

betrokken

Retouradres: Postbus 10007, 8000 GA Zwolle

Raad van State
T.a.v. de griffier van de afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 AE DEN HAAG

Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lubeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon [REDACTED]

www.zwolle.nl

Uw kenmerk 202206446/1/R3
Behandeld door [REDACTED]
Datum 24 januari 2023
Onderwerp Verweer inzake beroep bestemmingsplan en omgevingsvergunning
Diezerpoort, Schuttevaerkade (gecoördineerd)

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij treft u ons verweerschrift aan in de procedure met bovenstaande zaaknummer.
In dit verweerschrift gaan wij nader in op het beroepschrift van [REDACTED] Zwolle.

Procesverloop

Op 17 januari 2022 heeft de gemeenteraad een coördinatiebesluit genomen voor de herontwikkeling aan de Schuttevaerkade naar woningbouw. Door de coördinatieregeling is het bestemmingsplan tegelijk met de omgevingsvergunning en het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï voorbereid.

Bij besluit van 19 september 2022 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Diezerpoort, Schuttevaerkade' vastgesteld. De omgevingsvergunning voor het realiseren van 110 appartementen aan de Govert Flinckstraat 2, Schuttevaerkade 80 t/m 90 is door het college op 28 september 2022 verleend. Op 29 augustus 2022 is door het college ingestemd met het verlenen van het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï Diezerpoort, Schuttevaerkade.

Het ontwerp bestemmingsplan "Diezerpoort, Schuttevaerkade", het ontwerp besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Schuttevaerkade en de ontwerp omgevingsvergunning voor het realiseren 110 appartementen aan de Govert Flinckstraat 2, Schuttevaerkade 80 t/m 90 hebben met ingang van 25 mei 2022 tot en met 5 juli 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn 3 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in de 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan Diezerpoort, Schuttevaerkade en omgevingsvergunning realiseren 110 appartementen' weerlegd. De zienswijzen vormden voor de gemeenteraad geen aanleiding om van vaststelling van het bestemmingsplan 'Diezerpoort, Schuttevaerkade' af te zien, dan wel om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Voorts bestond er voor het college geen reden om de omgevingsvergunning en de hogere grenswaarden niet te verlenen.

Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunning is beroep ingesteld door W.J.B. Smit en A.J. Mazee, Van Miereveltstraat 28 te Zwolle.

30 november 2022

Beroep**Ontvankelijkheid**

Appellanten hebben tegen beide ontwerpbesluiten een zienswijze ingediend. Gelet op de afstand van het plangebied en het perceel van appellanten, ondervinden appellanten rechtstreeks feitelijke gevolgen van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning waardoor appellanten als belanghebbende zijn aan te merken. De zienswijzen en het beroep waren tijdig ingediend. Gelet hierop zijn appellanten als ontvankelijk aan te merken.

Beroepsgronden**1. Herhalen en inlassen zienswijze**

Tegen het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning hebben appellanten is schriftelijk een zienswijze ingediend. Met de vaststelling van het bestemmingsplan en de verlening van de omgevingsvergunning kunnen appellanten zich niet verenigen kan niet verenigd worden. Gelet hierop is beroep aangetekend waar ter aanvulling beroepsgronden zijn aangevoerd.

Verweer:

Voor zover Appellanten suggereren naar ons idee met de woorden zinsnede ter aanvulling beogen de eerdere dat de zienswijze als hier herhaald en ingelast te beschouwen, verwijzen wij naar dient te worden. In de zienswijzennota die bij de bestreden besluiten behoren, Daarin is uitgebreid ingegaan op elk onderdeel van de zienswijzen en is deze steeds gemotiveerd weerlegd. Er zijn geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in de bestreden besluiten onjuist zou zijn.

2. Stikstof

Appellanten voeren aan dat in het bestemmingsplan en in de omgevingsvergunning is voor de stikstofdepositie van het plan, de bouw- en de sloop-fase niet zijn beoordeeld, maar wordt. Er wordt verwezen naar de vrijstelling voor de sloop en aanlegfase uit artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Op 2 november 2022 heeft uw Afdeling in de uitspraak met nummer 202107079/1/R4, overwogen dat die vrijstelling in strijd is met de Habitatrichtlijn. Dit betekent dus dat dit het bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunning kunnen volgens appellanten daarom niet in stand kunnen blijven.

