

MemoGemeente Zwolle
Concernstaf

Aan De gemeenteraad

Van Wethouder Anker

Datum 12 oktober 2017

Onderwerp Vaststellen bestemmingsplan Aalanden,
Botlek 52

Stadhuis
Grote Kerkplein 15
Postbus 10007
8000 GA Zwollewww.zwolle.nl**Inleiding**

Op 2 oktober jl. heeft uw raad besloten het agendapunt “vaststellen bestemmingsplan Aalanden, Botlek 52” af te voeren van de agenda. De aanleiding hiervoor waren o.a. de vragen en opmerkingen die zijn gesteld door de Bewonersvereniging Botlek e.o. bij monde van inspreker de heer Gerretzen. Ter voorbereiding op de gecombineerde informatie- en debatronde van uw raad op 16 oktober aanstaande dit memo. Het document bevat aanvullende informatie over het doorlopen proces en gaat in op de vragen en opmerkingen van de bewonersvereniging.

Communicatieproces

Voor de buurt heeft de initiatiefnemer tweemaal een bijeenkomst georganiseerd waarin de plannen voor de Botlek 52 zijn gepresenteerd. Op beide avonden was de gemeente vertegenwoordigd. Op 25 augustus 2016 is een eerste inloop bijeenkomst gehouden voor de buurt over de plannen voor de Botlek 52. Door de buurt is, naast het parkeren op eigen terrein, vooral aandacht gevraagd voor het parkeren en de veilige doorstroom van het verkeer op de openbare weg. Ook is door omwonenden uitgesproken dat zij waarde hechten aan groen in de planontwikkeling. Naar aanleiding van de inbreng van de omwonenden is de indeling van de parkeervakken aan de Botlek gewijzigd (parkeerhavens) waardoor ook het profiel van de weg wordt versmald, wat bijdraagt aan een veiligere doorstroom. In de gepresenteerde plannen in augustus was er een verdeling van het parkeren met 28 plaatsen op eigen terrein en 16 in het openbare gebied. Het aangepaste plan (wat nu in behandeling is) kent een verdeling van 34 plaatsen op eigen terrein en 12 in het openbare gebied. Op deze avond is afgesproken de vervolgg communicatie via de buurtvereniging te laten lopen. De initiatiefnemer heeft het beeldkwaliteitplan, waarin de nieuwe parkeerhavens zijn opgenomen, besproken met het bestuur van de bewonersvereniging Botlek e.o. Tevens is op 11 april jl. op verzoek van het bestuur e.e.a. door de initiatiefnemer toegelicht voor de buurt.

Vragen en opmerkingen bewonersvereniging

Ik zal hieronder ingaan op de drie punten die in de presentatie van de heer Gerretzen worden genoemd.

1. Verharden looppad aan de oostzijde van het perceel

De bewonersvereniging geeft aan van harte in te kunnen instemmen met het feit dat looppad aan de oostzijde niet wordt verhard en verbreed. Dit behoeft geen nadere beantwoording.

2. Parkeeronderzoek en parkeerplaatsen t.b.v het project

Datum 12 oktober 2017

De bewonersvereniging heeft een aantal vragen en opmerkingen over het parkeeronderzoek. Hieronder ga ik hierop in.

Parkeren

Het uitgangspunt voor parkeren is dat er op eigen terrein geparkeerd dient te worden. Hiervan kan worden afgeweken als er voldoende stedenbouwkundige redenen zijn om toe te staan dat de parkeeropgave ook (deels) in de openbare ruimte wordt aangerealiseerd.

Allereerst heeft Zwolle een grote opgave op het gebied van woningbouw. Voor wonen geldt dat er een verwachte woningbehoefte is van 5500 tot 6000 woningen tot 2027 en circa 4000 woningen vanaf 2027. In het structuurplan is aangegeven dat er op diverse locaties in de stad wijkverdichting kan plaatsvinden. Bij inbreiding, zoals op de locatie van de Botlek, zullen vooral grondgebonden woningen worden toegevoegd. De bewonersvereniging spreekt overigens zijn waardering uit richting de initiatiefnemer voor de keuze van grondgebonden woningen op deze locatie.

