van de woningen tot de mast bedraagt ca. 700 meter,
- de mast wordt van 23:00 tot 7:00 uur niet verlicht,
- de mast is in overeenstemming met de Beleidsvisie Attentiemasten.

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

Dit punt is nader toegelicht in een gesprek op 13 juli 2016 en is tevens besproken in een gezamenlijk overleg met de ontwikkelaar op 26 oktober 2016.

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. Rijkswaterstaat zal hier vooralsnog geen moeite mee hebben. Dit is echter niet het enige criterium waar wij aan toetsen.

Omdat de attentiemast past in het door ons vastgestelde beleid, wat zorgvuldig tot stand is gekomen, zien wij geen reden om hier geen medewerking aan te verlenen. Een beeldeffectrapportage geeft aan dat de gevolgen voor het landschap in onze ogen aanvaardbaar zijn. Om deze redenen vinden wij het niet gepast om de ontwikkelaar te verplichten om naar een alternatieve locatie, op grond van derden, in afwijking van ons beleid, te zoeken of om de hoogte van de mast te verlagen waardoor de attentiewaarde afneemt.

De initiatiefnemer heeft in het gesprek van 25 oktober jl. nogmaals bevestigd dat hij de mast op zijn eigen terrein wil ontwikkelen. Hij had liever een mast van 55 meter hoog gerealiseerd, maar houdt zich aan de Beleidsvisie Attentiemasten waarin een maximale hoogte van 40 meter wordt toegestaan.

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).

Onderzocht is of groencompensatie het zicht van bewoners op de mast kan verminderen. Dit is echter niet het geval.

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 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

Wij hebben naar onze mening op zorgvuldige wijze zowel de beleidsvisie als dit bestemmingsplan voorbereid. 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. Tevens is er, naar aanleiding van een inspraakreactie tijdens de raadsvergadering op 6 juni jl nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling en gevolgen voor het milieu (geluid en fijnstof). In de toelichting van het bestemmingsplan en de bijbehorende bijlagen wordt hier nader op ingegaan.

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 gemaksvoodsel 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 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 het bestemmingsplan). 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.

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. Nader onderzoek naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant wijst uit dat dit 5% is. Er zijn recent al extra verkeersmaatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. De kruising is aangepast waarbij een extra wegvak naar de oprit van de A28 richting Meppel is aangelegd. Ook is het wegvak op de Ceintuurbaan in zuidelijke richting verbreed.

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 verkeersopstoppen zo veel mogelijk worden voorkomen en achten wij de situatie beheersbaar.

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. Naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant op 6 juni jl. is nader en specifiek onderzoek gedaan naar de gevolgen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Met dit onderzoek wordt bevestigd dat de toename van geluid als gevolg van verkeer van en naar het foodcourt nihil en niet waarneembaar is. Ook de ontwikkeling van de luchtkwaliteit is nader onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer.

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

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 dat er zorgen zijn bij omwonenden. Naar aanleiding van deze zienswijze en de inspraakreactie tijdens de raadsvergadering is er nader onderzoek gedaan. Wij zijn van mening dat alle effecten goed inzichtelijk zijn gemaakt en zien geen aanleiding om andere conclusies te trekken uit de onderzoeken die een vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staan. 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.

reactie gemeente

In mei 2012 heeft de ontwikkelaar een eerste initiatief ingediend voor herontwikkeling van De Vrolijkheid. Het initiatief bestond destijds uit de bouw van een hotel en een groot horecaplein met ca. 4000 m² bvo (brutovloeroppervlakte) horeca. Op dat moment zijn eveneens de voorbereidingen voor het opstellen van de horecavisie gestart. 'Van Spronsen Horeca Advies' heeft de gemeente hierover geadviseerd.

Van Spronsen heeft ons het volgende advies gegeven met betrekking tot het maximaliseren van het aantal horecameters voor ontwikkeling van De Vrolijkheid. Dit aantal is de norm geworden op basis waarvan nieuwe plannen voor Foodcourt De Vrolijkheid zijn uitgewerkt. Het hotel is vervallen.