Verweer:**Onderzoek**

In de memo stikstofemissie en depositie van Rho Adviseurs d.d. 18 februari 2022 is inderdaad nog uitgegaan van de bouwvrijstelling van artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) en artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming. De Ten tijde van de bestreden besluiten dateerden van voor bedoelde uitspraak (19 september 2022 en 28 september 2022) kon worden uitgegaan van de bevindingen van dat onderzoek en ten grondslag worden gelegd aan deze besluiten. Immers had uw Afdeling nog niet geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet toepast had mogen worden. Deze uitspraak (ECLI:NL:RVS:2022:3150) dateert namelijk van 2 november 2022.

In de aangepaste memo stikstofemissie en depositie van Rho Adviseurs d.d. 1 december 2022 is alsnog de sloop- en aanlegfase meegenomen. Hierin zijn twee

Met opmerkingen [1]: Zie hieronder. Ik vraag me af of appellanten de zienswijze wel echt herhalen en inlassen.

Met opmerkingen [2]: Ik snap deze zin niet maar het kan zijn dat dit de normale (juridische) manier is om iets duidelijk te maken.

Met opmerkingen [3R2]: Zin is niet correct. Heb ik aangepast.

Met opmerkingen [4]: Heeft het meerwaarde om hier bij te zetten welke onderdelen wel nieuw zijn in het beroep? (stikstof bijv.) Weet niet hoor of dat gebruikelijk is, het is een suggestie

30 november 2022

AERIUS-berekeningen uitgevoerd: één voor de sloop- en aanlegfase en één voor de exploitatiefase. Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie nergens hoger is dan afgerond 0,00 mol/ha/jaar en er derhalve geen (relevant) effect is. Negatieve effecten in de vorm van vermessing en verzuring zijn derhalve niet aan de orde. Voor de planvorming geldt geen vergunningplicht op basis van de Wnb. Voor de aangepaste memo wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit verweerschrift.

Voor zover er al aanleiding zou zijn vanwege deze beroepsgrond te oordelen dat sprake is van een gebrek – zie echter ook hierna inzake relativiteit – verzoeken wij uw Afdeling aldus om de rechtsgevolgen van de bestreden besluiten in stand te laten.

Relativiteit

Uw Afdeling heeft in meerdere uitspraken (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:3519) geoordeeld met betrekking tot stikstofdepositie geoordeeld dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. Appellanten wonen op een afstand van ongeveer 3 km van het dichtstbij hun woning gelegen Natura 2000-gebied. Deze afstand is, gelet op vaste jurisprudentie van uw Afdeling, te groot om verwevenheid tussen de belangen van appellanten bij een goed woon- en leefklimaat en het algemene natuurbelang dat de Wnb beoogt te beschermen aan te nemen. Gelet hierop staat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb in de weg aan een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en de verlening van de omgevingsvergunning vanwege de grief over stikstof.

3. Bezonning

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er substantieel minder zonlicht zal zijn na realisatie. Tot eind november en vanaf begin januari is er nu ruim 3 uur zon. Na realisatie wordt er niet voldaan aan de TNO-richtlijn waarbij men van 19 februari tot 21 oktober recht heeft op 2 uren zon op onderzijde van de vensterbank. Deze achteruitgang in zonlicht wordt als acceptabel geacht. Dit is duidelijk niet acceptabel en gaat ten koste van het woonplezier. Mede door de teruggang zal het in de toekomst ook minder aantrekkelijk worden om te kiezen voor zonnepanelen. In het voorgaande bestemmingsplan was er sprake van een maximale hoogte van 15 meter. In dit nieuwe bestemmingsplan is er sprake van zelfs een maximale hoogte van 44 meter wat dus bijna 3 keer zo hoog is dan het eerdere bestemmingsplan. Wat een groot contrast is.

Verweer

Uit de bezonningsstudie blijkt inderdaad dat voor de woning van appellanten op 19 februari niet wordt voldaan aan de 'lichte' TNO-norm. Deze norm schrijft minimaal 2 uur zon per dag voor (meetpunt in het midden van de vensterbank, binnenkant raam), gedurende de periode 19 februari – 21 oktober. De mogelijke bezonningsduur op 19 februari bedraagt circa 1,5 uur. Vijf dagen later wordt wel voldaan aan de norm. In de overige voor de lichte TNO-norm relevante maanden is er ook voor deze woning meer dan twee uur zon.