Het woningbouwplan is in overeenstemming met het Structuurplan en voorziet in de woningbouwbehoefte. Voor de inpassing van het woningbouwplan is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Uit dit plan blijkt dat de woningen zorgen voor een goede aansluiting op de bestaande buurt. De verkaveling is zo opgezet dat de bomen in het openbaar gebied langs de oostzijde van het plangebied behouden blijven. Langs de westzijde worden de bomen waar mogelijk gespaard. In de nota van zienswijzen wordt op pagina 9 in de reactie van de gemeente nader ingegaan op de ruimtelijke inpassing. Met name door de aanleg van een groene scheg rond de woningen aan het hofje ontstaat er een sterke relatie met het groen van de Westerveldse Aa. Het hofje is autovrij en is dus een ideale speel-en verblijfplek. Gelet hierop is het ruimtelijk onwenselijk om hier parkeerplaatsen te realiseren. Tevens is het fysiek niet mogelijk in de groenstrook parkeerplaatsen te realiseren. Dit wordt hieronder nader onderbouwd onder het kopje "groenstrook" op pagina 3 e.v.

Gelet op het bovenstaande is onderzocht of de parkeeropgave van de woningbouw ook (deels) in de openbare ruimte kan worden opgelost. Daarnaast is de parkeerdruk onderzocht in de omgeving van het woningbouwplan, omdat door de omwonenden in hun zienswijze is aangegeven dat er in de huidige sprake is van een hoge parkeerdruk. Door de ontwikkelaar is een groter gebied onderzocht dan een loopafstand van 50 en 100 meter van de woningbouwlocatie om een beeld te krijgen van de parkeerbezetting in het hele gebied om parkeermogelijkheden daar in beeld te krijgen in geval van grote drukte. Voor de beoordeling van het woningbouwplan is het bepalend dat er kan worden aangetoond dat er op een loopafstand van 50 meter voldoende parkeerplaatsen zijn in het openbaar gebied.

Er zijn parkeermetingen uitgevoerd op drie dagen op verschillende tijdstippen. Er is **niet** in de ochtend gemeten, zoals de inspreker heeft gevraagd. De inspreker geeft aan dat de buurt in de huidige situatie nu al parkeerdruk ervaart door het in de ochtend brengen van kinderen naar school.

Voor het beoordelen van de parkeerdruk wordt geteld op de maatgevende momenten, wanneer de parkeerdruk het hoogst is. Voor het bepalen van deze maatgevende momenten worden de landelijke richtlijnen van het CROW gevolgd. Het CROW geeft aan dat het maatgevende moment voor

Datum 12 oktober 2017

de school de middag is. Voor de woonbestemming is dit in de avond en in het weekend. Immers overdag zijn de meeste mensen naar hun werk en bezoek komt veelal in de avond en het weekend.

De geprojecteerde woningbouw heeft daarnaast met een te verwachten maximale spitsintensiteit van 19 auto's = 1 auto per 6 minuten extra, geen noemenswaardige invloed op de parkeerdruk die de bewoners in de ochtend ervaren door het brengen van de kinderen naar school. Bovendien speelt het brengen van de kinderen naar school zich af in een kort tijdsbestek. Als er los van de toekomstige woningbouw, in de huidige situatie al sprake van onveilige of ongewenste situatie, is dit een zaak tussen de school- buurt en de gemeente.