Van Spronsen adviseerde het maximum te stellen van 400 m² vvo (verkoopvloeroppervlakte). Hiermee bleef er voldoende uitbreidingspotentieel over voor wijkgerelateerde horeca. Samen met de bestaande horecameters uit restaurant De Vrolijkheid, zijnde 600 m² bvo (dat is 420 m² vvo), kan er maximaal 820 m² vvo, ofwel 1170 m² bvo worden gerealiseerd. Hierbij is nog geen rekening gehouden met een eerder advies van Van Spronsen, waarbij is aangegeven dat een groot foodcourt met een attentiemast zeker 50% van de omzet realiseert middels passanten en inwoners uit de regio.

De toegestane hoeveelheid horeca-m² voor het project De Vrolijkheid bedraagt daarmee:

Berekening	m ²
Bestaande m ² BVO en VVO restaurant De Vrolijkheid	600
Uitbreiding volgens Zwolse quotum (400m ² VVO en 30%BVO)	570
Verdubbeling m ² door 50% omzet van A28	1.170
Totale horecaontwikkeling De Vrolijkheid BVO	2.340
Totale horecaontwikkeling De Vrolijkheid VVO	1.638
Uitbreiding horeca in VVO	1.218

Het advies van Van Spronsen dateert van 2012. Desgevraagd bevestigd het bureau in 2016 de aannames en conclusies van destijds.

Voorgaande laat zien dat al voordat de horecavisie is vastgesteld is bepaald wat het maximum aantal horecameters voor het foodcourt zou moeten zijn. Het uitbreidingspotentieel voor horeca zoals omschreven in de horecavisie is hierop aangepast.

De horecavisie is door het college vastgesteld op 18 december 2012 en door de raad op 25 februari 2013. In de horecavisie is het volgende opgenomen: *'Naast deze duidelijke visie is er sprake van verschillende plannen en projecten die al langer lopen in Zwolle. De locaties van deze projecten en plannen komen niet altijd overeen met de visie en de vraag komt op hoe hier mee om te gaan. Er zou sprake zijn van onbehoorlijk bestuur wanneer de gemeente projecten, waar reeds lang aan wordt gewerkt, niet meer*

zou faciliteren'. Deze passage is onder andere opgenomen om medewerking aan het foodcourt te kunnen verlenen.

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 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 verkeersopstoppen 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.

Naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is nader en specifiek onderzoek (zie bijlage Verkeersanalyse Effect op omliggend wegennet Foodcourt De Vrolijkheid te Zwolle) gedaan naar de verkeerssituatie ter plaatse.

Op basis van CROW-richtlijnen zijn voor wegvakken afwikkelingscapaciteiten bepaald. Verkeersberekeningen op maatgevende momenten in de week laten zien dat door ontwikkeling van het foodcourt de verhouding tussen verwachte intensiteit en capaciteit relatief laag scoort en zit in de categorie 'goede verkeersafwikkeling zonder noemenswaardige filevorming'. Opgemerkt dient te worden dat hierbinnen geen rekening is gehouden met de kruising en VRI (Verkeersregelinstallatie). Het is bekend

¹De 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).

dat er op bepaalde tijden congestie ontstaat op de kruising. De verkeerstoename zal mogelijk groeien door verdere ontwikkelingen op bedrijventerrein Vrolijkheid en rondom Isala en Oosterenk. Ook de ontwikkeling van Stadshagen heeft gezorgd en zorgt nog steeds voor een toename van verkeer op de bedoelde kruising. Dit heeft onze aandacht. Om deze reden is de oprit naar de A28 (richting Meppel) verdubbeld en is ook het wegvak op de Ceintuurbaan in zuidelijke richting verbreed.

De toename van verkeersbewegingen als gevolg van realisatie van het Foodcourt draagt maar zeer beperkt bij aan de totale verkeerstoename (5%). Met de reeds gedane investeringen achten wij de verkeerssituatie beheersbaar.

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