Er bestaan geen wettelijke normen ~~bestaan~~ die zien op een minimum aantal zonuren per dag in een woning. De wetgever heeft ervoor gekozen regulering hiervan over te laten aan een bestuursorgaan. Dit betekent dat er beleidsruimte is voor dit onderwerp. Dat neemt echter niet weg dat een afweging dient plaats te vinden van alle bij het

Met opmerkingen [5]: Eerder werd dit bouw- en sloopfase genoemd... even harmoniseren.

Met opmerkingen [6]: Vraag: hier toevoegen dat de mogelijkheid voor interne saldering hierin niet is meegenomen (oude gebouw gasketel, nieuwe gebouw volledig op elektra). Of heeft dergelijk argument geen waarde als we het A) niet toepassen en B) niet tot in detail hebben door laten rekenen?

Met opmerkingen [7R6]: We hebben de interne saldering kennelijk niet nodig, maar het kan geen kwaad dit ten overvloede te vermelden lijkt me (als uiteraard aan alle voorwaarden voor interne saldering is voldaan).

30 november 2022

gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van een omwonende bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Wij stellen ons op het standpunt dat de hiervoor beschreven schaduwwerking, waarbij slechts enkele dagen niet aan de lichte TNO-norm wordt voldaan, van beperkte duur is. Daarnaast ligt de woning in een hoogstedelijke omgeving. In een hoogstedelijke omgeving kunnen ons inziens minder hoge eisen aan bezonning worden gesteld dan in andere gebieden. Gelet hierop kennen wij een groter gewicht toe aan de belangen die zijn gemoeid met de uitvoering van het plan, dan aan de beperkte afname van bezonning die daaruit voortvloeit voor deze woning.

De eventuele aanleg van zonnepanelen wordt door de realisatie van het plan niet minder aantrekkelijk. Het niet voldoen aan de 'lichte' TNO norm geldt voor het meetpunt in het midden van de vensterbank. De zonnepanelen zouden komen te liggen op een schuin dak aan de voorzijde van de woning. Eventuele nadelige schaduwwerking blijft in dit kader beperkt, omdat in deze maanden de opbrengsten in zijn algemeenheid al niet hoog zijn. De uitkomsten van het onderzoek tonen ook aan dat in de zonnrijke maanden de zonnepanelen geen hinder ondervinden van de nieuwbouw. Er is zodoende geen sprake van een significante inperking van de bezonningsmogelijkheden van het dakvlak gezien vanuit het oogpunt van eventuele energievoorziening met zonnepanelen. Geconcludeerd kan worden dat een vermindering van zonlicht vanwege het plan niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de bezonning van de woning van appellanten.

4. Privacy

Door de bouw van de 110 woningen ontstaat er sterk verminderde privacy, een groot deel zal zicht op de woning en tuin hebben. In de reactie van de gemeente wordt erkend dat ingeleverd moet worden op de privacy vanwege een hoog stedelijke omgeving en dat om die reden geen recht hebben op de privacy die er nu is.

Verweer:

Wij zijn ons inderdaad ervan bewust dat het geprojecteerde plan invloed zal hebben op de privacy van appellanten. Het dichtstbijzijnde gebouw zal op circa 15 meter komen te liggen vanaf de woning. Het plangebied ligt in een hoogstedelijke omgeving (nabij het stadscentrum) waar enig zicht vanaf andermans perceel inherent is aan het wonen in een dergelijke omgeving. De beoogde woningen zullen weliswaar invloed hebben op de privacy, maar bij een afstand van circa 15 meter stellen wij ons op het standpunt dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare aantasting van de privacy. Daarbij nemen wij ook in ogenschouw dat in het huidige bestemmingsplan op een afstand van circa 22 meter van de woning een kantoorgebouw gerealiseerd kan worden met een maximale hoogte van 15 meter. Die hoogte is gelijk aan de maximale hoogte van de geprojecteerde woningen tegenover de woning van appellanten. Wij volgen om die reden niet de stelling van appellanten dat hun de privacy sterk wordt verminderd.