Er is op twee doordeweekse dagen gemeten. De inspreker namens de bewonersvereniging constateerde terecht dat één dag (8 juni) een vakantiedag van de school betrof. Om de momenten van het uitvoeren van de metingen te bepalen is gekeken naar de landelijk bekende vakantiedagenkalender. Nu is geconstateerd dat in afwijking van de landelijke kalender, 8 juni in een vakantieweek van de school viel. Opgemerkt moet worden dat alleen de CBS Het Stroomdal die dag/week vakantie had. Het naast de ontwikkellocatie gelegen "expertisecentrum en orthopedagogisch didactisch dagcentrum de Kameel" had geen vakantie. De aan- en afvoer van kinderen met taxi en busjes en het parkeren van het personeel van de Kameel was die dag als normaal. Gelet op de schoolvakantie van Het Stroomdal hebben wij bij de initiatiefnemer aangedrongen op uitvoering van een aanvullende meting. Deze meting vindt op korte termijn plaats. De resultaten hiervan worden nagezonden voorafgaand aan de raadsvergadering van 16 oktober.

De andere dag (13 juni) was geen vakantiedag. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op deze dag om 15.15 uur (maatgevend moment school) een overschot is van 12 parkeerplaatsen. Om 16:00 uur is er een overschot van 19 parkeerplaatsen en om 17:00 uur een overschot van 22 parkeerplaatsen. Ook later op de dag en in de avond (de maatgevende momenten voor wonen) zijn ruim meer dan 12 parkeerplaatsen beschikbaar in het openbaar gebied. Het parkeeronderzoek toont ook aan dat op 8 juni en 10 juni (zaterdag) in het gebied op een loopafstand van 50 meter op de maatgevende momenten voor wonen er in het openbaar gebied ruim boven het aantal van 12 parkeerplaatsen beschikbaar is.

De bewonersvereniging vraagt waarom worden er geen maatregelen worden getroffen om de snelheid in het gebied te beperken. Er worden maatregelen getroffen. Om de snelheid in het gebied te beperken wordt de Botlek ter hoogte van het plangebied versmald door het "inpakken" van de parkeervakken door verbreding van het trottoir. Deze verbreding loopt door voor het park tot in de bocht richting Aapark. Het huidige profiel wordt hierdoor versmald van ca 7,5 meter tot ca 5.30 meter, waardoor dit minder uitnodigt tot hard rijden.

De nieuwe inrit bij het terrein van Botlek 52 is een aansluiting van een priveterrein op de openbare weg. De Kil is een openbare (zijweg). Gelet hierop zijn ze niet gelijkwaardig.

Groenstrook

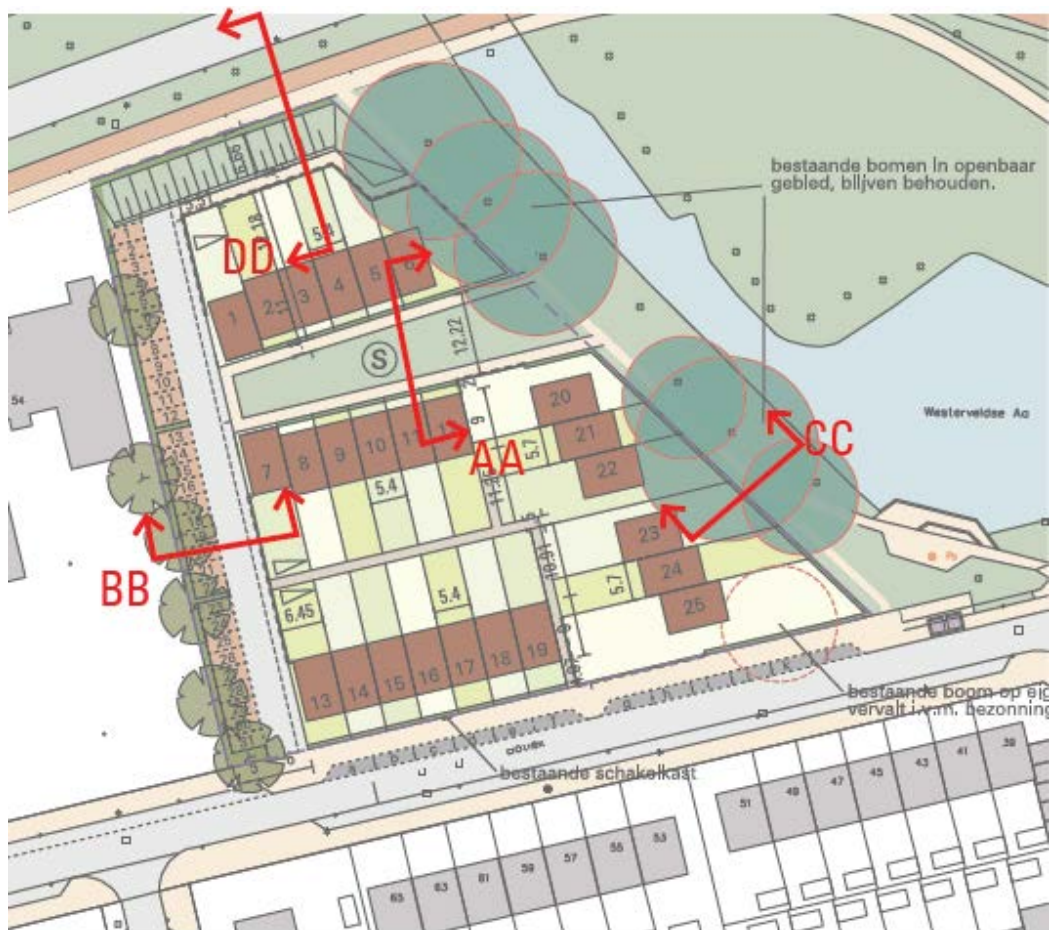
De bewonersvereniging stelt voor om een deel van de groenstrook van 16 meter te gebruiken voor extra parkeerplaatsen is.