Met opmerkingen [8]: Het bouwvlak meer naar rechts heeft een max hoogte van 24 m. Heeft dat blok geen consequenties voor privacy? Ramen, balkons ofzo?

5. Grootchaligheid

Het voorgaande bestemmingsplan ging uit van een maximale bouwhoogte van 15 meter. Het nieuwe plan geeft de mogelijkheid om een gebouw van 44 meter hoog neer te zetten. Er wordt begrepen dat er niet zoiets bestaat als een recht op vrij uitzicht maar het gaat hier om een plan dat een hoogte toestaat die drie keer zo hoog is. Dat heeft niets meer te maken met te verwachten ontwikkelingen in een stedelijk gebied. De gevolgen hiervan leiden ertoe dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Verweer:

In de toelichting van het bestemmingsplan (paragrafen 2.4.1, 3.2.2, 3.2.3 en 3.2.4) en in de zienswijzenreactienota (punt 2.2.1 en 2.3.4) staan uitvoerig de stedenbouwkundige (uitgangs)punten beschreven voor het plangebied.

In een klein deel van het plangebied kan tot een hoogte van 44 meter worden gebouwd. Het enkele gegeven dat in dit deel van het plangebied een hogere ~~toegestane~~ maximale bouwhoogte is toegestaan dan het huidige bestemmingsplan, maakt nog niet dat ~~ervan uit kan worden gegaan dat~~ er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Hoewel appellanten in dit verband lijken te doelen op hun uitzicht, wordt ~~te meer~~ deze stelling niet nader ~~wordt door hen~~ onderbouwd door appellanten.

Wij zijn van oordeel dat de voorgenomen ontwikkeling als passend valt te beschouwen in de omgeving. Bij het bepalen van de stedenbouwkundige opzet is rekening gehouden met de omliggende bebouwing in de omgeving ~~en de~~ bouwmassa, bouwhoogtes en rooilijnen zijn daarop afgestemd. Bovendien is de maximale bouwhoogte van 44 meter in overeenstemming met de visie op hoogbouw die is genoemd in de Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen 2030'. Wij zien het voorgenomen plan dan ook als passend voor deze locatie.

Met opmerkingen [9]: Appellanten erkennen hier dat er geen recht op vrij uitzicht bestaat, dus kennelijk zien ze de grootschaligheid vooral in relatie tot hun uitzicht ?

6. Hittestress vorming

Er is in het tussenliggende gebied van de te plannen appartementen en de woning geen groen gepland, wat er eerder wel was en deze bomen zijn inmiddels al gekapt. In het plan zal er op deze manier sprake zijn van hittestress in dit gedeelte van de straat. —De gemeente stelt dat het grootse deel van het terrein verhard was en dat het nieuwe plan meer groen zal hebben, maar er in het nieuwe plan zullen er meer en hogere gebouwen zijn. De hittestress die hierdoor zal ontstaan zal niet door het voorgestelde groenplan kunnen worden tegengegaan.

Verweer:

In de nul situatie was het grootste deel van ~~de~~ het plangebied verhard als gevolg van het kantoorgebouw met daaromheen een betegeld parkeerterrein met een kleine groenstrook aan de voorzijde en aan de achterzijde een rij struikgewas en bomen. Per saldo zal meer groen worden toegevoegd en minder verharding terugkomen. De publiek toegankelijke binnentuin en de omgeving rondom de gebouwen worden zo groen mogelijk ingericht als park ingericht. Er wordt een open inrichting gecreëerd die de mogelijkheid biedt om wind (ventilatie) door de binnentuin te leiden. Ook wordt de binnentuin zo ingericht dat er schaduwrijke plekken in de zomer en zonnige plekken in de winter te vinden zijn. De binnentuin komt tussen de gebouwen in te liggen, dit draagt ook bij aan schaduw en verkoeling. Het doel is om zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk groen aan te leggen ten behoeve van de opvang van water en het voorkomen van hittestress. De vergroening en opening van de locatie richting de omgeving zal de lokale (gevoels- en) luchttemperatuur doen dalen en werkt daarmee verkoelend. Het gebied is daarmee beter bestand tegen de gevolgen van een periode van hitte, welke in de toekomst vaker voor zal komen.

Daarnaast voldoet deze ontwikkeling aan de gemeentelijke beleidskaders rondom groen en de compensatie daarvan. Ten slotte wordt opgemerkt dat het groenplan als bijlage 3 aan de planregels is toegevoegd en dat de uitvoering van een nader uit te werken groenplan is geborgd door middel van de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.5.2 van de planregels.

30 november 2022

Er kan niet geconcludeerd worden dat door de realisatie van dit bestemmingsplan een zodanige toename van de hittestress zal ontstaan, dat het plan om die reden niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij nemen wij ook in ogenschouw dat er sprake is van een hoogstedelijke omgeving en dat daar de genoemde omstandigheden voorkomend zijn en niet volledig zijn uit te sluiten.

7. Parkeernormering – parkeeroverlast

Er kan niet worden voldaan aan het uitgangspunt van het voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Er wordt van uit-gegaan dat bezoekers zullen parkeren binnen een straal van 500 meter. Men zal altijd zo dicht mogelijk parkeren bij waar men moet zijn en daarmee wordt er als eerste gekeken worden naar de achterliggende wijk en omliggende gebieden. Daarmee zal dit tot extra parkeerlast zorgen in de aangrenzende wijk en er voor de huidige bewoners van de wijk minder plek zijn en daarmee is het parkeerbeleid voor het plan niet realistisch. De parkeerdruk zal onaanvaardbaar toenemen.

Verweer:

Niet in het geschil is dat er niet voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Als er niet (volledig) op eigen terrein kan worden voorzien in de parkeeropgave, kan er gekeken worden of (een deel van) de parkeeropgave in de openbare ruimte binnen het invloedgebied kan worden opgelost. Het invloedgebied is het gebied rondom een plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan.

In de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021 zijn is voor die situatie in de volgende tabel de acceptabele loopafstanden opgenomen.

Tabel Loopafstanden/invloedgebied Zwolle

Functie	Acceptabele loopafstand
Wonen, gezondheidszorg	50 tot 200 meter (200 m in het centrum, 100 m in de schil, 50 m daarbuiten)
Winkelen en ontspanning	200 tot 800 meter (ook hier is in het centrum de afstand het grootst)
Werken en onderwijs	400 tot 800 meter (ook hier is in het centrum de afstand het grootst)

In het parkeeronderzoek is er van uit-gegaan dat bezoekers van de woningen binnen 100 tot 200 meter van de ontwikkellocatie moeten kunnen parkeren. Bezoekers van de commerciële plint moeten binnen 500 meter kunnen parkeren.

De loopafstanden zijn in overeenstemming met de genoemde regeling alsook met de CROW-normen. Wij hebben geen reden om aan te nemen eraan te twijfelen dat dit geen acceptabele loopafstanden zouden zijn.

In het parkeeronderzoek is verder uiteengezet weergegeven wat dat de parkeerbehoefte die in de openbare ruimte als gevolg van de planvorming in de openbare ruimte ontstaat, betekent voor de parkeerdruk in het openbaar gebied. De parkeerdruk als gevolg van het opvangen van de extra parkeerbehoefte niet leidt niet tot een parkeerdruk van meer dan 80 procent in de directe omgeving. Hiermee wordt voldaan aan de parkeerregeling. Wij stellen ons daarmee op het standpunt dat de

Met opmerkingen [10]: Ik zou dat niet zo stellen; dit is alleen in enge zin zo. Er wordt niet op eigen terrein voorzien in de primaire parkeervraag, zoals deze (primaire) als gevolg van dit plan ontstaat. Echter met inachtneming van alle correctiemogelijkheden wordt wel voorzien in voldoende parkeerplaatsen, althans is geen sprake van een onaanvaardbare parkeerdruk.

benodigde parkeerbehoefte, dat in de openbare ruimte wordt opgevangen, acceptabel is.