Datum 12 oktober 2017

Zoals ik hierboven heb aangegeven is de noodzaak hiervoor niet aanwezig, omdat het parkeeronderzoek aantoont dat er voldoende parkeergelegenheid is in het openbaar gebied om af te kunnen wijken van het parkeren op eigen terrein. Tevens heb ik hiervoor al aangegeven dat door de aanleg van de groenstrook een sterke relatie met het groen van de Westerveldse Aa zal ontstaan en dat dit ideale speel-en verblijfplek is die niet verder verkleind zou moeten worden.

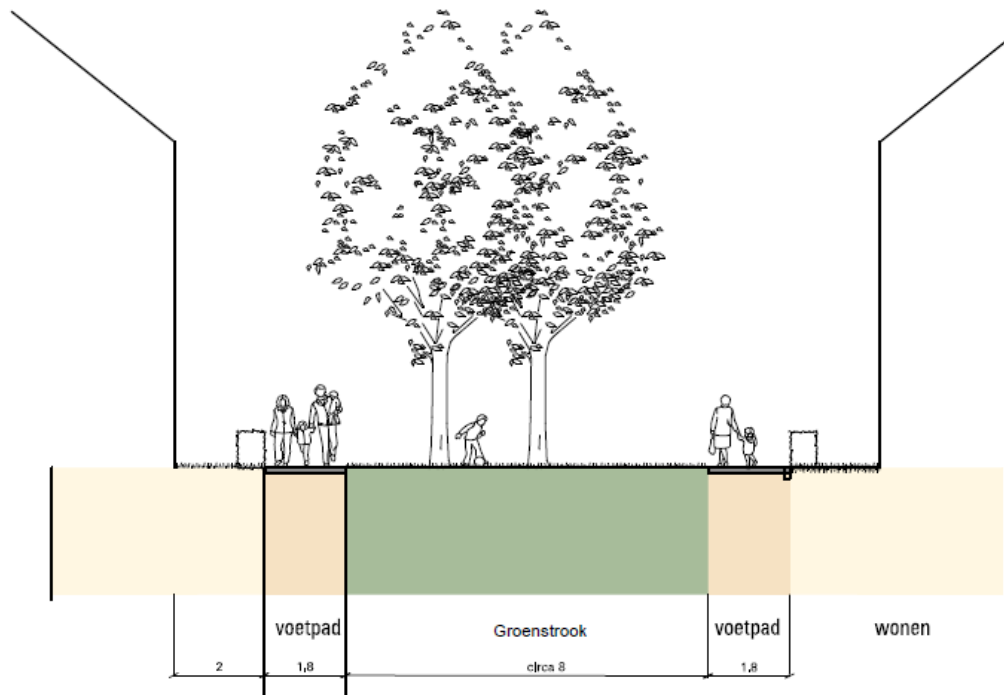
Deze groenstrook is overigens geen 16 meter breed.