8. Parkeernormering – uitgangspunten

De uitgangspunten die gehanteerd worden in de 'Visie op mobiliteit Schuttevaerkade' zijn wel erg rooskleurig gesteld. De parkeerbehoefte wordt vakkundig omlaag gebracht. Vanwege de nabijheid van het openbaar vervoer wordt er een reductie toegepast van 5% zonder dit nader te motiveren. Vervolgens wordt er een reductie toegepast van 2% vanwege een mooie fietsenstalling, ook zonder dit nader te motiveren. Afgevraagd kan worden wat een fietsenstalling, die deels in de kelder ligt, voor invloed heeft op de reisafstand die bepalend is voor iemand voor de vraag of diegene de auto of de fiets pakt.

Verweer:

In zowel de omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen 2030' als in de mobiliteitsvisie 2020-2030 'Mobiliteit brengt Zwolle verder' is vastgelegd dat Zwolle verder verstedelijkt. Vooral in en rond het centrum is woningbouw gepland. Verdere verstedelijking zorgt voor meer mensen, meer reuring en meer verkeersbewegingen. De stad ontwikkelt en groeit en daarbij wordt ingezet op een transitie van het mobiliteitssysteem om de stad aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar te houden.

Om bovenstaande te bereiken wordt conform de geformuleerde doelstellingen bij ontwikkelingen ingezet op:

- De toepassing van het STOMP principe. Dat betekent dat we ontwerpen vanuit Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en als laatste de Privéauto. Met als doel het autogebruik en autobezit te verlagen.
- Het stimuleren van ontwikkeling in de nabijheid van voorzieningen, zoals OV-haltes en stationsomgeving.

In de 'Visie op mobiliteit Schuttevaerkade' is beargumenteerd wat de verwachte daadwerkelijke parkeerbehoefte zal zijn. Daarbij is rekening gehouden gerekend met ~~een~~ genoemde aftrek door de aanwezigheid van openbaar vervoer en uiteengezet dat de ontwikkelaar inzet op kwalitatieve fietsvoorzieningen. Het verminderen van automobilitéit is geheel in lijn met het STOMP-ontwerpprincipe. Een reductiefactor van 5% voor openbaar vervoer is gebaseerd op gangbare reductiecijfers van het CROW bij aanwezigheid van goed openbaar vervoer.

Gezien de ambitie om goede en voldoende stallingsmogelijkheid bij deze ontwikkeling mee te nemen, is een reductie van 2% op de parkeeropgave voor gebruikers in de berekening meegenomen. Dit is per saldo 2% aan parkeerplekken. De verwachting is dat gezien de locatie en geformuleerde ambities en uitgangspunten de daadwerkelijke reductie hoger is dan in genoemde 'Visie op mobiliteit Schuttevaerkade' vooraf is ingeschat.

De beargumenteerde reductie van de parkeeropgave is ook mogelijk vanwege het feit dat het plan in een bestaande gereguleerde zone ligt en nieuwe bewoners en bezoekers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Een verdere parkeervraag in de omgeving als gevolg van deze ontwikkeling is daardoor niet aan de orde.

Voorts kent de wijk Diezerpoort, waar de ontwikkeling plaatsvindt, een laag autobezit per huishouden (0,5). Ter vergelijking: het gemiddelde voor Zwolle is 0,8. Het is daardoor reëel te veronderstellen dat het toekomstige autobezit voor dit plan lager is dan het gemiddelde en hierdoor de genoemde reducties ook redelijk zijn.

30 november 2022

Met bovengenoemde onderbouwing wordt voldaan aan de voorwaarde het gestelde in de Regeling Parkeernormen dat voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de (initiele) parkeeropgave of wel laad- of losruimte niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is. Of te wel, het toepassen van reductiefactoren past binnen het beleid van de gemeente Zwolle, waarbij wordt ingezet op het terugdringen van het autogebruik.

9. Parkeernormering – maatgevend moment

Het maatgevende moment voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor de commerciële ruimtes is de zaterdagavond. Op basis van de planregels zijn deze commerciële ruimtes bestemd voor "kantoor, detailhandel, horeca in categorie 2b". Bij horeca categorie 2b gaat om horeca waar geen alcoholhoudende dranken mogen worden geschonken. Dit zijn allemaal activiteiten die over het algemeen op zaterdagavond gesloten zijn. Het is daarom een raadsel waarom de zaterdagavond dan maatgevend zou zijn.

Verweer:

In de 'Visie op mobiliteit Schuttevaerkade' staat onder tabel 5.1 de volgende passage: "De bezoekers van de commerciële ruimte en woningen hebben een maatgevende parkeervraag op zaterdagavond en die bedraagt 32 parkeerplaatsen (zie tabel 2.4)." Deze passage kan de indruk wekkenggeven dat het maatgevende moment voor de commerciële ruimte de zaterdagavond is. De verwijzing in deze passage naar tabel 2.4 leert echter dat dit niet het geval is. Het maatgevende moment voor bezoek is de zaterdagavond. Hier is bezoek van bewoners maatgevend en niet een eventuele vraag van commerciële functies. Op basis van de uitgangspunten is gerekend met een aanwezigheidspercentage van 0% voor commerciële ruimte op de zaterdagavond (zie tabel 2.3) met een parkeervraag van 0 (zie tabel 2.4). De aangehaalde passage gaat dus in op de opstelsom van het totale bezoek.

10. Parkeernormering – verdwijnen parkeergelegenheid

De parkeergelegenheid aan de Schuttevaerkade liggend aan de overkant van het plan zal in de toekomst verdwijnen en plaats maken voor groen. Ook zijn er plannen om de nabijgelegen parkeerplaats "het Noordereiland" te transformeren tot een woongebied. Hiermee zal er weer minder parkeergelegenheid zijn in de omgeving en zal de parkeerdruk voor de achterliggende wijk toenemen. Deze plannen zijn niet in het onderzoek meegenomen waardoor het geen representatief onderzoek lijkt wat toekomst bestendig is en geeft daarmee geen realistisch beeld over de parkeerdruk in de achterliggende wijk.

Verweer:

Wij dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met initiatieven als die voldoende concreet zijn en op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid kan worden beoordeeld. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan was er nog geen sprake van dusdanige concrete plannen voor de genoemde locaties dat zodat daar al rekening mee kon worden gehouden. Gelet hierop is er, naar onze mening, sprake van een representatief onderzoek.

Tevens wordt er gewerkt aan een parkeervisie en hubstrategie in lijn van de gestelde doelen en ambities, zoals die in de omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen 2030', de mobiliteitsvisie 2020-2030 'Mobiliteit brengt Zwolle verder' en het ontwikkelprogramma

30 november 2022

'Ons Stadshart van morgen' zijn beschreven. Daarbij wordt rekening gehouden met een verdere verstedelijking en ambitie om in de toekomst meer parkeerplaatsen geconcentreerd aan te bieden om de leefbaarheid en kwaliteit in bestaande openbare ruimte te verbeteren.

11. Parkeernormering – toename autogebruik

In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de verwachting is dat het autogebruik de komende jaren fors toe zal nemen. Ook wordt er gesteld dat vooral in en nabij het centrumgebied extra vraag naar parkeerplaatsen ontstaat door de verstedelijking van Zwolle. Deze punten zijn niet meegenomen in het onderzoek en ook dit punt maakt dat dit onderzoek niet representatief is en geen rekening heeft gehouden met de toekomstige situatie.

Met opmerkingen [11]: Volgens mij verwijzen appellanten naar paragraaf 5.5.2 van de Omgevingsvisie...

Verweer:

Wij hebben de betreffende passages niet kunnen vinden in de toelichting van het bestemmingsplan. De ontwikkeling heeft een beargumenteerd visie op mobiliteit en de parkeerbehoefte (zie vorige punten). Die visie op mobiliteit -het mobiliteitsconcept- heeft als doel autoafhankelijkheid en autoverplaatsingen te verminderen in lijn met de ambitie. Er wordt gewerkt aan een bredere omvattende parkeervisie en (hub)strategie (zie punt 10). Zoals ook bij het vorige punt is beschreven, kunnen we alleen uitgaan van voldoende concrete initiatieven. En al zouden we willen uitgaan van toekomstige ontwikkelingen dan zijn deze zodanig ongewis dat geen herkenbaar beeld kan worden gekenschetst. Tenslotte hoeft volgens vaste jurisprudentie (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2021:865) bij de beoordeling of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alleen rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan. Dit houdt in dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan ten opzichte van de al bestaande parkeerbehoefte. Er is derhalve sprake van een representatief onderzoek.