In het beeldkwaliteitplan is op pagina 14 abusievelijk een verkeerde doorsnede A-A, opgenomen. Dit blijkt ook uit de plattegrond hieronder, die op pagina 15 van het beeldkwaliteitplan is opgenomen, waarin deze strook ter plaatse van de doorsnede A-A ca 12 meter bedraagt.



In het beeldkwaliteitplan zal de doorsnede A –A worden aangepast. Hieronder is de aangepaste doorsnede opgenomen.

Datum 12 oktober 2017

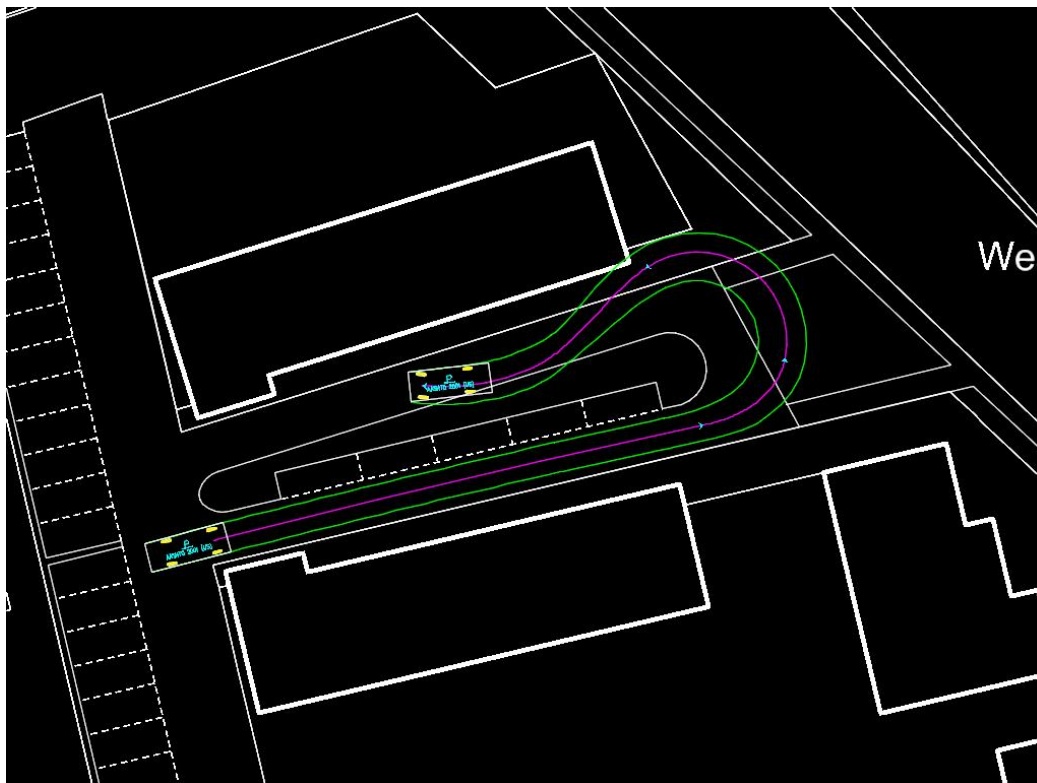


De groenstrook inclusief de voetpaden geert met een breedte van ca 10 meter aan de westzijde tot 13 meter breed aan de westzijde (Westerveldse Aa). Vanuit die maatvoering zijn er in theorie twee mogelijkheden tot parkeren.

1. langsparkeren.

Wanneer er wordt uitgegaan van eenrichtingsverkeer is een rijbaan van 3.50 meter nodig om te kunnen rijden naar de parkeerplaats (zie onderstaande afbeelding). De langsparkeerplaatsen zijn 2.00 meter breed en komen daar langs te liggen. Er ontstaan dan 5 nieuwe parkeerplaatsen. De auto moet echter niet alleen in maar ook uit de parkeerplaats kunnen steken. Om vanuit achter helemaal 30 meter achteruit terug rijden is geen optie (een moeilijke en te gevaarlijk manoeuvre voor de voordeuren van de woningen langs) dus moet er rond kunnen worden gereden. Fysiek is er ruimte voor deze tweede rijbaan aan de noordzijde maar de auto heeft niet genoeg ruimte om deze bocht ook werkelijk te kunnen maken (zie de groene parkeercurve). Langsparkeren is daarmee op deze plek niet in te passen

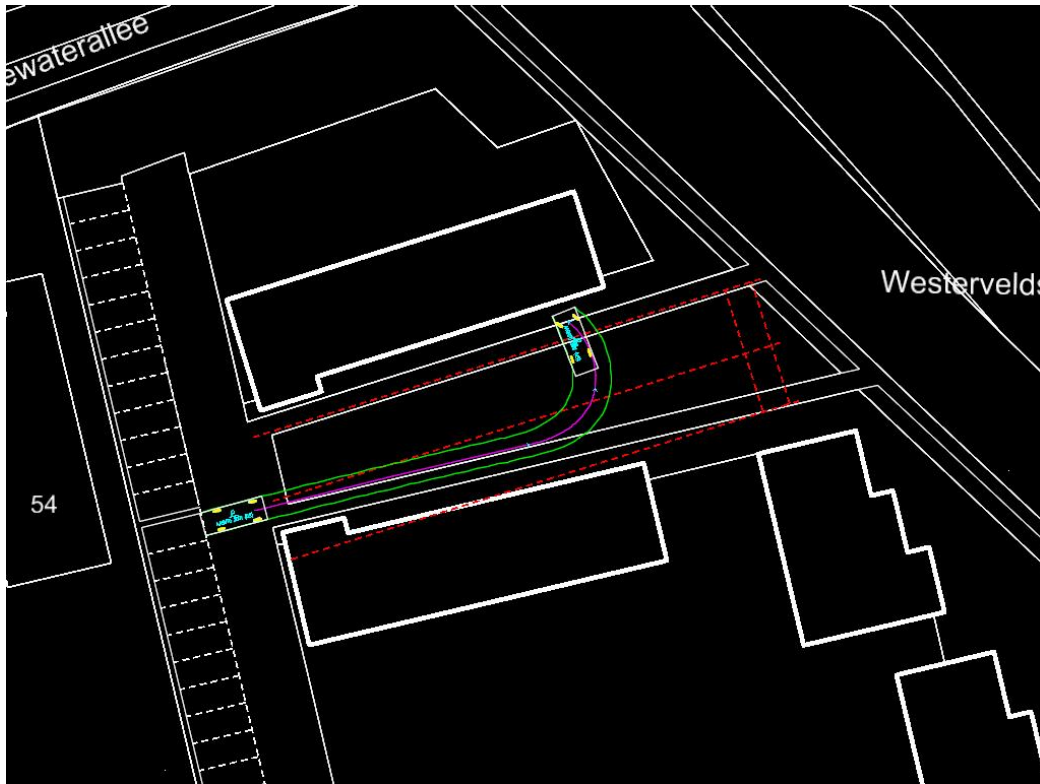
Datum 12 oktober 2017



2. Haaksparkeren

Voor haaksparkeren is een vrije zone van 10,50 meter nodig. Deze is opgebouwd uit een rijbaan van 5,5 meter en een parkeervak van 6 meter. De zuidelijke woningen zijn dan via de rijbaan bereikbaar maar voor de woningen aan de noordzijde is dan nog een wandelstrook van 1,5 meter nodig om de voordeur te kunnen bereiken als er auto's staan. Met deze totale maat van 12 meter is het mogelijk om 1 parkeerplaats te realiseren (rode stippellijn in de afbeelding op de volgende pagina). Deze ene parkeerplaats weegt niet op tegen al het groen wat je moet schrappen om deze te kunnen realiseren. Ook levert het vrijwel geen winst op aan de Botlek. Haaksparkeren is op deze plek niet in te passen.