Met opmerkingen [12]: Zie hiervoor: men doet ook niet op de plantoelichting. Dit moet worden aangepast. Benadrukken inderdaad dat het er hier om gaat te onderbouwen dat dit plan niet leidt tot een onaanvaardbare parkeersituatie en dat dit plan geen oplossing hoeft te bieden voor toekomstige veranderingen die onvoldoende concreet zijn?

12. Overlast

Door de bouw zal onrechtmatig hinder worden toegebracht door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen en door het onthouden van licht of lucht. Er ontstaan hierdoor gezondheidsrisico's door 3 jaar werkzaamheden. Er zal sprake zijn van een ongezond leefklimaat voor de bewoners van de aangrenzende wijk waardoor men gezondheidsproblemen kan ontwikkelen. Helaas is bij de sloop al gebleken dat er sprake is van veel stofvorming en daardoor een zeer slechte luchtkwaliteit ontstaat.

Verweer:

Dat appellanten mogelijk overlast zullen ervaren door de bouw- en sloopwerkzaamheden is niet uitgesloten. Bouwverkeer en overlast door bouw- en sloopwerkzaamheden zijn aspecten die geen betrekking hebben op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in de procedure over het bestemmingsplan niet inhoudelijk worden beoordeeld (zie ECLI:NL:RVS:2022:3234, rechtsoverweging 17.1). Het beroep richt zich ook op de (gecoördineerde) omgevingsvergunning. De aannemer is bij de uitvoering gebonden aan voor bouwoverlast geldende wet- en regelgeving. Het Bouwbesluit 2012 kent specifieke voorschriften voor het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Zo bepaalt artikel 8.1 van het Bouwbesluit 2012 dat de

Ons kenmerk

Datum

30 november 2022

uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden zodanig is dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bij het uitvoeren van de bouw- en sloopwerkzaamheden dient de veiligheid in de omgeving gewaarborgd te worden. Voorts kent het Bouwbesluit 2012 specifieke geluidsvoorschriften die niet overschreden mogen worden. Het Bouwbesluit 2012 besteedt verder aandacht aan maatregelen ter beperking van trillings- en stofhinder.

De vergunninghouder maakt daarnaast contractuele afspraken met de aannemers om zoveel rekening te houden met de omwonenden, overlast tot een minimum te beperken en de omwonenden op de hoogte te houden van de voortgang middels nieuwsbrieven.

In de zienswijzenreactienota staat het volgende over het sloopveiligheidsplan: *"Voor de sloop is een sloopmelding geaccepteerd waarbij een concept-sloopveiligheidsplan is ingediend. Het definitieve veiligheidsplan dient uiterlijk drie weken voordat met de uitvoering wordt begonnen ter goedkeuring bij het bevoegd gezag te worden ingediend."*

Het sloopveiligheidsplan van de sloopmelding is nogmaals beoordeeld. Het voorschrift om een definitief sloopveiligheidsplan in te dienen, blijkt bij nader inzien overbodig. Het rapport heeft al een definitief karakter en is dus als zodanig aangemerkt.

Bij de gemeente zijn klachten over trillingen als gevolg van de sloopwerkzaamheden binnen-gekomen over de sloopwerkzaamheden. Er zijn-is een aantal trilling-meters aan belendende panden geplaatst. Conclusie van die metingen is dat de gemeten trilling waarden binnen de opgestelde norm blijven en de veiligheid hierdoor niet in het geding is.

Hieruit blijkt ons inziens dat de hinder ten gevolge van de bouw- en sloopwerkzaamheden door diverse maatregelen zo veel mogelijk getracht wordt te reduceren. De sloop (tot aan maaiveld) is inmiddels afgerond. Bovendien met hetgeen appellanten hebben aangevoerd, is naar ons oordeel niet aannemelijk gemaakt dat op zijn perceel sprake is van een zodanige overlast vanwege de bouw- en sloopwerkzaamheden dat de omgevingsvergunning niet in redelijkheid verleend had kunnen worden. Mocht er niet aan de regels worden voldaan, dan kan een verzoek om handhaving worden ingediend.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u het beroep van appellanten ongegrond te verklaren en het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en de verlening van de omgevingsvergunning in stand te laten. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Burgemeester en wethouders van Zwolle namens dezen,