Datum 12 oktober 2017



Naast dat het parkeren fysiek niet in te passen, is zoals al eerder is aangegeven het ook ruimtelijk onwenselijk. Er wordt een verharding toegevoegd ten koste van groen, terwijl in het parkeeronderzoek is aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in het openbaar gebied.

3. Groenbescherming of vervanging van te kappen bomen.

De bewonersvereniging stelt voor om zoveel mogelijk bomen te behouden en herplant van de overige bomen in de nabije omgeving.

In de bomenverordening 2013 van de gemeente Zwolle is er gekozen voor deregulering. Op de Groene kaart zijn de bijzondere bomen, groenstructuren en boomgebieden opgenomen. Voor bijzondere bomen, groenstructuren en boomgebieden is een kapverbod opgenomen. De bomen langs de Westerveldse Aa in het openbaar gebied (ten oosten van het plangebied) vallen binnen deze structuur en zijn deels aangemerkt als bijzondere bomen en blijven gehandhaafd. De bebouwing is zo geplaatst dat deze buiten de kroon van de boom vallen en daarmee de conditie van de bomen niet wordt aangetast. Voor bomen die niet zijn opgenomen als bijzondere boom en niet zijn gelegen in de hiervoor genoemde gebieden behoeft geen kapvergunning te worden aangevraagd en deze zijn vergunningsvrij. Dit geeft aan dat vooraf is nagedacht waarom het groen op een bepaalde plek zo belangrijk is. Er is een gelaagdheid in volgorde naar belangrijkheid in boombescherming aangebracht. Bomen die beschermwaardig worden bevonden genieten daardoor betere (juridische) bescherming.

Het plangebied van het bestemmingsplan is een zogenaamd vergunningsvrij gebied. Voor de bomen in dit gebied is dus geen vergunningplicht en er geldt evenmin een compensatieplicht. Deze geldt

Datum 12 oktober 2017

slechts bij een vergunningsplicht. De initiatiefnemer is hier dus vrij in. Een herplantplicht strookt dan ook niet met het gemeentelijk beleid.

Zoals in het beeldkwaliteitplan Botlek 52 is opgenomen, zal langs de westzijde van het plangebied (tussen de Kameel en het projectgebied) waar mogelijk bestaande bomen kunnen worden ingepast. Zoals ook op de bewonersavond aangegeven, zullen er nieuwe bomen worden geplant. Dat kan alleen aan de westkant en eventueel aan de noordkant van de Botlek. De projectontwikkelaar heeft aangegeven bereid te zijn om twee bomen te planten aan de noordzijde ter hoogte van de aan te leggen parkeervakken, mits er geen kabels of leidingen aanwezig zijn die dit belemmeren. De exacte plaats en aantallen komen aan de orde als de bouwaanvraag wordt ingediend, dan zit er ook een terreininrichtingsplan en materialisering bij. Ook zal er dan nader overleg met de "De Kameel" moeten worden gevoerd.

Daarnaast is de bewonersvereniging van mening dat door de aanleg van de geluidswal langs de Zwartewaterallee de geluidsdruk op de bestaande woningen zal toenemen. Het verschijnsel dat door reclamanten wordt beschreven, waarbij het geluid door een geluidsscherm wordt afgebogen en het geluid op verder gelegen plaatsen terecht komt kan in sommige situaties optreden. Het verschijnsel treedt eerder op wanneer de weg wat hoger ligt en er sprake is van een geluidswal.

Omdat in het huidige plan sprake is van een weg, de Zwartewaterallee, op maaiveldniveau, achten wij de kans op het optreden van het genoemde effect klein. Bovendien zal de wal beplant worden waardoor de reflectie van de (top) van de geluidswal verlaagd zal worden en de kans op het optreden van het effect kleiner zal worden.